

„Der Fremde im Zug“

Besteht ein Zusammenhang zwischen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und der Ausprägung xenophober Einstellungen?

Teresa Becher, Katharina Bertram, Anna Kaltwasser, Michel Kraus, Johannes Lattmann

Humboldt-Universität zu Berlin
Kultur-, Sozial- und
Bildungswissenschaftliche Fakultät Institut
für Sozialwissenschaften
Wintersemester 2019/20
Empirische Sozialforschung II
Dr. Markus Schrenker

Problem und Forschungsfrage

Die zunehmende Heterogenität moderner Gesellschaften gewinnt stetig an Relevanz und bedarf einer intensiven Auseinandersetzung. Wachsende „Überfremdungsängste“ in weiten Teilen der Bevölkerung prägen den gesellschaftlichen Diskurs und führen zu einer sich immer deutlicher abzeichnenden gesellschaftlichen Spaltung. Um diese Dynamiken besser verstehen zu können, beschäftigen wir uns in unserer Arbeit mit potenziellen Determinanten xenophober Einstellungen. Dabei richten wir unser Augenmerk auf den Einfluss öffentlicher Räume und insbesondere die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, woraus sich unsere Forschungsfrage „Besteht ein Zusammenhang zwischen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und der Ausprägung xenophober Einstellungen?“ ergibt.

Theoretische Grundlage

Unsere Forschung basiert auf der Annahme der **Kontakthypothese**. Diese besagt, dass Kontakt zwischen Eigen- und Fremdgruppe Vorurteile verringert. Erforscht wurde sie erstmals von Gordon Allport 1954 und seitdem durch zahlreiche Studien belegt. Je nach Aggregationsebene der Untersuchung (d. h. auf nationaler, Kreis-, oder lokaler Ebene) können die Untersuchungsergebnisse jedoch stark variieren. Außerdem sind Häufigkeit und Dauer des Kontaktes, der Status der beteiligten Personen, beziehungsweise Gruppen, sowie die Freiwilligkeit der Kontaktsituation bedeutende Faktoren. Zur Kontrolle haben wir in unseren Modellen hinzukommend die **Gruppenbedrohungstheorie**, die **Theorie der relativen Deprivation** und die **Theorie der sozialen Identität** eingebunden.

Datengrundlage und Methodik

Die für unsere Forschung verwendeten Daten, wurden in Form einer CATI-Befragung im Rahmen der Lehrveranstaltung „Empirische Sozialforschung“ der Humboldt Universität zu Berlin im Jahr 2019 durchgeführt und inkludiert volljährige Berliner*innen mit mindestens einem Telefonanschluss. Unsere Daten sind mittels einer Redressmentgewichtung gewichtet und berücksichtigen so die Alters- und Geschlechtskategorien, die allgemeine Schulbildung, sowie die Bezirksverteilung der Grundgesamtheit. Die Ausschöpfungsquote lag bei 2,6 %. Unsere Arbeit beruht auf einem Ex-post-facto-Design bei dem wir zur Überprüfung unserer Hypothesen eine lineare Regression verwenden. Wir können somit lediglich korrelative und keine kausalen Aussagen treffen.

Variablen und Hypothesen

Unabhängige Variablen

Kontakthypothese

- Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Gruppenbedrohungstheorie

- subjektiver Migrationsanteil

Theorie der relativen Deprivation

- subjektive Schichteinstufung

Theorie der sozialen Identität

- Verbundenheit mit Berlin

Standarddemographie

- Geschlecht
- Bildung
- Einkommen
- Alter
- Familienstand
- Innen-/ und Außenbezirk
- Erwerbstätigkeit

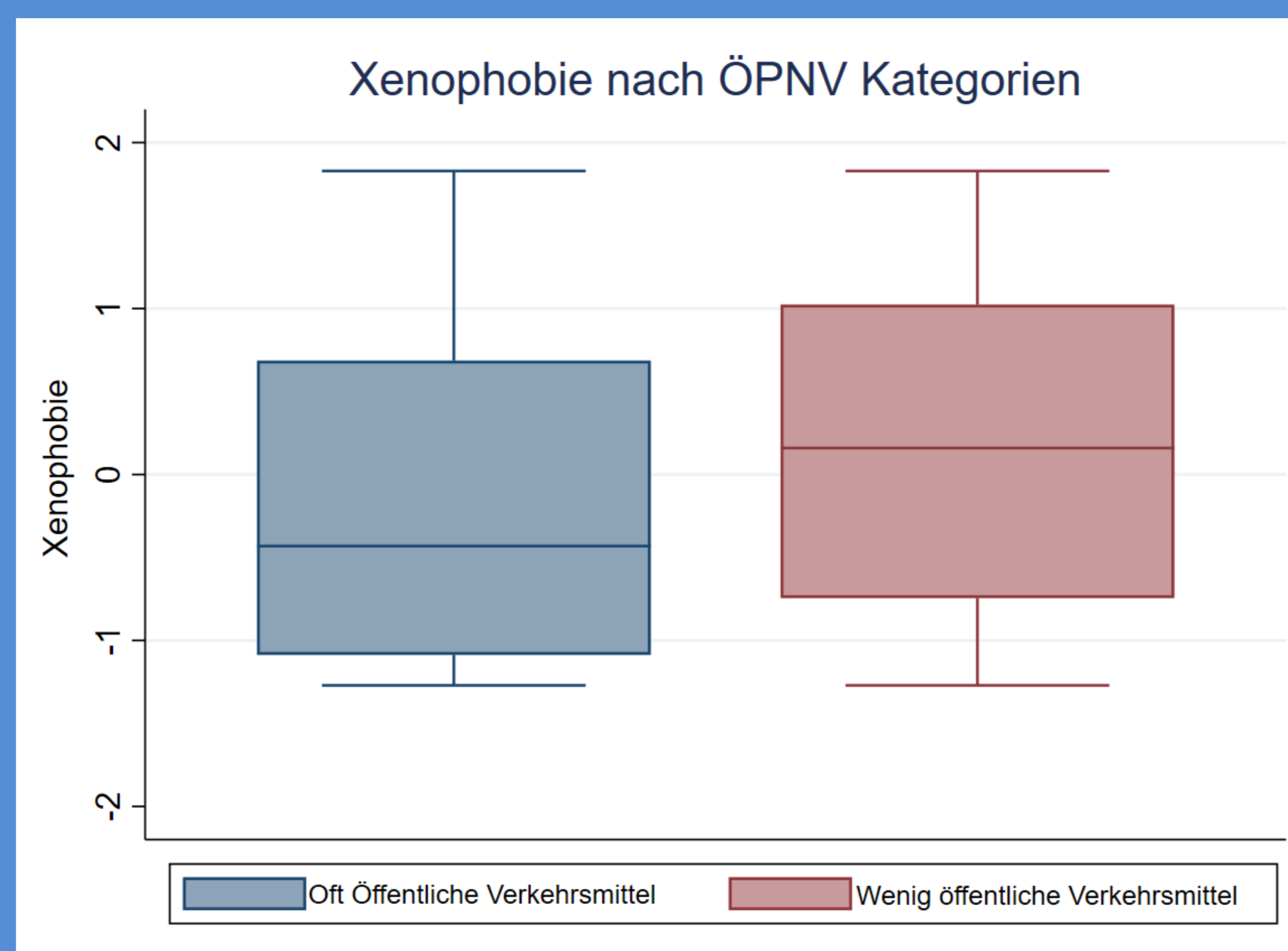
Abhängige Variable

Xenophobie

- Faktor aus drei Variablen
- „Migranten belasten das Sozialsystem.“
 - „Es würde mir nichts ausmachen mein Kind in einem Kindergarten/ einer Schule mit vielen Kindern von Migranten anzumelden.“
 - „Migranten sorgen für Wohnungsknappheit.“

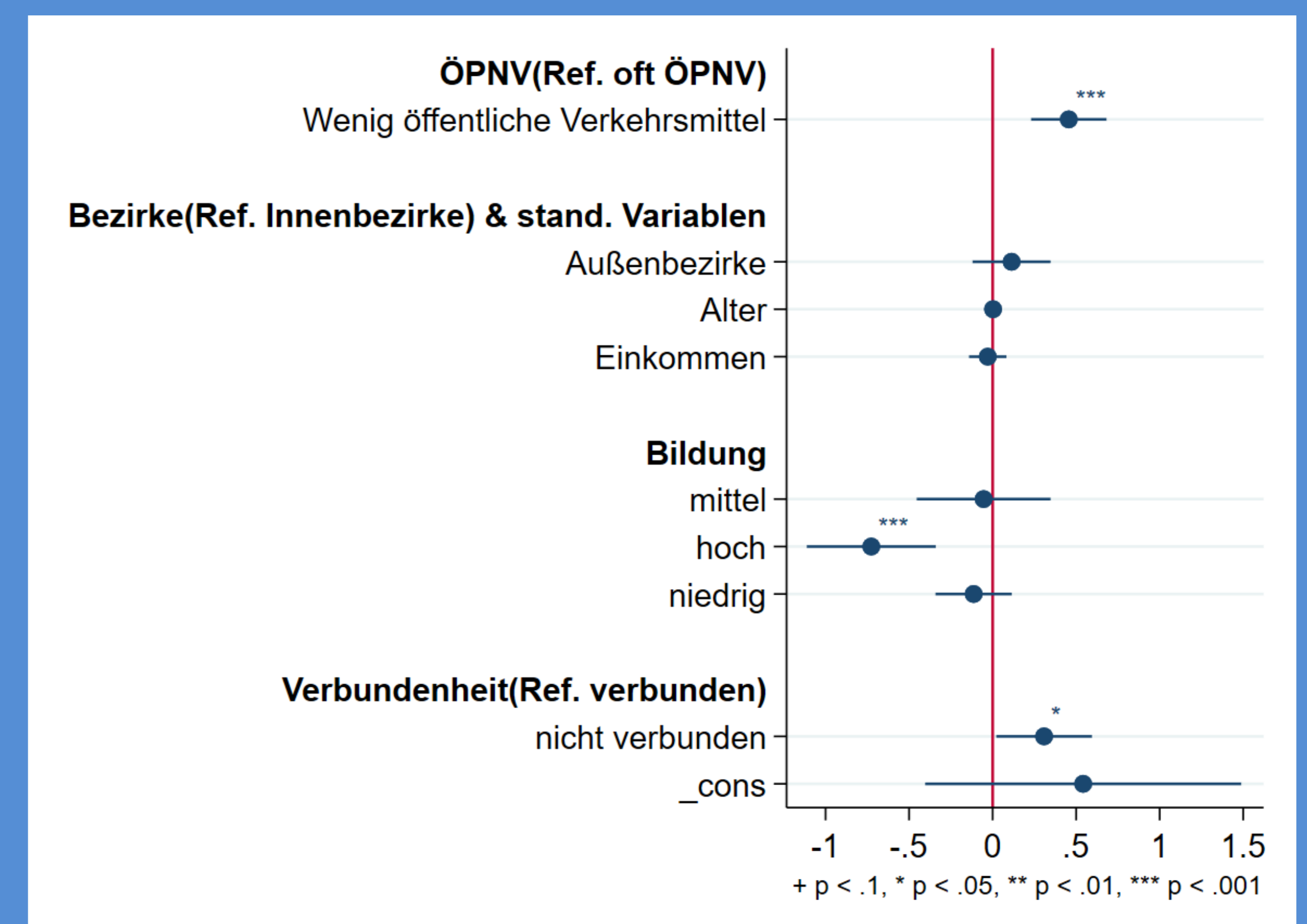
Haupthypothese: Personen, die öffentliche Verkehrsmittel oft nutzen, sind weniger xenophob, als Personen, die diese wenig nutzen.

Deskriptive Analyse



Die Xenophobie Mittelwerte der jeweiligen ÖPNV-Nutzungskategorien deuten auf eine Bestätigung unserer Haupthypothese hin. Personen, die weniger als ein Mal die Woche öffentliche Verkehrsmittel nutzen, sind diesen Werten zufolge xenophober.

Multivariate Analyse



Die Darstellung unserer multivariaten Analyse zeigt nur die für unsere Hypothesen wichtigsten Variablen. Alle Koeffizienten sind jedoch unter der Kontrolle aller anderen in der Analyse einbezogenen Kovariaten berechnet.

Es wird gezeigt, dass in Anbetracht der Analyse unsere Haupthypothese „Personen, die öffentliche Verkehrsmittel oft nutzen, sind weniger xenophob, als Personen, die diese wenig nutzen.“ bestätigt werden kann. Der Effekt ist signifikant und kann somit auf die Grundgesamtheit übertragen werden.

Neben diesem zentralen Ergebnis, lassen sich andere ebenfalls signifikante Effekte feststellen, wie beispielsweise der signifikant negative Effekt von Bildung auf individuelle Xenophobiewerte.

Fazit

Die in dieser Studie gewonnenen Ergebnisse lassen darauf schließen, dass sich die von Allport entwickelte Kontakthypothese auch für die zumeist flüchtigen und unfreiwilligen Begegnungen in öffentlichen Verkehrsmitteln bestätigen lässt und diese somit als öffentliche Räume fungieren, welche die Möglichkeit für interethnische Kontakte und damit einhergehend geringere xenophobe Einstellungen der Fahrgäste bieten. Es konnte unter Kontrolle weiterer Erklärungsansätze für die Entstehung von Xenophobie sowie der sozio-ökonomischen Hintergründe der Fahrgäste ein negativer Effekt der häufigen ÖPNV-Nutzung auf Fremdenfeindlichkeit gezeigt werden. Jedoch sind unsere Methodik und damit auch unsere Ergebnisse mit einigen Schwächen verbunden. Der von uns berechnete Xenophobiefaktor ist bimodal. Außerdem können die Ergebnisse unserer Studie nicht auf einen möglichen Selektionseffekt überprüft werden. Trotzdem kann die Studie wichtige Implikationen für die Stadtplanung bieten, da sie positiven Nebeneffekte öffentlicher Räume und öffentlicher Verkehrsmittel aufzeigt.