

Unangenehme Situationen im Zuge der Alltagsmobilität von Frauen und ihre Auswirkungen

Verfasser:

Elisabeth FELDBACHER
Bakk.techn.

Masterarbeit für das Fachgebiet
VERKEHRSWESEN

Betreuung:

Michael MESCHIK
Ass.Prof. Dipl.Ing. Dr.

Juliane STARK
Dipl.Ing. Dr.



The logo for the Institute for Transport (Ve) features a stylized 'V' and 'e' in a bold, sans-serif font. The 'V' is white with a black outline, and the 'e' is solid black. A horizontal line is positioned below the letters.
Institut für Verkehrswesen
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur
Universität für Bodenkultur Wien

Danksagung

Ich möchte mich bei Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Michael Meschik und Dipl.-Ing. Dr. Juliane Stark für die hervorragende Betreuung dieser Arbeit bedanken. Im Besonderen bedanke ich mich bei Fr. Dr. Stark für die vielen Ideen, die sofortige Hilfe bei allen auftauchenden Fragen und die organisatorische Unterstützung beim Durchführen der Interviews.

Von Herzen danke ich meinen Eltern für die wunderbare Unterstützung in den vergangenen Jahren, sowie vor allem meiner Mutter und meiner Tante für ihre herzliche Art und ihren liebevollen Rückhalt zu jedem Zeitpunkt meines Studiums.

Ich möchte allen meinen Freunden und Studienkollegen für die vielen lustigen Momente danken, für die aufbauenden Worte und die notwendigen Motivationsschübe zu den richtigen Zeitpunkten. Besonders danke ich meinem Freund Andreas, der mich die vergangenen Monate geduldig und liebevoll unterstützt hat und immer für mich da ist.

DANKE!

Kurzfassung

Die vorliegende Masterarbeit beschäftigt sich mit unangenehmen Situationen, die Frauen im Zuge ihrer Alltagsmobilität erfahren. Studien zum subjektiven Sicherheitsempfinden zeigen, dass sich viele Frauen fürchten, wenn sie gewisse Routen nehmen oder wenn sie speziell abends oder nachts unterwegs sind. Kriminalstatistiken belegen jedoch, dass die Sicherheit in Österreich sehr hoch ist. Viele Belästigungen in Verkehrsmitteln oder im öffentlichen Raum werden von Betroffenen aber nicht angezeigt, da es sich oft um nicht strafbare Taten handelt. Ziel der Arbeit ist es deshalb, abzuschätzen, wie viele Frauen in Österreich tatsächlich mit unangenehmen Situationen in der Mobilität konfrontiert sind und wie sich dies auf das Mobilitätsverhalten der Betroffenen auswirkt.

Um dies herauszufinden, wurde eine Telefonbefragung mit 402 Frauen über 18 Jahren aus ganz Österreich durchgeführt. Die Auswahl der Personen erfolgte mittels Random Digit Dialing, sprich durch zufälliges Generieren von Festnetz- und Handynummern. Die Inhalte des Fragebogens bezogen sich einerseits auf unangenehme Situationen, welche die Frauen bereits erlebt haben und andererseits auf Maßnahmen, die Frauen setzen, um sich in ihrer Mobilität subjektiv sicherer zu fühlen und um sich im Ernstfall vor Belästigungen oder Übergriffen zu schützen.

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass ein Drittel der befragten Frauen bereits mindestens eine unangenehme Situation in ihrer Alltagsmobilität erlebt hat. Unangenehme Situationen bezeichnen in dieser Masterarbeit nicht nur Übergriffe, sondern auch Belästigungen oder Situationen, in denen sich Frauen durch Verhalten anderer Personen bedroht fühlten. Es hat sich weiters herausgestellt, dass das Erleben unangenehmer Situationen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Frauen hat, da Betroffene öfter Routen und Ziele sowie Verkehrsmittel in ihrer Alltagsmobilität meiden. Des Weiteren „bewaffnen“ sich Betroffene öfter als Nicht-Betroffene mit Pfeffersprays, dem Schlüsselbund als Schlagring in die Hand genommen, etc. und setzen auch mehr „sonstige Maßnahmen“, wie aufmerksam unterwegs zu sein, das Handy griffbereit zu halten oder präventiv Selbstverteidigungskurse zu besuchen. Auch die Mehrheit der nicht-betroffenen Frauen ergreift unterschiedliche Maßnahmen im Zuge ihrer Mobilität, um unangenehmen Situationen vorzubeugen. Dies deutet darauf hin, dass bereits die Angst vor Belästigungen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben kann.

Abstract

This master thesis deals with frightening situations in connection with independent mobility of women. Studies concerning a subjective sense of security show that a large number of women feel insecure, when taking certain routes or when going out especially in the evening or at night. Police crime statistics, on the other hand, prove that objective security in Austria is very high. However, a vast majority of harassments in public transport or in public areas are not reported, because they are not considered criminal offenses. The aim of this master thesis is, therefore, to assess how many women in Austria are faced with frightening situations in their mobility and how their mobility behavior is affected as a result.

For this purpose a telephone survey with 402 women over 18 years was conducted throughout Austria. The sampling was drawn through Random Digit Dialing. The questionnaire dealt with frightening situations already experienced by the women and asked about the strategies they would follow in order to feel more secure in their mobility or to protect themselves in case of emergency.

The results show that one third of the respondents have already experienced at least one frightening situation in their mobility. Frightening situations not only involve assaults, but also harassment or situations in which women feel threatened by the behavior of other people. Furthermore, it became evident that frightening situations do indeed affect the mobility behavior of women, for victims tend to avoid certain destinations or routes more than other women. Moreover, victims more often “arm” themselves when going out, for example with pepper sprays or keys which they hold in their hands like brass knuckles etc. and sometimes they apply other strategies such as being watchful, carrying their cell phone within reach or attending preventative self defense courses. It is noteworthy, though, that also the majority of the women not concerned use certain strategies in their mobility to prevent or avoid frightening situations. Thus, it can be assumed that mere anxiety of harassment can affect their mobility behavior.

"It is important to appreciate that women's fear of crime in public spaces does not spoil public places for women alone, but that it also spoils, in some larger sense, men for women and women for men and public places for everyone." (Gardner 1990; 71)

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	I
Kurzfassung.....	II
Abstract	III
Inhaltsverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis.....	VII
1 Einleitung.....	1
1.1 Problemstellung	1
1.2 Zielsetzung.....	1
1.3 Aufbau der Arbeit	2
2 Theoretischer Hintergrund – Kriminalität und Kriminalitätsfurcht in der Mobilität.....	4
2.1 Kriminaltat vs. street harassment.....	4
2.2 Subjektives vs. objektives Sicherheitsempfinden	7
2.2.1 Prospect refuge Theorie	9
2.2.2 Disorder Theorie	9
2.2.3 Territorial functioning	9
2.2.4 Defensible space Konzept	9
2.3 Auslöser von Kriminalitätsfurcht.....	10
2.3.1 Soziale vs. personale Kriminalitätsfurcht	10
2.3.2 Entstehung von Kriminalitätsfurcht	12
2.3.3 Angstorte	13
2.4 Einfluss von Kriminalitätsfurcht auf das Mobilitätsverhalten von Frauen.....	14
2.5 Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit.....	16
2.5.1 Maßnahmen von Seiten der Planung	16
2.5.2 Erfolgreiche internationale Projekte zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit von Frauen in ihrer Alltagsmobilität.....	19
3 Stand des Wissens – Kriminalität und subjektives Sicherheitsempfinden in Österreich.....	22
3.1 Kriminalstatistik Österreich.....	22
3.2 Studie zur Bewertung der Polizeiarbeit unter der Perspektive ihrer Wirkung auf die österreichische Bevölkerung	23
3.3 Wiener Frauenbarometer 2008	24
3.4 INSEC Report Vienna	26
3.5 Überblick weiterer Studien	27

4	Methoden	29
4.1	Telefonische Befragung	29
4.1.1	Stichprobenziehung und Zielgruppe	29
4.1.2	Aufbau des Fragebogens.....	30
4.1.3	Definition unangenehmer Situationen im Rahmen dieser Studie	30
4.1.4	Datenauswertung.....	30
4.2	Auswertung der Daten von Grüssinger (2013).....	31
4.3	ExpertInnendiskussion	31
5	Ergebnisse	32
5.1	Stichprobe.....	32
5.1.1	Altersverteilung der befragten Frauen	33
5.1.2	Wohnorte der befragten Frauen nach Bundesländern.....	34
5.2	Häufigkeit des Auftretens unangenehmer Situationen in der Alltagsmobilität von Frauen.....	34
5.2.1	Anzahl der erlebten unangenehmen Situationen pro Frau.....	35
5.2.2	Alter der ersten erlebten unangenehmen Situation.....	38
5.2.3	Zusammenhang Alter der Frauen – Anzahl der erlebten Situationen	40
5.3	Beschreibung der geschilderten unangenehmen Situationen	41
5.3.1	Arten unangenehmer Situationen	41
5.3.2	Ort der Situationen.....	43
5.3.3	Verkehrsmittel.....	45
5.4	Definition der Schweregrade.....	49
5.5	Maßnahmen zur Vermeidung unangenehmer Situationen.....	52
5.5.1	Zusammenhang erlebte Situation – Bereitschaft Maßnahmen zu ergreifen.....	53
5.5.2	Zusammenhang Schweregrad – Bereitschaft Maßnahmen zu ergreifen.....	62
5.5.3	Wenn Frauen ihre Mobilität anders gestalten könnten... ..	64
6	Diskussion der Ergebnisse mit ExpertInnen.....	66
7	Schlussfolgerung und Interpretation	67
8	Literaturverzeichnis	71
9	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	76
9.1	Abbildungsverzeichnis	76
9.2	Tabellenverzeichnis	78
10	Anhang.....	79
10.1	Fragebogen.....	79
10.2	Häufigkeitsverteilung der Teilhandlungen unangenehmer Situationen	82
10.3	Objektive Punktevergabe für Teilhandlungen unangenehmer Situationen.....	83

Abkürzungsverzeichnis

bspw. beispielsweise

bzw. beziehungsweise

etc. et cetera

Kfz Kraftfahrzeug

ÖV öffentlicher Verkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW Personenkraftwagen

z.B. zum Beispiel

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

In den Medien ist immer wieder von Übergriffen auf Frauen zu hören, die passieren, während diese auf ihren alltäglichen Wegen unterwegs sind. In Wien gab es in den vergangenen Jahren einige aufsehenerregende Fälle von Belästigungen und sogar Vergewaltigungen von Frauen in öffentlichen Verkehrsmitteln oder Haltestellenbereichen. Immer wieder werden Erzählungen von Bekannten laut, in denen Frauen auf dem nächtlichen Nachhauseweg unangenehmen Situationen ausgesetzt sind. Neben schwerwiegenden Übergriffen, die bei der Polizei angezeigt werden können, sind Frauen in ihrer Mobilität häufig mit sexuellen Belästigungen konfrontiert, die beinahe alltäglich scheinen und deren Anzeige den meisten Frauen zu umständlich ist bzw. scheint vielen Frauen nicht klar zu sein, welche Delikte überhaupt angezeigt werden können. So gibt es zwar Kriminalitätsstatistiken; doch scheinen (sexuelle) Belästigungen kaum auf, da sie selten gemeldet werden. Weiters gibt es vielfältige Untersuchungen der subjektiven Sicherheitsgefühle von Frauen in Österreich, um herauszufinden, wo es Bedarf an Verbesserung der Infrastruktur oder der Überwachung gibt. Doch wie häufig Belästigungen und Übergriffe tatsächlich auftreten und wie viele Frauen bereits einmal Opfer einer solchen unangenehmen Situation geworden sind, ist wissenschaftlich für Österreich noch nicht ausreichend erforscht.

Die vorliegende Arbeit versteht sich als Weiterführung der Masterarbeit von Marlene Grüssinger (Grüssinger, 2013), die konkrete Fälle von Übergriffen und Belästigungen im Detail erhoben und deren Auswirkung auf die Mobilität der betroffenen Frauen analysiert hat. Diese Arbeit soll nun versuchen das Problemausmaß für Österreich abzuschätzen, denn *"das Wissen um die tatsächliche Bedrohungssituationen und -örtlichkeiten könnte [...] dazu beitragen, dass sich Frauen der ihnen zur Verfügung stehenden Abwehrmöglichkeiten bewusst werden und sich nicht durch diffuse Ängste in ihrem Aktivitätsraum einschränken lassen, um dann in vermeintlich behüteter Umgebung plötzlich und unvorbereitet mit Gewalt konfrontiert zu werden"* (Meyer, 1998; 118).

1.2 Zielsetzung

Ziel der vorliegenden Masterarbeit ist es zu ermitteln, ob die unangenehmen Situationen, die Frauen im Zuge ihrer Alltagsmobilität erleben, ein Problem darstellen, dem in der Planung auf Gemeindeebene, in Verkehrsbetrieben sowie in der Öffentlichkeit mehr Aufmerksamkeit entgegengebracht werden sollte. In weiterer Folge könnte mit Hilfe der Ergebnisse überlegt werden, wie die Wege von Frauen in unserer Gesellschaft sicherer gestaltet werden können.

Um das Problemausmaß zu ermitteln, wird eine Befragung mit Frauen in ganz Österreich durchgeführt. Der Fokus der Interviews liegt auf der Frage, wie viele Frauen in ihrer Mobilität bereits einmal eine unangenehme Situation erlebt haben und wie häufig so etwas passiert. Es soll eruiert werden, wo die Vorfälle geschehen

sind und was die Frauen genau erlebt haben. Es soll erforscht werden, ob das Problem der Belästigung von Frauen österreichweit besteht, sowie ob es Unterschiede zwischen ländlichen und städtischen Regionen gibt. Des Weiteren soll herausgefunden werden, ob Frauen im Zuge ihrer Alltagsmobilität Maßnahmen setzen, um sich subjektiv sicherer zu fühlen, welche Maßnahmen dies im Speziellen sind und ob die Befragten die Maßnahmen aufgrund der erlebten unangenehmen Situationen setzen. Die zu beantwortende Forschungsfrage dieser Masterarbeit lautet somit:

Stellen unangenehme Situationen für Frauen in Österreich ein Problem dar und wird das Mobilitätsverhalten von unangenehmen Situationen negativ beeinflusst?

Folgende Hypothesen wurden im Vorfeld der Arbeit aufgestellt und sollen mit den Ergebnissen der Interviews beantwortet werden:

- (1) Jede Frau erlebt im Zuge ihrer Alltagsmobilität unangenehme Situationen.
- (2) Das Alter der Frauen hat keinen Einfluss auf das Viktimisierungsrisiko.
- (3) Die Anzahl erlebter unangenehmer Situationen steigt mit dem Alter an.
- (4) Belästigungen in der Mobilität treten häufig auf; schwere Übergriffe hingegen eher selten.
- (5) Unangenehme Situationen geschehen in allen Verkehrsmitteln sowie wenn Frauen zu Fuß unterwegs sind.
- (6) Unangenehme Situationen geschehen häufiger im Haltestellenbereich als im Verkehrsmittel.
- (7) Um Belästigungen zu entgehen, ändern Frauen ihr Mobilitätsverhalten, indem sie Änderungen in der Verkehrsmittel-, der Routen- und Zielwahl vornehmen.
- (8) Frauen, die bereits unangenehme Situationen erlebt haben, setzen mehr Maßnahmen im Zuge ihrer Mobilität als Frauen, die noch keine unangenehmen Situationen erlebt haben.
- (9) Der Schweregrad der erlebten Situationen hat Auswirkungen auf die Tendenz Maßnahmen in der Mobilität zu setzen.

1.3 Aufbau der Arbeit

Der erste Teil dieser Masterarbeit geht auf den theoretischen Hintergrund des Themas der Belästigung sowie des subjektiven Sicherheitsempfindens von Frauen in der Mobilität ein. Da Grüssinger (2013) bereits im Detail die Auswirkungen und die Wichtigkeit des subjektiven Sicherheitsempfindens dargestellt hat, soll in dieser Arbeit der Fokus vermehrt auf die Kriminalitätsforschung, sowie auf die Entstehung und die Auslöser von Kriminalitätsfurcht im Zuge der Alltagsmobilität eingegangen werden. Des Weiteren soll ein Überblick über bestehende Forschungsergebnisse zum Sicherheitsgefühl von Frauen in diversen Städten weltweit und Einblick in einige Kriminalitätsstatistiken zu diesem Thema gegeben werden.

Im Anschluss werden einige Ergebnisse von Studien zur subjektiven und objektiven Sicherheit in Österreich präsentiert, sowie Ergebnisse von Befragungen zum subjektiven Sicherheitsempfinden der ÖsterreicherInnen dargestellt. Diese Ergebnisse können mit den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung verglichen bzw. in Bezug gesetzt werden.

Kapitel 4 stellt die Methode dieser Arbeit vor und gibt einen Überblick über die Vorgehensweise bei der Erarbeitung und Durchführung der Befragung. Im Anschluss werden die erhobenen und in SPSS ausgewerteten Ergebnisse der Interviews im Detail dargestellt und analysiert. Abschließend folgt eine Interpretation der Ergebnisse, welche die Erkenntnisse dieser Masterarbeit zusammenfasst und in Bezug zu bereits bestehenden Forschungen setzt.

2 Theoretischer Hintergrund – Kriminalität und Kriminalitätsfurcht in der Mobilität

Sicherheit auf alltäglichen Wegen ist ein entscheidendes Kriterium für das Mobilitätsverhalten sowohl für Frauen, als auch für Männer. Wann und mit welchem Verkehrsmittel Wege zurückgelegt werden, hängt mit Faktoren wie Verkehrslage, Anbindung und Verkehrsmittelverfügbarkeit zusammen, aber auch mit der vorherrschenden Sicherheitslage. Vor allem Frauen neigen dazu, diesen Aspekt verstärkt in ihre Überlegungen, ob und wie ein Weg zurückgelegt werden soll, mit einzubeziehen, da sie sich in ihrer Mobilität meist unsicherer fühlen als Männer (Preis, 1995).

Trotz der stärker werdenden Gleichberechtigung von Frauen und Männern und der damit einhergehenden Angleichung ihrer Lebensstile, verfügen Frauen immer noch seltener über einen PKW als Männer. Dies führt dazu, dass Frauen öfter Fußwege zurücklegen und häufiger auf das Fahrrad sowie auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Somit bilden Frauen eine große Nutzerinnengruppe öffentlicher Verkehrsmittel, auf deren Bedürfnisse vielerorts trotzdem zu wenig eingegangen wird. Der erwähnte Trend zur Anpassung der Mobilität der Frauen an jene der Männer macht jedoch die stärkere Attraktivierung des öffentlichen Raumes und des ÖV zusätzlich notwendig, damit Frauen nicht als potenziell starke Nutzerinnengruppe wegzufallen beginnen. Deshalb sollten im ÖV frauenspezifische Belange in Zukunft stärker berücksichtigt werden (Hunecke und Preißner, 2001).

Ähnlich formuliert dies Meyer (1998; 275): *"Da die Mehrheit der Frauen und die Mehrheit der nicht erwerbstätigen Personen (Kinder, Jugendliche und RentnerInnen) eher öffentliche und langsame Verkehrsmittel benutzen, sollte eine an den Bedürfnissen dieser zahlenmäßigen Mehrheit ausgerichtete Verkehrsplanung eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein."*

2.1 Kriminaltat vs. street harassment

Sicherheit in der Alltagsmobilität bedeutet vor allen Dingen „Persönliche Sicherheit“, welche Kammerer und Volkmar (1987) als die Sicherheit vor Übergriffen auf die eigene Person definieren. In der vorliegenden Arbeit soll zwischen Belästigungen (*street harassment*) und Übergriffen als strafbare Kriminaltat unterschieden werden. Belästigungen werden in der Regel von den Betroffenen nicht angezeigt. Zusätzlich werden auch viele Übergriffe, die eigentlich strafrechtlich verfolgbar wären, von Frauen nicht gemeldet. Jeschke (1993) verweist hier auf eine Dunkelziffer bei Sexualdelikten von 1:10.

Dies deckt sich auch mit Ergebnissen des jährlichen Sicherheitsberichtes des Transport for London (TfL) aus dem Jahr 2013. Neun Prozent der 1036 Befragten haben bereits einmal im Londoner ÖV ein Sexualdelikt erlebt, aber nur eine von zehn Personen hat diesen auch angezeigt. Als häufigste Gründe für das Nicht-Melden gaben die Befragten an, dass die Situation nicht ernst genug gewesen sei, dass sie die Situation selbst im Griff gehabt hätten oder dass sie davon ausgehen, dass ihre

Anzeigen von den Behörden ohnehin nicht ernst genommen würden (Abb. 2.1-1) (Transport for London, 2013).

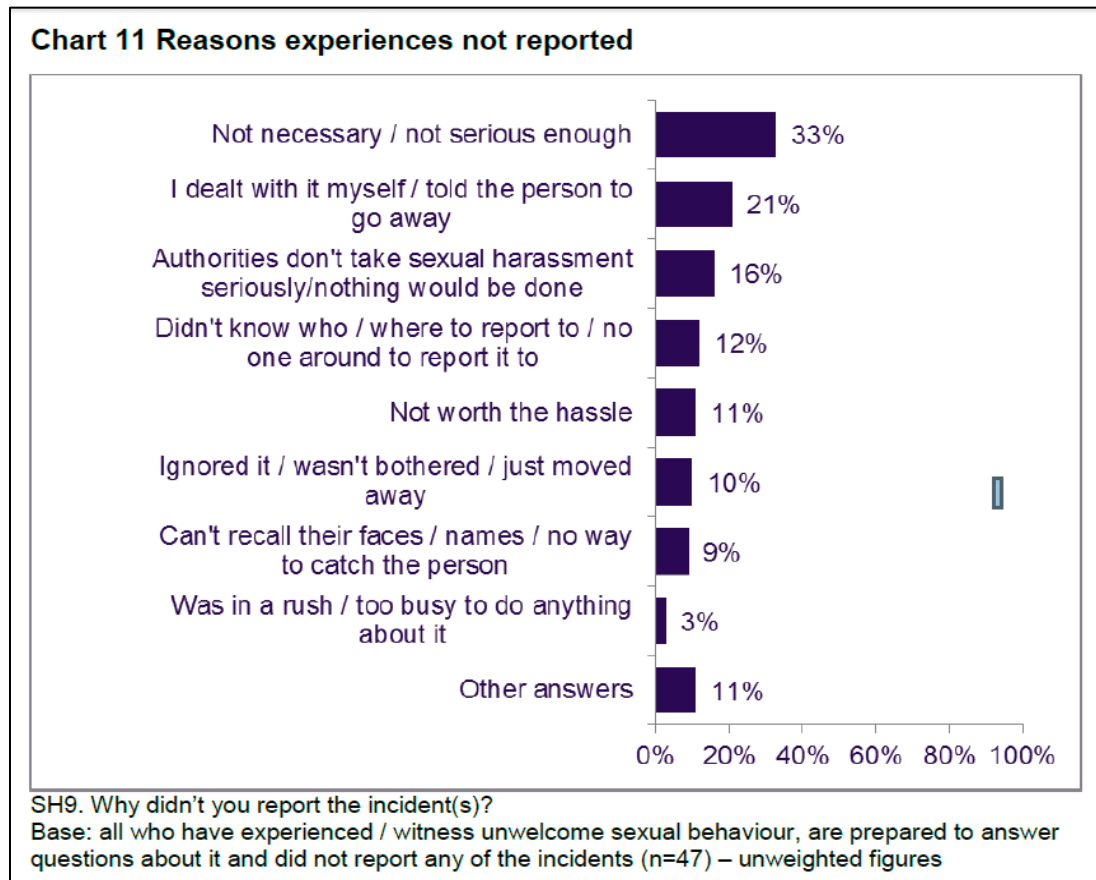


Abb. 2.1-1: Nennungen der Gründe von Befragten, warum sie ein erlebtes Sexualdelikt nicht angezeigt haben (Transport for London, 2013).

Oft scheint es Opfern nicht klar, ob es sich bei einer ihnen widerfahrenen Tat um eine strafbare Handlung handelt oder nicht. In diesen Graubereich der Belästigungen, die selten angezeigt werden, fallen folgende zwei Beispiele:

Sexuelle Belästigung und öffentliche geschlechtliche Handlung:

„(1) Wer eine Person durch eine geschlechtliche Handlung

1. an ihr oder
2. vor ihr unter Umständen, unter denen dies geeignet ist, berechtigtes Ärgernis zu erregen,

belästigt, ist, wenn die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen.

(2) *Ebenso ist zu bestrafen, wer öffentlich und unter Umständen, unter denen sein Verhalten geeignet ist, durch unmittelbare Wahrnehmung berechtigtes Ärgernis zu erregen, eine geschlechtliche Handlung vornimmt.*

(3) *Im Falle des Abs. 1 ist der Täter nur mit Ermächtigung der belästigten Person zu verfolgen“ (§ 218 StGB).*

Beleidigung:

„(1) *Wer öffentlich oder vor mehreren Leuten einen anderen beschimpft, verspottet, am Körper mißhandelt [sic] oder mit einer körperlichen Mißhandlung [sic] bedroht, ist, wenn er deswegen nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen zu bestrafen.*

(2) *Eine Handlung wird vor mehreren Leuten begangen, wenn sie in Gegenwart von mehr als zwei vom Täter und vom Angegriffenen verschiedenen Personen begangen wird und diese sie wahrnehmen können.*

(3) *Wer sich nur durch Entrüstung über das Verhalten eines anderen dazu hinreißen [sic] läßt [sic], ihn in einer den Umständen nach entschuldbaren Weise zu beschimpfen, zu mißhandeln [sic] oder mit Mißhandlungen [sic] zu bedrohen, ist entschuldigt, wenn seine Entrüstung, insbesondere auch im Hinblick auf die seit ihrem Anlaß [sic] verstrichene Zeit, allgemein begreiflich ist“ (§ 115 StGB).*

Sexuelle Belästigung im öffentlichen Raum oder so genanntes *street harassment* definiert Deutschländer-Bauer (2008) als „öffentliche Gewalt“, denn sie findet nicht im privaten Raum statt wie Belästigungen in der Familie oder am Arbeitsplatz.

Street harassment wird häufig von Männern sowie von Frauen als selbstverständlich hingenommen. Trotzdem beeinflusst es bewusst oder unbewusst das Mobilitätsverhalten von Frauen, die sich diesem *street harassment* nicht unnötig aussetzen wollen. Im Gegensatz zu Belästigungen am Arbeitsplatz bleiben Täter des *street harassment* unerkant und anonym und haben keinerlei rechtliche Konsequenzen zu erwarten. Oftmals wird Frauen auch vermittelt, sie seien selbst schuld an Belästigungen, wenn sie sich zu aufreizend kleiden, etc. Manchmal fühlen sie sich aufgrund ihrer Erziehung und Sozialisation womöglich von sich aus sogar mitschuldig am Erlebten (Prykhodko, 2008). Werden Kindern von ihren Aufsichtspersonen viele Verbote zu ihrem Schutz auferlegt, wie bspw. sich freizügig zu kleiden oder nachts alleine weg zu gehen, kann sich dies auch noch im Erwachsenenalter in Schuldgefühlen äußern, wenn etwas passiert, während sich die Frau nicht an diese Verbote hält. Des Weiteren wird das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum durch diese Erziehung beeinträchtigt; das Sicherheitsgefühl im privaten Raum bleibt jedoch hoch, obwohl es dort ein noch viel größeres Risiko gibt, Opfer einer Belästigung oder eines Übergriffs zu werden (Meyer, 1998).

Die Datenbank der DB AG Konzernsicherheit zeigt für die Region Frankfurt RheinMein, dass Körperverletzungsdelikte, Raub und Beleidigungen in öffentlichen Verkehrsmitteln oder Haltestellen häufiger auftreten als Sexualdelikte oder exhibitionistische Handlungen. Die meisten Belästigungen oder auch Straftaten wie

Diebstähle, finden in eher vollen Verkehrsmitteln oder belebten öffentlichen Plätzen statt, da die Täter hier in der Menge unerkant bleiben können. Sexualdelikte, wie Vergewaltigungen oder Nötigungen, sowie Körperverletzungen, sprich schwerere Übergriffe, finden eher an einsamen unbelebten Orten statt, an denen es keine Zeugen gibt, die einschreiten könnten (Axthelm, 2005).

Aus Angst vor der Beeinträchtigung der persönlichen Sicherheit neigen viele Frauen zu Vermeidungsverhalten; sprich gewisse Routen werden nicht genutzt oder gewisse Ziele werden nicht aufgesucht. Manche Frauen verzichten bewusst auf bestimmte Wege, die sie nicht zurücklegen wollen. Dieses Vermeidungsverhalten führt dazu, dass Frauen das Risiko Opfer einer Kriminaltat oder Belästigung zu werden von vornherein zu umgehen suchen. Zwar haben sie aufgrund dessen eine geringere Opferbelastung als Frauen, die sich uneingeschränkt und häufiger im öffentlichen Raum bewegen, andererseits senken sie so freiwillig ihre Mobilitätschancen. Mobilitätsbezogenes Vermeidungsverhalten und das erwähnte Nicht-Anzeigen von Übergriffen wirken sich des Weiteren positiv auf die Kriminalstatistik aus, was wiederum das Bild über die tatsächliche Sicherheitslage verfälschen kann. Somit ist Vermeidungsverhalten von Seiten der Planung, als auch der Exekutive nicht wünschenswert, da sich Frauen einerseits damit in ihrer Mobilität grundlos selbst einschränken, andererseits Informationen verlorengelien, wo es wirklich Handlungsbedarf zur Erhöhung der Sicherheit gibt (Jeschke, 1993).

2.2 Subjektives vs. objektives Sicherheitsempfinden

Unabhängig von erlebten Übergriffen oder Belästigungen ist für die Mobilität von Frauen entscheidend, wie sehr sie das Gefühl haben sich unbehelligt bewegen zu können. Im Gegensatz zu Männern fürchten sich Frauen neben Überfällen vor allem vor Sexualverbrechen, welche psychisch meist tiefgreifender erlebt werden als andere Gewaltverbrechen (Preis, 1995).

Bei der Einschätzung der eigenen Sicherheitslage muss zwischen der objektiven und der subjektiven Sicherheit unterschieden werden. Die **objektive Sicherheit** ist die tatsächliche Gefährdung von Personen in einer bestimmten Umgebung. Die **subjektive Sicherheit** beschreibt das persönliche Sicherheitsempfinden und somit die Einschätzung der Sicherheitslage durch die eigene Person. Ein Ort wird von jedem Mensch entweder als sicher oder unsicher wahrgenommen (Flade und Rölle, 2004).

Die subjektive Sicherheit ist gewöhnlich niedriger als die objektive Sicherheit, sprich Menschen schätzen die Gefährdung der eigenen Person meist höher ein, als sie ist. Frauen haben in der Regel eine höhere Kriminalitätsfurcht als Männer, da sie körperlich schwächer sind und das Gefühl haben, schneller zum Opfer werden zu können. Des Weiteren wird angenommen, dass die subjektive Sicherheit mit dem Alter abnimmt. Allfällige körperliche Einschränkungen führen zu einer Verstärkung der Angstgefühle, da die betroffenen Frauen davon ausgehen, sich im Fall eines Übergriffs oder einer Belästigung nicht mehr wehren oder entkommen zu können. Dies fördert das Vermeidungsverhalten, wodurch ältere Personen wiederum zu den weniger gefährdeten Bevölkerungsgruppen zählen (Dost, 2003).

Eine Studie des deutschen Forschungsverbundvorhabens SuSi-PLUS (2005) konnte dies jedoch nicht bestätigen. Bei einer Befragung von Fahrgästen in mehreren Städten Deutschlands fühlten sich vor allem jüngere Personengruppen subjektiv unsicher, was einerseits im Zusammenhang mit dem höheren Viktimisierungsrisiko dieser Altersgruppe gesehen wird, da junge Leute häufiger in der Dunkelheit unterwegs sind, und mit einer stärker bemerkbaren „Abgeklärtheit“ älterer Personen.

Auch die mediale Berichterstattung von erschreckenden Einzelvorfällen hat große Auswirkungen auf das Unsicherheitsgefühl und die Kriminalitätsfurcht, wodurch die Menschen ihr Viktimisierungsrisiko höher einschätzen als es tatsächlich ist (Bornewasser und Köhn, 2012). Des Weiteren kann Kriminalitätsfurcht durch Erzählungen von Erlebnissen aus dem Bekanntenkreis gefördert werden (Flade, 1994).

Werden Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens gesetzt, wie bspw. Frauenparkplätze geschaffen oder die Überwachung bestimmter Orte initiiert, kann dies Angstgefühle einerseits beruhigen („allay fear“), andererseits gerade erst auslösen („trigger fear“), da Personen durch erkennbare Sicherheitsmaßnahmen erst auf eine potenzielle Gefahr hingewiesen werden (Gabriel und Greve, 2003). Wird ein Ort stark sichtbar überwacht, kann man als Passant zu dem Schluss kommen, dies geschehe aufgrund der hohen Kriminalitätsrate an jenem Ort. Somit kann eine vermehrte Investition in objektive Sicherheit vermehrt subjektive Unsicherheit auslösen (Kreissl, 2007). Nachts ist das subjektive Sicherheitsgefühl niedriger als bei Tag, es ist statistisch jedoch nicht nachweisbar, dass nachts mehr Übergriffe geschehen als tagsüber (Kitter, 2010).

Das persönliche Sicherheitsbedürfnis ist bei allen Menschen unterschiedlich stark ausgeprägt und hängt mit ihren Erfahrungen zusammen. Es ist für die meisten Frauen von zentraler Bedeutung bei der Verkehrsmittelwahl oder bei der Entscheidung, ob ein Weg überhaupt zurückgelegt wird oder nicht, obwohl dieser Aspekt häufig nicht bewusst in die Entscheidungsfindung mit eingebracht wird (Jeschke, 1993).

Ergebnisse einer Befragung in der Münchner U-Bahn zeigen, dass den Fahrgästen die Sicherheit eines Verkehrsmittels gleich wichtig ist wie beispielsweise der Fahrpreis (Flade, 1994). Bei der Verkehrsmittelwahl haben somit neben so genannten harten/rationalen Faktoren (Geschwindigkeit, Kosten, etc.) auch weiche/irrationale Faktoren wie Sicherheit, Zustand der Verkehrsmittel-Garnituren, etc. Bedeutung. Diese weichen Faktoren können nicht berechnet werden, da es um subjektives Empfinden der VerkehrsteilnehmerInnen geht. Trotzdem sollten diese Faktoren vermehrt in der Verkehrs- und Stadtplanung beachtet und mit einbezogen werden (Klühspies, 1999).

Ein geringes subjektives Sicherheitsempfinden an einem bestimmten Ort kann von verschiedensten Faktoren abhängen. Die folgenden Theorien geben unterschiedliche Erklärungsansätze:

2.2.1 Prospect refuge Theorie

Die **Prospect refuge Theorie** nach Appleton (1996) besagt, dass sich Menschen nur in überschaubaren Räumen sicher fühlen, die jedoch gleichzeitig Gelegenheiten geben, sich zu verstecken oder zu schützen. Im Jahr 1992 wurde diese Theorie von FISHER um den Aspekt des **escape** erweitert, was bedeutet, dass auch die Möglichkeit zur Flucht gegeben sein muss. Jeder Mensch schätzt einen Raum, den er neu betritt, nach diesen Gesichtspunkten unbewusst und automatisch ein (Petherick, 2000).

2.2.2 Disorder Theorie

Die **Disorder Theorie** besagt, dass Unsicherheit durch Verhalten oder durch einen Zustand entsteht, der von der Norm abweicht bzw. auf einen gestörten Zustand des Raumes hinweist. Die öffentliche Ordnung wird als gestört wahrgenommen. Solche abweichenden Verhältnisse werden als *Incivilities* bezeichnet. *Incivilities* können beispielsweise Personen mit abweichendem Verhalten oder Aussehen sein, wie Betrunkene, Drogenabhängige, etc. (**soziale Incivilities**). Schmutz, Müll oder sichtbarer Vandalismus, sprich Zeichen der Verwahrlosung, werden als **physische Incivilities** bezeichnet und verdeutlichen, dass der Ort ohne Aufsicht existiert, es also keine Überwachung oder Ordnung gibt, die in der Lage ist, Sicherheit zu verschaffen (Flade und Rölle, 2004).

Eine ähnliche Theorie dazu ist die **Broken-Window-Theorie** nach Wilson und Kelling (1982) die besagt, dass Orte oder Gebiete, in denen es Anzeichen der Verwahrlosung zu erkennen gibt („broken window“), Unsicherheitsgefühle auslösen (Wehrheim, 2012).

2.2.3 Territorial functioning

Die Theorie des **Territorial functioning** meint, dass die Eigenschaften eines Raumes soziale Beziehungen zwischen Menschen beeinflussen können und somit in der Lage sind, Bedrohungen im besten Fall auch abzuschwächen. So können Videoüberwachung oder Sicherheitsbarrieren zur Verteidigung eines Gebietes beitragen und den Ort sicherer machen (Flade und Rölle, 2004).

2.2.4 Defensible space Konzept

Das **Defensible space concept** wurde 1972 von Newman begründet und stützt sich auf die Theorie, dass ein Ort verteidigbar (*defensible*) sein muss, um vor negativen Einflüssen geschützt zu werden. Räume, die nicht *defensible* sind, ziehen potentielle Täter an (Flade und Rölle, 2004).

2.3 Auslöser von Kriminalitätsfurcht

Grüssinger ist in ihrer Masterarbeit (2013) bereits im Detail auf Faktoren im öffentlichen Raum, welche subjektive Unsicherheit fördern oder auslösen, eingegangen. In diesem Kapitel liegt der Fokus auf den psychologischen Auslösern, die Kriminalitätsfurcht bedingen.

Kriminalitätsfurcht wird seit den 1960er-Jahren vor allem von den USA ausgehend erforscht und bezeichnet die Angst, Opfer einer Kriminaltat zu werden (*emotionale Einstellung*) in Kombination mit dem persönlichen Einschätzen der Wahrscheinlichkeit, Opfer einer Straftat zu werden (*kognitive Einschätzung*). So kann eine Situation, von der man eigentlich weiß, dass sie nicht gefährlich ist, trotzdem Angstgefühle auslösen. Wie sehr sich Kognition und Emotion voneinander unterscheiden, ist abhängig von der *Copingfähigkeit* der Person (Einschätzung der Person, wie gut sie mit einer Kriminaltat umgehen könnte). Fühlt sich eine Person verwundbar, wird ihre emotionale Kriminalitätsfurcht steigen. Hinzu kommt die Ausprägtheit der Tendenz einer Person zu Vermeidungsverhalten. Diese vier Einflüsse (*Kognition, Emotion, Copingfähigkeit* und *Vermeidungsverhalten*) beeinflussen das persönliche Sicherheitsgefühl und die Einstellung zu Kriminalität. Frauen haben im Vergleich zu Männern in der Regel eine niedrigere Copingfähigkeit, da sie körperlich schwächer sind. Dies trägt zur vermehrten Kriminalitätsfurcht unter Frauen bei (Frevel, 1999).

2.3.1 Soziale vs. personale Kriminalitätsfurcht

Kriminalitätsfurcht kann in zwei Typen unterteilt werden:

- **soziale Kriminalitätsfurcht (*situational fear of crime*)**
- **personale Kriminalitätsfurcht (*dispositional fear of crime*)**

Menschen mit **sozialer Kriminalitätsfurcht** fürchten sich in gewissen Situationen, in denen sie sich unsicher fühlen. Menschen mit **personaler Kriminalitätsfurcht** haben generell Angst, Opfer einer Gewalttat zu werden und fürchten sich auch außerhalb einer gefährlichen Situation.

Eine starke soziale Kriminalitätsfurcht kann mit der Zeit in eine personale Kriminalitätsfurcht übergehen. Eine Person, die sich eine Zeit lang nur vor bestimmten Situationen gefürchtet hat, kann die generelle Angst entwickeln, in eine gefährliche Lage zu geraten. Die soziale Kriminalitätsfurcht kann aber auch mit der Zeit sinken; man kann sozusagen „mutiger“ werden. Sie kann auch innerhalb einer Person unterschiedlich stark auftreten, je nach der Situation, in der sich die Person befindet. Gleichzeitig kann auch die personale Kriminalitätsfurcht unterschiedlich stark ausgeprägt sein. So macht es beispielsweise einen Unterschied, ob eine Person *in* einer Situation, die ihr ein unsicheres Gefühl gibt, die Straßenseite wechselt, oder ob die Person schon vorab mit vollem Bewusstsein und *außerhalb* einer bedrohlichen Situation einen Selbstverteidigungskurs besucht, aus Angst einmal in eine unsichere Lage zu kommen. Die personale Kriminalitätsfurcht ist innerhalb einer Person relativ gleichbleibend, unabhängig von der Situation, in der sie sich momentan befindet. Zwischen unterschiedlichen Personen gibt es allerdings

einen großen Unterschied, wie stark diese Furcht ausgeprägt sein kann. Wie sehr sich eine Person fürchtet, ist schwer bis gar nicht feststellbar, da es kein charakteristisches Benehmen dafür gibt und sich somit schwer beobachten lässt (Gabriel und Greve, 2003).

Fühlt man sich an einem Ort subjektiv unsicher, bedeutet dies auch nicht gleichzeitig, dass man aktiv Furcht verspürt. Beim Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel etwa treten bei den Fahrgästen selten wirkliche Angstgefühle, sondern eher ein diffuses Unbehagen auf (Forschungsverbundvorhaben SuSi-PLUS, 2005).

Um von Furcht zu sprechen, müssen drei Voraussetzungen erfüllt sein.

- (1) Eine tatsächliche Bedrohung muss von der Person kognitiv wahrgenommen werden,
- (2) die Person muss ein Angstgefühl verspüren und
- (3) die Person hat die Absicht, Maßnahmen zu setzen.

Wenn nur eine oder zwei dieser Voraussetzungen erfüllt sind, kann man nicht von Furcht an sich sprechen. Verspürt eine Person beispielsweise ein Angstgefühl (2) und möchte Maßnahmen setzen (3), ist jedoch keine konkrete Bedrohung vorhanden, kann es sich um eine Phobie handeln. Ist nur Voraussetzung Nummer (3) erfüllt, setzt eine Person möglicherweise außerhalb einer gefährlichen Situation routinemäßig, und ohne Angst zu verspüren, Maßnahmen um sich zu schützen (Abb. 2.3-1) (Gabriel und Greve, 2003).

	C: Cognitive perception of being threatened	A: Feeling of fear	M: Action tendency	Attributed state
(1)	-	-	-	= <i>No fear</i>
(2)	+	-	-	Apathy: 'This situation should actually threaten me because it's dangerous; it's strange but I don't care and don't have any inclination to move'
(3)	-	+	-	Free-floating anxiety
(4)	-	-	+	Cautious behaviour that is not motivated by actual appraisals or emotions (e.g. behaviour that has become routine or reflex behaviour)
(5)	+	+	-	This combination might best be illustrated by some 'odd cases', namely (1) paralysed with fright, (2) bravery, (3) helplessness, (4) nightmare
(6)	+	-	+	Someone behaves 'fearfully' in view of a perceived threat, but 'keeps cool' (e.g. a well-trained and experienced body guard)
(7)	-	+	+	Panic attacks, phobia
(8)	+	+	+	= <i>Fear</i>

Abb. 2.3-1: Voraussetzungen unterschiedlicher Angstzustände (Gabriel und Greve, 2003).

2.3.2 Entstehung von Kriminalitätsfurcht

2.3.2.1 ... nach Bornewasser und Köhn (2012)

Kriminalitätsfurcht kann nach Bornewasser und Köhn (2012) auf drei Ebenen entstehen:

- (1) **Individualebene/Viktimisierungstheorie:** Kriminalitätsfurcht auf dieser Ebene entsteht durch das persönliche Erleben von Kriminaltaten oder durch das Kennen von Personen, die Opfer einer Kriminaltat geworden sind. Ebenfalls Einfluss auf die Kriminalitätsfurcht hat die persönlich eingeschätzte Vulnerabilität. Frauen fühlen sich häufig machtloser als Männer, da frauenspezifische Delikte wie sexuelle Belästigungen und Vergewaltigungen psychisch schlimmere Auswirkungen haben als andere Kriminaltaten.
- (2) **Nachbarschaftskontext/Theorie der sozialen Kontrolle:** Ein positiver und guter Kontakt zwischen Nachbarn senkt die Kriminalitätsfurcht. Verwaorloste Gegenden ohne soziale Kontrolle erzeugen Kriminalitätsfurcht (siehe auch Broken-Window-Theorie S. 6).
- (3) **Gesellschaftliche Ebene/Theorie der sozialen Probleme:** Medien können durch überzogene Berichterstattung die Furcht verstärken, ebenso Kriminalitätsmagazine, in denen reale Fälle aufgeklärt und nachgestellt werden (Abb. 2.3-2).

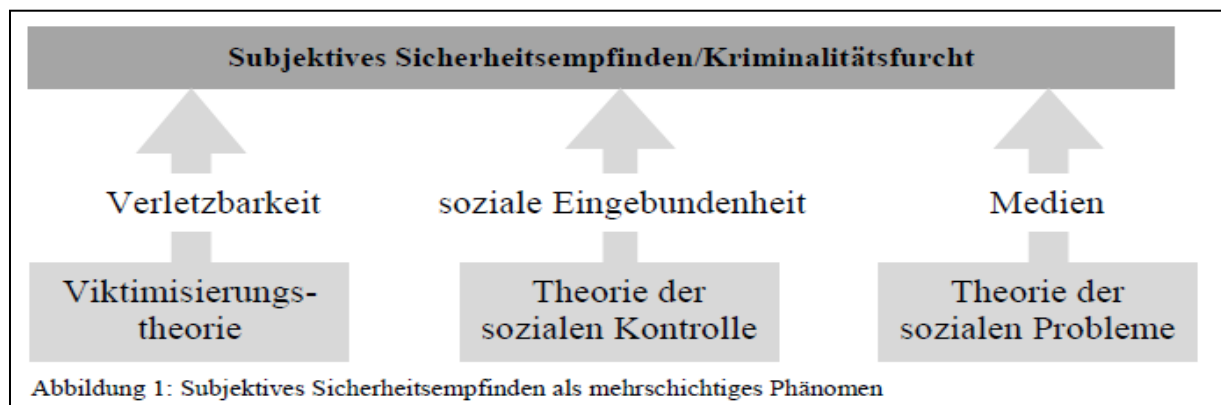


Abb. 2.3-2: Auslöser von Kriminalitätsfurcht auf drei Ebenen (Bornewasser und Köhn, 2012).

Den oftmals negativen Einfluss von Medien auf das subjektive Sicherheitsempfinden beschreibt auch Meyer (1998) in ihrer Studie *Sitzplätze statt Parkplätze - Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich*, in der sie angibt, dass die Berichterstattung von fatalen sexuellen Übergriffen, in denen sich Opfer und Täter nicht kennen, zunimmt, wobei diese Form von Übergriffen immer noch eine Seltenheit im Vergleich zu Übergriffen im familiären Umfeld darstellen. Des Weiteren kritisiert sie, dass selten über erfolgreich abgewehrte Übergriffe berichtet wird, sondern die Artikel meist angstaussendend aufgebaut sind.

2.3.2.2 Modell der sozialen Wahrnehmung

Einen weiteren Ansatz zur Erklärung der Entstehung von Kriminalitätsfurcht liefert das **Modell der sozialen Wahrnehmung** von VAN DER WURFF et. al aus dem Jahr 1988, welches vier Einflussfaktoren nennt:

- (1) **Attractivity**: wie attraktiv schätzt sich eine Person als Opfer ein?
- (2) **Evil intent**: Wie schätzt eine Person fremde Personen ein?
- (3) **Power**: In wie weit schätzt sich eine Person ein, sich gegen einen Angriff wehren zu können?
- (4) **Criminalizable space**: Wie sehr begünstigt die Umgebung eine Kriminaltat?

Power (3), sprich die Einschätzung sich wehren zu können, hat den größten positiven Effekt auf das subjektive Sicherheitsempfinden (Flade und Rölle, 2004).

2.3.3 Angstorte

Die größten Auslöser von Kriminalitätsfurcht in der Mobilität sind so genannte Angstorte, die durchquert werden müssen. Grüssinger (2013) ist im Detail auf Angstorte und ihre Charakteristika eingegangen, trotzdem sollen sie im Folgenden kurz geschildert werden.

Angstorte sind Plätze, auf die sich subjektive Unsicherheit bezieht, da an jenen Plätzen erhöhtes Viktimisierungsrisiko vermutet wird. Laut der Studie SuSi-Plus (2005) charakterisieren sich Angstorte vor allem durch folgende vier Kriterien: „**Dunkelheit, fremde Menschen, Unbelebtheit und Verwahrlosung**“ (Forschungsverbundvorhaben SuSi-PLUS, 2005).

Laut Meyer (1998) besitzen Frauen eine Art *mental map* ihrer Stadt mit sicheren und unsicheren Gebieten, die differenziert nach Tageszeiten vorliegen kann. Es gibt Tag- und Nacht-Angsträume, die sich voneinander unterscheiden können. Angstorte können so je nach Tageszeit gleichzeitig angenehme Orte sein, bspw. können Wälder, Seeufer oder Parks sowie einsame Hinterhöfe bei Tag sehr attraktiv sein, in der Nacht jedoch einen Angstort darstellen, den Frauen ungern alleine aufsuchen würden.

Angstorte sind von so genannten *hot spots* zu unterscheiden, nämlich Orten, an denen tatsächlich überdurchschnittlich viele Kriminaltaten geschehen und statistisch vermerkt sind (Flade und Rölle, 2004). *Hot spots* sind laut Flade (1994) vor allem Straßen, Eingänge, Flure, Haltestellen sowie Zu- und Abwege von Haltestellen. Einsame Orte sind oftmals nicht unsicherer als belebte, da es an einsamen Orten auch weniger Täter gibt. Belästigungen finden oftmals in vollen Verkehrsmitteln statt, in denen man dicht gedrängt steht und viele Frauen bei Belästigungen nicht ausweichen können bzw. die Täter unauffällig agieren können. Personen, die in Großstädten wohnen, weisen öfter Unsicherheitsgefühle auf als die BewohnerInnen einer Kleinstadt oder ländlichen Gegend, wobei es in größeren Städten auch eine vermehrte Anzahl an *hot spots* gibt (Forschungsverbundvorhaben SuSi-PLUS, 2005).

2.4 Einfluss von Kriminalitätsfurcht auf das Mobilitätsverhalten von Frauen

Das Mobilitätsverhalten im Alltag von Frauen ist vor allem durch Kombinationen verschiedener Wege gekennzeichnet (Wegekettten), da sie oftmals mehr bzw. unterschiedlichere Anforderungen im Zuge ihrer Mobilität zu erfüllen haben als Männer. Eine Untersuchung von Hunecke und Preißner (2001) in Köln zeigt, dass die erhobenen Alltagswege von Frauen vielschichtiger sind, als jene der Männer und dass Frauen deutlich mehr Erledigungen in Form von Wegekettten kombinieren. Des Weiteren erledigen sie den überwiegenden Teil an anfallenden Begleitwegen sowie den Großteil der Einkäufe und Behördenwege. Vor allem die Kinderbegleitung übernahmen vor allem Frauen (20,5%), im Gegensatz zu den Männern (9,2%). Frauen nutzten öfter den ÖV, Fußwege oder das Fahrrad und hatten seltener einen eigenen PKW zur Verfügung als Männer (Hunecke und Preißner, 2001).

Welche Auswirkungen Kriminalitätsfurcht oder das Erleben von Belästigungen und Übergriffen auf die Alltagsmobilität von Frauen haben, ist schwer einzuschätzen, da jede Person anders auf Erlebnisse oder Berichte von Erlebnissen Bekannter oder der Medien reagiert.

„...fear of crime represents a unique mixture: it is homogeneous by normative evaluation (crime!), but heterogeneous in terms of individual relevance, explanation and consequences“ (Gabriel und Greve, 2003; 606). Dies bedeutet, dass zwei Kriminaltaten objektiv gleich abgelaufen, die Auswirkungen auf die Opfer aber ganz unterschiedlich sein können.

Trotz zahlreicher Studien ist unklar, ob Opfer von Kriminaltaten stärkere Kriminalitätsfurcht haben als Personen, die bisher nicht von Kriminalität betroffen waren. Kriminologen warnen vor Thesen wie *"Opferwerdung erzeugt keine Furcht"* und *"Opferwerdung führt zu Furcht"*, da Menschen völlig unterschiedlich auf Ereignisse reagieren (Frevel, 1999). Nach Winkel (1998) muss zur Ermittlung der Auswirkung einer Kriminaltat auf das subjektive Sicherheitsempfinden zwischen dem **subjective victimization risk (SVR)** und dem **perceived negative impact (NI)** unterschieden werden, die beide von der Erfahrung einer Person abhängen. Der SVR ist die Wahrscheinlichkeit, mit der man selbst einschätzt, Opfer einer Straftat zu werden und der NI sind die negativen Auswirkungen, die aus solch einem Übergriff zu erwarten sind. Winkel (1998) vertritt die Meinung, dass Personen nach dem Erleben einer Kriminaltat vorsichtiger und/oder besorgter sind als vor der Tat, dass es jedoch unklar ist, ob sie auch furchtsamer sind als vorher. Er nennt zwei Szenarien: Einerseits könnten die Erlebnisse Angstgefühle generell vermehren. Andererseits kann es sein, dass der SVR nach einem Übergriff höher wird, sprich Personen schätzen das Risiko Opfer einer Straftat zu werden künftig höher ein, gleichzeitig kann jedoch der NI sinken, da die Auswirkungen des Übergriffs möglicherweise weniger schlimm waren als erwartet, bzw. weiß man nun, was man im Fall eines Übergriffes zu erwarten hat. Viele Opfer verdrängen die Erlebnisse auch und bewerten sie damit schwächer oder vergleichen sich mit anderen Opfern, die schlimmere Auswirkungen erlebt haben (*downward comparison*). Somit bleibt das Ausmaß der Kriminalitätsfurcht nach der Straftat gleich.

Um die Auswirkungen empirisch zu prüfen, wurde von September 1992 bis Jänner 1996 hierzu eine Untersuchung durch die Vrije Universiteit Amsterdam (VUA) mit dem Titel *Longitudinal Study on the Psychological Impact of Criminal Victimization* durchgeführt. In dieser Studie wurden Niederländer über den Zeitraum von vier Jahren hinweg zu ihrem Sicherheitsempfinden befragt, um im Fall, dass ihnen eine Kriminaltat widerfährt, die Einstellungsunterschiede vorher und nachher zu testen. Die Ergebnisse zeigten, dass die Angstgefühle stärker vom *NI* abhängen als vom *SVR*. Nach dem Erleben einer Kriminaltat stieg der *SVR* bei den Opfern zwar in der Regel an, bei den meisten sank aber im Gegenzug wie erwartet der *NI* und das „Angstlevel“ blieb somit gleich. Nur bei 25% der Befragten konnte eine höhere subjektive Unsicherheit nach einer erlebten Kriminaltat festgestellt werden. Dies zeigt, dass Opfer meist aktiv mit ihrer Angst umgehen und sie bewältigen (können). Der *downward comparison* konnte jedoch nicht nachgewiesen werden (Winkel, 1998).

Vermeidungsverhalten ist eine der häufigsten Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten von Frauen, wenn sie sich auf bestimmten Wegen subjektiv unsicher fühlen oder bereits bedrohliche Situationen erlebt haben (Flade, 1994). Meistens werden Wege abends oder nachts vermieden, so sie leicht verschoben werden können (Freizeitwege), oder öffentliche Verkehrsmittel und Fußwege bei Dunkelheit (ebd.).

In öffentlichen Verkehrsmitteln ist man in der Regel keinem höheren Viktimisierungsrisiko ausgesetzt als allgemein im öffentlichen Raum. Dies bedeutet, dass es nicht gefährlicher ist bspw. die U-Bahn zu nehmen anstatt zu Fuß zu gehen. Gleichzeitig zeigen Ergebnisse, dass Frauen den Weg zur U-Bahn aber trotzdem als unsicherer empfinden als die Fahrt in der U-Bahn selbst (Axthelm, 2005). Ergebnisse der Studie SuSi-Plus (2005) ergaben, dass rund 30% der interviewten Frauen aus Hamburg im Monat vor der Befragung mindestens eine Fahrt mit der U-Bahn vermieden hatten. Die meisten von ihnen griffen auf den eigenen PKW als Alternative zurück (Forschungsverbundvorhaben SuSi-PLUS, 2005).

Auch Rölle (2005) bestätigt, dass Frauen vor allem für Wege abends oder in der Nacht auf die Nutzung des PKWs oder auf Taxis zurückgreifen, um sich sicherer vor Belästigungen zu fühlen. Müssen in den Abend- oder Nachtstunden Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, sinkt das subjektive Sicherheitsempfinden. Dass der PKW als Verkehrsmittel sicherer ist als öffentliche Verkehrsmittel lässt sich durch empirische Studien allerdings nicht belegen. Laut Klühspies (1999) erhöhen Fahrten im eigenen PKW lediglich das subjektive Sicherheitsgefühl, da es statistisch mehr schwerwiegende Übergriffe in Tiefgaragen, Tankstellen oder Parkplätzen gibt als beim Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel. Dies zeigt jedoch, dass Sicherheit in der Alltagsmobilität ein starkes Bedürfnis von Frauen ist, welches unter anderem entscheidend für die Wahl des entsprechenden Verkehrsmittels ist (Rölle, 2005).

Die Tatsache, dass sie öffentliche Verkehrsmittel meiden oder Wege gar nicht zurücklegen, zeigt, dass sich Frauen im Durchschnitt weniger uneingeschränkt im öffentlichen Raum bewegen können als Männer (Hunecke und Preißner, 2001). Im Gegensatz zur passiven Maßnahme *Vermeidungsverhalten* ergreifen weniger Frauen aktive Maßnahmen, um sich gegen Bedrohungen zu schützen (Bornewasser und Köhn, 2012). Dies rührt daher, dass es Frauen in der Vergangenheit häufiger nahegelegt wurde, potenziell unsichere Situationen zu vermeiden. Heute setzt man

einen verstärkten Fokus auf konkrete Gegenmaßnahmen. Es soll vor allem das Selbstvertrauen von Frauen gestärkt und ihnen Maßnahmen zu ihrem Schutz nahegebracht werden (z.B. Selbstverteidigungskurse). Dadurch soll der individuelle Raum der Frauen vergrößert und nicht durch Verbote oder Vermeidungsverhalten weiter eingeschränkt werden (Meyer, 1998). So schreibt auch Dirnbacher (2013) in ihrem Beitrag „Drehungen“, der auch der Name einer Selbstverteidigungstechnik ist, die sie speziell für Frauen erarbeitet hat: *„Selbstverteidigung ist eine Haltung, die lange vor einem Angriff beginnt.“* Sie meint damit, dass es wichtig ist, sich als Frau uneingeschränkt im öffentlichen Raum bewegen zu können und auch zu wollen.

2.5 Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit

2.5.1 Maßnahmen von Seiten der Planung

Dieses Unterkapitel widmet sich Maßnahmen, die von Gemeinden und Infrastrukturbetrieben gesetzt werden können, um sowohl das subjektive als auch das objektive Sicherheitsempfinden von Frauen in ihrer Alltagsmobilität zu steigern.

- **Stärkere Einbringung von Frauen in die Planung**

Flade (1999) weist darauf hin, dass von vielen Verkehrsbetrieben nicht berücksichtigt wird, dass Frauen andere Bedürfnisse in Bezug auf ihre Mobilität haben als Männer und dies obwohl Frauen die größere NutzerInnengruppe des ÖV darstellen. Frauen sollten deshalb verstärkt in Verkehrsbetrieben in der Planung eingesetzt werden, um den ÖV für Frauen attraktiver zu gestalten. Des Weiteren sollten bereits eingestellte PlanerInnen auf dem Gebiet der Förderung der subjektiven Sicherheit weitergebildet werden. BürgerInnen müssen darüber informiert werden, welche Möglichkeiten sie haben, um Angstorte bei Planungsstellen zu melden und sollten verstärkt in die Planung mit eingebunden werden, da sie Angstorte in ihrer Wohn- oder Arbeitsumgebung kennen. Oftmals werden Angstorte erst verbessert, wenn kriminalstatistisch nachgewiesen wird, dass es an diesem Ort häufig zu Übergriffen kommt. Man sollte deshalb stärker präventiv eingreifen, da auch Angstorte, an denen es noch zu keinem Übergriff gekommen ist, die Mobilität von AnrainerInnen oder PassantInnen beeinflusst (Preis, 1995).

- **Vermehrte Personalpräsenz und Ausbau technischer Maßnahmen**

Die nachweislich wirksamste Maßnahme zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit ist die vermehrte Personalpräsenz an potenziellen Angstorten. Auch technische Maßnahmen wie Notrufsäulen, Überwachungseinrichtungen oder die Notruffunktion des eigenen mobilen Gerätes können das Sicherheitsgefühl verbessern, wobei Frauen weniger Vertrauen in sie setzen als in Anwesenheit von Aufsichtspersonal (Hunecke und Preißner, 2001). Die Möglichkeiten der technischen Überwachung wachsen rasant und werden immer öfter eingesetzt. Kameras können mittlerweile nicht nur durch Bewegungen, sondern auch durch Geräusche oder Gerüche

ausgelöst werden. Auch die automatische Verfolgung sich auffällig, sprich von einem programmierten Algorithmus abweichend, verhaltender Personen ist möglich. Des Weiteren kann immer hoch auflösender gezoomt werden. Einerseits bringt dies viele Vorteile, da Kameras bspw. schneller als Menschen das Aufkommen von Panik in Menschenmassen erkennen und Alarm schlagen können. Im Gegenzug besteht die Gefahr, dass der rasante Fortschritt der Technik mit immer höherer Auflösung und größerem Datenspeichervolumen vermehrt zu Belästigungen von Frauen führt, da solche Überwachungssysteme auch zu Beobachtungszwecken (*Voyeurismus*) genutzt werden (können). Somit kommt anstelle einer Lösung für das Problem der Belästigung von Frauen eine neue Möglichkeit der Belästigung hinzu. Des Weiteren haben Studien gezeigt, dass die Kosten technischer Überwachungssysteme meist größer sind als der daraus resultierende Nutzen (Wehrheim, 2012). Die beste Wirkung haben gut sichtbar angebrachte Überwachungseinrichtungen. Zusätzlich ist die Datenmenge an anfallendem Videomaterial von Menschen nicht mehr zu verarbeiten. Daher werden Bilder nur bei Bedarf längere Zeit gespeichert (ebd.).

Des Weiteren kann zu starke urbane Kontrolle und Ordnung die Vielfältigkeit einer Stadt zerstören. Randgruppen werden vertrieben und es bilden sich Zonen verschiedener Gesellschaftsschichten, was in weiterer Folge bis hin zu *gated communities* führen kann (Bösebeck, 2001). Die AutorInnen des *Insec Reports Vienna (2004)* schreiben, dass der Trend dahingehend in europäischen Städten bereits vorhanden ist. Die meisten Städte weisen ein sicheres Stadtzentrum auf, welches auf Konsum ausgerichtet ist, und welches nur von wohlhabenderen Schichten bewohnt und genutzt wird. Weitere Wohngegenden wohlhabenderer BewohnerInnen konzentrieren sich auf einzelne Bezirke oder Viertel (Hanak et al., 2004).

- **Stadtplanung mit Funktionsmischung und kurzen Wegen**

Eine weitere wirksame Maßnahme zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit ist die gute Durchmischung von Funktionen in einem Stadtteil, um kurze Wege zu erhalten und somit auch mehr Sicherheit für Frauen, die keinen PKW zur Verfügung haben, zu gewährleisten und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Wege ohne Auto problemlos erledigen zu können. Bei einer gut durchmischten Nutzung ist der ÖPNV auch in den Abendstunden stärker ausgelastet (Preis, 1995). Die Belegung des ÖPNV gerade in der Dunkelheit trägt stark zu einem besseren Sicherheitsgefühl der Frauen bei, da gerade nachts die Intervalle meist sehr groß sind (Jeschke, 1993). Des Weiteren verhindern große monostrukturierte Gebiete wie bspw. Wohngegenden, Büroviertel, Cafeszenen oder Einkaufsmeilen eine ausreichende soziale Kontrolle, da sie zu bestimmten Tageszeiten nicht belebt sind. Auch die beidseitige Bebauung von Ortsstraßen oder die Ausrichtung von Grünflächen oder Gastgärten zur Straße hin sorgt für stärkere soziale Kontrolle (Preis, 1995). Ruland (1996) spricht sich dafür aus, dass auch weitreichende formelle Kontrollen die soziale Kontrolle niemals ständig ersetzen sollten.

Neben der Funktionsmischung sollte es auch eine Verbesserung der Flächennutzung geben. Häufig werden Grünflächen im urbanen Bereich als reines „Abstandsgrün“ angesehen und nicht gepflegt. Wie bereits in Kap. 2.2.2 angesprochen, werden

solche verwahrlosten Flächen als *Incivilities* angesehen, die das subjektive Sicherheitsempfinden unterbewusst senken (Preis, 1995).

- **Bessere Beleuchtung und Einsehbarkeit**

Unübersichtliche und schlecht ausgeleuchtete Wege (z.B. Tunnel) sollten saniert bzw. bei Neubauten vermieden werden. Es sollten keine Fußwege durch nachts unbelebt Gebiete führen (Preis, 1995).

Beleuchtung wirkt sich auch positiv auf die objektive Sicherheit aus. Verschiedene Studien zeigen, dass der Grad der Beleuchtung eines Ortes und der Kriminalität an diesem Ort tatsächlich voneinander abhängen (Schreuder, 2001). Der Grad der notwendigen Beleuchtung hängt auch mit der Gehrichtung zusammen. Bewegt man sich auf besser beleuchtete Straßen oder Plätze zu, fühlt man sich subjektiv sicherer als wenn man von hellen auf dunklere Orte zu geht (Winkel, 1998).

- **Sitzplatzanordnung in öffentliche Verkehrsmitteln**

Sitzplätze in öffentlichen Verkehrsmitteln sollten parallel zur Fahrtrichtung angeordnet werden. Bei einer Längsanordnung, anstelle einer Queranordnung, ergeben sich sicherheitstechnisch viele Vorteile. Durch das Öffnen der Sitzplätze zueinander hin erhält man ein stärkeres Gefühl der sozialen Kontrolle, als wenn Personen in Zweier- oder Vierersitzen von den restlichen Fahrgästen abgeschottet sitzen (Abb. 2.5-1 und 2.5-2). Es gibt auch keine Fahrgäste, denen man beim Sitzen den Rücken zukehren muss, und die man somit nicht beobachten kann. Des Weiteren ist auch das problemlose und schnelle Aus- und Einsteigen mit dieser Sitzplatzanordnung besser möglich. Nachteil ist die geringere Anzahl an Sitzmöglichkeiten, die durch diese Anordnung ermöglicht werden, wodurch diese Maßnahme ausschließlich für den Nahverkehr empfehlenswert ist (Axthelm, 2005).



Abb. 2.5-1: längs angeordnete Sitzreihen (Beyer, 2009)



Abb. 2.5-2: quer angeordnete Sitzreihen (Schütz, 2007)

- **Weitere Maßnahmen**

Gemeinden können selbst organisierte Begleitservices einrichten oder Frauen-Nacht-Taxis bereit stellen. Es sollte an allen wichtigen Straßen Notrufeinrichtungen sowie bspw. abschließbare Telefonzellen etc. geben, sowie Frauenparkplätze in der Nähe von Büroeingängen oder Ausgängen bei Tiefgaragen (Preis, 1995).

In der Verkehrsentwicklungsplanung sollten nicht nur die zurückgelegten, sondern auch die unterdrückten Wege erhoben werden, um zu sehen, auf welchen Routen es noch Handlungsbedarf zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit gibt (Preis, 1995).

Es kann auch eine übersichtliche Bepflanzung oder durchdachte Möblierung, sowie eine saubere und gepflegte Umgebung zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit beitragen (Preis, 1995; Axthelm, 2005). Mehr zu gestalterischen Maßnahmen findet sich bei Grüssinger (2013) in Kapitel 2.3.

2.5.2 Erfolgreiche internationale Projekte zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit von Frauen in ihrer Alltagsmobilität

In diesem Unterkapitel sollen beispielhaft Projekte anderer Länder beschrieben werden, die gezielt Maßnahmen für ein besseres Sicherheitsempfinden in der Alltagsmobilität von Frauen gesetzt haben.

2.5.2.1 Änderungen der Toronto Transit Commission für mehr Sicherheit von Frauen (Kanada)

Die Toronto Transit Commission hat in den 90er Jahren ihre Firmenstruktur umgestellt, um mehr auf die Bedürfnisse von Frauen im ÖV eingehen zu können. Nach Befragung von Frauen wurde dem Unternehmen klar, dass sich viele Frauen besonders in Bezug auf die herrschenden Sicherheitsbedingungen unwohl fühlten und deshalb den ÖV zu großen Teilen mieden. Daraufhin wurde jede U-Bahnstation des Toronto ÖV-Netzes von jeweils zwei Männern und einer Frau inspiziert und die Frau sollte ihre Meinung und Verbesserungswünsche oder -vorschläge äußern. Die begleitenden Männer sollten sich ein Bild von den Bedürfnissen von Frauen machen und wurden somit aktiv in die Diskussion eingebunden, um bei zukünftigen Planungen besser auf frauenspezifische Kriterien eingehen zu können. Die Geschäftsführung lud Frauen ein, unangenehme Erlebnisse, die sie selbst schon im ÖV in Toronto erlebt haben, zu erzählen. Als Folge wurden mehr Frauen in der Planungsebene eingestellt, die U-Bahnstationen umgestaltet und alle Umbaupläne ÖV-Nutzerinnen zur Inspektion vorgelegt (Preis, 1995). Des Weiteren können bis heute allein reisende Fahrgäste in Bussen zwischen 21:00 und 5:00 auch zwischen den regulären Haltestellen aussteigen, wenn sie es rechtzeitig bekanntgeben. Dieses *Request Stop program* wurde ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheit vor allem von weiblichen Fahrgästen eingeführt und wird von den Fahrgästen intensiv genutzt (Toronto Transit Commission, 2013).

2.5.2.2 Project Guardian (Vereinigtes Königreich)

Project Guardian ist ein Langzeit-Projekt der British Transport Police (BTP), der Transport for London (TfL), der Metropolitan Police und der City of London Police, welches sich mit der Verfolgung sexueller Belästigung und unangebrachten sexuellen Benehmens im Londoner ÖV beschäftigt. Ziel ist es, das Bewusstsein von Fahrgästen und Frauen im Speziellen zu schulen, um bereits Belästigungen, welche normalerweise nicht angezeigt werden, als unangebracht und als Eingriff in ihren Freiraum zu sehen und aktiv Schritte dagegen zu unternehmen. Laut einer Studie der TfL haben 15% der weiblichen Fahrgäste angegeben, bereits einmal im Londoner Public Transport sexuell belästigt worden zu sein, aber nur 10% davon haben dies zur Anzeige gebracht. Frauen sollen ermutigt werden, in Zukunft auch Delikte wie ungewollte Berührungen, Exhibitionisten oder verbale sexuelle Belästigungen bei der Polizei oder dem Personal der Verkehrsbetriebe zu melden. 120 Polizisten und Leute des Sicherheitspersonals führten im September 2013 eine einwöchige Razzia in Uniform sowie in Zivil im Londoner Verkehrsnetz durch, um Täter auf frischer Tat zu ertappen. 15 Personen wurden dabei verhaftet und angezeigt. Insgesamt 2.000 Polizisten und Personen des Sicherheitspersonals des Londoner ÖV wurden des Weiteren auf das Erkennen ungewollter sexueller Belästigungen geschult und patrouillieren seitdem durch alle Verkehrsmittel und Haltestellen des Londoner Verkehrsnetzes. Weiters wurde von der TfL eine eigene Hotline eingerichtet, an die sich Opfer von Belästigungen wenden können. Die TfL versichert zudem, dass sich Frauen mit Beschwerden jeglicher Art in Zusammenhang mit sexueller Belästigung im ÖV an MitarbeiterInnen des TfL wenden können und dort ernst genommen und die Vorfälle aufgezeichnet werden (British Transport Police, 2013).

2.5.2.3 Mobiltelefonapplikation *Telltail* (Indien)

Das indische Verkehrsunternehmen Delhi Multimodal Transport System (DIMTS) stellte im Jänner 2014 eine neue Handy Applikation mit dem Namen *Telltail* für mehr Sicherheit von Frauen in der Mobilität vor. Es ist eine Applikation für Android Smartphones und kann von Google Play heruntergeladen werden. Die Anwendung besteht aus drei Optionen, aus denen ausgewählt werden kann, dem „Track-me-button“, dem „Track-by-vehicle-button“ und dem „Panic button“.

Durch Drücken des „Track-me-button“ werden mithilfe von GPS die Geodaten, sowie die Fahrt-Route der betroffenen Person an von ihr zuvor eingetragene registrierte Kontaktpersonen übermittelt.

Bei der Auswahl des „Track-by-vehicle-button“ muss anschließend die Fahrzeug-Nummer eingegeben werden, woraufhin das entsprechende Fahrzeug von DIMTS eruiert wird und den Betroffenen geholfen werden kann. Fast alle Fahrzeuge des DIMTS sind mittlerweile durch diese Applikation erfasst. Ein weiterer Vorteil dieser Anwendung ist, dass diese Option auch ohne GPS-Signal verwendet werden kann.

Wird der „panic-button“ für drei Sekunden gedrückt, wird ein Alarm mit der genauen Position des Anwenders an DIMTS und eine SMS an ausgewählte Kontaktpersonen gesendet (The Hindu, 2014).

2.5.2.4 Heimwegtelefon (Deutschland)

Die Idee des Heimwegtelefons stammt ursprünglich aus Schweden, wo dieser Dienst von der Polizei angeboten wird. Es handelt sich um eine Telefonhotline, die in den Nachtstunden von Personen angerufen werden kann, die sich auf ihrem Nachhauseweg subjektiv unsicher fühlen. Der/Die jeweilige MitarbeiterIn erkundigt sich nach dem Standort der Anrufenden und plaudert mit ihnen, bis sie ihr Zuhause erreicht haben. Sollte dem/der Anrufenden unterwegs etwas geschehen, weiß der/die MitarbeiterIn des Heimwegtelefons genau, wo sich das Opfer befindet und kann Hilfe rufen. Vor allem soll dieses Angebot helfen, das subjektive Sicherheitsempfinden von Personen während des Nachhausewegs zu heben. In Deutschland gab es bisher keinen solchen Service, woraufhin zwei ehemalige Studentinnen, Frances Berger und Annabel Schuchhardt, die Initiative *Heimwegtelefon* gegründet haben und ab Januar 2014 jedes Wochenende freitags und samstags zwischen 22:00 und 2:00 morgens ehrenamtlich Telefonanrufe entgegennehmen. Nach einer kurzen Testphase in Berlin ist die Hotline nun deutschlandweit zu erreichen. Die Organisation befindet sich noch im Aufbau und wird momentan durch Spenden finanziert. Weitere freiwillige MitarbeiterInnen werden gesucht, um das Angebot vergrößern und ausweiten zu können (Berger, F. und A. Schuchhardt, 2014).

3 Stand des Wissens – Kriminalität und subjektives Sicherheitsempfinden in Österreich

3.1 Kriminalstatistik Österreich

Die Kriminalstatistik des Bundeskriminalamtes Österreich belegt, dass es in den Jahren 2003 bis 2012 einen Rücklauf der Kriminalität um 10% gegeben hat. Im Jahr 2012 wurden in Österreich 548.027 Anzeigen erstattet. Deutlich gesunken sind Einbrüche in Wohnungen und Einfamilienhäuser sowie Kfz-Diebstähle, gestiegen hingegen Tötungen, Körperverletzungen und Sittlichkeitsdelikte, sowie die Wirtschafts- und Internetkriminalität. Für die vorliegende Arbeit sind vor allem ausgewählte Sittlichkeitsdelikte nach §§201, 202, 205, 206, 207, 207a, 207b StGB relevant, aufgrund derer im Jahr 2012 2.766 Anzeigen erstattet wurden. Die Aufklärungsquote bei Gewaltdelikten liegt bei 81,7%. In 58,9% der Gewaltverbrechen kennen sich Opfer und Täter (Bundeskriminalamt, 2013).

Von allen verurteilten Delikten im Jahr 2011 handelte es sich in 2% (605 Urteile) um „Strafbare Handlungen gegen die sexuelle Integrität und Selbstbestimmung“ (Abb. 3.1-1.).

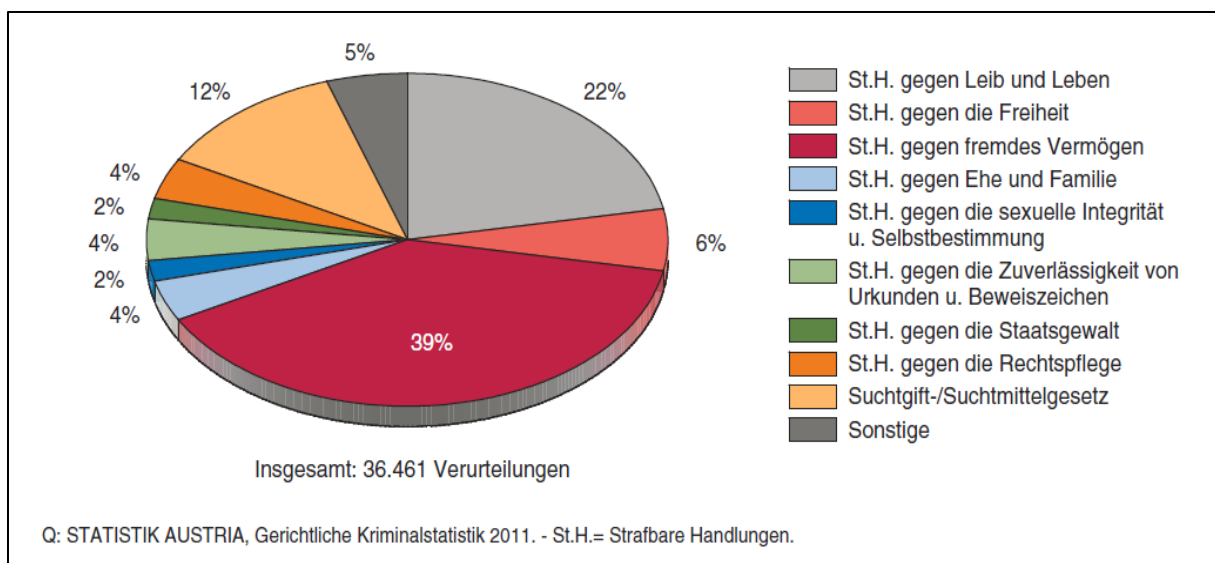


Abb. 3.1-1: Verurteilungen nach Deliktgruppen 2011 (STATISTIK AUSTRIA, 2012).

16% dieser Urteile wurden aufgrund von Vergewaltigungen (§ 201 StGB), sowie 14% der Urteile wegen sexueller Belästigung und öffentlicher geschlechtlicher Handlungen (§ 218 StGB) verhängt (STATISTIK AUSTRIA, 2012).

3.2 Studie zur Bewertung der Polizeiarbeit unter der Perspektive ihrer Wirkung auf die österreichische Bevölkerung

Im Auftrag des Instituts für Wissenschaft und Forschung des Bundesministeriums für Inneres (BM.I) wurde im Jahr 2009 eine Befragung von 1500 Personen in Österreich durchgeführt, um die Zufriedenheit der Bevölkerung mit der Polizeiarbeit sowie die Einschätzung der Sicherheit in Österreich zu ermitteln.

Die Ergebnisse zeigen, dass die meisten ÖsterreicherInnen die Sicherheit in ihrem Land als sehr gut oder gut einschätzen (Tab. 3.2-1).

Tab. 3.2-1: Sicherheitsempfinden der ÖsterreicherInnen. Eigene Darstellung nach Kirchner, 2009.

1 – sehr sicher	32%
2	38%
3	20%
4	6%
5 – sehr unsicher	3%

Mit der Polizeiarbeit ist rund die Hälfte der Befragten zufrieden; jedoch wird sie von einem großen Teil der Bevölkerung auch kritisch gesehen. Trotzdem sind die meisten Personen mit der Arbeit der Polizei zufrieden (Tab. 3.2-2).

Tab. 3.2-2: Erwartungen an die österreichische Polizei und Zufriedenheit mit der Polizeiarbeit. Eigene Darstellung nach Kirchner, 2009.

Erwartungen an die Arbeit der österreichischen Polizei	
1 (absolut erfüllt)	13%
2	40%
3	35%
4	7%
5 (überhaupt nicht erfüllt)	2%
weiß nicht / k.A.	2%
Verhalten der Polizei bei Kontakt	
richtig verhalten	78%
falsch verhalten	4%
teil / teils	16%
weiß nicht / k.A.	1%

Es zeigt sich, dass 35% der Befragten angibt, dass die Erwartungen an die Polizeiarbeit nur mittelmäßig erfüllt werden. Jene Personen, die bereits mit der Polizei in Kontakt waren, haben jedoch zu 80% angegeben, dass sich die Polizei in der Situation richtig verhalten habe. Keine Person gab an, die Polizei habe sich gänzlich falsch verhalten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Sicherheit in Österreich von der Bevölkerung als recht hoch eingeschätzt wird und auch das Vertrauen in die Exekutive in der Bevölkerung gegeben ist (Kirchner, 2009).

3.3 Wiener Frauenbarometer 2008

Das *Wiener Frauenbarometer* ist eine Studie im Auftrag der Magistratsabteilung 57 aus dem Jahr 2008, die das Sicherheitsempfinden von Frauen in Wien erforscht und analysiert. Insgesamt wurden 807 Wienerinnen zwischen September und Oktober 2008 telefonisch zu ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden befragt. Es wurde hierbei die Sicherheit im Wohnumfeld, Sicherheit im öffentlichen Raum sowie die ökonomische Sicherheit erfragt. Aufgrund des Themas der vorliegenden Arbeit wird hier nur auf die Ergebnisse der Fragestellungen zur Sicherheit im öffentlichen Raum eingegangen.

Abb. 3.3-1 zeigt, wie häufig sich die befragten Frauen im öffentlichen Raum bedroht fühlen, unabhängig davon, ob sie schon einmal Opfer einer Kriminaltat oder Belästigung waren.

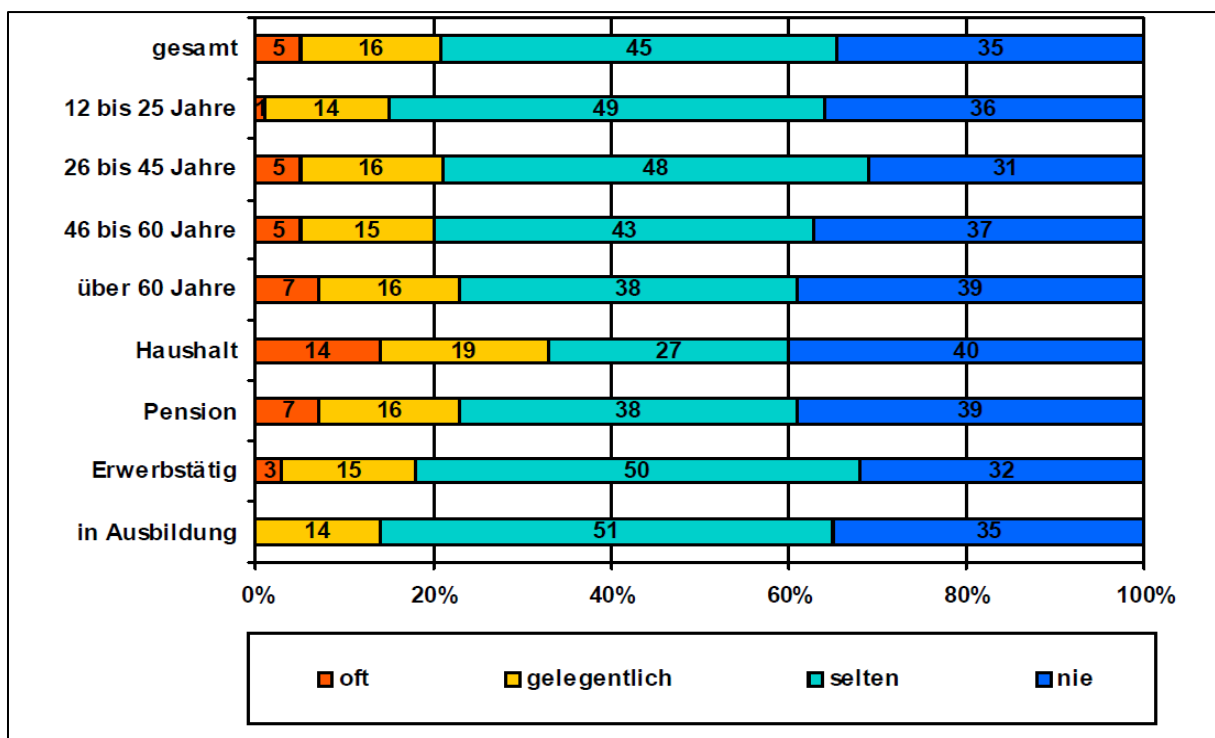


Abb. 3.3-1: Ausmaß der Bedrohungswahrnehmung (Zandonella und Zeglovits, 2008).

Der Großteil aller Befragten fühlt sich im öffentlichen Raum „selten“ bis „nie“ unsicher. Man kann erkennen, dass sich die Altersgruppe der 12 bis 25-jährigen Mädchen bzw. Frauen am wenigsten bedroht fühlt, im Gegensatz zu den über 60-Jährigen und den im Haushalt tätigen Frauen, die sich am häufigsten bedroht fühlen.

Des Weiteren konnte nachgewiesen werden, dass Frauen, die zufriedener mit ihrem Lebensstil sind, weniger Ängstlichkeit im öffentlichen Raum aufweisen. Unzufriedene Frauen wiesen meist ein geringes Einkommen auf oder wohnen in großen Wohnanlagen. Frauen, die angegeben haben, Vertrauen in Institutionen wie Polizei, Gerichte etc. zu haben, fühlen sich ebenfalls sicherer. Das Vertrauen gegenüber Institutionen steigt mit dem Alter, sprich jüngere Frauen sind misstrauischer als ältere Frauen. Auch die erfolgreiche Einbindung in der Nachbarschaft sowie eine funktionierende soziale Kontrolle verbessern das subjektive Sicherheitsempfinden in der Wohnumgebung erheblich.

Die Ergebnisse zeigen weiters, dass ältere Frauen sich unsicherer fühlen als jüngere, wenn sie zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Allgemein fühlen sich die Bewohnerinnen der inneren Bezirke Wiens am sichersten. Die Bewohnerinnen der Bezirke 10, 11, 15, 16 und 20 weisen die meisten Unsicherheitsgefühle in der Dunkelheit auf. Orte, an denen sich Frauen am häufigsten bei Dunkelheit fürchten, sind Unterführungen, Parkgaragen und Parkplätze, sowie Parkanlagen.

Im Anschluss wurden die Frauen nach erlebten unangenehmen Situationen befragt (Abb. 3.3-2).

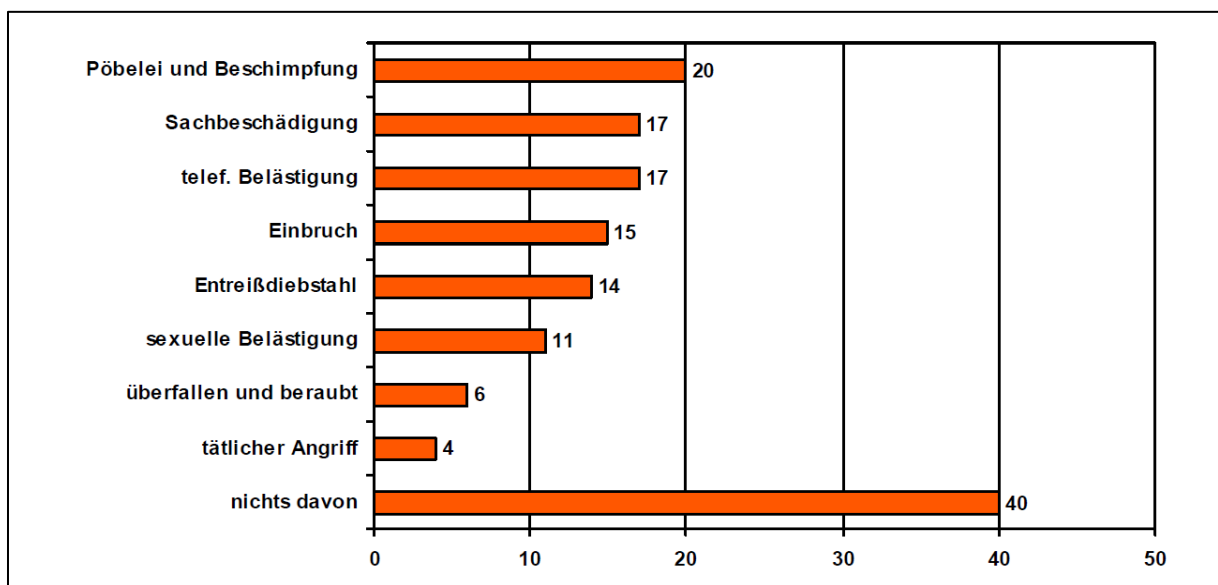


Abb. 3.3-2: Erlebte Situationen der Befragten (Zandonella und Zeglovits, 2008).

Pöbeleien und Beschimpfungen sowie telefonische Belästigungen und Sachbeschädigungen zählen zu den häufigsten Erlebnissen der befragten Frauen. Bei den TäterInnen der oben angeführten Delikte handelte es sich in 72% der Fälle um Unbekannte (Zandonella und Zeglovits, 2008).

3.4 INSEC Report Vienna

INSEC (Insecurities in European Cities. Crime-Related Fears Within the Context of New Anxieties and Community-Based Crime Prevention, 2004) ist ein europäisches Forschungsprojekt, welches sich mit dem herrschenden Sicherheitsgefühl in europäischen Städten beschäftigt. Unterstützt wird das Projekt von der Europäischen Kommission und hat unter anderem das Eruiere des Sicherheitsgefühls in europäischen Städten, sowie das Erarbeiten von Strategien zu einer bedarfsorientierten Erhöhung der subjektiven Sicherheit zum Ziel. Folgende fünf Großstädte wurden für das Projekt im Detail untersucht: Amsterdam, Budapest, Hamburg, Krakau und Wien (European Commission, 2004).

Dieses Unterkapitel widmet sich den Ergebnissen der Forschung in Wien, wo das Projekt vom Institut für Rechts- und Kriminalsoziologie geleitet wurde. Es wurden zwei sehr unterschiedliche Untersuchungsgebiete ausgewählt: das Volkertviertel und das Stuwerviertel in Leopoldstadt und die Großfeldsiedlung und die Rennbahnweg-Siedlung im 21. bzw. 22. Bezirk. Im Herbst 2002 wurde eine Befragung von 1079 BewohnerInnen dieser Gebiete durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass rund zwei Drittel aller Befragten angegeben haben, „gerne“ bis „sehr gerne“ in ihrer Wohnumgebung zu leben. Die Mehrheit der BewohnerInnen aller vier Gebiete beurteilte ihre Wohnumgebung als eher familiär und ruhig. Die neueren Wohnumgebungen in Floridsdorf und Donaustadt wurden als sauberer und weniger schäbig eingeschätzt als die Wohnumgebung in der Leopoldstadt. Mit dem Angebot an Öffentlichem Verkehr waren in allen vier Untersuchungsgebieten mehr als 80% der BewohnerInnen zufrieden. Nur rund 15% der Befragten schätzten den öffentlichen Verkehr in Wien als „eher unsicher“ ein. Im Gegensatz dazu haben 30-50% der Befragten der anderen Städte und sogar 85% der Befragten in Krakau angegeben, die öffentlichen Verkehrsmittel als unsicher anzusehen.

Ebenso positiv bewerteten die Befragten die Sicherheit in ihrem Stadtteil. Zwischen 60% und 70% der BewohnerInnen aller Untersuchungsgebiete gab an, ihre Wohnumgebung als „sicher“ oder „sehr sicher“ zu empfinden. In der Nacht ist das subjektive Sicherheitsempfinden geringer; jedoch nur 5-10% der Befragten gaben an, Wege nach Einbruch der Dunkelheit aufgrund von Kriminalitätsfurcht für gewöhnlich nicht mehr zurückzulegen.

20% der BewohnerInnen der Großfeldsiedlung und des Stuwerviertels, 29% des Volkertviertels und 37% der Rennbahnweg-Siedlung sind in den letzten drei Jahren mindestens einmal Opfer einer Kriminaltat oder eines Unfalls geworden. Die meisten Taten waren Diebstähle. Ausschließlich im Stuwerviertel gab es dabei signifikante Unterschiede zwischen Männern und Frauen. Im Stuwerviertel wurden hauptsächlich Frauen belästigt, was auf die vermehrte Prostitution in diesem Viertel zurückzuführen ist. Frauen werden laut dieser Studie also nicht öfter Opfer einer Kriminaltat, schätzen ihr Viktimisierungsrisiko jedoch deutlich höher ein. Personen unter 30 Jahren schätzen ihr Viktimisierungsrisiko geringer ein als ältere Menschen.

Betrachtet man die Angst von Frauen vor sexuellen Belästigungen fühlen sich vor allem Frauen des Stuwerviertels (52%) und der Rennbahnweg-Siedlung (40%) unsicher. Gute nachbarschaftliche Beziehungen und vorhandene soziale Kontrolle, sowie Vertrauen in Institutionen vergrößern auch in dieser Studie das subjektive Sicherheitsempfinden in der Wohnumgebung (siehe auch Kap. 3.3).

Allgemein wird die Sicherheitslage in Wien sehr positiv bewertet. Die anderen Untersuchungsstädte zeigen ähnliche Ergebnisse, einzig Krakau schneidet sehr schlecht ab (Hanak et al., 2004).

3.5 Überblick weiterer Studien

(1) Urban Audit Bürgerumfrage

In den Jahren 2006 und 2009 wurde eine *Urban Audit Bürgerumfrage zum Thema Öffentlicher Nahverkehr* durchgeführt. *Urban Audit* ist eine europaweite Datensammlung zur städtischen Lebensqualität sowie dem Sicherheitsempfinden und wird von Eurostat und der Generaldirektion Regionalpolitik verwaltet. In 35 europäischen Städten wurden jeweils rund 500 Personen telefonisch interviewt. Die BewohnerInnen Wiens sind den Ergebnissen dieser Studie zufolge am zufriedensten von allen erhobenen Städten mit dem Angebot und der Sicherheit des Öffentlichen Verkehrs (Gutfleisch, 2009).

Das 2005 gegründete Österreichische Sicherheitsforschungsförderprogramm namens **Kiras** unterstützt Forschungsvorhaben in Österreich, welche die Sicherheit im Land erhöhen wollen (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2011). *Kiras* unterstützt unter anderem zwei Projekte, die sich mit subjektiver und objektiver Sicherheit im öffentlichen Raum und im ÖV beschäftigen:

(2) Intelligente Videoüberwachung der nächsten Generation (2009-2011):

Die neuen Systeme „*iObserve – Intelligente Videoüberwachung der nächsten Generation mit Semantischen Templates*“ und „*iObserve NG – Verteilte Videoüberwachung in einer hochskalierbaren Service-orientierten Architektur*“ vermeiden möglichst jeden Eingriff in die Persönlichkeitsrechte videoüberwachter Personen im öffentlichen Raum. Ziel ist es, in Zukunft nur mehr bei Bedarf zu überwachen, um nicht wie bisher zu viele, nicht notwendige Datenmengen zu produzieren, die gleichzeitig aus datenschutzrechtlicher Sicht nicht unerheblich sind. Mittlerweile gibt es Systeme, welche bestimmte Objekte und Personen entdecken und verfolgen können. Mithilfe von Algorithmen können Personen erkannt werden, die sich abweichend oder auffällig verhalten. Die Projekte sollen zu einer zielführenderen Überwachung beitragen, die weniger in die Privatsphäre der Menschen eingreift und gleichzeitig effektiver funktioniert (Forster, 2011).

(3) SUSI – Subjektives Sicherheitsgefühl (2009-2011)

SUSI ist ein Projekt, welches sich der Erforschung des subjektiven Sicherheitsgefühls in öffentlichen Räumen widmet. Neben technisch geprägten Verbesserungsvorschlägen zur Erhöhung der objektiven Sicherheit, soll vermehrt Fokus auf Maßnahmen gelegt werden, die auch wirklich zu einem besseren Sicherheitsgefühl beitragen, denn nicht jede Sicherheitsmaßnahme lässt die Menschen sich auch sicherer fühlen. Um relevante Faktoren für das persönliche Sicherheitsgefühl zu eruieren, wurden an fünf Orten in Wien (Karlsplatz, Praterstern, Schwedenplatz/Morzinplatz, Fleischmarkt und Brunnenmarkt) über zwei Jahre

hinweg Erhebungen unter den verschiedenen NutzerInnen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass es den befragten Personen überhaupt schwer fällt, sich entweder „sicher“ oder „unsicher“ zu fühlen, da die Stadt an und für sich relativ sicher ist und man sich selten irgendwo wirklich unsicher fühlen muss. Kein einziger der fünf Plätze wurde als „sehr unsicher“ bezeichnet, jedoch ein Platz mehrmals als „eindeutig sicher“. Positiv zum subjektiven Sicherheitsgefühl tragen laut den Ergebnissen dieser Studie vor allem die Ausweichmöglichkeit vor störenden Personen und die Ungestörtheit des eigenen Bewegungsflusses bei. Ebenso erhöhen Informationen über bestehende Sicherheitsmaßnahmen oder als solche erkennbare Sicherheitsmaßnahmen, wie Personalpräsenz, das subjektive Sicherheitsempfinden. So kann bspw. bei gleichbleibender Polizeiarbeit die subjektive Sicherheit gesteigert werden, wenn die BürgerInnen über die Polizeiarbeit informiert werden. Wichtig ist es immer zu definieren, wessen Sicherheitsempfinden erhöht werden soll, da verschiedene NutzerInnengruppen öffentlicher Räume auch unterschiedliche Anforderungen haben (Miko und Kugler, 2011).

4 Methoden

4.1 Telefonische Befragung

Um die Häufigkeit des Auftretens unangenehmer Situationen für Frauen im Zuge ihrer Mobilität abschätzen zu können, wurden österreichweit Telefoninterviews mit Frauen aller Altersgruppen über 18 Jahren durchgeführt. In diesen Interviews wurden Häufigkeit und Details zu eventuell bereits erlebten unangenehmen Situationen abgefragt (siehe Kap. 4.1.2). Die Befragung erfolgte telefonisch, da dies eine unkomplizierte, kostengünstige und zeitsparende Möglichkeit darstellt, eine möglichst breite Personenschicht zu erreichen.

4.1.1 Stichprobenziehung und Zielgruppe

Die Stichprobengröße wurde im Vorfeld auf rund 400 Personen festgelegt. Nach Fertigstellen der Interviews wurden die Altersverteilung der Befragten, sowie die Verteilung ihrer Wohnorte über die neun Bundesländer mit der Altersverteilung und der Verteilung der Wohnorte der österreichischen weiblichen Bevölkerung verglichen und kontrolliert, ob die Verhältnisse von Stichprobe und Grundgesamtheit zusammen passen. Aufgrund der teilweise sehr persönlichen Fragestellungen sollten ausschließlich Frauen über 18 Jahren teilnehmen. Die Auswahl der Telefonnummern erfolgte durch **Random Digit Dialing** (zufälliges Generieren von Telefonnummern). Es wurden sowohl Festnetz- als auch Handynummern generiert, um auch jüngere Altersgruppen, die seltener einen Festnetzanschluss besitzen, erreichen zu können. Durch das Erstellen von Handynummern, die örtlich nicht eingeordnet werden können, erfolgte die Befragung automatisch innerhalb ganz Österreichs. Gleichzeitig war es auf diese Art und Weise möglich, eventuelle regionale Unterschiede im Hinblick auf die Forschungsfrage zu untersuchen.

Das Generieren der Telefonnummern erfolgte auf der Basis bestehender, vergebenen Telefonnummern (Herold 2013). Per Zufallsauswahl wurden „reale“ Festnetz- und Handynummern ausgewählt und deren Endziffer von 0-9 variiert, sodass am Ende jede „reale“ Nummer verzehnfacht wurde. Durch diese Methode ergeben sich sowohl eine gute Verteilung der Ortsvorwahlen der Festnetzanschlüsse über ganz Österreich, eine passende anteilmäßige Verteilung der verschiedenen Handyvorwahlen, sowie das passende Verhältnis von Handy- zu Festnetzanschlüssen. Durch das Generieren der Telefonnummern ist eine vollkommene Anonymität der Befragten gewährleistet. Die Ausgangsnummern wurden ohne Namen gespeichert und sind somit nicht auf den Inhaber / die Inhaberin des Anschlusses zurückführbar. Bei Nicht-Erreichen der Kontaktpersonen wurde die jeweilige Telefonnummer maximal dreimal zu unterschiedlichen Tageszeiten angerufen. Die Kontaktaufnahme erfolgte ohne Vorankündigung.

4.1.2 Aufbau des Fragebogens

Der Fragebogen des Kurzinterviews enthält eine erste Screening-Frage, die sicher stellen sollte, dass es sich bei der angerufenen Person um eine Person der Zielgruppe handelt (in Österreich wohnhafte Frauen über 18 Jahren). Anschließend wurden die Teilnehmerinnen gefragt, ob sie bereits einmal eine unangenehme Situation in ihrer Alltagsmobilität erlebt haben. Wie sich eine unangenehme Situation genau definiert, wird in Kap. 4.1.3 näher beschrieben. Wenn eine Frau bereits einmal einen solchen Vorfall erlebt hatte, wurde die zeitlich letzte Situation und in weiterer Folge die bedrohlichste Situation genauer untersucht. Alle Interviewpartnerinnen - auch jene, die noch keine unangenehmen Erlebnisse hatten - wurden gefragt, ob sie zu mobilitätsbezogenem Vermeidungsverhalten neigen bzw. ob sie Maßnahmen setzen, wenn sie unterwegs in beängstigende Situationen kommen sollten. Der Großteil der Fragen wurde offen formuliert, um ein möglichst breites Antwortspektrum und akkurates Stimmungsbild zur Abschätzung des Problemausmaßes zu erhalten.

Der gesamte Fragebogen ist im Anhang unter Kap. 10.1 ersichtlich.

4.1.3 Definition unangenehmer Situationen im Rahmen dieser Studie

Der Begriff „unangenehme Situation“ bezeichnet einen Vorfall im Zuge der Mobilität, der von den Frauen allgemein als „nicht angenehm“ empfunden wurde und gibt noch keinerlei Auskunft über die Schwere des Vorgefallenen. Die Bandbreite an unangenehmen Situationen reichen in dieser Arbeit von Angstgefühlen der Betroffenen in einer ihnen unheimlichen Situation oder in Gegenwart beängstigender Personen (z.B. Gruppe Betrunkener an der Haltestelle, Augenzeugin einer Schlägerei,...) über verbale Pöbeleien und Aufdringlichkeiten bis hin zu Vergewaltigungen und Übergriffen am nächtlichen Nachhauseweg oder in einem Verkehrsmittel (Kap. 5.3.1). Unangenehme Situationen können in allen Verkehrsmitteln stattfinden sowie wenn Frauen zu Fuß unterwegs sind. Durch das Erheben der Häufigkeit unangenehmer Situationen soll ein Graubereich angesprochen und thematisiert werden, der bisher wenig erforscht ist. Frauen zeigen „harmlose“ unangenehme Situationen selten bei der Polizei an und es existieren somit keine verlässlichen Statistiken zu diesem Thema. Gleichzeitig können bereits solche Belästigungen, die Frauen unangenehm sind, Auswirkungen auf ihr Mobilitätsverhalten haben.

4.1.4 Datenauswertung

Die Antworten der geführten Interviews wurden in SPSS 20 eingegeben und mittels Häufigkeitsverteilungen, Kreuztabellen sowie ANOVA Gruppenvergleichen und Korrelationen analysiert und ausgewertet. Einige der offen gestellten Fragen, z.B. Ortsbeschreibungen der erlebten Vorfälle oder Beschreibungen der erlebten unangenehmen Situation wurden aufgrund der sehr unterschiedlichen Schilderungen qualitativ ausgewertet. Die Ergebnisse sind in Kapitel 5 dargestellt.

4.2 Auswertung der Daten von Grüssinger (2013)

Die Masterarbeit von Grüssinger (2013) stellt eine wichtige Voraussetzung für die vorliegende Arbeit dar. Wie bereits in der Einleitung erwähnt, wurden im Zuge ihrer Untersuchung 60 Betroffene im Detail zu den ihnen zugestoßenen unangenehmen Situationen befragt. Ihre Ergebnisse bilden die Grundlage zur Weiterführung der Forschung zu diesem Thema. So wurden durch die Ergebnisse ihrer Befragung interessante Aspekte eruiert, die in die vorliegende Untersuchung mit einbezogen werden sowie Fragen aufgeworfen, die in dieser Arbeit im Detail untersucht werden. Des Weiteren werden neben der Auswertung der für diese Arbeit eigens erhobenen Daten auch Teile der gesammelten Daten Grüssingers erneut ausgewertet und in die Ergebnisse dieser Untersuchung mit einbezogen.

4.3 ExpertInnendiskussion

Nach Abschluss der Auswertung wurden die Ergebnisse der Telefonbefragung ExpertInnen zum Thema „Sicherheit in der Mobilität“ vorgestellt und im Anschluss darüber diskutiert. Teilnehmer der Diskussionsrunde waren VertreterInnen des Instituts für Verkehrswesen und des Instituts für Landschaftsplanung der BOKU Wien sowie VertreterInnen der Wiener Linien, des Umweltbundesamtes, der „Presse“, der Mobilitätsagentur, des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie von walk-space.at.

5 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln werden die Ergebnisse der Befragung beschrieben. Es soll ein Überblick über die Häufigkeit und die unterschiedlichen Arten unangenehmer Situationen, die den befragten Frauen passiert sind, gegeben werden, sowie Abhängigkeiten und Zusammenhänge der Zwischenfälle aufgezeigt und überprüft werden. Da ein wichtiger Aspekt dieser Arbeit die Auswirkungen der erlebten unangenehmen Situationen auf die Alltagsmobilität der betroffenen Frauen ist, wird neben der Analyse der unangenehmen Situationen selbst auch auf die Maßnahmen, die Frauen unterwegs zu ihrer Sicherheit treffen, eingegangen.

5.1 Stichprobe

Die telefonische Befragung erfolgte von 10. September bis 7. Oktober 2013. Im Zuge der Befragung wurden **3700 generierte Telefonnummern** angerufen. Von diesen 3700 Nummern waren 1987 Nummern nicht vergeben und unter 589 weiteren Nummern wurde die falsche Zielgruppe erreicht (Männer sowie Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren). Somit bilden diese **2576 Nummern den qualitätsneutralen Stichprobenausfall**, der für die Berechnung der Ausschöpfungsrate nicht mit einbezogen wird (Abb. 5.1-1).

Die, durch die neutralen Ausfälle bereinigte, **Nettostichprobe** umfasst somit **1124 Telefonnummern**. Von diesen angerufenen Nummern wurden 463 Personen auch nach drei Versuchen nicht erreicht; 259 Personen wurden erreicht, waren aber nicht bereit ein Interview zu geben.

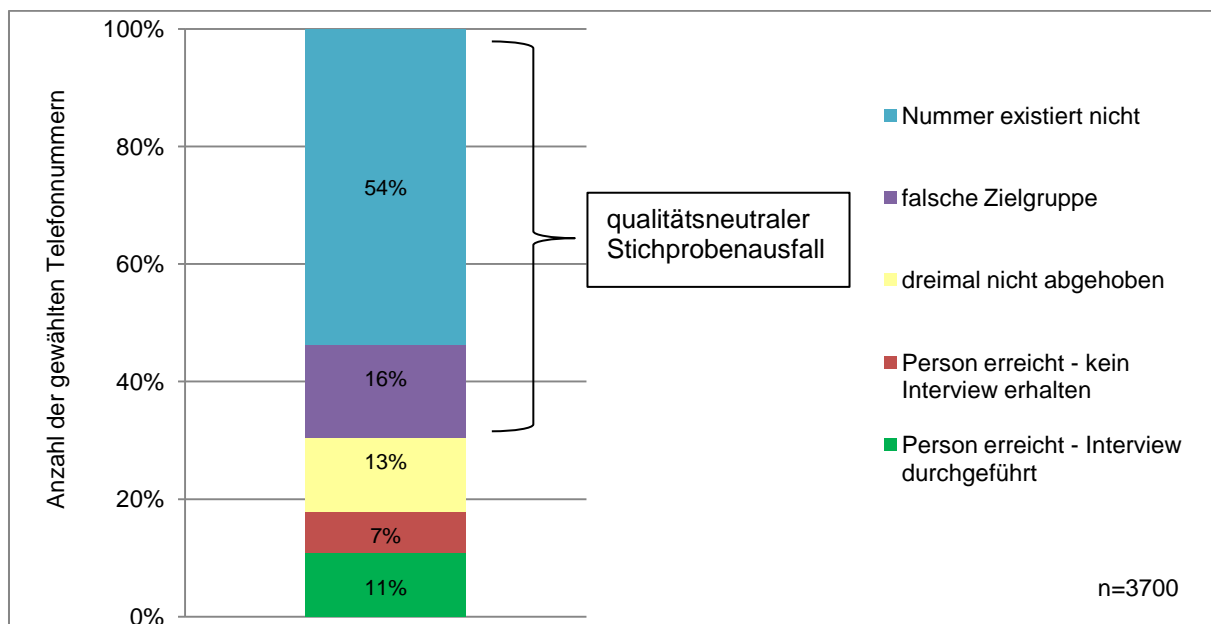


Abb. 5.1-1: Zusammensetzung der gewählten Telefonnummern (n=3700)

Insgesamt ergibt sich eine **Ausschöpfungsquote von 36%**, was im Vergleich zu ähnlich durchgeführten Befragungen ein gutes Ergebnis darstellt, da berücksichtigt werden muss, dass die Kontaktaufnahme mit den befragten Personen ohne Vorankündigung erfolgt ist, sowie jede Telefonnummer bei Nicht-Erreichen der Kontaktperson maximal dreimal angerufen wurde. Des Weiteren war in vielen Fällen bei Handynummern nicht zu klären, ob eine Person nicht zu erreichen war oder ob es sich um eine nicht mehr aktive Nummer handelt, da ausschließlich sofort die Mailbox zu erreichen war. Jene erfolglosen Anrufversuche wurden zur Gänze als *dreimal nicht abgehoben* gewertet und wirken sich somit negativ auf die Ausschöpfungsquote aus (Blohm, 2013).

5.1.1 Altersverteilung der befragten Frauen

Abb. 5.1-2 zeigt die Altersverteilung der Befragten im Vergleich zur Altersverteilung der weiblichen Bevölkerung nach demographischen Erhebungen von STATISTIK AUSTRIA aus dem Jahr 2013(a). Die Altersgruppen 20-29 Jahre, 30-39 Jahre und >70 Jahre in dieser Befragung sind unterrepräsentiert, die Altersklassen 50-59 Jahre und 60-69 Jahre im Gegensatz dazu überrepräsentiert.

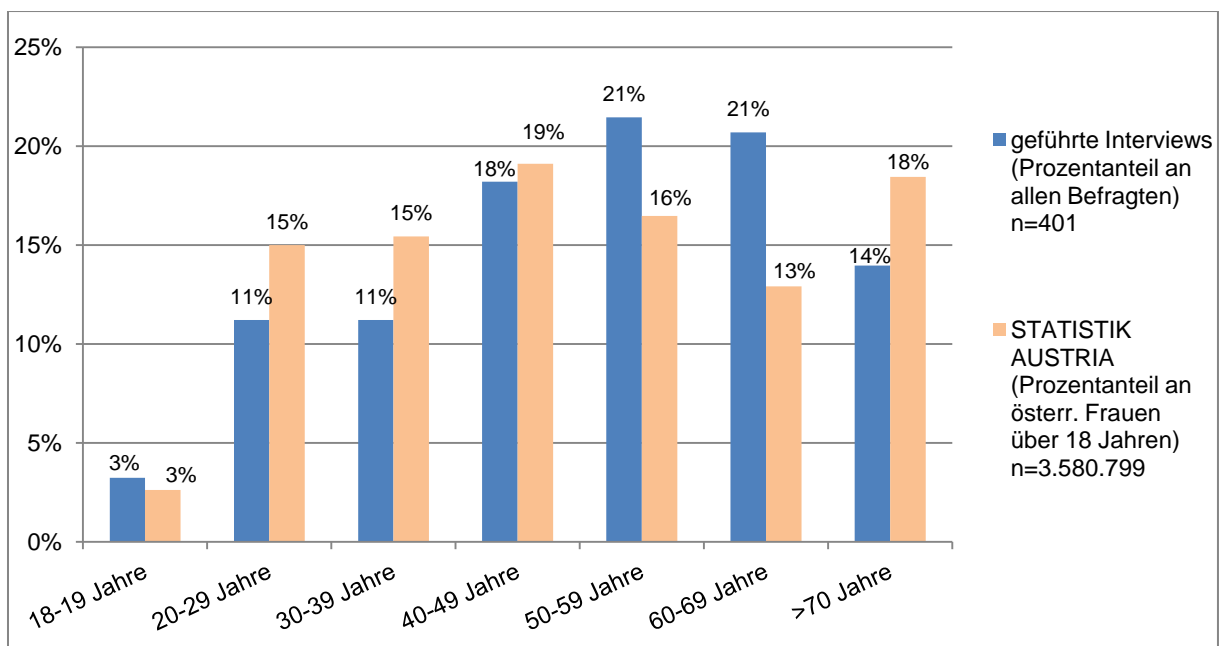


Abb. 5.1-2: Altersverteilung der befragten Frauen in Prozent. n=Personen. Eigene Darstellung nach Daten der STATISTIK AUSTRIA, 2013a.

5.1.2 Wohnorte der befragten Frauen nach Bundesländern

Die Wohnorte der Interviewpartnerinnen verteilen sich über alle neun Bundesländer Österreichs. Abb. 5.1-3 zeigt die Verteilung der weiblichen Bevölkerung nach Erhebungen von STATISTIK AUSTRIA (2013b) im Vergleich zu den jeweiligen angegebenen Wohnorten der befragten Frauen.

Insgesamt ist die Verteilung relativ ähnlich; in der Steiermark sind die Interviewpartnerinnen mit 9% unterrepräsentiert im Vergleich zu den in der Steiermark ansässigen 14% der österreichischen Bevölkerung. Kärnten und Salzburg sind hingegen in der Befragung überrepräsentiert. In den anderen Bundesländern stimmen die Verteilungen weitgehend überein.

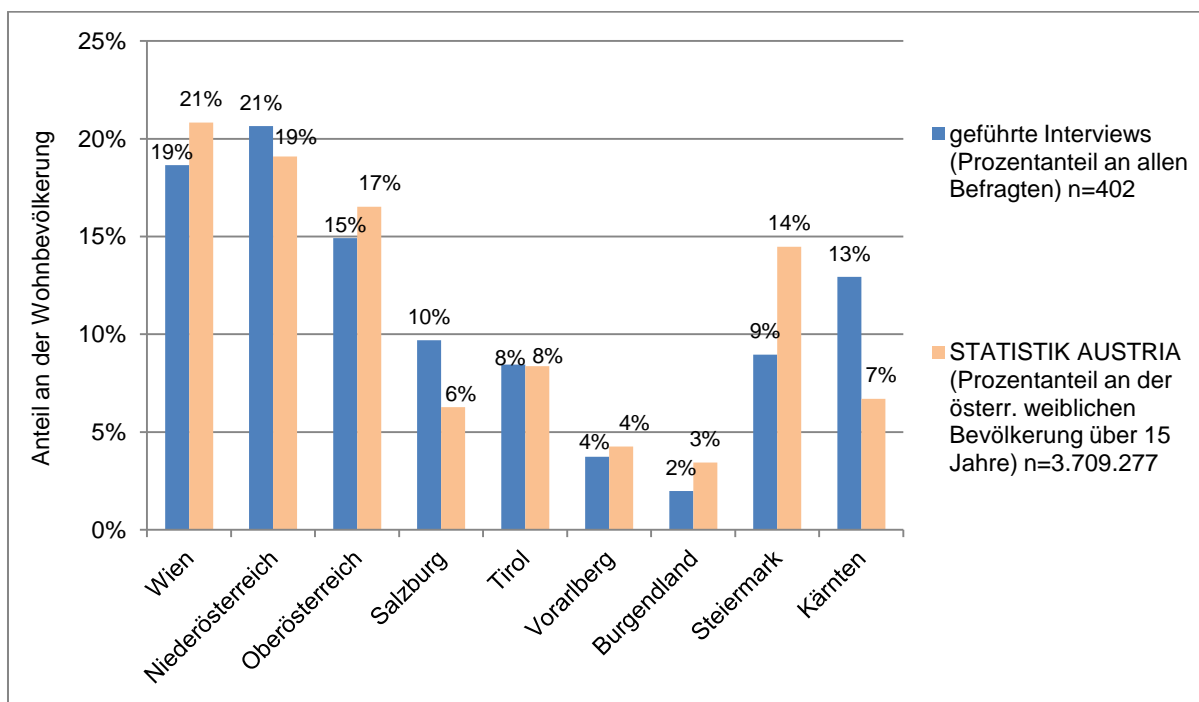


Abb. 5.1-3: Verteilung der Wohnorte der österreichischen Bevölkerung über die neun Bundesländer im Vergleich zur Verteilung der Wohnorte der befragten Frauen. n=Personen. Eigene Darstellung nach Daten der STATISTIK AUSTRIA, 2013b.

5.2 Häufigkeit des Auftretens unangenehmer Situationen in der Alltagsmobilität von Frauen

Die wichtigste Fragestellung der Untersuchung war die Erhebung der tatsächlichen Häufigkeit, mit der Frauen in ihrem Leben mit unangenehmen Situationen im Zuge ihrer Alltagsmobilität konfrontiert sind. Die Ergebnisse zeigen, dass von den 402 Interviewpartnerinnen 139 Frauen (35%) bereits mindestens einmal in ihrem Leben eine unangenehme oder furchteinflößende Situation im Zuge ihrer Mobilität erlebt haben, 263 Frauen (65%) hingegen noch keine negativen Erlebnisse hatten. Das

bedeutet, dass rund ein Drittel aller befragten Frauen bereits einmal in ihrem Leben unterwegs belästigt wurde (Abb. 5.2-1).

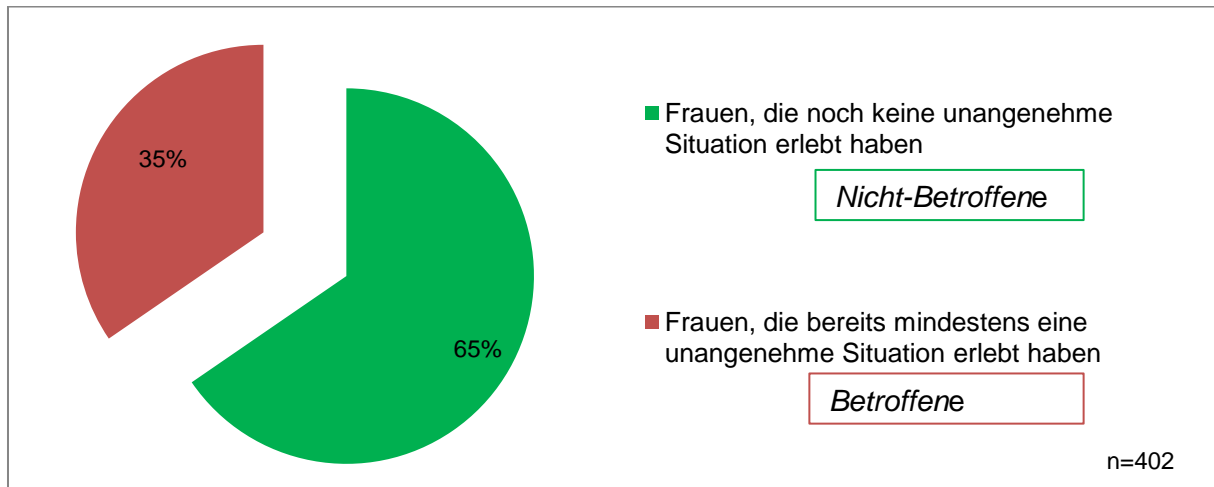


Abb. 5.2-1: Verteilung von Frauen >18 Jahren, die bereits mindestens einmal / noch nie im Zuge ihrer Mobilität einer unangenehmen Situation ausgesetzt waren. n=402 Personen

Die Unterscheidung in die beiden o.g. Gruppen von Frauen, nämlich jenen, die bereits einmal eine unangenehme Situation in ihrem Leben erlebt haben und jenen, die noch kein unangenehmes Erlebnis hatten, ist im weiteren Verlauf dieser Arbeit besonders wichtig, da sich viele Fragen des Interviews, wie beispielsweise Fragen zur erlebten Situation nur auf jene Frauen beziehen, die auch bereits mindestens eine Situation erlebt haben. Auch Fragen nach den Maßnahmen, welche die Frauen setzen, um sich sicherer fühlen, werden in Beziehung zu dieser ersten Frage unterschiedlich analysiert.

Um in weiterer Folge zwischen den Gruppen „Frauen, die bereits mindestens eine unangenehme Situation im Zuge ihrer Mobilität erlebt haben“ und „Frauen, die noch keine unangenehme Situation im Zuge ihrer Mobilität erlebt haben“ unterscheiden zu können, ohne sie jedes Mal in diesem Umfang zu nennen, werden an dieser Stelle die Begriffe **Betroffene** und **Nicht-Betroffene** eingeführt.

5.2.1 Anzahl der erlebten unangenehmen Situationen pro Frau

Neben der Frage, wie viele Frauen bereits eine unangenehme Situation erlebt haben, interessiert auch die Häufigkeit des Auftretens solcher Situationen pro Frau.

Abb. 5.2-2 zeigt die Häufigkeit erlebter unangenehmer Situationen im gesamten Leben der interviewten Frauen.

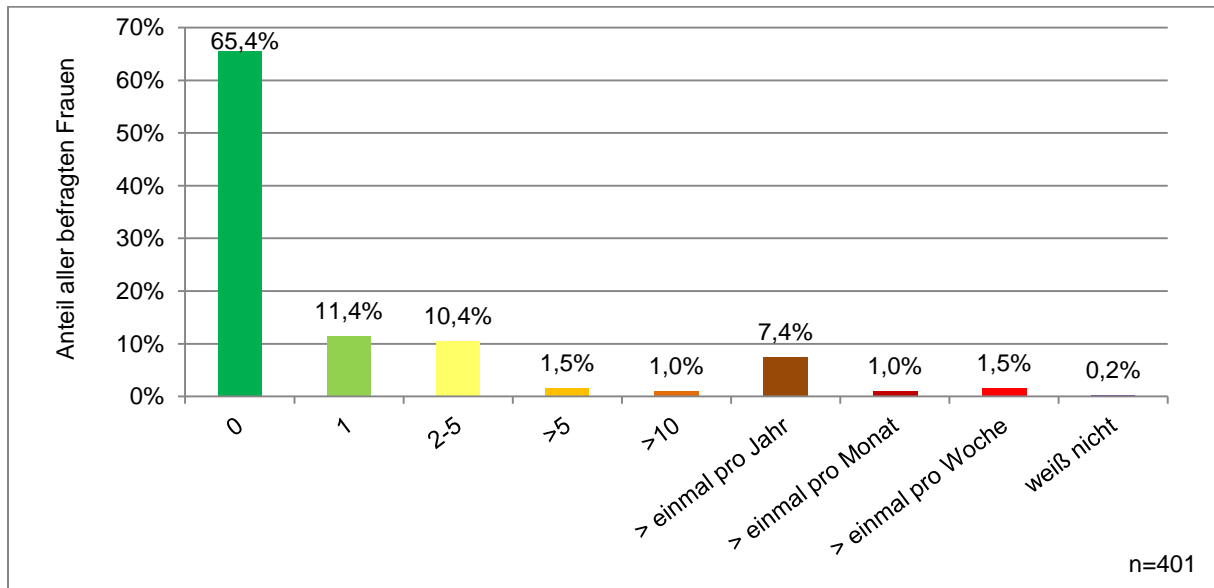


Abb. 5.2-2: Häufigkeit unangenehmer Situationen der Befragten in ihrem ganzen Leben. n=401 Personen

Zwei Drittel der befragten Frauen haben noch keine unangenehme Situation im Zuge ihrer Mobilität erlebt. Das restliche Drittel der Antworten verteilt sich größtenteils auf die Kategorien „1“, „2-5“ und „> einmal pro Jahr“. Diese letzte Antwort lässt darauf schließen, dass bei einigen Frauen unangenehme Situationen im Laufe des Lebens doch häufig in regelmäßigen Abständen wieder zu kehren scheinen. Auch die Angabe „> einmal pro Woche“ ist mit 1,5% immer noch stark repräsentiert, bedenkt man die Schwere eines so häufigen Auftretens an negativen Situationen. Anzumerken ist, dass die Antwortmöglichkeiten bei dieser Frage nicht vorgegeben waren, um ein möglichst akkurates Stimmungsbild zur Häufigkeit solcher Situationen zu erhalten. Die Frauen mussten somit von sich aus abschätzen, wie oft ihnen im vergangenen Jahr unangenehme Situationen zugestoßen sind. Hatten die Frauen eine überschaubare Anzahl an Vorfällen erlebt, konnte meist die genaue Anzahl angegeben werden. Bei schwer zahlenmäßig einzuschätzendem Auftreten oder regelmäßigem Wiederkehren solcher Situationen, wurden eher Antworten wie „> einmal pro Jahr“, „> einmal pro Woche“ etc. genannt. Die Antworten wurden im Nachhinein kategorisiert.

Abb. 5.2-3 zeigt die Anzahl der Situationen, die den befragten Frauen in den letzten 12 Monaten vor dem Interview passiert sind.

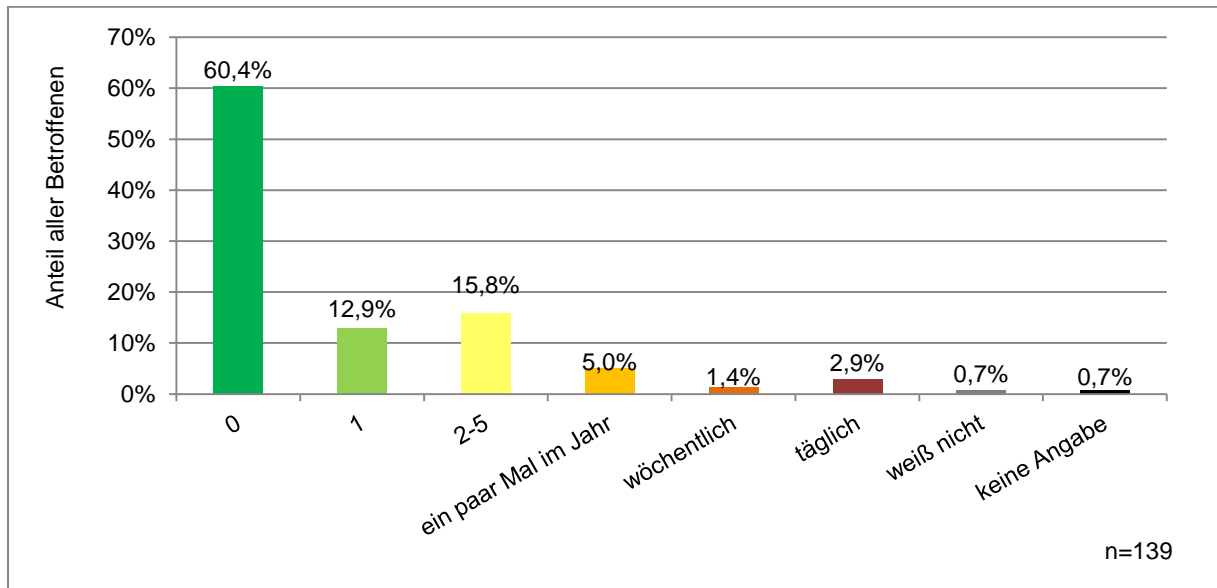


Abb. 5.2-3: Häufigkeit erlebter unangenehmer Situationen im letzten Jahr. n=139 Personen

Von den Betroffenen haben 60,4% im vergangenen Jahr keine unangenehme Situation erlebt. Die Gruppen der Frauen, die zwischen einer und fünf Situationen im vergangenen Jahr ausgesetzt waren, sind mit 12,9% und 15,8% jedoch bereits eher hoch. 2,9% der Betroffenen gaben sogar an, täglich eine unangenehme Situation zu erleben. Auch bei dieser Frage waren die Antwortmöglichkeiten wie in der Frage zuvor nicht vorgegeben.

Auffällig ist, wie unterschiedlich die Erfahrungen der Frauen bezüglich unangenehmer Situationen in ihrer Alltagsmobilität sind. Während der Großteil der Frauen von einer überschaubaren Menge an Vorfällen berichtet, gibt es einige Frauen, die wöchentlich oder sogar täglich unangenehmen Situationen ausgesetzt sind. Dies lässt vermuten, dass manche Frauen eine Situation weitaus früher als „nicht angenehm“ empfinden und abspeichern, als andere Frauen.

Ein weiterer Faktor, der die Anzahl an erlebten Situationen beeinflusst, ist das Ausmaß der Mobilität der Frauen an sich. Ist eine Frau öfter und länger unterwegs, ist sie einem größeren Viktimisierungsrisiko ausgesetzt, als Frauen, die weniger Wege zurücklegen. Da in dieser Befragung nicht erhoben werden konnte, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln die Frauen unterwegs sind, ist keine Überprüfung des Zusammenhangs zwischen Weganzahl und Anzahl an Vorfällen möglich. Es ist aber davon auszugehen, dass Frauen in städtischen Gebieten, Frauen, die den öffentlichen Verkehr nutzen sowie Frauen, die regelmäßig unterwegs sind und sich oft in öffentlichen Räumen aufhalten eine größere Anzahl an Situationen aufweisen als Frauen, die mehr Zeit zu Hause verbringen oder einen Großteil der Wege mit dem eigenen Pkw zurücklegen.

Teilt man den angegebenen Häufigkeiten wie „> einmal pro Monat“ etc. Werte zu und berücksichtigt man das Alter der Personen, so erhält man eine **durchschnittliche Anzahl von 1,28 Vorfällen/Frau/Jahr**. Die meisten Frauen geben jedoch deutlich weniger unangenehme Situationen im Laufe ihres Lebens an, wie man in Abb. 5.2-2

erkennen kann. Der hohe Schnitt kommt durch die Antworten mit hoher Anzahl an wiederkehrenden Situationen wie „> einmal in der Woche“ etc. zustande.

Vergleicht man nun die Anzahl der Situationen im ganzen Leben der Frauen mit der Anzahl der Situationen aus dem letzten Jahr, erkennt man, dass im Vergleich mit dem Durchschnittswert von 1,28 Vorfällen/Frau/Jahr im letzten Jahr eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an Situationen genannt wurde. Dies könnte damit erklärt werden, dass sich die Frauen an das letzte Jahr noch besser erinnern können und nur wirklich schwerwiegende Situationen längere Zeit im Gedächtnis verbleiben. Man kann aufgrund der vorliegenden Daten davon ausgehen, dass eine Frau im Schnitt **acht unangenehme Situationen in ihrem Leben** erlebt und diese im Gedächtnis behält. Das hängt jedoch, wie oben bereits erläutert, stark von ihrer Einschätzung und Wahrnehmung einer unangenehmen Situation ab. Viele Frauen werten Situationen, die andere Frauen bereits als unangenehm empfinden noch keinen negativen Charakter zu. Dies konnte bei den Interviews mit den befragten Frauen selbst gut beobachtet werden. Viele Befragte bezeichneten Situationen, in denen sie von Männern angesprochen wurden oder ihnen nachgepiffen wurde, als äußerst unangenehm, während eine der Interviewpartnerinnen angegeben hat, sich gerne aufreizend zu kleiden um genau jenen Effekt zu erzielen. Andere Frauen wiederum gaben an, schon des Öfteren angesprochen worden zu sein und dies zwar als unangebracht empfunden zu haben; jedoch würden sie es nicht als unangenehme Situation bewerten, da nichts weiter passiert sei. Dies zeigt, dass die Interpretation einer unangenehmen Situation zwischen den Befragten sehr weit auseinander gehen kann. Dies stellt für diese Arbeit jedoch kein Hindernis dar, da eruiert werden soll, wie viele Frauen sich im Zuge ihrer Mobilität subjektiv betroffen fühlen und dies muss von allen Betroffenen ohnehin persönlich eingeschätzt und bewertet werden. Objektiv gleich zu bewertende Situationen können somit bei den Betroffenen unterschiedliche Nachwirkungen haben.

5.2.2 Alter der ersten erlebten unangenehmen Situation

Die befragten Personen wurden gebeten anzugeben, mit welchem Alter sie die erste für sie unangenehme Situation im Zuge ihrer Mobilität erlebt haben. Diese Frage war für viele Frauen nicht leicht zu beantworten, da das erste Erlebnis in vielen Fällen schon einige Zeit zurück lag bzw. sich Frauen nach eigenen Angaben an den ersten Vorfall, wenn er denn für sie nicht schwerwiegend war, teilweise nicht mehr erinnern können. Dies spiegelt sich in einer sehr hohen Anzahl an „weiß nicht“-Antworten wieder. Abb. 5.2-4 zeigt die Verteilung des Alters, in dem die erste unangenehme Situation erlebt wurde.

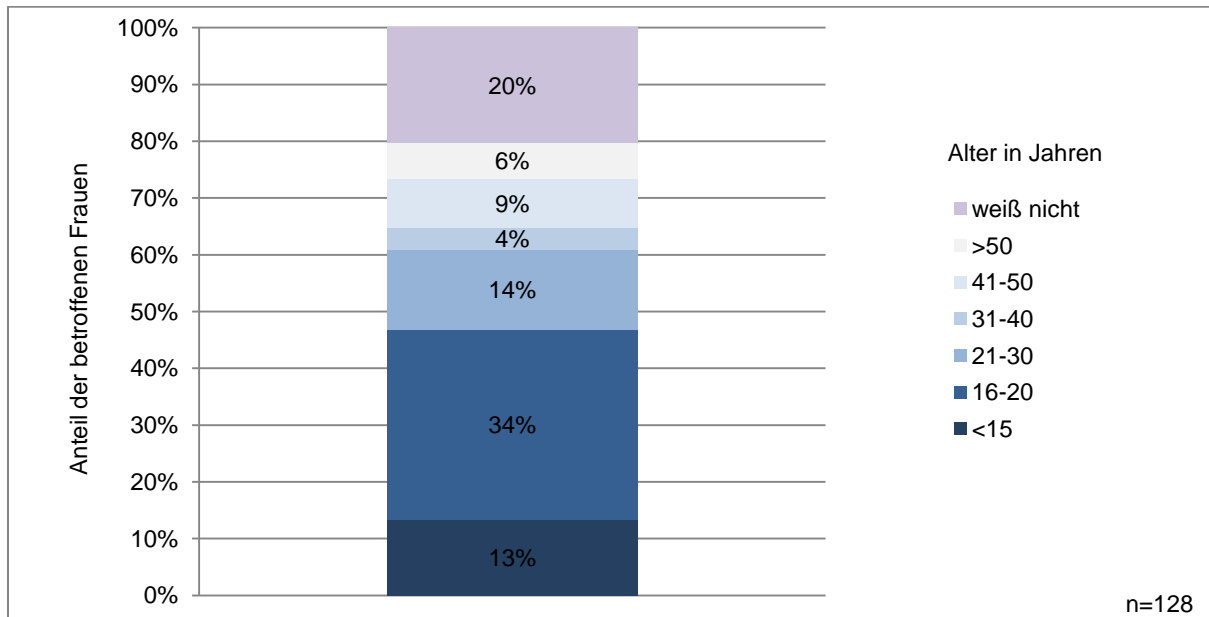


Abb. 5.2-4: Alter der Betroffenen beim Auftreten der ersten unangenehmen Situation im Leben. n=128 Personen

Die Grafik zeigt, dass die meisten Frauen ihre erste unangenehme Erfahrung im Alter zwischen 16 und 20 Jahren hatten. Überraschend klein ist die Antwortgruppe „31-40 Jahre“, die nur 4% der Frauen als Zeitraum für das Auftreten des ersten negativen Erlebnisses genannt haben. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass fast die Hälfte der befragten Personen ihre erste unangenehme Situation erlebte, als sie jünger als 20 Jahre alt war.

Des Weiteren wurde überprüft, ob ältere Frauen seltener eine unangenehme Situation erleben als jüngere. Daher wurde ausgewertet, wie viele Situationen die Betroffenen jeder Altersklasse im letzten Jahr erlebt haben (Abb. 5.2-5).

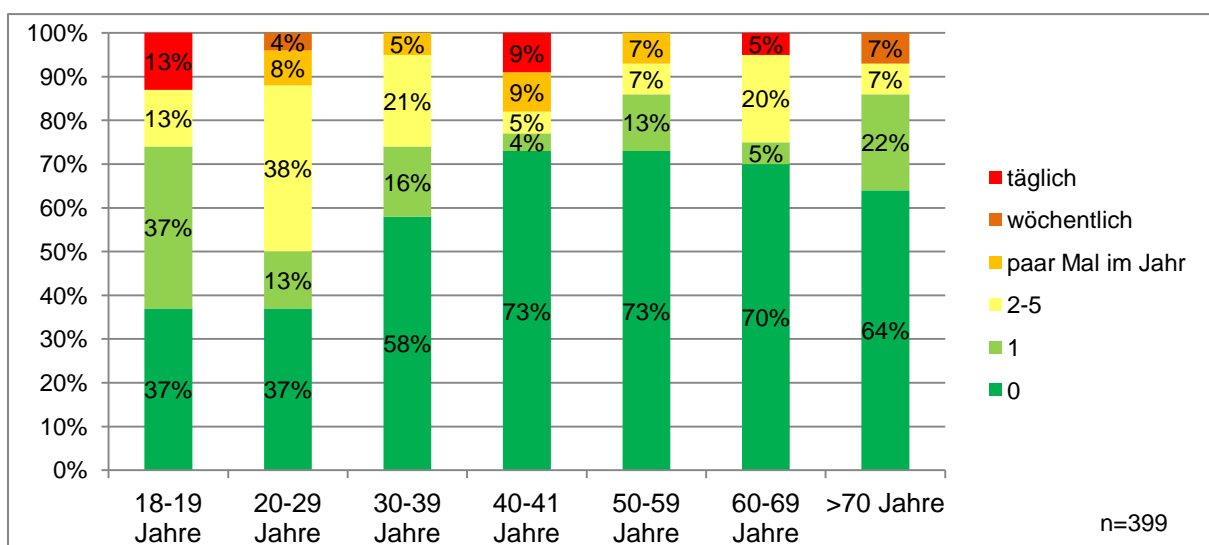


Abb. 5.2-5: Anzahl der erlebten unangenehmen Situationen der Betroffenen im letzten Jahr. n=399 Personen

Es ist ersichtlich, dass die 18 bis 29-Jährigen im letzten Jahr öfter unangenehme Situationen erlebt haben als ältere Personen. Am seltensten haben die 50 bis 59-jährigen Betroffenen im vergangenen Jahr unangenehme Situationen erlebt. Somit zeigt sich, dass das Risiko Opfer einer Belästigung zu werden im mittleren Alter am geringsten ist und im Alter wieder geringfügig ansteigt. Dies könnte mit der zunehmenden Gebrechlichkeit älterer Personen zusammenhängen, die aufgrund dessen leichtere Opfer darstellen.

5.2.3 Zusammenhang Alter der Frauen – Anzahl der erlebten Situationen

Es ist anzunehmen, dass ältere Frauen insgesamt mehr unangenehme Situationen in ihrem Leben erlebt haben. Dieser Zusammenhang wurde im SPSS durch eine einfaktorielle ANOVA überprüft, weist jedoch keine Signifikanz auf (Tab. 5.2-1). Somit gibt es keinerlei Abhängigkeit zwischen dem Alter und der Anzahl an erlebten Situationen.

Tab. 5.2-1: Abhängigkeit der Merkmale „Alter der Betroffenen“ und „Anzahl der erlebten unangenehmen Situationen“.

	Quadratsumme	df	Mittel der Quadrate	F	Signifikanz
Zwischen den Gruppen	85266,251	69	1235,743	,767	,909
Innerhalb der Gruppen	531949,389	330	1611,968		
Gesamt	617215,640	399			

Abb. 5.2-6 zeigt, dass die Häufigkeit der erlebten Situationen mit dem Alter nicht zunimmt. Es ist zudem zu erkennen, dass die jüngeren Altersgruppen weniger Frauen enthalten, die noch keine Situation erlebt haben.

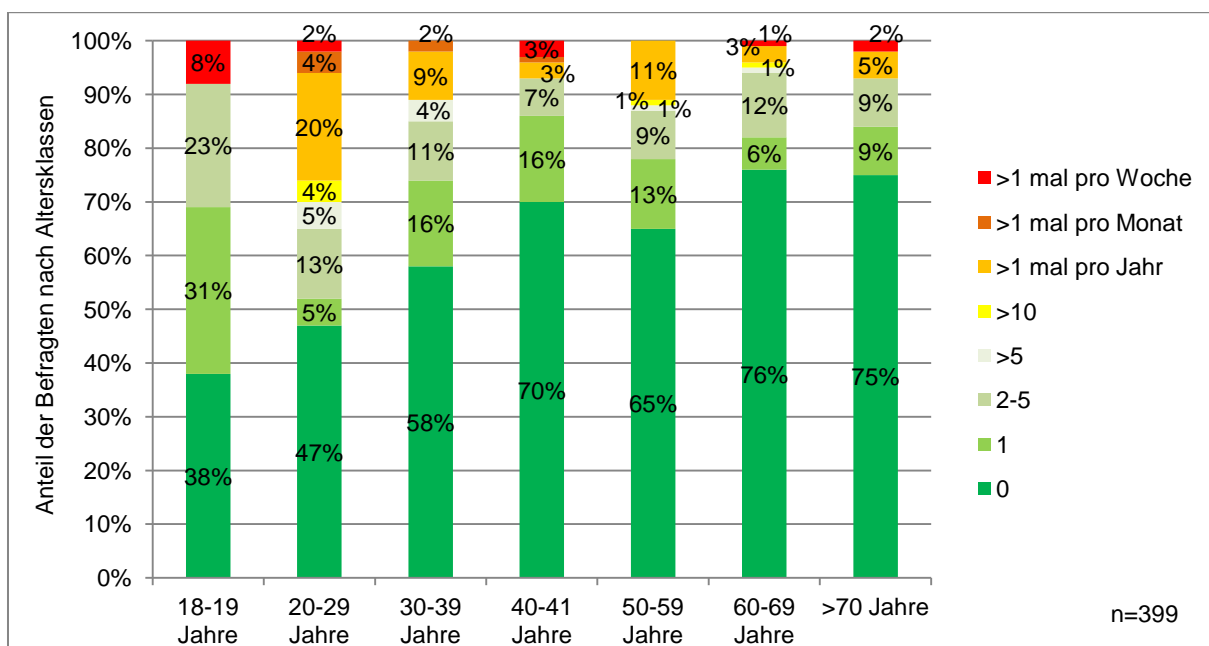


Abb. 5.2-6: Anzahl der erlebten Situationen nach Altersgruppen. n=399 Personen

Dies deutet darauf hin, dass es andere Gründe für eine vermehrte Anzahl erlebter unangenehmer Situationen gibt als die Zeit als ausschlaggebenden Faktor. Anzunehmen ist, dass vor allem eine höhere Mobilität zu einem Anstieg an Situationen führt. Jüngere Frauen haben einen besseren Zugang zu Fortbewegungsmitteln als ältere und sind auch aufgrund beruflicher und familiärer Gründe (Begleitwege von Kindern, Einkäufe...) mehr unterwegs als ältere Frauen (Hunecke und Preißner, 2001).

Des Weiteren gehen Frauen mit zunehmendem Alter weniger außer Haus, da sie sich zunehmend unsicherer im Außenraum fühlen und auch die Angst, Opfer von Überfällen zu werden, steigt (Flade, 1999).

Zusätzlich kann angenommen werden, dass eventuelle unangenehme Situationen, die als nicht schwerwiegend wahrgenommen wurden, nicht über längere Zeiträume hinweg in Erinnerung bleiben und somit meist nur bedrohliche Vorfälle aus ferner Vergangenheit und weniger schwerwiegende Vorfälle eher nur aus der jüngeren Vergangenheit genannt werden können.

5.3 Beschreibung der geschilderten unangenehmen Situationen

Die betroffenen Frauen wurden im Interview zur zeitlich letzten und des Weiteren zur für sie schlimmsten unangenehmen Situation befragt. Von den 139 betroffenen Frauen haben 39 ihr letztes und danach ihr schlimmstes negatives Erlebnis geschildert. Für 93 Frauen war die zeitlich letzte unangenehme Situation gleichzeitig die bedrohlichste Situation. Es wurde von ihnen somit nur ein Erlebnis beschrieben. Eine Frau gab an, die letzte Situation sei ihre schlimmste Situation gewesen, wollte jedoch nicht darüber sprechen. Insgesamt wurden somit von den 139 Betroffenen 171 unangenehme Situationen detailliert beschrieben.

In der Arbeit von Grüssinger (2013) wurden insgesamt 111 Situationen von 66 betroffenen Frauen geschildert und ausgewertet. Die Ergebnisse werden in diesem Kapitel teilweise mit einbezogen.

5.3.1 Arten unangenehmer Situationen

Die von den Frauen beschriebenen unangenehmen Situationen umfassen die unterschiedlichsten Vorkommnisse, angefangen von der Gegenwart beängstigender Personen, die jedoch nicht mit der Frau in Kontakt getreten sind, bis hin zu Übergriffen und Vergewaltigungen. Die nachfolgende Abb. 5.3-1 soll einen Überblick über die Arten unangenehmer Situationen geben, die von den Betroffenen erlebt wurden und zeigen, wie häufig die einzelnen Vorfälle vorgekommen sind. Eine Situation kann aus mehreren Teilhandlungen entstehen (z.B. verfolgt + verbal belästigt). Abb. 5.3-1 zeigt Kategorien von Teilhandlungen. Somit beziehen sich die Prozentanteile nicht auf die Anzahl an vorgefallenen Situationen sondern auf die Menge der vorgefallenen Teilhandlungen.

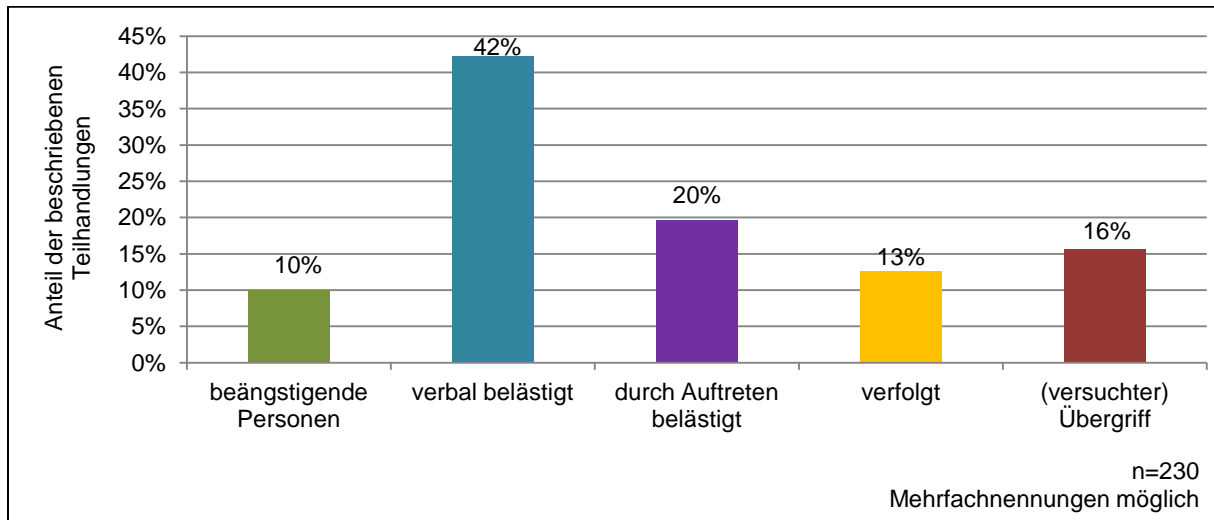


Abb. 5.3-1: Häufigkeitsverteilung der Arten unangenehmer Situationen in Kategorien. Mehrfachnennungen möglich. n=230 Teilhandlungen aus 171 Situationen

Die folgende Auflistung zeigt beispielhaft, welche Handlungen in die jeweilige Kategorie fallen können:

- **Beängstigende Personen:** Schlägerei im Haltestellenbereich, Gruppen Betrunkener im U-Bahnwagen, Gruppe von Männern kommt einer Frau auf einer einsamen Straße entgegen
- **Verbal belästigt:** angepöbelt, unangenehm angesprochen, beschimpft
- **Durch Auftreten belästigt:** Exhibitionist, öffentlich masturbiert, persönlichen Sicherheitsabstand nicht eingehalten
- **verfolgt:** Verfolgungen mit und ohne nachweisliche Absicht
- **(versuchter) Übergriff:** angefasst, körperlich zudringlich, versuchte Vergewaltigungen, Vergewaltigungen

Eine genaue Aufschlüsselung der einzelnen von den Frauen beschriebenen Vorkommnisse mit Häufigkeitsangabe findet sich im Anhang unter Kapitel 10.2.

Die meisten unangenehmen Situationen kamen durch verbale Belästigungen der Frauen zustande. Auffallend ist auch, dass die Kategorie „durch Auftreten belästigt“ mit 19% aller Vorfälle sehr hoch ist. In diese Kategorie fallen alle Vorkommnisse in denen die befragten Frauen durch ein nicht angepasstes Verhalten der Männer unangenehm berührt waren.

Zwei der befragten Frauen haben eine Vergewaltigung erlebt, als sie unterwegs waren. Eine Vergewaltigung fand auf dem nächtlichen Nachhauseweg im Stadtgebiet Wiens statt, wobei die Frau von einem Unbekannten verfolgt und anschließend vergewaltigt wurde. Die zweite Vergewaltigung fand in einem geschlossenen Zugabteil in einem Regionalzug in Kärnten statt. Vier weitere Frauen schilderten

versuchte Vergewaltigungen im Zuge ihrer Mobilität, die jedoch durch die Frau selbst oder durch Hilfe Dritter verhindert werden konnten.

Acht Frauen berichteten des Weiteren von versuchten Übergriffen, sprich Situationen, in denen sie körperlich stark bedrängt wurden, die jedoch von den Frauen selbst durch Schlägen oder forsche Antworten abgewehrt werden konnten.

5.3.2 Ort der Situationen

Die Orte, an denen den Frauen die unangenehmen Situationen passiert sind, wurden in „in einer Landeshauptstadt“ und „außerhalb einer Landeshauptstadt“ unterteilt. Es wäre interessant herauszufinden, ob in belebten Gebieten mehr Vorfälle passieren, als in unbelebten Gebieten, dies ist mit der oben genannten Unterteilung jedoch schwer abzubilden. Eine genauere Charakterisierung der Gebiete war aufgrund der Interviewsituation nicht möglich, da telefonisch schwer zu erfragen ist, ob es sich beim Ort der unangenehmen Situation um ein belebtes oder unbelebtes Gebiet gehandelt hat, weil die Grenzen von jeder Befragten anders gezogen worden wären.

Die folgenden Tab. 5.3-1 zeigt, wie viele unangenehme Situationen in den neun Landeshauptstädten vorgefallen sind und wie viele außerhalb.

Tab. 5.3-1: Ort der Situationen. n=161 Situationen

Ort der Situation	Prozentanteil
in einer Landeshauptstadt	68%
außerhalb der Landeshauptstädte	32%

Rund zwei Drittel der geschilderten unangenehmen Situationen sind in den Landeshauptstädten vorgefallen. Das lässt darauf schließen, dass die Wahrscheinlichkeit in eine unangenehme Situation zu geraten in Städten aufgrund der größeren Menschenmengen und dem besseren Angebot an öffentlichem Verkehr größer ist als in ländlichen Gebieten.

Vergleicht man des Weiteren die Wohnorte der Betroffenen und der Nicht-Betroffenen, kann man sehen, dass auch hier unter den Frauen, welche in einer der Landeshauptstädte wohnen, der Anteil der Betroffenen höher ist als unter jenen Frauen, die außerhalb dieser wohnen (siehe Tab. 5.3-2).

Tab. 5.3-2: Anteil der Betroffenen und der Nicht-Betroffenen nach dem jeweiligen Wohnort. n=402 Personen

Wohnort	in einer Landeshauptstadt	außerhalb einer Landeshauptstadt
Betroffene	46%	30%
Nicht-Betroffene	54%	70%

Betrachtet man ausschließlich die Betroffenen der befragten Frauen und vergleicht den Ort der erlebten unangenehmen Situation mit ihrem eigentlichen Wohnort, ergibt sich folgende Verteilung (Abb. 5.3-2).

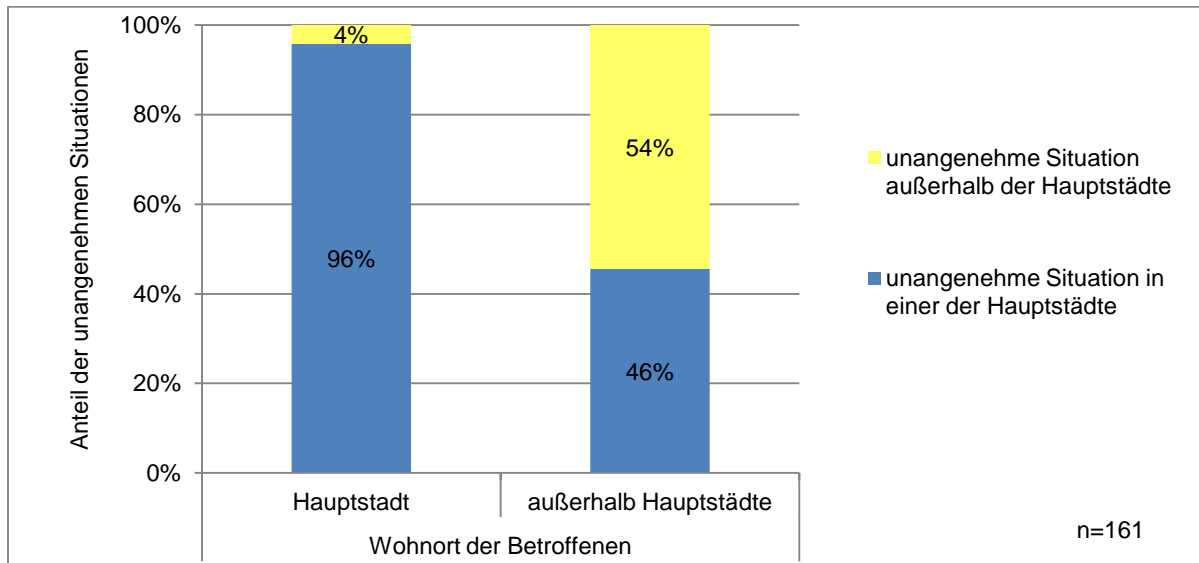


Abb. 5.3-2: Ort der unangenehmen Situation nach Betroffenen, die in den Landeshauptstädten / außerhalb der Landeshauptstädte leben. n=161 Situationen

Abb. 5.3-2 zeigt, dass von den Betroffenen, die in einer der neun Landeshauptstädte leben, auch 96% unangenehme Situationen in einer Landeshauptstadt erlebt haben. Von den Betroffenen jedoch, die außerhalb einer der Landeshauptstädte wohnen, haben ebenfalls 46% die unangenehmen Situationen in einer der Landeshauptstädte erlebt. Dies zeigt, dass solche Vorfälle nicht zwangsläufig in der Region stattfinden, in der man wohnt, sondern gehäuft im städtischen Bereich. Es gibt natürlich weitere städtische Gebiete abgesehen der neun Landeshauptstädte, jedoch deutet die hohe Anzahl an Fällen in diesen Städten darauf hin, dass die Wahrscheinlichkeit Opfer einer unangenehmen Situation zu werden im städtischen Bereich größer ist, als in ländlichen Gebieten.

Die Frauen wurden im Laufe des Interviews des Weiteren gebeten, den konkreten Ort, an dem sich die unangenehme Situation zugetragen hat, näher zu beschreiben. Diese Frage war offen formuliert, um den Frauen leichter die Möglichkeit zu geben, den Ort passend zu beschreiben. Die Antworten wurden kategorisiert, lassen jedoch keine statistische Auswertung zu, da sich die angegebenen, weil frei formulierten, Antworten häufig stark in ihrer Genauigkeit unterscheiden und nicht immer dieselbe räumliche Ebene aufweisen, z.B. *Stadtgebiet* vs. *Lokalmeile*. So müsste beispielsweise die Ortsangabe *in der Lokalmeile* genau genommen in die Kategorie der Antworten *im Stadtgebiet* integriert werden. Dabei geht jedoch sehr viel Information verloren. Deshalb werden die wichtigsten Aspekte in weiterer Folge textlich erläutert.

Die 171 geschilderten Situationen ereigneten sich laut den Aussagen der Betroffenen an folgenden Orten:

- *nicht näher definiertes Stadt- und Ortsgebiet* (64 Situationen; 36%)
- *im jeweiligen Verkehrsmittel* (46 Situationen; 27%)
- *Bundes- oder Landesstraße* (17 Situationen; 10%)
- *Haltestellen des öffentlichen Verkehrs* (16 Situationen; 9%)
- *Bahnhof oder der Bahnhofsumgebung* (neun Situationen; 5%)
- *Parkanlage* (sieben Situationen; 4%)
- *Lokalmeile* (sechs Situationen; 4%)
- *Vorortsiedlung* (zwei Situationen; 1%)
- Sonstige einmalige Nennungen: *Einkaufsstraße, Feldweg, Tankstelle, Autobahnraststätte*

Der hohe Anteil der Antwortgruppe *nicht näher definiertes Stadt- und Ortsgebiet* zeigt, dass es sich in einem Drittel der Fälle nicht um einen außergewöhnlichen Ort handelte, an dem die unangenehme Situation passierte, sondern dass ein nicht näher zu beschreibendes „in der Stadt auf der Straße unterwegs sein“ zu einer unangenehmen Situation geführt hat.

5.3.3 Verkehrsmittel

Die Frauen wurden gefragt, in welcher Form sie zum Zeitpunkt der unangenehmen Situation unterwegs waren. Abb. 5.3-3 zeigt die Verteilung auf die möglichen Verkehrsmittel/Fortbewegungsarten. Da einige Situationen Verkehrsmittel übergreifend oder beim Umsteigen stattgefunden haben, konnte hier pro Situation mehr als ein Verkehrsmittel/eine Fortbewegungsart angegeben werden.

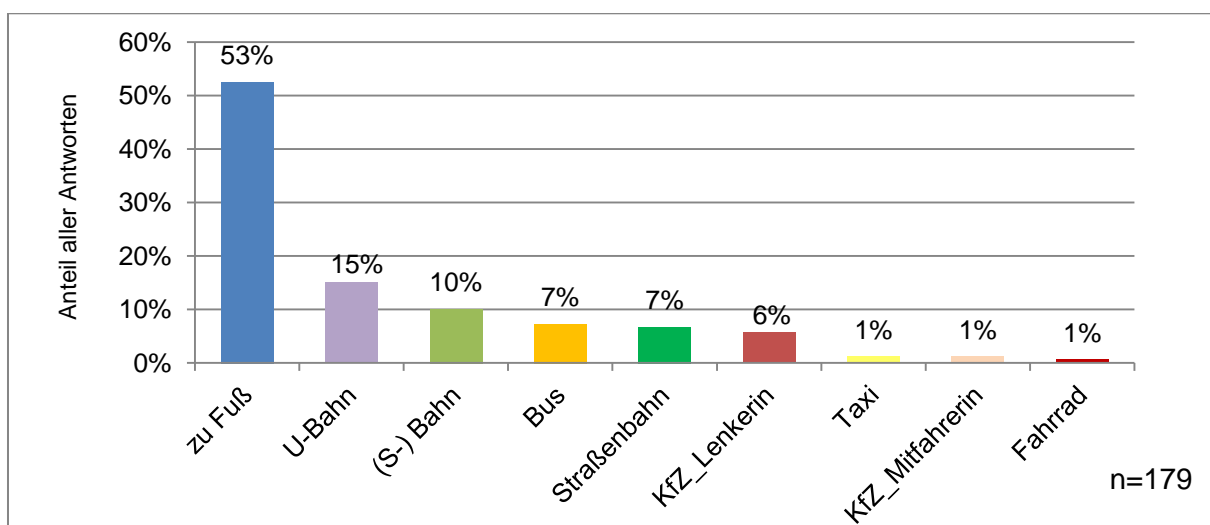


Abb. 5.3-3: Verkehrsmittel/Fortbewegungsart der Frauen zum Zeitpunkt der unangenehmen Situation. Mehrfachnennungen möglich. n=179 Anzahl der Antworten

Mit 53% aller Antworten ereigneten sich mehr als die Hälfte der berichteten Vorfälle, als die Frauen „zu Fuß“ unterwegs waren. Weitere häufig genannte Verkehrsmittel, in denen unangenehme Situationen passiert sind, waren mit 15% die „U-Bahn“ und mit 10% die „Bahn/S-Bahn“.

Im folgenden Abschnitt sollen diese Ergebnisse mit den erhaltenen Werten der Untersuchung von Grüssinger (2013) verglichen werden. Es ist zu beachten, dass in der Befragung von Grüssinger betroffene Frauen aufgerufen wurden, sich zu melden und somit von sich aus an den Interviews teilnehmen wollten. Tab. 5.3-3 zeigt die Ergebnisse von Grüssinger in Bezug auf die gleiche Fragestellung.

Tab. 5.3-3: Verkehrsmittelbezug der Vorfälle. n=111 Situationen. Eigene Darstellung nach Grüssinger (2013)

Verkehrsmittel	Prozent der Vorfälle
U-Bahn	27%
Zu Fuß	27%
Straßenbahn	14%
S-Bahn	10%
Bus	6%
Fahrrad	5%
Taxi	5%
Pkw	4%
verkehrsmittelübergreifend	2%
Flugzeug	1%

In der Untersuchung von Grüssinger (2013) sind die beiden Kategorien „zu Fuß“ und „U-Bahn“ mit jeweils 27% die häufigsten Antworten. In der vorliegenden Untersuchung wurde die Antwortmöglichkeit „zu Fuß“ mit großem Abstand am häufigsten genannt; dafür ist der Anteil unangenehmer Situationen, die in Verbindung mit der „U-Bahn“ stattgefunden haben, sowie Situationen in Verbindung mit der „Straßenbahn“ geringer. Hierbei muss beachtet werden, dass die vorliegende Befragung im Gegensatz zu den unangenehmen Situationen, die Grüssinger analysiert hat, in ganz Österreich stattgefunden hat, was bedeutet, dass die Befragten seltener öffentliche Verkehrsmittel in ihrer Alltagsmobilität zur Verfügung hatten. Dies zeigt sich ebenfalls darin, dass es in der vorliegenden Befragung mehr Vorfälle im PKW gab als bei Grüssinger, jedoch weniger Vorfälle im Taxi und in Verbindung mit dem Fahrrad, da es sich bei den letzten beiden um Verkehrsmittel handelt, die vor allem in der Stadt bzw. innerorts und somit häufig in Wien im Zuge der Alltagsmobilität verwendet werden. Der hohe Anteil unangenehmer Situationen, die den Frauen auf Fußwegen passiert sind, könnte dadurch erklärt werden, dass Frauen in *ganz* Österreich häufig zu Fuß unterwegs sind und es sich um keine Fortbewegungsart handelt, die hauptsächlich in städtischen oder ländlichen Bereichen auftritt.

Die Anteile unangenehmer Situationen in Bahn/S-Bahn und Bus stimmen hingegen prozentuell mit Grüssinger (2013) überein. Dies ließe sich dementsprechend damit erklären, dass es sich bei Bus und Bahn um Verkehrsmittel handelt, die auch den Befragten außerhalb Wiens (relativ flächendeckend) zur Verfügung stehen.

Bei Grüssinger gab es des Weiteren Vorfälle im Flugzeug (1%), was in der vorliegenden Arbeit von den Interviewpartnerinnen nie genannt wurde. Somit gibt es in den Ergebnissen von Grüssinger (2013) eine gleichmäßigere Verteilung der Vorfälle über die genannten Verkehrsmittel, als in der vorliegenden Befragung, in welcher viele Befragte aus ländlicheren Gegenden kommen und somit eine geringere Anzahl an unterschiedlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung haben.

Die befragten Frauen gaben an, ob der Vorfall im jeweiligen Verkehrsmittel, an der Haltestelle oder auf der Straße stattgefunden hat (Tab. 5.3-4).

Tab. 5.3-4: Ort der unangenehmen Situationen. n=180 Antworten, *Grüssinger: n=111 Situationen*. Eigene Darstellung nach Grüssinger (2013).

Ort	Prozent	Prozent Grüssinger
an der Haltestelle	13 %	18 %
im Verkehrsmittel	33 %	48 %
auf der Straße	53 %	32 %
Autobahnraststätte	1 %	2 %
Parkgarage	-	1 %

Die meisten unangenehmen Situationen der vorliegenden Befragung fanden äquivalent zur Anzahl der unangenehmen Situationen, die „zu Fuß“ passiert sind, „auf der Straße“ statt. Die unangenehmen Situationen der restlichen Verkehrsmittel teilen sich auf die Orte „im Verkehrsmittel“ und „an der Haltestelle“ auf. Ein Vorfall ereignete sich auf einer Autobahnraststätte.

Im Vergleich zu den Ergebnissen von Grüssinger zeigt sich, dass in der vorliegenden Befragung weniger unangenehme Situationen in Verkehrsmitteln oder Haltestellen stattgefunden haben, da bei der Hälfte der Vorfälle die Frauen zu Fuß unterwegs waren.

Abb. 5.3-4 zeigt die Verteilung der Vorfälle im Zusammenhang mit den Verkehrsmitteln je nach den o.g. Orten. Sinngemäß haben alle Situationen, die geschehen sind, als die Frauen zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs waren, „auf der Straße“ stattgefunden. Ein Vorfall ereignete sich beim Aussteigen aus dem Taxi und fand somit eigentlich nicht im Verkehrsmittel in Interaktion mit dem Fahrer/der Fahrerin statt, sondern mit Personen die beim Aussteigen auf der Straße anwesend waren.

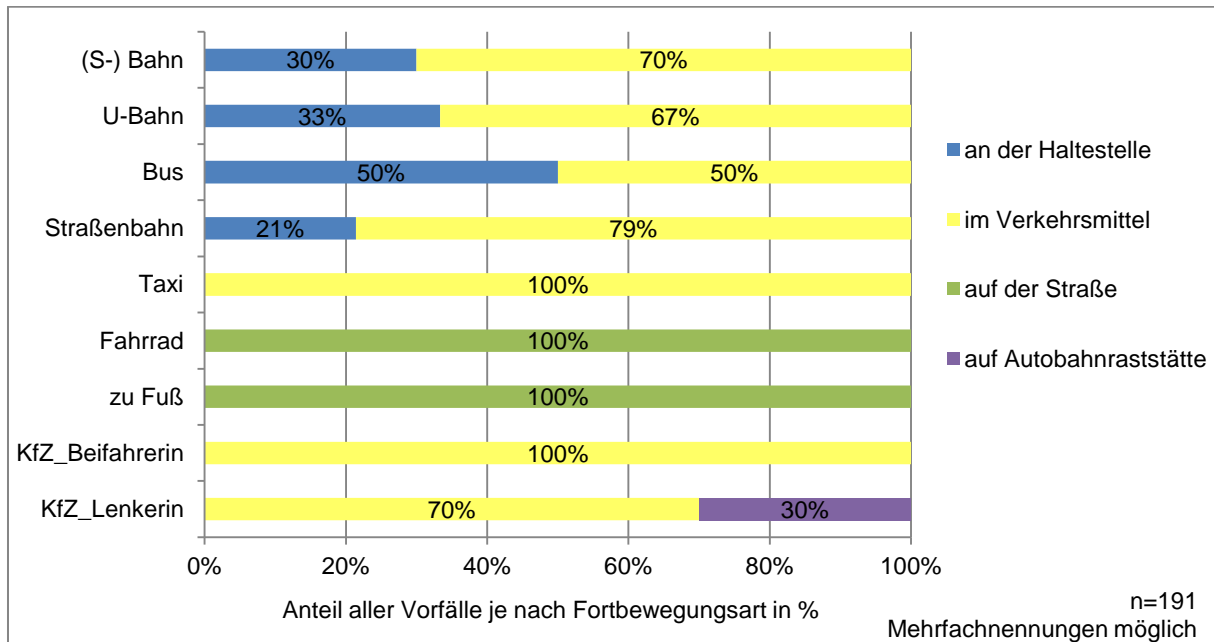


Abb. 5.3-4: Orte der unangenehmen Situationen nach Verkehrsmittel. Mehrfachnennungen möglich. n=191 Nennungen

Betrachtet man **ausschließlich die öffentlichen Verkehrsmittel** so ist zu erkennen, dass sich deutlich mehr unangenehme Situationen *im* jeweiligen Verkehrsmittel (71%) abgespielt haben als im Haltestellenbereich (29%). Dies deckt sich mit den Erhebungen der Befragung von Grüssinger (2013), bei der sich 69% aller Vorfälle im ÖV im Verkehrsmittel selbst und 31% an den Haltestellen zugetragen haben.

Interessant ist im Gegensatz dazu ein Ergebnis der Studie von Diana Silvestru über das subjektive Sicherheitsempfinden in den Wiener Linien, in welcher 86% der befragten weiblichen Fahrgäste angegeben haben, sich in Haltestellenbereichen „unsicher zu fühlen“ und nur 14% in den jeweiligen Verkehrsmitteln (Silvestru, 2012).

Ebenso zeigt eine Umfrage von Daniel Rölle im Auftrag der Deutschen Stiftung für Verbrechensverhütung und Straffälligenhilfe (DVS), in der 38 deutsche Verkehrsunternehmen befragt wurden, dass sich die Fahrgäste im Haltestellenbereich unsicherer fühlen als in den Verkehrsmitteln selbst. Begründet wird dies dadurch, dass Haltestellenbereiche meist weniger einsichtig sind, oftmals schlecht beleuchtet und mehr *Incivilities* (von der Norm abweichende Verhältnisse) aufweisen als das Innere der Verkehrsmittel, siehe auch Prospect refuge Theorie und Disorder Theorie in Kapitel 2.2.1 und 2.2.2 (Rölle, 2004). Es wäre möglich, dass Frauen in Haltestellenbereichen, die als „unsicherer“ empfunden werden, vorsichtiger sind als in Verkehrsmitteln, wo sie sich subjektiv sicherer fühlen, und dadurch oft unbewusst unangenehme Situationen verhindern.

Ergebnisse einer Untersuchung der Hamburg-Consult aus dem Jahr 1991 zeigen hingegen, dass ein Großteil der angezeigten Straftaten (Körperverletzung, Raub, Bedrohung und exhibitionistische Handlungen) im Haltestellenbereich stattgefunden hat, Sexualdelikte aber vorwiegend in den Verkehrsmitteln. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese Studie ausschließlich die oben genannten Straftaten beinhaltet und keinerlei Belästigungen, wie in der vorliegenden Untersuchung (Axthelm, 2005).

5.4 Definition der Schweregrade

Um die sehr verschiedenen unangenehmen Situationen miteinander vergleichen zu können, wurden sie nach der jeweiligen Schwere des Vorfalles kategorisiert. Dies ist problematisch, da jeder Mensch, wie schon in Kapitel 5.2.1 angesprochen, Situationen auf unterschiedliche Weise auffasst und als schwerwiegend oder weniger schwerwiegend wertet und dies die Auswirkungen des Erlebnisses auf das weitere Mobilitätsverhalten bestimmt. Um somit auch das subjektive Empfinden der Opfer in die Schwere der Situationen einzubeziehen, sollte zu einer objektiven Klassifizierung der Situationen eine subjektive Bewertung hinzukommen. In der Masterarbeit von Grüssinger (2013) wurden die befragten Frauen deshalb gebeten, an die ihnen widerfahrenen Situationen Schweregrade von 1-4 zu vergeben. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass die Frauen am ehesten die Schweregrade 3 und 4, sprich tendenziell höhere Schweregrade für ihre Situation gewählt haben, unabhängig davon, was ihnen passiert ist (Grüssinger, 2013). Dies zeigt, dass eine erlebte unangenehme Situation meist als eher schwerwiegend empfunden wird, da es in den meisten Fällen wenig Vergleichsmöglichkeit zu anderen Vorfällen gibt.

In der vorliegenden Arbeit wurde auf eine persönliche Einschätzung der Schwere der erlebten Situation durch die betroffenen Frauen selbst verzichtet und ausschließlich der objektive Schweregrad zur Kategorisierung der erlebten Situationen verwendet. Da es sich um eine von der Autorin selbst erstellte objektive Schweregrads-Liste handelt, kann es durchaus sein, dass manche Frauen ein bestimmtes Erlebnis höher oder niedriger bewerten würden.

Alle Situationen sollten in Schweregrad-Kategorien von 1-5 klassifiziert werden, wobei Schweregrad-Kategorie 5 die Kategorie mit den schwerwiegendsten Situationen darstellt. Dafür wurden für die vorhandenen Situationen verschieden hohe Punkte vergeben. Wenn sich eine geschilderte unangenehme Situation aus mehreren Teilhandlungen eines Täters zusammensetzte (*Beispiel: verfolgt + verbal belästigt + beschimpft*) wurden für alle drei Teilhandlungen Punkte vergeben und aufsummiert. Diese Punkte-Summe ergab für die geschehenen unangenehmen Situationen der vorliegenden Befragung Werte zwischen 1 und 28. Diese Skala wurde letztendlich in die fünf Schweregrade unterteilt, um die Vorfälle endgültig klassifizieren zu können. Abb. 5.4-1 erläutert dies noch einmal grafisch.

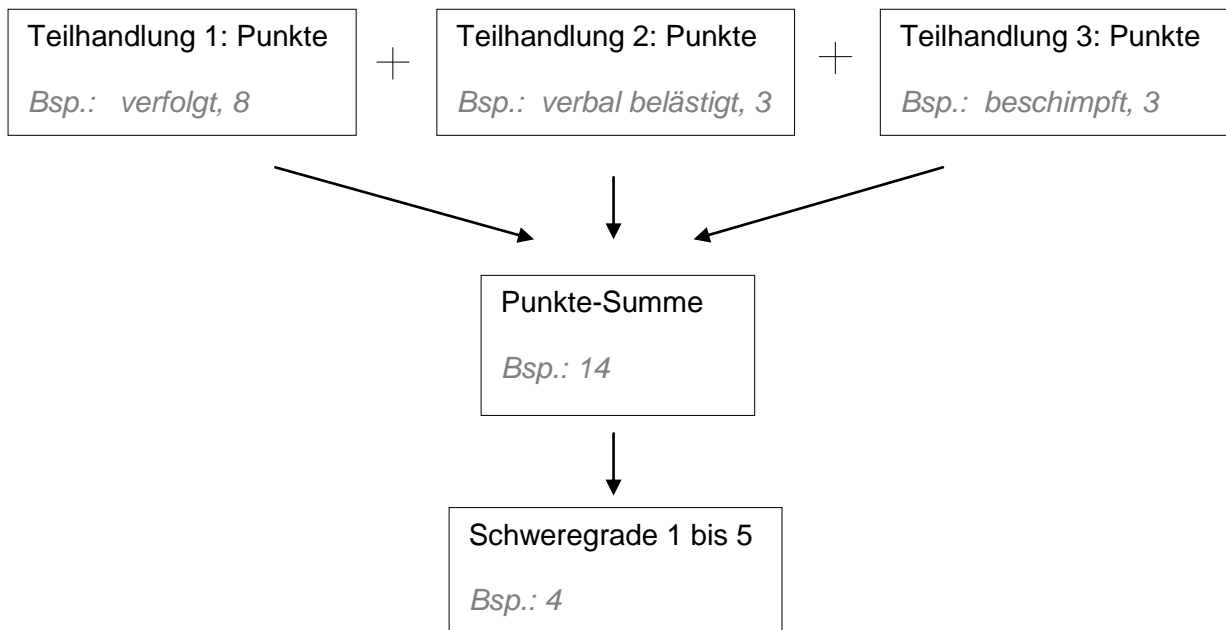


Abb. 5.4-1: Darstellung der Berechnung der Schweregrade der einzelnen geschilderten Vorfälle und Beispiele.

Im Beispiel oben besteht die unangenehme Situation aus drei Teilhandlungen. Die Anzahl der Teilhandlungen kann je nach Situation variieren. Die vergebenen Punkte für die verschiedenen Teilhandlungen reichen von 1 (*Anwesenheit beängstigender Personen*) bis 15 (*Vergewaltigung*). Es wird davon ausgegangen, dass damit ungefähr die gesamte Bandbreite an unterschiedlich schweren Delikten erfasst und repräsentiert wurde. Die Punkte steigen für schwerere Vergehen nicht kontinuierlich, damit bei Aufsummierung „weniger schwerer“ Delikte, wie im Beispiel in Abbildung 5.4-1 (*verfolgt + verbal belästigt + beschimpft*) die Situation keinen höheren Wert erhält als beispielsweise eine Vergewaltigung. Eine vollständige Auflistung der vergebenen Punkte für alle erfassten Teilhandlungen ist im Anhang ersichtlich, siehe Kapitel 10.3.

Die folgende Tab. 5.4-1 zeigt die Aufteilung der Punkte-Summen Werte 1 bis 28 auf die fünf Schweregrad-Kategorien.

Tab. 5.4-1: Kategorisierung der Punkte-Summen in Schweregrad-Kategorien

Punkte-Summe der Teilhandlungen	Schweregrad-Kategorie
1-2	SG 1
3-5	SG 2
6-10	SG 3
11-15	SG 4
>16	SG 5

Im folgenden Abschnitt wird die Häufigkeit des Auftretens der einzelnen Schweregrade dargestellt. Abb. 5.4-2 zeigt die Häufigkeitsverteilung der geschilderten unangenehmen Situationen nach Schweregraden.

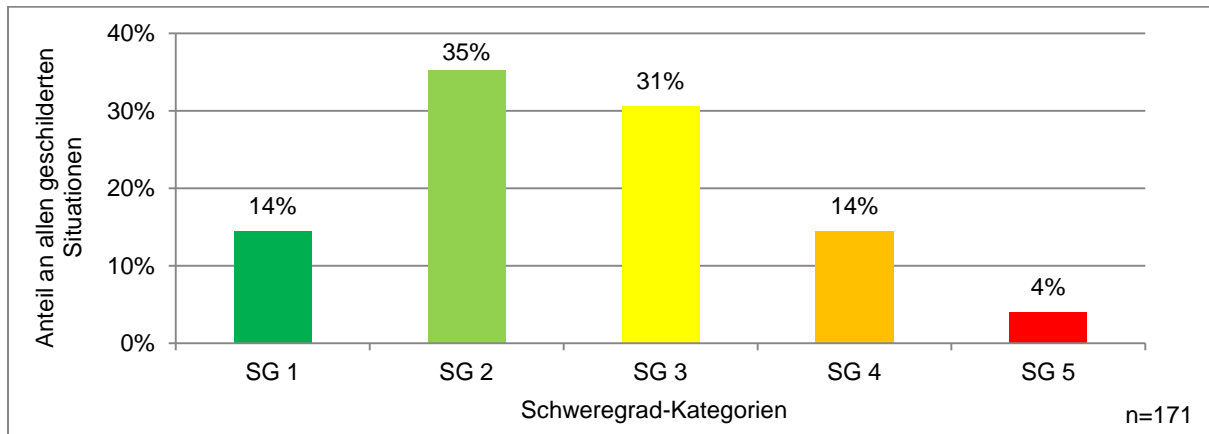


Abb. 5.4-2: Schweregrad-Kategorie der erlebten unangenehmen Situationen. n=171 Situationen

Die meisten erlebten unangenehmen Situationen weisen einen Schweregrad 2 auf. Die Anzahl der Vorfälle nimmt mit zunehmendem Schweregrad kontinuierlich ab. Die verhältnismäßig niedrige Anzahl an Situationen mit dem Schweregrad 1 könnte damit erklärt werden, dass ein Teil der Frauen, die solch eine Situation erlebt haben, diese noch nicht als „unangenehm“ eingeordnet haben und sich somit auch nicht mehr an diese Situationen erinnern können.

Im Vergleich zur Schweregradverteilung der 111 ausgewerteten Situationen von Grüssinger (2013) fällt auf, dass die Schweregradkategorie 2 mit 41% ebenfalls am häufigsten vertreten ist. Es gibt bei Grüssinger hingegen deutlich mehr Vorfälle mit einem Schweregrad 1 (23%), was dadurch zustande gekommen sein könnte, dass sich die Frauen der Befragung von Grüssinger von sich aus gemeldet haben, da sie bereits schon einmal eine unangenehme Situation erlebt haben. Dies bedeutet, dass sie sich aktiv an verschiedene Erlebnisse erinnern haben und auch Interesse am Thema der Befragung zeigten. In dieser Arbeit wurden die Frauen per Zufall ausgewählt und ohne Vorankündigung angerufen, was dazu führen konnte, dass sie sich „auf die Schnelle“ eher an schwerwiegendere Ereignisse erinnern konnten. Vorfälle mit einem Schweregrad 3 gab es in Grüssingers Untersuchung seltener (13%), die Schweregrade 4 (16%) und 5 (7%) sind nahezu gleich häufig wie in dieser Arbeit. Es muss beachtet werden, dass die Schweregrade in der Arbeit von Grüssinger und in der vorliegenden Arbeit unterschiedlich zugeordnet wurden und somit nur bedingt vergleichbar sind.

Von den 139 Betroffenen dieser Untersuchung haben 3% bereits mindestens eine unangenehme Situation mit dem SG 5 in ihrer Alltagsmobilität erlebt hat. Bei einer Stichprobengröße von 402 Befragten waren dies 10 Frauen. In Österreich sind ungefähr 3 Mio. Frauen über 18 Jahren gemeldet (STATISTIK AUSTRIA, 2013c). Geht man von der Repräsentativität dieser Befragung für ganz Österreich aus, bedeutet dies, dass von diesen 3 Mio. Österreicherinnen über 18 Jahren rund 90.000 Frauen bereits Situationen der SG-Kategorie 5 erlebt haben.

Unangenehme Situationen mit einem Schweregrad 5 ereigneten sich

- zu Fuß (drei Situationen)
- in der Bahn/S-Bahn (zwei Situationen)
- in einer U-Bahn/S-Bahnstation (eine Situation)
- als Kfz-Lenkerin (eine Situation).

In allen fünf Schweregrad-Kategorien fanden mehr Situationen in den neun Landeshauptstädten statt als außerhalb dieser.

5.5 Maßnahmen zur Vermeidung unangenehmer Situationen

Fühlen sich Frauen auf ihren alltäglichen Wegen unsicher, setzen sie bewusst oder unbewusst Maßnahmen, von denen sie annehmen, dass sie ihnen helfen, unangenehmen Situationen zu entgehen oder sich subjektiv sicherer zu fühlen (Meyer, 1998).

Um die Aussagen Betroffener und Nicht-Betroffener vergleichen zu können, wurden alle Frauen gefragt, ob sie verschiedene Maßnahmen im Zuge ihrer Mobilität zur Erhöhung ihrer Sicherheit ergreifen, wenn sie unterwegs sind. Folgende Fragen wurden den Interviewpartnerinnen gestellt:

- Meiden Sie gewisse Routen und Ziele?
- Meiden Sie gewisse Verkehrsmittel?
- Bewaffnen Sie sich, wenn Sie unterwegs sind?
- Setzen Sie sonstige Maßnahmen?

Besonders die ersten beiden Fragestellungen sind für diese Masterarbeit von großer Bedeutung, da sie auf eine Mobilitätsänderung der Frauen aufgrund subjektiver Unsicherheit in ihrer Alltagsmobilität hinweisen.

5.5.1 Zusammenhang erlebte Situation – Bereitschaft Maßnahmen zu ergreifen

Abb. 5.5-1 zeigt, wie viele der Betroffenen und der Nicht-Betroffenen *zumindest eine* der vier Fragestellungen mit „ja“ beantwortet haben.

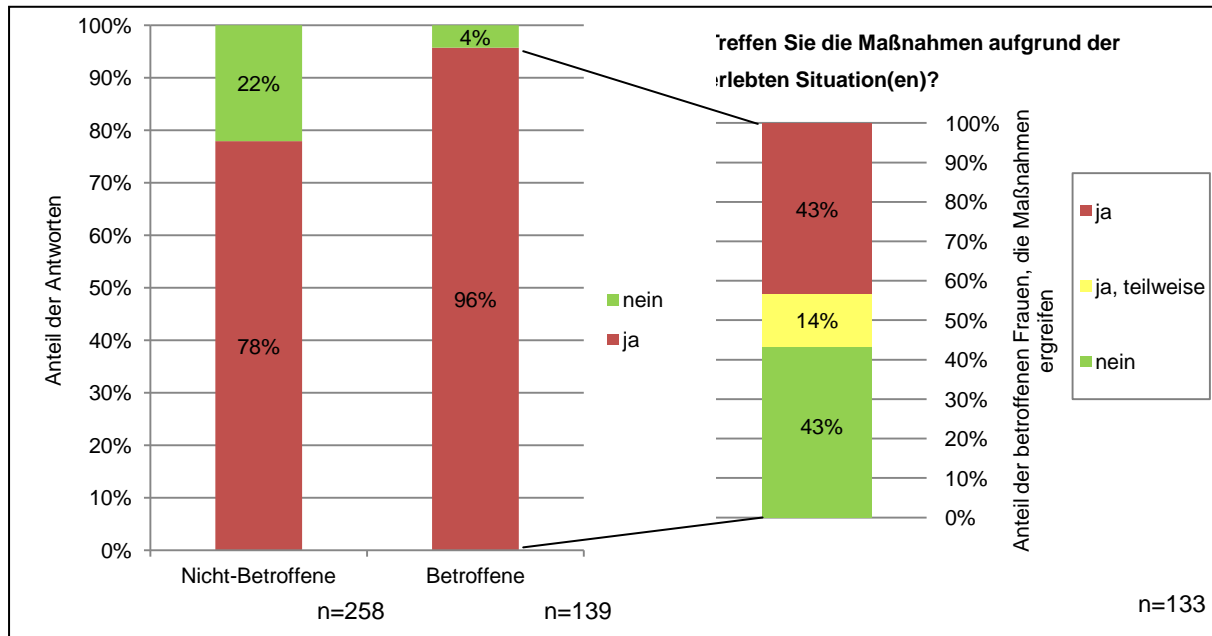


Abb. 5.5-1: Anteil der Nicht-Betroffenen und der Betroffenen, die mindestens eine/keine Maßnahme setzt und Bezug zu den erlebten Situationen. n=258 Nicht-Betroffene/139 Betroffene/133 Betroffene, die Maßnahmen setzen

Die Grafik zeigt, dass von allen Betroffenen nur 4% keiner der o.g. Maßnahmen zugestimmt haben. Von den nicht betroffenen Frauen ist der Anteil jener, die keine Maßnahmen setzen mit 22% zwar immer noch recht gering, im Vergleich jedoch um einiges größer als bei den Betroffenen. Man kann daher davon ausgehen, dass das Erleben einer unangenehmen Situation zum Anwenden diverser Maßnahmen zur Erhöhung der eigenen Sicherheit beiträgt.

Mithilfe eines ANOVA Gruppenvergleiches wurde die Abhängigkeit zwischen dem Erleben unangenehmer Situationen und dem Ergreifen von Maßnahmen überprüft (Tab. 5.5-1).

Tab. 5.5-1: Zusammenhang der Merkmale „Erleben einer unangenehmen Situation“ und „Setzen mindestens einer Maßnahme“

	Quadratsumme	df	Mittel der Quadrate	F	Signifikanz
Zwischen den Gruppen	2,855	1	2,855	22,484	,000003
Innerhalb der Gruppen	50,148	395	,127		
Gesamt	53,003	396			

Der Signifikanzwert zeigt, dass bei einem Signifikanzniveau von 5% der Zusammenhang zwischen den Merkmalen nachgewiesen werden konnte. Dies bedeutet, dass Betroffene öfter zu dieser Maßnahme greifen als Nicht-Betroffene.

Abb. 5.5-1 zeigt auch, dass von den 96% der Betroffenen, die in ihrer Alltagsmobilität Maßnahmen ergreifen, dies 43% aufgrund der erlebten Situation tun, jedoch gleich viele nicht aufgrund der Situation. Da diese beiden Antwortgruppen gleich groß sind und auch der Großteil der Nicht-Betroffenen Maßnahmen unterwegs trifft, ist anzunehmen, dass das Erleben unangenehmer Situationen nicht allein ausschlaggebend für Einschränkungen im Mobilitätsverhalten ist. Somit muss es weitere Gründe für das Ergreifen von Maßnahmen geben, wie beispielsweise subjektive Unsicherheit unterwegs.

Die oben genannten Maßnahmen werden im Detail ausgewertet. Abb. 5.5-2 zeigt, wie viel Prozent der Betroffenen und Nicht-Betroffenen welche Maßnahmen treffen.

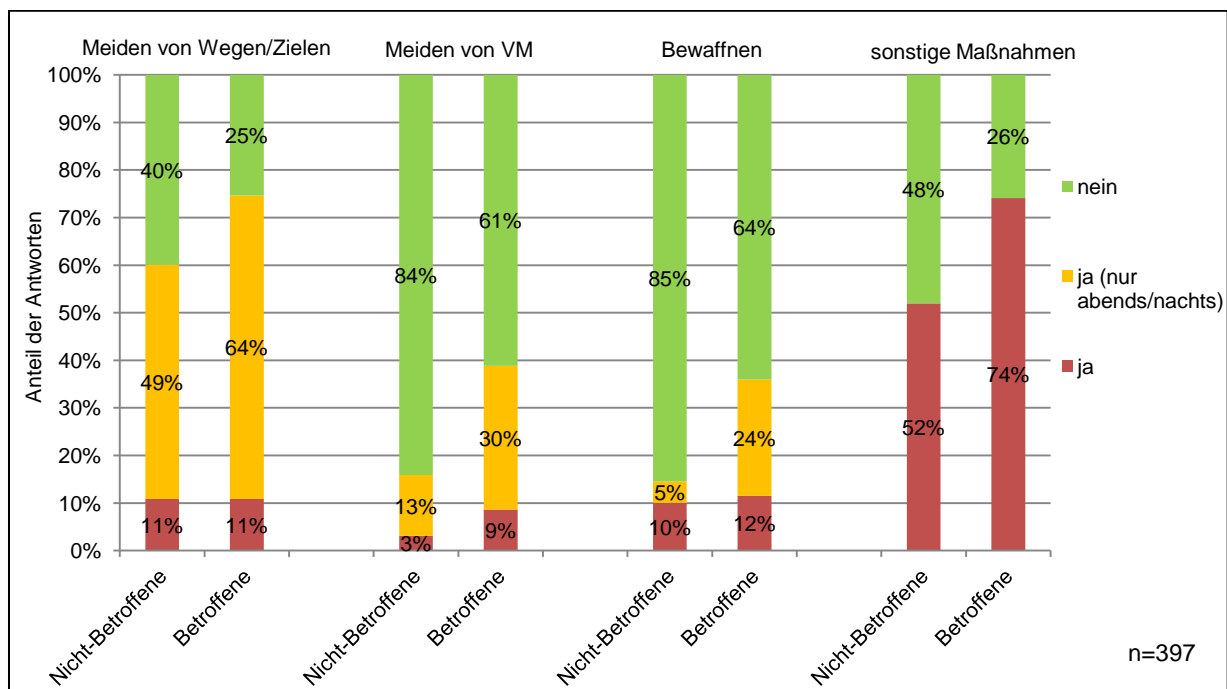


Abb. 5.5-2: Anwendung von Maßnahmen durch Betroffene und Nicht-Betroffene. n=397 Personen

Es ist ersichtlich, dass bei allen vier Maßnahmen der Anteil der Frauen, welche die jeweilige Maßnahme setzen, unter den Betroffenen immer größer ist als unter den Nicht-Betroffenen. Die Maßnahmen *Meiden von Wegen/Zielen*, *Meiden von Verkehrsmitteln* und *Bewaffnen* werden hauptsächlich abends oder nachts angewendet. Bei der Frage nach eventuellen *Sonstigen Maßnahmen* wurde die Kategorie „abends/nachts“ nicht zur Auswahl gestellt, da es sich um keine konkrete Maßnahme handelt sondern nur allgemein nach weiteren Maßnahmen gefragt wurde. Die Ergebnisse der einzelnen Maßnahmen werden weiter unten im Detail beschrieben.

Wie bereits erwähnt, scheint das Erleben einer unangenehmen Situation im Zuge der eigenen Alltagsmobilität dazu beizutragen, dass Frauen Maßnahmen treffen, wenn sie unterwegs sind, um solche Situationen zu vermeiden oder sich im Notfall wehren zu können. Hauptaugenmerk soll in dieser Arbeit vor allem auf die verkehrsbezogenen Maßnahmen *Meiden von Routen/Zielen* und *Meiden von Verkehrsmitteln* gelegt werden, da abgeschätzt werden soll, in wieweit unangenehme Situationen die Alltagsmobilität von Frauen beeinflussen. Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass ein verkehrsbezogenes Vermeidungsverhalten der Frauen durch das Erleben unangenehmer Situationen durchaus gefördert wird.

Geht man nun zusätzlich davon aus, dass Frauen mit einer hohen Mobilität häufiger unangenehmen Situationen ausgesetzt sind, und daraufhin mit verkehrsvermeidenden Maßnahmen reagieren, zeigt dies, dass einem großen Teil aller Frauen keine uneingeschränkte Mobilität möglich ist. Berücksichtigt man, dass denjenigen Frauen, die wenig außer Haus gehen möglicherweise die Mittel für einen eigenen PKW und/oder die notwendige Infrastruktur in der Wohnumgebung (z.B. ÖV) fehlen, kann davon ausgegangen werden, dass sich in Summe sehr viele Frauen gerne freier und selbständiger bewegen würden, als sie dies tatsächlich tun.

In weiterer Folge werden die vier o.g. Maßnahmen einzeln analysiert.

- ***Meiden von Routen und Zielen:***

Sowohl bei den Betroffenen sowie bei den Nicht-Betroffenen gibt mehr als die Hälfte (64%; 49%) aller befragten Frauen an, gewisse Routen und Ziele abends oder in der Nacht zu meiden. Im Gegensatz dazu meiden nur 11% beider Gruppen gewisse Routen und Ziele *immer*, sprich tageszeitunabhängig. Hier gibt es somit keinen Unterschied zwischen Betroffenen und Nicht-Betroffenen. Das verstärkte Setzen von Maßnahmen abends/nachts lässt sich laut Flade (1999) dadurch erklären, dass das subjektive Sicherheitsempfinden nachts geringer ist als tagsüber. Das Ergebnis dieser Befragung bestätigt dies und zeigt, dass die gefühlte Notwendigkeit Maßnahmen zu setzen in der Dunkelheit steigt. Wie bereits in Kapitel 2.5.1 erläutert, geschehen mehr Kriminaltaten in schlecht ausgeleuchteten Bereichen (Schreuder, 2001).

Das Ergebnis lässt somit darauf schließen, dass Betroffene vor allem bei Dunkelheit eher die Notwendigkeit sehen, Maßnahmen zu ergreifen, was mit den bereits erlebten unangenehmen Situationen in Zusammenhang stehen kann.

Abb. 5.5-3 zeigt, welche Ziele und Routen von den Befragten gemieden werden. Diese Frage wurde offen gestellt, um die Frauen in ihren Antworten nicht einzuschränken.

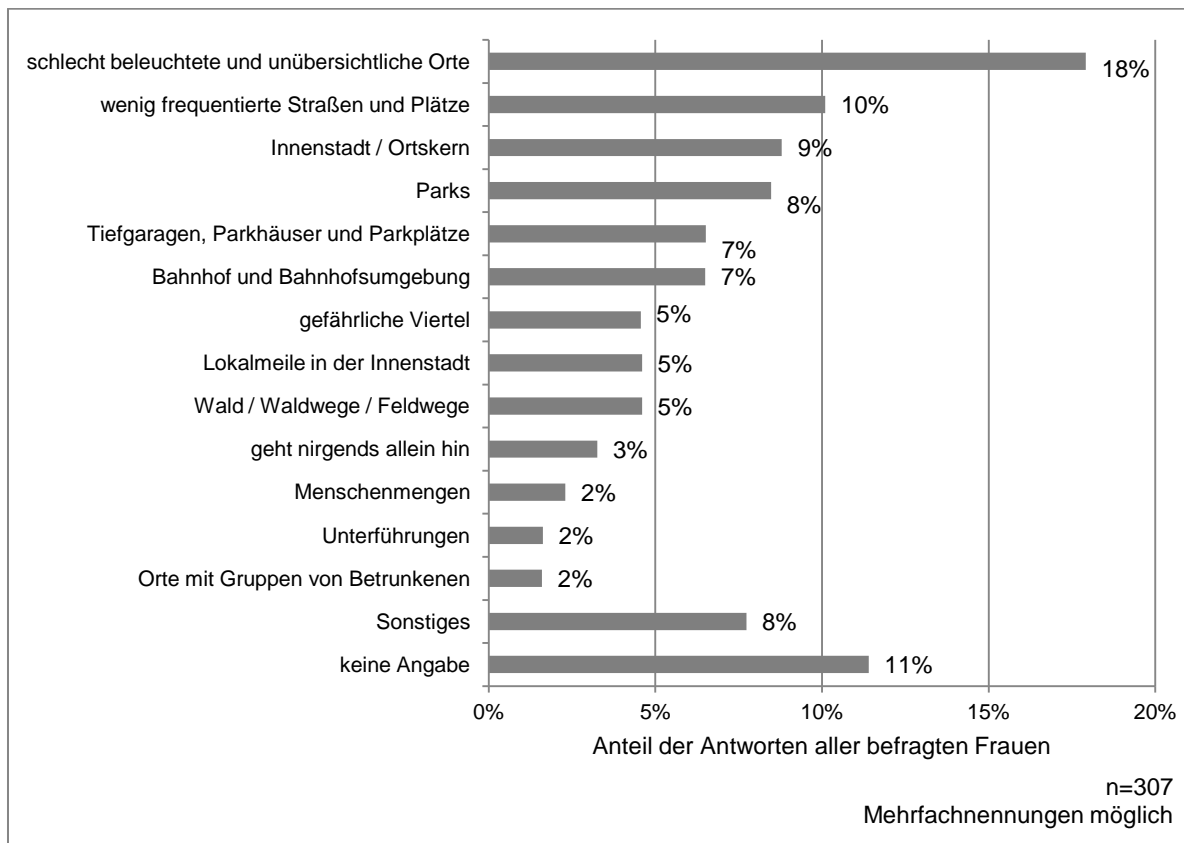


Abb. 5.5-3: Häufigkeitsverteilung der genannten Ziele, welche Frauen meiden. Mehrfachnennungen möglich. n=307 Nennungen

Die 307 Nennungen wurden von 222 befragten Frauen geäußert. Dies zeigt, dass viele Frauen mehr als einen Ort genannt haben, den sie ungerne aufsuchen. Je mehr Orte eine Frau aktiv meidet, desto stärker ist die mobilitätsbezogene Einschränkung dieser Person. Die mit Abstand am häufigsten genannte Antwort ist „schlecht beleuchtete und unübersichtliche Orte“. Die Antwort „Sonstiges“ ist mit 8% eine relativ große Kategorie, da es aufgrund der offenen Fragestellung viele unterschiedliche Nennungen gab, die sich nicht zusammenfassen ließen und deren grafische Darstellung hier zu unübersichtlich wäre. Sonstigen Nennungen waren unter anderem:

- *Hinterhöfe*
- *bekannte Drogenumschlagplätze*
- *die Innenstadt zu Stoßzeiten*
- *namentlich genannte nicht näher definierbare Orte*
- ...

- **Meiden von Verkehrsmitteln:**

Im Gegensatz zur Maßnahme *Meiden von Routen und Zielen* ergreifen viel weniger Frauen die Maßnahme *Meiden von Verkehrsmitteln*. Die Gruppen jener Frauen, die Verkehrsmittel immer meiden, und jener Frauen, die Verkehrsmittel nur abends/nachts meiden, ist bei den Betroffenen beide Male größer als bei den Nicht-Betroffenen. Vor allem Betroffene meiden Verkehrsmittel abends/nachts. Insgesamt benutzen jedoch 61% der Betroffenen sowie 84% der Nicht-Betroffenen weiterhin Verkehrsmittel. Daraus lässt sich schließen, dass es für Frauen leichter und mit weniger Aufwand verbunden ist, gewisse Orte/Wege zu meiden, als ganz auf gewisse Verkehrsmittel zu verzichten. Des Weiteren ist anzunehmen, dass Frauen zwar vorsichtig sind und deshalb bestimmte Orte gezielt meiden, sie aber nicht auf bestimmte Verkehrsmittel (ganz) verzichten wollen/können, da dies die Alltagsmobilität in weit höherem Maße einschränkt. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass Frauen bestimmte Ortstypen, die häufig gemieden werden, wie Parks, Bahnhöfe, etc. als gefährlicher einschätzen als ein Verkehrsmittel „als Ganzes“, da man mit allen genannten Verkehrsmitteln sowohl durch sichere als auch unsichere Gegenden fahren kann und somit meist kein Verkehrsmittel an sich ausgeschlossen wird. Jedoch haben in den Interviews viele Frauen angegeben, Präferenzen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zu haben und die attraktivste Variante des Verkehrsmittelangebotes zu wählen (z.B. *„Ich fahre viel lieber mit der Straßenbahn als mit der U-Bahn, wenn es sich einrichten lässt.“* *„Wenn ich nicht gerade zur Stoßzeit unterwegs bin, nehme ich lieber den eigenen PKW. Aber meiden tu ich den öffentlichen Verkehr nicht.“*)

Grüssinger (2013) hat in ihrer Befragung Betroffener erhoben, ob sich die Verkehrsmittelwahl vor und nach dem Erleben der unangenehmen Situation verändert hat. Nur selten wurden Verkehrsmittel nach dem Vorfall stärker gemieden als vorher, signifikante Unterschiede konnten nur bei Fahrten abends/nachts festgestellt werden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen dieser Arbeit.

Abb. 5.5-4 zeigt, welche Verkehrsmittel die befragten Frauen tageszeitenunabhängig meiden.

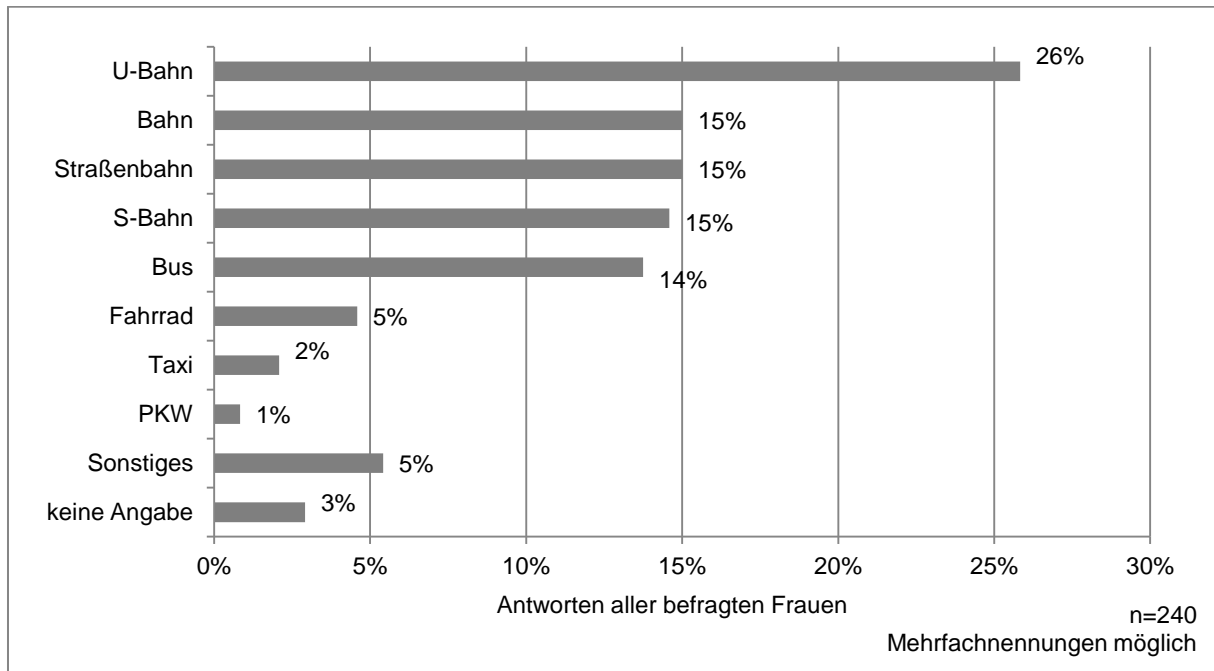


Abb. 5.5-4: Häufigkeitsverteilung der genannten Verkehrsmittel, welche Frauen meiden. Mehrfachnennungen möglich. n=240 Nennungen

Die meisten Frauen, die Verkehrsmittel meiden, haben mehr als ein Verkehrsmittel angegeben. In einigen Fällen wurde der ÖV als Ganzes gemieden. Von allen Verkehrsmitteln wird die U-Bahn mit 26% am häufigsten gemieden. Die Verkehrsmittel Bahn, S-Bahn, Bus und Straßenbahn wurden annähernd gleich oft genannt. Eher selten gemieden werden Taxi, Fahrrad und der eigene PKW. Auffallend ist, dass somit alle öffentlichen Verkehrsmittel weitaus stärker gemieden werden als Verkehrsmittel des Individualverkehrs. Dies erscheint logisch, da man hier weniger in Kontakt mit potenziellen Tätern kommt.

- **Bewaffnen:**

Die dritte Maßnahmen-Frage bezieht sich darauf, ob sich Frauen in irgendeiner Art und Weise „bewaffnen“, wenn sie unterwegs sind. Dabei legte sich das Hauptaugenmerk vor allem auf Gegenstände wie Pfeffersprays, Taschenalarmer oder Schlüsselbünde, die im Fall eines Übergriffs zur Verteidigung eingesetzt werden können. Ähnlich wie bei der Maßnahme *Meiden von Verkehrsmitteln*, haben 64% der Betroffenen und 85% der Nicht-Betroffenen angegeben, sich unterwegs **nicht** zu bewaffnen. Auffällig ist, dass der Anteil an Frauen, die sich „nur abends/nachts“ bewaffnen unter den Betroffenen viel größer ist (25%) als unter den Nicht-Betroffenen (5%). Unter den Frauen, die sich hingegen im Zuge ihrer Mobilität immer bewaffnen, ist der Anteil beider Gruppen annähernd gleich groß (10%; 12%). Dies lässt darauf schließen, dass sich Frauen unabhängig von einer erlebten unangenehmen Situation dazu entschließen zu bewaffnen, um sich unterwegs sicherer zu fühlen und diese „Bewaffnung“ immer, sprich auf allen Wegen mit sich führen, während hingegen Frauen, die sich nur abends/nachts bewaffnen, dies eher aus situationsbedingten Gründen (z.B. Angstgefühl wegen der herrschenden Dunkelheit) tun; diese Gruppe von Frauen ist unter Betroffenen größer als unter

Nicht-Betroffenen. Dies zeigt, dass das Erleben unangenehmer Situationen durchaus auf das Empfinden während dem Unterwegssein einwirkt und die Unsicherheit steigern kann.

Auch zu dieser Maßnahme wurden die Frauen gebeten anzugeben, womit sie sich bewaffnen, wenn sie unterwegs sind. An dieser Stelle war die offene Fragestellung besonders aufschlussreich, da die befragten Frauen eine breite Vielfalt an Gegenständen zur „Bewaffnung“ einsetzen (Abb. 5.5-5).

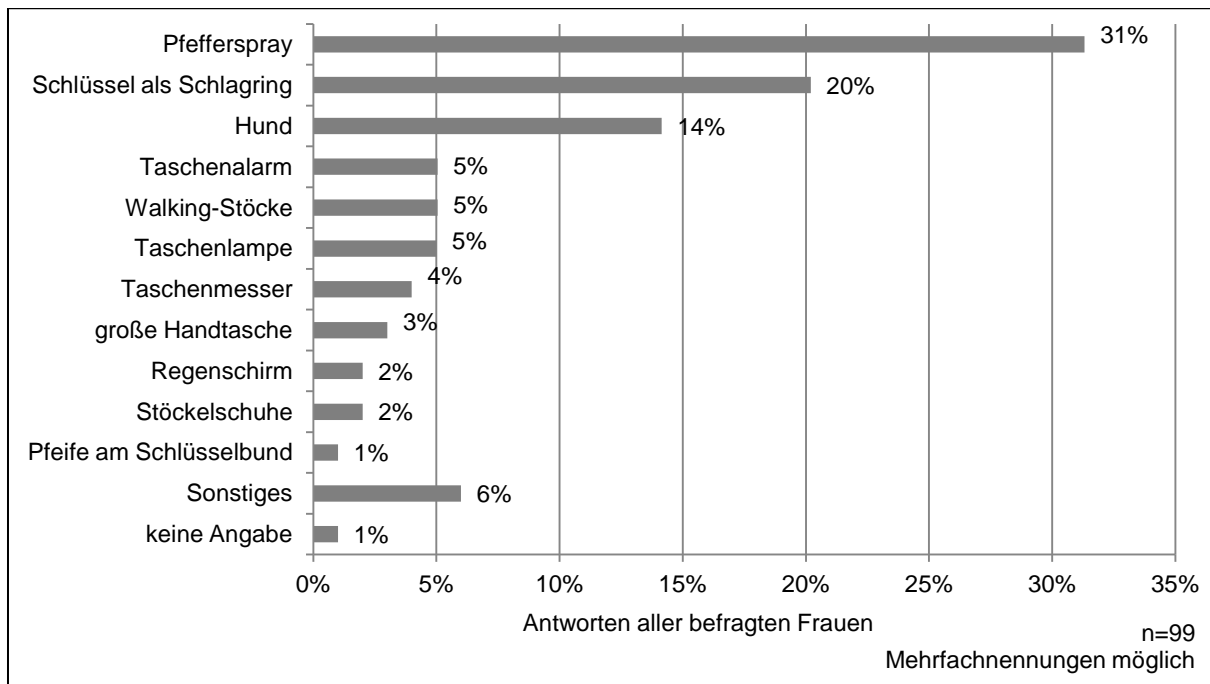


Abb. 5.5-5: Häufigkeitsverteilung der Nennung verschiedener „Waffen“, welche Frauen mitnehmen, wenn sie unterwegs sind. Mehrfachnennungen möglich. n=99 Nennungen

Am häufigsten wurde das „Pfefferspray“ als eingesteckte Waffe genannt. Einige weitere Frauen haben im Gespräch erwähnt, dass sie sich gerne eines zulegen würden, aber nicht genau wüssten, wie die rechtliche Lage bezüglich des Einsatzes in einer Notsituation genau aussieht. Weitere häufige Nennungen waren die „Schlüssel als Schlagring“ in die Hand genommen und der „Hund“, als Begleiter und gleichzeitig Beschützer. Die Antwortkategorie „Sonstiges“ umfasst 22% und beinhaltet weitere vielfältige Nennungen, die jedoch in so geringer Anzahl genannt wurden, dass eine grafische Auflistung zu unübersichtlich wäre. Folgende noch genannte „Waffen“ waren:

- Steine (wenn in der Natur unterwegs)
- Kabeldraht
- Taschenlampe
- Taschenmesser
- Haarspray

- **Sonstige Maßnahmen:**

74% der Betroffenen und 52% der Nicht-Betroffenen haben angegeben, weitere, nicht angesprochene Maßnahmen zu setzen, wenn sie unterwegs sind. Dies zeigt, dass auch hier Betroffene eher Maßnahmen setzen als Nicht-Betroffene.

Die möglichen sonstigen Maßnahmen wurden von den Frauen selbst beschrieben. Dadurch ergab sich eine breite Vielfalt an weiteren Maßnahmen (Abb. 5.5-6).

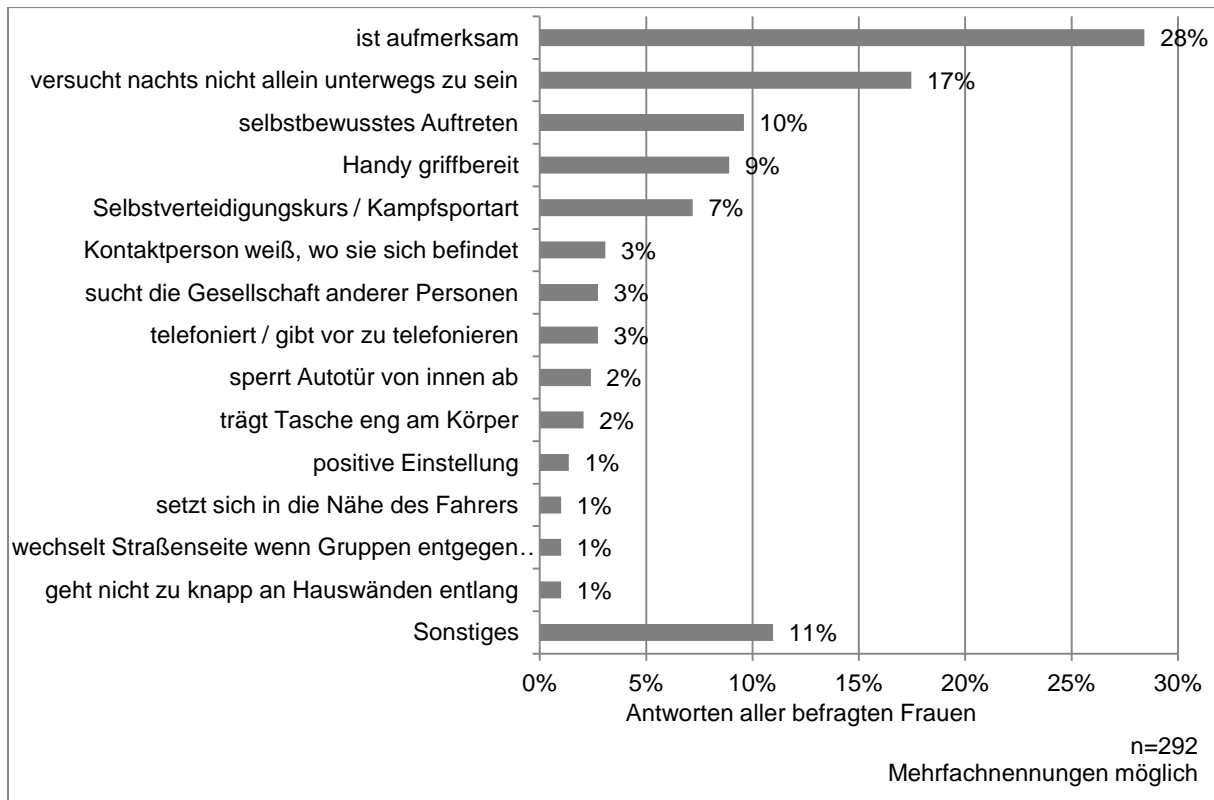


Abb. 5.5-6: Häufigkeitsverteilung verschiedener Nennungen an *sonstigen Maßnahmen*. Mehrfachnennungen möglich. n=292 Nennungen

Die häufigste genannte *sonstige Maßnahme* lautet: „ist aufmerksam“. Dies bedeutet, dass Frauen wachsamer sind, wenn sie alleine unterwegs sind oder in Situationen kommen, in der sie sich subjektiv unsicher fühlen. Die zweithäufigste genannte Maßnahme ist: „versucht abends/nachts nicht allein unterwegs zu sein“. Dies weist, wie bereits vorhergehende Ergebnisse darauf hin, dass sich Frauen vor allem in der Dunkelheit subjektiv unsicherer fühlen als bei Tageslicht. Mit 15% ist die Antwortkategorie „Sonstiges“ auch hier sehr stark ausgeprägt. Sonstige von den Frauen genannte Maßnahmen, die sie setzen und die nicht in der Abb. 5.5-7 vorkommen, sind unter anderem

- *nimmt wenig Geld/keine Bankomatkarte mit*
- *dreht die Musik am i-pod ab, wenn sie allein unterwegs ist*
- *betet*
- *kleidet sich in der U6 weniger aufreizend*

- *meidet Augenkontakt zu anderen Personen*
- *kleidet sich abends hell*
- *parkt in der Tiefgarage in der Nähe von Ausgängen*
- *lauscht*
- *ignoriert auffällige Leute*
- ...

In weiterer Folge wird analysiert, wie viele der vier abgefragten Maßnahmen (Abb. 5.5-2) die Befragten in ihrer Mobilität setzen (Abb. 5.5-7).

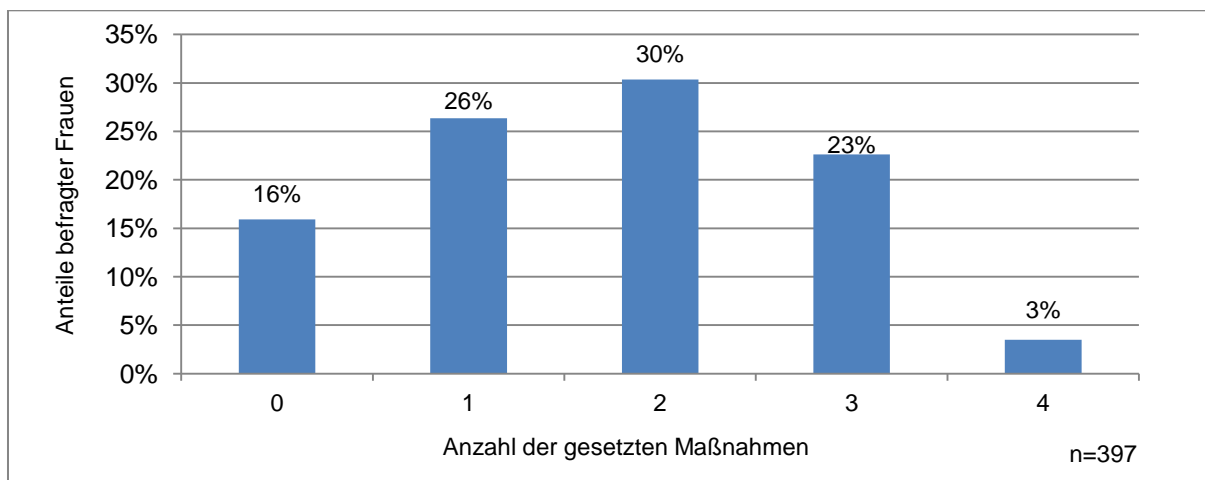


Abb. 5.5-7: Anzahl der Maßnahmen, welche die befragten Frauen setzen. n=397 Personen

Das Setzen von zwei der vier genannten Maßnahmen kommt unter den Befragten mit 30% am häufigsten vor. Nur 3% der Frauen setzen alle vier der vorgegebenen Maßnahmen. Es ist jedoch kein Trend erkennbar, wonach Frauen, die generell zu Maßnahmen tendieren, entweder immer nur eine Maßnahme setzen oder sehr viele. Es scheint hier kein einheitliches Verhaltensmuster zu geben.

5.5.2 Zusammenhang Schweregrad – Bereitschaft Maßnahmen zu ergreifen

In weiterer Folge soll der Zusammenhang zwischen dem Schweregrad der erlebten unangenehmen Situation(en) der Betroffenen und ihrer Bereitschaft, Maßnahmen zu setzen, analysiert werden. Es ist anzunehmen, dass je schlimmer eine Situation für die Betroffenen war, sprich je höher der Schweregrad der Situation ist, desto eher ergreifen die Frauen eine oder mehrere Maßnahmen, wenn sie unterwegs sind.

Abb. 5.5-8 zeigt den Anteil der betroffenen Frauen, die Maßnahmen ergreifen und den Anteil der Frauen, die keine Maßnahmen ergreifen je nach erlebter Situation bzw. Schweregrad. Es ist ersichtlich, dass von den Betroffenen, die Situationen mit dem Schweregrad 5 erlebt haben, ausnahmslos alle Frauen irgendeine der abgefragten Maßnahmen setzen.

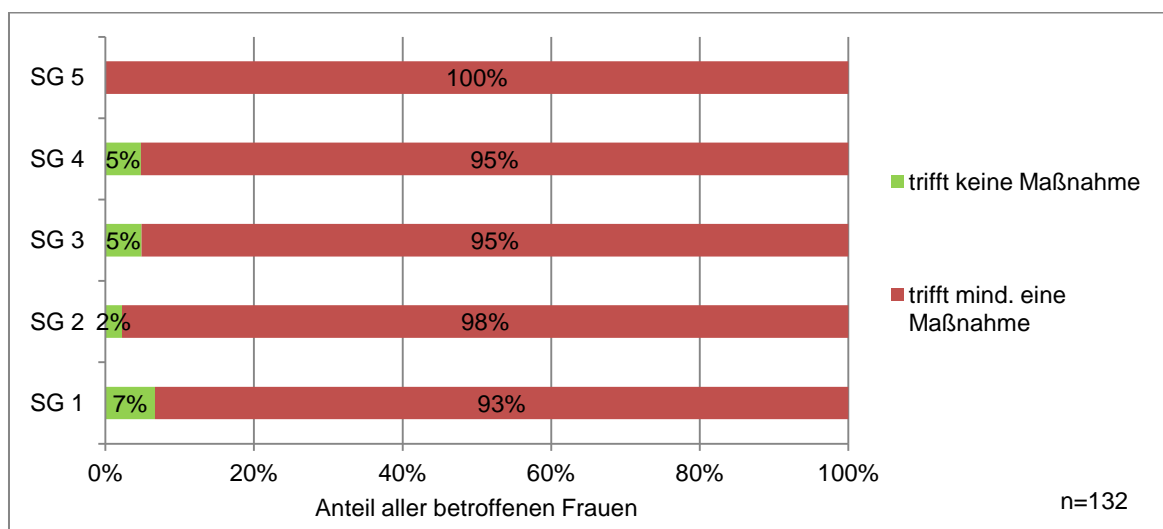


Abb. 5.5-8: Anteil der Frauen, die mindestens eine Maßnahme treffen, in Abhängigkeit des Schweregrades ihrer schlimmsten erlebten Situation. n=132 Personen

Die Berechnung des Korrelationskoeffizienten ergibt jedoch, dass kein Zusammenhang nachweisbar ist (Tab. 5.5-2).

Tab. 5.5-2: Korrelation zwischen den Merkmalen „höchster erlebter Schweregrad der Betroffenen“ und „Setzen mindestens einer Maßnahme“.

		höchster SG aus Sit 1 und Sit 2	Maßnahmen_Mindestens einer Maßnahme zugestimmt
höchster SG aus Sit 1 und Sit 2	Korrelation nach Pearson	1	,027
	Signifikanz (2-seitig)		,754
	N	134	134
Maßnahmen_Mindestens einer Maßnahme zugestimmt	Korrelation nach Pearson	,027	1
	Signifikanz (2-seitig)	,754	
	N	134	139

Die dargestellten Ergebnisse lassen darauf schließen, dass der Schweregrad der erlebten unangenehmen Situationen keinen Einfluss auf das mobilitätsbezogene Vermeidungsverhalten von Frauen nimmt, da Betroffene mit höherem Schweregrad nicht eher zu Maßnahmen greifen als Nicht-Betroffene. Dies bedeutet, dass bereits weniger schwerwiegende Ereignisse zu einem vermehrten Setzen von Maßnahmen führen können.

Des Weiteren wird analysiert, ob die Betroffenen die von ihnen genannten Maßnahmen aufgrund der erlebten Situation(en) treffen oder nicht, in Abhängigkeit der jeweiligen SG-Kategorien (Abb. 5.5-9).

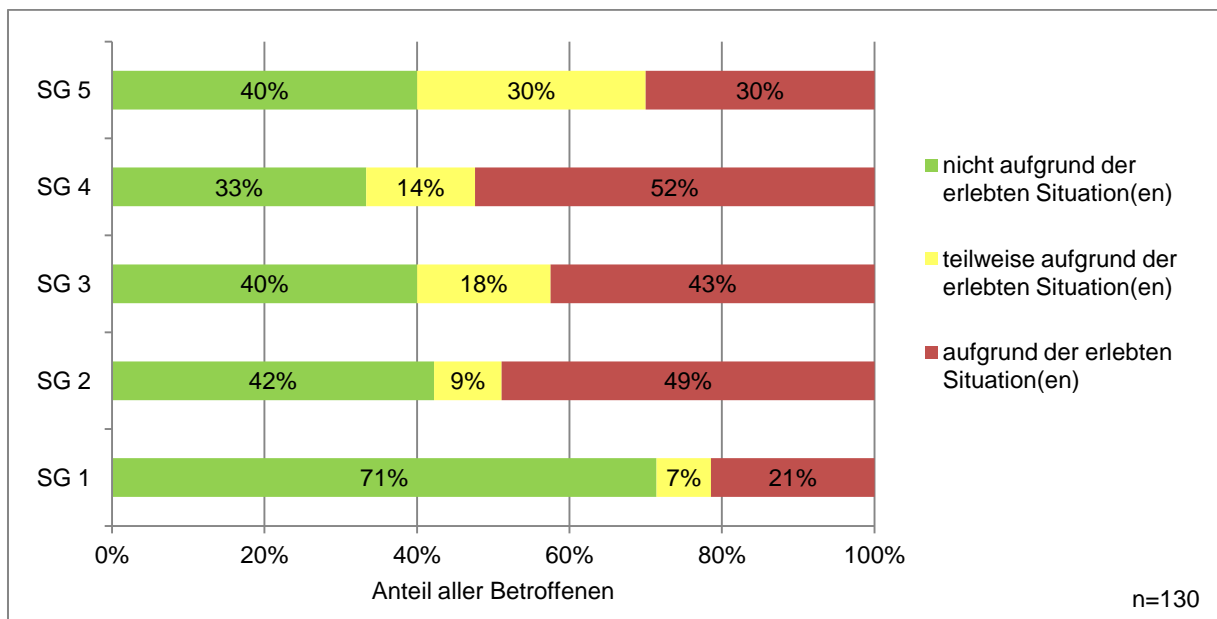


Abb. 5.5-9: Häufigkeitsverteilung der Betroffenen, welche mindestens eine Maßnahme setzen, nach erlebten Schweregraden. n=130 Personen

Betroffene, die eine Situation mit dem Schweregrad 1 erlebt haben, treffen die genannten Maßnahmen zu 71% nicht aufgrund der erlebten Situation. Bei den Betroffenen mit erlebten Schweregrad-Kategorien 2-5 lassen sich keine erkennlichen Unterschiede ausmachen. Auch die Berechnung des Korrelationskoeffizienten ergibt keinen Zusammenhang zwischen den Merkmalen.

Abschließend wird geprüft, ob es einen Zusammenhang zwischen dem Schweregrad der erlebten Situation(en) und der Anzahl an gesetzten Maßnahmen (Abb. 5.5-7) gibt (Tab. 5.5-3).

Tab. 5.5-3: Korrelation zwischen den Merkmalen „höchster erlebter Schweregrad der Betroffenen“ und „Anzahl der gesetzten Maßnahmen“.

		höchster SG aus Sit 1 und Sit 2	Wie vielen Maßnahmen zugestimmt?
höchster SG aus Sit 1 und Sit 2	Korrelation nach Pearson	1	-,104
	Signifikanz (2-seitig)		,233
	N	134	134
Wie vielen Maßnahmen zugestimmt?	Korrelation nach Pearson	-,104	1
	Signifikanz (2-seitig)	,233	
	N	134	139

Die Berechnung des Korrelationskoeffizienten zeigt, dass es auch hier keinen Zusammenhang gibt. Frauen, die Situationen mit einem höheren Schweregrad erlebt haben, setzen nicht mehr Maßnahmen als andere Frauen.

5.5.3 Wenn Frauen ihre Mobilität anders gestalten könnten...

Dieses Unterkapitel widmet sich der Frage, ob es Frauen gibt, die gerne etwas an ihrer Mobilität ändern würden, aber beispielsweise als *captive riders* auf bestimmte Verkehrsmittel (z.B. öffentliche Verkehrsmittel, da kein Besitz eines PKWs) angewiesen sind. Um dies herauszufinden, wurden die Frauen gefragt, ob sie gerne etwas an ihrer Mobilität ändern würden, das ihnen gegenwärtig jedoch nicht möglich ist, sprich ob sie mobilitätsbezogene Maßnahmen setzen würden, wenn sie könnten. Abb. 5.5-10 zeigt die Verteilung zwischen den Antworten der befragten Frauen.

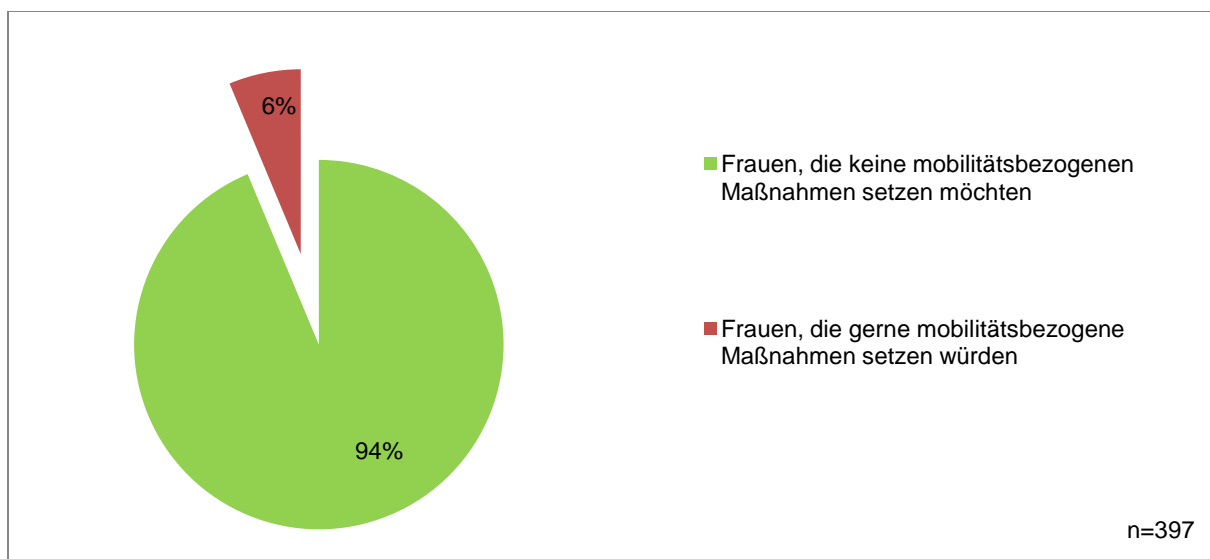


Abb. 5.5-10: Änderungswünsche von Frauen in ihrer Mobilität. n=397 Personen

Die Grafik zeigt deutlich, dass ein Großteil der befragten Frauen keine Mobilitätsänderungen setzen möchte. Daraus kann geschlossen werden, dass die Frauen in der Lage sind, dort mobilitätsbezogene Maßnahmen zu setzen, wo immer sie sie als notwendig empfinden, und nur ein kleiner Teil der Befragten von 6% (n=25) gerne Dinge ändern würde, wenn sie unterwegs sind. Dies bedeutet, dass diese Frauen gerne Maßnahmen setzen würden, dies aber aus unterschiedlichen Gründen nicht können und somit unzufrieden mit ihrer Mobilitätssituation in Bezug auf ihr Sicherheitsempfinden sind.

Konkret wurden folgende nicht umsetzbare Änderungswünsche am häufigsten genannt:

- *Meiden der U-Bahn*
- *Meiden der U6 im Speziellen*
- *Meiden der 5er-Linie in Wien*
- *Meiden von Fußwegen abends und in der Nacht*
- *Meiden von Parks, die auf alltäglichen Wegen liegen*
- *Meiden des Pratersterns, Wien*
- *Meiden von Bahnhöfen und der Bahnhofsumgebung*
- *Meiden von Geschäften, vor denen aggressiv gebettelt wird*

6 Diskussion der Ergebnisse mit ExpertInnen

Im Anschluss an die Auswertung und Analyse der Telefoninterviews wurden ausgewählte Ergebnisse einigen ExpertInnen auf dem Gebiet „Sicherheit in der Mobilität“ präsentiert und anschließend diskutiert. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Diskussion werden in diesem Kapitel zusammengefasst.

Die Mitarbeiterin von walk-space.at und selbst Leiterin von Selbstverteidigungskursen betont besonders die Wichtigkeit, mit der sich Frauen aktiv wehren *wollen* müssen. Nicht zu unterschätzen sei auch das eigene Bauchgefühl, welches sehr oft auf potenziell gefährliche Situationen hinweist, weil das Unterbewusstsein Dinge wahrnehmen kann, die man aktiv oftmals übersehen würde.

Eine Vertreterin der Wiener Linien weist darauf hin, dass bei Sanierungen oder Neubauten von Stationen der Fokus auf eine bessere Einsehbarkeit und bessere Beleuchtung gelegt wird. Des Weiteren empfiehlt sie den Fahrgästen von den Notrufeinrichtungen der Wiener Linien Gebrauch zu machen, sollte es in Verkehrsmitteln oder an Haltestellen zu Zwischenfällen kommen. Am besten wäre es, sich von vorneherein in die Nähe der Notrufsäulen zu stellen oder zu setzen. Ein weiterer Mitarbeiter der Wiener Linien erklärte, dass es sich bei den in den Medien publizierten Vergewaltigungen in der U6 um Vorfälle handelte, die in ihrer Schwere bisher einzigartig waren.

Die Vertreterin des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nennt den Matzleinsdorferplatz, Meidling und die S-Bahn-Stationen der S45 in Wien als Orte, die häufig in Untersuchungen von Frauen als negative Beispiele genannt werden, da sie teilweise sehr heruntergekommen, schlecht beleuchtet und sehr verwinkelt und somit schwer einsehbar sind. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der vorliegenden Telefonbefragung, in der Frauen am häufigsten angegeben haben, schlecht beleuchtete und unübersichtliche Orte zu meiden.

Der Vertreter des Umweltbundesamtes war erfreut über die wenigen Vorfälle, die vorgefallen sind, als Frauen mit dem Fahrrad unterwegs waren. Die Diskussionsteilnehmer waren sich einig, dass es schwerer ist, auf einem Fahrrad überfallen zu werden, da man schnell unterwegs ist und recht gut ausweichen kann, wenn sich einem jemand in den Weg stellt. Des Weiteren ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden aus den o.g. Gründen beim Radfahren höher als wenn man zu Fuß unterwegs ist. Dieser Aspekt könnte zur Stärkung der Attraktivität des Radfahrens genutzt werden.

Zwar wird Österreich von allen ExpertInnen als ein sehr sicheres Land im internationalen Vergleich angesehen, trotzdem ist die Belästigung von Frauen ein Thema, dem in der Planung und in der Öffentlichkeit Aufmerksamkeit entgegengebracht werden muss. Frauen dürften sich auf keinen Fall in ihrer Mobilität einschränken lassen.

7 Schlussfolgerung und Interpretation

Ziel der vorliegenden Masterarbeit war es zu untersuchen, in welchem Ausmaß Frauen in Österreich im Zuge ihrer Alltagsmobilität belästigt und dadurch negativ in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst werden. Dazu wurden 402 telefonische Interviews mit per Zufall ausgewählten Frauen aus ganz Österreich durchgeführt.

Bestehende Forschungen zur subjektiven und objektiven Sicherheit in Österreich und im Speziellen für Wien zeigen, dass die Sicherheit in Österreich im Vergleich zu anderen Ländern hoch ist und auch von der Bevölkerung als hoch eingeschätzt wird (Hanak et al., 2004 und Kirchner, 2009). Somit ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden als gut zu bewerten. Trotzdem gibt es Orte, an denen sich Personen subjektiv unsicher fühlen oder Tageszeiten, an denen gewisse Routen gemieden werden. Hierbei ist zwischen Angstorten und *hot spots* zu unterscheiden. Angstorte sind Orte, an denen sich Menschen subjektiv unsicher fühlen. *Hot spots* sind hingegen Orte, an denen sich tatsächlich bereits Kriminaltaten zugetragen haben (Flade und Rölle, 2004). Angstorte und *hot spots* decken sich nicht immer, dies bedeutet, dass es nicht unbedingt einen Zusammenhang zwischen Kriminalitätsfurcht und tatsächlicher Bedrohung gibt. Oftmals werden Routen oder Verkehrsmittel als gefährlicher eingeschätzt als sie sind und umgekehrt. Somit müssen Maßnahmen, die von der Exekutive, von Verkehrsbetrieben oder Gemeinden gesetzt werden, auch wirklich das Unsicherheitsgefühl der Frauen beseitigen, sprich die Maßnahmen müssen bei den Personen die unterwegs sind, auch tatsächlich „ankommen“ (Miko und Kugler, 2011).

Trotz der objektiv hohen Sicherheitslage in Österreich gibt es Handlungsbedarf, um die Häufigkeit unangenehmer Situationen zu verringern. Die Ergebnisse dieser Untersuchung haben gezeigt, dass das Problem der Belästigung von Frauen im Zuge ihrer Alltagsmobilität definitiv besteht. Gerade „harmlose“ sexuelle Belästigungen (Anwesenheit von Exhibitionisten oder öffentlich masturbierenden Personen, man wird unangenehm angesprochen oder angepöbelt etc.) stellen den Großteil der negativen Situationen in der Mobilität der Frauen dar. Diese werden jedoch, weil sie meist als unangenehm aber harmlos angesehen werden, selten gemeldet und scheinen somit in der Sicherheitsstatistik nicht auf. Ein Drittel aller in den Interviews der vorliegenden Arbeit Befragten wurde bereits mindestens einmal im Zuge ihrer Alltagsmobilität belästigt. Berücksichtigt werden muss, dass die Befragung in ganz Österreich stattgefunden hat und viele der befragten Frauen aus ländlichen Gebieten kommen, in denen sich die Mobilität hauptsächlich auf den eigenen PKW beschränkt. Zusätzlich handelt es sich bei diesen Regionen um Gebiete mit wenigen EinwohnerInnen, womit die Gefahr in unangenehme Situationen zu geraten von Grund auf niedriger ist.

Um die Ergebnisse dieser Arbeit zusammenzufassen, werden in weiterer Folge die in der Einleitung formulierten Hypothesen beantwortet:

(1) Jede Frau erlebt im Zuge ihrer Alltagsmobilität unangenehme Situationen.

Diese Hypothese konnte nicht bestätigt werden, jedoch wurde bereits ein Drittel der befragten Frauen mindestens einmal in ihrem Leben belästigt. Die meisten der Betroffenen erlebten bisher zwischen einer und fünf unangenehme Situationen, an die sie sich aktiv erinnern können.

(2) Das Alter der Frauen hat keinen Einfluss auf das Viktimisierungsrisiko.

Diese Hypothese konnte bestätigt werden. Frauen aller Altersklassen haben Belästigungen geschildert, die im letzten Jahr vorgefallen sind. Besonders häufig erleben Frauen unter 30 Jahren unangenehme Situationen im Zuge ihrer Alltagsmobilität.

(3) Die Anzahl der erlebten unangenehmen Situationen steigt mit dem Alter an.

Diese Hypothese kann abgelehnt werden. Ältere Frauen hatten nicht immer mehr unangenehme Situationen erlebt als jüngere. Über längere Zeiträume bleiben den Personen meist nur einschneidende, bedrohliche Erlebnisse in Erinnerung. Unangenehme Situationen mit einem niedrigen Schweregrad sind oft nur aus der jüngeren Vergangenheit präsent. Junge Frauen erleben öfter unangenehme Situationen als ältere und können darum meist mehr Situationen nennen, da sie noch nicht lange zurückliegen.

(4) Belästigungen in der Mobilität treten häufig auf; schwere Übergriffe hingegen eher selten.

Diese Hypothese hat sich bestätigt. Die meisten erhobenen unangenehmen Situationen weisen einen Schweregrad 2 auf. „Nur“ 4% der Vorfälle fallen in die höchste Schweregrad-Kategorie 5.

(5) Unangenehme Situationen geschehen in allen Verkehrsmitteln sowie wenn Frauen zu Fuß unterwegs sind.

Diese Hypothese konnte bestätigt werden. Zwar gibt es Unterschiede in der Häufigkeit des Auftretens unangenehmer Situationen zwischen den Verkehrsmitteln, es wurden jedoch alle Verkehrsmittel der Alltagsmobilität in der Befragung genannt. Einzig das Flugzeug und das Schiff wurden nie erwähnt, wobei es sich hier um Verkehrsmittel handelt, die nicht so häufig Teil der Alltagsmobilität sind. Die meisten unangenehmen Situationen ereigneten sich, während die Frauen zu Fuß unterwegs waren, gefolgt von öffentlichen Verkehrsmitteln wie U-Bahn, S-Bahn, Bahn, Bus und Straßenbahn. Situationen mit dem Schweregrad 5 ereigneten sich zu Fuß, in der Bahn, in einer U-Bahn/S-Bahnstation und im eigenen PKW der Frau.

- (6) Unangenehme Situationen geschehen häufiger im Haltestellenbereich als im Verkehrsmittel.

Diese Hypothese hat sich nicht bestätigt. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist im Haltestellenbereich geringer (Rölle, 2004), es geschehen jedoch mehr unangenehme Situationen im jeweiligen Verkehrsmittel. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der Befragung von Grüssinger (2013).

- (7) Um Belästigungen zu entgehen, ändern Frauen ihr Mobilitätsverhalten, indem sie Änderungen in der Verkehrsmittel-, der Routen- und Zielwahl vornehmen.

Dies konnte anhand der Antworten der Befragten eindeutig bestätigt werden. 65% der Frauen meiden gewisse Routen oder Ziele und 24% meiden gewisse Verkehrsmittel, die meisten vor allem abends oder nachts. Dies weist darauf hin, dass vor allem in der Dunkelheit von den Frauen aus Sicherheitsgründen Änderungen in der Mobilität vorgenommen werden, um nicht in unangenehme Situationen zu geraten.

- (8) Frauen, die bereits unangenehme Situationen erlebt haben, setzen mehr Maßnahmen im Zuge ihrer Mobilität als Frauen, die noch keine unangenehmen Situationen erlebt haben.

Diese Hypothese konnte bestätigt werden. 96% der Betroffenen setzen irgendeine Maßnahme im Zuge ihrer Alltagsmobilität; von den Nicht-Betroffenen sind dies nur 78%. Doch auch dieser Anteil ist sehr hoch. Dies deutet darauf hin, dass Frauen auch unabhängig von bereits erlebten unangenehmen Situationen Maßnahmen setzen bzw. nicht unbedarft im Alltag unterwegs sind. Die Kriminalitätsfurcht kann durch Erlebnisse Bekannter oder durch mediale Berichterstattung ausgelöst oder gefördert werden (Bornewasser und Köhn, 2012). Auch viele der Befragten dieser Untersuchung haben im Gespräch angegeben, dass ihnen die mediale Berichterstattung oder Erzählungen Bekannter Angst machen und sie sich daraufhin vorsichtiger verhalten, wenn sie unterwegs sind.

- (9) Der Schweregrad der erlebten Situationen hat Auswirkungen auf die Tendenz in der Mobilität Maßnahmen zu setzen.

Diese Hypothese hat sich nicht bewahrheitet. Frauen, die eine unangenehme Situation mit einem höheren Schweregrad erlebt haben, ergreifen nicht mehr Maßnahmen, als Frauen, die weniger schwerwiegende Vorfälle erlebt haben. Einzig Betroffene, die eine Situation mit dem Schweregrad 5 erlebt haben, setzen ausnahmslos irgendeine Maßnahme im Zuge der Alltagsmobilität.

Da Betroffene mehr Maßnahmen im Zuge ihrer Mobilität ergreifen als Nicht-Betroffene (siehe Hypothese 8), kann jedoch daraus geschlossen werden, dass bereits das Erleben „harmloser“ Belästigungen Frauen dahingehend beeinflussen kann, dass die vier abgefragten Maßnahmen vermehrt gesetzt werden.

Die Maßnahme *Meiden von Routen/Zielen* wird jedoch auch von Nicht-Betroffenen sehr häufig gesetzt, was darauf hindeutet, dass das Nicht-Aufsuchen gewisser Orte oder das Nicht-Zurücklegen gewisser Routen eine Art Vorsichtsmaßnahme ist, die

viele Frauen auch ohne erlebte unangenehme Situationen ergreifen, um etwaigen Belästigungen vorzubeugen. Es zeigt auch, dass Vermeidungsverhalten immer noch eine gängige Reaktion von Frauen auf subjektive Unsicherheit ist. Verkehrsmittel werden seltener gemieden, hauptsächlich von Betroffenen und dies meist nur abends oder nachts.

60% der Befragten setzen *sonstige Maßnahmen*, wie aufmerksam unterwegs zu sein, selbstbewusst aufzutreten, das Handy griffbereit zu haben oder vorab Selbstverteidigungskurse zu besuchen. Dies zeigt, dass ein Großteil der Frauen neben passiven Vermeidungsstrategien auch aktiv Maßnahmen setzt, um sich in ihrer Mobilität nicht einschränken zu lassen. Rund 20 % der Frauen *bewaffnen* sich, wenn sie unterwegs sind, was ebenso als aktive Maßnahme angesehen werden kann.

Für zukünftige Forschungen wäre es interessant, die Erhebung auf eine Stadt (z.B. Wien) zu beschränken, um die Ergebnisse besser miteinander vergleichen zu können. Des Weiteren wäre es sinnvoll, das Mobilitätsverhalten von Frauen zusätzlich zu erheben, um abschätzen zu können, in wie weit eine größere Mobilität mit mehr erlebten Vorfällen zusammenhängt. Es könnten auch Wege erhoben werden, die von Personen bewusst nicht zurückgelegt wurden und die Gründe hierfür.

Da Frauen häufig mit Vermeidungsverhalten auf Unsicherheitsgefühle im öffentlichen Raum reagieren, sollte der Fokus in der Öffentlichkeit vermehrt auf eine Vergrößerung des Aktionsraumes der Frauen gelegt werden. So muss die subjektive Sicherheit von Frauen erhöht werden, indem man ihnen Wissen über die tatsächliche Sicherheitslage ihres Wohngebietes und Arbeitsplatzes vermittelt und ihnen nahebringt, was sie in einem Ernstfall tun können oder wie sie in einer Notsituation am besten reagieren können (z.B. Selbstverteidigungskurs). Des Weiteren sollten sie dazu aufgefordert werden, sich aktiv wo immer möglich an der Beseitigung von Angstorten zu beteiligen, anstelle sie zu meiden. Von Seiten der Exekutive oder der Verkehrsbetriebe müssen sexuelle Belästigungen im öffentlichen Raum oder in öffentlichen Verkehrsmitteln strenger geahndet werden. Die Betroffenen dürfen keine Angst davor haben, bei einer Anzeige nicht ernst genommen zu werden. Solche Belästigungen dürfen von Aufsichtspersonen und Fahrgästen nicht als „normal“ angesehen werden. Unangenehme Situationen versucht man zu entgehen. Auch wenn sich die meisten Frauen aufgrund der guten Sicherheitslage in Österreich unterwegs nicht ängstigen, so wissen sie, oftmals unbewusst, dass es durchaus möglich ist, auf irgendeine Art und Weise belästigt zu werden. Solange unangenehme Situationen in der Alltagsmobilität zum Alltag gehören, werden Frauen Ziele und Verkehrsmittel meiden.

8 Literaturverzeichnis

- Appleton, J. (1996) *The experience of landscape*. Wiley, Chichester.
- Axthelm, C. (2005) *Kriminalität im Schienenverkehr in Ballungsräumen*. Schriftenreihe des Instituts für Verkehr, Fachgebiet Bahnsysteme und Bahntechnik der Technischen Universität Darmstadt, Darmstadt, http://www.verkehr.tu-darmstadt.de/media/verkehr/bs/schriftenreihe_bs/b6.pdf (letzter Zugriff: 23.03.2014)
- Berger, F. und A. Schuchhardt (2014) *Heimwegtelefon*, Berlin, <http://www.heimwegtelefon.de/wir-testen-ganz-deutschland/> (letzter Zugriff: 17.03.2014)
- Beyer, E. (2009) *U-Bahnarchiv*. Berlin, <http://ubahnarchiv.startbilder.de/name/einzelbild/number/67003/kategorie/u-bahn-berlin~linienfahrzeuge~grosprofil-typ-ab-5000.html> (letzter Zugriff: 20.03.2014)
- Blohm, M. (2013) *Ausschöpfungsquoten und Stichprobenqualität – Erkenntnisse aus dem ALLBUS*. Methoden der empirischen Sozialforschung, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, http://ratswd.de/dl/ver/docs_haushalt13/Blohm_haushaltsstatistiken13.pdf (letzter Zugriff: 27.03.2014)
- Bornewasser, M. und A. Köhn (2012) *Subjektives Sicherheitsempfinden in der Stadt*. Frevel, B. (Hrsg.) Kooperative Sicherheitspolitik in der Stadt (KoSiPol), Working Paper Nr. 9, Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Münster, http://miami.uni-muenster.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-6403/wp9_Koehn_2012.pdf (letzter Zugriff: 21.03.2014)
- Bösebeck, U. (2001) *Stadtluft macht frei - und unsicher. Innere Sicherheit, Randgruppen und Stadtentwicklung*. Zusammenfassung der Publikation: Bösebeck, U (2001) Stadtluft macht frei - und unsicher. Beiträge der Stadtplanungsprofession für mehr Sicherheit in der Innenstadt. Arbeitsberichte des Fachbereichs Stadtplanung, Landschaftsplanung, Heft 146, Kassel, <http://www.uni-kassel.de/fb6/person/glasauer/sicherheit/BoesebeckStadtluft.pdf> (letzter Zugriff: 24.03.2014)
- Bundeskriminalamt (2013) „Sicherheit in Österreich: Kriminalitätsentwicklung und Maßnahmenpakete 2013“. Pressegespräch, Wien, Februar 2013, http://www.bmi.gv.at/cms/BK/presse/files/522013_KrimEntwicklung.pdf (letzter Zugriff: 17.03.2014)
- British Transport Police (2013) *Project Guardian*, London, http://www.btp.police.uk/advice_and_information/how_we_tackle_crime/project_guardian.aspx, (letzter Zugriff: 13.03.2014)
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2011) *Wissenschaft(f)t Sicherheit*. Fachtagung KIRAS Sicherheitsforschung 2011, Tagungsband, Wien, Jänner 2011 https://www.bmvit.gv.at/innovation/downloads/tagungsband_kiras.pdf (letzter Zugriff: 23.03.2014)

- Deutschländer-Bauer, B. (2008) *Über Macht – ein vielfältiges Phänomen*. In: Feministisches Kollektiv (Hrsg.) *Street Harassment. Machtprozesse und Raumproduktion*. S. 14-36, mandelbaum verlag, Wien.
- Dirnbacher (2013) *Drehungen*. In: Kratz, K. und L. N. Trallori (Hrsg.) *Liebe, Macht und Abenteuer. Zur Geschichte der neuen Frauenbewegung in Wien*. S. 178-179, Promedia Druck- und Verlagsgesellschaft m.b.H., Wien.
- Dost, M. (2003) *Kriminalitätsfurcht und subjektives Sicherheitsempfinden - einleitende Erkenntnisse (1)*. Berliner Forum für Gewaltprävention, Nr. 12, Berlin, http://www.berlin.de/imperia/md/content/lb-lkbgg/praevention/opfervongewaltundkriminalitaet/kriminalitaetsfurcht/bfg_12_2003_07_dost.pdf?start&ts=1193740528&file=bfg_12_2003_07_dost.pdf (letzter Zugriff: 05.11.2013)
- European Commission (2004) *Insecurities in European Cities. Crime-Related Fears Within the Context of New Anxieties and Community-Based Crime Prevention*. EU Research in Social Sciences and Humanities, Final Report, Brüssel, http://ec.europa.eu/research/social-sciences/pdf/insec-final-report_en.pdf (letzter Zugriff: 24.03.2014)
- Flade, A. (1994) *Mobilitätsverhalten, Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltspsychologischer Sicht*. BELTZ Psychologie Verlags Union, Weinheim.
- Flade, A. (1999) *Zu den Ursachen des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens von Männern und Frauen*. In: Maria Limbourg, (Hrsg.) *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft*. S. 137-151, Leske+Budrich, Opladen.
- Flade, A. und D. Rölle (2004) *Theorien und Modelle zur Erklärung von Unsicherheitsgefühlen im öffentlichen Raum*. Schriftenreihe SuSi-PLUS Baustein 2, Band 2, Darmstadt, <http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band2theorien.pdf> (letzter Zugriff: 06.11.2013)
- Forschungsverbundvorhaben SuSi-PLUS (2005) *Subjektives Sicherheitsempfinden im Personennahverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen*. Schriftenreihe SuSi-Plus, Band 7, Auszug aus dem Abschlussbericht: Zusammenfassung und wichtigste Ergebnisse, Darmstadt, <http://www.susi-team.de/images/stories/Downloads/band7summary.pdf> (letzter Zugriff: 21.03.2014)
- Forster, M. (2011) *iObserve und iObserve NG. Intelligente Videoüberwachung der nächsten Generation*. In: Wissenschaft(f)t Sicherheit. Fachtagung KIRAS Sicherheitsforschung 2011, Tagungsband, S. 43-49, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, Jänner 2011, https://www.bmvit.gv.at/innovation/downloads/tagungsband_kiras.pdf (letzter Zugriff: 23.03.2014)
- Frevel, B (1999) *Kriminalität, Gefährdung der Inneren Sicherheit?* Leske + Budrich, Opladen.
- Gabriel, U. und W. Greve (2003) *Psychology of fear of crime, Conceptual and methodological perspectives*. British Journal of Criminology 43/3, S. 600-614, the Centre for Crime and Justice Studies (ISTD), <http://www.researchgate.net> (letzter Zugriff: 23.03.2014)

- Gardner, C. B. (1990) *Safe Conduct. Women, Crime and Self in Public Places*. In: Renzetti, C. M und R. Kennedy Bergen (Hrsg.) *Violence against women*. 2005, S. 55-76, Rowman & Littlefield Publishers Inc., Maryland.
- Grüssinger, M. (2013) *Übergriffe und ihre Auswirkungen auf die Mobilität von Frauen*. Masterarbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur, Wien.
- Gutfleisch, R. (2009) *Lebensqualität in europäischen Städten – Ergebnisse der Urban Audit Bürgerumfrage zum Themenmodul Öffentlicher Nahverkehr*. Frankfurter Statistische Berichte 4`2009, Frankfurt, https://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/678/2009_4_Lebensqualit%C3%A4t_%C3%96PNV.pdf (letzter Zugriff: 24.03.2014)
- Hanak, G., I. Karazman-Morawetz und W. Stangl (2004) *Insecurities in European Cities. Local Report Vienna*. Institut für Rechts- und Kriminalsoziologie, Wien, <http://www.irks.at/legacy/downloads/irks-hanak.pdf> (letzter Zugriff: 24.03.2014)
- Hunecke, M. und C. L. Preißner (2001) *Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsverhalten in der Alltagsgestaltung von Frauen*. In: A. Flade und S. Bamberg (Hrsg.), *Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens*. S. 9-35, Institut für Wohnen und Umwelt, Darmstadt.
- Jeschke, C. (1993) *Die Sicherheit von Frauen als allgemeine Mobilitätsbedingung*. Dissertation der Technischen Universität Berlin, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau, Berlin.
- Kammerer, G. und H. Volkmar (1987) *Zur Sicherheitslage in der Münchner U-Bahn*, München.
- Kirchner, S. (2009) *Die Bewertung der Polizeiarbeit unter der Perspektive ihrer Wirkung auf die österreichische Bevölkerung*. Institut für Wissenschaft und Forschung der .SIAC im BM.I, Wien, <http://www.bmi.gv.at/cms/cs03documentsbmi/821.pdf> (letzter Zugriff : 25.03.2014)
- Kitter, W. (2010) *Beeinflussung der Zeitwahl von ÖPNV-Nutzer*. Dissertation Technische Universität Darmstadt, Darmstadt, <http://d-nb.info/1006358277/34> (letzter Zugriff: 24.03.2014)
- Klühspies, J. (1999) *Stadt - Mobilität - Psyche, Mit gefühlsbetonten Verkehrskonzepten die Zukunft urbaner Mobilität gestalten?*, Birkhäuser Verlag, Basel.
- Kreissl, R. (2007) *Paradoxien der Sicherheitspolitik*. IRKS Working Paper No 1, Institut für Rechts- und Kriminalitätssoziologie, Wien, http://www.irks.at/assets/irks/Publicationen/Working%20Paper/IRKS_WP01_Kreissl.pdf (letzter Zugriff: 18.01.2014)
- Meyer, H. (1998) *Sitzplätze statt Parkplätze, Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich*. Verlag Rüegger, Zürich.

- Miko, K. und J. Kugler (2011) *SUSI. Subjektive Wahrnehmung von Sicherheit/Unsicherheit im öffentlichen Raum. Wessen Sicherheit erhöhen?* In: Wissenschaft(f)t Sicherheit. Fachtagung KIRAS Sicherheitsforschung 2011, Tagungsband, S. 64-72, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, Jänner 2011, https://www.bmvit.gv.at/innovation/downloads/tagungsband_kiras.pdf (letzter Zugriff: 23.03.2014)
- Petherick, N. (2000) *Environmental Design and Fear: The Prospect-Refuge Model and the University College of the Cariboo Campus*. In: Western Geography, 10/11(2000/01), S. 89-112, Western Division, Canadian Association of Geographers, Vancouver, <http://www.geog.uvic.ca/dept/wcag/petherick.pdf> (letzter Zugriff: 23.03.2014)
- Preis, U. (1995) *Für eine Stadt ohne Angsträume. Planungsleitfaden für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum*. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Ministerium für die Gleichstellung von Frau und Mann des Landes Nordrhein-Westfalen, Duisburg.
- Prykhodko, O. (2008) *Are Mini Skirts Guilty?* In: Feministisches Kollektiv (Hrsg.) *Street Harassment. Machtprozesse und Raumproduktion*. S. 37-54, mandelbaum verlag, Wien.
- Röle, D. (2004) *Sicherheitsgefühle im ÖPNV – die Perspektive der Verkehrsunternehmen*. In: Kerner, H.-J. / Marks, E. (Hrsg.): Deutscher Präventionstag, Hannover, <http://www.praeventionstag.de/html/GetDokumentation.cms?XID=79> (letzter Zugriff: 05.02.2014)
- Röle, D. (2005) *Einflussfaktoren geänderten Mobilitätsverhaltens auf Arbeits- und Freizeitwegen*. In: Falter, J., O. W. Gabriel und H. Rattinger (Hrsg.), Empirische und methodologische Beiträge zur Sozialwissenschaft. Band 22, PETER LANG Europäischer Verlag der Wissenschaften, Frankfurt am Main.
- Ruland, G. (1996) *Draußen einfach sicher. Mehr Bewegungsfreiraum für Frauen in der Stadt*. MA 57 Magistratsabteilung für Frauenförderung und Koordinierung von Frauenangelegenheiten, Wien.
- Schreuder, D.A. (2001) *Straßenbeleuchtung für Sicherheit und Verkehr*. Shaker Verlag, Aachen.
- Schütz, F. (2007) *Münchener U-Bahn*. München, <http://www.muenchnerubahn.de/fahrzeuge/verzeichnis/wagen/091/> (20.03.2014)
- Silvestru, D. (2012) *Sicher unterwegs durch Wien! Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Wiener Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)*. Masterarbeit an der Universität Wien, Wien.
- STATISTIK AUSTRIA (2012) *Gerichtliche Kriminalstatistik 2011*. Wien, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/kriminalitaet/verurteilungen_gerichtliche_kriminalstatistik/index.html (letzter Zugriff: 17.03.2014)

- STATISTIK AUSTRIA (2013a) *Statistik des Bevölkerungsstandes, revidierte Ergebnisse von 2007 bis 2011*. Wien, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_alter_geschlecht/ (letzter Zugriff: 07.01.2014)
- STATISTIK AUSTRIA (2013b) *Registerzählung 2011*. Wien, www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/bevoelkerung_nach_demographischen_merkmalen/index.html (letzter Zugriff: 20.02.2014)
- STATISTIK AUSTRIA (2013c) *Bevölkerung nach demographischen Merkmalen*. Wien, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/bevoelkerung_nach_demographischen_merkmalen/index.html (letzter Zugriff: 04.02.2014)
- Strafgesetzbuch 2013, § 115 Beleidigung, BGBl. Nr. 60/1974, idF. BGBl.I Nr.116/2013
- Strafgesetzbuch 2013, § 218 sexuelle Belästigung und öffentliche geschlechtliche Handlung, BGBl. Nr. 60/1974, idF. BGBl.I Nr.116/2013
- The Hindu (2014) *New mobile application for women's safety*, New Delhi. <http://www.thehindu.com/news/national/new-mobile-application-for-womens-safety/article5524158.ece> (letzter Zugriff:14.03.2014)
- Toronto Transit Commission (2013) *Safety Tips*, Toronto, http://www.ttc.ca/Riding_the_TTC/Safety_and_Security/Safety_tips.jsp (letzter Zugriff: 13.03.2014)
- Transport for London (2013) *Safety and security annual report*. January 2013, London, <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/customer-research/safety-and-security-2012-annual-report.pdf> (letzter Zugriff: 23.03.2014)
- Wehrheim, J. (2012) *Die überwachte Stadt - Sicherheit, Segregation und Ausgrenzung*. Verlag Barbara Budrich, Opladen, Berlin & Toronto.
- Winkel, F. (1998) *Fear of Crime and criminal Victimization*. Brit.J.Criminol, Vol. 38, No 3, Amsterdam, http://dspace.uvu.vu.nl/bitstream/handle/1871/17672/Winkel_British%20Journal%20of%20Criminology_38%283%29_1998_u.pdf;jsessionid=253019BA67F049902FEB393DE2D43144?sequence=2 (letzter Zugriff: 23.03.2014)
- Zandonella, M. und E. Zeglovits (2008) *Frauenbarometer 2008. Das Sicherheitsempfinden von Frauen in Wien*. SORA Institute for Social Research and Analysis (Hrsg.) im Auftrag der MA 57, Wien, <http://www.wien.gv.at/menschen/frauen/pdf/frauenbarometer08.pdf> (letzter Zugriff: 24.03.2014)

9 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

9.1 Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1: Nennungen der Gründe von Befragten, warum sie ein erlebtes Sexualdelikt nicht angezeigt haben (Transport for London, 2013).	5
Abb. 2.3-1: Voraussetzungen unterschiedlicher Angstzustände (Gabriel und Greve, 2003).	11
Abb. 2.3-2: Auslöser von Kriminalitätsfurcht auf drei Ebenen (Bornewasser und Köhn, 2012).	12
Abb. 2.5-1: längs angeordnete Sitzreihen (Beyer, 2009)	18
Abb. 2.5-2: quer angeordnete Sitzreihen (Schütz, 2007)	18
Abb. 3.1-1: Verurteilungen nach Deliktgruppen 2001 (STATISTIK AUSTRIA, 2012).	22
Abb. 3.3-1: Ausmaß der Bedrohungswahrnehmung (Zandonella und Zeglovits, 2008).	24
Abb. 3.3-2: Erlebte Situationen der Befragten (Zandonella und Zeglovits, 2008).	25
Abb. 5.1-1: Zusammensetzung der gewählten Telefonnummern (n=3700 Telefonnummern)	32
Abb. 5.1-2: Altersverteilung der befragten Frauen in Prozent. n=Personen. Eigene Darstellung nach Daten der STATISTIK AUSTRIA, 2013a.	33
Abb. 5.1-3: Verteilung der Wohnorte der österreichischen Bevölkerung über die neun Bundesländer im Vergleich zur Verteilung der Wohnorte der befragten Frauen. n=Personen. Eigene Darstellung nach Daten der STATISTIK AUSTRIA, 2013b.	34
Abb. 5.2-1: Verteilung von Frauen >18 Jahren, die bereits mindestens einmal / noch nie im Zuge ihrer Mobilität einer unangenehmen Situation ausgesetzt waren. n=402 Personen	35
Abb. 5.2-2: Häufigkeit unangenehmer Situationen der Befragten in ihrem ganzen Leben. n=401 Personen	36
Abb. 5.2-3: Häufigkeit erlebter unangenehmer Situationen im letzten Jahr. n=139 Personen	37
Abb. 5.2-4: Alter der Betroffenen beim Auftreten der ersten unangenehmen Situation im Leben. n=128 Personen	39
Abb. 5.2-5: Anzahl der erlebten unangenehmen Situationen der Betroffenen im letzten Jahr. n=399 Personen	39
Abb. 5.2-6: Anzahl der erlebten Situationen nach Altersgruppen. n=399 Personen	40
Abb. 5.3-1: Häufigkeitsverteilung der Arten unangenehmer Situationen in Kategorien. Mehrfachnennungen möglich. n=230 Teilhandlungen aus 171 Situationen	42

Abb. 5.3-2: Ort der unangenehmen Situation nach Betroffenen, die in den Landeshauptstädten / außerhalb der Landeshauptstädte leben. n=161 Situationen	44
Abb. 5.3-3: Verkehrsmittel/Fortbewegungsart der Frauen zum Zeitpunkt der unangenehmen Situation. Mehrfachnennungen möglich. n=179 Anzahl der Antworten	45
Abb. 5.3-4: Orte der unangenehmen Situationen nach Verkehrsmittel. Mehrfachnennungen möglich. n=191 Nennungen	48
Abb. 5.4-1: Darstellung der Berechnung der Schweregrade der einzelnen geschilderten Vorfälle und Beispiele.	50
Abb. 5.4-2: Schweregrad-Kategorie der erlebten unangenehmen Situationen. n=171 Situationen	51
Abb. 5.5-1: Anteil der Nicht-Betroffenen und der Betroffenen, der mindestens eine/keine Maßnahme setzt und Bezug zu den erlebten Situationen. n=258 Nicht-Betroffene/139 Betroffene/133 Betroffene, die Maßnahmen setzen 53	
Abb. 5.5-2: Anwendung von Maßnahmen durch Betroffene und Nicht- Betroffene. n=397 Personen	54
Abb. 5.5-3: Häufigkeitsverteilung der genannten Ziele, welche Frauen meiden. Mehrfachnennungen möglich. n=307 Nennungen	56
Abb. 5.5-4: Häufigkeitsverteilung der genannten Verkehrsmittel, welche Frauen meiden. Mehrfachnennungen möglich. n=240 Nennungen	58
Abb. 5.5-5: Häufigkeitsverteilung der Nennung verschiedener „Waffen“, welche Frauen mitnehmen, wenn sie unterwegs sind. Mehrfachnennungen möglich. n=99 Nennungen	59
Abb. 5.5-6: Häufigkeitsverteilung verschiedener Nennungen an <i>sonstigen</i> <i>Maßnahmen</i> . Mehrfachnennungen möglich. n=292 Nennungen	60
Abb. 5.5-7: Anzahl der Maßnahmen, welche die befragten Frauen setzen. n=397 Personen.....	61
Abb. 5.5-8: Anteil der Frauen, die mindestens eine Maßnahme treffen, in Abhängigkeit des Schweregrades ihrer schlimmsten erlebten Situation. n=132 Personen.....	62
Abb. 5.5-9: Häufigkeitsverteilung der Betroffenen, welche mindestens eine Maßnahme setzen, nach erlebten Schweregraden. n=130 Personen	63
Abb. 5.5-10: Änderungswünsche von Frauen in ihrer Mobilität. n=397 Personen	64

9.2 Tabellenverzeichnis

Tab. 3.2-1: Sicherheitsempfinden der ÖsterreicherInnen. Eigene Darstellung nach Kirchner, 2009.	23
Tab. 3.2-2: Erwartungen an die österreichische Polizei und Zufriedenheit mit der Polizeiarbeit. Eigene Darstellung nach Kirchner, 2009.	23
Tab. 5.2-1: Abhängigkeit der Merkmale „Alter der Betroffenen“ und „Anzahl der erlebten unangenehmen Situationen“.	40
Tab. 5.3-1: Ort der Situationen. n=161 Situationen	43
Tab. 5.3-2: Anteil der Betroffenen und der Nicht-Betroffenen nach dem jeweiligen Wohnort. n=402 Personen.....	43
Tab. 5.3-3: Verkehrsmittelbezug der Vorfälle. n=111 Situationen. Eigene Darstellung nach Grüssinger (2013)	46
Tab. 5.3-4: Ort der unangenehmen Situationen. n=180 Antworten, <i>Grüssinger: n=111 Situationen</i> . Eigene Darstellung nach Grüssinger (2013)	47
Tab. 5.4-1: Kategorisierung der Punkte-Summen in Schweregrad-Kategorien	50
Tab. 5.5-1: Zusammenhang der Merkmale „Erleben einer unangenehmen Situation“ und „Setzen mindestens einer Maßnahme“	53
Tab. 5.5-2: Korrelation zwischen den Merkmalen „höchster erlebter Schweregrad der Betroffenen“ und „Setzen mindestens einer Maßnahme“.	62
Tab. 5.5-3: Korrelation zwischen den Merkmalen „höchster erlebter Schweregrad der Betroffenen“ und „Anzahl der gesetzten Maßnahmen“.	64

10 Anhang

10.1 Fragebogen

Screening-Frage

A	Haben Sie schon einmal unterwegs eine unangenehme oder furchteinflößende Situation erlebt? Dazu zählen zum Beispiel Situationen, in denen Sie sich gefürchtet haben, weil Personen Ihnen zu nahe kamen; wenn Ihnen nachgepiffen wurde, Sie angepöbelt wurden oder es körperliche Übergriffe gab. Das kann zu Fuß, am Fahrrad, im Taxi, in öffentlichen Verkehrsmitteln oder bei Haltestellen passiert sein. Ist Ihnen so etwas also schon einmal passiert?		
JA	<input type="checkbox"/>	→ Da Ihnen schon einmal etwas Unangenehmes passiert ist, dürfte ich Ihnen bitte dazu noch ein paar Fragen stellen, es dauert dann zusätzlich 5 Minuten.	ja <input type="checkbox"/> → Weiter mit Frage B1
			nein <input type="checkbox"/> Termin?
			ja <input type="checkbox"/> Termin:
			nein <input type="checkbox"/> → Weiter mit Frage E1
NEIN	<input type="checkbox"/>	→ Weiter mit Frage E1	
weiß nicht	<input type="checkbox"/>	→ Weiter mit Frage E1	
k. A.	<input type="checkbox"/>	→ Weiter mit Frage E1	

Interview nach erster Frage beendet <input type="checkbox"/>
--

Situations-Fragen

B1	An wie viele unangenehme Situationen können Sie sich erinnern, die im letzten Jahr vorgefallen sind?		
	<input type="text"/>	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>
B2	Können Sie abschätzen, wie viele Situationen Sie insgesamt schon erlebt haben, die Sie als unangenehm empfunden haben? Die vom letzten Jahr mit eingerechnet.		
	<input type="text"/>	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>
B3	Können Sie sich erinnern, wie alt Sie waren, als Ihnen das erste Mal eine unangenehme Situation passiert ist, als Sie unterwegs waren?		
	<input type="text"/>	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>
Ich möchte Sie nun gerne zur letzten Situation befragen, die Sie erlebt haben.			
C1	In welchem Ort ist die Situation passiert? (Wissen Sie die Postleitzahl?)		
	Ort <input type="text"/>	PLZ <input type="text"/>	weiß nicht <input type="checkbox"/> k. A. <input type="checkbox"/>
Sonstiges			
C2	Wie waren Sie zu dem Zeitpunkt unterwegs? Zu Fuß, mit dem Fahrrad oder anders? (Antwortmöglichkeiten nicht vorlesen)		
	zu Fuß <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	U-Bahn <input type="checkbox"/> Straßenbahn <input type="checkbox"/> Kfz als Mitfahrerin <input type="checkbox"/>
	Taxi <input type="checkbox"/>	Bus <input type="checkbox"/>	S-Bahn <input type="checkbox"/> Zug <input type="checkbox"/> Kfz als Lenkerin <input type="checkbox"/>
	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>	Sonstiges

C3	Ereignete sich der Vorfall im Verkehrsmittel, an einer Haltestelle oder auf der Straße?					
	an der Haltestelle <input type="checkbox"/>	im Verkehrsmittel <input type="checkbox"/>	auf der Straße <input type="checkbox"/>	beim Einsteigen <input type="checkbox"/>		
	beim Aussteigen <input type="checkbox"/>	Sonstiges	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>		
C4	Können Sie mir den Ort, wo das passiert ist, ein bisschen näher beschreiben? Wie hat es dort ausgesehen?					
	weiß nicht <input type="checkbox"/>				k. A. <input type="checkbox"/>	
C5	Können Sie mir bitte ganz kurz schildern, was in der Situation passiert ist?					
					weiß nicht <input type="checkbox"/>	
					k. A. <input type="checkbox"/>	
Ich möchte Sie nun gerne zu der Situation befragen, die Sie am bedrohlichsten empfunden haben.						
	ja <input type="checkbox"/>	→ Weiter mit Frage D1				
	nein <input type="checkbox"/>	ident mit letzter Situation <input type="checkbox"/>	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>	→ Weiter mit Frage E1	
D1	In welchem Ort ist die Situation passiert? (Wissen Sie die Postleitzahl?)					
	Ort _____	PLZ _____	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>		
	Sonstiges					
D2	Wie waren Sie zu dem Zeitpunkt unterwegs? Zu Fuß, mit dem Fahrrad oder anders? (Antwortmöglichkeiten nicht vorlesen)					
	zu Fuß <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	U-Bahn <input type="checkbox"/>	Straßenbahn <input type="checkbox"/>	Kfz als Mitfahrerin <input type="checkbox"/>	Sonstiges
	Taxi <input type="checkbox"/>	Bus <input type="checkbox"/>	S-Bahn <input type="checkbox"/>	Zug <input type="checkbox"/>	Kfz als Lenkerin <input type="checkbox"/>	weiß nicht <input type="checkbox"/>
	k. A. <input type="checkbox"/>					
D3	Ereignete sich der Vorfall im Verkehrsmittel, an einer Haltestelle oder auf der Straße?					
	an der Haltestelle <input type="checkbox"/>	im Verkehrsmittel <input type="checkbox"/>	auf der Straße <input type="checkbox"/>	beim Einsteigen <input type="checkbox"/>		
	beim Aussteigen <input type="checkbox"/>	Sonstiges	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>		
D4	Können Sie mir den Ort, wo das passiert ist, ein bisschen näher beschreiben? Wie hat es dort ausgesehen?					
					weiß nicht <input type="checkbox"/>	
					k. A. <input type="checkbox"/>	
D5	Können Sie mir bitte ganz kurz schildern, was in der Situation passiert ist?					
					weiß nicht <input type="checkbox"/>	
					k. A. <input type="checkbox"/>	
E1	Ergreifen Sie, wenn Sie unterwegs sind, eine oder mehrere der folgenden Maßnahmen?					
		ja	nein	zu bestimmter Tageszeit?	weiß nicht	k. A.
						Kommentar
	Meiden Sie gewisse Orte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Meiden Sie gewisse VM?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Meiden Sie gewisse Routen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Bewaffnen Sie sich mit irgendetwas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	wenn ja → womit:					
	<input type="checkbox"/> sonstige Maßnahmen					

E2	Würden Sie Orte, Routen oder Verkehrsmittel meiden, wenn Sie die Möglichkeit hätten?			
ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>	
<i>wenn ja</i> → welche:				
E3	<i>WENN ES SITUATIONEN GAB:</i> Ergreifen Sie die genannten Maßnahmen aufgrund der Vorfälle oder haben Sie sich schon vorher so verhalten?			
ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	teilweise <input type="checkbox"/>	weiß nicht <input type="checkbox"/>	k. A. <input type="checkbox"/>
F	Persönliche Daten			
Geburtsjahr: _____		Wohnort (PLZ): _____		

Kommentare (Gruppendiskussion etc.):

10.2 Häufigkeitsverteilung der Teilhandlungen unangenehmer Situationen

Situationsbeschreibung	Antworten	
	N	Prozent
unheimliche Situation	9	3,8%
Schlägerei unter anderen Personen	2	0,8%
aggressives Verhalten	11	4,7%
angerempelt	3	1,3%
angepöbelt	20	8,5%
beschimpft	14	5,9%
unangenehm angesprochen	42	17,8%
ausgefragt (Kind)	2	0,8%
beleidigende Geste	2	0,8%
nachgepiffen/angehupt	4	1,7%
aggressiv gebettelt	6	2,5%
verbal belästigt	13	5,5%
Exhibitionist	2	0,8%
masturbiert	4	1,7%
persönlichen Sicherheitsabstand nicht gewahrt	15	6,4%
bedrohliches, nicht einzuschätzendes Verhalten	14	5,9%
körperlich zudringlich	5	2,1%
verfolgt	24	10,2%
angefasst	12	5,1%
versuchter Übergriff	8	3,4%
Vergewaltigung	2	0,8%
versuchte Vergewaltigung	4	1,7%
bestohlen	3	1,3%
versuchter Raub	1	0,4%
vermutlich verfolgt	5	2,1%
rücksichtsloses Verhalten	1	0,4%
geschlagen	1	0,4%
mit Waffe bedroht	1	0,4%
weiß nicht	3	1,3%
keine Angabe	3	1,3%
Gesamt	236	100,0%

10.3 Objektive Punktevergabe für Teilhandlungen unangenehmer Situationen

Handlung	Punkte
unheimliche Situation	1
Schlägerei unter anderen Personen	1
aggressives Verhalten	1
rücksichtsloses Verhalten	2
angerempelt	2
angepöbelt	2
beleidigende Geste	2
Nachgepiffen/angehupt	2
aggressiv gebettelt	2
angespuckt	3
beschimpft	3
unangenehm angesprochen	3
ausgefragt (Kind)	3
verbal belästigt	3
vermutlich verfolgt	4
Exhibitionist	5
masturbiert	6
persönlichen Sicherheitsabstand nicht gewahrt	6
verbal bedroht	6
Raub/versuchter Raub	6
bedrohliches, nicht einzuschätzendes Verhalten	7
verfolgt	8
angefasst	8
geschlagen	8
mit Waffe bedroht	8
körperlich zudringlich	10
versuchter Übergriff	12
versuchte Vergewaltigung	12
Vergewaltigung	15