



KFV - Sicher Leben #16

Der Präventionsmonitor

**Einstellungen der Bevölkerung zu
Sicherheits- und Präventionsfragen**

Hauptergebnisse und Trends 2011 - 2017

KFV - Sicher Leben #16

Der Präventionsmonitor

Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen

Hauptergebnisse und Trends 2011 - 2017

KFV – Sicher Leben. Band #16. Der Präventionsmonitor – Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen. Wien, 2019

Medieninhaber und Herausgeber
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Autoren
Mag. Gerald Furian, MBA, Dipl.-Ing. Florian Schneider, Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Dr. Armin Kaltenecker

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

© KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit



INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	7
ABSTRACT	8
ZUSAMMENFASSUNG	9
EXECUTIVE SUMMARY	15
1 EINLEITUNG	24
2 HINTERGRUND	28
2.1 Befragungen zu Einstellungen der Bevölkerung betreffend Risiken im Straßenverkehr	28
2.2 Befragungen zu Einstellungen der Bevölkerung betreffend Risiken in Haushalt, Freizeit und Sport	29
2.3 Befragungen zur subjektiven Sicherheit im Bereich Kriminalität	29
3 METHODIK	34
3.1 Fragebogen	34
3.2 Stichprobe	34
3.3 Schwankungsbreite	36
4 ALLGEMEINE ERGEBNISSE	42
4.1 Spontane Problemwahrnehmung	42
4.2 Gestützte Problemwahrnehmung	44
4.2.1 Allgemeine Problembereiche – Zeitvergleich	44
4.2.2 Persönliche Problembereiche – Zeitvergleich	45
4.2.3 Persönliche Problembereiche – Subgruppen	46
4.3 Wahrnehmung der persönlichen Unfallgefährdung	47
4.4 Subjektives Unfallrisiko	48
4.5 Persönlicher Beitrag zur Sicherheit	49
4.5.1 Beitrag zur eigenen Sicherheit	49
4.5.2 Persönlicher Beitrag zur Sicherheit der eigenen Kinder	50
4.5.3 Persönlicher Beitrag zur Sicherheit – Zeitvergleich	51
5 ERGEBNISSE VERKEHR	56
5.1 Wahrnehmung von Gefährdungen im Straßenverkehr	56
5.2 Stellenwert von Unfallursachen	57
5.3 Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich	58
5.3.1 Begründungen für eine positiv empfundene Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich	59
5.3.2 Begründungen für eine negativ empfundene Verkehrssicherheit in Österreich	60
5.4 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen	61
5.4.1 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Zeitvergleich	62
5.4.2 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Geschlechtervergleich	63
5.4.3 Gewünschte Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Total	64
5.4.4 Gewünschte Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Altersgruppen	65

6	ERGEBNISSE HAUSHALT, FREIZEIT, SPORT	70
6.1	Wahrnehmung von Gefährdungen im Bereich Sport/Freizeit	70
6.2	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit	71
6.2.1	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit – Zeitvergleich	71
6.2.2	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit – Geschlechtervergleich	72
6.3	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt	73
6.3.1	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Geschlechtervergleich	74
6.3.2	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Altersgruppen	75
6.3.3	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Schulbildung	76
7	ERGEBNISSE KRIMINALITÄT	80
7.1	Eigene Opfererfahrung	80
7.2	Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung	83
7.3	Kriminalitätsfurcht und subjektives Opferrisiko	86
7.3.1	Sicherheitsgefühl	86
7.3.2	Subjektiv wahrgenommene Opferwahrscheinlichkeit	87
7.3.3	Reale Opfererfahrung vs. subjektiv wahrgenommene Opferwahrscheinlichkeit	89
7.3.4	Persönlicher Beitrag zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls	90
7.4	Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität	91
7.4.1	Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Einbrüchen	91
7.4.2	Verhaltensbezogene Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität	93
7.4.3	Vermeideverhalten - soziodemografische Subgruppen	93
7.4.4	Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Total	95
7.4.5	Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Geschlechtervergleich	96
7.4.6	Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Altersgruppen	97
8	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	102
9	LITERATURVERZEICHNIS	108
10	ANHANG	112
	IMPRESSUM	125

KURZFASSUNG

Das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung ist in den letzten Jahren in zunehmendem Maße Thema der Wissenschaft und der öffentlichen Wahrnehmung geworden. Wiederholte Erhebungen mit identer Methodik wurden dazu in Österreich nur punktuell und in unregelmäßigen Intervallen durchgeführt. Das KfV hat daher gemeinsam mit der Universität Zürich den „Präventionsmonitor“, eine in regelmäßigen Abständen wiederholte, auf international vergleichbaren Fragestellungen beruhende repräsentative Erhebung, entwickelt.

Ziel ist es, das subjektive Sicherheitsgefühl der Österreicherinnen und Österreicher bzw. deren Wahrnehmung von Gefährdungspotenzialen und Sicherheitsrisiken in allen Präventionsbereichen zu erheben sowie zu eruieren, welche konkreten Präventionsmaßnahmen die österreichische Bevölkerung zur Erhöhung ihres Sicherheitsstandards bzw. zur Risikominimierung selbst anwendet und welche sicherheitsfördernden Begleitmaßnahmen sie sich seitens der Legislative und Exekutive wünscht.

Die erste Befragungswelle wurde 2011 durchgeführt, die zweite im Zeitraum 2014/2015. 2016/2017 fand die bislang letzte Auflage dieser Umfrage statt. Der vorliegende Bericht dokumentiert die allgemeine Wahrnehmung von Sicherheitsproblemen in Österreich: das Bewusstsein der Bevölkerung gegenüber Risiken im Straßenverkehr und in den Bereichen Haushalt, Freizeit und Sport sowie persönliche Einstellungen zum Thema Kriminalität und Kriminalitätsprävention. Darüber hinaus werden diesbezügliche Entwicklungen und Trends seit der ersten Erhebung 2011 näher beleuchtet.

ABSTRACT

The subjective sense of safety among the general population has become a growing topic of interest in research and public perception in recent years. However, corresponding repeat studies that apply an identical methodology have so far been sporadic in Austria and have only been conducted at irregular intervals. To address this shortcoming, KfV and the University of Zurich worked together to develop the "Prevention Monitor", a representative survey that is carried out at regular intervals and is based on comparable surveys around the world.

The goal of the Prevention Monitor is to ascertain the public's perception of safety in Austria and how aware they are of potential threats and safety risks in all areas of prevention. It also seeks to determine which concrete prevention measures the members of the public take to raise their own level of safety or minimise risks and which other measures they would like to see being enforced by legislators and the police.

The first Prevention Monitor survey was carried out in 2011. It was then repeated in 2014/2015 and again in 2016/2017 (the last wave to date). This report documents the general perceptions of safety problems in Austria: the public's awareness of the risks they face on the roads, in the home or during leisure/sporting activities as well as their attitudes to crime and crime prevention. It also takes a closer look at corresponding trends and developments since the time of the first survey in 2011.

ZUSAMMENFASSUNG

Der „Präventionsmonitor“ ist eine in regelmäßigen Abständen wiederholte repräsentative Erhebung, die vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) gemeinsam mit der Universität Zürich entwickelt wurde. Diese periodisch durchgeführte Meinungsumfrage dokumentiert die allgemeine Wahrnehmung von Sicherheitsproblemen in Österreich und persönliche Einstellungen betreffend Risikoprävention in den Bereichen Straßenverkehr, Haushalt, Freizeit und Sport sowie in puncto Kriminalität.

Nach 2011 und 2014/2015 fand 2016/2017 eine neuerliche Erhebung statt, die umfassende Einblicke in das subjektive Sicherheitsgefühl der Österreicherinnen und Österreicher bzw. deren Wahrnehmung von Gefährdungspotenzialen und Sicherheitsrisiken in den oben genannten Bereichen gibt. Die angeführten Ergebnisse beziehen sich auf die letzte Erhebung 2016/2017, in relevanten Punkten werden auch die Entwicklungen und Trends seit der ersten Erhebung im Jahr 2011 aufgezeigt.

Allgemeine Ergebnisse

Problemwahrnehmung und allgemeine Problembereiche

Als größte Probleme in Zusammenhang mit Sicherheit nennen die Befragten 2017 am häufigsten die Bereiche Straßenverkehr bzw. mangelnde Verkehrssicherheit sowie die Bedrohung durch Kriminalität. Im Zeitvergleich zeigt sich, dass im Bereich Migration zunehmend Sicherheitsprobleme geortet werden. Zudem wird eine generell stetig zunehmende Verunsicherung deutlich, wobei dies vor allem bei den Problemen „Zuwanderung“, „Religionskonflikte“, aber auch in Bezug auf Armut und Kriminalität erkennbar ist.

Persönliche Problembereiche und Gefährdungen

Hinsichtlich persönlicher Problembereiche wird ebenso eine zunehmende Beunruhigung deutlich, insbesondere, was die Sorge um die eigenen Kinder, die Bedrohung durch Kriminalität oder die Versorgung im Alter anbelangt. Besonders besorgte Gruppen sind hierbei Eltern von Kindern und Jugendlichen, aber auch Personen ohne Matura und Angehörige der unteren Sozialschichten sowie die Kohorten der 35- bis 49-Jährigen. Personen mit hohem Bildungs- und Sozialstatus sowie über 65-Jährige nehmen hingegen eine eher optimistische Grundhaltung ein. Auch bei der Wahrnehmung der persönlichen Unfallgefährdung sind die betroffenen Personen in erster Linie besorgt, dass ihren Kindern etwas passieren könnte bzw. wird vor allem im Straßenverkehr ein großes Risiko geortet.

Subjektive Risikoeinschätzung

Hinsichtlich der subjektiven Risikoeinschätzung von Unfällen zeigt sich grundsätzlich ein tendenzieller Rückgang im Zeitvergleich; als am höchsten wird das subjektive Unfallrisiko beim Motorradfahren bewertet.

Persönlicher Beitrag zur Sicherheit

Was den persönlichen Beitrag zur Sicherheit anbelangt, lässt sich ein sehr hohes Maß an Eigenverantwortung erkennen. Insbesondere beim Sport, im Haushalt, bei Gartenarbeiten, bei diversen Freizeitbeschäftigungen, aber auch im Straßenverkehr meinen die meisten Betroffenen, durch ihr Zutun einen Beitrag zur persönlichen Sicherheit leisten zu können.

Bei der Fremdverantwortung bezüglich der Vermeidung von Unfällen der eigenen Kinder sind die Betroffenen (Eltern von Kindern bis 18 Jahre) der Meinung, vor allem im Haushalt und im Straßenverkehr zumindest teilweise einen Beitrag zu deren Sicherheit leisten zu können.

Im Zeitvergleich zeigt sich, dass man zwar zunehmend der Ansicht ist, einen persönlichen Beitrag zur eigenen Sicherheit (vor allem bei diversen Freizeitbeschäftigungen und im Straßenverkehr) leisten zu können, wohingegen im Bereich der Fremdverantwortung gegenüber der Sicherheit der Kinder (in der Freizeit, bei der Sportausübung) eine gegenläufige Tendenz beobachtbar ist.

Ergebnisse Verkehr

Wahrnehmung von Gefährdungen im Straßenverkehr

Im Straßenverkehr werden das Moped- und Motorradfahren und das Fahren mit dem Straßenrad im Mischverkehr von den Befragten als am gefährlichsten erlebt, während öffentliche Verkehrs- bzw. Massentransportmittel als eher ungefährlich eingestuft werden.

Stellenwert von Unfallursachen

Als häufigste Unfallursachen im Straßenverkehr werden Unachtsamkeit, riskante Überholmanöver und Alkoholisierung der Fahrzeuglenker wahrgenommen – jeweils mehr als die Hälfte der Befragten ordnet darin einen großen Einfluss auf das Unfallgeschehen.

Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich

Hinsichtlich einer Einschätzung der Verkehrssicherheit in Österreich wird von den Befragten in retrospektiver Betrachtungsweise (als Zeitvergleich der letzten zehn Jahre) eine in Summe geringfügige Verschlechterung wahrgenommen. Auch bei der prospektiven Einschätzung der Verkehrssicherheit (für die nächsten fünf Jahre) ist man pessimistisch – bei leicht zunehmender Tendenz im Zeitvergleich. Gründe für eine positive Einschätzung der Verkehrssicherheit in Österreich sind für die Befragten vor allem die verbesserte Technik/sicherere Fahrzeuge sowie vermehrte Verkehrskontrollen. Das allgemeine Anwachsen des Verkehrsaufkommens und die individuelle Dysfunktion von Verkehrsteilnehmern, insbesondere ein Anstieg von Rücksichts- bzw. Disziplinlosigkeit und Aggression, werden hingegen von den Befragten als Gründe für eine negative Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich angeführt.

Umsetzung von Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen

Hinsichtlich präventiver Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken im Straßenverkehr gehört insbesondere die Verwendung von Kindersitzen und Sicherheitsgurten zum Standard. Auch die Vermeidung von Alkohol am Steuer und der Einsatz von Kinderhelmen beim Radfahren sind sehr häufig realisierte Sicherheitsvorkehrungen, während Präventionsmaßnahmen wie die Nichtverwendung des Handys, das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung sowie weitere Präventionsmaßnahmen beim Radfahren und Zufußgehen, wie z.B. das Tragen eines Helms vonseiten erwachsener Radfahrer oder reflektierender Kleidung in deutlich geringerem Ausmaß umgesetzt werden. Im Zeitvergleich lässt sich ein kontinuierlicher Anstieg des Sicherheitsbewusstseins feststellen, der konkret vor allem bei der vermehrten Verwendung von Navigationsgeräten und Freisprechanlagen im Auto erkennbar wird. Unterschiede zwischen den Geschlechtern werden dabei insofern deutlich, als sich Frauen generell als vorsichtiger erweisen, vor allem, was deren Umgang mit Alkohol beim Lenken eines Fahrzeugs anbelangt und bei Aspekten, die die Sicherheit ihrer Kinder betreffen. Bei Männern lässt sich hingegen nur beim Tragen von Fahrradhelmen ein signifikant höheres Sicherheitsbewusstsein nachweisen.

Gewünschte Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr

Bezüglich Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden von den Befragten vor allem vermehrte Kontrollen durch die Polizei, Drogenschnelltests bei Verkehrskontrollen, härtere Strafen für das Fahren unter Alkoholeinfluss, eine intensiviertere Schulung von Fahranfängern, der Einsatz

von Alkohol-Wegfahrsperrern, aber auch eine Verbesserung der Infrastruktur (Straßenausbau, Optimierung der Straßenanlagen) als sinnvolle Präventionsmaßnahmen erachtet. Darüber hinaus werden auch im verstärkten Einsatz technischer Überwachungsgeräte und in einem rigideren Vorgehen der Exekutive (härtere Strafen) probate Mittel gesehen. Hinsichtlich konkreter exekutiver Eingriffe können zwar die meisten Befragten einem häufigeren Führerscheintzug etwas abgewinnen, Strafen bei minimalen Tempoüberschreitungen („Nulltoleranz“) werden jedoch als deutlich weniger sinnvoll erachtet.

Nach Altersgruppen betrachtet zeigt sich, dass sich ältere Personen (ab 65 Jahren) vor allem für vermehrte Kontrollen (inklusive damit verbundenen Drogenschnelltests), intensiviertere Schulungen von Fahranfängern, einen verstärkten Einsatz technischer Überwachungsgeräte sowie härtere Strafen aussprechen, während Senioren jedoch erwartungsgemäß nur wenig von Reglementierungen, die sie persönlich betreffen (medizinische Überprüfung der Fahrtauglichkeit ab 60/verpflichtende Kurse für Lenker ab 60), halten.

Ergebnisse Haushalt, Freizeit, Sport

Wahrnehmung von Gefährdungen im Bereich Sport/Freizeit

Im Bereich Freizeit und Sport wird Snowboarden, Mountainbiken und Schifahren die mit Abstand höchste Unfallgefahr zugeschrieben, während das Gefährdungspotenzial beim Heimwerken, Bergwandern, Joggen und bei Gartenarbeiten deutlich geringer eingeschätzt wird.

Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit

Hinsichtlich präventiver Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen im Bereich Freizeit und Sport haben die Österreicherinnen und Österreicher vor allem jene Verhaltensweisen verinnerlicht, die mit der Sicherheit ihrer Kinder zusammenhängen, zum Beispiel das Tragen von Kinderhelmen beim Schifahren, kein unbeaufsichtigtes Spielen nahe Pools sowie Lagerung von Chemikalien außer Reichweite der Kinder.

Geht es um die eigene Sicherheit, wird hingegen häufiger auf Präventivmaßnahmen wie das Tragen eines Helms beim Schifahren oder das Achten auf rutschfeste Sohlen beim Schuhkauf verzichtet. Im Zeitvergleich zeigt sich in den letzten Jahren ein vermehrtes Tragen von Schihelmen, jedoch ein etwas rückläufiger Einsatz von Kinderschihelmen, der aber nach wie vor auf sehr hohem Nutzungsniveau liegt.

Frauen erweisen sich generell als vorsichtiger, vor allem, was ihren Umgang mit Alkohol (beim Schifahren) anbelangt und bei Aspekten, die die Sicherheit ihrer Kinder betreffen, wie beispielsweise das Tragen von Kinderschihelmen beim Schifahren.

Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt

Im Bereich haushaltsspezifischer Präventionsmaßnahmen zählen Steckdosen-Abdeckungen bei Eltern von Kindern bis 7 Jahre zum Standard. Auch der Besitz eines Feuerlöschers sowie die Vermeidung rutschiger Teppiche und freiliegender Kabel sind häufig Selbstverständlichkeit. Sicherheitsmaßnahmen im Sanitärbereich, wie Haltegriffe oder rutschfeste Matten im Bad, oder im Bereich des Feuerschutzes, wie Rauchmelder oder Löschdecken in Reichweite, werden hingegen nur von einer Minderheit getroffen.

Während sich in Sachen Heimsicherheit nur geringfügige geschlechtsspezifische Verhaltensunterschiede zeigen, wird unterschieden nach Altersgruppen deutlich, dass eher ältere Menschen bereits haushaltsspezifische Präventionsmaßnahmen durchgeführt haben. Erwartungsgemäß zeigt sich dies vor allem bei Maßnahmen wie der Montage von Haltegriffen in der Badewanne/Dusche; allerdings finden sich auch Feuerlöschers deutlich häufiger im Zuhause älterer als in jenem jüngerer Menschen.

Ergebnisse Kriminalität

Eigene Opfererfahrung

Hinsichtlich der eigenen Betroffenheit von Kriminalität zeigt sich, dass jeder Dritte der Befragten in den letzten Jahren eine persönliche Erfahrung mit Kriminalität, insbesondere im Zusammenhang mit einem Einbruch oder Einbruchversuch oder einem Angriff bzw. einer Bedrohung gemacht hat. Im Zeitvergleich kann gegenüber dem Jahr 2011 ein leichter – wenngleich auch nicht signifikanter – Rückgang der Kriminalitätsbetroffenheit festgestellt werden, obwohl sich diese bei einzelnen Delikten wie etwa einem Angriff bzw. einer Bedrohung nicht manifestiert.

Die Erfahrungen mit Kriminalität unterliegen dabei in hohem Maße diversen soziodemografischen Prädispositionen, wobei vor allem Jüngere, Bewohner städtischer Agglomerationen, allen voran Wiener, und Männer bereits Opfer einer kriminellen Handlung geworden sind. Darüber hinaus sind auch Bewohner einer Wohnung häufiger von kriminellen Übergriffen betroffen als Hausbewohner. Auch ein signifikantes Ost-West-Gefälle lässt sich nachweisen: So ist die Kriminalitätsgefährdung in Wien deutlich höher als in den westlichen Bundesländern.

Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung

Bezüglich der Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung ist die Grundstimmung in Österreich sehr pessimistisch. Rückblickend auf die letzten fünf Jahre konstatieren fast die Hälfte der Befragten eine starke oder leichte Zunahme der Kriminalität in ihrer Gemeinde. In noch viel höherem Maße wird eine Verschlechterung in Österreich insgesamt wahrgenommen, wo eine deutliche Mehrheit der Befragten eine Verschlechterung sieht. Im Zeitvergleich lässt sich seit 2011 eine deutliche Zunahme dieser pessimistischen Sichtweise erkennen.

Die Einschätzung der prospektiven Kriminalitätsentwicklung (für die nächsten fünf Jahre) in der jeweiligen Wohngemeinde, vor allem aber in Österreich insgesamt fällt noch dramatischer aus. Eine große Mehrheit der Befragten erwartet sowohl in der eigenen Gemeinde, vor allem aber in Österreich eine Verschlechterung. Auch im Zeitvergleich wird seit 2011 eine stetige Veränderung hin zu einer negativen Einschätzung der prospektiven Kriminalitätsentwicklung deutlich.

Dabei wird diese höchst pessimistische Sichtweise bei der Einschätzung der Entwicklung der Kriminalität vor allem mit den wachsenden Zuwanderungsströmen, mit der wachsenden Flüchtlingsproblematik bzw. Asylpolitik und Ausländern allgemein, sowie einem vermuteten Mangel an Integrationsbereitschaft begründet, aber auch mit den sich verschärfenden, sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen (Armut, Arbeitslosigkeit).

Kriminalitätsfurcht

Bei Erhebung der affektiven Komponente des Sicherheitsgefühls werden aktuell vor allem Ängste sichtbar, die Einbruchdelikte bzw. das Unbeaufsichtigt-Lassen von Besitztümern, Auto oder Wohnung betreffen. Im Zeitvergleich ist ein deutliches Schwinden des emotionalen Sicherheitsgefühls seit 2011 zu erkennen, vor allem, was die Gefahr eines Wohnungs- oder Autoeinbruchs und eines tätlichen Übergriffes betrifft.

Der Vergleich über die Subgruppen zeigt, dass Frauen insbesondere Angst vor tätlichen Angriffen und Bedrohungen verspüren, ebenso auch ältere Personen. Demgegenüber haben jüngere Personen ein eher geringeres Sicherheitsgefühl, was den Verlust ihrer Wertsachen anlangt. Bildungsspezifisch zeigt sich, dass Personen mit Pflichtschulabschluss ein deutlich höheres Unsicherheitsgefühl aufweisen als Maturanten und Akademiker, insbesondere, was die Angst vor tätlichen Übergriffen anbelangt. Letztlich kann noch gezeigt werden, dass sich Städter besonders bei nächtlichen Spaziergängen unsicher fühlen.

Subjektives Opferrisiko und persönlicher Beitrag zur Sicherheit

Hinsichtlich der subjektiv wahrgenommenen Opferwahrscheinlichkeit vermuten die Österreicherinnen und Österreicher am ehesten, Opfer von Cyber-Kriminalität, eines Diebstahls, eines Auto-Einbruchs oder einer Anpöbelung zu werden. Im Zeitvergleich wird seit 2011 ein kontinuierlicher Anstieg der Risikoeinschätzung sichtbar, vor allem, was das Risiko eines Auto-Einbruchs, einer Anpöbelung und insbesondere eines sexuellen Übergriffs anbelangt. Der persönliche Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit wird – auch über den Zeitverlauf stabil – eher gering beziffert: Nur wenige Befragte glauben dezidiert etwas dazu beitragen zu können, dass sie selbst oder ihre Kinder nicht Opfer eines Verbrechens werden.

Reale Opfererfahrung vs. subjektive Gefährdung

Bei der Gegenüberstellung der realen Opfererfahrung und der subjektiven Gefährdung zeigen sich recht große demografische Unterschiede. Während Männer, jüngere Personen mit hohem Bildungs- und Sozialstatus sowie Städter eher dazu neigen, ihre subjektive Gefährdung zu unterschätzen, sind Frauen, formal weniger Gebildete, Angehörige unterer sozialer Schichten und Bewohner ländlicher Gemeinden in vergleichsweise geringem Maße opfergefährdet und fühlen sich dennoch in hohem Maße unsicher.

Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität

Die Mehrheit der Bevölkerung, vor allem Bewohner ländlicher Regionen und damit Hausbesitzer sichern sich gegen Einbrüche dadurch ab, dass ihre Nachbarn in deren Abwesenheit nach der Wohnung/dem Haus sehen bzw. den Briefkasten entleeren. Hinsichtlich der ausstattungspezifischen Präventionsmaßnahmen zeigt sich, dass insbesondere Türspione, einbruchsichere Türen und zusätzliche Türschlösser häufig installiert werden, während Alarmanlagen oder Videoüberwachung in den meisten österreichischen Haushalten nicht vorhanden sind.

Im Hinblick auf verhaltensbezogene Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität zeigt sich, dass man eher defensiv orientierte Strategien anwendet, indem man bestimmten Personengruppen ausweicht, bestimmte Orte meidet oder den Kindern untersagt, abends allein auszugehen. Bei den offensiven Strategien setzt man in erster Linie auf Selbstverteidigungskurse; ein nicht unwesentlicher Anteil (rund jeder Fünfte) der Befragten nimmt beim Ausgehen auch diverse Hilfsmittel zur Verteidigung (Messer, Stock, Pfefferspray) mit. Defensive Strategien werden dabei vor allem von Frauen angewandt, während proaktive Schutzmaßnahmen generell eher von Jüngeren eingesetzt werden. Zudem neigen auch Personen, die bereits tätlich angegriffen oder bedroht wurden, überdurchschnittlich häufig dazu, Präventionsmaßnahmen zu ergreifen.

Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität

Was den Einsatz externer Präventionsmaßnahmen anbelangt, wünschen sich die Befragten vor allem eine stärkere Polizeipräsenz auf Österreichs Straßen. Dem verstärkten Einsatz privater Sicherheitskräfte wird hingegen mit einer gewissen Skepsis begegnet. Frauen und ältere Menschen sprechen dabei den einzelnen Präventionsmaßnahmen – insbesondere vermehrten polizeilichen Kontrollen – stärker zu als Männer und jüngere Menschen.

EXECUTIVE SUMMARY

The “Prevention Monitor” is a representative survey that is carried out at regular intervals and was developed by the Austrian Road Safety Board (KfV) in conjunction with the University of Zurich. This periodic survey documents the Austrian public’s general perceptions of safety in the country as well as their attitudes to risk prevention on the roads, in the home and during leisure/sporting activities as well as to crime and crime prevention.

The survey was first carried out in 2011 and was repeated in 2014/2015 and again in 2016/2017. It thus delivers comprehensive insights into the Austrian public’s subjective sense of safety and their perceptions of the potential threats and safety risks in the above-mentioned areas. The findings presented in this report refer to the 2016/2017 survey and, where appropriate, also indicate corresponding trends and developments since the first survey in 2011.

General Findings

Problem awareness and general problem areas

In the 2017 survey, the biggest and most frequently named safety concerns relate to road use, lack of road safety and the threat posed by crime. The comparison over time reveals an increased reference to migration-related safety problems. There is also a steadily rising sense of uncertainty, whereby this is evident above all with regard to “immigration” and “religious conflicts” as well as to crime and poverty.

Personal problem areas and threats

Austrians are also increasingly concerned about personal safety and security – especially with regard to children, the threat posed by crime or provisions for old age. Particular concern is voiced in this regard by members of the following groups: parents of children and young people, people without a higher secondary school qualification, members of the lower social classes and members of the 35-49-year-old age cohort. In contrast, people with higher education qualifications and/or social status and members of the 65+ age cohort tend to be more optimistic. Perceptions of personal accident risks are similar: people’s main concern is that something could happen to their children, with road use being perceived in particular as a major risk.

Subjective risk assessment

Subjective assessments of accident risks have fallen since the first survey; subjectively, the risk of accident is assessed to be highest for riding a motorcycle.

Personal contribution to safety

The Austrian public demonstrates a very high level of responsibility when it comes to contributing to their own safety. Most of the survey participants feel that they can contribute to their own safety while playing sports, doing household chores, working in the garden or participating in leisure activities. When it comes to their responsibility for preventing accidents to their own children, parents/guardians of children up to 18 years of age feel that they can contribute at least in part to their children’s safety, especially in the home or on the roads.

The comparison over time shows that while people increasingly feel that they can make a personal contribution to their own safety (above all during leisure activities or on the roads), a reverse trend is evident when it comes to their responsibility for the safety of their children (during leisure activities, sports).

Findings: Road Safety

Awareness of road safety risks

The survey participants view riding a moped/motorcycle or travelling by bicycle in mixed traffic to be the most dangerous forms of road use. In contrast, they consider public and mass transport to be relatively safe.

Impact of accident causes

Lack of attention, risky overtaking manoeuvres and drink driving are perceived to be the most frequent causes of road accidents; more than half of the survey participants considered each of these to have a large impact on road safety.

Assessment of the trend in road safety

Overall, the survey participants feel that the level of road safety has deteriorated slightly in Austria over the last ten years. Their prognosis for the next five years is likewise pessimistic and foresees only a slight upward trend. Technical improvements, safer vehicles and an increase in traffic checks are the main reasons given for a positive assessment of the road safety trend in Austria. In contrast, a negative assessment is attributed to the general growth in traffic volumes and the dysfunction on the part of individual road users – especially the rise in recklessness, lack of discipline and aggression.

Prevention measures taken to ensure road safety

In Austria, the use of child restraints (child seats) and seat belts in cars are standard measures taken to prevent risks on the roads. Safety helmets for children on bicycles and the avoidance of alcohol by motorists are likewise very common safety measures. Other prevention measures – e.g. not using a mobile phone, using a hands-free system to make phone calls, bicycle safety helmets for adults, wearing reflective clothing – are also taken, albeit to a much lesser extent. The comparison over time reveals a continuous rise in road safety awareness, a trend that is directly evident above all in the increased use of navigation and hands-free systems in cars.

In gender terms, women generally tend to be more careful than men, especially with regard to drink driving and child safety aspects. Men, in contrast, only demonstrate a significantly higher level of safety consciousness than women when it comes to wearing bicycle safety helmets.

Desired road safety measures

The survey participants consider the following to be sensible prevention measures for raising road safety: more vehicle spot checks by the police, rapid drug tests during spot checks, stiffer penalties for drink driving, intensified training for novice drivers, the use of alcohol interlocks and improvements to the infrastructure (road construction, optimisation of road infrastructures). They also consider the increased use of technical monitoring systems and a more rigid approach by the police (stiffer penalties) to be appropriate measures. Most of the participants could envisage more driving disqualifications as a concrete police measure but also considered fines for minor speeding offences (“zero tolerance”) to be far less meaningful.

While older people (65+ years of age) advocate increased spot checks (including rapid drug tests), intensified training for novice drivers, increased use of technical monitoring systems and stiffer penalties, they – as expected – voice less support for regulations that affect them personally (medical fitness to drive check-ups/compulsory driving courses for motorists over the age of 60).

Findings: Home, Leisure, Sports

Awareness of the risks in leisure and sports activities

Snowboarding, mountain biking and skiing are considered to be by far the most dangerous leisure or sporting activities, while the potential risks of DIY, hiking, jogging and gardening are viewed to be significantly lower.

Prevention measures taken in leisure and sports activities

In the measures they take to prevent accidents during leisure and sports activities, Austrians pay particular attention to ensuring the safety of their children (e.g. by making them wear helmets when skiing, forbidding them from playing unattended near pools that are not fenced off or storing chemicals out of their reach).

In contrast, when it comes to their own safety, they frequently forego prevention measures like wearing a helmet when skiing or buying shoes with non-slip soles. While the use of ski helmets in general has risen in recent years, it has been accompanied by a slight decline in the use of child ski helmets. Nonetheless, the number of children who do wear ski helmets is still very high.

Women generally tend to be more careful than men, above all with respect to their alcohol consumption (e.g. when skiing) and the safety of their children (e.g. making sure that the latter wear helmets when skiing).

Prevention measures taken in the home

The installation of protective covers on power sockets is a standard prevention measure taken by parents of children under the age of seven. Other common standard measures include owning a fire extinguisher and avoiding slippery carpets/rugs and exposed cables. In contrast, only a minority of people take safety measures in bathrooms (e.g. hand rails, non-slip bathmats) or fire prevention measures (e.g. smoke detectors, easily accessible fire blankets).

While there are only minor differences in behaviour between the genders when it comes to safety in the home, some clear age-based differences are apparent, with older people tending to have already taken appropriate prevention measures. As would be expected, these primarily include measures like installing hand rails in baths or showers. Older people are also far more likely to have a fire extinguisher at home than their younger counterparts.

Findings: Crime

Personal experiences of being the victim of crime

One in every three of the survey participants has had a personal experience with crime in recent years, in particular burglary, attempted burglary, physical attack or the threat of violence. While the number of actual victims of crime has fallen slightly – but not significantly – since 2011, this does not, however, apply to crimes like physical attacks or threats of violence.

Experience of crime is strongly subject to sociodemographic predispositions, with younger people, urban dwellers (especially in Vienna) and men tending in particular to have already been the victims of crime. Apartment dwellers are also more likely to become victims of criminal assault than house dwellers. A significant disparity between the east and the west of the country is also evident: the crime rate is far higher in Vienna than in the western regions of Austria.

Assessment of the trend in crime

The basic assessment of the trend regarding crime in Austria is very pessimistic. Almost half of the survey participants state that crime has risen strongly or slightly in their local community in the past

five years. Their assessment for the country as a whole is far worse: a clear majority feel that the crime situation in Austria has deteriorated greatly. This pessimistic assessment has grown significantly since 2011.

The survey participants' assessment of the prospective growth in crime (for the next five years) in their respective communities and especially in Austria as a whole is even more dramatic. A large majority expect crime to increase both in their own community and above all nationwide. Their assessment of the prospective trend with regard to crime has also become progressively more negative since 2011.

While this highly pessimistic view regarding the trend in crime is attributed primarily to the growing influx of immigrants, the growing refugee problem, asylum policy, foreigners in general and their supposed lack of willingness to integrate, the worsening socioeconomic situation (poverty, unemployment) is also seen as a contributing factor.

Fear of crime

The survey reveals that fears relating to burglary or leaving property, cars or apartments unattended are the primary aspects that affect people's sense of safety in Austria at present. The perceived sense of safety has clearly fallen since 2011 with regard to the threat of burglary, car theft and physical assault. A comparison of the subgroups indicates that women and older people are particularly afraid of being assaulted or threatened. In contrast, younger people have a low sense of safety with regard to loss of valuables. From an education level perspective, people with only compulsory level schooling are far more afraid of suffering a physical assault than those with an upper secondary or university qualification. Finally, city dwellers feel unsafe when walking at night.

Subjective risk of becoming a victim of crime and personal contribution to safety

In subjective terms, Austrians consider their probability of becoming a victim of crime to be highest for cybercrime, burglary, car theft or abuse. Their risk assessment has risen continuously since 2011, above all with regard to the threat of car theft, abuse or sexual assault. People feel that they can only make a low personal contribution to their own safety – a finding that remains constant over time: only a few of the survey participants are strongly convinced that they can contribute to preventing themselves or their children from becoming victims of crime.

Actual experience vs. subjective risk of crime

A comparison of the actual experience and subjective risk of crime reveals large demographic differences. While men, young people with a high education and social status and city dwellers tend to underestimate their subjective risk, women, people with a lower level of formal education, members of the lower social classes and residents of rural areas have a comparatively low risk of becoming victims of crime yet nonetheless feel very unsafe.

Crime prevention measures

The majority of the population, above all people who live in rural regions and are thus home owners, protect themselves against break-ins by making sure that their neighbours check their apartment/house and empty their post box when they are away. Common physical prevention measures include peepholes on doors, burglar-proof doors and additional locks; most Austrian households do not have alarm or video surveillance systems.

As far as behaviour-related prevention measures are concerned, the survey shows that Austrians tend more to adopt defensive strategies such as avoiding certain groups of people, avoiding certain places or forbidding children from going out alone at night. The most common offensive strategy is to take a self-defence course; a sizable number of the survey participants (around one in every five) carry

various implements with them to defend themselves when they go out (knives, sticks, pepper sprays). Defensive strategies are used above all by women, while proactive prevention measures are generally taken more by younger people. Furthermore, people who have already suffered a physical assault or threat tend to take prevention measures with an above-average level of frequency.

Desired crime prevention measures

With regard to external prevention measures, the survey participants would above all like to see a stronger police presence on Austria's streets. In contrast, they view the increased use of private security guards with a certain level of scepticism. Women and older people are more in favour of specific crime prevention measures – in particular increased police checks – than men and younger people.

1

1

EINLEITUNG

Das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung ist in den letzten Jahren in zunehmendem Maße Thema der Wissenschaft und der öffentlichen Wahrnehmung geworden. Wiederholte Erhebungen mit identer Methodik wurden dazu in Österreich jedoch bisher nur punktuell und in unregelmäßigen Intervallen durchgeführt.

Das KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) hat daher gemeinsam mit der Universität Zürich den „Präventionsmonitor“, eine in regelmäßigen Abständen wiederholte, auf international vergleichbaren Fragestellungen beruhende repräsentative Erhebung, entwickelt. Die Erhebung umfasst Fragenkomplexe zur allgemeinen Wahrnehmung von Sicherheitsproblemen in Österreich, zu Risiken im Straßenverkehr und in den Bereichen Haushalt, Freizeit und Sport sowie zum Thema Kriminalität und Kriminalitätsprävention. Ziel ist es, das subjektive Sicherheitsgefühl der Österreicherinnen und Österreicher bzw. deren Wahrnehmung von Gefährdungspotenzialen und Sicherheitsrisiken in diesen Bereichen zu erheben sowie zu eruieren, welche konkreten Präventionsmaßnahmen die österreichische Bevölkerung zur Erhöhung ihres Sicherheitsstandards bzw. zur Risikominimierung selbst anwendet und welche sicherheitsfördernden Begleitmaßnahmen sie sich seitens der Legislative und Exekutive wünscht.

Die erste Welle der Befragung im Rahmen des Präventionsmonitors wurde 2011 durchgeführt, die zweite im Zeitraum 2014/2015. 2016/2017 gab es eine neuerliche Auflage der Befragung, deren Ergebnisse im vorliegenden Bericht dargestellt werden. Zusätzlich werden auch Entwicklungen und Trends seit der ersten Erhebung im Jahr 2011 aufgezeigt.

2

2 HINTERGRUND	28
2.1 Befragungen zu Einstellungen der Bevölkerung betreffend Risiken im Straßenverkehr	28
2.2 Befragungen zu Einstellungen der Bevölkerung betreffend Risiken in Haushalt, Freizeit und Sport	29
2.3 Befragungen zur subjektiven Sicherheit im Bereich Kriminalität	29

2

HINTERGRUND

Der Präventionsmonitor ist als eine alle zwei bis drei Jahre wiederholte Querschnittsbefragung der österreichischen Bevölkerung angelegt. Ziel des Präventionsmonitors ist es nicht nur, eine zuverlässige Datenbasis für die Beobachtung langfristiger Trends zu etablieren, sondern diese Daten auch zur Entwicklung von Präventionsprojekten zu nutzen.

Da sich das KFV in umfassender Weise mit Fragestellungen zum Thema Sicherheit beschäftigt, wurden in den Präventionsmonitor neben Fragen zur subjektiven Sicherheit im Bereich Verkehr auch Fragen zu allen anderen Risikobereichen, die das KFV bearbeitet (Haushalt, Freizeit, Sport und Kriminalität), aufgenommen.

Im Folgenden werden wesentliche Befragungen zur Einstellung der Bevölkerung aus den Themenbereichen Verkehr, Haushalt und Freizeit sowie Kriminalität angeführt, wobei vornehmlich jene Befragungen berücksichtigt wurden, die international oder auf nationaler (aber nicht regionaler) Ebene stattfanden.

2.1 Befragungen zu Einstellungen der Bevölkerung betreffend Risiken im Straßenverkehr

SARTRE („Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe“) ist eine europäische Befragung zu Einstellungen von Verkehrsteilnehmern, die erstmals in den frühen 1990er Jahren durchgeführt und seither viermal wiederholt wurde. Zielsetzung von SARTRE war es, wesentliche Aspekte der Verkehrssicherheit aus der Sicht betroffener Verkehrsteilnehmergruppen zu bewerten und nationale Einstellungs- und Meinungsbilder im europäischen Vergleich darzustellen (Cauzard 1998).

Die bisher vierte und letzte Erhebungswelle wurde 2010 durchgeführt (SARTRE 4) und setzte die drei vorangegangenen Projektphasen fort (Cestac et al. 2012). Es wurden – den damaligen Empfehlungen der Europäischen Kommission betreffend schwache Verkehrsteilnehmer folgend – zusätzlich zu den in den ersten drei Wellen befragten Autofahrern weitere Zielgruppen in die Befragungen miteinbezogen. Die Befragung wurde in insgesamt 19 europäischen Ländern unter Autofahrern, Motorradfahrern und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern durchgeführt. Der österreichische Teil der Studie wurde vom KFV koordiniert und Ende 2011 finalisiert.

Der SARTRE-4-Fragenkatalog umfasste eine große Anzahl verkehrssicherheitsrelevanter Aspekte, unter anderem zu den Themen Geschwindigkeit, Verwendung von Rückhaltesystemen, Benutzung von Helmen und Motorrad-Schutzbekleidung, gefährliches Verhalten im Straßenverkehr, Fahren unter dem Einfluss von Alkohol und Medikamenten, Fahren bei Müdigkeit, Unfallanfänger, Umweltaspekte, Nutzung von Assistenzsystemen, Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen, subjektiv wahrgenommene Unfallursachen, Einstellung zu legislativen Maßnahmen und Motive für die Nicht-Nutzung von Auto oder Motorrad.

Der Vergleich der Länder vor dem Hintergrund der nationalen Rahmenbedingungen und Einstellung der Verkehrsteilnehmer erlaubte es, Optimierungspotenziale in bestimmten Feldern der nationalen Verkehrssicherheitsarbeit zu orten sowie Schlüsse für mögliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Europa zu ziehen.

Nachdem SARTRE ab 2010 nicht mehr weitergeführt wurde, gab es seitens des belgischen Verkehrssicherheitsinstituts (BRSI, seit 2017 VIAS) eine neuerliche Initiative zur Entwicklung einer europaweiten Befragung, die sich mit Einstellungen und Verhalten von Pkw-Lenkern in Europa beschäftigt. ESRA (European Survey of Road Users' Attitudes)¹ wurde 2015 erstmals durchgeführt, das KFV wirkte federführend an der Umsetzung der Befragung in Österreich mit. 2015 nahmen 17 europäische Länder an der ersten Welle der Befragung teil. In der Erweiterung der ersten Welle 2017 kamen weitere 8 Länder hinzu, darunter auch Länder außerhalb Europas, wie Israel, USA, Kanada, Südkorea und Australien (Torfs et al. 2015).

Insgesamt lagen Ende 2017 Erhebungsdaten für 25 Länder vor, die Gesamtstichprobe umfasste bereits ca. 27.000 Personen; d.h. pro Land 1.000 Befragte, davon 600 regelmäßige Autofahrer.

Aufgrund der Ausweitung der Studie über Europa hinaus steht ESRA nunmehr seit 2017 für „*Electronic Survey of Road Users' Attitudes*“. Die nächste Welle (ESRA 2) hat Ende 2018 begonnen (www.esranet.eu), die Ergebnisse werden in der ersten Jahreshälfte 2019 vorliegen.

2.2 Befragungen zu Einstellungen der Bevölkerung betreffend Risiken in Haushalt, Freizeit und Sport

Zu Risiken in Haushalt, Freizeit und Sport gibt es nur sehr wenige globale Befragungen, die Einstellungen zur Sicherheit beinhalten. Die meisten europäischen Surveys, auch aus dem deutschsprachigen Raum, erfassen ausschließlich Fakten zum Unfallgeschehen in diesen Bereichen. Auf europäischer Ebene gibt es zu diesen Themen nur eine EU-DG-Health-geförderte und vom KFV koordinierte Pilotstudie, die in vier europäischen Ländern durchgeführt wurde (*SOCAT – Social Attitudes Towards Home And Leisure Risks In The EU*)² (KFV 2001).

Angelehnt an die SARTRE-Befragungen im Verkehrsbereich wurden in Österreich regelmäßig vom KFV (1992-2003, zuletzt 2006/2007) nationale Befragungen zu Wissen, Einstellungen und Verhalten im Hinblick auf eine Reihe von Maßnahmen zur Unfallverhütung in den Bereichen Haushalt, Freizeit und Sport innerhalb der österreichischen Bevölkerung durchgeführt.

2.3 Befragungen zur subjektiven Sicherheit im Bereich Kriminalität

Im Wissen um die eingeschränkte Aussagekraft von Polizeistatistiken wurden in den frühen 1970er Jahren in den USA Opferbefragungen initiiert, um ein authentischeres Bild des Ausmaßes und der Entwicklung des Kriminalitätsgeschehens zu zeichnen. Seit 1973 wird der umfassende und methodisch aufwendige *National Crime Victim Survey (NCVS)* durchgeführt.³ England kennt ebenfalls seit mehr als 25 Jahren einen jährlich durchgeführten Survey, den *Crime Survey for England and Wales*, vormals *British Crime Survey (BCS)*.⁴

Seit den 1990er-Jahren gibt es eine hochwertige internationale Befragung, den *International Crime Victims Survey (ICVS)*⁵, der bislang sechsmal durchgeführt wurde, erstmals 1989 und wiederholt in den Jahren 1992, 1996 und 2000, 2004/2005 sowie 2010.

Eine weitere erwähnenswerte internationale Studie in diesem Themenfeld ist der *European Social Survey*⁶, ein hochqualitatives Befragungsinstrument zu primär sozialen und sozialpolitischen Themen. Er findet seit 2002 alle zwei Jahre statt, bis jetzt liegen neun Runden vor.

Das KFV begann sich ab Mitte der 2000er-Jahre mit dem Themenfeld Kriminalität und Sicherheit in einem größeren Rahmen zu beschäftigen. Von 2006 bis 2009 wurde jährlich eine kurze Befragung zum Thema Sicherheit und Kriminalität („*Sicherheitsbarometer*“) durchgeführt. Neben einem Kern-

1 Berichte abrufbar unter: <https://www.esranet.eu/en/deliverables-publications/>

2 Bericht abrufbar unter: http://ec.europa.eu/health/ph_projects/2001/injury/injury_project_2001_full_en.htm#11

3 <https://bjs.ojp.usdoj.gov/index.cfm?ty=dcdetail&iid=245>

4 <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/crimeandjustice/publications>

5 Van Dijk, J., Van Kesteren, J., Smit, P.: *Criminal Victimization in International Perspective. Key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS*, abrufbar unter: http://www.unicri.it/services/library_documentation/publications/icvs/publications/ICVS2004_05report.pdf

6 Abrufbar unter: <http://www.europeansocialsurvey.org/>

modul an Fragen wurden dabei jeweils Fragen zu zusätzlichen Schwerpunktthemen gestellt (z.B. zur Effizienz der Polizeiarbeit).

Im Jahr 2010 entschied man sich im KfV, ein Erhebungsinstrument mit Fragestellungen zum Thema Sicherheit in umfassender Weise und mit langfristiger Perspektive zu entwickeln. Gemeinsam mit der Universität Zürich wurde schließlich der „Präventionsmonitor“, eine in regelmäßigen Abständen wiederholte, auf international vergleichbaren Fragestellungen beruhende repräsentative Erhebung, ins Leben gerufen.

3

3	METHODIK	34
3.1	Fragebogen	34
3.2	Stichprobe	34
3.3	Schwankungsbreite	36

3

METHODIK

3.1 Fragebogen

Der Fragenkatalog des Präventionsmonitors basiert auf bewährten Themenbereichen, die in internationalen Erhebungen verwendet werden. Dabei wurde eine größtmögliche Vergleichbarkeit im europäischen Kontext angestrebt. Der Fragebogen enthält wissenschaftlich fundierte Indikatoren zur Einstellungsmessung bezüglich Sicherheit in den Bereichen Kriminalität, Verkehr, Haushalt und Freizeit. Folgende Themenbereiche werden im Fragebogen abgedeckt:

Wahrnehmung von Sicherheitsproblemen

- Spontane Wahrnehmung
- Gestützte Wahrnehmung
- Persönliche Betroffenheit

Gefährdung durch Unfälle

- Gefährdung durch Unfälle (Verkehr/Haushalt/Freizeit/Sport)
- Einschätzung der Gefährlichkeit von Fortbewegungsarten
- Einschätzung der Entwicklung der Sicherheit auf den Straßen (retrospektiv und prospektiv)
- Gefährlichkeit von Freizeittätigkeiten
- Einschätzung des eigenen Beitrags zur Sicherheit („Selbstwirksamkeit“ bezüglich Prävention)
- Einschätzung des persönlichen Unfallrisikos (Verkehr/Haushalt/Freizeit/Sport)

Gefährdung durch Kriminalität

- Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung
- Kriminalitätsfurcht und subjektives Sicherheitsgefühl
- Einschätzung des Risikos der Opferwerdung
- Eigene Opfererfahrungen

Präventionsmaßnahmen

- Verhaltensmaßnahmen zur Vermeidung von Unfällen
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Vorhandene Sicherheitseinrichtungen im Haushalt (Einbruchschutz)
- Gewünschte Präventionsmaßnahmen in allen Bereichen

Soziodemografie

3.2 Stichprobe

Die Erhebung im Rahmen des Präventionsmonitors umfasst eine für die österreichische Bevölkerung ab 18 Jahren repräsentative Stichprobe von insgesamt 1.000 Personen. Hierbei handelt es sich um eine nach Bundesland und Ortsgrößenklassen vorgeschichtete Zufallsstichprobe (*stratified sample*).

Die ersten beiden Befragungen 2011 (Feldarbeit: 5.5. bis 25.5.2011) und 2014/2015 (Feldarbeit: 27.11.2014 bis 9.1.2015) wurden vom österreichischen Markt- und Meinungsforschungsinstitut Triconsult durchgeführt, die letzte 2016/2017 (Feldarbeit: 3.11.2016 bis 19.12.2016) von der *TrendCom Consulting GmbH*.

Das der Befragung zugrundeliegende Erhebungsinstrument ist ein voll strukturierter und nahezu voll standardisierter Fragebogen. Die Befragung wurde mittels telefonischer Interviews (CATI) durchgeführt. Die einzelnen Fragen sind nicht immer an die Gesamtheit der Befragten gestellt, sondern – dort, wo angezeigt – fallweise auch nur an relevante Bevölkerungsgruppen, auf die bei der Beschreibung der Ergebnisse dezidiert hingewiesen wird. Die ausgewiesenen Befunde beziehen sich also nicht immer auf die gesamte Stichprobe von 1.000 Personen, sondern mitunter auch auf die jeweils relevante Teilpopulation mit reduzierter Fallzahl, um einen vertikalen Vergleich zu ermöglichen. Wenn es also um den vertikalen Vergleich des Stellenwertes diverser Einstellungen bzw. Verhaltensweisen geht, erfolgt die Analyse immer auf Basis der „Problembetroffenen“.

Folgende Teilpopulationen (mit differenzierter Problembetroffenheit) wurden zu Beginn der Befragung gescreent, um diese bei bestimmten Fragen gezielt zu filtern (angeführte n auf Basis der Erhebung 2017):

- Frauen (n = 517)
- Erwerbstätige (n = 552)
- Eigene Kinder altersunabhängig (n = 648)
- Eigene Kinder unter 18 Jahren (n = 270)
- Eigene Kinder unter 14 Jahren (n = 209)
- Eigene Kinder unter 7 Jahren (n = 106)
- Pkw im Haushalt (n = 838)
- Verkehrsteilnehmer/Fahrzeuglenker (Auto, Moped, Motorrad, Fahrrad) (n = 903) – davon Autofahrer (n = 803)
- Autofahrer mit Kindern unter 7 Jahren (n = 98)
- Motorradfahrer (n = 95)
- Fahrradfahrer (n = 681)
- Online-Shopper (n = 581)
- Kreditkartenbesitzer (n = 584)
- Sportausübende/Sportler (n = 666)
- Schifahrer/Snowboarder (n = 405)
- Hobby-Gärtner (n = 614)
- Swimmingpool-/Biotopbesitzer (n = 175)

In Abbildung 1 ist die Struktur der Befragten der letzten Befragungswelle 2017 dargestellt. Die soziale Schicht ist eine Typologie, die den sozialen Status/das soziale Milieu des Haushaltes beschreibt. Sie wird über die Schulbildung der befragten Person, den Beruf bzw. das Berufsmilieu (bei nicht Erwerbstätigen) und das Haushalts-Netto-Einkommen berechnet, wobei die A-Schicht der obersten Sozialschicht, B-Schicht der gehobenen Sozialschicht, C-Schicht der Mittelschicht, D-Schicht der unteren Sozialschicht und E-Schicht der untersten Sozialschicht entspricht.

GESCHLECHT		BERUF	
Männer	48%	Selbständige, freie Berufe	4%
Frauen	52%	BeamtenInnen	5%
		Angestellte	25%
ALTER		ArbeiterInnen, LandwirtInnen	21%
18 bis 29 Jahre	19%	Im Haushalt tätig	7%
30 bis 39 Jahre	17%	PensionistInnen, RentnerInnen	29%
40 bis 49 Jahre	21%	In Ausbildung	4%
50 bis 59 Jahre	16%	Sonstige (Karenz, Präsenzdienst, arbeitslos)	5%
60 bis 69 Jahre	14%		
70 Jahre und älter	15%	SOZIALE SCHICHT	
SCHULBILDUNG		A-Schicht	10%
Pflichtschule	24%	B-Schicht	20%
Lehre/Fachschule	46%	C-Schicht	40%
Matura	18%	D-Schicht	20%
Hochschule/Universität	12%	E-Schicht	10%
		BUNDESLAND	
WOHNFORM		Wien	20%
Wohnung	51%	Niederösterreich	19%
Haus	49%	Burgenland	3%
RECHTSFORM DER WOHNUNTERKUNFT		Steiermark	15%
Eigentum	57%	Kärnten	7%
Miete	43%	Oberösterreich	17%
HAUSHALTSGRÖSSE		Salzburg	6%
1 Person	19%	Tirol	8%
2 Personen	29%	Vorarlberg	4%
3 Personen	17%	ORTSGRÖSSE	
4 Personen	20%	Bis 2.000 EinwohnerInnen	20%
5 Personen und mehr	16%	Bis 5.000 EinwohnerInnen	23%
FAMILIENSTAND		Bis 10.000 EinwohnerInnen	12%
Ledig	23%	Bis 50.000 EinwohnerInnen	13%
Verheiratet, Lebensgemeinschaft	62%	Über 50.000 EinwohnerInnen	32%
Verwitwet, geschieden	15%		
Abbildung 1: Struktur der Befragten, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017		<i>ggf. abweichende Summe von 100% aufgrund von Rundungen</i>	

3.3 Schwankungsbreite

Stichproben werden gezogen, um einen wahren Wert in einer Grundgesamtheit zu schätzen. Um zu berechnen, in welchem Bereich sich der wahre Wert in der Grundgesamtheit mit einer Sicherheit von 95% befindet, kann man auf Tabelle 1 zurückgreifen. Die dort angeführten Referenzwerte gelten für Zufallsstichproben, sind aber auch als Annäherungswerte für geschichtete Stichproben verwendbar.

Beispiel:

45% der 1.000 Befragten waren im Jahr 2017 laut eigenen Angaben persönlich beunruhigt über die Bedrohung durch Kriminalität (vgl. Abbildung 4 und Abbildung 5, S. 44 und S. 45).

Mit welcher Schwankungsbreite ist dieses Ergebnis zu interpretieren, d.h., innerhalb welcher Grenzen liegt der wahre Wert in der Grundgesamtheit mit vorgegebener Sicherheit?

In Tabelle 1 findet man keine Eintragung für den Wert 45%, man zieht stattdessen den nächstgrößeren Wert zur Schätzung der Schwankungsbreite heran. Nachdem 1.000 Personen befragt wurden, erhält man für die Schwankungsbreite in diesem Fall 3,2. Addiert bzw. subtrahiert man diesen Wert vom Anteil in der Stichprobe, so erhält man die Grenzen, innerhalb derer der wahre Wert in der Grundgesamtheit mit einer Sicherheit von 95% liegt, hier also zwischen 41,8% und 48,2%. Eine Sicherheit von 95% bedeutet in diesem Zusammenhang, dass der wahre Wert in 19 von 20 Fällen im Intervall liegt, das mit dieser Tabelle berechnet wird.

Stichprobengröße	% 10/90	% 20/80	% 30/70	% 40/60	% 50/50
200	4,1	5,7	6,5	6,9	7,1
300	3,5	4,6	5,3	5,7	5,8
500	2,7	3,6	4,1	4,4	4,5
600	2,4	3,3	3,7	4,0	4,1
1.000	1,9	2,5	2,9	3,1	3,2
5.000	0,8	1,1	1,3	1,4	1,4
10.000	0,6	0,8	0,9	1,0	1,0
12.000	0,5	0,7	0,8	0,9	0,9

Tabelle 1: Schwankungsbreiten bei Stichproben mit einer Sicherheit von 95%

4

4	ALLGEMEINE ERGEBNISSE	42
4.1	Spontane Problemwahrnehmung	42
4.2	Gestützte Problemwahrnehmung	44
4.2.1	Allgemeine Problembereiche – Zeitvergleich	44
4.2.2	Persönliche Problembereiche – Zeitvergleich	45
4.2.3	Persönliche Problembereiche – Subgruppen	46
4.3	Wahrnehmung der persönlichen Unfallgefährdung	47
4.4	Subjektives Unfallrisiko	48
4.5	Persönlicher Beitrag zur Sicherheit	49
4.5.1	Beitrag zur eigenen Sicherheit	49
4.5.2	Persönlicher Beitrag zur Sicherheit der eigenen Kinder	50
4.5.3	Persönlicher Beitrag zur Sicherheit – Zeitvergleich	51

4

ALLGEMEINE ERGEBNISSE

Im Folgenden werden die Ergebnisse zu allgemeinen Problem- und Risikobereichen dargestellt. Zu Beginn wurde den Befragten dabei zunächst das Thema der Untersuchung (Sicherheit im weiter gefassten Sinne: Vermeidung von Unfällen im Straßenverkehr, im Haushalt, beim Sport und bei Freizeitbeschäftigungen sowie Schutz vor Kriminalität) skizziert.

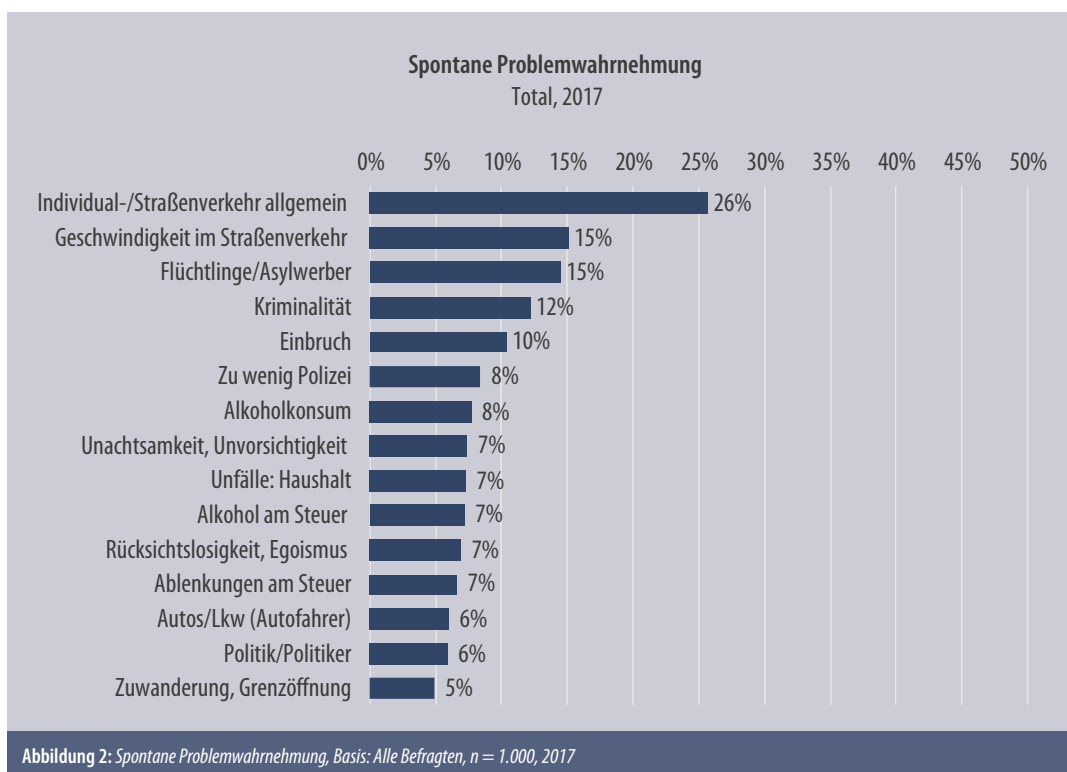
4.1 Spontane Problemwahrnehmung

Hinsichtlich der drei aus ihrer Sicht größten Sicherheitsprobleme zeigt sich, dass die Befragten vorrangig Aspekte der Verkehrssicherheit thematisieren: 26% der Befragten nennen den Individual- bzw. Straßenverkehr als einen der drei zentralen Gefährdungsbereiche, wobei zusätzlich auf Geschwindigkeit, auf Alkohol am Steuer und auf Ablenkung als konkrete Auslöser von Verkehrsunfällen hingewiesen wird.

In weiterer Folge stellt die Kriminalität aus der Sicht der Bevölkerung ein großes Gefährdungspotenzial dar, wobei insbesondere der Anstieg an Einbruchdelikten sowie personelle Defizite im exekutiven Sektor thematisiert werden. In zunehmendem Maße wird auch die Flüchtlingsproblematik mit Sicherheit – und zwar in unmittelbar kausalem Zusammenhang mit Kriminalitätsgefährdung – assoziiert.

Die im Herbst 2015 einsetzende Flüchtlingswelle und die Zuwanderung durch Grenzöffnungen nimmt rund jede(r) fünfte Österreicher(in) als persönliche Bedrohung wahr.

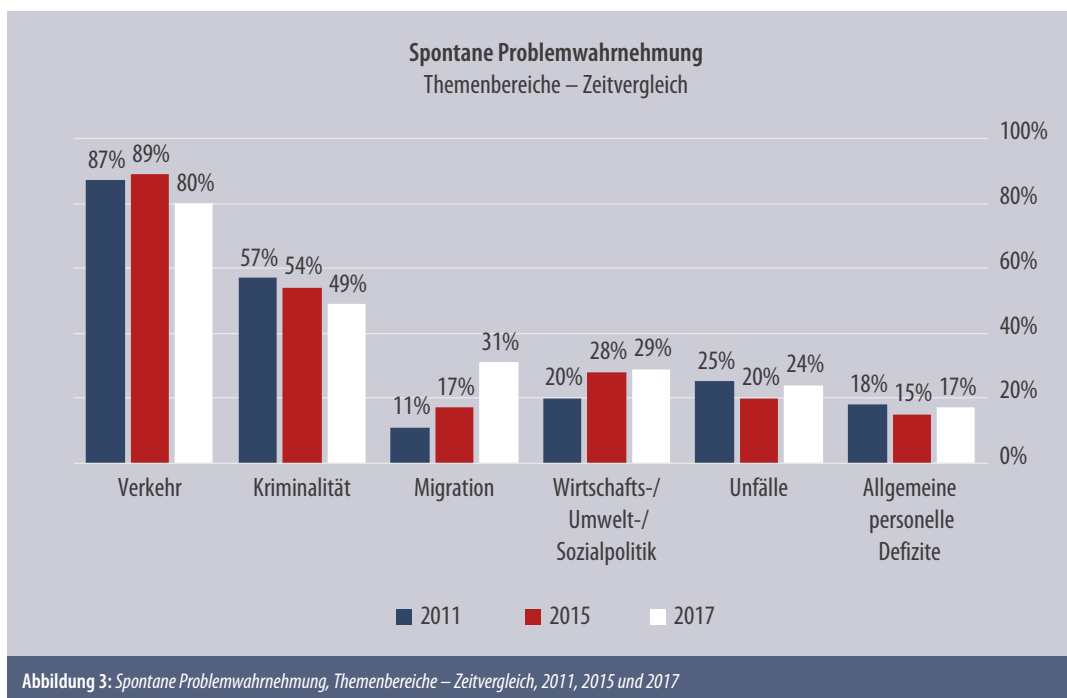
Demgegenüber sind individuelle Sicherheitsprobleme (Alkoholismus, Rücksichtslosigkeit) und Unfälle im Haushalt nur von sekundärer Bedeutung (vgl. Abbildung 2).



Verdichtet man die wahrgenommenen Probleme zu Themenbereichen und betrachtet diese im Langzeitvergleich, wird deutlich, dass 2017 im Individualverkehr und im Bereich der Kriminalität nach wie vor die größten Sicherheitsprobleme geortet werden (wenngleich in etwas abgeschwächter Form). Bei den vorangegangenen Erhebungen bezogen sich noch 89% (2015) bzw. 87% (2011) der Nennungen auf das Problemfeld „Verkehr“, aktuell nur noch 80%.

Ähnlich verhält es sich mit der Kriminalität, wo ein stetiger Rückgang von 57% (2011) auf 49% (2017) zu beobachten ist, wohingegen sich die Nennungshäufigkeit bei Migrationsproblemen nahezu verdreifacht hat (2017: 31%/2011: 11%). Die Flüchtlingsthematik, die erst 2015 besondere Aktualität erlangte, scheint alle anderen sicherheitsgefährdenden Aspekte etwas zurückdrängt zu haben, obwohl diese in ihrer relativen Bedeutung ein hohes Maß an zeitlicher Stabilität aufweisen.

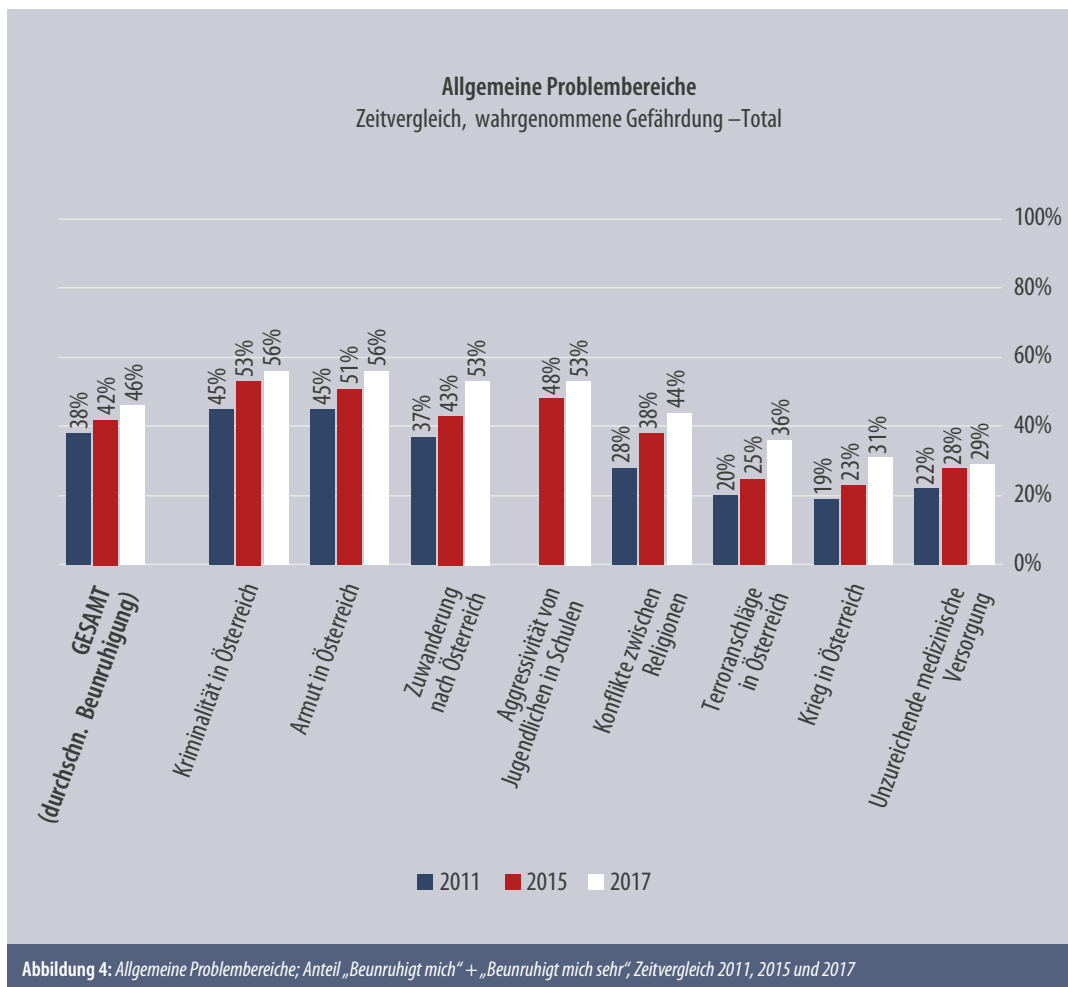
Interessant ist auch der Umstand, dass sich die durch (sozial)politische Schief lagen hervorgerufenen Probleme zunehmend negativ auf das Sicherheitsgefühl der Österreicherinnen und Österreicher auswirken. In Summe beziehen sich aktuell 29% der Nennungen auf diese Aspekte (Politik allgemein, Armut, Arbeitslosigkeit, Mangel an sozialem Zusammenhalt etc.), im Jahr 2011 waren dies nur 20% (vgl. Abbildung 3).



4.2 Gestützte Problemwahrnehmung

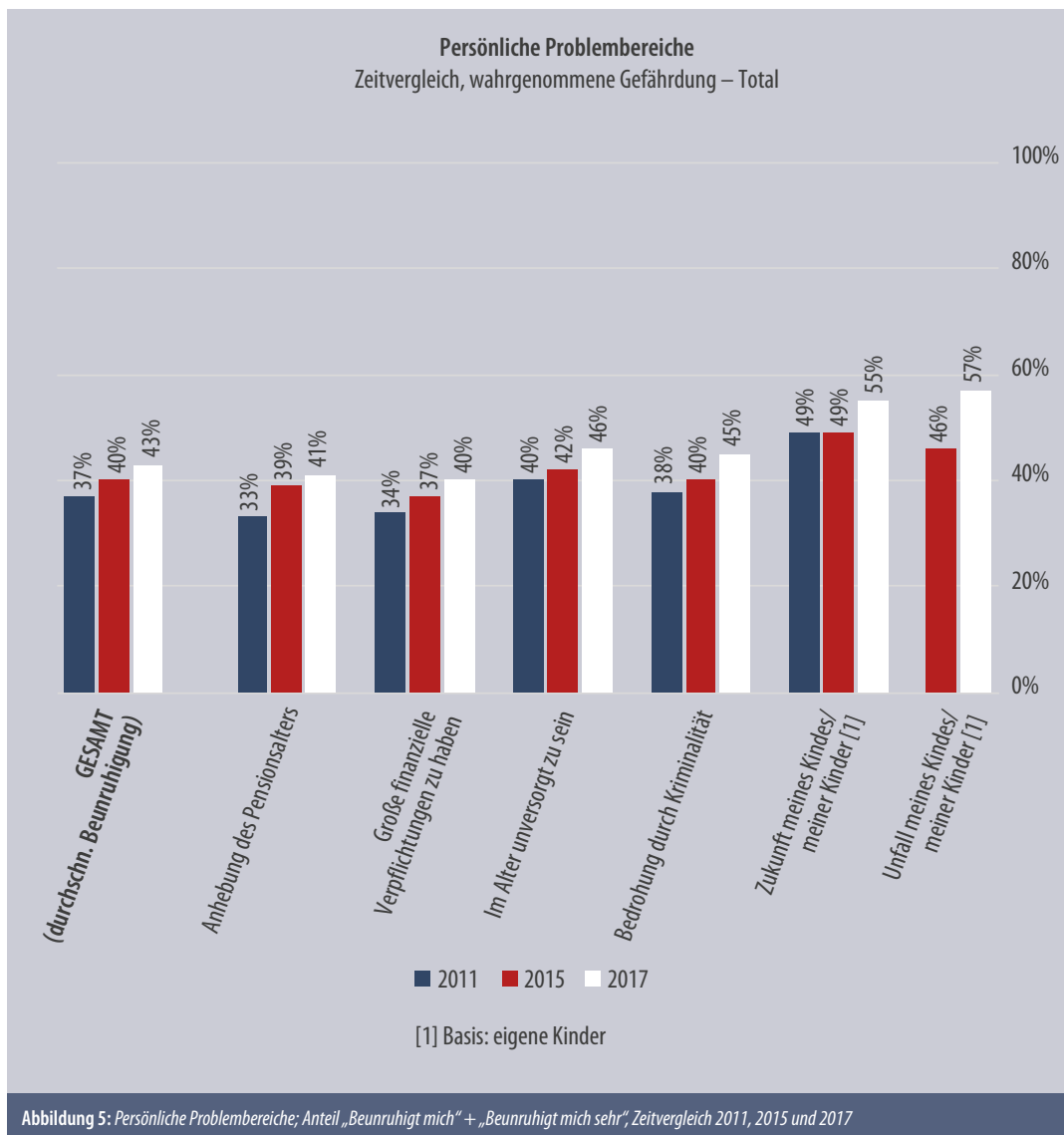
4.2.1 Allgemeine Problembereiche – Zeitvergleich

Bei der gestützten Betrachtung allgemeiner Problembereiche im Zeitvergleich zeigt sich eine stetig zunehmende Verunsicherung der Österreicherinnen und Österreicher. Während im Schnitt (über alle 17 Problembereiche) im Jahr 2011 38% der Befragten sehr oder eher beunruhigt waren, waren es 2015 bereits 42%, 2017 gar 46%. Einen signifikanten Anstieg der Besorgnis (von über 15 Prozentpunkten) kann man bei den Problemen „Zuwanderung“, „Religionskonflikte“ und „Terroranschläge“ beobachten, aber auch in Bezug auf Armut, Kriminalität und einen befürchteten Krieg in Österreich (jeweils über 10 Prozentpunkte Anstieg seit 2011) (vgl. Abbildung 4).



4.2.2 Persönliche Problembereiche – Zeitvergleich

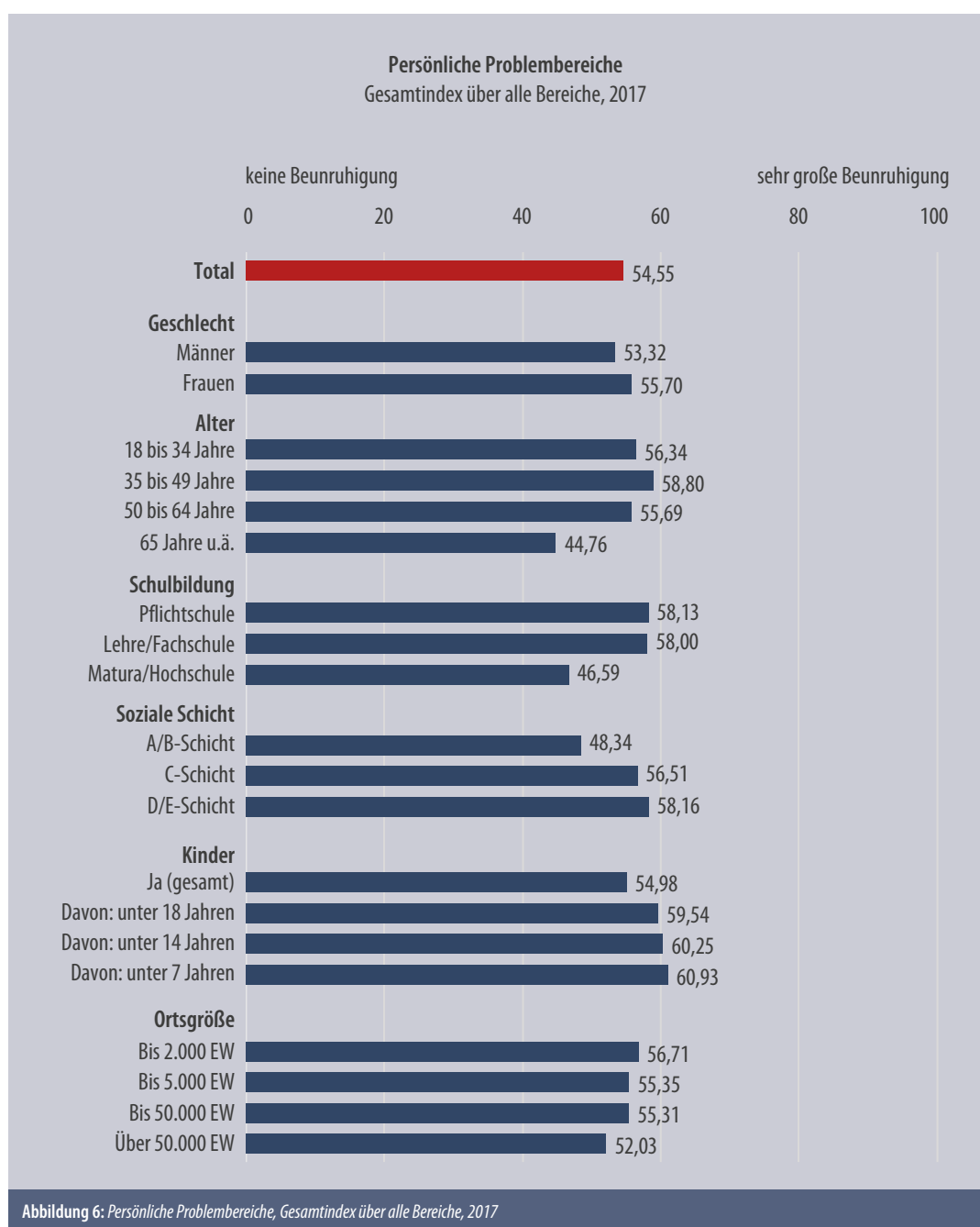
Hinsichtlich der persönlichen Problembereiche zeigt sich, dass 2017 im Durchschnitt (über alle 12 erhobenen Bereiche) 43% sehr oder eher beunruhigt waren; 2015 betrug der entsprechende Anteil noch 40% und vier Jahre davor 37%. Dieser stetige Anstieg ist in fast allen Bereichen zu orten, insbesondere aber, was die Sorge um die Kinder (Erleiden eines Unfalls, Zukunft allgemein), die Bedrohung durch Kriminalität, die Versorgung im Alter, finanzielle Verpflichtungen und die Anhebung des Pensionsalters anbelangt (vgl. Abbildung 5).



4.2.3 Persönliche Problembereiche – Subgruppen

Bei der Betrachtung aller Problembereiche, d.h. bei der Berechnung eines Gesamtindex über alle Bereiche (0 = in allen Bereichen überhaupt keine Beunruhigung/100 = in allen Bereichen sehr große Beunruhigung) kann in der Totale ein Wert von 54,55 bestimmt werden, der auf eine überdurchschnittlich hohe Besorgnis hinweist (vgl. Abbildung 6).

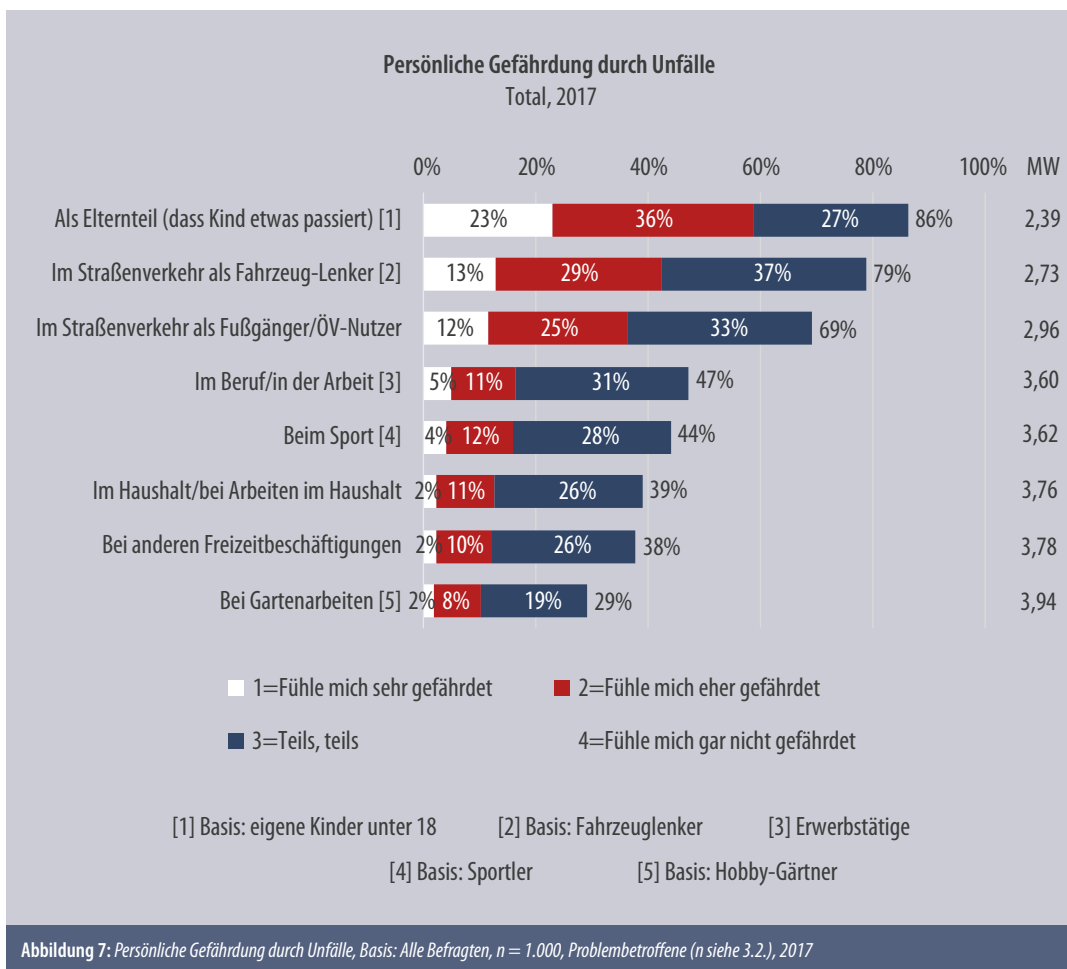
Beim Vergleich über die Subgruppen erweisen sich vor allem Eltern von Kindern und Jugendlichen als sehr besorgte Gruppe (Index: rund 60 Punkte), aber auch Personen ohne Matura, Angehörige der unteren Sozialschichten (D, E) und die Kohorte der 35- bis 49-Jährigen (je ca. 58 Punkte). Demgegenüber nehmen Personen mit hohem Bildungs- und Sozialstatus (Index: 45 bzw. 48) und vor allem über 65-Jährige (Index: 44) eine eher optimistische Grundhaltung ein, was deren persönliche Problemfelder anbelangt. Bezüglich Geschlecht und Ortsgrößenklassen lassen sich demgegenüber nur vergleichsweise geringe Unterschiede nachweisen, obwohl Frauen und Bewohner kleinerer Orte tendenziell etwas beunruhigter sind.



4.3 Wahrnehmung der persönlichen Unfallgefährdung

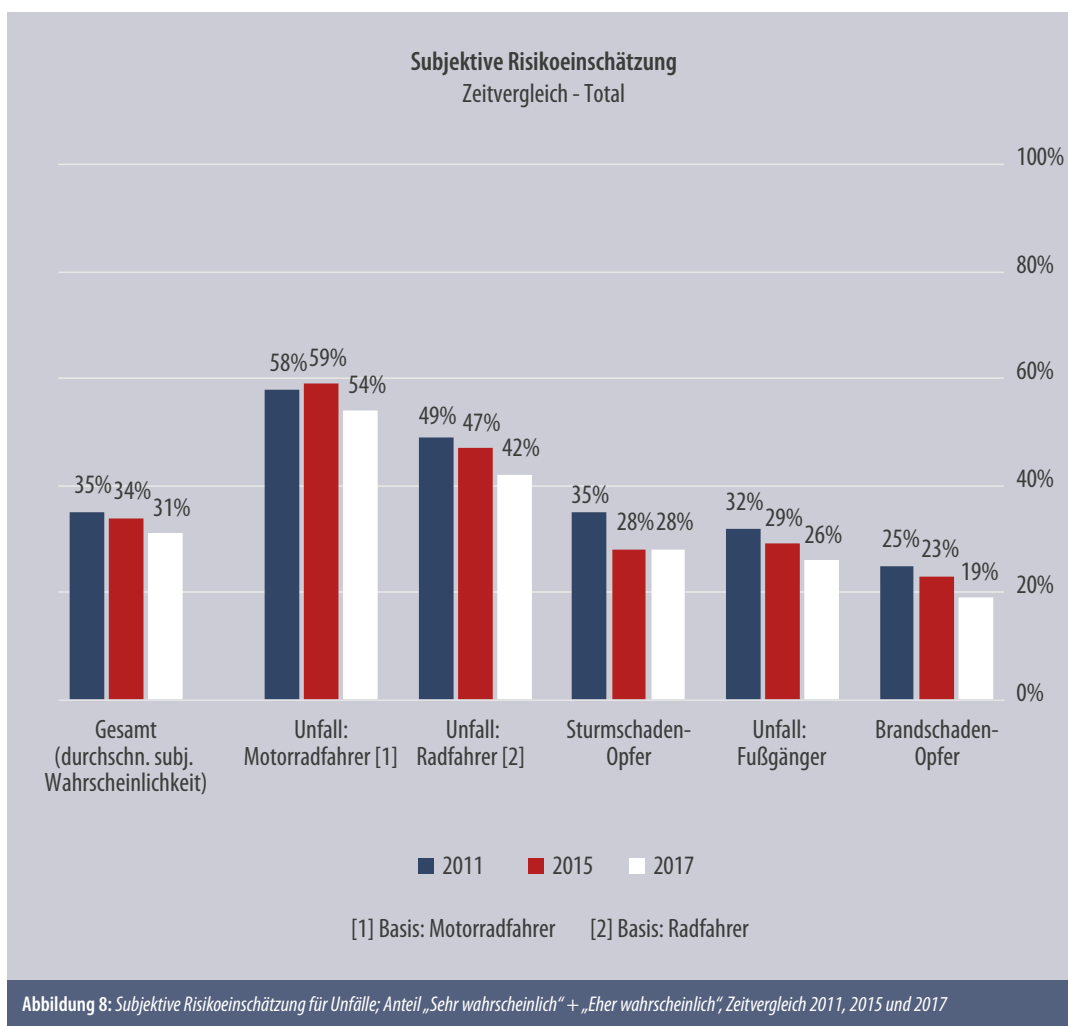
Bei der Wahrnehmung der persönlichen Unfallgefährdung sind die betroffenen Personengruppen in erster Linie besorgt, dass ihren Kindern etwas passieren könnte; in Summe nehmen hier 86% zumindest teilweise ein Gefährdungspotenzial wahr. Abgesehen davon ortet man vor allem im Straßenverkehr ein großes Risiko: Über drei Viertel der Verkehrsteilnehmer fühlen sich im Straßenverkehr als Fahrzeuglenker gefährdet und fast 70% der Österreicherinnen und Österreicher als Fußgänger und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

Im Vergleich dazu fühlt sich nur eine Minderheit der Erwerbstätigen im beruflichen Alltag gefährdet und auch nur 44% der Sportler beim Ausüben ihrer Tätigkeit. Im Haushalt oder bei Freizeitbeschäftigungen orten nur jeweils knapp 40% eine Gefahr, Opfer eines Unfalls zu werden, bei Gartenarbeit gar nur 29% der Betroffenen (vgl. Abbildung 7).



4.4 Subjektives Unfallrisiko

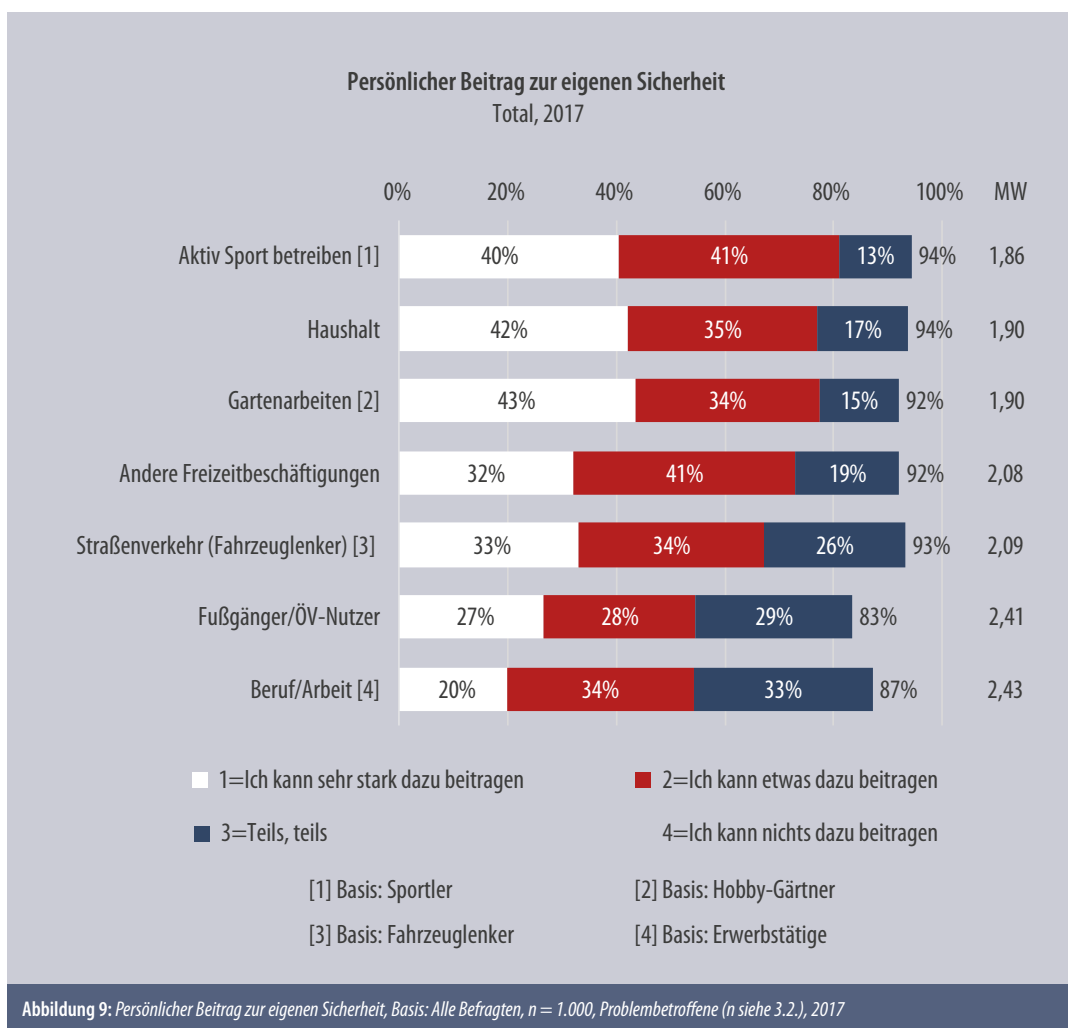
Hinsichtlich der wahrgenommenen subjektiven Risikoeinschätzung von Unfällen kann im Zeitvergleich ein tendenzieller Rückgang von durchschnittlich 35% im Jahr 2011 auf 31% 2017 geortet werden. Das subjektive Risiko, einen Unfall zu erleiden, wurde in der letzten Erhebung (von den jeweils Betroffenen) beim Motorradfahren mit 54% (sehr oder eher wahrscheinlich) am höchsten beziffert, gefolgt vom Radfahren (42%); Motorrad- und Radfahrer, aber auch Fußgänger fühlten sich jedoch 2017 deutlich sicherer als noch zwei oder sechs Jahre zuvor (vgl. Abbildung 8).



4.5 Persönlicher Beitrag zur Sicherheit

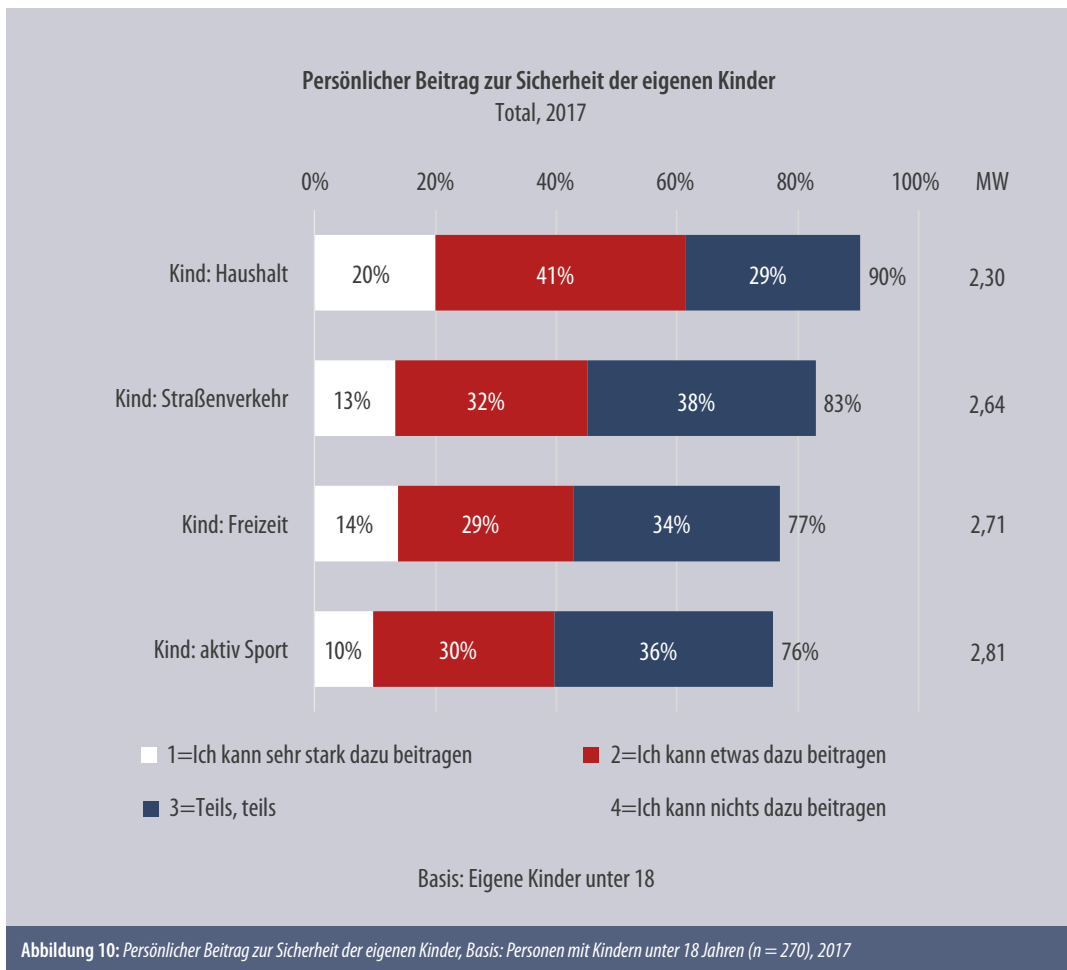
4.5.1 Beitrag zur eigenen Sicherheit

Was den persönlichen Beitrag zur Sicherheit anbelangt, lässt sich ein sehr hohes Maß an Eigenverantwortung erkennen. So meinen über 90% der jeweils Betroffenen, dass sie beim Sport, im Haushalt, bei Gartenarbeiten, bei diversen Freizeitbeschäftigungen, aber auch im Straßenverkehr durch ihr Zutun einen Beitrag zur persönlichen Sicherheit leisten können. Hinsichtlich der Vermeidung von Unfällen im Beruf sowie als Fußgänger bzw. Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel (ÖV-Nutzer) sind die entsprechenden Anteile mit jeweils über 80% kaum geringer (vgl. Abbildung 9).



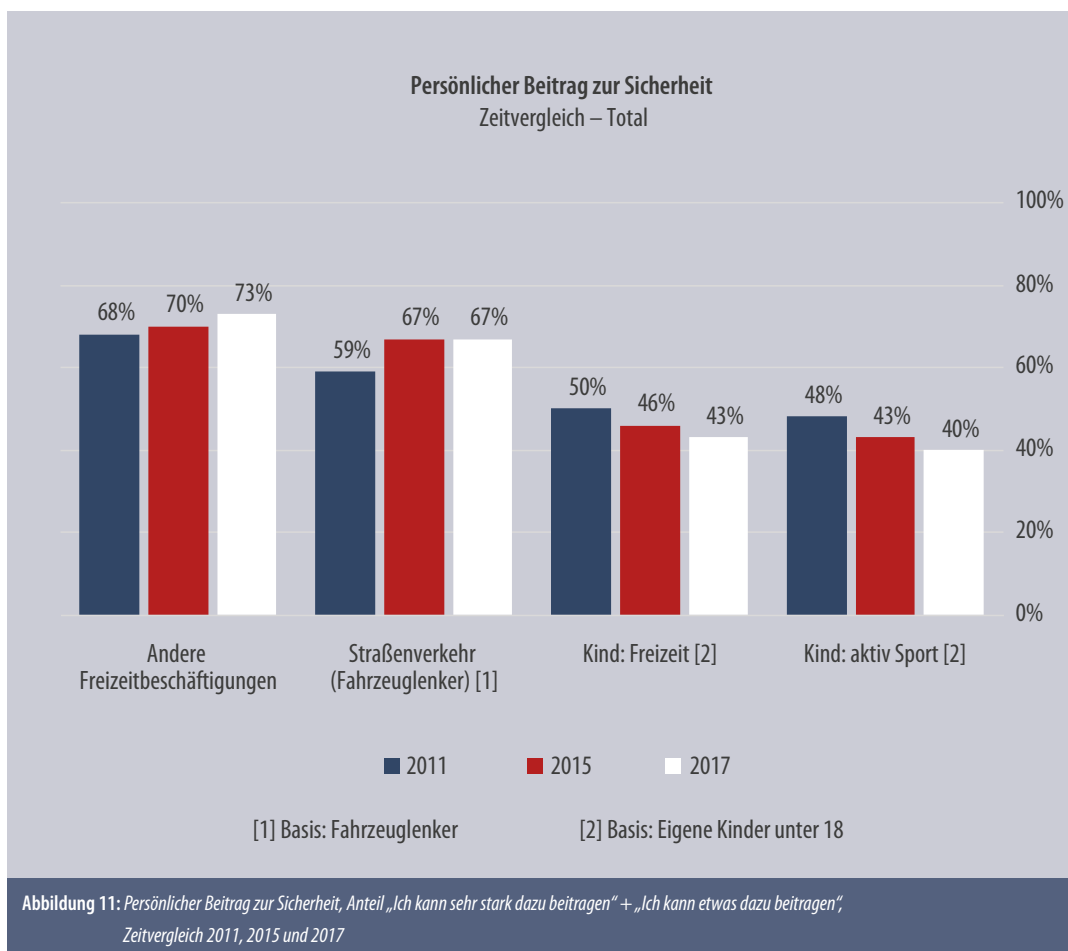
4.5.2 Persönlicher Beitrag zur Sicherheit der eigenen Kinder

Bezüglich der Fremdverantwortung gegenüber der Vermeidung von Unfällen der eigenen Kinder waren 2017 noch jeweils über drei Viertel der Betroffenen (Eltern von Kindern bis 18 Jahre) der Meinung, zumindest teilweise einen Beitrag zu deren Sicherheit im Haushalt (90%), im Straßenverkehr (83%), bei der Sportausübung und in der Freizeit (je rund drei Viertel) leisten zu können (vgl. Abbildung 10).



4.5.3 Persönlicher Beitrag zur Sicherheit – Zeitvergleich

Hinsichtlich des persönlichen Beitrags zur Sicherheit (Eigen- und Fremdverantwortung) kann in den letzten Jahren eine interessante Entwicklung dahingehend festgestellt werden, als man zwar zunehmend der Ansicht ist, einen persönlichen Beitrag zur eigenen Sicherheit (vor allem bei diversen Freizeitbeschäftigungen und im Straßenverkehr) leisten zu können, wohingegen im Bereich der Fremdverantwortung gegenüber der Sicherheit der Kinder (in der Freizeit, bei der Sportausübung) eine gegenläufige Tendenz beobachtbar ist (vgl. Abbildung 11).



5

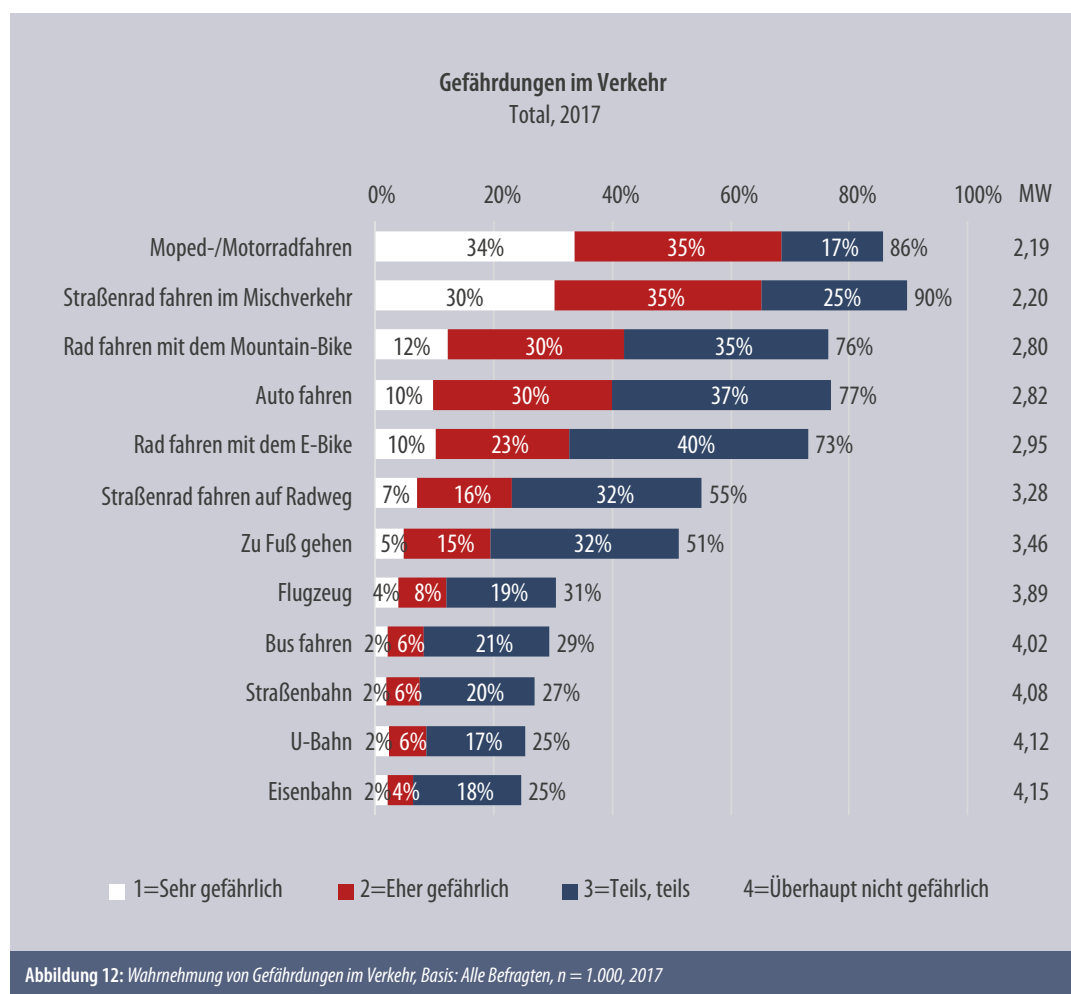
5	ERGEBNISSE VERKEHR	56
5.1	Wahrnehmung von Gefährdungen im Straßenverkehr	56
5.2	Stellenwert von Unfallursachen	57
5.3	Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich	58
5.3.1	Begründungen für eine positiv empfundene Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich	59
5.3.2	Begründungen für eine negativ empfundene Verkehrssicherheit in Österreich	60
5.4	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen	61
5.4.1	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Zeitvergleich	62
5.4.2	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Geschlechtervergleich	63
5.4.3	Gewünschte Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Total	64
5.4.4	Gewünschte Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Altersgruppen	65

5

ERGEBNISSE VERKEHR

5.1 Wahrnehmung von Gefährdungen im Straßenverkehr

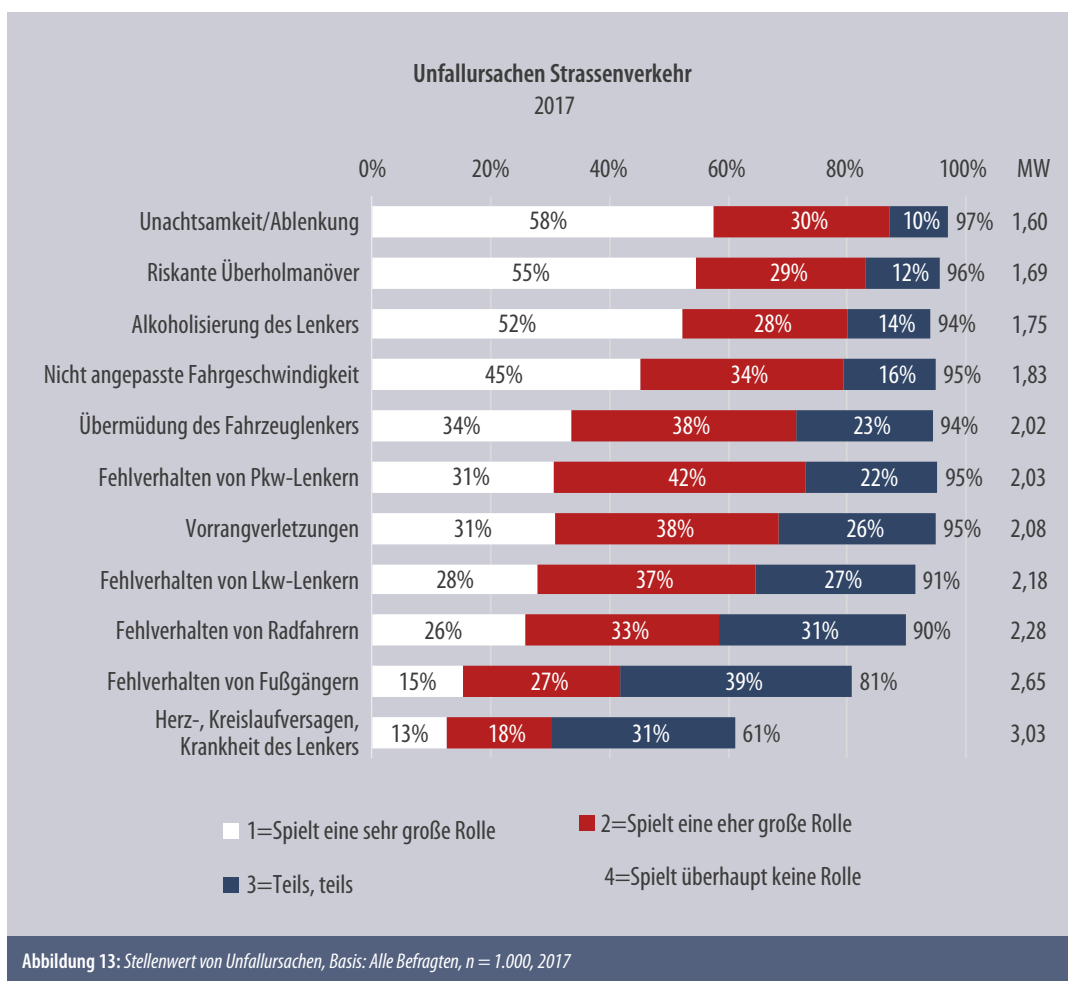
Hinsichtlich Gefährdungen im Verkehr werden Moped- und Motorradfahren und das Fahren mit dem Straßenrad im Mischverkehr als am gefährlichsten erlebt. Jeweils rund 30% der Befragten stufen diese Arten der Verkehrsmittelnutzung als sehr gefährlich, jeweils rund 90% als zumindest teilweise gefährlich ein. Im Vergleich dazu werden Autofahren und das Fahren mit dem Mountain- und E-Bike nur von 10 bis 12% als sehr gefährlich bzw. von rund drei Viertel als zumindest teilweise gefährlich erachtet. Z Fußgehen und Fahrradfahren auf dem Radweg werden jeweils immerhin noch von der Hälfte der Befragten als zumindest teilweise gefährlich erachtet. Was die Einschätzung einzelner öffentlicher Verkehrs- bzw. Massentransportmittel anbelangt, sind nur geringe Unterschiede feststellbar. Die Eisenbahn wird hier als sicherstes (gefolgt von U- und Straßenbahn sowie Bus), das Flugzeug als unsicherstes Verkehrsmittel wahrgenommen (vgl. Abbildung 12).



5.2 Stellenwert von Unfallursachen

Als häufigste Unfallursachen im Straßenverkehr werden Unachtsamkeit, riskante Überholmanöver und Alkoholisierung der Fahrzeugenker wahrgenommen – jeweils mehr als die Hälfte der Befragten schreiben diesen Verhaltensweisen einen sehr großen Einfluss auf das Unfallgeschehen zu. In weiterer Folge würden viele Unfälle aber auch aufgrund nicht angepasster Fahrgeschwindigkeit passieren („spielt eine sehr große Rolle“: 45%).

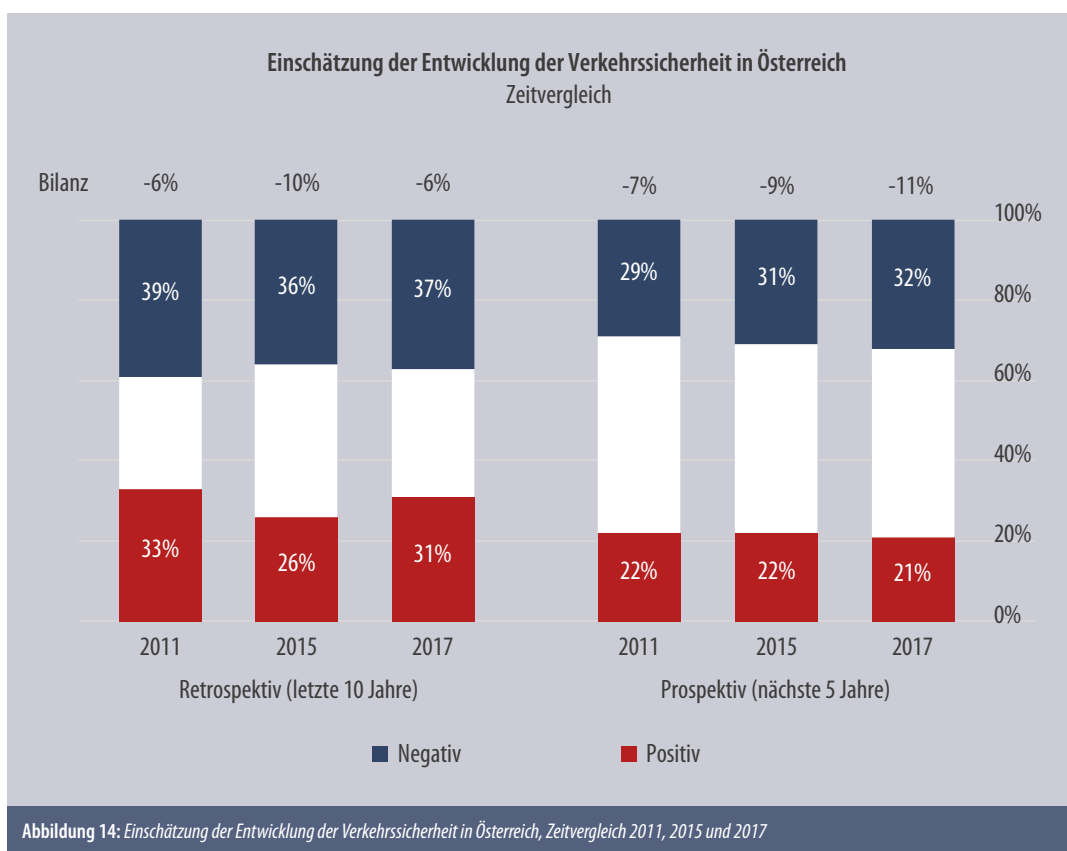
Eine gewisse Bedeutung wird in diesem Zusammenhang auch noch der Übermüdung von Fahrzeugenkern und Vorrangverletzungen zugeschrieben. Was das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer anbelangt, wird jenes von Pkw-Lenkern am höchsten eingeschätzt (31%), gefolgt von Lkw-Lenkern (28%) und Radfahrern (26%), wohingegen jenem von Fußgängern (15%) der geringste Stellenwert bei der Verursachung von Unfällen zugeordnet wird (vgl. Abbildung 13).



5.3 Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich

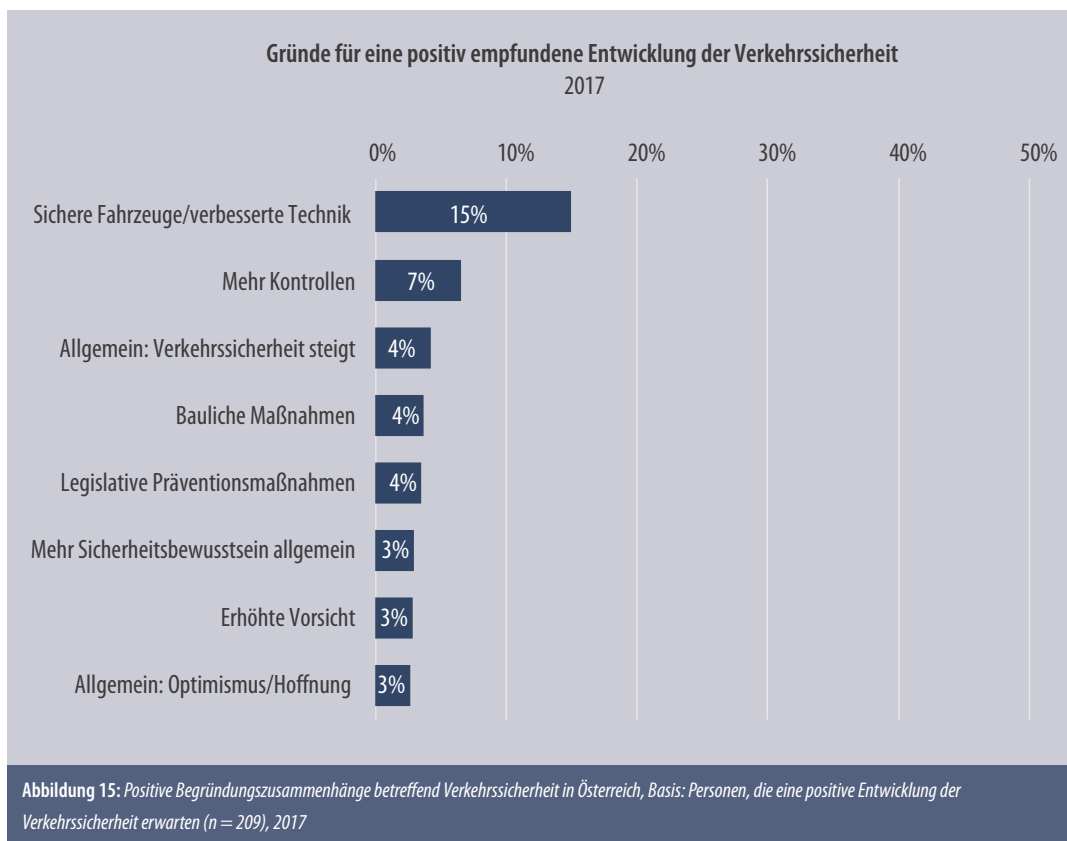
Bei Betrachtung der Einschätzung der Verkehrssicherheit in Österreich wird durch die Befragten retrospektiv (über die letzten 10 Jahre) eine in Summe geringfügige Verschlechterung wahrgenommen: 37% der Befragten haben den Eindruck, die Verkehrsunfälle hätten in den letzten zehn Jahren zugenommen, jeweils knapp über 30% stellen hier keine oder aber eine positive Veränderung fest.

Bei der prospektiven Einschätzung (für die nächsten 5 Jahre) ist man allgemein etwas pessimistischer – bei leicht zunehmender Tendenz im Langzeitvergleich. So befürchtet rund ein Drittel der befragten Österreicherinnen und Österreicher einen Anstieg der Verkehrsunfälle in den nächsten fünf Jahren, wohingegen nur rund ein Fünftel einen Rückgang erwartet. Die Bilanz aus wahrgenommener positiver und negativer Entwicklung beträgt demnach -11 Prozentpunkte, wobei ein leichter Anstieg im Zeitvergleich nachweisbar ist (von 2011: -7% auf 2015: -9% und 2017: -11%) (vgl. Abbildung 14).



5.3.1 Begründungen für eine positiv empfundene Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich

Wurde von den Befragten die Verkehrssicherheit in Österreich positiv eingeschätzt (Unfälle werden abnehmen), dann begründen diese ihre Einschätzungen vor allem mit dem technologischen Fortschritt, also verbesserter Technik/sicherere Fahrzeuge (15%) sowie mit vermehrten Verkehrskontrollen (7%) (vgl. Abbildung 15).



5.3.2 Begründungen für eine negativ empfundene Verkehrssicherheit in Österreich

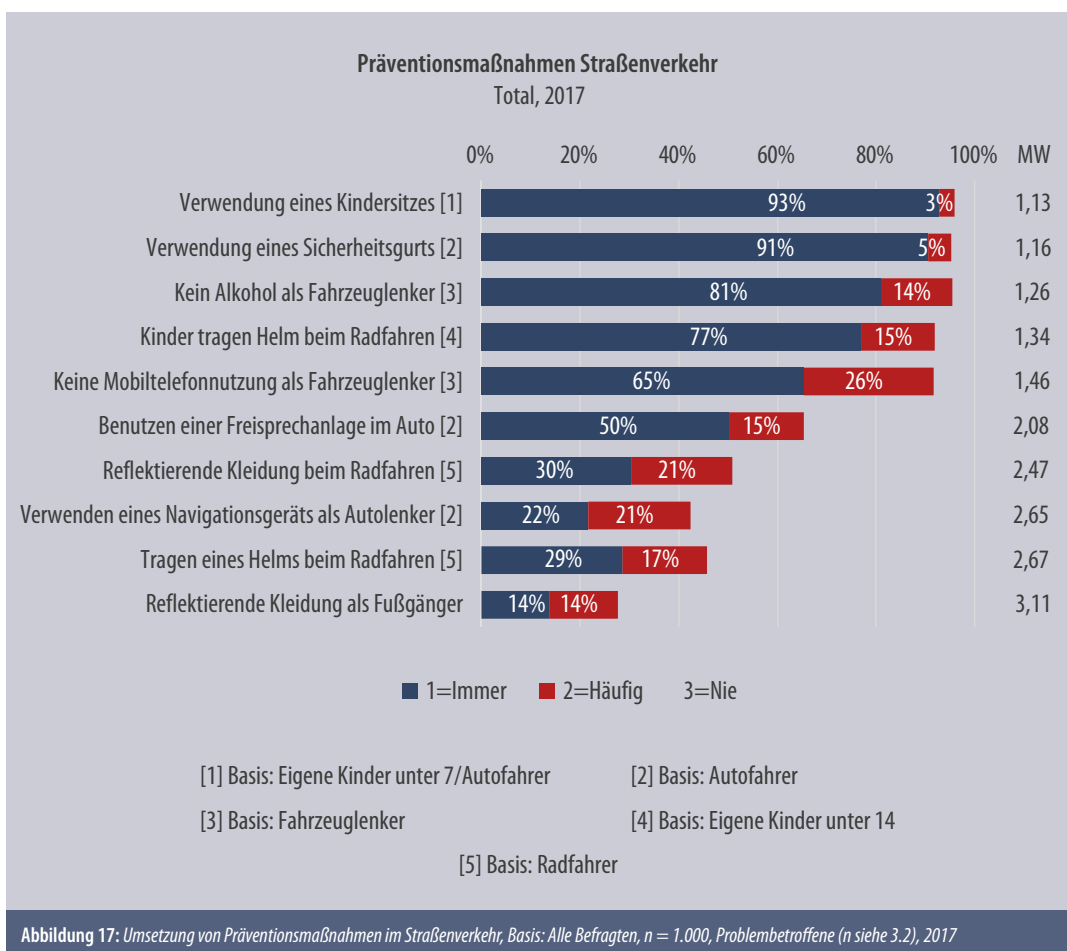
Befragte, die mit einem Anstieg der Verkehrsunfälle rechnen, begründen dies vor allem mit dem allgemeinen Anwachsen des Verkehrsaufkommens (20%), aber auch mit individueller Dysfunktion von Verkehrsteilnehmern, vor allem mit dem Anstieg von Rücksichts- bzw. Disziplinlosigkeit und Aggression (vgl. Abbildung 16).



5.4 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen

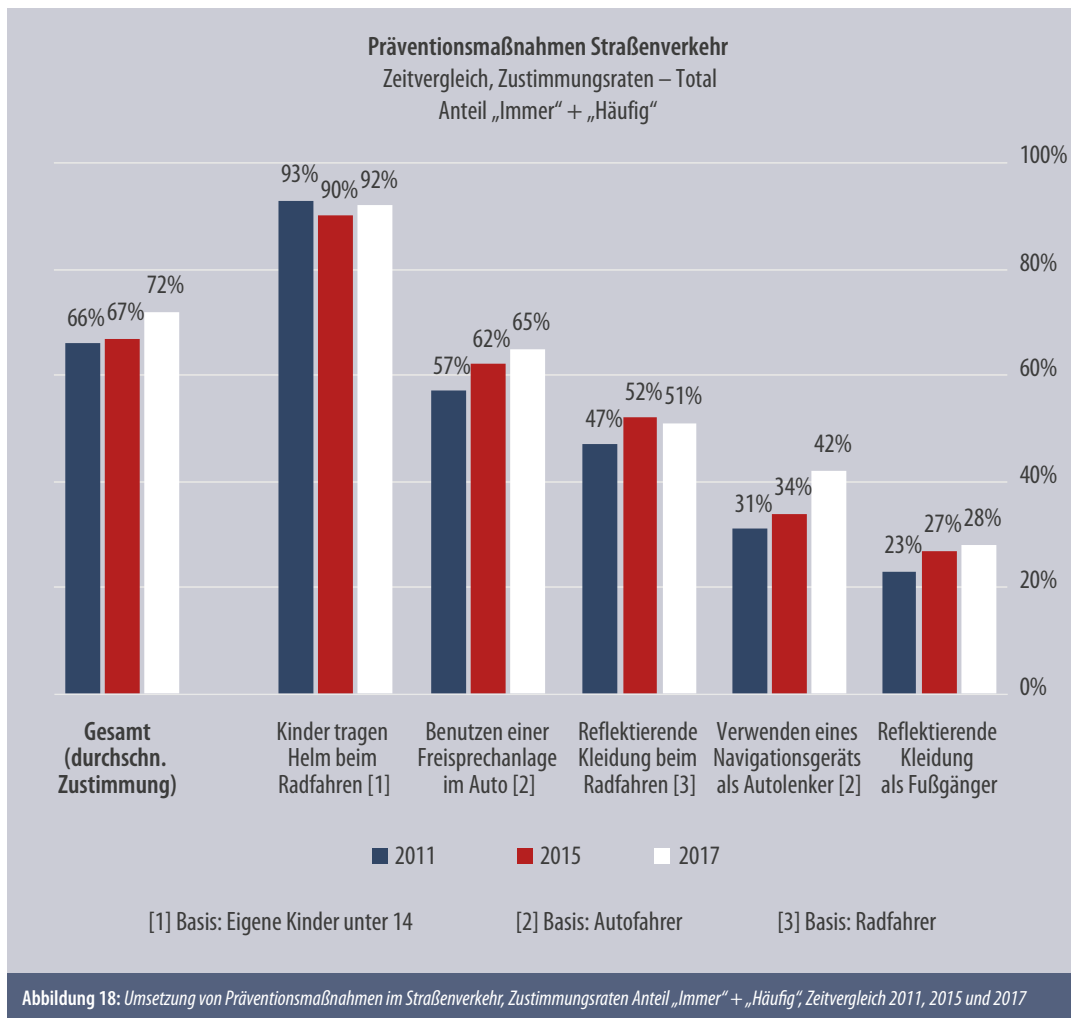
Im Bereich der präventiven Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen im Straßenverkehr gehören insbesondere die Verwendung von Kindersitzen und die Nutzung von Sicherheitsgurten zum Standard: Diese Maßnahmen werden von nahezu allen Autofahrern (über 90%) getroffen. Auch die Vermeidung von Alkohol am Steuer und der Einsatz von Kinderfahrradhelmen werden sehr häufig in die Tat umgesetzt. Bei der Nichtverwendung des Handys am Volant und beim Telefonieren mit Freisprecheinrichtung geben die Befragten jedoch nur mehr zu zwei Dritteln (65%) bzw. zur Hälfte (50%) an, diese Sicherheitsreserven immer zu nutzen.

Als Radfahrer und Fußgänger verzichtet man hingegen weitaus häufiger auf Präventionsmaßnahmen: Radfahrer tragen nur in rund der Hälfte der Fälle zumindest häufig einen Helm oder reflektierende Kleidung; nur ein gutes Viertel der Fußgänger (28%) trägt zumindest häufig reflektierende Kleidung (vgl. Abbildung 17).



5.4.1 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Zeitvergleich

Beim Vergleich mit den Ergebnissen der letzten Jahre lässt sich ein kontinuierlicher Anstieg des Sicherheitsbewusstseins feststellen. Über alle erhobenen Präventionsmaßnahmen hinweg kann seit 2011 ein Anstieg der Zustimmungsraten von durchschnittlich 66% auf 72% im Jahr 2017 nachgewiesen werden, der konkret vor allem bei der vermehrten Verwendung eines Navigationsgerätes (+11 Prozentpunkte seit 2011) und einer Freisprechanlage im Auto (+8 Prozentpunkte seit 2011) schlagend wird (vgl. Abbildung 18).



5.4.2 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Geschlechtervergleich

Blickt man hinsichtlich der Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Unfällen im Straßenverkehr auf die Unterschiede zwischen den Geschlechtern, zeigt sich, dass Frauen generell vorsichtiger sind, vor allem, was deren Umgang mit Alkohol beim Lenken eines Fahrzeugs anbelangt und bei Aspekten, die die Sicherheit ihrer Kinder betreffen. Bei Männern lässt sich hingegen nur beim Tragen eines Fahrradhelms ein signifikant höheres Sicherheitsbewusstsein nachweisen (vgl. Abbildung 19).

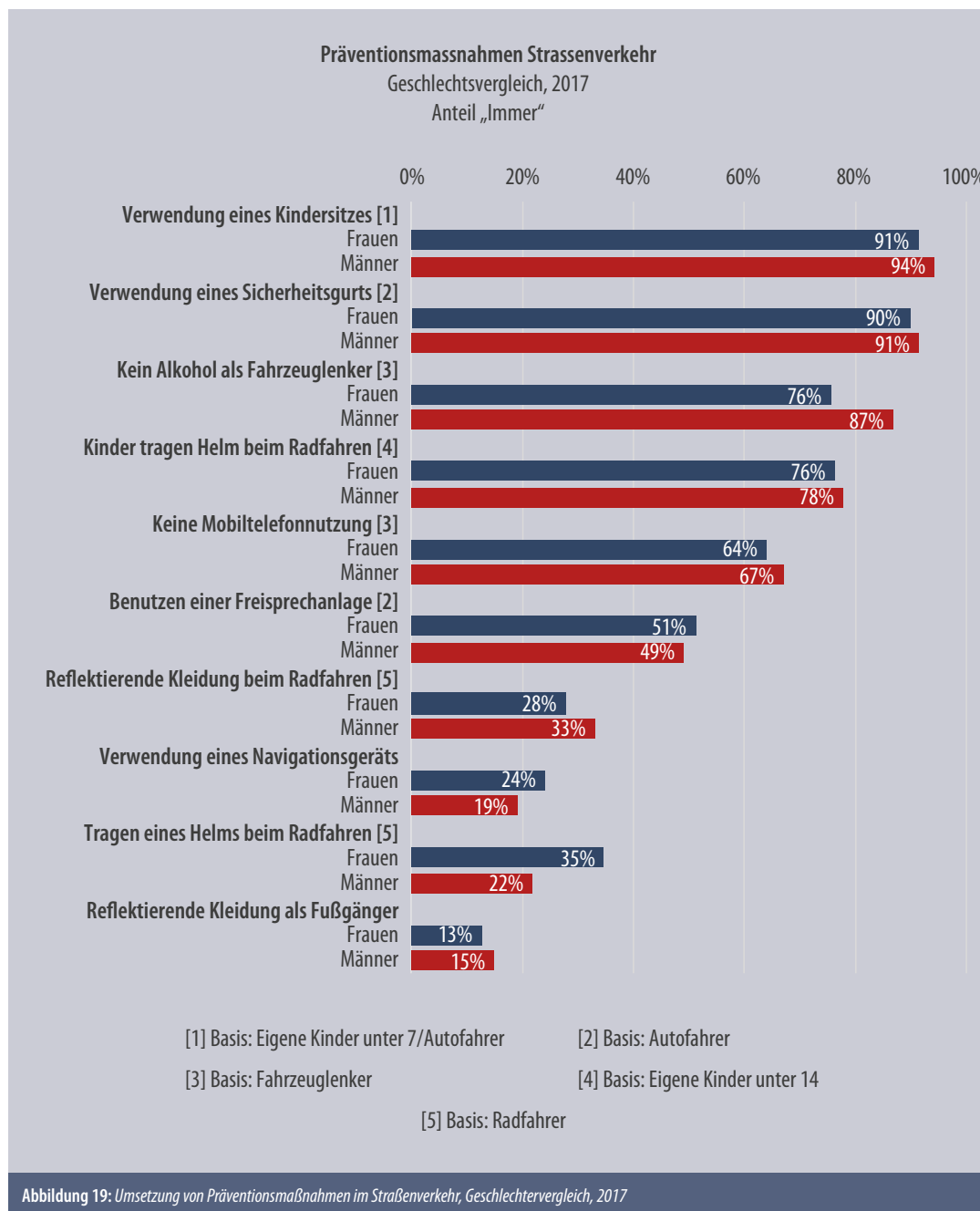
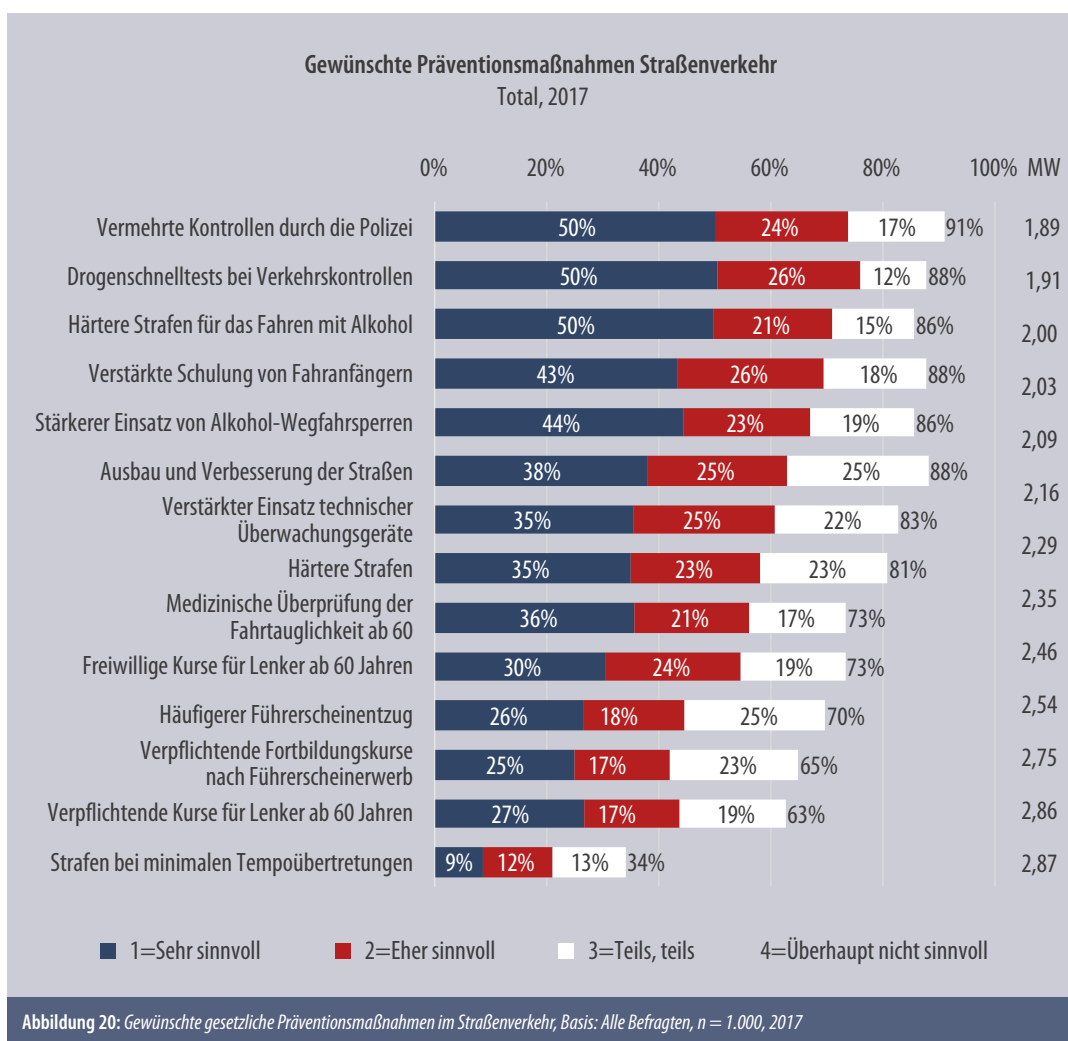


Abbildung 19: Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr, Geschlechtervergleich, 2017

5.4.3 Gewünschte Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Total

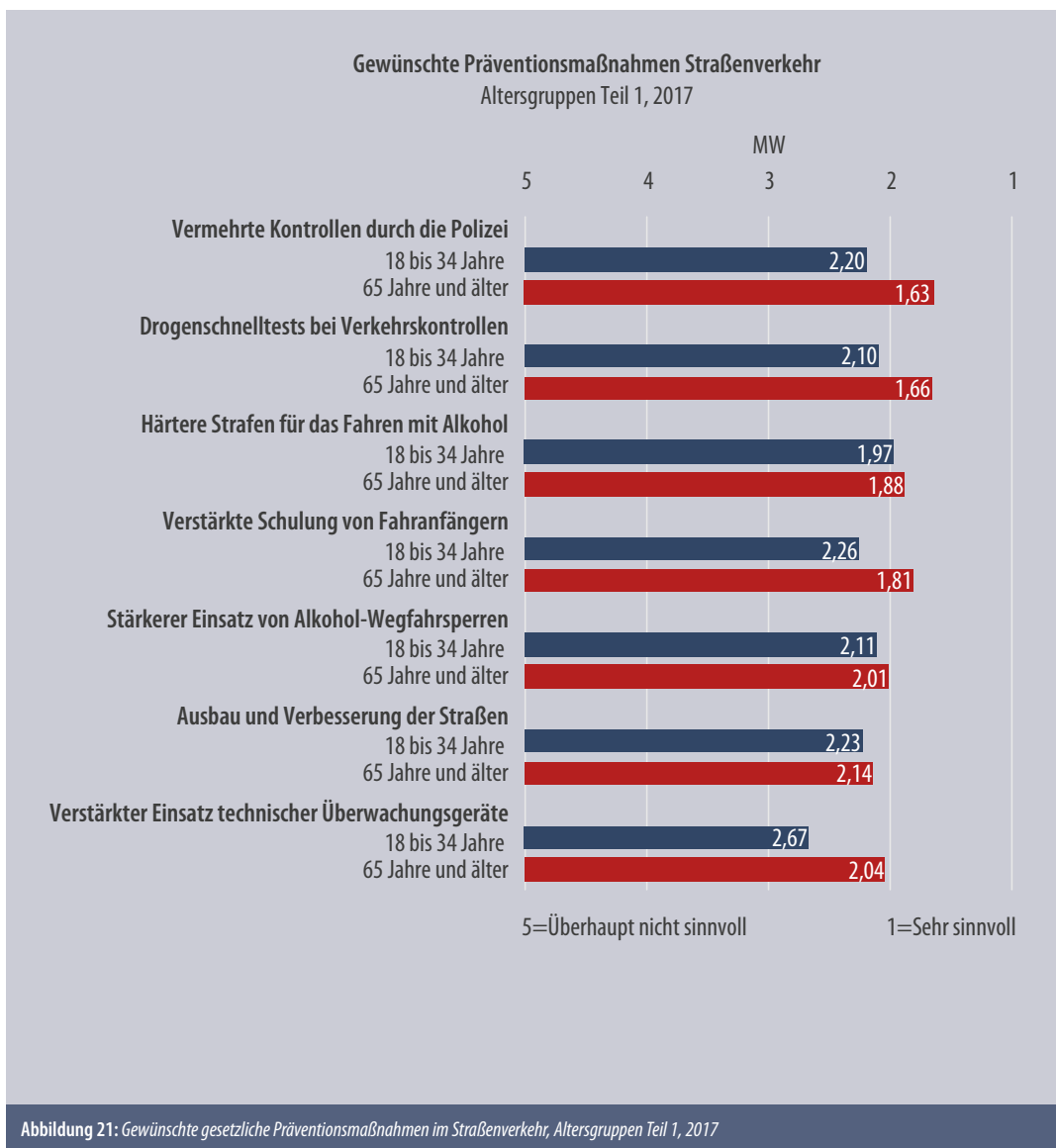
Gefragt nach gewünschten weiteren gesetzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, werden von den Befragten vor allem vermehrte Kontrollen durch die Polizei, Drogenschnelltests bei Verkehrskontrollen, härtere Strafen für das Fahren unter Alkoholeinfluss, eine intensiviertere Schulung von Fahranfängern, der Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperren, aber auch eine Verbesserung der Infrastruktur (mehr, bessere Straßen) als sinnvolle Präventionsmaßnahmen erachtet. Darüber hinaus werden auch noch im verstärkten Einsatz technischer Überwachungsgeräte und in einem rigideren Vorgehen der Exekutive (härtere Strafen) probate Mittel gesehen. In all diesen Bereichen sieht eine überragende Mehrheit von über 80% der befragten Österreicherinnen und Österreicher zumindest teilweise sinnvolle Möglichkeiten, die Sicherheit im Individualverkehr positiv zu beeinflussen (vgl. Abbildung 20); zumindest 58% der Bevölkerung erachten die genannten Maßnahmen sogar als (sehr) sinnvoll.

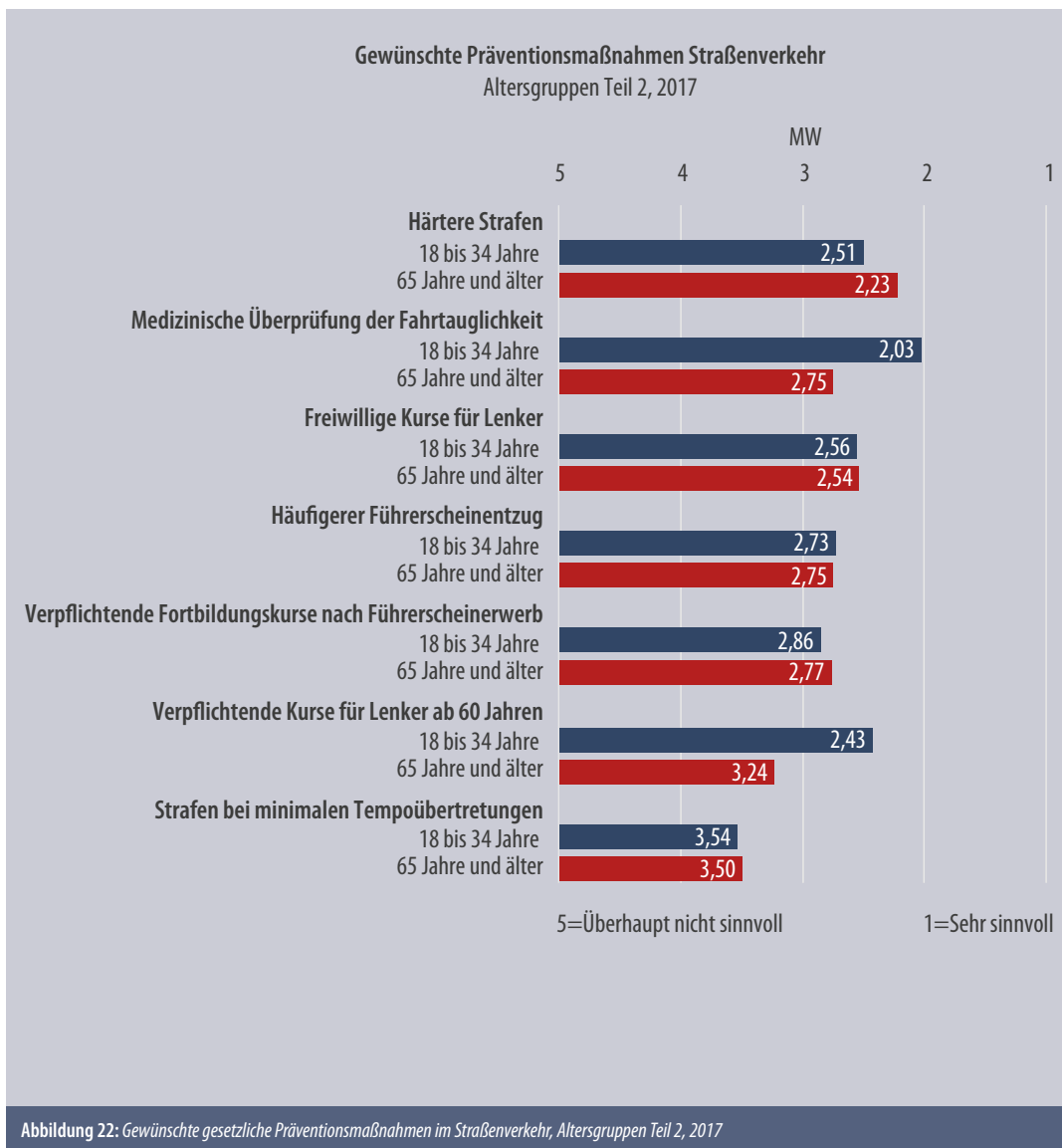


Kontinuierliche Überprüfungen bzw. Schulungen zur Erhöhung der Fahrkompetenz werden ebenso von der Mehrheit der befragten Österreicherinnen und Österreicher goutiert: Medizinische Überprüfungen von Senioren, (vorzugsweise freiwillige) Kurse für Senioren und (verpflichtende) Fortbildungskurse nach dem Führerscheinerwerb werden ebenfalls mehrheitlich als geeignete Maßnahmen wahrgenommen. Was konkrete exekutive Eingriffe anbelangt, können zwar die meisten Befragten einem häufigeren Führerscheinentzug etwas abgewinnen, wohingegen nur ein knappes Drittel für Strafen bei minimalen Tempoüberschreitungen ("Nulltoleranz") eintritt (vgl. Abbildung 20).

5.4.4 Gewünschte Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr – Altersgruppen

Betrachtet man die gewünschten gesetzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nach Altersgruppen, zeigen sich markante Unterschiede: Ältere Personen (ab 65 Jahren) sprechen sich vor allem für vermehrte Kontrollen (inklusive damit verbundenen Drogenschnelltests), intensivierte Schulungen von Fahranfängern, einen verstärkten Einsatz von technischen Überwachungsgeräten sowie härtere Strafen aus. Demgegenüber halten ältere Personen erwartungsgemäß nur wenig von Reglementierungen, die sie persönlich betreffen (medizinische Überprüfung der Fahrtauglichkeit ab 60/verpflichtende Kurse für Lenker ab 60) (vgl. Abbildung 21 und Abbildung 22).





6

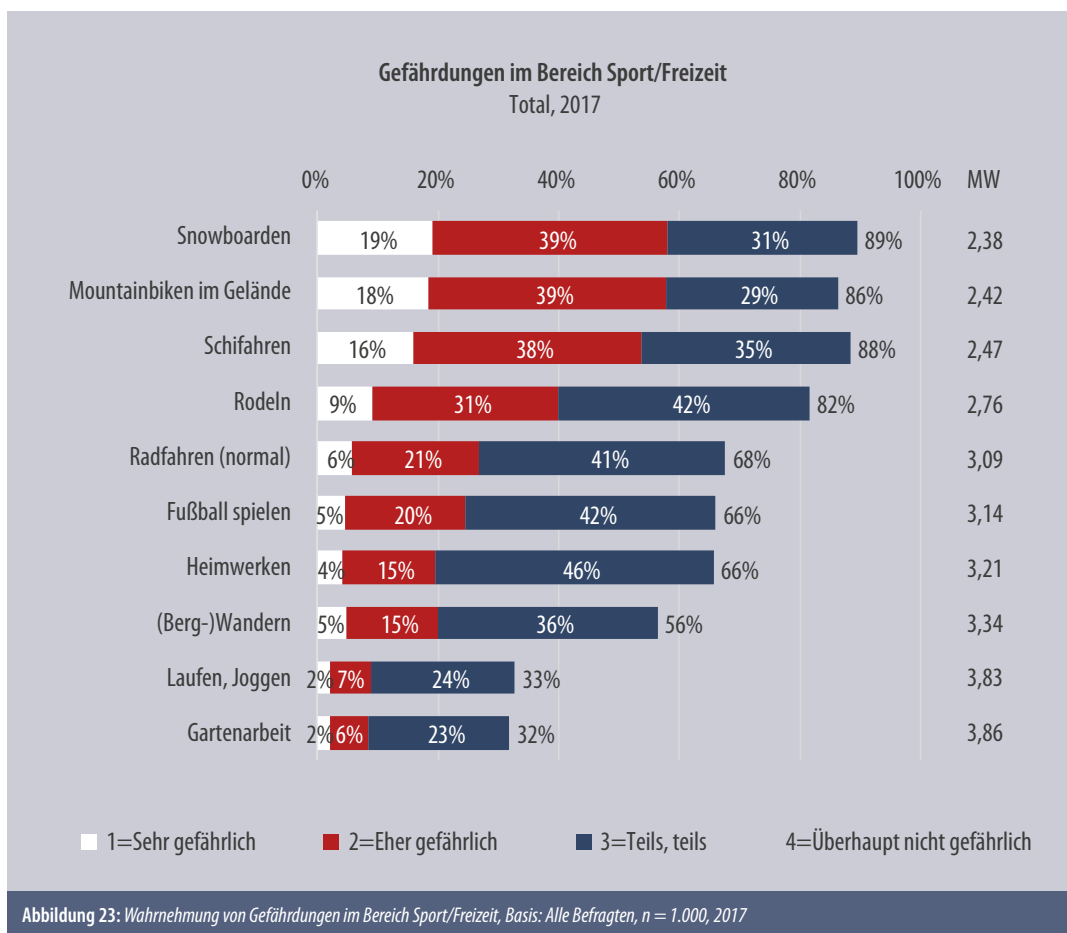
6	ERGEBNISSE HAUSHALT, FREIZEIT, SPORT	70
6.1	Wahrnehmung von Gefährdungen im Bereich Sport/Freizeit	70
6.2	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit	71
6.2.1	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit – Zeitvergleich	71
6.2.2	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit – Geschlechtervergleich	72
6.3	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt	73
6.3.1	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Geschlechtervergleich	74
6.3.2	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Altersgruppen	75
6.3.3	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Schulbildung	76

6

ERGEBNISSE HAUSHALT, FREIZEIT, SPORT

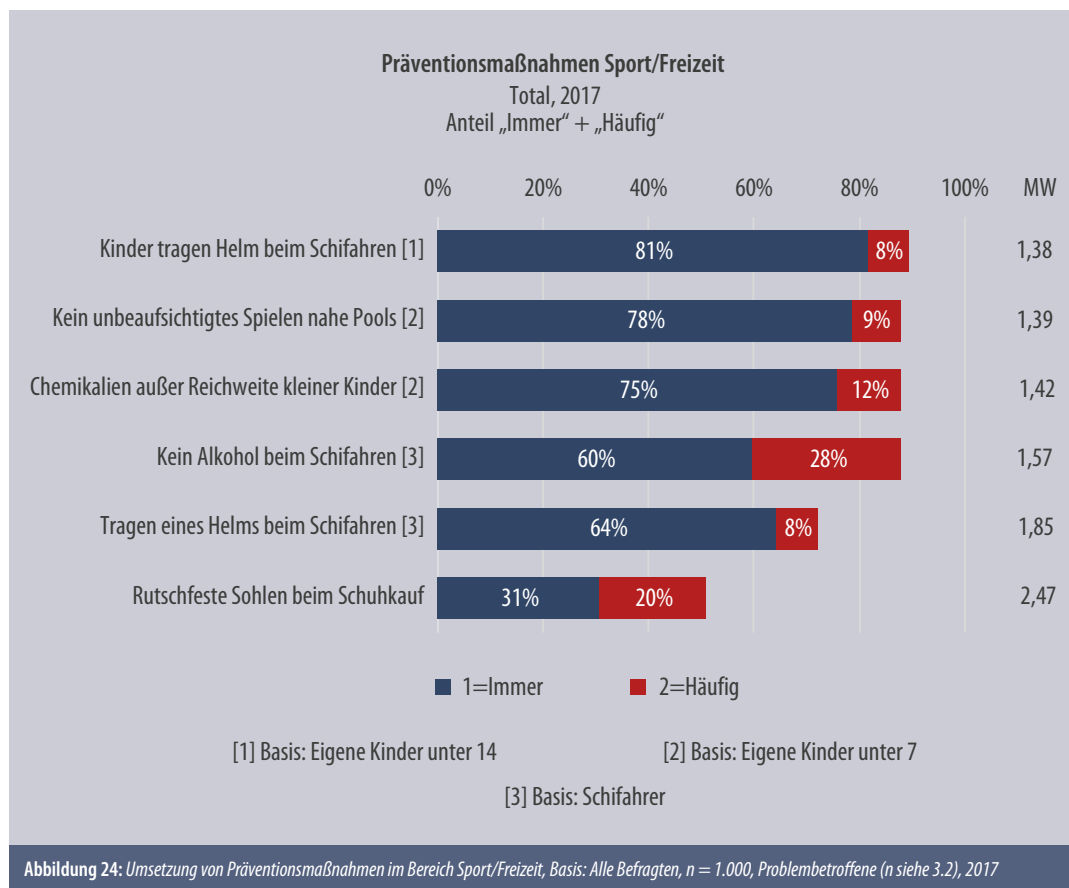
6.1 Wahrnehmung von Gefährdungen im Bereich Sport/Freizeit

Bei den wahrgenommenen Gefährdungen im Bereich „Freizeit und Sport“ wird Snowboarden, Mountainbiken und Schifahren die mit Abstand höchste Unfallgefahr zugeschrieben. Jeweils fast 90% halten diese Sportarten für zumindest teilweise gefährlich. Auch Rodeln wird von rund 80% als gefährlich erachtet, wohingegen das Gefährdungspotenzial beim Straßenradfahren, Fußballspielen und Heimwerken (jeweils zwischen 66% und 68%) deutlich geringer eingeschätzt wird, ebenso wie jenes beim Bergwandern (56%). Beim Joggen und bei Gartenarbeiten ortet man letztlich nur vereinzelt eine Unfallbedrohung (jeweils rund 33%) (vgl. Abbildung 23).



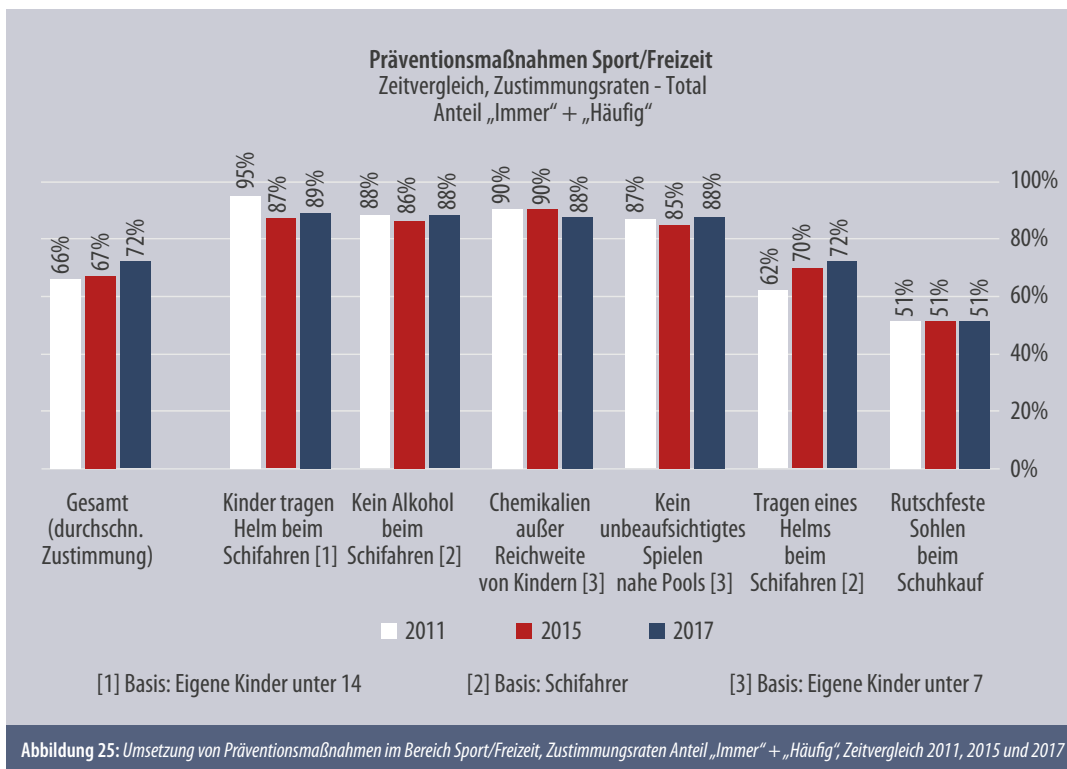
6.2 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit

Hinsichtlich präventiver Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen im Bereich „Freizeit und Sport“ scheinen die Österreicherinnen und Österreicher vor allem jene Verhaltensweisen verinnerlicht zu haben, die mit der Sicherheit ihrer Kinder zusammenhängen (Tragen eines Helms beim Schifahren, Spielverbot an nicht eingezäunten Pools, Lagerung von Chemikalien außer Reichweite der Kinder). Diese Maßnahmen werden von nahezu allen Eltern (jeweils über 85%) zumindest häufig getroffen. Wenn es um die eigene Sicherheit geht, verzichten zwar an die 90% der Schifahrer zumindest häufig auf Alkoholgenuss, aber nur 72% tragen einen Helm. Auf rutschfeste Sohlen achtet beim Schuhkauf hingegen sogar nur die Hälfte der Befragten (51%) (vgl. Abbildung 24).



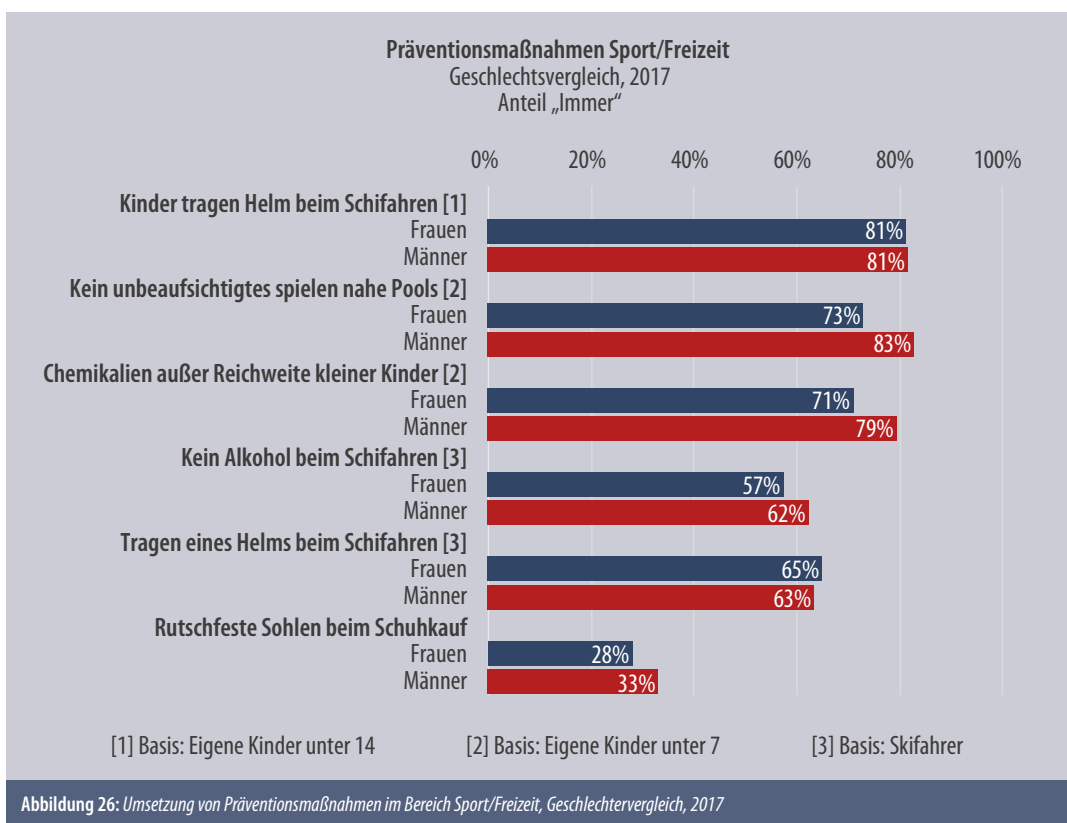
6.2.1 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit – Zeitvergleich

Beim Vergleich mit den Ergebnissen der vorhergehenden Erhebungen lässt sich 2017 über alle erhobenen Präventionsmaßnahmen hinweg ein kontinuierlicher Anstieg des Sicherheitsbewusstseins feststellen. Konkret zeigt sich im Bereich „Freizeit und Sport“ insbesondere ein vermehrtes Tragen des Schihelms (Anstieg: +10 Prozentpunkte seit 2011). Andererseits ist das Tragen eines Schihelms bei Kindern etwas rückläufig, allerdings nach wie vor auf sehr hohem Niveau (2011: 95% - 2017: 89%) (vgl. Abbildung 25).



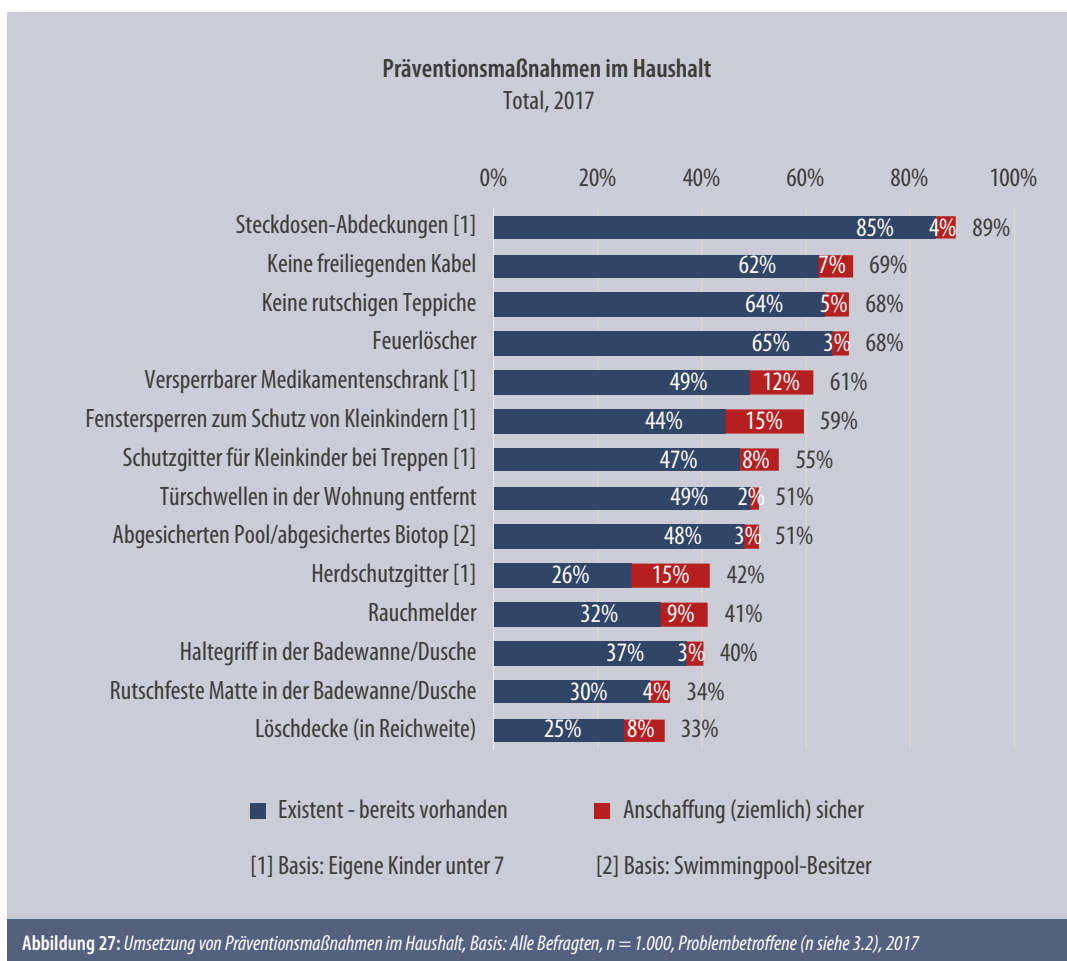
6.2.2 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit – Geschlechtervergleich

Betrachtet man die geschlechtsspezifische Umsetzung von Präventionsmaßnahmen, zeigt sich, dass Frauen sich auch im Bereich „Freizeit und Sport“ generell als vorsichtiger erweisen, vor allem, was deren Umgang mit Alkohol (beim Schifahren) anbelangt und bei Aspekten, die die Sicherheit ihrer Kinder (Tragen eines Helms beim Schifahren, kein unbeaufsichtigtes Spielen nahe Pools, keine Chemikalien in Reichweite der Kinder) betreffen (vgl. Abbildung 26).



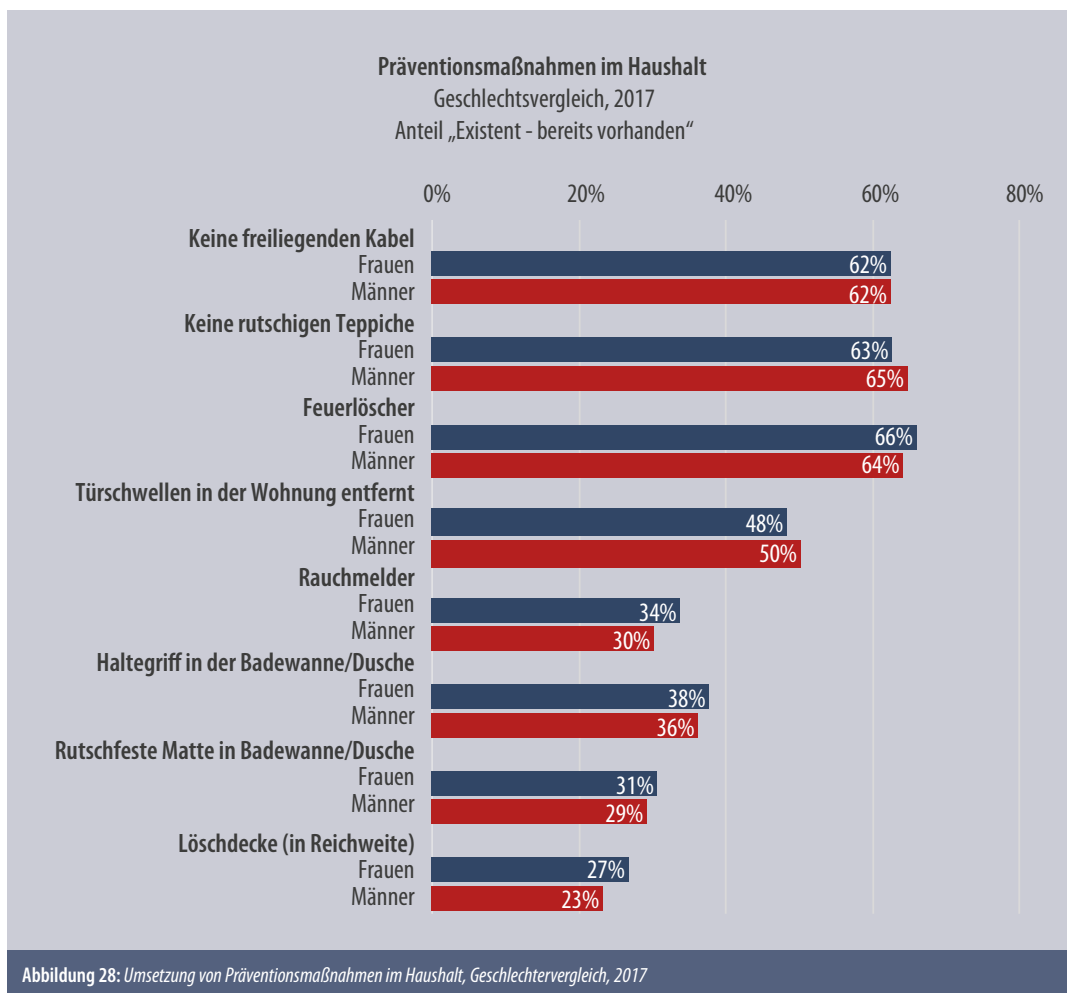
6.3 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt

Im Bereich der haushaltsspezifischen Präventionsmaßnahmen zählen Steckdosen-Abdeckungen zum Standard: 85% der Betroffenen (Eltern von Kindern bis 7 Jahre) haben diese in Verwendung, weitere 4% planen eine Anschaffung. Ein zufriedenstellender Sicherheitsstandard kann auch noch hinsichtlich der Existenz eines Feuerlöschers (65%) sowie der Vermeidung rutschiger Teppiche (64%) und freiliegender Kabel (62%) beobachtet werden. Immerhin jeweils rund die Hälfte der Eltern von Kleinkindern versucht, mittels versperrbarer Medikamentenschränke sowie Fenstersperren und Schutzgittern bei Treppen Unfällen vorzubeugen, wohingegen nur in einem Viertel der betroffenen Haushalte ein Herdschutzgitter vorhanden ist. Eine relativ gute Sicherheitsausstattung ist außerdem in Sachen Absicherung von Pools und Entfernung von Türschwellen (jeweils rund 50%) zu verzeichnen. Sicherheitsmaßnahmen im Sanitärbereich (Haltegriffe: 37%/rutschfeste Matten im Bad: 30%) werden hingegen nur noch von einer Minderheit getroffen, ebenso auch solche im Bereich des Brandschutzes (Rauchmelder: 32%/Löschdecke in Reichweite: 25%) (vgl. Abbildung 27).



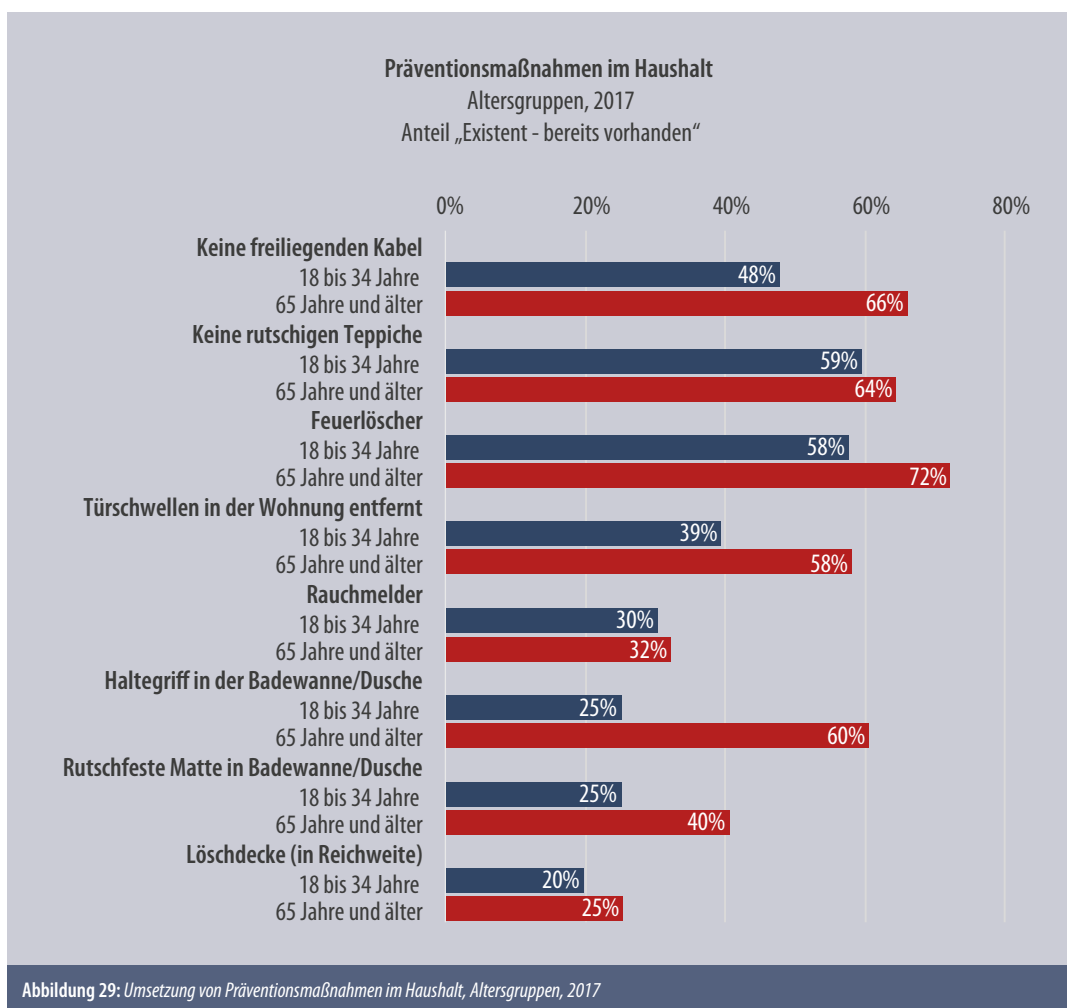
6.3.1 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Geschlechtervergleich

Zwischen dem Verhalten von Männern und Frauen zeigen sich im Bereich der haushaltsspezifischen Präventionsmaßnahmen nur geringfügige Unterschiede. Männer gaben jedoch tendenziell häufiger an, einen Rauchmelder in Verwendung zu haben als Frauen. Eine bereits durchgeführte Entfernung von Türschwellen wurde hingegen tendenziell häufiger von Frauen angegeben als von Männern (vgl. Abbildung 28).



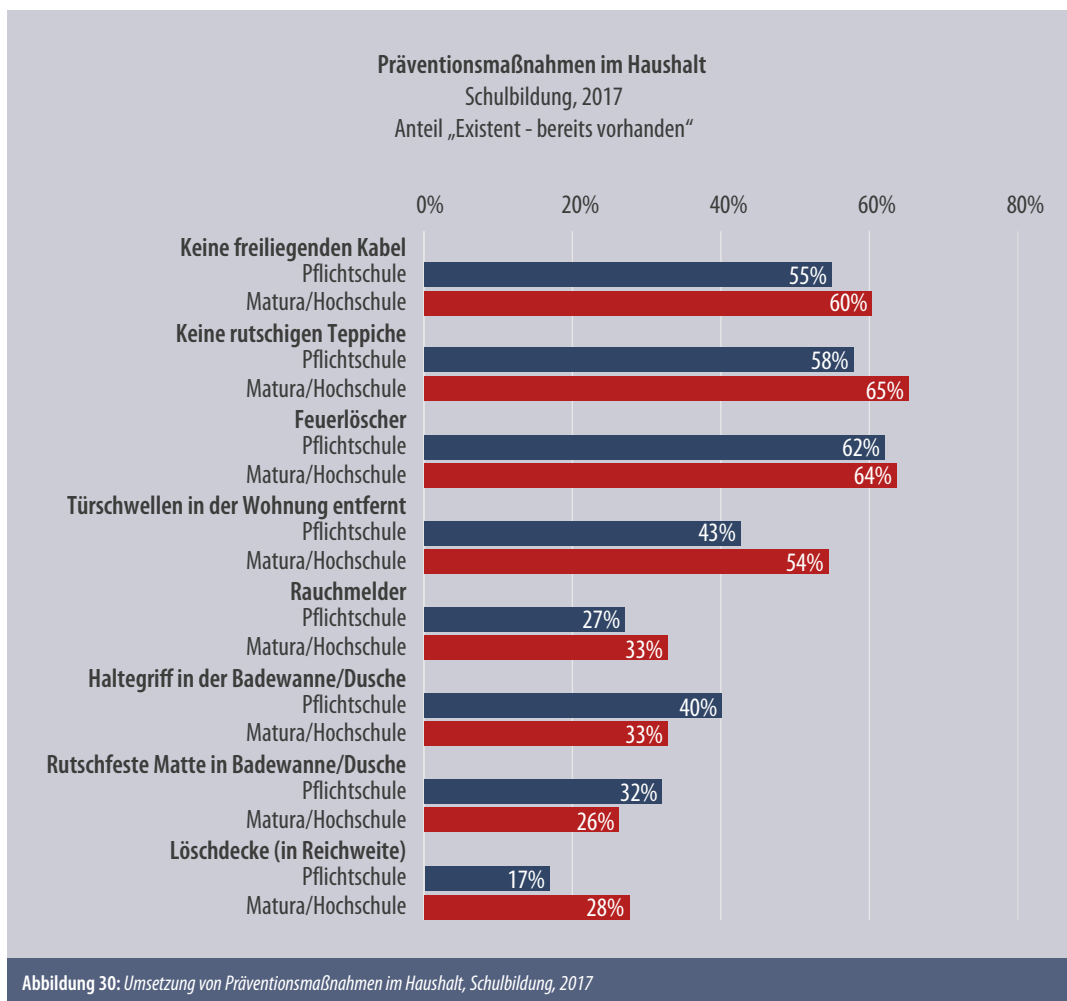
6.3.2 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Altersgruppen

Beim Vergleich verschiedener Altersgruppen zeigen sich hinsichtlich haushaltsspezifischer Präventionsmaßnahmen deutliche Unterschiede, und zwar derart, dass erwartungsgemäß ältere Menschen bereits eher haushaltsspezifische Präventionsmaßnahmen durchgeführt haben, während jüngere Menschen diese kaum in Verwendung haben. Dies zeigt sich klarerweise besonders bei Präventionsmaßnahmen wie Haltegriffen in der Badewanne/Dusche und entfernten Türschwellen in der Wohnung; allerdings finden sich Feuerlöscher deutlich häufiger im Zuhause älterer als in jenem jüngerer Menschen (vgl. Abbildung 29).



6.3.3 Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt – Schulbildung

Hinsichtlich der Schulbildung zeigt sich, dass Personen mit einem Matura- oder Hochschulabschluss tendenziell eher haushaltsspezifische Präventionsmaßnahmen durchgeführt haben als Personen mit einem Pflichtschulabschluss. So haben Personen mit Matura- oder Hochschulabschluss deutlich häufiger Türschwellen in der Wohnung entfernt und verwenden deutlich seltener rutschige Teppiche. Die einzigen haushaltsspezifischen Präventionsmaßnahmen, die häufiger von Personen mit Pflichtschulabschluss durchgeführt werden, sind Haltegriffe und rutschfeste Matten in der Badewanne/Dusche. Letzteres deckt sich dabei mit den Ergebnissen bezüglich der Altersgruppen; vor allem ältere Personen besitzen häufig meist nur einen Pflichtschulabschluss (vgl. Abbildung 30).



7

7	ERGEBNISSE KRIMINALITÄT	80
7.1	Eigene Opfererfahrung	80
7.2	Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung	83
7.3	Kriminalitätsfurcht und subjektives Opferrisiko	86
7.3.1	Sicherheitsgefühl	86
7.3.2	Subjektiv wahrgenommene Opferwahrscheinlichkeit	87
7.3.3	Reale Opfererfahrung vs. subjektiv wahrgenommene Opferwahrscheinlichkeit	89
7.3.4	Persönlicher Beitrag zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls	90
7.4	Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität	91
7.4.1	Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Einbrüchen	91
7.4.2	Verhaltensbezogene Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität	93
7.4.3	Vermeideverhalten – soziodemografische Subgruppen	93
7.4.4	Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Total	95
7.4.5	Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Geschlechtervergleich	96
7.4.6	Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Altersgruppen	97

7

ERGEBNISSE KRIMINALITÄT

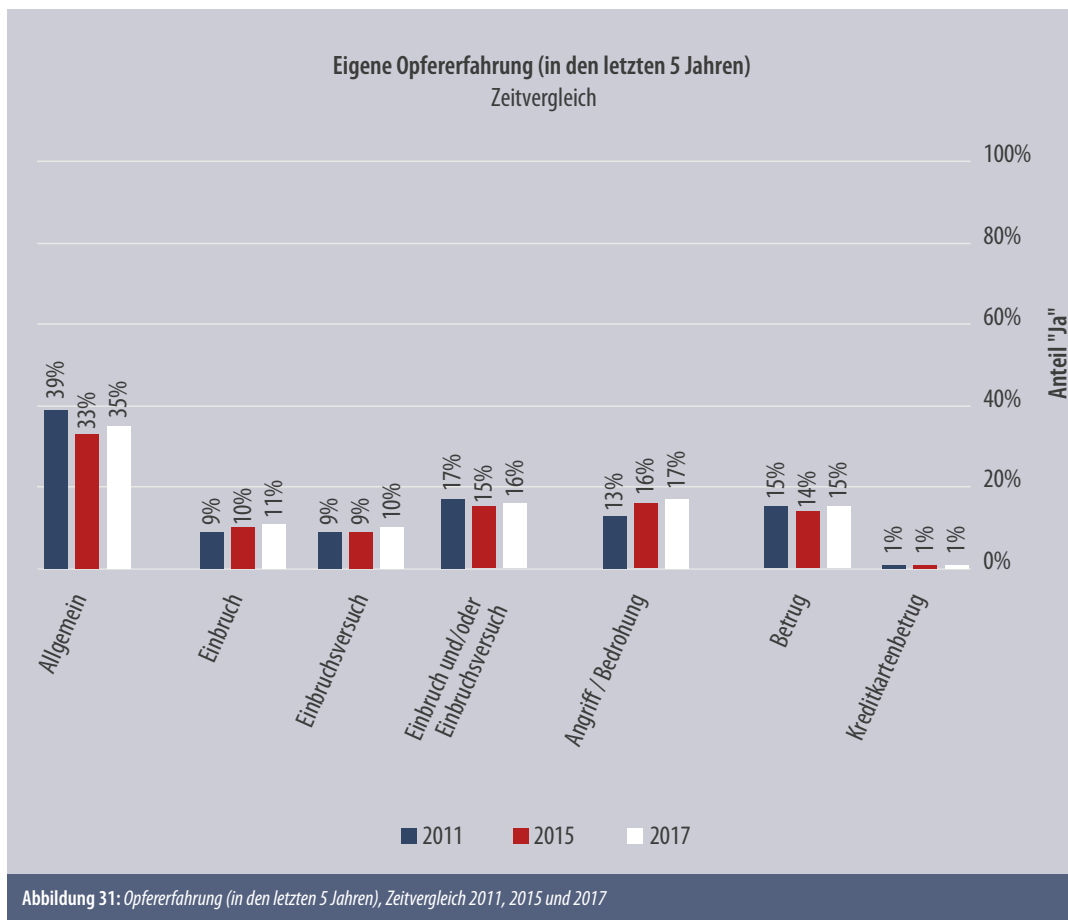
Analyse und Beobachtung der Kriminalitätsentwicklung sind für die Arbeit der Polizei von großer Bedeutung, diesbezügliche Statistiken sind auch regelmäßig Gegenstand der öffentlichen Diskussion. Aber auch das subjektive Sicherheitsempfinden und die Kriminalitätsfurcht der Bevölkerung sind in den letzten Jahren in zunehmendem Maße Thema der Wissenschaft, der öffentlichen Wahrnehmung und der Politik geworden. Kriminalitätsfurcht hat im Alltag und im Hinblick auf die Zufriedenheit der Bevölkerung meist eine größere Bedeutung als die Opferwerdung selbst. Maßnahmen wie z.B. die Präsenz der Polizei auf den Straßen zielen daher auch im Besonderen auf eine Reduktion der Kriminalitätsfurcht ab (vgl. Reuband 2009).

Veränderungen des subjektiven Sicherheitsgefühls und die Entwicklung der Kriminalitätsfurcht innerhalb der Bevölkerung können auch mit aktuellen und zukünftigen sozialen, ökonomischen und politischen Entwicklungen zusammenhängen. Auf die kriminalpolitische Bedeutung des Sicherheitsgefühls wurde bereits von Kerner (vgl. Kerner 1986, 155) aufmerksam gemacht: Kriminalitätsfurcht kann dazu führen, dass bestimmte Personengruppen ein Vermeidungsverhalten zeigen (Meidung bestimmter Gegenden etc.), was eine Einschränkung der Lebensqualität bedeutet.

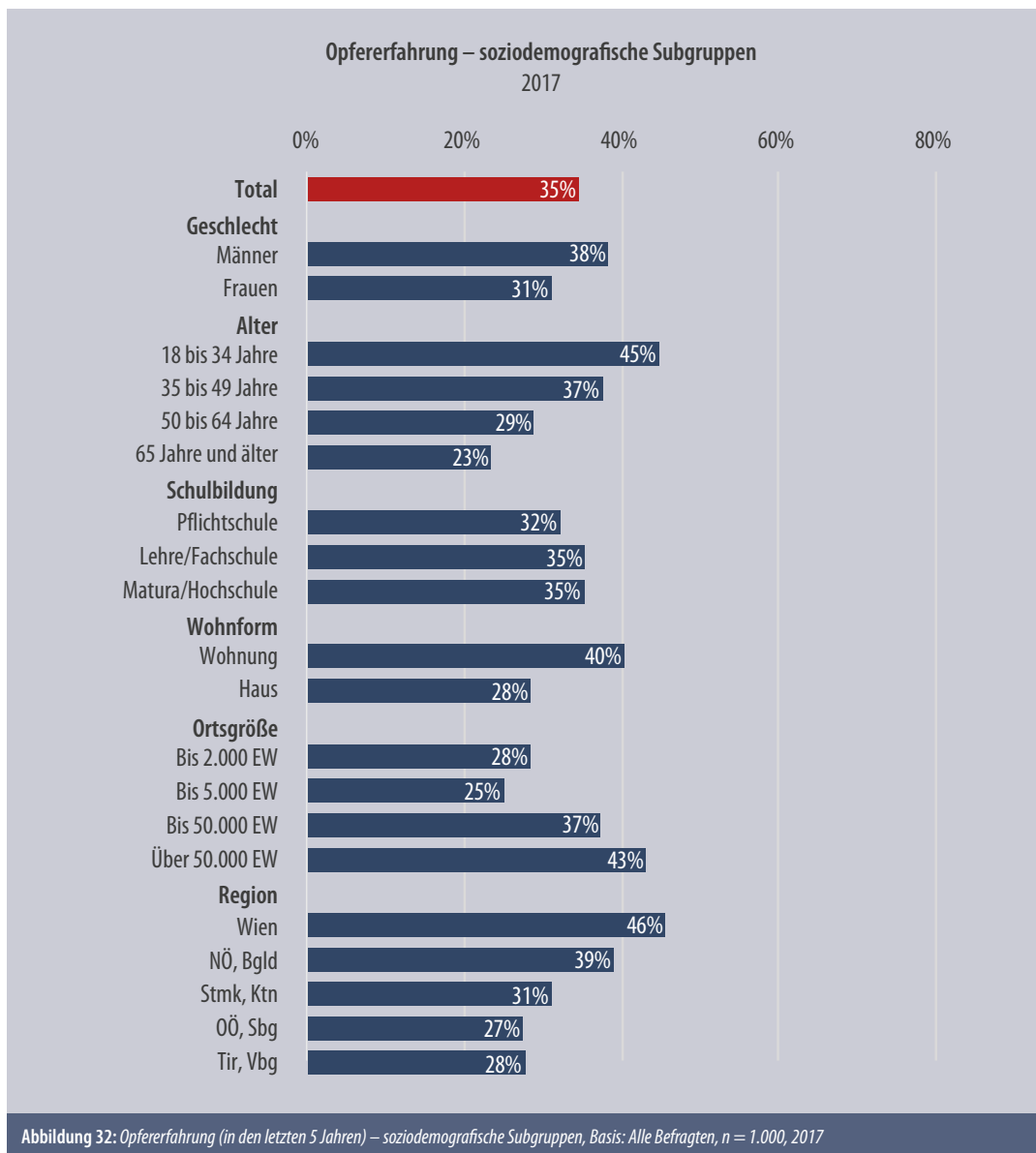
Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse dokumentieren die Kriminalitätsfurcht der Österreicherinnen und Österreicher, ihr subjektiv empfundenes Opferrisiko, eventuelles Vermeidungsverhalten, die Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung vonseiten der Befragten sowie gegebenenfalls eigene Opfererfahrungen in den letzten fünf Jahren (vgl. Furian et al. 2012).

7.1 Eigene Opfererfahrung

2017 gab ein gutes Drittel der Befragten an, in den letzten fünf Jahren eine persönliche Erfahrung mit Kriminalität gemacht zu haben, sei es im Zusammenhang mit einem Einbruch (11%) oder Einbruchversuch (10%), einem Angriff bzw. einer Bedrohung (17%) oder aber einem Betrug (15%). Gegenüber dem Jahr 2011 kann allgemein ein leichter – aber nicht signifikanter – Rückgang der Kriminalitätsbetroffenheit (von 39% auf 35%) festgestellt werden, wenngleich sich dieser bezüglich der einzelnen Delikte nicht manifestiert: Es gibt zwar insgesamt etwas weniger Opfer, allerdings ist die Anzahl der Doppelt- bzw. Mehrfachbetroffenen etwas gestiegen. Der Detailvergleich zeigt auch, dass das Niveau der Delikte Einbruch bzw. Einbruchversuch und Betrug in etwa gleichgeblieben ist, dass hingegen der Anteil der von körperlicher Bedrohung Betroffenen sogar leicht gestiegen ist (vgl. Abbildung 31).



Die Erfahrungen mit Kriminalität unterliegen in hohem Maße diversen soziodemografischen Prädispositionen, wobei vor allem Jüngere (18 bis 34 Jahre: 45%), Bewohner städtischer Agglomerationen (43%), allen voran Wiener (46%), und Männer (38%) bereits Opfer einer kriminellen Handlung geworden sind. Darüber hinaus sind auch Bewohner einer Wohnung (40%) signifikant häufiger von kriminellen Übergriffen betroffen als Hausbewohner (28%). Weiters lässt sich auch ein signifikantes Ost-West-Gefälle nachweisen: So ist die Kriminalitätsgefährdung in Wien mit 46% Betroffenen um rund 70% höher als in den westlichen Bundesländern (ca. 28%) (vgl. Abbildung 32).

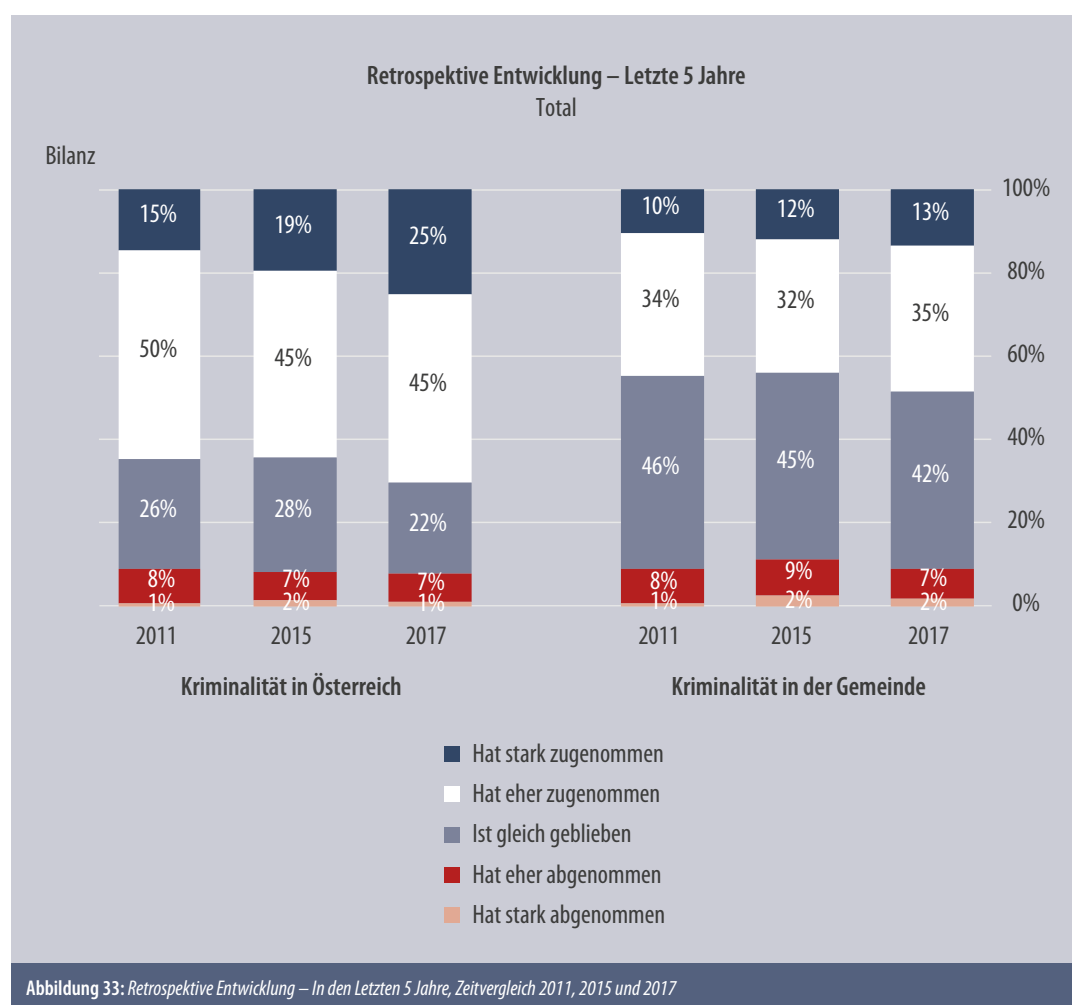


7.2 Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung

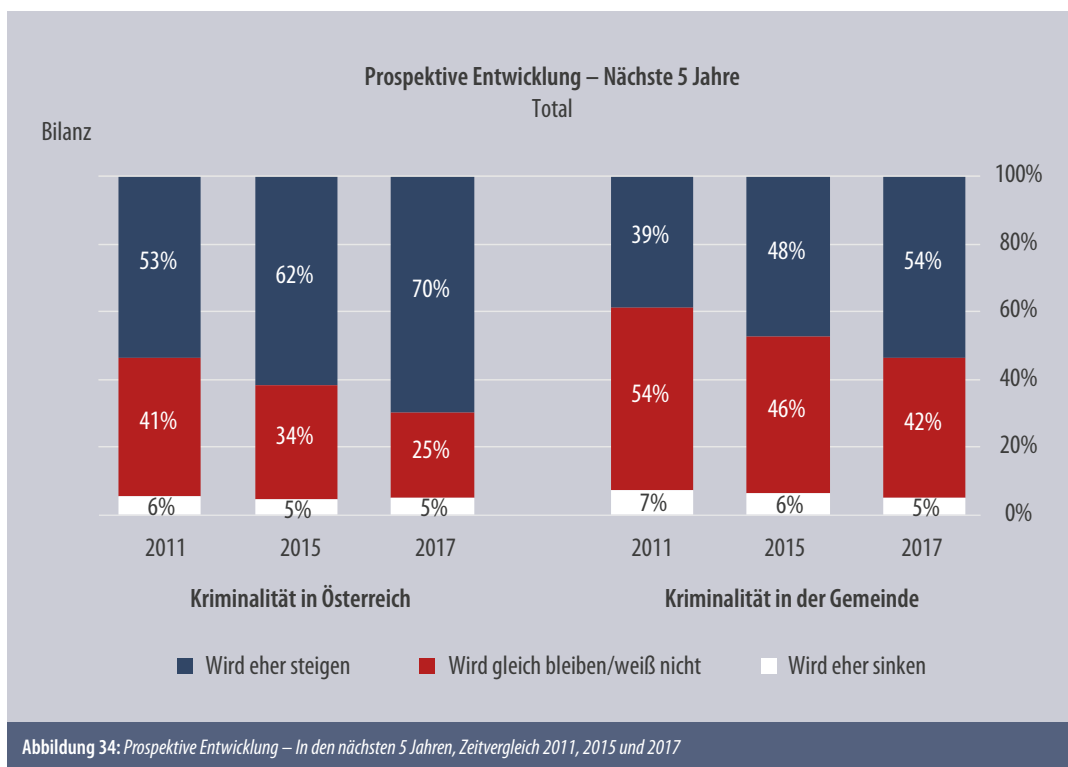
Was die Einschätzung der Kriminalitätsentwicklung anbelangt, ist die Grundstimmung in Österreich sehr pessimistisch. So konstatierten im Jahr 2017 – rückblickend auf die letzten fünf Jahre – 13% der Befragten eine starke und weitere 35% eine leichte Zunahme der Kriminalität in ihrer Gemeinde (insgesamt also fast die Hälfte), aber demgegenüber nur 9% eine starke (2%) oder leichte (7%) Abnahme, was einer Negativbilanz von 39 Prozentpunkten entspricht.

In noch viel höherem Maße wird eine Verschlechterung in Österreich insgesamt wahrgenommen. Hier sahen 2017 sogar 70% eine Verschlechterung und nur 8% eine Verbesserung (Bilanz: -62 Prozentpunkte). Dies legt den Schluss nahe, dass ein Großteil der negativen Stimmung von Einflüssen gespeist wird, die außerhalb des persönlichen Wahrnehmungsfeldes liegen, also vornehmlich aus einer negativen Medienberichterstattung abgeleitet wird.

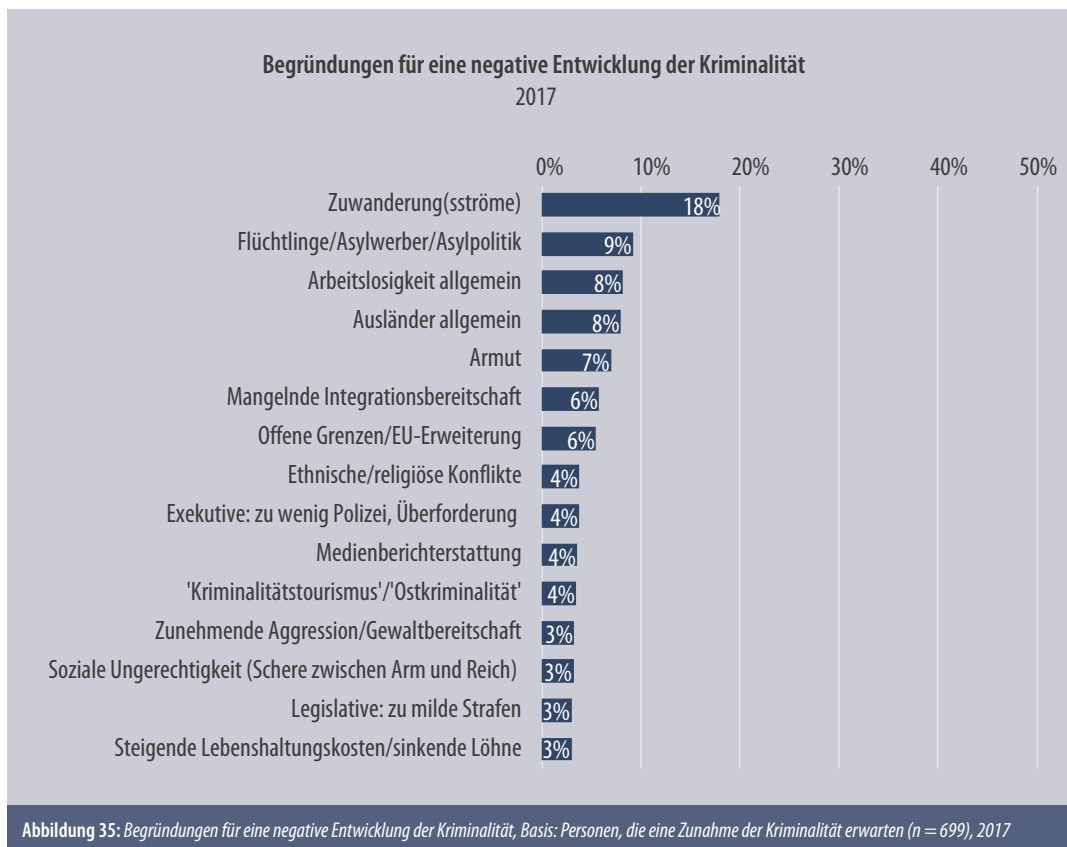
Weiters lässt sich im Zeitvergleich (konkret seit 2015) eine deutliche Zunahme dieser pessimistischen Sichtweise erkennen (vgl. Abbildung 33).



Die Einschätzung der prospektiven Kriminalitätsentwicklung (in den nächsten fünf Jahren) in der Gemeinde, vor allem aber in Österreich insgesamt fällt 2017 noch dramatischer aus: In der eigenen Gemeinde erwarten 54% eine Verschlechterung und nur 5% eine Verbesserung (Bilanz: -48 Prozentpunkte), in Österreich generell stehen sogar 70% negativen Einschätzungen nur 5% positive gegenüber (Bilanz: -65 Prozentpunkte). Dabei lässt sich auch eine stetige Veränderung der Entwicklung im Zeitverlauf seit 2011 nachweisen. So glaubten 2011 „nur“ 53%, dass die Kriminalität in Österreich in den nächsten 5 Jahren zunehmen würde, 2015 waren es bereits 62% und 2017 nicht weniger als 70% (vgl. Abbildung 34).



Die höchst pessimistische Sichtweise bei der Einschätzung der Entwicklung der Kriminalität wird vor allem mit den anhaltenden Zuwanderungsströmen, dem wachsenden Flüchtlingsproblem bzw. einer (verfehlten) Asylpolitik und Ausländern allgemein sowie einem vermuteten Mangel an Integrationsbereitschaft begründet, aber auch mit den sich verschärfenden sozioökonomischen Rahmenbedingungen (Armut, Arbeitslosigkeit). Kriminalität wird also in hohem Maße mit Migrationsthemen assoziiert, die ihrerseits dadurch wieder eine negative Konnotation erfahren (vgl. Abbildung 35).



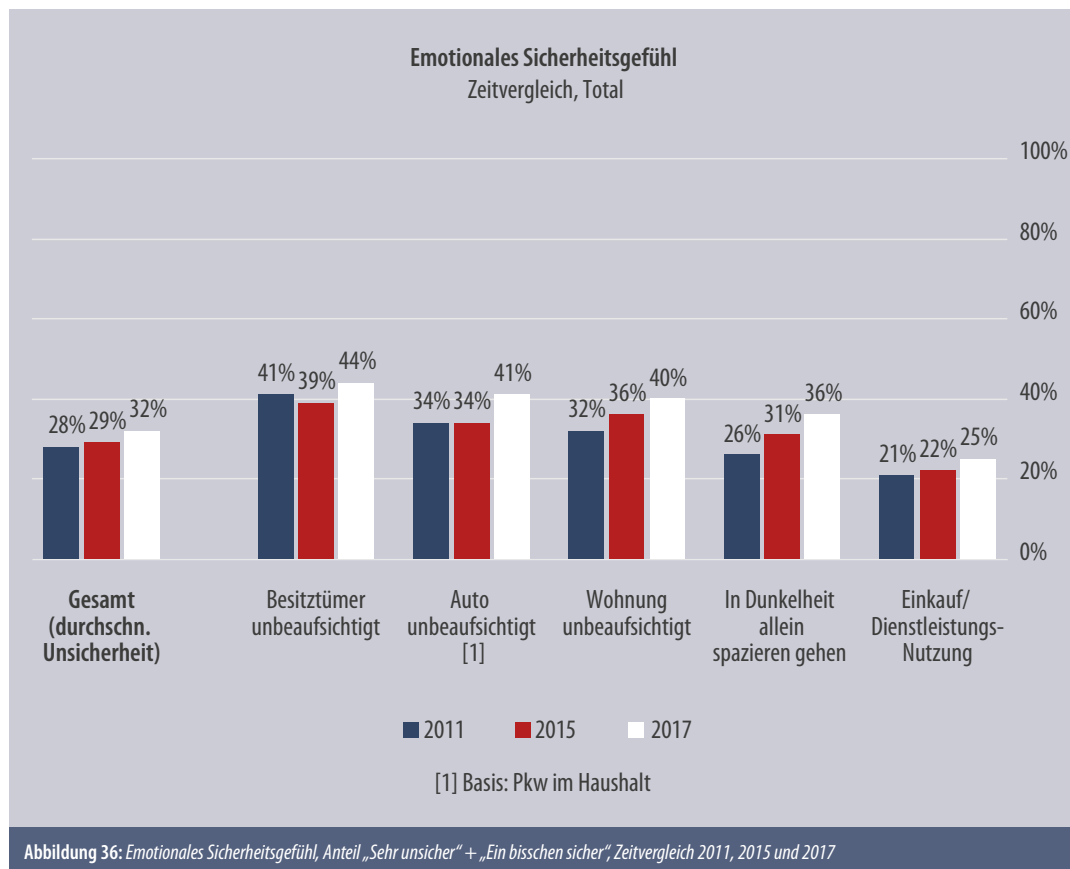
7.3 Kriminalitätsfurcht und subjektives Opferrisiko

Kriminalitätsfurcht wird in der Literatur oftmals als dreidimensionales Einstellungskonstrukt definiert (vgl. Lüdemann 2006, 55): das Sicherheitsgefühl als gefühlsbezogene (affektive) Komponente, die Viktimisierungswahrscheinlichkeit als kognitive und das Vermeidungsverhalten als konative, auf das Verhalten bezogene Dimension. Diese drei Dimensionen hängen zusammen, sind aber als eigenständige Konstrukte aufzufassen. Es wurden alle drei Dimensionen im Präventionsmonitor berücksichtigt, um möglichst viele Facetten der „Kriminalitätsfurcht“ abzubilden.

7.3.1 Sicherheitsgefühl

Hinsichtlich der Erhebung der affektiven Komponente des Sicherheitsgefühls werden aktuell vor allem Ängste sichtbar, die Einbruchsdelikte betreffen: So fühlen sich jeweils gut 40% der Befragten unsicher, wenn sie ihre Besitztümer, ihre Wohnung oder ihr Auto unbeaufsichtigt wissen. Im Zeitvergleich ist ein deutliches Schwinden des emotionalen Sicherheitsgefühls seit 2011 zu erkennen, vor allem, was die Gefahr eines Wohnungs- oder Autoeinbruchs (Wohnung unbeaufsichtigt: 40% gegenüber 32%/Auto unbeaufsichtigt: 41% versus 34%) und eines tätlichen Übergriffes (im Dunkeln allein spazieren gehen: 36% versus 26%) betrifft (vgl. Abbildung 36).

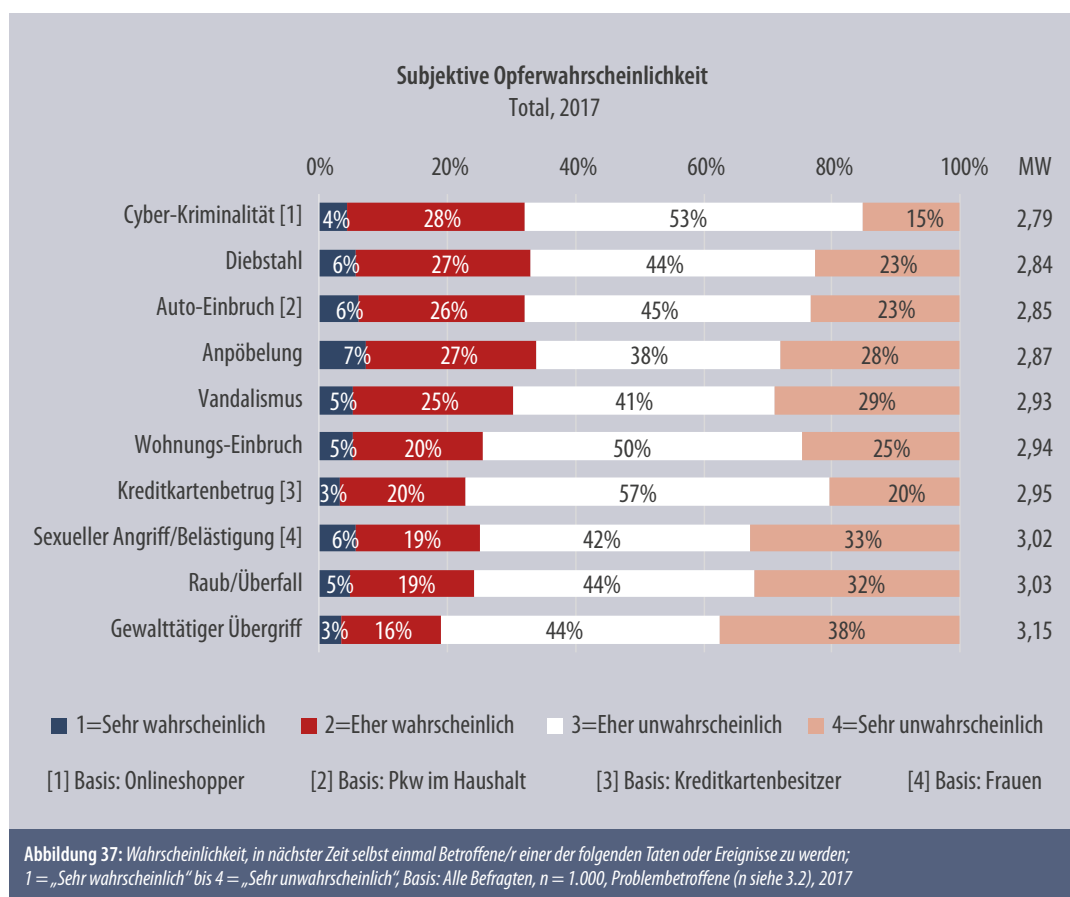
Der Vergleich über die Subgruppen zeigt, dass Frauen insbesondere Angst vor tätlichen Angriffen und Bedrohungen verspüren, wie auch ältere Personen. Demgegenüber haben jüngere Personen ein eher geringeres Sicherheitsgefühl, was den Verlust ihrer Wertsachen anlangt. Bildungsspezifisch zeigt sich, dass Personen mit Pflichtschulabschluss ein deutlich höheres Unsicherheitsgefühl aufweisen als Maturanten und Akademiker, insbesondere, was die Angst vor tätlichen Übergriffen betrifft. Letztlich kann noch verzeichnet werden, dass sich Städter besonders bei ihren nächtlichen Spaziergängen unsicher fühlen.



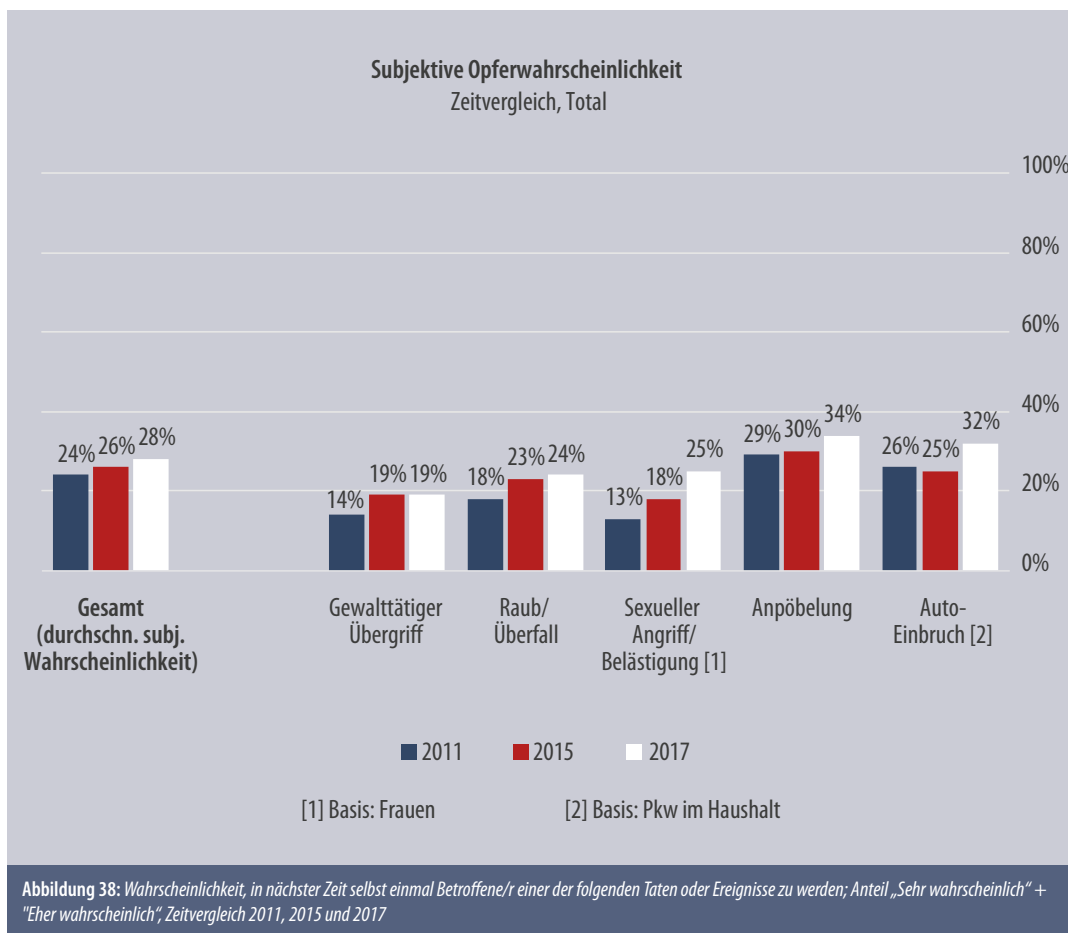
7.3.2 Subjektiv wahrgenommene Opferwahrscheinlichkeit

Beim subjektiven Opferrisiko handelt es sich um eine Dimension der Kriminalitätsangst, die eher durch einen rational-evaluativen Prozess bestimmt ist und (zumindest theoretisch) von der emotionalen Komponente losgelöst sein sollte. Faktisch ist von einer mehr oder weniger großen Überschneidung der beiden Bereiche auszugehen, die jedoch als eigenständige Bereiche konzeptualisiert werden. So kann sich etwa jemand sehr fürchten, Opfer einer Gewalttat zu werden, obwohl er/sie (rational gesehen) nur ein geringes Risiko dafür aufweist (weil man zum Beispiel fast nie ausgeht und wenn, dann nie bis spätmachts).

Die Österreicherinnen und Österreicher vermuten am ehesten, Opfer von Cyber-Kriminalität, eines Diebstahls, eines Auto-Einbruchs oder einer Anpöbelung zu werden (je rund ein Drittel). 30% schätzen auch noch das Risiko eines Vandalismusaktes hoch ein, und jeweils ein Viertel hält es für wahrscheinlich, Opfer eines Wohnungseinbruchs, eines Kreditkartenbetrugs, eines Überfalls oder einer sexuellen Belästigung (Basis: Frauen) werden zu können. Einen gewalttätigen Übergriff befürchtet nur knapp jeder fünfte Befragte (vgl. Abbildung 37).

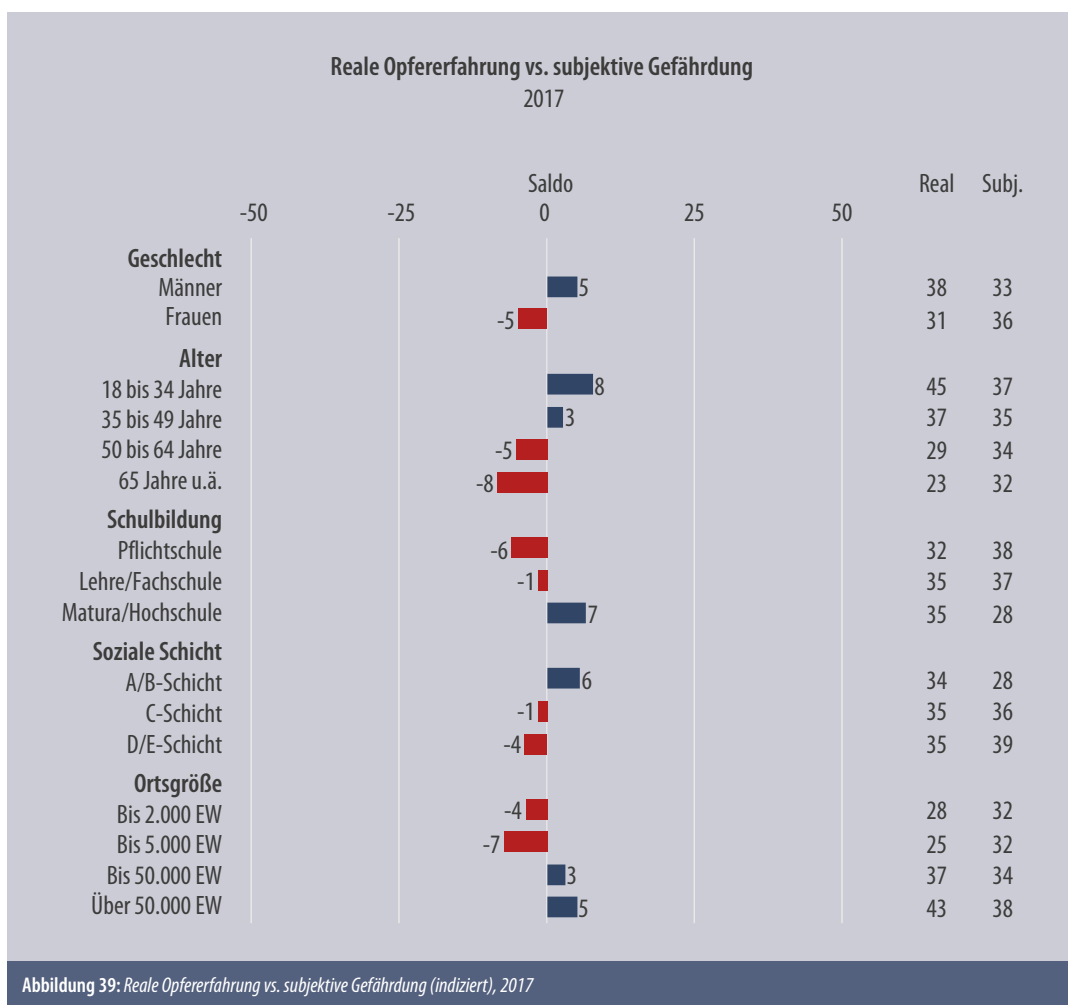


Im Zeitvergleich wird ein kontinuierlicher Anstieg des eingeschätzten Risikos sichtbar: Im Gesamtdurchschnitt von 24% (2011) auf 26% (2015) und 28% (2017). Seit 2011 haben sich die Werte aktuell um rund 5 Prozentpunkte erhöht, was das Risiko eines Auto-Einbruchs, einer Anpöbelung, eines Überfalls und eines gewalttätigen Übergriffs anbelangt. Der Anteil der Frauen, die einen sexuellen Übergriff für wahrscheinlich halten, hat sich in den letzten vier Jahren sogar verdoppelt (von 13% auf 25%) (vgl. Abbildung 38).



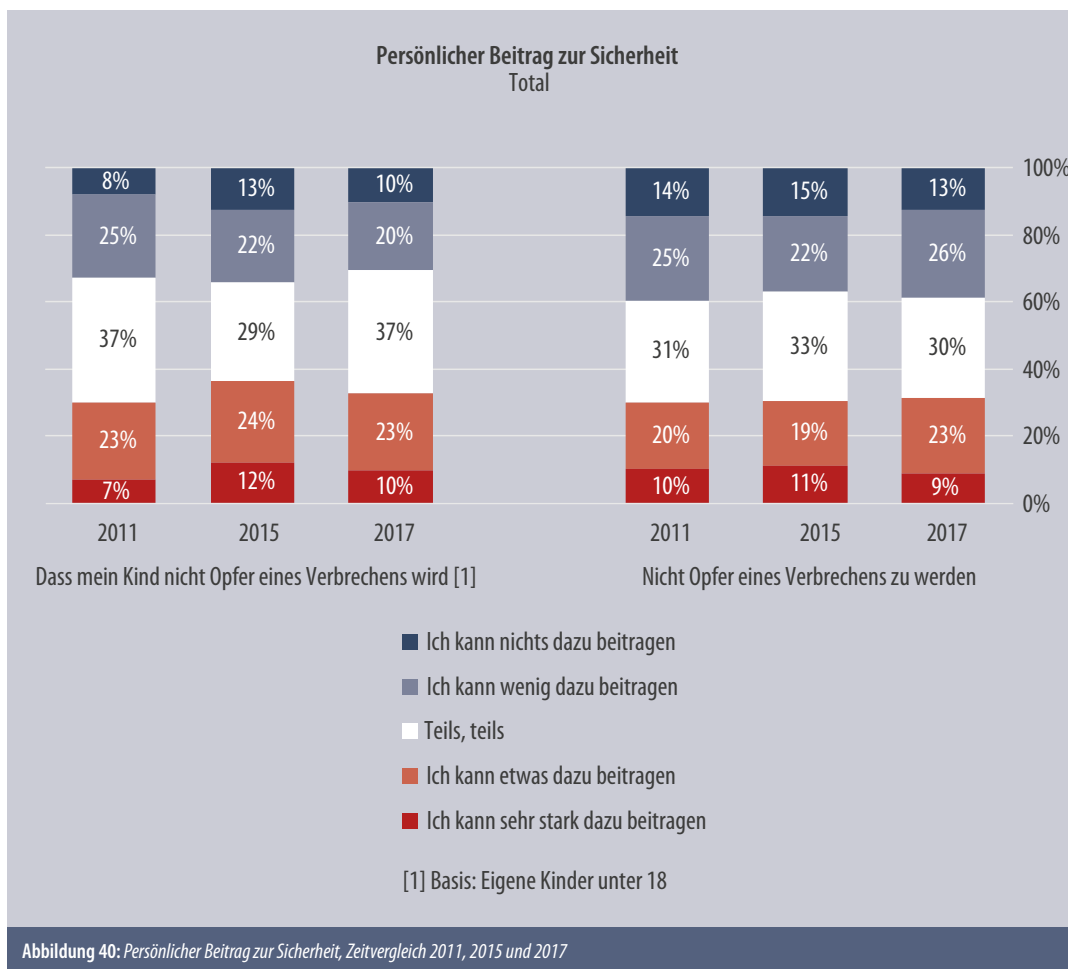
7.3.3 Reale Opfererfahrung vs. subjektiv wahrgenommene Opferwahrscheinlichkeit

Bei der Gegenüberstellung der realen Opfererfahrung und der subjektiven Opferwahrscheinlichkeit (Durchschnittsindex angepasst an den Wert der Opfererfahrung von 35%) zeigen sich recht große demografische Unterschiede, wobei Männer, jüngere Personen mit hohem Bildungs- und Sozialstatus sowie Städter eher dazu neigen, die subjektive Gefährdung zu unterschätzen. Bei den jeweiligen Komplementärgruppen (Frauen, formal weniger Gebildete, untere Sozialschichten, Bewohner ländlicher Gemeinden) verhält es sich genau umgekehrt: Sie sind in vergleichsweise geringem Maße opfergefährdet, fühlen sich aber in hohem Maße unsicher (vgl. Abbildung 39).



7.3.4 Persönlicher Beitrag zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls

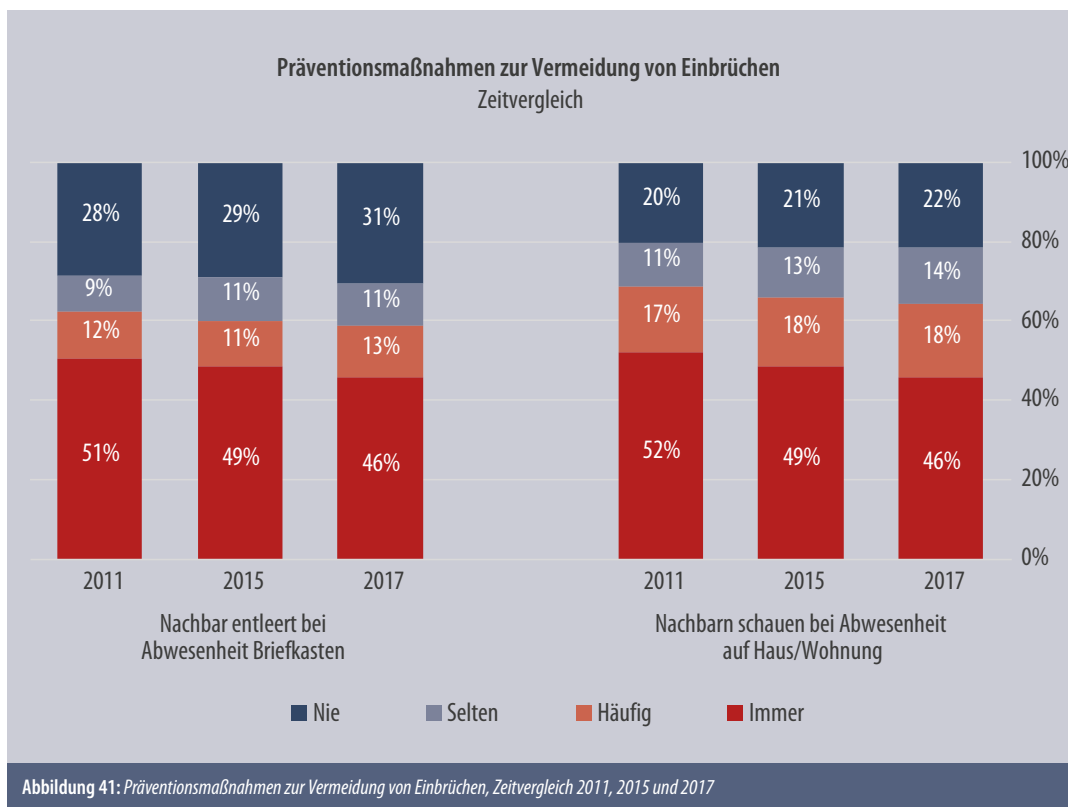
Der persönliche Beitrag zur Sicherheit wird im Gefährdungsbereich „Kriminalität“ – auch über den Zeitverlauf stabil – als eher gering beziffert. Nur jeweils ein Drittel der Befragten glaubt 2017 dezidiert etwas dazu beitragen zu können, dass sie selbst oder ihre Kinder nicht Opfer eines Verbrechens werden (Abbildung 40).



7.4 Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität

7.4.1 Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Einbrüchen

Rund jeweils zwei Drittel der Bevölkerung sichern sich gegen Einbrüche dadurch ab, dass ihre Nachbarn in deren Abwesenheit nach der Wohnung/dem Haus sehen bzw. den Briefkasten entleeren. Diese Präventionsmaßnahmen sind vor allem in ländlichen Regionen (und damit korrespondierend bei Hausbesitzern) gebräuchlicher als in urbanen Regionen bzw. bei Bewohnern von Wohnungen (vgl. Abbildung 41).



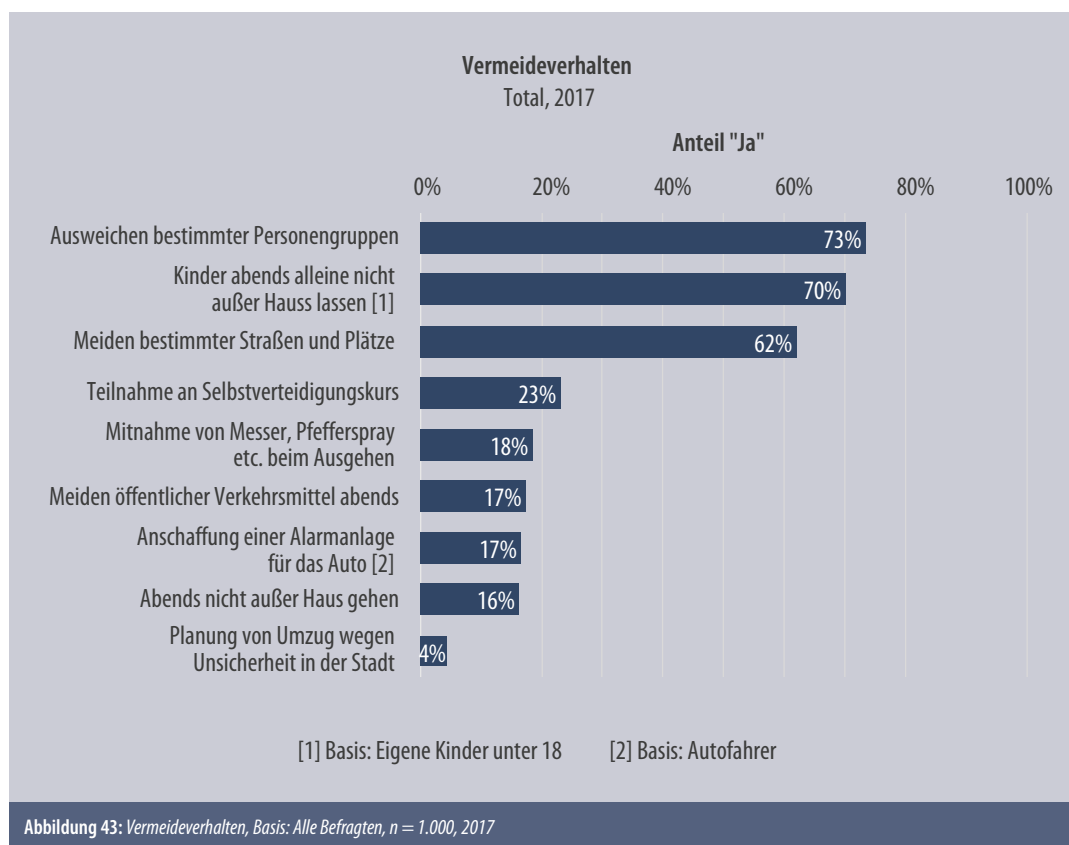
Hinsichtlich ausstattungsspezifischer Präventionsmaßnahmen im Haushalt zeigt sich, dass mit 56% die Mehrheit der österreichischen Haushalte mit einem Türspion ausgestattet ist. Zu recht hohen Anteilen schützt man sich auch mit einer einbruchssicheren Tür (47%), mit zusätzlichen Türschlössern (41%) und einem Bewegungsmelder (39%), wohingegen nur in weniger als einem Fünftel der Fälle Fenster- und Türgitter oder eine Alarmanlage zur Verfügung stehen und nur in 10% eine Videoüberwachung. Offensive Präventionsmaßnahmen werden zu 20% mit der Haltung eines Wachhundes und in immerhin (offiziell zugegebenen) 8% der Fälle mit dem Besitz einer Schusswaffe getroffen (vgl. Abbildung 42).



7.4.2 Verhaltensbezogene Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität

Vermeidungsverhalten bedeutet in diesem Kontext Veränderungen des Verhaltens aufgrund von Kriminalitätsangst. Es sind damit Verhaltensweisen gemeint, die man annimmt, um Kriminalität abzuhalten oder sich vor ihr zu schützen. Dazu gehört das Meiden bestimmter Straßen oder Gebiete, die Benutzung von Taxis anstatt öffentlicher Verkehrsmittel und das Mitführen von Pfeffersprays oder Waffen, aber auch Sicherungsmaßnahmen im Haushalt, wie das Anbringen von Alarmanlagen zu Hause. Die Betrachtung des Vermeidungsverhaltens wurde in den Präventionsmonitor inkludiert, um zu zeigen, inwieweit sich die Bevölkerung aus Angst vor Kriminalität in ihrer Bewegungsfreiheit einschränkt und dadurch eine verminderte Lebensqualität in Kauf nimmt.

Es zeigt sich, dass man eher defensiv orientierte Strategien anwendet, indem man bestimmten Personengruppen ausweicht (73%), bestimmte Orte meidet (62%) oder den Kindern untersagt, abends allein auszugehen (70%). Bei den offensiven Strategien setzt man in erster Linie auf Selbstverteidigungskurse, an denen immerhin fast ein Viertel der befragten Österreicherinnen und Österreicher schon einmal teilgenommen hat. Erstaunlich hoch ist mit 18% auch der Anteil jener Personen, die beim Ausgehen diverse Hilfsmittel zur Verteidigung mitnehmen (Messer, Stock, Pfefferspray etc.) (vgl. Abbildung 43).



7.4.3 Vermeideverhalten – soziodemografische Subgruppen

Das Vermeideverhalten wird anhand von zwei Beispielen näher betrachtet: 1) einem defensiven, dem Meiden bestimmter Plätze und 2) einem offensiven: der Teilnahme an Selbstverteidigungskursen. Es zeigt sich, dass defensive Strategien, wie die Meidung bestimmter Örtlichkeiten, vor allem von Frauen angewandt werden, wohingegen proaktive Schutzmaßnahmen generell eher von Jüngeren begünstigt zu werden scheinen. Personen, die bereits tätlich angegriffen oder bedroht wurden, neigen auch zu überdurchschnittlich hohen Anteilen dazu, Präventionsmaßnahmen zu ergreifen (vgl. Abbildung 44 und Abbildung 45).

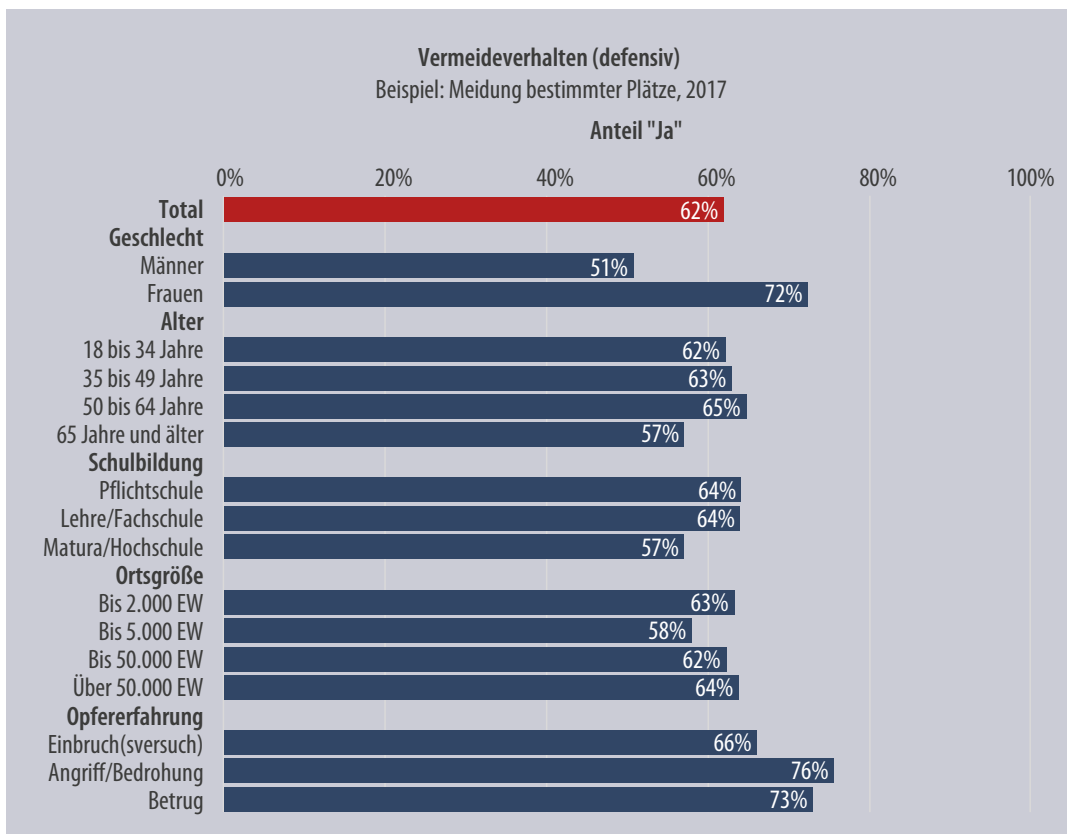


Abbildung 44: Vermeideverhalten (defensiv), Beispiel Meidung bestimmter Plätze, Soziodemografische Subgruppen, 2017

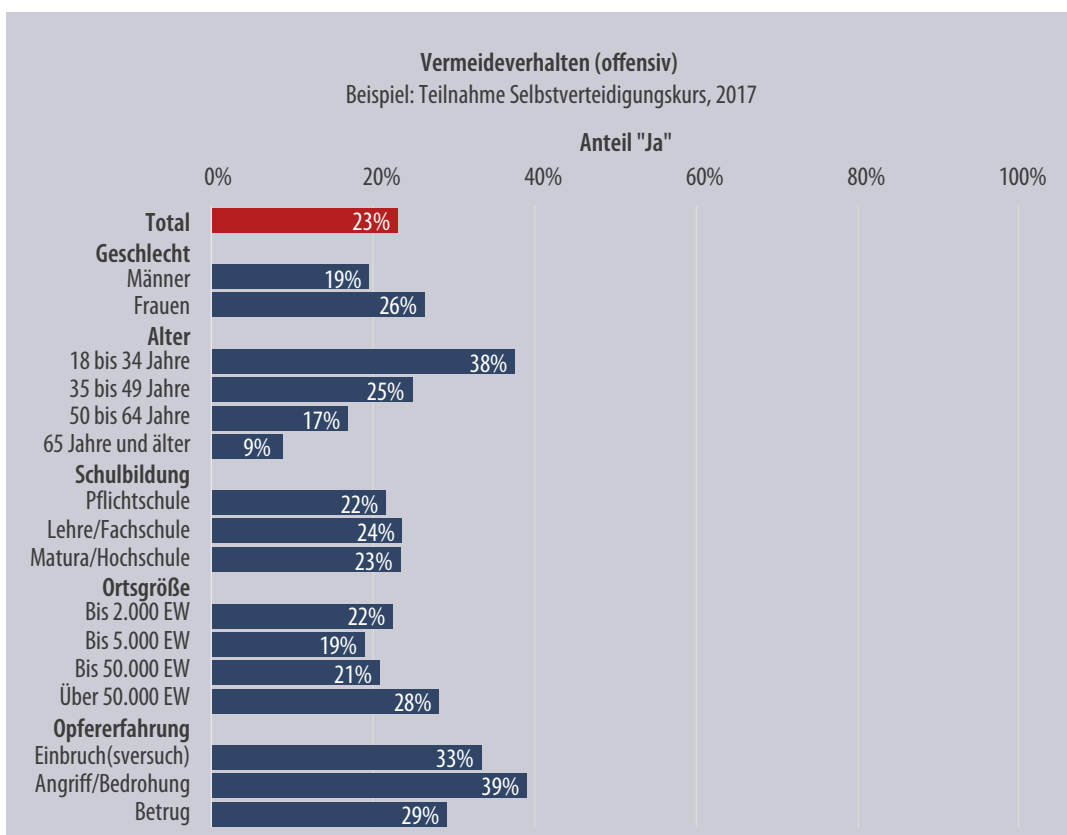
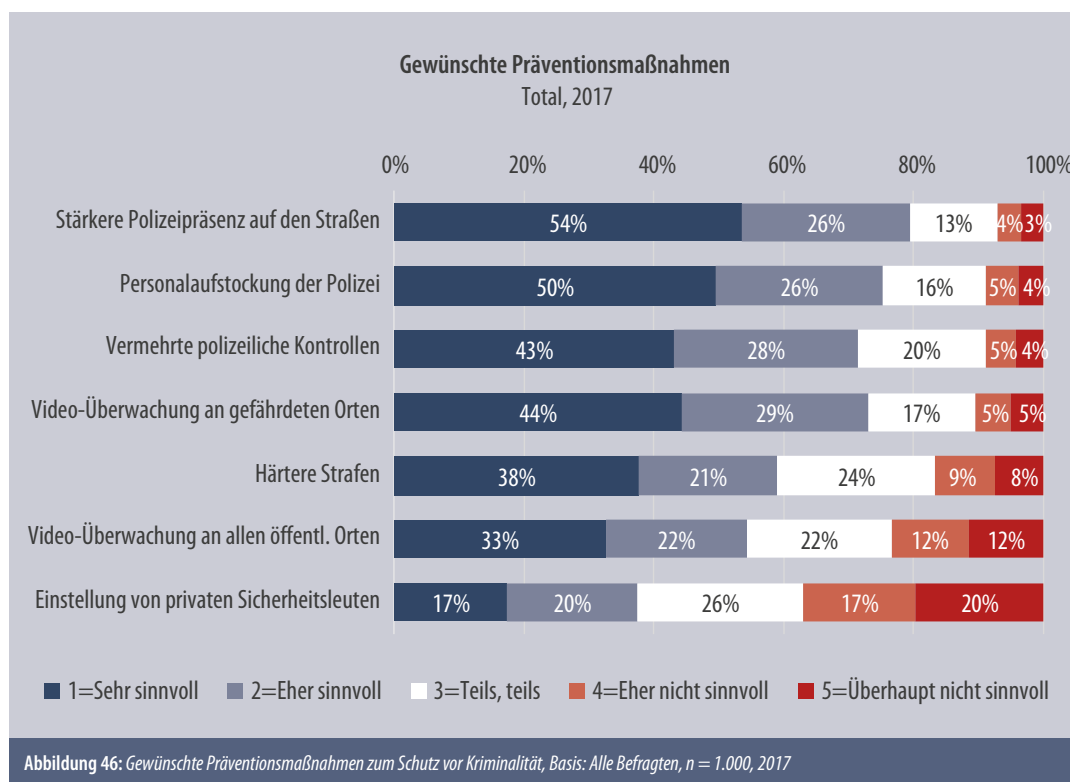


Abbildung 45: Vermeideverhalten (offensiv), Beispiel Teilnahme Selbstverteidigungskurs, Soziodemografische Subgruppen, 2017

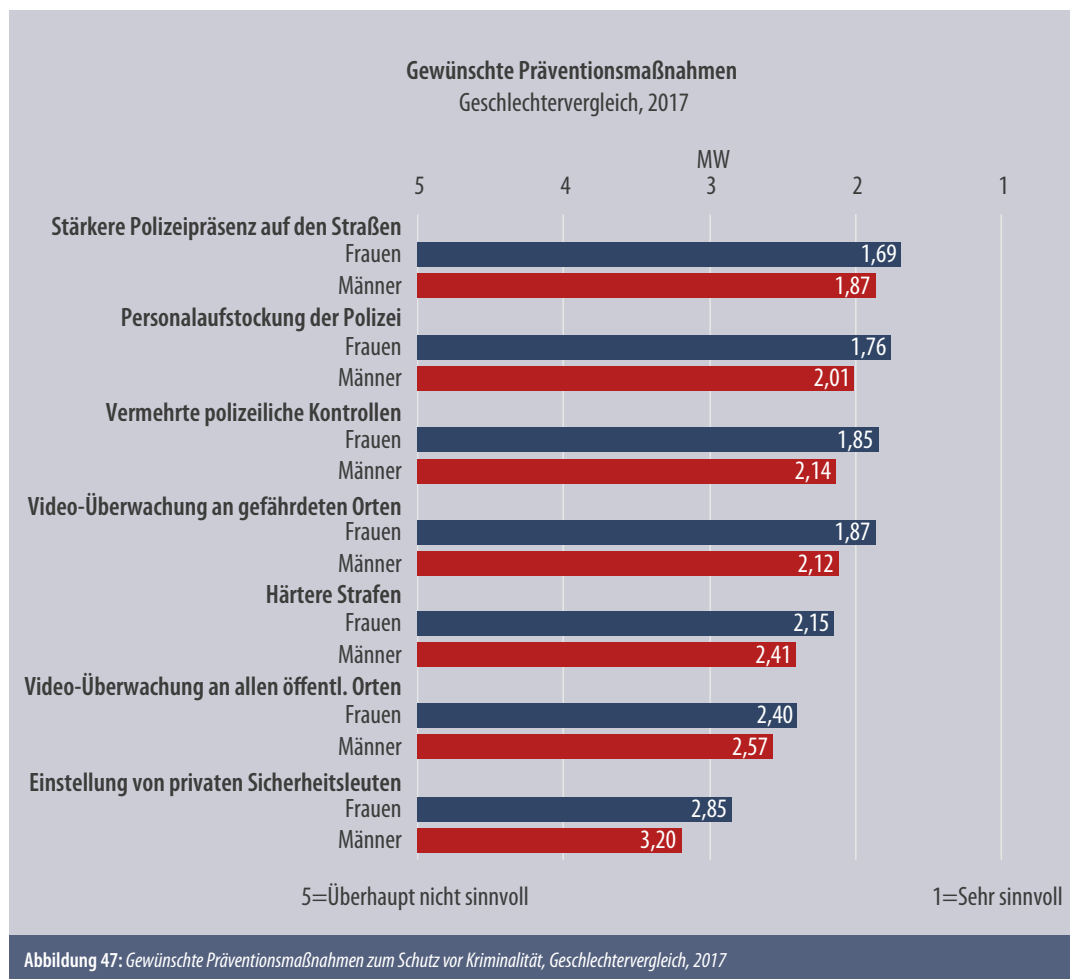
7.4.4 Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Total

Was letztlich den Einsatz externer Präventionsmaßnahmen anbelangt, wünschen sich die Befragten vor allem eine quantitative Aufwertung der Exekutive, sei es durch eine stärkere Polizeipräsenz auf Österreichs Straßen (80% halten diese Maßnahme für sinnvoll) oder durch eine personelle Aufstockung der Polizei (76% sinnvoll). Vermehrten polizeilichen Kontrollen können gut 70% etwas abgewinnen, ebenso auch verstärkten Videoüberwachungen an gefährdeten Orten, wohingegen allerdings nur rund die Hälfte der Befragten eine umfassende Videoüberwachung für sinnvoll (bzw. erstrebenswert) hält. Die Effizienz härterer Strafen wird immerhin noch von knapp 60% positiv bewertet, während man dem verstärkten Einsatz privater Sicherheitskräfte schon mit einer gewissen Skepsis begegnet – jeweils knapp 40% halten diese Maßnahme für sinnvoll bzw. weniger sinnvoll (vgl. Abbildung 46).



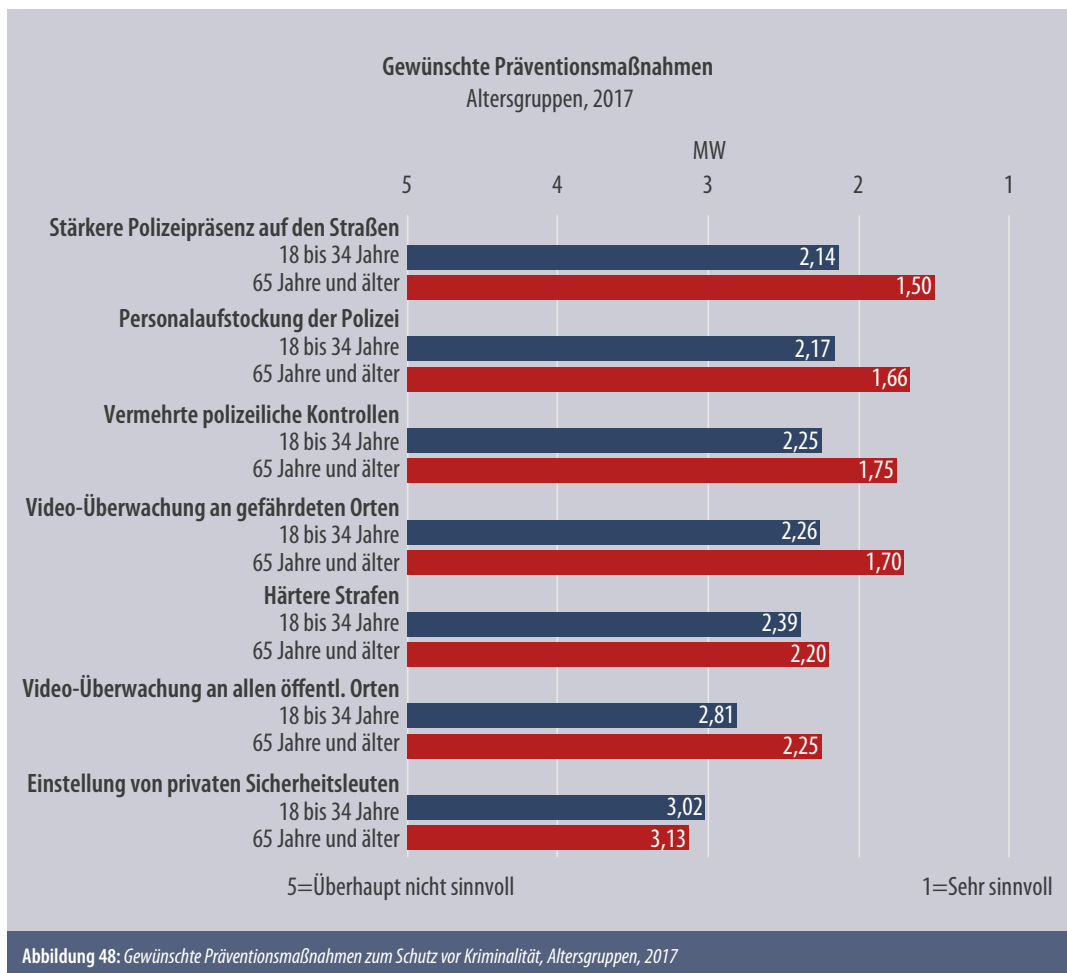
7.4.5 Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Geschlechtervergleich

Zwischen männlichen und weiblichen Ansichten zeigen sich bei den gewünschten Präventionsmaßnahmen interessante Unterschiede: Frauen sprechen den einzelnen externen Präventionsmaßnahmen generell stärker zu als Männer. Deutliche Unterschiede zeigen sich insbesondere bezüglich der Einstellung von Sicherheitsleuten und vermehrter polizeilicher Kontrollen (vgl. Abbildung 47).



7.4.6 Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität – Altersgruppen

Auch hinsichtlich des Alters der Befragten zeigen sich bei den gewünschten Präventionsmaßnahmen zum Teil deutliche Unterschiede. Dabei sprechen insbesondere ältere Menschen einzelnen externen Präventionsmaßnahmen generell stärker zu als jüngere Menschen. Besonders deutliche Unterschiede zwischen älteren und jüngeren Menschen zeigen sich dabei bezüglich einer stärkeren Polizeipräsenz auf den Straßen, einer Video-Überwachung an allen öffentlichen Orten sowie einer Video-Überwachung an gefährdeten Orten (vgl. Abbildung 48).



8

8

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Struktur der Befragten, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 36
Abbildung 2:	Spontane Problemwahrnehmung, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 42
Abbildung 3:	Spontane Problemwahrnehmung, Themenbereiche, Zeitvergleich, 2011, 2015 und 2017	S. 43
Abbildung 4:	Allgemeine Problembereiche; Anteil „Beunruhigt mich“ + „Beunruhigt mich sehr“, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 44
Abbildung 5:	Persönliche Problembereiche; Anteil „Beunruhigt mich“ + „Beunruhigt mich sehr“, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 45
Abbildung 6:	Persönliche Problembereiche, Gesamtindex über alle Bereiche, 2017	S. 46
Abbildung 7:	Persönliche Gefährdung durch Unfälle, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, Problembetroffene (n siehe 3.2.), 2017	S. 47
Abbildung 8:	Subjektive Risikoeinschätzung für Unfälle; Anteil „Sehr wahrscheinlich“ + „Eher wahrscheinlich“, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 48
Abbildung 9:	Persönlicher Beitrag zur eigenen Sicherheit, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, Problembetroffene (n siehe 3.2.), 2017	S. 49
Abbildung 10:	Persönlicher Beitrag zur Sicherheit der eigenen Kinder, Basis: Personen mit Kindern unter 18 Jahren (n = 270), 2017	S. 50
Abbildung 11:	Persönlicher Beitrag zur Sicherheit, Anteil „Ich kann sehr stark dazu beitragen“ + „Ich kann etwas dazu beitragen“, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 51
Abbildung 12:	Wahrnehmung von Gefährdungen im Verkehr, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 56
Abbildung 13:	Stellenwert von Unfallursachen, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 57
Abbildung 14:	Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 58
Abbildung 15:	Positive Begründungszusammenhänge betreffend Verkehrssicherheit in Österreich, Basis: Personen, die eine positive Entwicklung der Verkehrssicherheit erwarten (n = 209), 2017	S. 59
Abbildung 16:	Negative Begründungszusammenhänge betreffend Verkehrssicherheit in Österreich, Basis: Personen, die eine negative Entwicklung der Verkehrssicherheit erwarten (n = 317), 2017	S. 60
Abbildung 17:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, Problembetroffene (n siehe 3.2), 2017	S. 61
Abbildung 18:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr, Zustimmungsraten Anteil „Immer“ + „Häufig“, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 62
Abbildung 19:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr, Geschlechtervergleich, 2017	S. 63
Abbildung 20:	Gewünschte gesetzliche Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 64
Abbildung 21:	Gewünschte gesetzliche Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr, Altersgruppen Teil 1, 2017	S. 65
Abbildung 22:	Gewünschte gesetzliche Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr, Altersgruppen Teil 2, 2017	S. 66
Abbildung 23:	Wahrnehmung von Gefährdungen im Bereich Sport/Freizeit, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 70
Abbildung 24:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, Problembetroffene (n siehe 3.2), 2017	S. 71
Abbildung 25:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit, Zustimmungsraten Anteil „Immer“ + „Häufig“, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 72
Abbildung 26:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Sport/Freizeit, Geschlechtervergleich, 2017	S. 72
Abbildung 27:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, Problembetroffene (n siehe 3.2), 2017	S. 73
Abbildung 28:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt, Geschlechtervergleich, 2017	S. 74
Abbildung 29:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt, Altersgruppen, 2017	S. 75
Abbildung 30:	Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Haushalt, Schulbildung, 2017	S. 76

Abbildung 31: Opfererfahrung (in den letzten 5 Jahren), Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 81
Abbildung 32: Opfererfahrung (in den letzten 5 Jahren) – soziodemografische Subgruppen, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 82
Abbildung 33: Retrospektive Entwicklung – Letzte 5 Jahre, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 83
Abbildung 34: Prospektive Entwicklung – In den nächsten 5 Jahren, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 84
Abbildung 35: Begründungen für eine negative Entwicklung der Kriminalität, Basis: Personen, die eine Zunahme der Kriminalität erwarten (n = 699), 2017	S. 85
Abbildung 36: Emotionales Sicherheitsgefühl, Anteil „Sehr unsicher“ + „Ein bisschen sicher“, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 86
Abbildung 37: Wahrscheinlichkeit, in nächster Zeit selbst einmal Betroffene/r einer der folgenden Taten oder Ereignisse zu werden; 1 = „sehr wahrscheinlich“ bis 4 = „sehr unwahrscheinlich“, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, Problembetroffene (n siehe 3.2), 2017	S. 87
Abbildung 38: Wahrscheinlichkeit, in nächster Zeit selbst einmal Betroffene/r einer der folgenden Taten oder Ereignisse zu werden; Anteil „Sehr wahrscheinlich“ + „Eher wahrscheinlich“, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 88
Abbildung 39: Reale Opfererfahrung vs. subjektive Gefährdung (indiziert), 2017	S. 89
Abbildung 40: Persönlicher Beitrag zur Sicherheit, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 90
Abbildung 41: Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Einbrüchen, Zeitvergleich 2011, 2015 und 2017	S. 91
Abbildung 42: Präventionsmaßnahmen im eigenen Haushalt, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 92
Abbildung 43: Vermeideverhalten, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 93
Abbildung 44: Vermeideverhalten (defensiv), Beispiel Meidung bestimmter Plätze, Soziodemografische Subgruppen, 2017	S. 94
Abbildung 45: Vermeideverhalten (offensiv), Beispiel Teilnahme Selbstverteidigungskurs, Soziodemografische Subgruppen, 2017	S. 94
Abbildung 46: Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität, Basis: Alle Befragten, n = 1.000, 2017	S. 95
Abbildung 47: Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität, Geschlechtervergleich, 2017	S. 96
Abbildung 48: Gewünschte Präventionsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität, Altersgruppen, 2017	S. 97

9

9

LITERATURVERZEICHNIS

Cauzard, J. P. (Hrsg.) (1998). The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. SARTRE 2 reports. INRETS, Arcueil-Cedex

Cestac, J. & Delhomme, P. (Hrsg.) (2012). The SARTRE 4 Survey: European Road Users' Risk Perception and Mobility. Lyon: Public Imprim

Crime Survey for England and Wales vormal British Crime Survey (BCS): Umfassende Bibliographie abrufbar unter: <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/crimeandjustice#publications>

European Social Survey. Umfassende Bibliographie abrufbar unter: <http://www.europeansocialsurvey.org/bibliography/complete.html>

Furian, G., Gaderer, M. & Manzoni, P. (2012): Der Präventionsmonitor. Ergebnisse einer österreichweiten Befragung zu Kriminalitätsfurcht und Opfererfahrungen. SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis (4), 48-59, abrufbar unter: https://www.bmi.gv.at/104/Wissenschaft_und_Forschung/SIAK-Journal/SIAK-Journal-Ausgaben/Jahrgang_2012/files/Furian_4_2012.pdf

Kerner, H.-J. (1986): Verbrechensfurcht und Viktimisierung. In: Haesler, W. T. (Hg.): Viktimologie. Diesenhofen: Rüegger

Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) (Hrsg.) (2001). Social Attitudes towards Home and Leisure Risks in the EU. Abschlussbericht zum Injury Prevention Programme SI2.324261, IPP/2001/10922001. KFV – Institut „Sicher Leben“

Lüdemann, C. (2006). Kriminalitätsfurcht im urbanen Raum. Eine Mehrebenenanalyse zu individuellen und sozial-räumlichen Determinanten verschiedener Dimensionen von Kriminalitätsfurcht. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 58(2), 285-306

National Crime Victim Survey (NCVS): Umfassende Bibliographie abrufbar unter: https://www.bjs.gov/index.cfm?ty=dcdetail&iid=245#Publications_and_products

Reuband, K.-H. (2009). Kriminalitätsfurcht. Erscheinungsformen, Trends und soziale Determinanten. In: Lange, H.-J., Ohly, H. P., Reichertz, J. (Hrsg.). Auf der Suche nach neuer Sicherheit. Fakten, Theorien und Folgen. Wiesbaden: VS Verlag

Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W. & Trotta, M. (2016). ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road Users' Safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute, abrufbar unter: <https://www.esranet.eu/en/deliverables-publications/>

Van Dijk, J., Van Kesteren, J. & Smit, P.: Criminal Victimization in International Perspective. Key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS, abrufbar unter: https://web.archive.org/web/20080625184952/http://rechten.uvt.nl/icvs/pdffiles/ICVS2004_05.pdf

10

10

ANHANG

Fragebogen

	<p>Guten Tag, mein Name ist [...] vom Marktforschungsinstitut [...]</p> <p>Wir führen derzeit eine Befragung für das Kuratorium für Verkehrssicherheit zum Thema „Sicherheit und Vermeidung von Sicherheitsrisiken“ durch. Konkret soll es dabei nicht nur um die Vermeidung von Unfällen im Straßenverkehr sondern auch um die Vermeidung von Unfällen im Haushalt, beim Sport und bei Freizeitbeschäftigungen, sowie um die Vermeidung von Kriminalität gehen.</p> <p>Hätten Sie bitte ungefähr 20 Minuten Zeit, mir dazu einige Fragen zu beantworten, die dazu dienen sollen, die Sicherheit im Alltag zu verbessern.</p>		
	Frage	Antwort	
A.	INT: Geschlecht des Befragten anklicken!	Männlich 1 Weiblich 2	
1.	Könnten Sie mir eingangs bitte sagen, was Ihrer Meinung nach in diesem Zusammenhang derzeit die größten Probleme in Österreich sind. Bitte nennen Sie mir die drei wichtigsten Probleme, die die Sicherheit gefährden.	1. _____ 2. _____ 3. _____	
2.	Darf ich Ihnen nun einige allgemeine Fragen zu Ihrer persönlichen Situation stellen, die mit dem Thema Sicherheit zusammenhängen. Wie häufig haben Sie im Durchschnitt in den letzten 12 Monaten folgende Verkehrsmittel genutzt? 1= (fast) täglich 2= ein paar mal die Woche 3= ein paar mal pro Monat 4= nur ein paar Mal pro Jahr 5= nie	A: Auto (selbst gefahren) 1 2 3 4 5 B: Auto (mitgefahren) 1 2 3 4 5 C: Motorrad 1 2 3 4 5 D: Moped 1 2 3 4 5 E: Fahrrad 1 2 3 4 5 F: Öffentliche Verkehrsmittel 1 2 3 4 5	

3.	<p>Welche der nachfolgenden Dinge treffen auf Sie zu? Beantworten Sie die Fragen bitte kurz mit oder 1= ja 2= nein</p>	<p>A: Gibt es einen Pkw in Ihrem Haushalt? 1 2</p> <p>B: Haben Sie eigene Kinder? 1 2</p> <p>C: Haben Sie zumindest ein Kind, das unter 18 Jahren alt ist? 1 2</p> <p>D: Haben Sie zumindest ein Kind, das unter 14 Jahren alt ist? 1 2</p> <p>E: Haben Sie zumindest ein Kind, das unter 7 Jahren alt ist? 1 2</p> <p>F: Tätigen Sie Einkäufe/Buchungen im Internet? 1 2</p> <p>G: Besitzen Sie eine Kreditkarte? 1 2</p> <p>H: Verrichten Sie zumindest gelegentlich Gartenarbeiten? 1 2</p> <p>I: Sind Sie berufstätig? 1 2</p> <p>J: Betreiben Sie zumindest gelegentlich aktiv Sport? 1 2</p> <p>K: Fahren Sie zumindest gelegentlich Ski oder Snowboard? 1 2</p> <p>L: Haben Sie einen Swimmingpool/ein Biotop? 1 2</p>	
4. a	Wohnen Sie in einer Wohnung oder in einem eigenen Haus?	<p>Wohnung 1</p> <p>Haus 2</p>	
4. b	Wohnen sie in Eigentum oder Miete?	<p>Eigentum 1</p> <p>Miete 2</p>	
5.	<p>Ich lese Ihnen im Folgenden verschiedene Lebenssituationen und Problembereiche vor, die Österreich möglicherweise hat. Geben Sie bitte jeweils an, wie sehr oder wie wenig Sie diese Situation bzw. das Problem beunruhigt, wobei:</p> <p>1= beunruhigt mich sehr 5= beunruhigt mich überhaupt nicht</p> <p>Dazwischen können Sie Ihr Urteil abstimmen. 6= keine Angabe/weiß nicht</p>	<p>Unzureichende medizinische Versorgung 1 2 3 4 5 6</p> <p>Zerstörung der Umwelt 1 2 3 4 5 6</p> <p>Krieg in Österreich 1 2 3 4 5 6</p> <p>Auswirkungen des Klimawandels 1 2 3 4 5 6</p> <p>Naturkatastrophen 1 2 3 4 5 6</p> <p>Zuwanderung nach Österreich 1 2 3 4 5 6</p> <p>Kriminalität in Österreich 1 2 3 4 5 6</p> <p>Konflikte zwischen den Religionen in Österreich 1 2 3 4 5 6</p> <p>Jugendkriminalität 1 2 3 4 5 6</p> <p>Einschränkung der Privatsphäre durch verstärkte polizeiliche Überwachung 1 2 3 4 5 6</p> <p>Mangelnde Integration von Zuwanderern 1 2 3 4 5 6</p> <p>Armut in Österreich 1 2 3 4 5 6</p> <p>Aggressivität im Straßenverkehr 1 2 3 4 5 6</p> <p>Aggressivität von Jugendlichen in Schulen 1 2 3 4 5 6</p> <p>Große Anzahl an Flüchtlingen in Österreich 1 2 3 4 5 6</p> <p>Gewalt in der Familie 1 2 3 4 5 6</p> <p>Terroranschläge in Österreich 1 2 3 4 5 6</p>	

6.	<p>Ich lese Ihnen nun noch einige weitere Lebenssituationen und Problembereiche vor. Geben Sie bitte jeweils an, wie sehr oder wie wenig Sie diese Situation bzw. das Problem persönlich beunruhigt, wobei: 1= beunruhigt mich sehr 5= beunruhigt mich überhaupt nicht 6= keine Angabe/weiß nicht</p>	<p>Hohe Gesundheitskosten 1 2 3 4 5 6</p> <p>Eigene schwere Krankheit 1 2 3 4 5 6</p> <p>Im Alter unversorgt zu sein 1 2 3 4 5 6</p> <p>Eigene Invalidität/Arbeitsunfähigkeit 1 2 3 4 5 6</p> <p>Verlust des eigenen Arbeitsplatzes 1 2 3 4 5 6</p> <p>Bei einem Unfall verletzt zu werden 1 2 3 4 5 6</p> <p>Anhebung des Pensionsalters 1 2 3 4 5 6</p> <p>Große finanzielle Verpflichtungen zu haben 1 2 3 4 5 6</p> <p>Zukunft meines Kindes/meiner Kinder [3B=1] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Bedrohung durch Kriminalität 1 2 3 4 5 6</p> <p>Unfall meines Kindes/meiner Kinder [3B=1] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Betreuung eines Pflegefalles in der Familie (zukünftige Übernahme der Verantwortung für eine alte/invalide Person) 1 2 3 4 5 6</p>	
7.	<p>Mich würde nun interessieren, wie stark Sie sich in einzelnen Bereichen <u>durch Unfälle</u> gefährdet fühlen. Ich lese Ihnen einige Bereiche vor und Sie sagen mir bitte jeweils, wie stark Sie sich da durch einen Unfall gefährdet fühlen: 1= fühle mich sehr gefährdet 5= fühle mich gar nicht gefährdet [6= nicht zutreffend (laut Fr. 2, 3)]</p>	<p>Beim Sport [3J = 1] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Bei anderen Freizeitbeschäftigungen 1 2 3 4 5</p> <p>Im Haushalt/bei Arbeiten im Haushalt 1 2 3 4 5</p> <p>Bei Gartenarbeiten [3H = 1] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Im Straßenverkehr als Lenker eines Fahrzeuges [2AvGvDvE=non5] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Im Straßenverkehr als Fußgänger/Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel 1 2 3 4 5</p> <p>Als Elternteil (dass meinem Kind etwas passiert) [3C = 1] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Im Beruf/in der Arbeit [3I = 1] 1 2 3 4 5 6</p>	
8.	<p>Für wie gefährlich, in Bezug auf Unfälle, halten Sie die folgenden Fortbewegungsarten/-mittel generell? 1= sehr gefährlich 5= überhaupt nicht gefährlich</p>	<p>Zu Fuß gehen 1 2 3 4 5</p> <p>Rad fahren mit dem Straßenrad auf dem Radweg 1 2 3 4 5</p> <p>Rad fahren mit dem Straßenrad auf der normalen Straße (neben Pkws, Motorrädern etc.) 1 2 3 4 5</p> <p>Rad fahren (Mountainbike) 1 2 3 4 5</p> <p>Rad fahren (E-Bike) 1 2 3 4 5</p> <p>Auto fahren 1 2 3 4 5</p> <p>Moped-/Motorradfahren 1 2 3 4 5</p> <p>Bus fahren 1 2 3 4 5</p> <p>Flugzeug 1 2 3 4 5</p> <p>Eisenbahn 1 2 3 4 5</p> <p>Straßenbahn 1 2 3 4 5</p> <p>U-Bahn 1 2 3 4 5</p>	
9.	<p>In welchem Ausmaß hat sich Ihrer Meinung nach die Sicherheit auf Österreichs Straßen in den letzten 10 Jahren verändert? Haben die Verkehrsunfälle Ihrer Meinung nach ...</p>	<p>... stark abgenommen 1</p> <p>... eher abgenommen 2</p> <p>... sind gleichgeblieben 3</p> <p>... eher zugenommen 4</p> <p>... stark zugenommen 5</p> <p>[weiß nicht/keine Angabe] 6</p>	

10.	Glauben Sie, dass in 5 Jahren die Zahl der in den nächsten Verkehrsunfälle in Österreich stark sinken wird 1 ... eher sinken wird 2 ... gleich bleibt 3 ... eher steigen wird 4 ... stark steigen wird 5 [weiß nicht/keine Angabe] 6	
10. a	Und warum sind Sie dieser Meinung? <hr/> <i>INT.: Genau nachfragen und notieren!</i>	Offene Frage	
10. b	Welche Rolle spielen aus ihrer Sicht die folgenden Unfallursachen bei bei Verkehrsunfällen? 1= spielt eine sehr große Rolle 5= spielt überhaupt keine Rolle	Vorrangverletzungen 1 2 3 4 5 Unachtsamkeit/Ablenkung 1 2 3 4 5 Übermüdung des Fahrzeuglenkers 1 2 3 4 5 Fehlverhalten von Fußgängern 1 2 3 4 5 Nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit 1 2 3 4 5 Riskante Überholmanöver 1 2 3 4 5 Fehlverhalten von Radfahrern 1 2 3 4 5 Fehlverhalten von Pkw-Lenkern 1 2 3 4 5 Fehlverhalten von Lkw-Lenkern 1 2 3 4 5 Alkoholisierung des Lenkers 1 2 3 4 5 Herz-, Kreislaufversagen, Krankheit des Lenkers 1 2 3 4 5	
11.	Für wie gefährlich in Bezug auf Unfälle halten Sie die folgenden Freizeittätigkeiten/Sportarten generell? 1= sehr gefährlich 5= überhaupt nicht gefährlich	Schi fahren 1 2 3 4 5 Snowboarden 1 2 3 4 5 Rodeln 1 2 3 4 5 Fußball spielen 1 2 3 4 5 Gartenarbeit 1 2 3 4 5 (Berg-)Wandern 1 2 3 4 5 Laufen, Joggen 1 2 3 4 5 Mountainbiken im Gelände (Downhill) 1 2 3 4 5 Radfahren (normal, auf befestigten Straßen) 1 2 3 4 5	

12.	<p>Wie stark glauben Sie in den einzelnen Bereichen durch Ihr eigenes Zutun zu Ihrer Sicherheit beitragen zu können?</p> <p>1= ich kann sehr stark dazu beitragen 2= ich kann etwas dazu beitragen 3= teils, teils 4= ich kann wenig dazu beitragen 5= ich kann nichts dazu beitragen [6= nicht zutreffend (laut Fr. 2, 3)]</p>	<p>Beim aktivem Treiben von Sport [3J = 1] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Bei anderen Freizeitbeschäftigungen 1 2 3 4 5</p> <p>Im Haushalt/bei Arbeiten im Haushalt 1 2 3 4 5</p> <p>Bei Gartenarbeiten [3H = 1] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Im Straßenverkehr als Lenker eines Fahrzeuges [2A v C v D v E = non 5] 1 2 3 4 5 6</p> <p>Im Straßenverkehr als Fußgänger/ Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel 1 2 3 4 5</p> <p>Dass ich nicht Opfer eines Verbrechens/ von Kriminalität werde 1 2 3 4 5</p> <p>Als Elternteil, dass mein Kind keinen Unfall erleidet: [3C = 1]</p> <p>- beim Sport 1 2 3 4 5 6</p> <p>- in der Freizeit 1 2 3 4 5 6</p> <p>- im Haushalt 1 2 3 4 5 6</p> <p>- im Straßenverkehr 1 2 3 4 5 6</p> <p>- dass mein Kind nicht Opfer eines Verbrechens/von Kriminalität wird 1 2 3 4 5 6</p> <p>Im Beruf/in der Arbeit [3I = 1] 1 2 3 4 5 6</p>	
13.	<p>Sprechen wir nun über die Entwicklung der Kriminalität in Ihrer Gemeinde/Stadt: Wie hat sich Ihrer Meinung nach die Kriminalität in Ihrer Gemeinde/Stadt in den letzten 5 Jahren verändert? Hat die Kriminalität ...</p>	<p>... stark abgenommen 1</p> <p>... eher abgenommen 2</p> <p>... ist gleichgeblieben 3</p> <p>... eher zugenommen 4</p> <p>... stark zugenommen 5</p>	
14.	<p>Glauben Sie, dass die Kriminalität in Ihrer Gemeinde/Stadt in den nächsten 5 Jahren ...</p>	<p>... stark sinken wird 1</p> <p>... eher sinken wird 2</p> <p>... gleich bleibt 3</p> <p>... eher steigen wird 4</p> <p>... stark steigen wird 5</p> <p>[weiß nicht/keine Angabe] 6</p>	
15.	<p>Und wie hat sich Ihrer Meinung nach die Kriminalität in den letzten 5 Jahren in Österreich insgesamt verändert? Hat die Kriminalität in Österreich ...</p>	<p>... stark abgenommen 1</p> <p>... eher abgenommen 2</p> <p>... ist gleichgeblieben 3</p> <p>... eher zugenommen 4</p> <p>... stark zugenommen 5</p>	
16.	<p>Und glauben Sie, dass die Kriminalität in Österreich insgesamt in den nächsten 5 Jahren ...</p>	<p>... stark sinken wird 1</p> <p>... eher sinken wird 2</p> <p>... gleich bleibt 3</p> <p>... eher steigen wird 4</p> <p>... stark steigen wird 5</p> <p>[weiß nicht/keine Angabe] 6</p>	
16. a	<p>Und warum sind Sie dieser Meinung?</p> <p>_____</p> <p>INT.: Genau nachfragen und notieren!</p>	<p>Offene Frage</p>	

<p>20.</p>	<p>Sprechen wir im Folgenden über Kriminalität. Konkret darüber, wie sicher oder unsicher Sie sich in Bezug auf unterschiedliche Situationen, die ich Ihnen vorlesen werde, fühlen. Geben Sie bitte jeweils an, ob Sie sich in der jeweiligen Situation:</p> <p>1= sehr 2= ziemlich 3= ein bisschen unsicher oder 4= sehr unsicher fühlen. [5= nicht zutreffend (laut Fr. 3)]</p> <p>Wie sicher oder unsicher fühlen Sie sich, wenn ...</p>	<p>... Sie nach Anbruch der Dunkelheit alleine in der Nachbarschaft spazieren gehen 1 2 3 4</p> <p>... Sie abends allein zu Hause sind 1 2 3 4</p> <p>... Sie Ihre Kreditkarte benutzen (z.B. dass ein Unbefugter Ihre Karte abliest und benutzt) [3G = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>... Sie das Internet benutzen, z.B. im Internet etwas einkaufen oder Geld überweisen [3F = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>... Sie Einkäufe machen oder Dienstleistungen nutzen (z.B. dass Sie dabei getäuscht oder geschädigt werden) 1 2 3 4</p> <p>... Sie Ihr Auto unbeaufsichtigt stehen lassen (z.B. dass jemand Ihr Auto aufbricht und etwas daraus stiehlt) [3A = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>... Ihre Wohnung/Ihr Haus unbeaufsichtigt ist (z.B. dass jemand einbricht) 1 2 3 4</p> <p>... Ihre Sachen/Besitztümer unbeaufsichtigt sind (z.B. dass Sie jemand kaputt macht oder zerstört) 1 2 3 4</p>	
<p>21.</p>	<p>Und wie sicher fühlen Sie sich, wenn Sie Ihren Tätigkeiten außerhalb des Hauses nachgehen (Weg zur Arbeit, Einkauf, Ausgehen etc.), dass Sie nicht Opfer werden von ...</p> <p>1= sehr sicher 2= ziemlich sicher 3= ein bisschen unsicher 4= sehr unsicher</p>	<p>... einer Anpöbelung 1 2 3 4</p> <p>... einem gewalttätigen Übergriff (geschlagen zu werden) 1 2 3 4</p> <p>... einem Diebstahl (ohne Gewalt) 1 2 3 4</p> <p>... einem Überfall/Raub 1 2 3 4</p> <p>... einem sexuellen Angriff/einer sexuellen Belästigung [A = 2] 1 2 3 4 5</p>	
<p>22.</p>	<p>Für wie wahrscheinlich halten Sie es, in nächster Zeit selbst einmal Betroffene/r einer der folgenden Taten oder Ereignisse zu werden?</p> <p>1= sehr wahrscheinlich 2= eher wahrscheinlich 3= eher unwahrscheinlich 4= sehr unwahrscheinlich [5= nicht zutreffend (laut Fr. 1, 2)]</p>	<p>Vandalismus/mutwillige Sachbeschädigung (dass jemand absichtlich Ihre Sachen kaputt macht oder zerstört) 1 2 3 4</p> <p>Kreditkartenbetrug (dass jemand mit Ihrer Kreditkartennummer Sachen kauft) [3G = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>Dass beim elektronischen Zahlen im Internet jemand Ihre Passwörter abfängt und Ihnen Schaden zufügt [3F = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>Angepöbelt zu werden 1 2 3 4</p> <p>Geschlagen und dadurch verletzt zu werden 1 2 3 4</p> <p>Bestohlen zu werden (Diebstahl ohne Gewaltanwendung) 1 2 3 4</p> <p>Überfallen und ausgeraubt zu werden 1 2 3 4</p> <p>Sexuell angegriffen oder belästigt zu werden [A = 2] 1 2 3 4 5</p> <p>Dass jemand in Ihre Wohnung/in Ihr Haus einbricht 1 2 3 4</p> <p>Dass jemand Ihr Auto aufbricht und etwas daraus stiehlt 1 2 3 4 5</p>	

<p>23.</p>	<p>Und für wie wahrscheinlich halten Sie es ferner, dass Sie ...</p> <p>1= sehr wahrscheinlich 2= eher wahrscheinlich 3= eher unwahrscheinlich 4= sehr unwahrscheinlich [5= nicht zutreffend (laut Fr. 2, 3)]</p>	<p>... als Fußgänger bei einem Verkehrsunfall verletzt werden 1 2 3 4</p> <p>... als Radfahrer bei einem Verkehrsunfall verletzt werden [2E = 1-4] 1 2 3 4 5</p> <p>... als Motorradfahrer in einen Verkehrsunfall verwickelt werden [2C = 1-4] 1 2 3 4 5</p> <p>... als Autolenker in einen Verkehrsunfall verwickelt werden [2A = 1-4] 1 2 3 4 5</p> <p>... zu Hause einen Unfall erleiden 1 2 3 4</p> <p>... beim (aktiven Treiben von) Sport einen Unfall erleiden [3J = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>... Opfer eines Hochwassers werden 1 2 3 4</p> <p>... dass sich bei Ihnen ein Haus-/Wohnungsbrand ereignet 1 2 3 4</p> <p>... dass Sie einen Sturmschaden erleiden 1 2 3 4</p>	
<p>24.</p>	<p>Kommen wir nun zu Ihren persönlichen Erfahrungen mit Kriminalität:</p> <p>Kam jemand in den letzten 5 Jahren tatsächlich ohne Ihre Erlaubnis in Ihr Haus/Ihre Wohnung und stahl etwas oder versuchte etwas zu stehlen?</p> <p>ERLÄUTERUNGEN: Diebstahl(sversuche) aus dem Keller gehören dazu! Nicht dazu gehören Diebstähle aus Garagen, Schuppen, Boxen. Auch Diebstähle in Zweitwohnungen zählen nicht. Erfolgreiche Versuche (Schäden an Schlössern/Türen/Fenstern) sind ebenfalls auszuschließen.</p>	<p>Ja 1</p> <p>Nein 2</p> <p>Weiß nicht [nicht vorlesen] 3</p>	
<p>25.</p>	<p>Abgesehen davon: Haben Sie Beweise dafür, dass jemand in den vergangenen 5 Jahren erfolglos versuchte, in Ihr Haus/Ihre Wohnung zu gelangen?</p> <p>Zum Beispiel durch Schäden an Schlössern/Türen/Fenstern oder Kratzer um das Schloss herum.</p>	<p>Ja 1</p> <p>Nein 2</p> <p>Weiß nicht [nicht vorlesen] 3</p>	
<p>26.</p>	<p>Abgesehen von den angesprochenen Vorfällen: Wurden Sie in den vergangenen 5 Jahren von jemandem persönlich angegriffen oder bedroht, und zwar in einer Weise, die Sie wirklich erschreckte. Egal ob zu Hause oder anderswo (z.B. in einem Lokal, auf der Straße, in der Schule oder am Arbeitsplatz, in öffentlichen Verkehrsmitteln).</p> <p>ERLÄUTERUNG: Häusliche Angriffe berücksichtigen!</p>	<p>Ja 1</p> <p>Nein 2</p> <p>Weiß nicht [nicht vorlesen] 3</p>	
<p>27.</p>	<p>Waren Sie in den letzten 12 Monaten das Opfer einer Irreführung der Verbraucher? Anders gesagt, hat Sie jemand – als er Ihnen etwas verkaufte, oder eine Dienstleistung lieferte – in Bezug auf die Menge oder Güte (Quantität oder Qualität) der Waren oder Dienstleistungen betrogen?</p>	<p>Ja 1 > 28.</p> <p>Nein 2 > 30</p> <p>Weiß nicht [nicht vorlesen] 3 > 30</p>	

28.	<p>Als dies beim letzten Mal passierte:</p> <p>Wie fand dieser Betrug statt? Hatte es zu tun mit ...</p> <p><i>INT: Vorlesen! – Wenn mehr als eine Nennung -> letzten (aktuellsten) Betrugsfall anklicken!</i></p>	<p>Konstruktions-, Bau- oder Reparaturarbeiten 1</p> <p>Von einer Werkstatt durchgeführte Arbeiten 2</p> <p>Einem Hotel, einem Restaurant oder Lokal 3</p> <p>Einem Geschäft irgendeiner Art 4</p> <p>Shopping im Internet 5</p> <p>Etwas anderem 6</p> <p>Weiß nicht [nicht vorlesen] 7</p>	
29.	<p>Handelte es sich dabei um einen Kreditkarten-Betrug?</p>	<p>Ja 1</p> <p>Nein 2</p> <p>Weiß nicht [nicht vorlesen] 3</p>	
30.	<p>Ich lese Ihnen nun eine Reihe von Verhaltensweisen vor, die manche Menschen zum Schutz vor Unfällen machen. Sagen Sie mir bitte jeweils, wie häufig Sie diese tätigen:</p> <p>1= immer 2= manchmal 3= selten 4= nie</p> <p>[5= nicht zutreffend (laut Fr. 2, 3)]</p>	<p>Beim Radfahren trage ich einen Helm [2E = 1-4] 1 2 3 4 5</p> <p>Mein Kind/meine Kinder tragen beim Radfahren einen Helm [3D = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>Beim Schifahren/Snowboarden konsumiere ich alkoholische Getränke [3K = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>Wenn ich mit meinem Fahrzeug als Lenker unterwegs bin hantiere ich mit meinem Mobiltelefon (z.B. E-Mails oder SMS schreiben/lesen, Internet surfen) [2A = 1-4] 1 2 3 4 5</p> <p>Beim Schifahren/Snowboarden trage ich einen Helm [3K = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>Mein Kind/meine Kinder tragen beim Schifahren/Snowboarden einen Helm [3D = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>Als Radfahrer trage ich bei Dunkelheit reflektierende Kleidung [2E = 1-4] 1 2 3 4 5</p> <p>Als Fußgänger trage ich bei Dunkelheit reflektierende Kleidung 1 2 3 4</p> <p>Ich setze mein Kind/meine Kinder im Auto in einen speziellen Kindersitz [3A = 1 n 3E = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>Wenn ich mit einem Fahrzeug als Lenker unterwegs bin, konsumiere ich alkoholische Getränke [2A v C v D v E = non 5] 1 2 3 4 5</p> <p>Meine Nachbarn schauen auf mein Haus/meine Wohnung, wenn ich nicht zu Hause bin 1 2 3 4</p> <p>Mein Nachbar entleert den Briefkasten, wenn ich nicht zu Hause bin 1 2 3 4</p> <p>Wenn ich mit einem Auto als Lenker unterwegs bin, verwende ich einen Sicherheitsgurt [2A = 1-4] 1 2 3 4 5</p> <p>Wenn ich mit einem Auto als Lenker unterwegs bin, verwende ich ein Navigationsgerät [2A = 1-4] 1 2 3 4 5</p> <p>Beim Schuhkauf achte ich auf die Rutschfestigkeit der Sohlen 1 2 3 4</p> <p>In meinem Haushalt werden Chemikalien/Reinigungsmittel außer Reichweite von kleinen Kindern aufbewahrt [3E = 1] 1 2 3 4 5</p> <p>Ich erlaube meinem Kind/meinen Kindern, unbeaufsichtigt in der Nähe von Swimming-Pools/Teichen, die nicht, eingezäunt sind, zu spielen [3E = 1] 1 2 3 4 5</p>	

31.	<p>Im Folgenden lese ich Ihnen eine Reihe von möglichen unfallvermeidenden Sicherheits-Einrichtungen im Haushalt vor. Geben Sie bitte jeweils an, ob das auf Ihren Haushalt zutrifft oder nicht. Haben Sie in Ihrem Haushalt . . .</p> <p>1= ja, trifft zu 2= nein, trifft nicht zu</p>	<p>... eine rutschfeste Matte in der Badewanne/Dusche 1 2</p> <p>... einen Haltegriff in der Badewanne/Dusche 1 2</p> <p>... Türschwellen in der Wohnung (außer bei der Eingangstür) entfernt 1 2</p> <p>... keine rutschigen Teppiche 1 2</p> <p>... keine freiliegenden Kabel 1 2</p> <p>... Rauchmelder 1 2</p> <p>... einen versperrbaren Medikamentenschrank 1 2</p> <p>... Fenstersperren zum Schutz von Kleinkindern 1 2</p> <p>... Herdschutzgitter 1 2</p> <p>... Schutzgitter für Kleinkinder bei Treppen 1 2</p> <p>... Steckdosen-Abdeckungen 1 2</p> <p>... einen abgesicherten Pool/ein abgesichertes Biotop [3/ = 1] 1 2</p> <p>... Feuerlöscher 1 2</p> <p>... eine Löschdecke (in Reichweite) 1 2</p>	
31. a	<p>Wenn Nein bei 31, haben Sie vor in der nächsten Zeit, sich diese Sicherheits-einrichtung anzuschaffen bzw. die entsprechende bauliche Maßnahme umzusetzen?</p> <p>1= sicher/ziemlich sicher 2= möglicherweise/vielleicht 3= sicher nicht</p>		
32.	<p>Durch welche der nachfolgenden Sicherheitsmaßnahmen ist Ihr Haus/ Ihre Wohnung gegen Einbruch geschützt?</p> <p>1= ja, trifft zu 2= nein, trifft nicht zu</p>	<p>Eine Alarmanlage 1 2</p> <p>Videoüberwachung 1 2</p> <p>Bewegungsmelder 1 2</p> <p>Guckloch in der Türe/„Türspion“ (man sieht, wer vor der Türe steht) 1 2</p> <p>Zusätzliche Türschlösser (z.B. ein Balkenriegelschloss) 1 2</p> <p>Eine einbruchsichere Sicherheitstür 1 2</p> <p>Fenster-/Türgitter 1 2</p> <p>Hausbesorger in der Wohnanlage 1 2</p> <p>(Wach-)Hund zum Schutz vor Einbrechern 1 2</p> <p>Schusswaffe(n) zum Schutz vor Einbrechern 1 2</p>	

<p>33.</p>	<p>Manche Menschen unternehmen etwas, um sich vor Kriminalität zu schützen. Bitte sagen Sie mir, welche der folgenden Vorsichtsmaßnahmen auf Sie zutreffen.</p> <p>1= ja, trifft zu 2= nein, trifft nicht zu [3= nicht zutreffend (laut Fr. 2, 3)]</p>	<p>Ich habe an einem Selbstverteidigungskurs teilgenommen 1 2</p> <p>Wenn ich ausgehe, nehme ich etwas mit, womit ich mich wehren könnte (z.B. Stock, Tränengas, Pfefferspray usw.) 1 2</p> <p>Ich plane, wegen der Unsicherheit im Stadtteil von hier weg zu ziehen 1 2</p> <p>Wenn ich abends unterwegs bin, meide ich öffentliche Verkehrsmittel 1 2</p> <p>Ich weiche bestimmten Personengruppen (z.B. herumstehenden Jugendlichen, Betrunkenen, Bettlern oder Drogenabhängigen) aus 1 2</p> <p>Ich meide bestimmte Straßen und Plätze 1 2</p> <p>Ich habe mir eine Alarmanlage für mein Auto angeschafft [2A = 1-4] 1 2</p> <p>Ich gehe abends nicht aus dem Haus 1 2</p> <p>Bei meinen Kindern Sorge ich dafür, dass sie abends möglichst nicht alleine das Haus verlassen [3C = 1] 1 2</p>	
<p>34.</p>	<p>Ich lese Ihnen nun eine Reihe von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Sagen Sie mir bitte jeweils, für wie sinnvoll Sie diese erachten.</p> <p>Dabei bedeutet: 1= sehr sinnvoll 5= überhaupt nicht sinnvoll Dazwischen können Sie Ihr Urteil abstufen.</p>	<p>Vermehrte Kontrollen und Überwachung durch die Polizei 1 2 3 4 5</p> <p>Verstärkter Einsatz technischer Überwachungsgeräte (wie Radargeräte, Rotlichtkameras, Section Control) 1 2 3 4 5</p> <p>Härtere Strafen 1 2 3 4 5</p> <p>Ausbau und Verbesserung der Straßen 1 2 3 4 5</p> <p>Verstärkte Schulung von Fahranfängern 1 2 3 4 5</p> <p>Einführung verpflichtender Fortbildungskurse alle 10 Jahre nach Führerscheinerwerb 1 2 3 4 5</p> <p>Freiwillige Kurse für Lenker ab 60 Jahren 1 2 3 4 5</p> <p>Verpflichtende Kurse für Lenker ab 60 Jahren 1 2 3 4 5</p> <p>Obligatorische medizinische Überprüfung der Fahrtauglichkeit ab 60 Jahren 1 2 3 4 5</p> <p>Häufigerer Führerscheinentzug 1 2 3 4 5</p> <p>Strafen auch bei minimalen Geschwindigkeitsübertretungen (0-Toleranz seitens der Behörden) 1 2 3 4 5</p> <p>Einsatz von Drogenschnelltests bei Verkehrskontrollen 1 2 3 4 5</p> <p>Stärkerer Einsatz von technischen Geräten wie Alkohol-Wegfahrsperre (erläutern) 1 2 3 4 5</p> <p>Strafen für das Fahren mit mehr Alkohol als erlaubt sollten sehr viel härter sein 1 2 3 4 5</p>	
<p>35.</p>	<p>Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um den Schutz der Bevölkerung vor Kriminalität zu verbessern. Ich lese Ihnen jetzt eine Reihe von Sicherheitsmaßnahmen vor.</p> <p>Sagen Sie mir bitte auch hier, für wie sinnvoll Sie diese erachten.</p> <p>1= sehr sinnvoll 5= überhaupt nicht sinnvoll</p>	<p>Stärkere Polizeipräsenz auf den Straßen 1 2 3 4 5</p> <p>Vermehrte polizeiliche Kontrollen 1 2 3 4 5</p> <p>Personalaufstockung der Polizei 1 2 3 4 5</p> <p>Härtere Strafen 1 2 3 4 5</p> <p>Video-Überwachung an gefährdeten Orten 1 2 3 4 5</p> <p>Video-Überwachung an allen öffentlichen Orten 1 2 3 4 5</p> <p>Einstellung von privaten Sicherheitsleuten 1 2 3 4 5</p>	

	Frage	Antwort	
B1.	Alter	Genaues Alter	[][]
B2.	Alter (Kategorien)	18 bis 29 Jahre	1
		30 bis 39 Jahre	2
		40 bis 49 Jahre	3
		50 bis 59 Jahre	4
		60 bis 69 Jahre	5
		70 Jahre und älter	6
C.	Höchste abgeschlossene Schulbildungs	Pflichtschule	1
		Lehre, Fachschule	2
		Matura	3
		Hochschule/Universität	4
D1.	Beruf/Tätigkeit		D1 D2
		Selbständige, Freie Berufe	1 1
D2.	Berufsmilieu	Beamte	2 2
		Angestellte	3 3
		Arbeiter, Landwirte	4 4
		Hausfrauen	5
		Pensionisten, Rentner	6
		In Ausbildung	7
		Sonstige (Karenz, Präsenzdienst, Arbeitslos)	8
E.	Haushalts-Netto-Einkommen	Bis Euro 1.000,-	1
		Bis Euro 1.500,-	2
		Bis Euro 2.000,-	3
		Bis Euro 2.500,-	4
		Bis Euro 3.000,-	5
		Bis Euro 3.500,-	6
		Über Euro 3.500,-	7
F.	SOZIALE SCHICHT	Schicht	1 2 3 4 5
			A B C D E
G.	Haushaltsgröße	1 Person	1
		2 Personen	2
		3 Personen	3
		4 Personen	4
		5 Personen und mehr	5
H.	Familienstand	Ledig	1
		Verheiratet, Lebensgemeinschaft	2
		Verwitwet, geschieden	3

I.	Bundesland	Wien	1
		Niederösterreich	2
		Burgenland	3
		Steiermark	4
		Kärnten	5
		Oberösterreich	6
		Salzburg	7
		Tirol	8
		Vorarlberg	9
J.	Ortsgröße	Bis 2.000 Einwohner	1
		Bis 5.000 Einwohner	2
		Bis 10.000 Einwohner	3
		Bis 50.000 Einwohner	4
		Über 50.000 Einwohner	5
		Wien	6
K.	Migrationshintergrund Sind Sie österreichischer Staatsbürger?	Ja, seit Geburt	1
		Ja, eingebürgert	2
		Nein	3
VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT !			

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18

1100 Wien

Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919

Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000

kfv@kfv.at

www.kfv.at

Vereinszweck und Richtung

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

Geschäftsführung

Dr. Othmar Thann, Dr. Louis Norman-Audenhove

ZVR-Zahl

801 397 500

Grundlegende Richtung

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus dem Bereich Verkehrssicherheit, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

Autoren

Mag. Gerald Furian, MBA

Dipl.-Ing. Florian Schneider

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

Dr. Armin Kaltenegger

Fachliche Verantwortung

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

Redaktion

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18

1100 Wien

Verlagsort

Wien, 2019

Lektorat

Mag. Eveline Wögerbauer

Angela Dickinson

Grafik

Catharina Ballan.com

Fotos

Titelbild: Adobe.Stock.com/Shock

ISBN – pdf-Version

978-3-7070-0154-9

Zitiervorschlag

KFV - Sicher Leben. Band #16. Der Präventionsmonitor – Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen. Wien, 2019

Copyright

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2019

Alle Rechte vorbehalten. Stand: März 2019. Alle Angaben ohne Gewähr.

Haftungsausschluss

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Aufgrund von Rundungen kann es bei Summenbildungen zur Unter- oder Überschreitung des 100%-Wertes kommen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz und Informationspflicht nach § 5 ECG abrufbar unter www.kfv.at/footer-links/impressum/

