:2

Contexts and Structures of Growing Up

Paul Milmeister & Conny Roob

Das Verhältnis junger Menschen in Luxemburg zum öffentlichen Nahverkehr

Über die Bedeutung des ÖPNV im Alltag und die Hintergründe von Mobilitätsverhalten

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Département des transports

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Famille et de l'Intégration

CFL

UNIVERSITÉ DU LUXEMBOURG

FACULTÉ DES LETTRES, DES SCIENCES HUMAINES, DES ARTS ET DES SCIENCES DE L'ÉDUCATION

Das Verhältnis junger Menschen in Luxemburg zum öffentlichen Nahverkehr

Dezember 2010
© Universität Luxemburg und die Autoren
Layout cover: fargo, Luxemburg
Druck: Imprimerie Hengen, Luxemburg

ISBN 978-2-87971-813-2

Paul Milmeister
Conny Roob
Charles Berg (Projektleiter)

Das Verhältnis junger Menschen in Luxemburg zum öffentlichen Nahverkehr

Über die Bedeutung des ÖPNV im Alltag und die Hintergründe von Mobilitätsverhalten

Luxemburg 2010
Universität Luxemburg

EINLEITUNG 11

A. FORSCHUNGSMETHODE 12

1 VORGEHENSWEISE UND METHODOLOGIE 13

1.1 Grundlagen und Forschungslogik 13
1.1.1 Die Grounded Theory Methode 13
1.1.2 Sampling in der Grounded Theory 14
1.1.3 Auswertung in der Grounded Theory 15

1.2 Verwendete Methoden zur Datenerhebung 15
1.2.1 Das Leitfadeninterview 15
1.2.2 Die Gruppendiskussion 16
1.2.3 Das Experteninterview/Expertengespräch 17

1.3 Durchführung der Datenerhebung 17
1.3.1 Ablauf und Zeitraum der Datenerhebung 17
1.3.2 Vorgehen bei der Rekrutierung im Sinne des theoretischen Samplings 17
1.3.3 Weitere Auswahlkriterien 18
1.3.4 Kodierung der Zitatinformationen 21

B. ERGEBNISSE DER DATENANALYSE 22

2 ÖPNV UND AUTO IM PRAKTISCHEN ALLTAG JUNGER MENSCHEN 24

2.1 Auto als bevorzugtes Transportmittel und ÖPNV als zweite Wahl 24
2.1.1 Das Auto als Notwendigkeit 24
2.1.2 Der ÖPNV als zweite Wahl 26

2.2 Unterschiede zwischen Stadt und Land 29
2.2.1 Das ÖPNV-Angebot in den Ballungsgebieten und außerhalb 29
2.2.2 Spezifizität der Stadt als Ziel und Fortbewegungsort 31
2.2.3 Problem Parkplatz bei Auto und ÖPNV 32

2.3 Unterschiede bei alltäglichen Benutzungsszenarien 34
2.3.1 Bewältigung der täglichen Pflichtwege 34
2.3.2 Erledigung praktischer Alltagsgeschäfte 35
2.3.3 Sport und andere Freizeitaktivitäten 36
2.3.4 Freizeitaktivitäten am Abend und an Wochenenden 37

3 ZEIT ALS BESTIMMENDES THEMA BEI DER MOBILITÄT 43

3.1 Zeitgewinn und Zeitverlust bei ÖPNV und Auto 43
3.1.1 Der ÖPNV als zeitintensivere Alternative bei Freizeitwegen 44
3.1.2 Der ÖPNV als zeitintensivere Alternative bei Pflichtwegen 44
3.1.3 Der ÖPNV als zeitlich ebenbürtige Alternative 46

3.2 Zeitbeeinflussende Faktoren beim Auto 47
3.2.1 Verfügbarkeit und Zugriff 47
3.2.2 Streckengestaltung und Verkehrssituation 47
3.2.3 Parkplatzsuche 47

3.3 Zeitbeeinflussende Faktoren beim ÖPNV 48
3.3.1 Verfügbarkeit und Zugriff 48
3.3.2 Taktfrequenz 49
3.3.3 Unpünktlichkeit 51
3.3.4 Mangelnde Abstimmung der Fahrpläne 54
3.3.5 Umsteigen 56
3.3.6 Streckenführung 57

3.4 Subjektives Erleben und Sinngebung der Zeit im Auto 62
3.4.1 Subjektives Erleben der verbrachten Zeit im Auto 62
3.4.2 Verhaltensmuster bei schwierigen Verkehrssituationen 63
3.4.3 Sinngebung der verbrachten Zeit mit dem Auto 64

3.5 Subjektives Erleben und Sinngebung der Zeit im ÖPNV 65
3.5.1 Subjektives Erleben der verbrachten Zeit im ÖPNV 65
3.5.2 Verhaltensmuster bei Fahrten im ÖPNV 66
3.5.3 Sinngebung der verbrachten Zeit im ÖPNV 68

4 DER KOSTENASPEKT VON ÖPNV UND AUTO 71

4.1 Kostenwahrnehmung bei Schülern und Studenten 71
4.1.1 Kostenwahrnehmung bei Schülern unter 18 Jahren 71
4.1.2 Kostenwahrnehmung bei Schülern und Studenten über 18 Jahren 72

4.2 Kostenwahrnehmung bei Berufstätigen 75
4.2.1 Länge der Pflichtwege als Kostenfaktor 76
4.2.2 Kraftstoffpreis als Kostenfaktor 76
4.2.3 Parkplatzgebühren als Kostenfaktor 77
4.2.4 Praktiken zur Verminderung der Kosten 78

4.3 Kostenerhöhung beim Auto als Chance für den ÖPNV 79

5 ÖFFENTLICHER UND PRIVATER RAUM 83

5.1 ÖPNV als öffentlicher Raum vs. Auto als Privatraum 83
5.1.1 Erleben von Individualität und Kollektivität 83
5.1.2 Unangenehme Erlebnisse mit anderen Fahrgästen im ÖPNV 85

5.2 Geräuschkulisse durch andere Fahrgäste im ÖPNV 86
5.2.1 Wahrnehmung der Geräuschkulisse bei Schülern 86
5.2.2 Wahrnehmung der Geräuschkulisse bei jungen Erwachsenen 87
5.2.3 Handlungsstrategien bei Geräuschbelästigung 89

5.3 Komfort in ÖPNV und Auto 90
5.3.1 Komfort im Auto 90
5.3.2 Komfort im ÖPNV 91

6 GEFÜHLTE SICHERHEIT IN ÖPNV UND AUTO 95

6.1 Bewertung der Verkehrsmittelsicherheit 95
6.1.1 Verkehrsmittelsicherheit im ÖPNV 95
6.1.2 Verkehrsmittelsicherheit beim Auto 97
6.1.3 Verkehrssicherheit bei der sanften Mobilität 98

6.2 Persönliche Sicherheit im ÖPNV 98
6.2.1 Wo, wann und wodurch entsteht Angst im ÖPNV? 98
6.2.2 Präsenz des Personals im ÖPNV 101
6.2.3 Handlungsstrategien aufgrund von Unsicherheitsgefühlen 103
6.2.4 Hilfreiche Maßnahmen zur Reduktion von Unsicherheitsgefühlen 103

7 SERVICE UND INFORMATION BEIM ÖPNV 107

7.1 Informationsdiffusion zum ÖPNV-Angebot 107
7.1.1 Informationsdiffusion über Informationsportale 107
7.1.2 Informationsdiffusion mittels Werbung 108

7.2 Identifizierung von Schwachpunkten beim Service 110
7.2.1 Verbesserungswünsche bezüglich der alltäglichen Organisation des ÖPNV 111
7.2.2 Verbesserungswünsche bezüglich des Verhaltens des Personals 115
7.2.3 Bewertung des Fahrkartensystems 117

8 MOBILITÄT UND UMWELT ALS THEMA BEI JUNGEN MENSCHEN 121

8.1 Umweltbewusstsein und dessen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten 121
8.1.1 Vorhandensein von Umweltbewusstsein bei den Befragten 121
8.1.2 Vermuteter Impakt von Auto und ÖPNV auf die Umwelt 123
8.1.3 Einfluss des Umweltbewusstseins auf das Mobilitätsverhalten 124

8.2 Umweltpolitik und Vorschläge für die Zukunft 128
8.2.1 Vereinzelte Kritik an der Umweltpolitik 128
8.2.2 Lösungsvorschläge für eine umweltschonendere Mobilität 129

9 ÖPNV UND AUTO IN DER LEBENSWELT JUNGER MENSCHEN 133

9.1 Auto als Norm und ÖPNV als Alternative 133
9.1.1 Unterschiedliche Bedeutungen von ÖPNV und Auto 133
9.1.2 Autofahren als Standardmobilität 136

9.2 Ansehen des ÖPNV und Bewertung seiner Benutzung 139
9.2.1 Die Bewertung des Mobilitätsverhaltens durch Andere 139
9.2.2 Aussagen zum öffentlichen Bild des ÖPNV 141
9.2.3 Das Bild des typischen ÖPNV-Benutzers und Autofahrers 142

9.3 Das Auto als Statussymbol 145
9.3.1 Das Auto als Statussymbol bei Schülern und Studenten 146
9.3.2 Das Auto als Statussymbol bei Erwerbstätigen 149

10 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND HANDLUNGSVORSCHLÄGE 154

10.1 Zusammenfassender Überblick der Ergebnisse 154

10.2 Eine ÖPNV-Gestaltung im Hinblick auf die Bedürfnisse junger Menschen: Handlungsvorschläge 159

10.3 Schlussfolgerung: Junge Menschen und ihre Beziehung zum ÖPNV 162

C. AUS DEN DATEN GENERIERTE MOBILITÄTSTHEORIE 165

11 ERKLÄRUNG VON MOBILITÄTSVERHALTEN ANHAND EINER DATENVERANKERTEN THEORIE 166

11.1 Allgemeine Darstellung der Mobilitätstheorie 166
11.1.1 Ermittelte Faktoren des Abwägens 168
11.1.2 Gewohnheit und Infragestellung beim Mobilitätsverhalten 175

11.2 Erklärung von Mobilitätsverhalten anhand von Fallbeispielen 178
11.2.1 Fallbeispiele von Autofahrern 178

11.2.2 Fallbeispiele von Mischnutzern 186
11.2.3 Fallbeispiele von überzeugten ÖPNV-Nutzern 196
11.2.4 Zwei kontrastierende Fallbeispiele von Jugendlichen unter 18 Jahren 199

12 LITERATURVERZEICHNIS 202

13 ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS 203

14 STICHPROBENBESCHREIBUNG 204

Einleitung

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse einer empirischen Studie[1], die am CESIJE *(Centre d'études sur la situation des jeunes)* in der Forschungsabteilung INSIDE *(Integrative Research Unit on Social and Individual Development)* der Universität Luxemburg durchgeführt wurde. Grundlage war ein Vertrag zwischen dem *Ministère des Transports*[2] und der CFL *(Société Nationale des Chemins de Fer luxembourgeois)* einerseits und der Universität Luxemburg andererseits. Außerdem fand eine strukturelle finanzielle Beteiligung des *Ministère de la Famille et de l'Intégration* statt. Die Forschungsarbeit wurde von Paul Milmeister und Conny Roob unter der Leitung von Charles Berg und unter Mitarbeit von Patrice Joachim und Marianne Milmeister durchgeführt.

In dieser Studie wird der Frage nachgegangen, wie die junge Generation zum öffentlichen Nahverkehr steht und wie die Wahl der Jugendlichen und jungen Erwachsenen für eine bestimmte Mobilitätsform begründet ist. Es wird erörtert, wieso und unter welchen Bedingungen sie sich für das Auto oder den ÖPNV als Fortbewegungsmittel entscheiden und welche Faktoren bei dieser Entscheidung ausschlaggebend sind. Auf diesem Weg soll ein Gesamtbild des Verhältnisses der Jugendlichen zum öffentlichen Nahverkehr sowie der Bedeutung des ÖPNV in ihrem Leben gezeichnet werden.

Ziel der Studie ist es, neben der Beschreibung des Mobilitätsverhaltens der Jugendlichen und jungen Erwachsenen auch Erklärungsansätze für dieses Verhalten zu finden. In Anlehnung an die Grounded Theory Methodologie werden diese erklärenden Momente aus den Daten heraus generiert und in einer handlungsorientierten Theorie formuliert.

Der Bericht gliedert sich in drei Teile. Im ersten Teil werden die Grundlagen und Forschungslogik qualitativer Forschung und die verwendeten Methoden zur Datenerhebung erläutert, sowie die Durchführung der Erhebung beschrieben. Der zweite Teil befasst sich mit den Ansichten und Argumentationen der Befragten und greift die bestimmenden Themen der Interviews und Gruppendiskussionen auf. Im dritten Teil wird eine aus den erhobenen Daten generierte Mobilitätstheorie vorgestellt.

Bei der Analyse der Aussagen der Befragten werden folgende acht Aspekte der Forschungsfrage berücksichtigt: Der erste Aspekt betrifft den ÖPNV und das Auto im praktischen Alltag junger Menschen. Ein zweiter Aspekt ist das dominierende Thema des Zeitaufwandes im Zusammenhang mit der Mobilität. Angesprochen werden Zeitverlust bzw. –gewinn, deren Bedingungen und das subjektive Erleben der verbrachten Zeit bei den verschiedenen Fortbewegungsmitteln. Als dritter Aspekt werden die Bedeutung und die Wahrnehmung der Kosten bei ÖPNV und Auto in den Mittelpunkt gerückt. Der vierte Aspekt betrifft die Differenz zwischen öffentlichem Raum im ÖPNV und Privatraum im Auto. Der fünfte Aspekt bezieht sich auf die Sicherheit im ÖPNV und Auto. Dabei wird zwischen der Verkehrsmittelsicherheit und der persönlichen Sicherheit unterschieden. Ein sechster Aspekt ergibt sich aus dem Thema Service und Information beim ÖPNV. In einem ersten Teil wird die Informationsdiffusion zum ÖPNV-Angebot thematisiert. Der zweite Teil dieses Aspekts ist eher problemorientiert und beschäftigt sich mit der Identifizierung von Schwachpunkten beim alltäglichen Service beim ÖPNV. Ein siebter Aspekt der hier behandelten Forschungsfrage ist der Zusammenhang zwischen Mobilität und Umweltbewusstsein bei jungen Menschen. Als achter Aspekt wird schließlich die Bedeutung des ÖPNV und des Autos in der Lebenswelt junger Menschen untersucht.

Mit der vorliegenden Studie soll ein sozialwissenschaftlicher Beitrag zur partizipatorischen Gestaltung der Politik des ÖPNV in Luxemburg geliefert werden. Die Autoren sind sich dabei bewusst, dass die Analyse der Handlungsmotive der jugendlichen Akteure die Erörterung des technisch machbaren und opportunen nicht ersetzen kann. Demnach kann die Untersuchung des jugendlichen Mobilitätsverhaltens als soziale Konstruktion ein erweitertes Verständnis als Grundlage für eine partizipative Gestaltung des ÖPNV liefern.

---

[1] Offizieller Titel: „*Le rapport des jeunes aux transports publics*".
[2] Zum Zeitpunkt der Vereinbarung.

A. FORSCHUNGSMETHODE

1 Vorgehensweise und Methodologie

1.1 Grundlagen und Forschungslogik

Zu Beginn jeder Studie steht der Forscher vor der Wahl, sich abhängig von dem jeweiligen Forschungsgegenstand und der Forschungsfrage für eine bestimmte Forschungslogik zu entscheiden. So erlaubt ein quantitatives Vorgehen, mit repräsentativen Datensätzen zu arbeiten und auch repräsentative Ergebnisse vorlegen zu können, jedoch versperrt dieses Vorgehen oft den Blick auf hintergründige Motivationen und subjektive Handlungs- und Sinnzusammenhänge. Genau diese können mit einem qualitativen Vorgehen erforscht werden, da diese Methoden sich gut eignen, wenn „eine komplexe soziale Wirklichkeit nicht allein durch Zahlen erfaßbar ist", sondern wenn „sprachvermittelte Handlungs- und Sinnzusammenhänge" (Legewie in Strauss & Corbin, 1996, S. VII) erforscht werden sollen.

1.1.1 Die Grounded Theory Methode

Die vorliegende Studie orientiert sich an der Methode der Grounded Theory[3], welche in den 1960'er Jahren von Barney Glaser und Anselm Strauss begründet wurde. Diese bestimmt den Forschungsprozess sowohl in der Art und Weise der Fallauswahl als auch in der Vorgehensweise bei der Datenanalyse. In diesem Projekt orientieren sich die Forscher an dem methodischen Ansatz von Strauss[4], der auf dem Pragmatismus von Peirce und dem Symbolischen Interaktionismus basiert.

Die Grounded Theory ist besonders geeignet für Forschungsvorhaben, in denen Elemente, die relevant für den Forschungsgegenstand sind, erst entdeckt und rekonstruiert werden müssen, wie in diesem Fall die Bedingungen, die Handlungszusammenhänge und subjektiven Begründungszusammenhänge, die für junge Menschen bei ihrer Wahl für oder gegen die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs von Bedeutung sind. Wegen der spezifischen Situation Luxemburgs, die durch räumliche Enge des Landes, ein uneinheitliches kulturelles Gefüge, jahrzehntelang andauernde große ökonomische Dynamik (und damit einhergehenden Reichtum) sowie einen hohen Anteil von ausländischen Pendlern auf dem Arbeitsmarkt geprägt ist, lassen sich Forschungsmuster aus dem Ausland nicht eins zu eins übertragen. Beim Phänomen der Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs in Luxemburg kommen soziale Handlungsmuster zum Einsatz, die situationsspezifisch und eigen sind.

Der zentrale Anspruch der Grounded Theory besteht nach Strübing (2008) in der Erarbeitung einer Theorie, die soziale Prozesse erklären kann und brauchbar für die Praxis ist, das heißt Erklärungen liefern kann. Diese Praxistauglichkeit bedingt den Aspekt der temporären Gültigkeit der Theorie. „Wenn sich praktisches Handeln in einer sich kontinuierlich wandelnden Welt bestimmter Theorien über diese Welt bedienen soll, dann müssen diese Theorien auch Momente des permanenten Wandels und der Prozesshaftigkeit des Sozialen integrieren" (Strübing, 2008, S. 86).

In der Grounded Theory kommt dem Primärmaterial, wie z.B. transkribierten Interviews und Gruppendiskussionen, ein hoher Stellenwert zu. Theoretische Konzepte werden im Forschungsprozess zurückgestellt, was jedoch keinesfalls gleichzusetzen ist mit einem theorielosen Vorgehen. Besonders in der hier vertretenen Strauss'schen Auffassung der Grounded Theory wird die Bedeutung des Kontextwissens, also theoretischen Wissens, Forschungserfahrungen sowie auch persönlicher Erfahrungen, für den gesamten Forschungsprozess hervorgehoben. Dieses Wissen dient der sogenannten theoretischen Sensibilität und soll als Anregung zum Nachdenken über die zu untersuchenden Phänomene aus den verschiedensten Blickwinkeln dienen, im Sinne Blumers als Fundus „sensibilisierender Konzepte", welche als Quelle der Inspiration für ein angemessenes Verständnis der Daten dienen soll. Das Hauptanliegen und die Originalität der Vorgehensweise ist, dass keine

[3] *Grounded Theory* steht für eine datenverankerte Theorieentwicklung.

[4] Zwischen den Gründungsvätern Glaser und Strauss kam es 1990 zu bedeutenden Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich ihres Verständnisses über die Methode (hierzu ausführlicher u.a. Strübing, 2008, S. 65ff) und es kristallisierten sich zwei unterschiedliche Positionen heraus.

vorgängigen Theorien übergestülpt werden, sondern dass alles, was zur Generierung der Theorie beigetragen hat, aus dem empirischen Material heraus generiert wird (Strauss & Corbin, 1996; Strübing, 2008).

Ziel ist es also nicht - wie bei quantitativer Sozialforschung - eine Überprüfung von Hypothesen vorzunehmen, die zuvor aufgrund manch theoretisch-abgehobenen, alltagsfremden Vorwissens gebildet wurden, sondern eine Theorie soll generiert werden auf Basis dessen, was die Daten im Verlauf der Untersuchung zutage gebracht haben. Der Vorteil einer so entwickelten Theorie ist, dass diese sich spezifisch auf die analysierte Situation bezieht und nicht aus einem ähnlichen Kontext heraus entnommen wurde und deduktiv getestet wird. Eine Theorie, die mit der Methode der Grounded Theory generiert werden konnte, wurde darüber hinaus im Laufe ihrer Entwicklung bereits mehrfach empirisch auf ihre Gültigkeit hin überprüft (Glaser & Strauss, 1967).

1.1.2 Sampling in der Grounded Theory

Eine Besonderheit der Grounded Theory ist, dass Datenerhebung und Datenanalyse gleichzeitig stattfinden und einander beeinflussen. Bereits nach der Durchführung der ersten Interviews beginnt der Analyseprozess, der die Kriterien der weiteren Fallauswahl bestimmt. Einerseits sollen so neue, kontrastierende und möglichst informationsreiche Fälle gefunden werden, um das Wissen über das zu untersuchende Phänomen immer weiter zu vertiefen und so zu neuen Erkenntnissen zu gelangen. Anderseits werden aber auch ähnliche Fälle ausgesucht, um die entwickelten Hypothesen abzusichern. Das Sampling ist somit während der gesamten Studie variabel und nicht, wie in anderen Studien, bereits vorher fest definiert. Die einzelnen Interviewpartner werden dabei sukzessiv ausgewählt, je nachdem ihnen ein zusätzlicher Informationswert zukommt. Die Methode des „ständigen Vergleichs“ ist dabei kennzeichnend für die Grounded Theory. Es kommt zu einem ständigen Vergleich der neuen Indizien mit den bereits erarbeiteten Konzepten der sich entwickelnden Theorie. Die Theorie wird immer wieder hinterfragt und muss sich in den Daten bestätigen bzw. wird revidiert oder verfeinert. Die Analyse vollzieht sich dabei in iterativen Schleifen, wobei Datenerhebung, Datenanalyse und Theoriebildung miteinander verbunden sind und Induktion, Deduktion und Verifikation sich beständig abwechseln (Strauss, 1991; Berg & Milmeister, 2008).

Man bewegt sich dabei immer wieder im Datensatz hin und her zwischen Fragenstellen, Hypothesen generieren und Vergleiche anstellen. Durch die analytisch-interpretative Arbeit kristallisiert sich auf diese Weise eine, an den Daten validierte, analytische Theorie heraus (Berg & Milmeister, 2008). Die Beendigung der Suche nach weiteren Interviewpartnern orientiert sich an dem Prinzip der theoretischen Sättigung, d.h. die Erhebungsphase wird dann eingestellt, wenn zusätzliche Interviews keinen neuen Erkenntnisgewinn mehr bringen oder zu keinem verfeinerten Wissen über die entwickelte Theorie führen (Strübing, 2008).

In der hier verfolgten Forschungslogik stellt somit die statistische Repräsentativität kein primäres Kriterium der Forschung dar:

> *Das Ziel in der Grounded Theory besteht nicht im Produzieren von Ergebnissen, die für eine breite Population repräsentativ sind, sondern darin, eine Theorie aufzubauen, die ein Phänomen spezifiziert, indem sie es in Begriffen der Bedingungen (unter denen ein Phänomen auftaucht), der Aktionen und Interaktionen (durch welche das Phänomen ausgedrückt wird), in Konsequenzen (die aus dem Phänomen resultieren) erfaßt. (Steinke, 1999, S. 75)*

Es wird anstatt einer statistischen, eine sogenannte konzeptuelle Repräsentativität angestrebt, deren Ziel eine möglichst vollständige analytische Entwicklung sämtlicher Eigenschaften und Dimensionen der in der jeweiligen Theorie relevanten Konzepte und Kategorien ist (Bohnsack, Marotzki, Meuser, 2003). So wird eine möglichst umfassende Erarbeitung des Phänomens angestrebt, um die Konsistenz und Reichhaltigkeit der zu entwickelnden Theorie zu gewährleisten (Strübing, 2008).

1.1.3 Auswertung in der Grounded Theory

Die Interviews und Gruppendiskussionen mit den Teilnehmern dieser Studie wurden aufgezeichnet und vollständig transkribiert. Diese Arbeit ergab rund 820 DIN A4-Seiten Text, die gesamten Gesprächsaufnahmen entsprechen 29 Stunden Tonmaterial. Die Analyse dieses umfangreichen Datenmaterials erfolgte mithilfe der Software atlas.ti, die auf den Prinzipien der Grounded Theory basiert.[5] Dieses Programm erleichtert nicht nur das systematische Kodieren sowie eine tiefgreifende Analyse anhand boolescher Logik und diversen Verknüpfungen und Netzwerken zwischen Codes oder Textabschnitten der bearbeiteten Textdokumente, sondern auch eine detaillierte Dokumentation aller getroffenen Entscheidungen im Forschungsprozess in Form von Memos, was ausschlaggebend ist für eine hohe Qualität des Forschungsprozesses.

Das Kodierverfahren der Grounded Theory besteht aus verschiedenen Einzelverfahren: dem offenen Kodieren, dem axialen Kodieren und dem selektiven Kodieren. Beim offenen Kodieren kommt es zunächst zum Aufbrechen und Konzeptualisieren der Daten. Im Verständnis der Grounded Theory stellen diese Konzepte Beschreibungen und Eigenschaften eines Phänomens dar. Diese Konzepte werden anschließend zu Kategorien gruppiert, indem sie nach Ähnlichkeiten und Unterschieden klassifiziert werden (Strauss & Corbin, 1996). Der nächste Schritt, das axiale Kodieren, dient dazu, die vorhandenen Konzepte und Kategorien zu verfeinern und zu differenzieren. Es kommt zu einer Auswahl von Kategorien, die besonders fruchtbar für die Theorieentwicklung erscheinen. Anschließend wird versucht, Beziehungen zwischen den Kategorien und ihren Unterkategorien aufzudecken (Flick, 2004).

Das Ziel der Methode besteht in einer Aufgliederung der Strukturen des Geschehens (Strauss & Corbin 1996). Nach Flick (2004) bewegt der Forscher sich zunehmend in einer induktiv-deduktiven Spirale, indem Kategorien und Beziehungen aus dem Text entwickelt werden und diese immer wieder an anderen Passagen oder Fällen überprüft werden. Beim selektiven Kodieren schließlich geht es „um die Herausarbeitung der Kernkategorie, um die herum sich die anderen entwickelten Kategorien gruppieren lassen und durch die sie integriert werden“ (Flick, 2004, S. 267). Das Ziel ist es, sagen zu können: „Unter diesen Bedingungen (Auflistung) passiert das und das; während unter anderen Bedingungen das und das eintritt“ (Strauss & Corbin, 1996, S. 107).

1.2 Verwendete Methoden zur Datenerhebung

In dieser Studie zum Mobilitätsverhalten von jungen Menschen und ihrem Verhältnis zum öffentlichen Nahverkehr kommen drei Formen qualitativer Erhebungsmethoden zum Einsatz: das Leitfadeninterview, die Gruppendiskussion und das Experteninterview. Entscheidend für die Auswahl ist, dass das gewählte Verfahren dem Forschungsgegenstand und der Forschungsfrage angemessen ist. In diesem Fall liegt das Forschungsinteresse bei der Analyse sozialer Konstruktionen bzw. Repräsentationen sowie subjektiver (Wirklichkeits-) Konzepte, und daran orientieren sich auch die Erhebungsstrategien. Die Besonderheit der qualitativen Befragungsmethoden liegt darin, dass der Gesprächsverlauf relativ offen gestaltet wird und den Befragten so möglichst viel Spielraum beim Antworten eingeräumt wird (Helfferich, 2004). Dieses Vorgehen eignet sich besonders für die Ermittlung von subjektiven Sichtweisen, Einstellungen, Erfahrungen und Meinungen. Auf diese Weise sollen Hintergründe für oder gegen die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs aufgedeckt und erforscht werden, an die man durch klassische Umfragen oder ähnliche „geschlossene“ Methoden nicht herankommt. Es wurden zudem Expertengespräche durchgeführt, deren Zweck es war, internes Wissen über die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs, Fachwissen, sowie verschiedene Sichtweisen von Verantwortlichen zu erhalten.

1.2.1 Das Leitfadeninterview

Leitfadengestützte Interviews stellen für diese Art von Forschungsfrage eine geeignete Methode der Datenerhebung dar, da mit relativ offen gehaltenen Fragen gearbeitet wird und dieses Vorgehen sich besonders gut eignet, um subjektive Theorien und Formen des

[5] Zum Kodierverfahren der Grounded-Theory-Methodologie siehe Berg & Milmeister, 2008.

Alltagswissens zu rekonstruieren (Flick, 2004). Komplexe Sinn- und Begründungszusammenhänge des Einzelnen können so in vertiefenden Gesprächen ermittelt werden, um die subjektiven Erklärungen zu den eigenen Mobilitätsgewohnheiten aufzudecken. So lassen sich die verschiedenen Argumentationslinien, individuellen Besonderheiten, Einzelmeinungen, subjektive Mobilitätserklärungen besonders detailliert erfassen und anschließend analysieren.

Vor dem Hintergrund der „theoretischen Sensibilität" wurden als Basis für die Konzeption der Interviewleitfaden, bestehende Studien analysiert und ein erster Leitfaden mit oft wiederkehrenden Themenkomplexen konstruiert. Anregende, möglichst offene Fragen wurden formuliert, die ein offenes Gespräch ermöglichen sollen, das jedoch thematisch zentriert ist. Die thematische Strukturierung hat den Vorteil, dass die Interviews in der Analyse trotz viel Ausdrucksfreiraum besser und systematischer miteinander verglichen werden können. Eine erste Fassung des Leitfadens wurde in einem Probeinterview auf seine Validität hin geprüft und angepasst. Darauf folgten zwei explorative Interviews mit Jugendlichen. Im Laufe des Forschungsprozesses wurde der Leitfaden zwar weiterhin nach Bedarf modifiziert, doch die zentralen Themenbereiche blieben stets erhalten. Der Leitfaden umfasste folgende Themenkomplexe:

1. Eigenes Mobilitätsverhalten und Begründung;
2. Familienhintergrund/Mobilitätsverhalten im Umfeld;
3. Biografische Aspekte und Emotionen;
4. Öffentlicher Nahverkehr und damit verbundene Einstellung;
5. Auto und damit verbundene Einstellung;
6. Unterschiede zwischen den Benutzern;
7. Umweltschutz und Verbindung mit Mobilitätsverhalten;
8. Mögliche Veränderungen bzw. Verbesserungen des öffentlichen Nahverkehrs und ihre Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten;
9. Ansehen des ÖPNV und Medien;
10. Aspekt der Sicherheit in Verbindung mit Verkehrsmitteln.

1.2.2 Die Gruppendiskussion

Gruppendiskussionen stellen neben den individualisierten Einzelinterviews ein zweites, in dieser Studie zum Einsatz gekommenes Instrument zur Datenerhebung dar. Man unterscheidet mehrere Formen der Gruppenzusammensetzung. Neben den Realgruppen, welche eine gemeinsame Interaktionsgeschichte, gemeinsame Formen des Handelns und Bedeutungsmuster besitzen, und künstlichen Gruppen kann zwischen homogenen und heterogenen Gruppenformen unterschieden werden (Flick, 2004). In dieser Studie wurden hauptsächlich Gruppendiskussionen mit Realgruppen (Schüler- und Studentengruppen), jedoch auch mit einer homogenen Gruppe (französische und belgische Grenzgänger) organisiert.

Mithilfe der Gruppendiskussionen können besonders in Realgruppen auch sogenannte „Gruppenmeinungen" ermittelt werden: „Die Gruppenmeinung ist keine ‚Summe' von Einzelmeinungen, sondern das Produkt kollektiver Interaktionen. (...) Die Sprecher bestätigen, ergänzen, berichtigen einander, ihre Äußerungen bauen aufeinander auf, man kann manchmal meinen, es spreche einer" (Mangold, 1960, S. 49). In diesen kollektiven Meinungen „schlagen sich informelle Gruppenmeinungen nieder, die sich in der Realität unter den Mitgliedern des betreffenden Kollektivs bereits ausgebildet haben" (Mangold, 1973, S. 240). Im Idealfall kommt es in den Gruppen zu vielfältigen Diskussionen, da sich die Teilnehmer gegenseitig stimulieren bzw. einander auffordern „ihre Geschichte" zu erzählen und somit Themen angesprochen werden, die in einem Interview unter Umständen nicht thematisiert werden. Auch die Gesprächsdynamik ist wesentlich höher als in Einzelinterviews, da sich das Gespräch nicht nur auf den Interviewer und den Interviewten reduziert. Ein Nachteil der Gruppendiskussion gegenüber den Einzelinterviews ist jedoch, dass nur eine begrenzte Anzahl an Themen eingebracht werden können und diese Themen auch nicht so weit vertieft werden können.

1.2.3 Das Experteninterview/Expertengespräch

Eine dritte, hier verwendete Methode stellen die Experteninterviews bzw. Expertendiskussionsrunden dar. Im Unterschied zu anderen Formen des offenen Interviews bildet beim Experteninterview nicht die Gesamtperson, d.h. die Person mit ihren Orientierungen und Einstellungen im Kontext des individuellen oder kollektiven Lebenszusammenhangs, den Gegenstand der Analyse, sondern im Mittelpunkt des Interessens steht der Kontext, um den es im Experteninterview geht. Nach Meuser & Nagel (2002) ist ein organisatorischer oder institutioneller Zusammenhang, der mit dem Lebenszusammenhang der darin agierenden Person nicht identisch ist und in dem sie nur einen „Faktor" darstellt. Experte sein ist dabei ein relationaler Status. Ein Experte ist somit jemand, der zu einer Thematik „über einen privilegierten Zugang zu Informationen oder Entscheidungsprozessen verfügt" (Meuser & Nagel, 2002, S. 73) und über ein spezifisches Wissen verfügt.

Über die befragten Experten sollten Informationen von der „anderen Seite" eingeholt werden. Inhaltlich orientierten sich die Interviews am Expertenstatus der jeweiligen Interviewten. Die ausgewählten Experten waren Verantwortliche des „Verkéiersbond" sowie ein Schaffner der CFL. Abschließend wurde eine Gruppendiskussion mit diversen Experten durchgeführt, um die Ergebnisse gemeinsam zu diskutieren.

1.3 Durchführung der Datenerhebung

1.3.1 Ablauf und Zeitraum der Datenerhebung

Im Rahmen der Studie wurden 30 Einzelinterviews im Zeitraum zwischen Juni 2008 und April 2009 durchgeführt. An den 7 Gruppendiskussionen, die im Zeitraum zwischen Februar 2009 und April 2009 organisiert wurden, nahmen 43 Jugendliche teil. Somit nahmen insgesamt 73 Personen an der Studie teil[6].

Die Einzelgespräche und Diskussionsrunden fanden entweder auf dem Campus Walferdange oder an einem anderen Ort statt (Schulen, Büros, u.a.). Die Interviewten erhielten eine Entschädigung von 15€, wenn das Interview auf dem Campus Walferdange stattfand und 10€, wenn es außerhalb durchgeführt wurde. In der Regel waren zwei Forscher anwesend, wobei einer die Moderation übernahm und der andere eine Beobachterrolle einnahm und gegebenenfalls nachfragte. Alle Gespräche wurden, mit dem Einverständnis der Befragten, aufgezeichnet. Die Einzelinterviews dauerten in der Regel zwischen 30 Minuten und anderthalb Stunden und die Gruppendiskussionen zwischen einer und zwei Stunden.

Zusätzlich wurden zwei Experteninterviews im September 2008 und eine Expertendiskussionsrunde im Juni 2009 durchgeführt.

1.3.2 Vorgehen bei der Rekrutierung im Sinne des theoretischen Samplings

Die Kriterien zur Rekrutierung der Interviewpartner variierten im Sinne des theoretischen Samplings während der gesamten Erhebungsphase: Anfangs wurde nach dem Zufallsprinzip im erweiterten Umkreis der Forscher nach potenziellen Interviewpartnern gesucht, um das Forschungsfeld zu öffnen. Es handelte sich bei den ersten beiden Interviews zufällig um „reine Autofahrer". In einem nächsten Rekrutierungsschritt wurden nun gezielt Benutzer des öffentlichen Nahverkehrs gesucht. Das Forscherteam rekrutierte diese in Zügen, indem die Forscher während eines gesamten Tages in Zügen mitfuhren und potenzielle Interviewpartner direkt ansprachen. Flyer mit Projektinformationen wurden verteilt und Kontaktdaten gesammelt, wenn sich die Jugendlichen sofort bereit erklärten, an der Studie teilzunehmen.

[6] Die anfangs festgelegte Verteilung der Anzahl an Einzelinterviews und Gruppendiskussionen wurde etwas umgeändert, da sich im Laufe der Datenerhebung herausstellte, dass a) die Auswahl der Teilnehmer sowie die Umsetzung der Gruppendiskussionen (Festlegung eines geeigneten Datums u.ä.) sich vor allem bei den nicht realen Gruppen schwieriger gestalteten als anfangs angenommen und b) mittels der Einzelinterviews sehr viel detailliertere Informationen erhoben werden konnten und die vertiefenden Gespräche sich besonders gut eigneten, um die individuellen subjektiven Mobilitätstheorien herauszuarbeiten.

Außerdem wurden Flyer in Bahnhöfen verteilt. Aus den direkten Kontaktdaten konnten schließlich sechs Einzelinterviews realisiert werden.

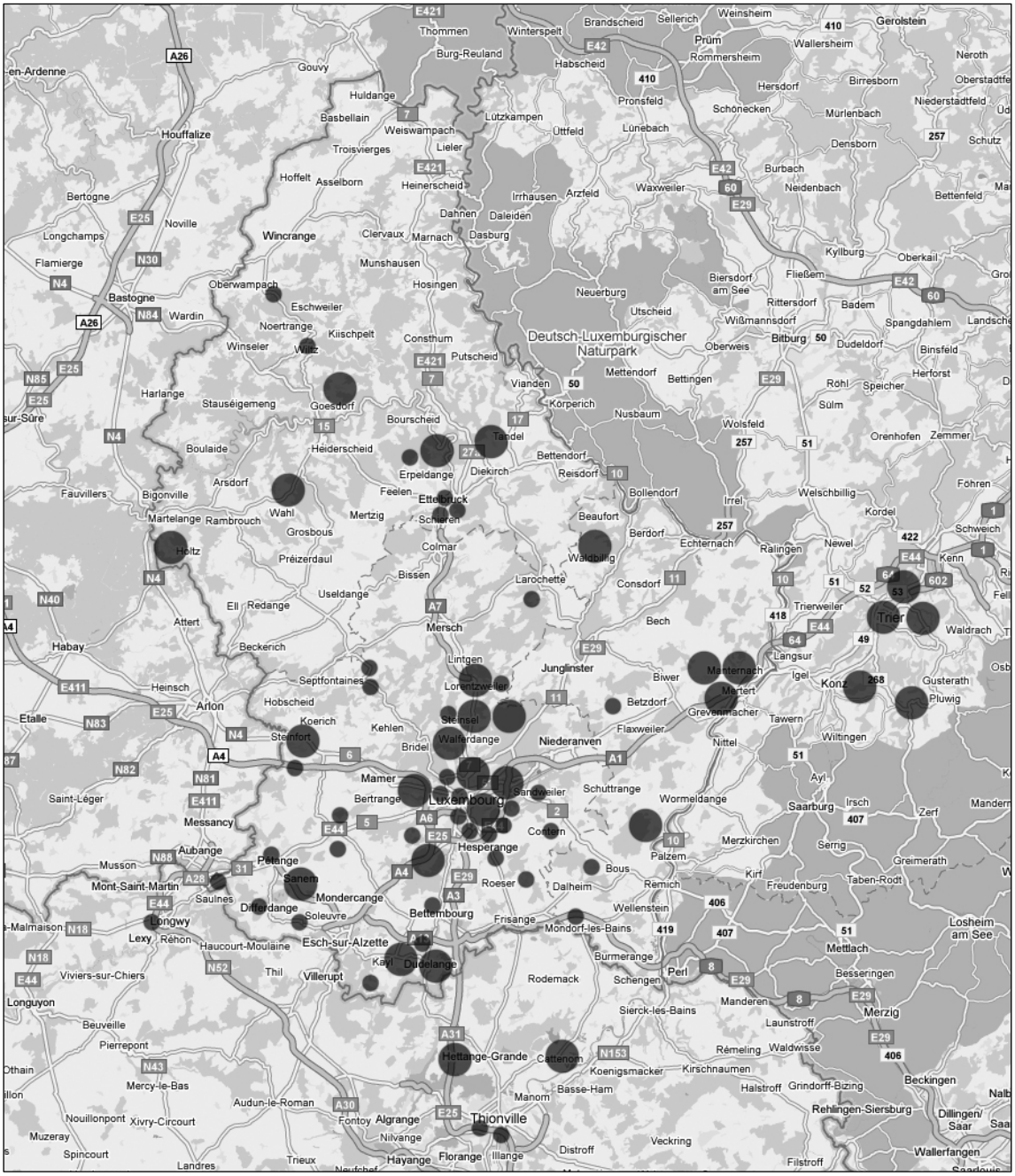
Später wurden über diverse andere Kriterien die weiteren Interviewpartner ermittelt. Ziel war es, mittels der Einzelinterviews eine hohe Varianz an kontrastierenden Fällen in die Studie aufzunehmen und Antworten auf offene Fragen zu finden, die sich aus der fortlaufenden Analyse ergaben.

Die Zielgruppen für die Gruppendiskussionen und dementsprechenden Rekrutierungsstrategien waren unterschiedlich, je nach den Kriterien des theoretischen Samplings. Schematisch gesehen waren dies einerseits Schüler und Studenten, die sich als Realgruppen für Gruppendiskussionen anboten, andererseits heterogene Gruppen, die sich aus den Kriterien des theoretischen Samplings ergaben.

1.3.3 Weitere Auswahlkriterien

Wichtige Auswahlkriterien bei der Rekrutierung der Gesprächspartner waren, neben den Kriterien, die sich aus dem theoretischen Sampling ergaben, das Alter, das Geschlecht, der Status sowie der Wohnort und das damit verbundene spezifische Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Zudem wurde darauf geachtet, Jugendliche aus allen Gegenden Luxemburgs und aus den Grenzregionen in die Studie zu integrieren (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Wohnorte der Befragten[7]



(Quelle: Google maps; Bearbeitung durch die Autoren)

Die Wohnregionen der Einzelinterviewteilnehmer und Gruppendiskussionsteilnehmer verteilen sich folgendermaßen:

[7] Die großen Punkte entsprechen Einzelinterviewpartnern, während die kleinen Punkte Gruppendiskussionsteilnehmer darstellen.

Tabelle 1: Teilnehmer nach Wohnregion

Einzelinterviews	
Region[8]	Anzahl
Zentrum	10
Süden	3
Norden	5
Osten	5
Frankreich	2
Deutschland	5

Gruppendiskussionen	
Region	Anzahl
Zentrum	20
Süden	10
Norden	6
Osten	4
Frankreich	3
Deutschland	/

Zielgruppe für die Einzelinterviews waren junge Menschen zwischen 13 und 30 Jahren. In dieser Studie wurden drei Altersgruppen festgelegt, die ggf. in der Analyse unterschieden wurden: Jugendliche zwischen 13 und 17 Jahren (Schüler ohne Führerschein), Jugendliche zwischen 18 und 25 Jahren (meist Schüler, Studenten bzw. Berufstätige mit Führerschein) und junge Erwachsene zwischen 26 und 30 Jahren (meist Berufstätige mit Führerschein).

Das Alter der Befragten spielt in dieser Studie dahin gehend eine entscheidende Rolle, dass die Jugendlichen und junge Erwachsene je nach Alterszugehörigkeit unterschiedliche Fortbewegungsmöglichkeiten und -bedürfnisse haben. Ab dem 18ten Lebensjahr ergeben sich durch den Erwerb des Führerscheins erweiterte Mobilitätsmöglichkeiten. Schwerpunktmäßig konzentrierte sich die Rekrutierung auf diese Zielgruppe. Das Interesse bei den unter 18-Jährigen konzentriert sich darauf, deren Einstellung und Erfahrungen mit dem öffentlichen Nahverkehr sowie ihr vorhergesehenes zukünftiges Mobilitätsverhalten zu erforschen. An der Studie nahmen insgesamt 14 Jugendliche unter 18 Jahren teil, 44 Jugendliche waren zwischen 18 und 25 Jahren alt und 15 Teilnehmer zwischen 26 und 30 Jahren alt.

In den Einzelinterviews war die Geschlechtsverteilung mit 15 weiblichen und 15 männlichen Teilnehmern ausgeglichen. An den Gruppendiskussionen nahmen 18 weibliche und 25 männliche Gesprächspartner teil. Interessant in Bezug auf das Geschlecht sind der Aspekt der geschlechtsspezifischen Sozialisation sowie die gesellschaftlichen Muster in Bezug auf das Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der jeweilige Status der Interviewten. Je nachdem ob eine Person berufstätig ist und damit u.a. über ein eigenes Einkommen verfügt, regelmäßige Arbeitswege zurücklegen muss, die selbst organisiert werden müssen oder ob sie Schüler bzw. Student und damit finanziell abhängig ist, sowie meist auf einen organisierten Schultransport zurückgreifen kann, führt dies zu unterschiedlichen Lebenssituationen, welche ebenfalls einen entscheidenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben.

Die Nationalitätszugehörigkeit verteilte sich in den Einzelinterviews auf 17 luxemburgische, sechs portugiesische, drei französische und vier deutsche Teilnehmer. Davon sind 23 wohnhaft in Luxemburg, zwei französische Grenzgänger und fünf deutsche Grenzgänger. Bei einem Grenzgänger aus Deutschland handelt es sich um einen Luxemburger. An den Gruppendiskussionen nahmen 36 Luxemburger, zwei Franzosen, zwei Belgier, und drei Teilnehmer anderer Nationalitäten teil. In Luxemburg wohnhaft sind 40 Teilnehmer und drei Teilnehmer kommen aus dem französischen Grenzgebiet.[9]

Die gewählte Mobilitätsform ist eines der entscheidenden Auswahlkriterien dieser Studie. Es wurde versucht möglichst verschiedene Mobilitätstypen einzubeziehen, um die jeweiligen Argumenten der gewählten Mobilitätsform ermitteln und analysieren zu können. Insgesamt nahmen 19 Autofahrer, 33 Mischnutzer, 18 „gezwungene“ ÖPNV-Nutzer (d.h. Nutzer des öffentlichen Transportes, die nicht auf ein Auto zurückgreifen konnten) und drei „überzeugte“ ÖPNV-Nutzer an der Studie teil.

Detailliertere Informationen zum Sample befinden sich in der Stichprobenbeschreibung auf S. 204.

[8] Als Referenz wurden die fünf Landesregionen nach dem *office du tourisme* benutzt: Ardennen, Zentrum, Müllerthal, Mosel und Land der roten Erde. Die Entsprechungen sind die Folgenden: Zentrum = Zentrum, Süden = Land der roten Erde, Norden = Ardennen, Osten = Müllerthal + Mosel.

[9] Es konnten keine in Belgien wohnenden Teilnehmer für die Studie gewonnen werden.

1.3.4 Kodierung der Zitatinformationen

In diesem Bericht werden viele Aussagen der Befragten zitiert. Um die Zitate in ihren Kontext setzen zu können, sind sie von Zusatzinformationen begleitet. Hierbei wurde folgendermaßen vorgegangen: Sämtliche angegebenen Namen von Interviewpartnern sind fiktiv und frei erfunden. Die Angaben unter den Zitaten enthalten folgende Informationen: Name, Alter, Mobilitätstyp, Zitatnummer. Typischerweise haben die Informationen die folgende Form:

(Name_Alter_Mobilitätstyp_Zitatnummer)

Hierbei werden folgende Mobilitätstypen unterschieden:

TP = Benutzer des ÖPNV *(**t**ransport **p**ublic)*
Diese Kategorie beinhaltet sowohl die „gezwungenen" Benutzer des ÖPNV wie Jugendliche unter 18 Jahren und Jugendliche ohne Auto, wie auch die „überzeugten" ÖPNV-Benutzer, das heißt solche, die trotz möglicher Alternativen hauptsächlich auf den ÖPNV zurückgreifen.

MN = Mischnutzer
Diese Kategorie beinhaltet Personen, die sich regelmäßig sowohl mit dem Auto als auch mit dem ÖPNV fortbewegen.

AF = Autofahrer
Diese Kategorie beinhaltet Personen, die sich in erster Linie mit dem Auto fortbewegen, und den ÖPNV gar nicht oder nur sehr selten benutzen.

Beispiel:

(Greg_28J_MN_Q56) → Teilnehmer „Greg", 28 Jahre alt, Mischnutzer, Zitat 56

Bei den Gruppendiskussionen wurde so vorgegangen, dass, wenn möglich, ein Gesprächsprotokoll geführt wurde, wo jedem Teilnehmer eine Nummer zugeordnet wurde. In jenen Gruppendiskussionen, wo Nummern zugeordnet wurden, sind diese in der Zitatinformation enthalten. Die Angaben enthalten folgende Informationen: Gruppendiskussionsnummer (GDx), Teilnehmernummer (Tnx), Geschlecht (m/w), Mobilitätstyp (siehe oben), Zitatnummer. Die Form der Angaben ist die folgende:

(Gruppendiskussionsnummer_Teilnehmernummer_Geschlecht_Mobilitätstyp_Zitatnummer)

Beispiele:

(GD3_Tn2_m_29J_AF_Q12) → Gruppendiskussion 3, Teilnehmer 2, 29 Jahre, Autofahrer, Zitat 12

(GD1_Q67) → Beispiel einer Gruppendiskussion ohne Zuordnung der Teilnehmer

B. ERGEBNISSE DER DATENANALYSE

In diesem Teil des Berichts werden die Ergebnisse der Datenanalyse vorgestellt. Die Kapitel zwei bis neun entsprechen den Themenbereichen, die sich aus der Analyse der Gespräche herauskristallisiert haben. Einige Themen wie beispielsweise Umwelt oder Sicherheit wurden von den Forschern systematisch in die Gespräche eingebracht, wurden jedoch von den Befragten unterschiedlich stark aufgegriffen. Während das Thema Umwelt z.B. auf relativ wenig Resonanz stieß, entpuppte sich Sicherheit im ÖPNV als wichtiges Thema. Andere Themen wie beispielsweise „Zeit", „Service" oder „Auto als Statussymbol" wurden nicht von den Forschern angesprochen, trotzdem gingen die Gespräche immer wieder in diese Richtung. Auch das Thema „Privatraum und öffentlicher Raum" kam ohne spezifische Impulse seitens der Interviewer immer wieder in den Gesprächen auf.

Ein erster Themenbereich (Kapitel 2) betrifft die Rolle des ÖPNV und des Autos im praktischen Alltag junger Menschen. Der Fokus liegt auf der Frage, unter welchen Bedingungen ÖPNV und Auto in alltäglichen Situationen zum Einsatz kommen. Hier konnten z.B. Unterschiede zwischen Freizeit- und Pflichtwegen festgestellt werden, sowie einige weitere Faktoren ausgemacht werden, die einen Einfluss auf die Alltagstauglichkeit haben.

Der zweite Themenbereich (Kapitel 3) gilt dem Zeitaufwand, der für Mobilität aufgebracht wird. Hier wird der ÖPNV diesbezüglich mit dem Auto verglichen. Anschließend werden die spezifischen zeitbeeinflussenden Faktoren bei den beiden Fortbewegungsmitteln thematisiert. Ein Merkmal des Zeitthemas ist, dass es sich nicht nur durch einen objektiv quantifizierbaren Zeitaufwand charakterisieren lässt, sondern dass auch dem subjektiven Erleben und der Sinngebung der verbrachten Zeit eine wichtige Bedeutung zukommt.

Das dritte Thema (Kapitel 4) sind die Kosten, die von den jungen Menschen mit der Benutzung des ÖPNV und des Autos verbunden werden. Es bestehen deutliche Unterschiede in der Wahrnehmung je nach Lebenssituation der Befragten.

Das vierte Thema (Kapitel 5) betrifft den Unterschied zwischen öffentlichem und privatem Raum bei ÖPNV und Auto. Hier spielen Themen wie Komfort, Geräusche, Musik, Selbstbestimmung oder Toleranz eine Rolle. Neben allgemein geteilten Ansichten bestehen auch hier bedeutsame individuelle Unterschiede in der Wahrnehmung und Bewertung des Erlebten.

Der fünfte Themenkomplex (Kapitel 6) gilt dem subjektiven Sicherheitsempfinden in ÖPNV und Auto. Allgemein bewerten die Befragten den Sicherheitsaspekt als ein wichtiges und ernst zu nehmendes Thema. Die Wahrnehmung von Sicherheitsrisiken ist individuell unterschiedlich, trotzdem zeichnet sich in einigen Bereichen eine hohe Übereinstimmung der Einschätzungen ab.

Der sechste Themenbereich (Kapitel 7) betrifft den Service und die Informationsdiffusion beim ÖPNV. In einem ersten Punkt wird die Wahrnehmung der Informationsdiffusion des ÖPNV-Angebotes dargestellt. Der zweite Punkt dieses Themenbereichs ist eher problemorientiert und zielt auf eine Identifizierung von Schwachpunkten beim Service ab.

Der siebte Themenbereich (Kapitel 8) bezieht sich auf die Zusammenhänge zwischen Mobilität und Umwelt. Der Fokus dieses Kapitels liegt auf der Frage des Vorhandenseins eines Umweltbewusstseins bei jungen Menschen in Luxemburg, deren Einschätzung des Impakts von ÖPNV und Auto auf die Umwelt sowie dem Einfluss des Umweltbewusstseins auf das Mobilitätsverhalten.

Der achte Themenblock (Kapitel 9) widmet sich der Bedeutung von ÖPNV und Auto in der Lebenswelt junger Menschen in Luxemburg. Thematisiert werden Fragen wie die Existenz von Normen, Standardverhaltensmustern, gesellschaftlichen Bewertungen oder die Rolle von Statussymbolen. Außerdem wird aus den Aussagen der Befragten ein idealtypisches Bild eines ÖPNV- und eines Autofahrers ermittelt.

Am Ende jedes Kapitels werden die zentralen Ergebnisse resümiert. Die Befunde in den Kapiteln werden stets durch zahlreiche Zitate der Teilnehmer belegt und dadurch veranschaulicht. Dies ermöglicht dem Leser das Eintauchen in die Erzählungen und den tatsächlichen Wortlaut der Aussagen der Befragten, was einen Vorteil gegenüber quantitativen Studien oder statistischen Umfragen darstellt.

2 ÖPNV und Auto im praktischen Alltag junger Menschen

„De Probleem ass deen wierklech mam Horaire an datt een ni wierklech fuere kann wéini ee wëll an dass een sech dann op de Bus muss aloossen."

(Jerry)

Eines der Hauptthemen, das von den Teilnehmern der Studie angesprochen wird, ist die unterschiedliche Alltagstauglichkeit von ÖPNV und Auto. Diese wird hauptsächlich von Differenzen in der Verfügbarkeit des Transportmittels sowie dessen praktischem Nutzen bei alltäglichen Erledigungen bestimmt.

In Bezug auf die Alltagstauglichkeit wird das Auto allgemein sehr positiv bewertet und von vielen Teilnehmern der Studie global als „praktisches" Fortbewegungsmittel eingestuft. Beim ÖPNV fällt das Urteil differenzierter aus. Dieser wird nur unter bestimmten Umständen als „praktisch" eingestuft.

Beim Thema Mobilität ist es notwendig, zwischen Pflicht- und Freizeitwegen zu unterscheiden, das heißt zwischen solchen Wegen, die man täglich zur Arbeit oder zur Schule bzw. Universität zurücklegt und solchen, die man in seiner Freizeit macht. Allgemein lässt sich festhalten, dass der ÖPNV besonders für Pflichtwege in Richtung Luxemburg-Stadt gerne genutzt wird. Bei den Freizeitwegen in der Stadt Luxemburg gilt der ÖPNV ebenfalls als eine interessante Alternative, jedoch verliert er bei sonstigen Freizeitfahrten schnell an Attraktivität.

In diesem Kapitel werden die Rahmenbedingungen, die diese Unterschiede in der Alltagstauglichkeit der beiden Fortbewegungsmittel provozieren, näher beleuchtet. In einem ersten Punkt werden die beiden Fortbewegungsmittel im Hinblick auf ihre Alltagstauglichkeit gegenübergestellt. Im zweiten Punkt werden die unterschiedlichen Möglichkeiten und Bedingungen der Fortbewegung mit dem Auto oder dem ÖPNV auf dem Land oder in der Stadt thematisiert. Der dritte Punkt beleuchtet die unterschiedlichen alltäglichen Benutzungs-szenarien und arbeitet die Argumentationen und Bedingungen aus, die jeweils für oder gegen den ÖPNV und das Auto sprechen.

2.1 Auto als bevorzugtes Transportmittel und ÖPNV als zweite Wahl

In den Interviews und Gruppendiskussionen zeigt sich, dass das Auto allgemein als Fortbewegungsmittel bevorzugt und dessen Nutzung als ein selbstverständlicher Teil des Lebens betrachtet wird. Dies trifft besonders auf Bewohner ländlicher Gegenden zu, aber auch Bewohner urbaner Gegenden und solche, die viel mit dem ÖPNV unterwegs sind, können sich nicht vorstellen, ganz auf das Auto zu verzichten. Das Auto ist somit für die meisten Teilnehmer nicht mehr aus dem Alltag wegzudenken. Dem ÖPNV hingegen kommt die Rolle eines Transportmittels für bestimmte Situationen zu. Im folgenden Unterkapitel wird versucht zu ergründen, wieso das Auto als unverzichtbar gilt und der ÖPNV von der Mehrheit der Befragten meist nur als zweitrangige Alternative zum Auto gesehen wird.

2.1.1 Das Auto als Notwendigkeit

Das Auto ist nach Ansicht vieler Teilnehmer für die Bewältigung des Alltags unentbehrlich. So ist die Meinung, dass das Auto im heutigen Leben notwendig ist, in allen Gesprächen präsent. Dieser junge Mann, der jeden Tag mit dem ÖPNV zur Arbeit fährt, erklärt dies folgendermaßen:

> *Ech menge jiddereen fiert mam Auto hin an hier. Deen ee fiert méi oft ewéi deen aneren, deen aneren hëlt den Auto villäicht just fir kleng Weeër, fir Dommheeten, soen ech mer, mä.... ech brauch en awer, ech soen, also et ass elo net wéi wann ech den Auto net géing benotzen,*

fir näischt gebrauchen giff. Wann ech akafe ginn, muss ech jo och iergendwéi déi Tuten heem bréngen.
(Eddy_24J_MN_Q24)

Verzicht auf das Auto schwer vorstellbar

Die Grundidee, die von den meisten ausgedrückt wird, ist, dass ein kompletter Verzicht auf das Auto undenkbar ist. Dem Auto kommt sogar bei manchen eine primäre und unersetzliche Funktion zu, um den Alltag zu bewältigen:

Ech si wierklech op den Auto ugewisen. Ech brauch en.
(Carla_30J_AF_Q30)

Also ech muss éierlech soen ech hu mäin Auto... wann ech deen net hätt, da wär ech heiansdo verluer.
(Lena_23J_MN_Q19)

Dat muss funktionieren und ansonsten ist gut. Ist aber auch unverzichtbares Muss, auf jeden Fall.
(Claus_28J_AF_Q1)

Der Umstand, dass das Auto als ein Teil des „normalen" Lebens gesehen wird, lässt ihm eine andere Rolle zukommen als dem ÖPNV. Allerdings räumen auch einige Befragte ein, dass ein Leben ohne Auto zumindest theoretisch denkbar wäre, wenn auch hierzulande nur unter erschwerten Bedingungen:

Mä bon et ginn awer vill Leit déi keen Auto hunn, déi kréien et awer och iergendwéi hin! Bon villäicht méi schwéier, mä iergendwéi geet et awer.
(GD6_Tn2_w_16J_TP_Q82)

Gesteigerte Flexibilität und Unabhängigkeit durch das Auto

Neben der Tatsache, dass das Auto als unverzichtbares Fortbewegungsmittel betrachtet wird, ist ein weiterer wichtiger Punkt, dass es auch direkt mit einem Gefühl der Freiheit und Flexibilität verbunden wird. Hierzu gehört die Möglichkeit jederzeit „alle" gewünschten Orte direkt erreichen zu können, was sich mit dem ÖPNV in den meisten Fällen schwieriger gestaltet:

Den Auto ass ee praktescht Transportmëttel an et huet ee seng Fräiheeten domadder. Wann een eenzwousch hi muss kann een direkt fortfueren, an sou.
(GD5_Tn4_ w_17J_TP_Q2)

Et ass e bësse méi praktesch wann ee lo op genau déi Plaze ka fueren, well net onbedéngt iwwerall de Bus hifiert.
(Milla_17J_TP_Q11)

Ech hu beim Auto, datt et praktesch ass an dass ee schnell vun engem Punkt op deen anere kënnt. Dat ass zwar eigentlech och praktesch. Beim öffentlechen Transport, do hunn ech dass et net ëmmer klappt an dass och op verschiddenen Plazen eigentlech guer keen, z.B kee Bus fiert oder esou.
(GD6_Tn2_w_16J_TP_Q36)

Mä et ass dann eben och vill méi praktesch esou, fir op verschidde Plazen ze kommen wou een sech villäicht net esou auskennt, wann een net weess wéi ee Bus dass fiert an sou....
(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q383)

Das Auto wird somit im Vergleich zum ÖPNV auch mit Flexibilität und Unabhängigkeit assoziiert, da man spontan fahren kann, wann, wohin und wie man will, ohne sich Gedanken um Fahrpläne machen zu müssen oder seine Fahrten planen zu müssen:

Also ech gesinn am Auto eng ganz grouss Fräiheet an ech ka mech zimlech gutt domatten fortbeweegen ouni grouss mussen mer e Plang ze maachen: wéini, wat, wou.
(Sandra_22J_MN_Q22)

Et ass ee vill méi flexibel, et ass ee fräi, et kann ee wierklech fueren wéini ee wëll an och wouhinner ee wëll. Et muss een net ëmmer d'Horairen kucken an net fäerten ee Bus ze verpassen.
(Jerry_28J_AF_Q24)

Jo. Fir mech, den Haaptgrond ass einfach, mam Auto bass de vill méi flexibel. Well zum Beispill hei, wa mer op d'Uni komm sinn, wann s de éischter fräi has, jo dann ass awer keen Zuch komm. Wann s de mam Auto hei bass, da kanns de mam Auto heemfueren, da bass de net ugewisen op iergendeppes. Jo, an dann, deemno wéi eng… Busser fueren och net iwwerall, den öffentlechen Transport, dofir…
(Kelly_25J_AF_Q12)

Manche Teilnehmer ziehen Vergleiche mit größeren Städten im Ausland, wo man sich mit dem ÖPNV innerhalb der Stadt flexibel und frei fortbewegen kann. So überlegt eine Studentin z.B., dass sie in der Stadt, in der sie zurzeit studiert eigentlich kein Auto braucht und sehr gut ohne eins leben kann. Das Auto wäre für sie im Stadtverkehr sogar eher hinderlich, bedingt durch die Tatsache, dass man einen Parkplatz benötigt:

Well am Fong, also am Fong sinn ech méi fräi zu [X] wann ech all 10 Minutten e Bus hunn wéi mam Auto, wou ech keng Parkplaz kréien an horrent Parking muss bezuelen, ausser eben owes wou s de da fir näischt kanns parken. Mä jo, also ech fille mech vill méi fräi wann ech mech net muss ëm den Auto bekëmmeren esou wéi wann dat sou e Klotz um Been wier. Mä hei [Luxemburg] fillen ech mech extrem onfräi ouni Auto, 't ass e groussen Ënnerscheed op alle Fall.
(Sandra_22J_MN_Q24)

2.1.2 Der ÖPNV als zweite Wahl

Hierzulande wird der ÖPNV von jenen jungen Menschen, die zwischen Auto und ÖPNV wählen können meist als zweite Wahl angesehen, während der PKW als Standardfortbewegungsmittel gilt. Die Wahl mit dem ÖPNV zu fahren statt mit dem Auto ist deshalb oft eine überlegte Wahl, da die Entscheidung oft mit spezifischen Bedingungen verbunden ist, die zu diesem Mobilitätsverhalten führen.[10]

<u>Der ÖPNV ist schon praktisch, aber…</u>

In den Gesprächen kam es häufig zur Aussage „Der ÖPNV ist schon praktisch". Jedoch enthält dieser Satz enthält dahingehend einen Widerspruch, dass viele, die dies behaupten dennoch meistens mit dem Auto unterwegs sind, so dass sich die Frage stellt, was denn für sie eigentlich „praktisch" am ÖPNV ist. Das „Praktische" am ÖPNV wird sehr unterschiedlich gesehen, sei es dass er eher für andere Benutzergruppen als für die Person selbst praktisch ist oder dass er in ganz bestimmten Fällen praktisch ist.

Ein Befragter erläutert beispielsweise, dass für ihn das „Gute" am ÖPNV darin liegt, dass andere ihn benutzen und deshalb insgesamt weniger Verkehr auf den Straßen herrscht:

Jo, also ech fannen et eng gutt Saach. Et ass schonn, well wa jiddereen... loosse mer soen, wa jiddereen meng Meenung hätt a jiddereen géng sech déi ganzen Zäit an den Auto sëtzen, da géif et geschwënn méi... géifs du kee Meter méi weiderkommen an der Stad well alles sou

[10] Auf diese These wird im Kapitel 10 näher eingegangen.

zou wär. An also, déi Leit déi wierklech all Dag de Bus huelen an ech soen den Zuch an sou obwuel se d'Méiglechkeet hätten fir och mam Auto ze fueren, also ech fannen dat scho gutt dass déi dat... dass déi dat sou maachen. Dat ass schonn... also ech si scho positiv agestallt zu deene Leit, well ech si frou dass net jiddereen mam Auto an d'Stad kënnt.
(Billy_28J_MN_Q19)

Der ÖPNV wird auch mehrmals als gute oder praktische Lösung für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie Jugendliche, Senioren oder Personen ohne Führerschein genannt:

Also fir déi Leit wou kee Führerschäin hunn, fannen ech et awer nach zimlech praktesch.
(GD6_Tn4_w_18J_MN_Q260)

Öffentlechen Transport ass wichteg fir, virun allem fir déi Jonk a fir Senioren.
(Carla_30J_AF_Q18)

Die Bedingungen, unter denen der ÖPNV für die eigene Benutzung als praktisch bewertet wird, sind unterschiedlich. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn man interessante Nutzungsbedingungen für den ÖPNV hat oder aber wenn spezifische Situationen eintreten, wie beispielsweise wenn es schneit, wenn man zu einem Konzert fährt, wenn man sich in dicht besiedelten Gebieten fortbewegt, wenn man als Schüler und Student finanzielle Vergünstigungen hat usw.

A beim öffentlechen Transport, also ech fannen et ass awer am Fong scho praktesch, mä dat ass just elo aus menger Siicht, well ech zimlech gutt Verbindunge kréien.
(GD6_Tn4_w_18J_MN_Q260)

On prend le train vraiment quand il neige, pour ne pas être bloqué dans les embouteillages.
(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q17)

Ech war mat e puer Kollegen op e Konzert, an d'Rockhal, do ass et besser wann een den Zuch hëlt oder esou, wéi mam Auto also.
(GD1_Q30)

A beim Bus ass eben: 't ass engersäits zwar och praktesch, 't ass z.B. op der Gare, do fuere vill Bussen, mä op anere Plazen do fueren nëmmen all Stonn ee Bus an dat ass net gutt, wann ee sou laang waarde muss.
(GD5_Tn8_w_17J_TP_Q113)

An elo gräifen ech awer rëm méi op den öffentlechen Transport zréck, well ech mer einfach bewosst sinn, et ass méi praktesch gréisstendeels wann een an d'Stad fiert oder esou oder och, jo méi bëlleg oder et huet een jo esou vill Forfaiten do als Student, et ass net ze deier, et ass wierklech gënsteg.
(GD4_Tn1_m_21J_MN_Q5)

<u>Wieso gilt der ÖPNV als zweite Wahl?</u>

Von vielen wird die mangelnde Flexibilität bei der Fortbewegung mit dem ÖPNV kritisiert. Einerseits bemängeln sie das zu unflexible Angebot und auch die Tatsache, dass man deshalb selbst nicht mehr so flexibel ist, wenn man sich mit dem ÖPNV fortbewegt. Als Hauptgründe für diese mangelnde Flexibilität werden die Abhängigkeit von den Fahrtzeiten sowie die Streckenführung und das damit einhergehende Umsteigen um zu seinem Zielort zu gelangen, genannt:

De Problem ass dee wierklech mam Horaire an datt een ni wierklech fuere kann wéini ee wëll an dass een sech dann op de Bus muss aloossen, an dann ass een net méi sou flexibel an dann, mat der Zäit, kuckt een och guer net méi dono.
(Jerry_28J_AF_Q13)

Och Flexibilitéit. Do ass een einfach méi flexibel. Well do, wann ech da schaffen, kann ech soen: „Elo ginn ech!". Mam Bus ass et: „Ah! lo muss ech!". A mam Auto, oh, fënnef Minutte méi, manner, do spillt dat keng Roll. Mam Bus, do hunn ech all Intérêt da fortzegoen. Soss lafen ech hannendrun.
(Bobby_24J_MN_Q19)

Les transports en commun… pfff… la plupart du temps ça n'ira pas exactement là où on veut aller et les horaires ne sont pas adaptés à ce qu'on veut faire, donc du coup, on va devoir, nous, se calquer sur leurs horaires à eux. Et c'est sûr que, en fait, on s'impose des contraintes supplémentaires… Donc idéalement, c'est sûr que, c'est mieux de se dire, moi je fais ce que je veux, quand je veux, je vais exactement là ou je veux. Si je m'arrête à deux mètres de la porte, ça ne dérangera personne et j'aurais pas besoin d'avoir encore un autre bus, ou encore un quart d'heure à pied sous la pluie et le vent, donc oui.
(Edna_23J_MN_Q55)

Auch die Tatsache, dass man nicht wie beim Auto vor der Haustür einsteigen kann und direkt bis zum Zielort fahren kann, sondern bei jedem Wetter bis zu den Haltestellen des ÖPNV gehen muss und auch zeitliche Einbußen sowie früheres Aufstehen und längere Fahrten in Kauf nehmen muss, wird als Nachteil thematisiert:

Jo, oder lo am Wanter, ech hunn awer nach 15 Minutten fir bis op de Busarrêt ze trëppelen an et sinn nëmme Kräizungen an Haaptweeër, mam Auto klëmmt een aus dem Haus, also aus dem Haus raus an den Auto ran a fort.
(GD2_Q183)

Puisque le bus, il fallait que je marche pour aller prendre le bus et il ne me déposait pas très près de là où j'allais, donc finalement le temps d'y aller, de prendre le bus et de remarcher encore après j'avais autant aller à pied, en fait.
(Edna_23J_MN_Q58)

Die eingeschränkte Freiheit beim ÖPNV wird von den Teilnehmern ebenfalls begründet durch die Tatsache, dass man sich vor der Fahrt mit dem ÖPNV über die Fahrpläne und Strecken informieren muss, seine Fahrt planen und sich dementsprechend organisieren muss:

Wou ech wunne ganz gutt, op 200m e Busarrêt, a 500m ass d'Gare, dat ass net de Problem. De Problem ass, dass ech mech ebe muss zevill organiséieren, wann ech anzwousch hifueren, dat seet mer näischt.
(GD7_Q16)

Et ass einfach deelweis och Faulheet an dass een sech oft net... net genuch Gedanken driwwer mëcht. Dat heescht: et wëll ee spontan iergendeppes maachen, da mëcht een et an anescht misst ee vläicht plangen... jo.
(Jerry_28J_AF_Q28)

I : Dat heescht du bass dann och mam Auto vill méi flexibel?
S: Virun allem och. Well zum Beispill fir den Owend, dann hätt ech misse kucken, wéi kommen ech elo dohin? Um wéivill Auer muss ech wou fortfueren? An dann, fir rëm heem den Owend...
(Smilla_28J_MN_Q22)

<u>Weniger Unterschied zum Auto erwünscht</u>

Viele Aussagen deuten darauf hin, dass die jungen Menschen sich ein Angebot wünschen, das möglichst wenig einschränkt und eine einfache, sorglose, flexible und schnelle Nutzung des ÖPNV ermöglicht, damit der Unterschied zum Auto nicht mehr so gravierend ist. Gefordert werden beispielsweise ein effizienteres und gutes Netz, eine hohe Taktfrequenz und keine zu großen Zeitverluste im Vergleich zum Auto:

Et, et en gros, un transport en commun ne devrait pas dépasser plus de dix, maximum quinze minutes que ce que nécessite une voiture. Sinon les gens ne vont pas l'utiliser. C'est, c'est facile.
(Norma_30J_TP_Q28)

I: Wat misst dann do geännert ginn ?
S: Ma dass ech einfach net mech muss onendlech ploen fir ze kucken wéini kënnt de Bus, verpassen ech deen elo ?
(Sandra_22J_MN_Q37)

Verschidden Zäiten méi Linnen aféieren, an aner Zäiten Linnen ze sträichen. Dass ee méi oft ee Bus oder Zuch ka kréien, dass een sech net muss nom Plang do riichten.
(GD7_Q38)

Jo wahrscheinlech dass d'Busser méi oft géife fueren. An natierlech méi no géifen dohinner fueren wou ech quasi wunnen. Et ass... ech soen elo net si solle mech virun der Hausdier rausloossen, dass einfach dat ginn ass dass si einfach méi no... méi no kommen. Net dass ech elo net... dass de den Ënnerscheed esou krass mierks tëschent Auto a Bus. A wann dat lo praktesch gläich wär, wann s de géngs op déi selwecht Zäite rauskommen an du wäers och, loosse mer soen, du wëlls gären de Bus huelen, du muss elo net unbedingt iwwerleeën: jo, wéi ass schonn nees de Stonneplang, um wéivill Auer kënnt en lo? Dass de einfach rausgees an da waarts du e puer Minutten an dann ass de Bus do. Voilà.
(Billy_28J_MN_Q38)

In einer Gruppendiskussion kommt die Idee auf, auch hierzulande ein multimodales Angebot zu schaffen, das die Kombination der verschiedenen Fortbewegungsmittel noch mehr unterstützt als bisher und so eine einfachere und flexible Nutzung ermöglichen soll.

2.2 Unterschiede zwischen Stadt und Land

In den Interviews und Gruppendiskussionen werden die unterschiedlichen Erfahrungen zum ÖPNV-Angebot in ländlichen Gegenden im Vergleich zum Angebot in eher urbanen Gebieten des Landes von vielen thematisiert. Die Befragten berichten von einem offensichtlichen Unterschied zwischen der Qualität des ÖPNV-Angebots in den Ballungsgebieten, hauptsächlich der Stadt Luxemburg und ländlicheren Gegenden des Landes. Bedingt durch ein restriktiveres Angebot des ÖPNV in den ländlicheren Gebieten des Landes wird das Auto hier stärker bevorzugt, während es in der Stadt Luxemburg, bedingt durch die Nutzungsbedingungen (Parkplatz, erhöhtes Verkehrsaufkommen) an Attraktivität verliert.

Diese, der Stadt eigenen Umstände bewirken bei einem Teil jener, die sich nicht auf ein einziges Fortbewegungsmittel festlegen wollen, dass sie ihr Mobilitätsverhalten dementsprechend anpassen, das heißt, für die Fahrt in die Stadt den ÖPNV vorziehen.

Das Verständnis für diese Unterschiede im ÖPNV-Angebot ist unterschiedlich. Während ein Teil der Befragten ein geringeres Angebot verständnisvoll akzeptiert, fordern andere, von einem egalitären Gedanken ausgehend, bessere ÖPNV-Anbindungen in abgelegenen Gebieten.

2.2.1 Das ÖPNV-Angebot in den Ballungsgebieten und außerhalb

Das ÖPNV-Angebot in und unmittelbar um die Stadt Luxemburg wird in den Gesprächen meist als „gut" oder „ok" eingestuft. So findet z.B. ein Bewohner einer angrenzenden Gemeinde der Stadt: *„Ech fannen lo an der Stad, do ass et schonn net schlecht, do huet een d'Veloen, den Zuch, de Bus" (Dennis_25J_TP_Q32).* Auch dieser Bewohner der Stadt Luxemburg meint: *„Oh, an der Stad ass et relativ relax. Well et kënnt een e bëssen iwwerall hin, an elo mat deem Vel'oh do, do kënnt een och e bësse méi hin, méi flexibel. Dofir, 't ass schonn net schlecht" (Bobby_24J_MN_Q8).*

Auch Bewohner aus anderen Ballungszentren des Landes sprechen von guten Bedingungen. So gibt z.B. eine junge Frau, die trotz relativ großer Entfernung über eine gute Verbindung in die Stadt verfügt, an:

Bon bei mir ass elo den öffentlechen Transport méi praktesch, mä ech ka mir virstellen dass et bei anere Leit villäicht méi kiff-kiff rauskënnt oder... jo, et muss ee kucken. Et hänkt ëmmer dovunner of.
(Mara_23J_MN_Q83)

Die guten ÖPNV-Bedingungen in größeren Orten werden mit Zufriedenheit von jenen festgestellt, die in diesen Gegenden wohnen, während sich Benachteiligte aus anderen Regionen zuweilen darüber ärgern. Junge Bewohner aus Teilen des Landes, die nicht über so gute Anbindungen an die Stadt und andere Landesteile verfügen, sehen diese Benachteiligung der Regionen außerhalb der Zentren in vielen Fällen nicht ein:

Mä ech denken, do wunnen och Leit! Also ech fannen et gëtt vill gemaach an der Stad selwer oder direkt rondrëm d'Stad well dann och vill Bankieren an all déi Leit déi dann aus dem Ausland kommen an hei schaffen. Also et ass net géint déi Leit. Et ass einfach, do gëtt vill gemaach, dat heescht déi Leit déi do, déi an der Stad wunnen a rondrëm do fannen ech, déi hunn immens vill gutt Busverbindungen an do sinn dann och, wéi moies gesäit ee vill ... jo, einfach Leit an de Kostümer déi dann de Bus huelen, well dat immens praktesch ass. (…) Also ech fannen et geet net nëmmen duer fir sech als CFL oder als iergendeng Busfirma do nëmmen op d'Stad ze konzentréieren, mä och rondrëm. An och wann do net sou vill Leit fueren, mä trotzdem, si mussen och transportéiert ginn. (GD4_Tn5_w_22J_Q116)

Mat de Busser mengen ech lo déi, déi vun den Dierfer dohinner kommen. 't ass net an der Stad, well dat geet jo formidabel, fannen ech.
(Tim_17J_TP_Q28)

Wann een esou ausserhalb vun... oder net grad op den Haaptachsen, op den Haaptstrecken läit fir Bus oder Zuch, dann ass et schwéier méiglech den öffentlechen Transport ze benotzen.
(Jerry_28J_AF_Q4)

Wann een an enger zimlech grousser Stad ass, schonn. Mä wann ee lo an engem méi klengen Duerf wunnt, wou et nëmmen all Stonn e Bus kënnt, ass et e bësse méi schwéier dee Moment mat den öffentlechen Transporter mobil ze sinn. Mä, ech denke schonn, dass doduerch, dass Lëtzebuerg e bësse méi kleng ass, dass een do d'Chance huet, e gudde Réseau ze maachen. An ech fannen de Réseau lo schonn net schlecht.
(Dennis_25J_TP_Q1)

N : Mais je pense qu'ils peuvent, ils pourraient développer beaucoup plus large. Pas se limiter à la ville. La ville, elle est super bien desservie des bus. Elle est pas si grande que ça, on fait le tour à pied assez facilement, je vais dire, c'est pas une grosse ville comme Paris. Mais, c'est justement là, où il y a pas de bus, qu'il faut qu'il y ait des moyens. Donc, il faut qu'ils pensent au-delà de leur bête petite ville, là où tous les députés sont, là où toutes les boutiques sont…
I 1 : C'est trop centriste?
N : Ah, c'est super centriste. C'est, c'est, non mais c'est terrible. Oh, en ville on se déplace bien ! C'est sûr !
(Norma_30J_TP_Q42)

D'Land ass schonn net esou grouss. Soe mer mol, et ass haaptsächlech, wann een esou kuckt mam Transport, dass et eben an der Stad ass, wou e bësse méi leeft, mä wéi et ausserhalb ass, ech soe lo mol, am Eislék do uewen, am Norden, bon do huet een ebe seng Zuchverbindungen, mä bon... et ass eben wann een um Plang kuckt vun der Eisebunn do geet wierklech esou eng eenzeg Schinn erop. Naja, esouvill Choix huet een do net, soen ech mir. Ech mengen, wann ee wierklech um Rand vu Lëtzebuerg lieft, dann huet ee wierklech keng Chance fir do mam Zuch schaffen ze goen, fir an d'Stad selwer ze kommen. Et muss ee bal mam Auto kommen. Bon, et gi jo déi Busser, déi esou wäit Strecke fueren, mä ech weess lo net, ob all Duerf fir an d'Stad esou Méiglechkeeten zur Verfügung stellt.
(Eddy_24J_MN_Q32)

Es gibt einige Stimmen, die bemängeln, dass bestimmte Regionen, wie z.B. der Süd-Osten ihrer Ansicht nach ungerechterweise vernachlässigt seien. Die Zugverbindungen zwischen dem Hauptzentrum Luxemburg und verschiedenen Unterzentren seien nicht gerecht verteilt, und der ÖPNV so für die Bewohner der benachteiligten Landesteile nicht wirklich alltagstauglich, da die Fahrten zu umständlich und zeitaufwändig wären. So meint eine Teilnehmerin aus dieser Region:

Also ech fannen dass, z.B. am Osten, do fiert elo keen Zuch, also dee fiert Éiter, fiert e laanscht an jo, ech wunnen zu Waldbredimus an et giff mir net afale fir da mam Auto op Éiter ze fueren an da vun do aus den Zuch ze huelen. Ech fannen einfach, ech soen elo mol, am Minett ass jo immens vill Zuchverbindung, wat jo och, fannen ech logesch, vu fréier hier mat der Arbed an alles. Awer den Osten géng ech et net schlecht fannen, wann do och emol puer Schinnen wieren, well Bus eleng... Also wéi ech scho gesot hunn ass zu Wellesteen oder ech weess net all déi Dierfer, déi wierklech laanscht d'Musel leien also et dauert éiweg laang fir an d' Stad.
(GD4_Tn5_w_22J_AF_Q115)

Eine weitere, wiederkehrende Forderung ist das Schaffen guter ÖPNV-Anbindungen bei bestehenden oder geplanten Wirtschafts- und Dienstleistungszentren :

Et pareil pour aller, pour aller par exemple, donc au CHL, qui s'est énormément développé derrière le CHL. Il y a, je sais pas, un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept nouveaux bâtiments. Mais des GROS bâtiments, vraiment avec beaucoup de monde dedans. Eh ben, comme il y a des nouveaux centres comme ça de gens qui travaillent, mais il faut développer un transport en commun qui va avec !
(Norma_30J_TP_Q27)

A: Aber wir sind aber jetzt auch dran und versuchen auch ne gescheite Busverbindungen zu bekommen, aber... ja das ist so ein Hängen und Würgen. Es wurde auch schon einmal in der Vergangenheit versucht. Es war auch schon einmal einer da aber irgendwie wurde er wieder abgeschafft und... ja wir versuchen halt jetzt nochmal einen Termin beim Bürgermeister anzufragen, ob wir da einmal ein Gespräch haben können um zu kucken, ob wir da nicht eine bessere Lösung finden, weil sagen wir mal wir sind so an die 170 Leute und es fahren im Moment nur 4 mit dem Zug. Und das ist schon sehr wenig.
I: Und das heißt ihr würdet einen Bus anfragen, der vom Bahnhof bis zum Industriegebiet fährt.
A: Genau. Da fährt einer, aber der fährt so ungünstig, dass es sich nicht lohnt mit dem zu fahren. Sondern man müsste eine halbe Stunde am Bahnhof rumstehen.
(Andy_28J_MN_Q4)

2.2.2 Spezifizität der Stadt als Ziel und Fortbewegungsort

Die Stadt Luxemburg nimmt eine Sonderstellung hinsichtlich der Mobilität ein. Die meisten Mischnutzer[11] greifen für die Strecke in die Stadt auf den ÖPNV zurück. Dies sieht man deutlich am Beispiel derjenigen, die in der Stadt arbeiten. Die erschwerten Bedingungen für das Autofahren in der Stadt bewirken aber auch bei vielen Befragten, die normalerweise fast nie den ÖPNV nutzen, dass sie diesen für die spezifische Strecke in die Stadt Luxemburg doch in Anspruch nehmen, sofern ihre persönlichen Nutzungsmöglichkeiten nicht zu schlecht sind. Viele Jugendliche geben auch an, dass wenn sie in Zukunft in der Stadt arbeiten würden, für diesen Weg auf den ÖPNV zurückgreifen würden bzw. sich vorstellen können, dies zu tun. Diese Strecke stellt also in vielen Fällen eine Ausnahme dar. Die Hauptgründe hierfür sind die Parkplatzthematik und die schwierigen Verkehrsbedingungen. Auch für Strecken innerhalb der Stadt wird der ÖPNV gerne benutzt. Die folgenden Zitate veranschaulichen diesen Sachverhalt:

[11] Unter „Mischnutzern" werden Personen verstanden, die sowohl das Auto als auch den ÖPNV nutzen.

Jo, mä dat ass just wann ee wierklech Richtung Stad fiert, an do huelen ech, also ëmmer, zu 100 Prozent de Bus. Di aner Plazen, wann ech lo, ech weess net, op d'Musel fueren oder sou, do huelen ech ëmmer den Auto.
(Ingo_19J_MN_Q20)

Well wann ech giff an der Staadt schaffen, giff ech och de Bus huelen. Hei zu [X] ass et ebe gaange mam Auto. Fir an d'Stad giff ech de Bus och huelen.
(Kelly_25J_AF_Q19)

Hänkt vläicht dovun of wou een herno schafft. Also ech ka mir virstelle wann ech an der Stad géng schaffen, dass ech all Dag mam Bus géng fueren.
(GD4_Tn8_w_20J_MN_Q192)

An et ass einfach dee Stress; deen ass dann net do. Ech klammen an de Bus, ech sëtze mech do, an da klammen ech raus. Mam Auto ass et ëmmer "allez fuer, oder fuer net, oder", an elo, jo... 't ass méi dat.
(Bobby_24J_MN_Q5)

Soss wann ech awer mam Bus kommen, dat ass da meeschtens wann ech Cours um 8 hunn, well do gesinn ech net de Sënn an, firwat ech soll mam Auto am Stau stoen, éischter wéi den Bus fortfueren, well zu [x] ass dat sou, an dann huelen ech och meeschtens de Bus an da sinn ech och meeschtens um 8 hei.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q264)

Jo well moies fir an d'Stad ze kommen hei iwwert d'Strooss, dat ass ganz schlëmm, also do huet ee méi Stress wann ee mam Auto fiert wéi wann ee mam Zuch fiert. Am Zuch do klammen ech ran an da sinn ech an zéng Minutten sinn ech do.
(GD2_Q286)

Fortbewegungen innerhalb der Stadt selbst werden auch eher mit dem ÖPNV erledigt als solche außerhalb. Für einen Bewohner eines äußeren Bezirks der Stadt z.B. stellt sich die Frage der Autonutzung innerhalb der Stadt während der Woche überhaupt nicht. Auch Befragte, die in der Stadt arbeiten, greifen für berufliche Wege innerhalb der Stadt lieber auf den ÖPNV zurück:

Nëmme weekends. (…) Wann ech eng Kéier muss an d'Stad, dann huelen ech dach net den Auto! Well da weess ech, da fueren ech eng hallef Stonn éier ech eng Plaz hunn. Da klammen ech an de Bus, jo.
(Bobby_24J_MN_Q43)

Wéi an der Stad, wann... ech weess nék, wann ech muss vum Lampertsbierg iergendswou anneschters higoen, kucken ech, fir de Bus ze huelen, well wa mer den Auto huelen, ech weess net, iergendeen Auto, deen do steet, et muss een eng Parkplaz sichen, a Parking bezuelen, herno muss ee seng Sue rëm zrécklafe fir de Parking zréckzekréien an dat ganzt Geschir do. Dat ass… An der Stad geet et, soen ech.
(Greg_28J_MN_Q17)

Es sei denn, wenn ich jetzt eine Baustelle habe - habe ich auch - eine die jetzt hier mitten in der Stadt liegt, also dann fahre ich auch schon mal mit dem Bus dahin. Weil da ist auch, wie gesagt am Bahnhof da, schlecht Parkmöglichkeiten, da fährt man schon fast besser mit dem Bus.
(Tilly_30J_AF_Q32)

2.2.3 Problem Parkplatz bei Auto und ÖPNV

Das Parkplatzproblem ist, wie erwähnt für viele ein ausreichender Grund, die Stadt Luxemburg mit dem Auto zu meiden. Eine detailliertere Aufschlüsselung des Themas zeigt, dass es von

drei großen Unterthemen beherrscht wird: 1) Parkplatzkosten, 2) Zeitverlust durch Parkplatzsuche und 3) mangelndes Park&Ride-Angebot.

Parkplatzproblem als Hindernis beim Autofahren

Für einige Befragte sind die Parkplatzkosten in der Stadt ein großer Nachteil des Autos und ausschlaggebend dafür, dass sie spezifisch für die Fahrten in die Stadt und in derselben den ÖPNV benutzen:

> *Ech géif soen am Privaten, ech géng soen awer zu 95% mam Auto. Ech huelen just de Bus fir op d'Aarbecht, fir an den Zentrum vun der Stad ze kommen well fir een Dag do ze parken dat ass einfach..., dat huet kee Wäert well et ass déck deier, dofir vermeiden ech dat.*
> *(Billy_28J_MN_Q1)*

Für andere ist es vor allem die Suche nach dem Parkplatz und der damit verbundene Zeitverlust, der abschreckend ist. So erklärt eine junge Frau den Vorteil des ÖPNV in der Stadt folgendermaßen: *„Et ass ebe just, ech muss keng Parkplaz sichen an et ass einfach méi praktesch." (Lena_23J_MN_Q24).* Auch dieser Jugendliche berichtet, dass bei Unternehmungen in seinem Freundeskreis der ÖPNV in der Stadt u.a. aus diesem Grund bevorzugt wird:

> *Oui, mais, ceux, qu'on est toujours ensemble, on habite plus à [X], vers la gare, vers la ville. C'est tout près. Mais on prend tous le bus et tout, parce qu'on se rencontre tous à la gare et après on fait quelque chose. Donc, si on prend, chacun prend sa voiture, après pour garer et tout… et donc c'est plus facile.*
> *(Nico_16J_TP_Q25)*

In manchen Fällen geben Parkplatzsuche und –kosten gemeinsam den Ausschlag, um nicht mit dem Auto in die Stadt zu fahren:

> *'t fält mer ee Meedchen an, jo, wat an der Stad schafft, wou de Bus hält, eben aus deene Grënn wou ech virdru sot, dass et vill ze vill ëmständlech ass do ee Parking ze sichen an dann déi ganzen Zäit ze bezuelen.*
> *(Kelly_25J_AF_Q24)*

Manche Befragten nehmen jedoch auch einigen Aufwand auf sich, wie ständiges Umparken oder Drehen an der Parkscheibe, um kostenfrei in der Stadt parken zu können.

Parkplatzproblem als Einschränkung der Nutzung des ÖPNV

Die Parkplatzthematik beeinflusst aber nicht nur die Alltagstauglichkeit des Autos im urbanen Kontext. Ausreichender Platz zum Parken spielt auch bei der Alltagstauglichkeit des ÖPNV eine wichtige Rolle. Jene ÖPNV-Nutzer, die eine Teilstrecke mit dem Wagen zurücklegen müssen, bevor sie auf Bus oder Zug umsteigen, sind auf schnell verfügbare und kostenlose Parkmöglichkeiten angewiesen, weil sie anderenfalls keinen Vorteil dieser Mischnutzung mehr erkennen können. Mangelnder Parkplatz bei Bahnhöfen und Park&Rides ist eine wiederkehrende Kritik, die in den Gesprächen geäußert wird:

> *Wat awer wierklech Schäiss ass op gutt Lëtzebuergesch, dat ass mat de Parkingen. Also Dikrech an Ettelbréck, wéi gesot, muss een scho moies eng Stonn méi fréi opstoen, obwuel esouvill Zich wieren wou ee kéint och schéin lo réischt um aacht Auer an de Büro ukommen! Dann ass zu Dikrech näischt méi ze maachen, zu Ettelbréck näischt méi ze maachen, oder du muss eng Véierelstonn bis an d'Däichwise goen, an owes laanscht de Kanal zréck goen, wat jo net onbedingt sou agreabel as. (…) Also mussen si iergendwéi den Effort maachen fir den... nach méi attraktiv ze maachen an och wierklech fir... Well et ass ee frustréiert! Et mengt een et nach gutt. Also moies wann ech ukommen, an ech hu keng Parkplaz, hei da ginn ech sou rosen, da soen ech mer, ech huelen elo gären deen Zuch, dat gefält mer an en plus ass et fir mech praktesch, an nondikass ech kréie keng Parkplaz!*
> *(Mara_23J_MN_Q39/51)*

Da müsste man dann auch von außen gute Verbindungen haben und vor allem gute Parkmöglichkeiten. Beispielsweise oben in Mesenich, da ist ja auch so ein Park&Ride, der ist immer chronisch überfüllt oder in Trier auch, oben in Sirzenich.
(Andy_28J_MN_Q30)

Alors là c'est une question assez, justement une bonne question. Dans la mesure où, il y a, il y a des possibilités de parking qui sont trop réduites, par rapport au nombre de voitures. Donc là, ben ça rejoint une question de tout à l'heure, c'est que je viens tôt le matin pour être sûr d'avoir une place. Pour pouvoir me garer. Et là il y a un temps perdu qui n'est pas négligeable. Parce que je vais me garer tôt, et après je dois attendre le train. Voilà.
(GD3_Tn3_m_28J_MN_Q140)

Diese Aussagen zeigen, dass das Problem des Park&Ride grenzüberschreitend ist, aber auch, dass die Nutzer des ÖPNV bei überfüllten Parkplätzen Unannehmlichkeiten auf sich nehmen müssen, wie früheres Aufstehen, damit sie überhaupt noch einen Parkplatz ergattern.

2.3 Unterschiede bei alltäglichen Benutzungsszenarien

Beim ihrem Vergleich zwischen Auto und ÖPNV erläutern die Teilnehmer der Studie, warum der ÖPNV in vielen Bereichen ihres alltäglichen Lebens hinsichtlich der praktischen Benutzung nicht an das Auto heranreicht und deshalb als Alternative außen vor gelassen wird. Es werden andererseits aber auch einige praktische Vorteile des ÖPNV hervorgestrichen.

2.3.1 Bewältigung der täglichen Pflichtwege

Wie bereits angesprochen, wird der ÖPNV gerne für die täglichen Pflichtwege (sowohl Schule als Arbeit) genutzt, besonders Richtung Luxemburg-Stadt. Diese Fahrten zeichnen sich dadurch aus, dass sie regelmäßig und somit leicht planbar sind. Es zeigt sich, dass der Zeitaufwand bei den täglichen Pflichtwegen anders bewertet wird als bei anderen Fahrten. Auch den Kosten kommen durch die Regelmäßigkeit der Fahrten eine andere Bedeutung zu.[12] Diese und andere Faktoren machen den ÖPNV zu einer attraktiven Alternative für diese Wege:

Also zur Arbeit nutz ich den Zug (...) Neben der Arbeit bewege ich mich eigentlich mit dem Auto meistens fort oder zu Fuß oder mit dem Fahrrad, je nachdem. Im Winter ist halt ein bisschen schlecht mit dem Fahrrad zu fahren und...
(Andy_28J_MN_Q1)

Fir op d'Aarbecht ze fueren, mam öffentlechen Transport. A privat mam Auto oder ze Fouss.
(Greg_28J_MN_Q1)

Mam Zuch ëmmer op d'Aarbecht an anerwäerts mam Auto.
(Lena_23J_MN_Q1)

I: An an denger Fräizäit? Wéi gesäit et dann do aus? Benotz de do och souvill den Zuch oder ass et do awer méi den Auto?
M: Do ass et schonn den Auto. Jo, mä 't ass, et ass och déi Streck hei, well ech lo an der Stad schaffen. Wann ech awer lo géif iergendwou anescht schaffen, da misst ech wahrscheinlech och den Auto huelen.
(Milly_25J_MN_Q17)

Ma, ech sinn den [Numm], ech hunn 19 Joer an de Bus deen huelen ech u sech just fir de Schoulwee dohinner an zréck. A soss Fräizäit, och ëmmer den Auto.
(GD2_Q8)

[12] Siehe hierzu Kapitel 4.

2.3.2 Erledigung praktischer Alltagsgeschäfte

Ein oft angesprochenes Thema ist der Umstand, dass der ÖPNV sich nicht oder nur sehr schlecht dazu eignet, alltägliche Dinge zu tun, wie z.B. einzukaufen, sich mit Taschen oder Ähnlichem beladen fortzubewegen, bzw. familiären Verpflichtungen nachzukommen. Als schwierig wird ebenfalls die Kombinierung verschiedener Aktivitäten gesehen, wenn man sich mit dem ÖPNV fortbewegt:

Anescht kënnt et awer och vir, wann ech mam Auto schaffe fueren, dass ech no der Aarbecht da méi grouss Kommissioune maache ginn. Dann huelen ech natierlech och den Auto mat.
(Smilla_28J_MN_Q3)

Ech kommen zwar mam Auto. Et kënnt drop un, wann ech nach mat anere Saache kombinéieren, z.B. akafe goen oder esou. Et ass eben net grad esou praktesch mat Saache rondrëm ze lafen déi ganzen Zäit.
(GD4_Tn1_m_21J_MN_Q272)

Also gut, für Einkäufe klar da brauch man das Auto. Und das würde ich auch nach wie vor nicht mit öffentlichem Nahverkehr erledigen wollen.
(Tilly_30J_AF_Q54)

Jo bei mir mam Auto: 't kënnt ee séier virun, also et ass een extrem flexibel. En ass ganz wichteg wann ee vill Gepäck huet oder wann ee muss akafe goen, esou Saachen wéi Waasser akafe goen oder esou Saachen. Dat ass onméiglech wann een dat muss anescht maachen.
(GD4_Tn8_w_20J_MN_Q251)

Jo mä mam Auto kann een och méi Saachen mathuelen, wann een lo no der Schoul misst an d'Belle Etoile goen, do akafe goen, dann op de Bus waarden, heem goen an all déi Tuten matschleefen oder sou. Mam Auto geet een an d'Belle Etoile, alles an den Auto, virun d'Dier, alles ausgepaakt.
(GD2_Q229)

Nach Ansicht vieler Befragter lassen sich familiäre oder auch andere Verpflichtungen, wie z.B. Kinder irgendwohin bringen oder abholen, schlecht mit dem ÖPNV vereinbaren:

Ceux qui viennent en voiture, je pense que, enfin pour moi, en tout cas, c'est des habitudes qu'ils ont prises, voilà, ou ils ont des choses à faire après, donc ils veulent s'arrêter à certains endroits ou ils ont tout un planning ou des enfants à aller récupérer, je ne sais pas où … sinon c'est vrai qu'en transport en commun, c'est pas forcément toujours évident.
(Edna_23J_MN_Q35)

Auch überzeugte Benutzer und Befürworter des ÖPNV sehen im Zusammenhang mit der Erledigung und Organisation dieser alltäglichen Dingen einen Vorteil im Auto:

Aller faire les courses en bus pour une famille de quatre, non, on n'imagine pas faire ça. On le fait quand on n'a pas le choix, parce que, il y a des gens qui n'ont pas le choix de faire, mais c'est un vrai calvaire quoi. Il faut le faire trois fois par semaine, il faut qu'il y ait de la place dans le bus, il faut espérer ne pas être debout avec ses cinq sacs. Il y a des gens qui le font. Mais c'est triste à voir. Ça bousille la santé, et c'est pas bien de voir. Oui, pour ce genre de choses, la voiture c'est idéal. Et puis pour les déplacements où un transport en commun n'est pas disponible du tout, ah oui, c'est nécessaire. Quand il y a des enfants qui ont des activités périscolaires, oui. On peut difficilement faire autrement. À moins que vraiment l'activité scolaire soit sur la ligne de bus. Ce qui est pas évident.
(Norma_30J_TP_Q19)

Voilà, j'ai pas d'autre contrainte qui m'oblige à prendre la voiture. Non. Ou alors, mais c'est vraiment accessoire, une fois la semaine, quand j'ai prévu de faire une course, en sortant de

la gare le soir. Bon ben là, je suis bien content d'avoir la voiture effectivement pour aller au magasin.
(GD3_Tn3_m_28J_MN_Q6)

2.3.3 Sport und andere Freizeitaktivitäten

Auch bei Sportaktivitäten neben der Schule oder der Arbeit bevorzugen jene, die die Möglichkeit dazu haben, das Auto, unter anderem, weil schwere Sporttaschen oder Spielgeräte mittransportiert werden müssen, aber auch weil manche Sport- und Freizeiteinrichtungen über unzureichende ÖPNV-Anbindungen verfügen. Weniger flexible Fahrzeiten ab bestimmten Zeiten am Abend erschweren die Benutzung des ÖPNV für diese Aktivitäten, die bevorzugt dann stattfinden, zusätzlich:

Owes fir op den Training muss ech den Auto huelen, do hunn ech keen anere Choix.
(GD4_Tn5_w_22J_AF_Q267)

Ech ka mer lo net virstelle mam Bus op den Training ze fueren. Oder mam Bus an de Cactus ze fueren, akafen. Dat kann ech mer net virstellen.
(Kelly_25J_AF_Q36)

Wann ech kucken, déi wou ech ëmmer zesumme sinn, déi hu meeschtens den Auto, well se direkt no der Schoul dann nach iergendwou ginn. Fitnessstudio oder sou. Da kënnen se ëmmer alles dobäi… Oder Sport, wéi de Fussball. Dat ass jo oft no der Schoul, gees de eppes iessen, an da gees de op den Training. E bësse léieren dono, an da fiert een.
(Tim_17J_TP_Q22)

Also, am meeschten huelen ech natierlech mäin Auto fir op wichteg Plazen ze fueren wi z.B. den Dëschtennistraining oder op den INS fir Danzen, an am grousse ganzen ebe wéinst Sportaktivitéiten di owes eben oflafen, wou net grad de Bus ëmmer mat Zäit kënnt oder mat deenen Zäiten wou den Training ufänkt.
(Luca_20J_AF_Q2)

Die tägliche Benutzung des ÖPNV, um zum Arbeitsplatz seines Ferienjobs zu gelangen bedeutet für einen befragten Studenten z.B. ein Nachteil hinsichtlich seiner sportlichen Aktivität am Abend, weil er stets einen Umweg fahren muss:

Hätt ech den Auto, géif ech meng Tennissaachen ebe sou an den Auto setzen, an da kéint ech vun der Schaff direkt op den Tennis fueren. Anescht muss ech lo heemfueren, an da mam Auto op den Tennis.
(Ingo_19J_MN_Q18)

Vor allem bei etwas spezifischeren oder aufwändigeren Freizeitaktivitäten wird der ÖPNV als Alternative uninteressant:

L: Also, ech brauch mäin Auto, well ech einfach... Ech sinn elo net ofhängeg vu mengem Auto, also wann ech en elo eemol zwee Deeg net hätt, dat wär net schlëmm. Mä et ass einfach, ech sinn nämlech zimlech vill mat mengen Hënn aktiv, a fir dee Sport, wou ech maache, brauch ech den Auto. Och mat zwee Hënn mam Bus ze fueren, dat ass net grad dat Gielt vum Ee.
I: Däerf een iwwerhaapt Hënn mat an de Bus huelen?
L: Jo si sinn elo well fir näischt esouguer.
(Lena_23J_MN_Q20)

Die Berichte von jüngeren Befragten, die auf den ÖPNV angewiesen sind, um ihre sportlichen Aktivitäten auszuüben, zeigen die Grenzen des ÖPNV in diesem Zusammenhang. So schildert ein Schüler seinen Weg zum Training folgendermaßen:

Ech hunn eng Sportaart, do hunn ech eng Valise ëmmer dobäi vun ee Meter 50 laang fir den Eishockey. Do muss ech dann zweemol de Bus huelen, dann hunn ech eng ganz Valise dobäi,

an déi breet duerch de Bus geet net. Da kriss de domm Remarquen, dann, vu blöd Fransouse : „Jo, huel et op de Schouss." Hunn ech gesot : „Jo, ech setzen se dohinner an da leeën ech dir se emol op de Schouss, vu 40 kg eng Valise." Da komme se mat domme Remarquen. An et ass wierklech oft Stress.
(GD1_Q61)

2.3.4 Freizeitaktivitäten am Abend und an Wochenenden

Viele Gesprächspartner geben an, dass sie wegen eines für sie unzufriedenstellenden Angebotes am Abend und an den Wochenenden den ÖPNV nicht als Alternative für Unternehmungen in Betracht ziehen. Eine mehrmals geäußerte, allgemeine Meinung ist, dass niemand bereit sei, seine freie Zeit zu vergeuden, indem er Zeiteinbußen und verminderte Flexibilität in seiner Freizeit in Kauf nimmt:

Et gëtt gesot, dir kënnt da mam Zuch vun hei an do, oder benotzt Öffentlechen Transport, mä 't ass jo schéin a gutt, mä du kanns awer dech net op den Öffentlechen Transport bezéien wann s de, ech weess net, dee ganzen Daag ënnerwee bass. Wann s de dann sou an denger Fräizait ageschränkt bass… Ech mengen dat mëcht jo awer och keen.
(Sammy_23J_AF_Q25)

<u>Mit dem ÖPNV oft begrenzte Möglichkeiten in der Freizeit</u>

Häufig wird vom Problem geredet, dass an vielen Orten nur begrenzte Möglichkeiten bestehen, abends mit dem ÖPNV noch irgendwohin zu fahren und zurückzukehren, sei es, um ins Kino zu gehen oder um mit Freunden auszugehen. Deshalb wird das Auto oft bevorzugt. Es zeigt sich jedoch, dass in diesem Bereich auch einige Befragte nicht wirklich über ihre Möglichkeiten mit dem ÖPNV informiert sind:[13]

Bon ech ginn och vill gären zing Auer owes an de Kino, a fir dann um 12 Auer nach just dee leschten Bus ze kréien dat ass och ëmmer eng ganz knaps Affaire, an dunn hu mir einfach och als Kollegen ugefaangen den Auto ze huelen, a mir fuere mam Auto.
(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q134)

Mä 't ass och méi, also éierlech gesot, méi praktesch wann een elo mol owes rausgeet, well wann ee wëll op Féitz goen, do gëtt et kee Bus oder sou méi deen dohinner fiert an Zuch bis op Esch an dann Esch Bus. Dann op eemol um zwou Auer wann ee wëll heemgoen an da sëtzt een domm do: „Jo wi kommen ech elo heem?"
(Luca_20J_AF_Q13)

Mä et ass eben just de Weekend. Muss jo net an der Woch, an der Woch geet jo kee bis dräi Auer raus. Normalerweis, bon normalerweis. Mä z.B. mir zu Beetebuerg, mir si jo awer zimlech grouss, also et wunnen awer vill Leit bei eis an et sinn awer ëmmer vill Jugendlech wou rausginn de Weekend, an et ass awer ni, wéi soll ech soen, et ass ni e Bus no Véirel op 11, ass kee Bus méi, an dann ebe just Zuch um 10 fir 12. An et ass elo net esou evident eben. Also et ass awer zimlech grouss. Wa mir elo esou e klengt Kaff wiren géif ech et verstoen, mä et sinn awer zimlech vill Leit bei eis.
(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q397)

A menger Fräizäit do huelen ech och meeschtens den Auto well owes spéit fiert kee Bus.
(GD4_Tn5_w_22J_AF_Q242)

Ech si fréier vill mam Zuch an d'Stad gefuer, mä fir owes heemzekommen ass e bësse schwiereg hei zu Lëtzebuerg. Et gëtt ee Bus, mä do misst ech herno nach 20 Minutten zu Fouss trëppelen.
(GD7_Q20)

[13] Auf dieses Problem der Informationsdiffusion wird im Kapitel 7 näher eingegangen.

Auch Vielbenutzer des ÖPNV, die in ihrer Freizeit oft auf den ÖPNV zurückgreifen, räumen Schwierigkeiten und Benachteiligungen ein, wenn sie abends mit demselben unterwegs sind:

> *Owes, do ass et bal ëmmer den Auto, vu que datt den öffentlechen Transport do zimlech onpraktech awer ass wann et méi, wa mer méi wäit fort ginn. Well do wësse mer net, wéi laang mer rausginn, an, fir do rëm zréck op, soen ech op d'Gare an d'Stad ze kommen, ass dann awer zimlech ëmständlech. Well d'Busser do net méi fueren op d'Gare, datt mer do bal ëmmer den Auto huelen.*
> *(Dario_29J_TP_Q37)*

> *Bon, et ass ëmmer d'Zäit, wéi laang den Owend gëtt, ass scho wichteg, well, ab enger gewëssen Zäit hunn ech da keen Transport méi, an heinsdo, wann ech net direkt ee fonnt hunn, dee mech op ee Punkt féiert, da muss ech soen: „Ok, ech muss lo goen."*
> *(Dennis_25J_TP_Q45)*

<u>Vor- und Nachteile der spätabendlichen und nächtlichen Angebote</u>

Allerdings werden auch die praktischen Aspekte einiger gut funktionierender ÖPNV-Angebote gelobt. In diesem Kontext werden zwei Arten von ÖPNV-Spätangeboten thematisiert. Zum einen sind dies die fahrplangebundenen Angebote, wie Buslinien, die aus den verschiedenen Gemeinden in Richtung Stadt fahren, oder spezifische Linien, die zu bestimmten Veranstaltungen bis spät in die Nacht fahren, wie beispielsweise die verschiedenen Late Night Busse oder der City Night Bus. Zum Anderen wird der „Night Rider" genannt. Beide Angebote werden von den Befragten positiv bewertet:

> *Wat zwar punkto Night Rider an och mam Late Night Bus wierklech eng fei Saach ass an dat hunn ech och an der Stad schonn öfters benotzt.*
> *(Jerry_28J_AF_Q48)*

> *Ech géif awer soen, dass et gutt wier, och grad weekends, fir heem, also wann ee rausgeet, also och tiptop. Do kréien ech bis halwer véier e Bus eben.*
> *(Ingo_19J_MN_Q5)*

Manche Befragten würden gerne das ÖPNV-Spätangebot eines Late Night Busses in Anspruch nehmen, aber in ihrer Gegend gibt es (noch) keines und die regulären Busse fahren ihrer Ansicht nach nicht spät genug:

> *Jo bei mir ass et zemools weekends, ech kréie kee Late Night Bus oder sou fir heem an ech hunn awer och net wëlles fir de letzte Bus um véierel vir zwielef ze huelen, fir dann um zwielef Auer doheem ze sinn.*
> *(GD2_Q13)*

> *Wann ech jo hei eppes ënnerhuelen dann ass et jo <u>owes</u> wou ech gären an d'Stad fueren oder ech weess nët, an wann ech do net heemkommen… Jo, ech weess et net. Also si hu jo déi Night Rideren, mä dat sinn dann verschidde Gemengen déi dat maachen a fir déi ass et da gratis. Fir aner Gemengen, déi bidden dat nët un. Jo ech weess et net firwat dat esou schwéier ass, hei eppes fir d'Jugend oder och fir déi méi al Leit owes eppes ze machen, ech verstinn nët firwat, well d'Leit benotzen et. Also ech gesinn dat jo.*
> *(Sandra_22J_MN_Q38)*

Die beiden genannten Angebote unterscheiden sich je nach Situation. So ermöglichen die Buslinien, die zu festen Zeiten fahren, jederzeit eine spontane Nutzung für eine bestimmte Strecke, jedoch sind diese Angebote meist nur stadtzentriert oder für bestimmte Veranstaltungen organisiert und nicht in allen Gemeinden verfügbar. Wenn ein Angebot vorhanden ist, fahren die Busse aber oft bis spät in die Nacht hinein.

Beim Night Rider können die Jugendlichen selbst bestimmen, wann und wo sie abgeholt bzw. abgesetzt werden wollen. Jedoch setzt die Nutzung des Night Riders eine längere Planung voraus, da man den Bus im Voraus bestellen muss. Die Strecke kann dann jedoch individuell

bestimmt werden, einzig der genaue Zeitrahmen ist nicht bestimmbar. Außerdem werden die Jugendlichen vor der Tür abgeholt und direkt an ihrem Zielort abgesetzt und er fährt die ganze Nacht hindurch:

Ech fannen dat awer flott. Well eben deen bréngt dech och virun d'Dier, also e kënnt dech virun d'Dier sichen an e bréngt dech rëm eng Kéier zréck, et ass wéi wann d'Elteren ee giffe siche kommen.
(GD6_Tn4_w_18J_MN_Q262)

Well wann s de mat Zäit bestells kriss d'ëmmer een a si komme wierklech ëmmer spéit, owes, an an der Nuecht. Dat fannen ech ok.
(GD5_Tn1_w_17J_TP_Q188)

Die notwendige Planung beim Night Rider bringt mit sich, dass man nicht mehr so flexibel ist, was spontane Unternehmungen betrifft:

't ass jo net dass een lo schonn e Mount am Viraus seet, hei dann an dann ginn ech do an dohinner. 't ass jo awer meeschtens wou et dorobber rausleeft... dann ass ebe freides, weekends, gesäit een sech als éischt mol ënner de Kollegen an et freet een: „A wat mae mer haut, wat leeft de Weekend lo sou hei." An dann : „Oh wëssen net esou richteg. Do an do, do leeft eng." An da geet een dohinner, an dann ass et schonn ze spéit fir de Night Rider ze froen, ze bestellen, dofir. Dat ass, et muss een, Night Rider ass schonn eng gutt Saach, mä et ass ebe vill, vill ze wéineg flexibel. 't misst ee schonn dofir fest Late Night Busser hunn, wierklech fest, wéi hien seet, ebe wann eppes méi sou ass dann, `t ass wierklech sou... jo.
(GD1_Q29)

Der große Vorteil des ÖPNV beim Ausgehen abends ist nach Ansicht vieler Befragter, dass man Alkohol trinken kann und doch sicher nach Hause kommt. Dies ist einer der Gründe, warum viele ihn benutzen. In diesem Zusammenhang wird von einigen Jugendlichen selbstverständlich vorausgesetzt, dass wegen des vorprogrammierten Alkoholkonsums Late Night Busse zur Verfügung stehen sollten:

Vu que dass d'Promillgrenz op 0,5 gesat ginn ass, kann een och eemol eppes drénken, wann een da mam öffentlechen Transport fiert.
(Jerry_28J_AF_Q16)

Wann ech owes erausginn, versichen ech och esou vill wéi méiglech den öffentlechen Transport ze huelen. Vu que dass ech awer och drénken an net iergendwann eng Kéier wëll mat Alkohol um Steier fueren.
(GD4_Tn3_m_23J_MN_Q267)

Et ass awer nach eng gutt Alternativ, wa kee gäre wëll fueren an all Mënsch wëll drénken, do ass wierklech eng gutt Iddi.
(GD2_Q306)

Ech wollt nach eppes soen géint, fir Late Night Busser oder sou. Well ech hunn elo, déi lescht Zäit sinn esou Baler gewiescht, sou 15 Euro, kanns de souvill drénken wéi s du wëlls. An, jo, déi meescht ginn net dohinner well se musse mam Auto fueren, an op sou Baler komme keng Busser. An op Baler, wou ganz normal Baler, wou een näischt souvill ze drénken kritt , da kommen da Busser. Keng Ahnung. Dat ass och bësse blöd gewiescht, wou... Ech hu mer du geduecht: „D'Busser kommen nëmmen op Baler wou net richteg gedronk gëtt."
(GD1_Q27)

In verschiedenen Gesprächen klingen jedoch auch negative Erfahrungen mit dem Night Rider an. So wird berichtet, dass reservierte Fahrten vergessen wurden oder der Bus sich nicht an die abgemachten Zeiten hielt:

L: Do ass e wierklech net komm, an do stoung een e bësse blöd do. Do ass meng Mamm mech alt rëm siche komm.
I: Ah jo, ok dat heescht deen huet wierklech... dir hutt do een ugeruff?
L: Jo, dee sot, deen hätt dat falsch opgeschriwwen. Jo, mär stoungen awer blöd do.
(Leticia_18J_MN_Q23)

Mir haten eng Auerzäit ausgemaach, d'Plaz och. Sou! An du war en ze fréi do a wou mir dann ukomm sinn, ass en einfach gefuer gewiescht. Also en huet guer net méi gewaart. Dunn ass e bei deen nächste gefuer.
(GD2_Q302)

Der Wunsch nach einem Ausbau des Angebotes wird mehrmals geäußert. Besonders der Night Rider ist laut Aussagen der Befragten oft schon lange im Voraus ausgebucht wegen der hohen Nachfrage:

Night Rider jo genau. Ech hunn do eng Kaart maache gelooss vun der [x] Gemeng, 25€ d'Joer. An wann een do urifft - „Jo mir sinn iwwerlueden, mir kënnen iech net siche kommen."
(Luca_20J_AF_Q45)

Synthese zum Themenbereich „Alltagstauglichkeit“

Das Auto gilt allgemein als alltagstauglicher

Das Auto wird im Alltag als praktischer eingestuft als der ÖPNV. Für viele ist das Auto notwendig und „gehört zum Leben dazu“. Als praktischer Aspekt des Autos wird besonders hervorgehoben, dass es seinem Benutzer Freiheit, Flexibilität und Unabhängigkeit in seiner Mobilität ermöglicht. Allerdings verliert es für die Wege Richtung Luxemburg-Stadt sowie in der Stadt selbst an Alltagstauglichkeit bedingt durch die erschwerten Verkehrsbedingungen und das mangelnde sowie kostenpflichtige Parkplatzangebot.

Der ÖPNV gilt unter bestimmten Bedingungen als alltagstauglich

Der ÖPNV wird von jenen jungen Menschen, die die Wahl zwischen Auto und ÖPNV haben eher als zweite Wahl angesehen, die nur unter bestimmten Bedingungen in Betracht gezogen wird. Die Gründe, wieso der ÖPNV als zweite Wahl gilt, sind vielschichtig. So wird die Fortbewegung mit dem ÖPNV im Alltag oft mit mangelnder Flexibilität verbunden. Die notwendige Planung bei der Benutzung, sowie der Umstand, zu Fuß bis zu einer Haltestelle gehen zu müssen, stellt für viele eine Einschränkung der Alltagstauglichkeit des ÖPNV dar. Die den ÖPNV betreffenden Verbesserungswünsche gehen in die Richtung eines einfachen, flexiblen und schnellen Angebots, das sich in seiner Nutzung weniger stark vom Auto unterscheidet als dies zurzeit der Fall ist.

Bedingungen, unter denen der ÖPNV jedoch als Alternative gilt, sind in erster Linie Pflichtwege zur Arbeit oder Schule, aber auch vereinzelt Freizeitwege insbesondere Richtung Stadt oder in sonstige Gebiete, die gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind. Auch in Ausnahmesituationen, wie bei schlechten Wetterverhältnissen oder beim Besuch eines großen Events gilt das Angebot des ÖPNV als praktisch. Damit der ÖPNV für diese Wege eine Alternative darstellt, ist jedoch eine gute Verbindung vom Wohnort zum Zielort Voraussetzung.

Die Bewertung des ÖPNV-Netzes unterscheidet sich je nach Wohnregion der Befragten: Das Angebot in der Stadt Luxemburg und Umgebung wird meist als gut bewertet. Auch Bewohner aus anderen Ballungsgebieten zeigen sich eher zufrieden mit ihren Möglichkeiten. Allerdings beschweren sich andere, dass ihre Region oder ihr Ballungsgebiet über kein gutes ÖPNV-Angebot verfügt, und nicht so gut wie andere Teile des Landes ans ÖPNV-Netz angeschlossen ist. Diese Unterschiede werden von einigen Betroffenen mit Argwohn gesehen, andere zeigen Verständnis dafür.

Die Stadt Luxemburg nimmt eine spezifische Stellung ein, sowohl was die Fortbewegung innerhalb der Stadt selbst als auch die Fahrt dorthin betrifft. Die Benutzung des ÖPNV für die Strecke in die Stadt stellt für viele Befragte eine Ausnahme von ihren Gewohnheiten dar. Es ist quasi die einzige Strecke, für die sie den ÖPNV tatsächlich benutzen oder zumindest in Erwägung ziehen. Einer der meistgenannten Gründe, warum die Stadt mit dem Auto vermieden wird, ist die Parkplatzthematik; einerseits wegen der Kosten, andererseits wegen des manchmal damit verbundenen Aufwands. Das Parkplatzproblem beeinflusst aber nicht nur ausschließlich das Autofahren, sondern kann auch einen negativen Einfluss auf die Benutzung des ÖPNV ausüben. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn keine ausreichenden Parkplätze bei Haltestellen und Bahnhöfen zur Verfügung stehen und ÖPNV-Benutzer, die einen Teil ihrer Strecke mit dem Auto zurücklegen dort mit einem Parkplatzmangel konfrontiert sind.

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse bestimmen die Alltagstauglichkeit

Die Teilnehmer weisen auf wichtige Unterschiede zwischen ÖPNV und Auto bei alltäglichen Benutzungsszenarien hin. Während der ÖPNV für die Pflichtwege eine interessante Alternative

darstellen kann, wird er für Freizeitwege nicht so gerne benutzt. Für Pflichtwege ist der ÖPNV vor allem dann interessant, wenn keine zusätzlichen Verpflichtungen mit dem Arbeits- oder Schulweg kombiniert werden müssen. Vor allem bei der Erledigung oder Kombinierung alltäglicher Dinge wie Einkaufen gehen oder Kinder bringen und abholen wird das Auto sehr eindeutig bevorzugt und der ÖPNV als viel zu unflexibel gesehen. Dies bestätigen auch überzeugte Benutzer des ÖPNV. Auch für sportliche Aktivitäten wird der ÖPNV nicht gerne benutzt. Einerseits wegen des als zu unflexibel erachteten Angebots am Abend und andererseits weil es angenehmer ist, Sporttaschen und Spielgeräte im Auto zu transportieren, besonders bei etwas aufwändigeren Sportarten. Jüngere Befragte, die noch auf den ÖPNV angewiesen sind, verweisen auf die Grenzen dieses Transportmittels beim Ausüben einer Sportart hin.

Zeitverluste in der Freizeit werden besonders negativ empfunden, deshalb geben viele Teilnehmer der Studie an, dass der ÖPNV für sie in diesem Kontext keine akzeptable Alternative darstellt. Ein Mangel an Angeboten am Wochenende und am späten Abend wird kritisiert. Bestehende Late Night-Angebote werden positiv bewertet und ein Ausbau erwünscht, unter anderem auch weil verschiedene Nachteile des ÖPNV (mangelnde Flexibilität, Zeitverlust u.s.w.) spät abends in den Hintergrund rücken, und Vorteile wie die Möglichkeit des Alkoholkonsums an Bedeutung gewinnen.

Fazit

Obwohl das Auto allgemein als alltagstauglicher gilt, gelingt es dem ÖPNV unter bestimmten Bedingungen eine interessante Alternative zum Auto darzustellen. Der ÖPNV profiliert sich also vor allem als Transportmittel für bestimmte Fälle. Während Pflichtwege und Fortbewegungen im urbanen Milieu eher zu diesen Fällen gehören, bleiben der Freizeitbereich und ländlichere Strecken davon noch eher ausgenommen, mit Ausnahme von Late Night-Angeboten und von Spezialangeboten bei Konzerten oder sonstigen Veranstaltungen.

Die Alltagstauglichkeit des ÖPNV wird davon bestimmt, inwiefern das Angebot mit den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der jungen Menschen vereinbar ist. Besonders für solche mit hohen Mobilitätsansprüchen rückt der ÖPNV schnell in den Hintergrund. Die Gespräche vermitteln das Bild, dass besonders die aktiveren, spontaneren und stärker verpflichteten jungen Menschen ihren Alltag nicht zufriedenstellend mit dem ÖPNV bewerkstelligen können. Er wird beschrieben als Alternative für rigidere, vorhersehbarere und somit einfach planbare Mobilitätsmuster.

3 Zeit als bestimmendes Thema bei der Mobilität

„De Nodeel mam Bus ass ganz kloer: ech verléieren Zäit.
Et huet awer och de Virdeel: ech brauch keng Parkplaz ze sichen."

(Smilla)

„Zeit" ist das herausragende Thema in den Interviews und Gruppendiskussionen dieser Studie. Über keinen anderen Aspekt wurde soviel geredet. Bei vielen Befragten ist die Zeitrechnung der ausschlaggebende Punkt in ihren Überlegungen zur Wahl eines Fortbewegungsmittels. Dieses Kapitel beschäftigt sich insbesondere mit der Thematik Zeitgewinn/Zeitverlust, den zeitbeeinflussenden Faktoren beim Auto, den zeitbeeinflussenden Faktoren beim ÖPNV, sowie dem subjektiven Erleben der verbrachten Zeit im Auto und ÖPNV.

In einem ersten Unterkapitel wird der Zeitaufwand beim ÖPNV und beim Auto miteinander verglichen. Der ÖPNV stellt meist die zeitintensivere Alternative dar, welche nur unter bestimmten Bedingungen zeitlich ebenbürtig zum Auto ist. Wie diese Auffassung zustande kommt, wird näher beleuchtet. In den beiden nächsten Unterkapiteln werden die zeitbeeinflussenden Faktoren beim Auto und beim ÖPNV herausgearbeitet. Anschließend wird das subjektive Erleben und die Sinngebung der Zeit im Auto und im ÖPNV als beeinflussende Faktoren analysiert.

3.1 Zeitgewinn und Zeitverlust bei ÖPNV und Auto

Die Zeitrechnung ist ein äußerst wichtiges Argument bei der Wahl des Transportmittels. Hierbei lassen sich allerdings wieder Unterschiede zwischen Freizeit- und Pflichtwegen ausmachen. Von den Befragten dieser Studie benutzen nur wenige den ÖPNV für Freizeitaktivitäten, mit Ausnahme von zwei Teilnehmern, die sich freiwillig ausschließlich mit dem ÖPNV fortbewegen, sowie jenen Jugendlichen, die noch keinen Führerschein haben. Eine Ausnahme stellen Freizeitfahrten nach Luxemburg-Stadt dar, für die der ÖPNV in bestimmten Situationen gerne benutzt wird. Auch die Late Night-Angebote werden von jungen Menschen gerne in Anspruch genommen, unter anderem, weil dort der Zeitfaktor in den Hintergrund rückt, und andere Aspekte, wie möglicher Alkoholkonsum an Bedeutung gewinnen.

Bei den Pflichtwegen kommt dem Zeitfaktor eine individuell unterschiedliche Bedeutung zu: ÖPNV-Benutzer nehmen einen je nach Person unterschiedlich definierten akzeptablen Zeitverlust für Pflichtwege in Kauf. Zeitverluste werden vor allem dann akzeptiert, wenn andere Faktoren wie Kostenrechnungen, Parkplatzprobleme, Stressbewältigung im Verkehr u.ä. eine wichtigere Rolle spielen.

Bis auf wenige Ausnahmefälle wird insgesamt der PKW von den allermeisten Befragten als das schnellere Fortbewegungsmittel angesehen:

I: Mä wat verbënns de dann sou mam Auto ?
L: Dass ee schnell kann do sinn wou ee wëll, an déi Zäit wou ee wëll.
(Leticia_18J_MN_Q25)

Vun der Zäit hier eben, dass ech beim Auto manner Zäit muss aplangen wéi beim öffentlechen Transport, ausser lo wann ech eng Streck huele wou moies megavill Stau ass, dann ass et natierlech besser fir de Bus ze huelen well dee mat der Busspuer awer besser weiderkënnt wéi lo d'Autoen.
(GD5_Tn3_w_18J_MN_Q48)

Der ÖPNV ist aber nicht immer die langsamere Alternative und stellt in bestimmten Fällen durchaus eine zeitlich interessante Alternative zum Autofahren dar. Dies ist vor allem der Fall, wenn:

- Wohnort und Zielort per ÖPNV-Netz gut miteinander verbunden sind.
- Die Verkehrsbedingungen auf der zurückzulegenden Strecke so zeitintensiv geworden sind, dass der ÖPNV überhaupt erst ins Blickfeld der Betroffenen rückt.
- Der ÖPNV so effektiv organisiert ist, dass er trotz mittelmäßiger Anbindung keinen Zeitverlust verursacht.

3.1.1 Der ÖPNV als zeitintensivere Alternative bei Freizeitwegen

Der ÖPNV wird von den Teilnehmern der Studie, was den Zeitaspekt angeht, besonders für die Freizeitwege als wenig attraktiv bewertet. Hier wird das Auto klar bevorzugt. Fahrten mit dem Bus oder Zug werden oft als eine Summierung von Nachteilen dargestellt, die man durch die Benutzung des Autos vermeiden kann:

> *Also ech gleewen schonn, dass et nëmmen fir d'Aarbecht ass. Fir d'Fräizäit, vu que dass awer meeschtens, et muss ee mam öffentlechen Transport an d'Stad fueren an dann do ëmklammen an dann zréck rëm op eng aner Plaz fueren, dass een do awer scho meeschtendeels awer schonn den Auto hëlt, well ët dann einfach méi schnell geet an et méi praktesch ass. Och wann ee wëll gären heemgoen, dann huet een den Auto do stoen an da muss een sech net op den öffentlechen Transport verloossen. Zum Beispill den Zéissenger Bus, dee fält heinsdo einfach aus an da steet een eng hallëf Stonn do ze waarden an e soll all Véierelstonn kommen.*
> *(Lena_23J_MN_Q11)*

> *Well et eben ëmmer esou ëmständlech war wann ech z.B. wollt an de Kino fueren, dann hunn ech missen op de Pescatore zu Fouss goen; dann hunn ech missen vun do, dann hunn ech missen genau zur Zäit kommen, fir genau den richtegen 18 oder 16er ze kréien, fir da genau zur Zäit am Kino ze sinn an net mussen eng hallef Stonn ze waarden bis dass de Film ugeet oder dass en ebe schonn amgaangen ass. Dat war awer en bësse esou, a soss hunn ech mer geduecht: „Ok eng Véierelstonn virdrun, kee Beruffsverkéier, du kanns fueren."*
> *(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q290)*

Auch bei regelmäßigen Sportaktivitäten stellt der ÖPNV in vielen Fällen keine zeitlich interessante Alternative zum Auto dar. Dies kann bei Jugendlichen, die keinen Führerschein haben, dazu führen, dass ihre Möglichkeiten merklich eingeschränkt werden:

> *Ech hat ëmmer Training zu Stroossen. Vu Péiteng op Stroossen ass keen direkte Relais. Dann hunn ech misse fir d'éischt an d'Stad op d'Gare goen, an dann do hunn ech misse waarde fir ee Bus ze kréien. Wann een da muss um halwer fënnef fortfueren, fir um siwen Auer do ze sinn, well et anescht ze spéit giff ginn, da gesinn ech net an firwat ech soll den öffentlechen Transport benotzen. Do verléieren ech am Dag, dat si bal véier Stonnen. Dat ass zevill.*
> *(GD7_53)*

Die Benutzung der Late Night-Angebote in der Freizeit stellen Ausnahmen dar, in der Hinsicht, dass die zeitlichen Nachteile an Bedeutung verlieren, da andere Faktoren, wie die Möglichkeit Alkohol zu trinken oder keinen Parkplatz in der Stadt bezahlen zu müssen, überwiegen. Auch die Fahrt in die Stadt Luxemburg stellt eine Ausnahme dar, da hier schwierige Verhältnisse für das Autofahren herrschen.

3.1.2 Der ÖPNV als zeitintensivere Alternative bei Pflichtwegen

Für die meisten Teilnehmer der Studie bedeutet die Benutzung des ÖPNV auch bei den Pflichtwegen eine schlechtere Zeitbilanz. Im Unterschied zu den Freizeitwegen wird der mit dem ÖPNV verbundene Zeitverlust hier jedoch eher in Kauf genommen, weil andere Faktoren wie beispielsweise die Kostenrechnung oder der tagtägliche Stress im Autoverkehr wichtige Gegenargumente darstellen. Ein wichtiger Unterschied hierbei ist, dass Pflichtwege meistens täglich zurückgelegt werden müssen. Auch dem Parkplatzmangel kommt in diesem Kontext eine andere Gewichtung zu.

I: Wat wier dann de Maximum, wat s de géifs akzeptéieren? Sou d'Differenz, also, wann dat lo méi laang dauert?
B: Ma, wéi gesot, de Maximum, 't hänkt dovun of... während der Woch ass mer dat dann nach déck egal. 't ass méi sou weekends, wann ech eraus ginn, a wann ech an de Kino muss, an dann nach, ech weess dass ech a fënnef Minutten do sinn, an ech muss déck den Tour dréien do dann... Mä lo während der Woch, ech brauch 40 Minutte fir heem, wann ech elo owes de Bus huelen. Mam Auto, do sinn ech vläicht an zéng doheem. Dofir, dat ass schonn eng hallef Stonn, mä 't ass... Während der Woch ass dat mir nach ganz egal. 't ass méi weekends. Do ass et scho méi kriddeleg.
(Bobby_24J_MN_Q9)

De Nodeel mam Bus ass ganz kloer: ech verléieren Zäit. Et huet awer och de Virdeel, ech brauch keng Parkplaz ze sichen bei eis beim Büro, et kascht mech dee Moment och manner Bensin. A wann ech vergiessen, den Auto réckelen ze goen, da kréien ech och nach e Protokoll.
(Smilla_28J_MN_Q6)

Obwohl die Lage bei den Pflichtwegen sich insgesamt also etwas anders darstellt als bei den Freizeitwegen, wird bei einem Teil der befragten berufstätigen jungen Menschen der ÖPNV wegen des als zu hoch erachteten Zeitverlustes trotzdem auch bei Pflichtwegen nicht als Alternative gesehen:

Zur Arbeit ist es hier jetzt ein bisschen das Problem, es ist halt schon sehr aufwändig. Mit dem Zug wäre eine Möglichkeit, aber dann muss man vom Bahnhof dann noch mal mit dem Bus, natürlich immer Anschlussbus dann direkt finden und dann noch hier zur Arbeit würde halt von der Zeit wesentlich länger dauern.
(Tilly_30_AF_Q6)

Es gibt... für mich gibt's einfach keinen Zug hier von Luxemburg nach Trier was meine Strecke ist, die ich fahre. Weil der Zug zu lange brauch. Ich brauch fast eine dreiviertel Stunde bis Luxemburg-Stadt und dann brauch ich noch einmal bestimmt Viertelstunde, 20 Minuten weiter. Plus, wenn ich dann auf dem Rückweg bin Umstiegszeiten, es fährt der Zug nur einmal in der Stunde in der Hauptpendelzeit, nicht anwendbar. Mach ich mir gar keine Gedanken drüber.
(Morris_29J_AF_Q45)

Bei älteren Jugendlichen, die den Führerschein erworben haben, werden zu hohe Zeiteinbußen in vielen Fällen nicht mehr akzeptiert, wie diese beiden Aussagen aus einer Gruppendiskussion mit Studenten belegen:

Ma ech huelen den Auto fir op d'Uni, well ech eben... wann ech muss an de Bus klammen an dann um Aldringer den 11 huelen, dat hëlt mer duebel esou vill Zäit wech, wann net souguer nach méi, wéi wann ech mam Auto kommen well ech eben d'Biergerkräiz ka fueren an dat geet zimlech schnell.
(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q131)

Jo also ech kommen och ëmmer mam Auto, also ech si lo am zweete Joer wou ech studéieren, an am éischte Joer hunn ech alt mol de Bus oder den Zuch geholl, wéi och ëmmer et dann an der Stad opgaangen ass, mä et huet mer einfach ze laang gedauert also ech sinn do och eng Stonn oder annerhallef ënnerwee, a mam Auto eng hallef Stonn. Ok als Student hätt ee jo ..., et géng ee mengen et hätt een Zäit, awer dann trotzdem soen ech mer dann, also… et ass einfach bequem mam Auto ze fueren, an jo dass et hei keng Parkplaze gëtt, hält mech am Fong och net of, also iergendwéi fannen ech ëmmer eng Plaz.
(GD4_Tn5_w_22J_AF_Q286)

Auch jüngere ÖPNV-Fahrer berichten von beobachteten Zeitunterschieden in der Benutzung von Auto und ÖPNV. So erklärt z.B. eine 17-jährige Schülerin:

„Wann ech de Bus huelen, hei huelen, fir heem brauch ech 40 Minutten. Wann ech den Auto ... also wann ee mech siche kënnt: 20 Minutten, eng Véierelstonn."
(GD5_Tn5_w_17J_TP_Q182)

3.1.3 Der ÖPNV als zeitlich ebenbürtige Alternative

Bei einer Minderheit der Befragten der Studie ist die Benutzung des ÖPNV gleich oder sogar weniger zeitaufwändig als mit dem Auto. Dies ist für diese Personen meistens auch einer der Hauptgründe, weswegen sie den ÖPNV für ihre Pflichtwege zur Arbeit oder Schule benutzen. So ist zum Beispiel bei einer jungen Frau aus dem Norden des Landes, die ganz in der Nähe des Bahnhofs Luxemburg arbeitet, der ÖPNV die zeitgünstigere Alternative:

Ech hunn och elo eng Frëndin (...) hatt wunnt zu Kielen mengen ech oder Kielen, Keespelt do an der Géigend. An hatt kritt am Fong ee Bus, mä hatt fiert awer léiwer mam Auto. Bon, dat ass och e bëssen esou eng Perséinlechkeetssaach. Mä...jo... bei him ass et mengen ech, datt de Bus wahrscheinlech deelweis méi laang giff brauchen wéi den Auto. Bei mir ass et ëmgekéiert, datt am Fong geholl den Zuch méi séier ass, dofir, ënner anerem, dofir huelen ech en dann.
(Mara_23J_MN_Q26)

Auch für einen Studenten der Uni Luxemburg, der auf dem Campus Walferdange studiert und in Ettelbrück wohnt, ist bedingt durch die direkte Bahnlinie zwischen beiden Ortschaften, der ÖPNV die interessantere Alternative:

An der Reegel gräifen ech och fir op d' Uni op den Zuch zréck, dat ass ebe praktesch vun Ettelbréck aus, 't ass ee schnell hei. Et geet och méi schnell wéi mam Auto, zwar net vill méi schnell, mä bësse méi schnell.
(GD4_Tn1_m_21J_MN_Q272)

Bei einem Bewohner aus Dudelange wird der ÖPNV durch ständige Staus auf der Autobahn Richtung Luxemburg-Stadt zeitlich interessant:

Well vum Punkto Zäit kënnt et op dat selwecht eraus ob ech elo mam Zuch schaffe ginn oder mam Auto.
(Eddy_24J_MN_Q2)

Wenn Busspuren vorhanden sind, bietet der ÖPNV oft eine gute Alternative zum Auto auf den Hauptverkehrsadern. Der Sinn der Busspuren entfaltet sich nach Ansicht der Befragten allerdings nur, wenn diese wirklich konsequent angelegt werden. Ohne Busspuren verliert der Bus nach Ansicht mancher Befragten stark an Attraktivität, weil er dann oft mit den Autos gemeinsam im Stau steht:

Wann ech eng Streck huele wou moies megavill Stau ass, dann ass et natierlech besser fir de Bus ze huelen well dee mat der Busspuer awer besser weiderkënnt wéi lo d'Autoen.
(GD5_Tn3_w_18J_MN_Q48)

Een Avantage ass awer mueres am Beruffstraffic kënns de besser weider, deemno wou s de wëlls hin, déi hu jo extra Busspueren.
(Kelly_25J_AF_Q10)

Mat hire Busspueren duerch d'Stad, dat ass nék ganz glécklech. Wéi zum Beispill wann ech vum Lampertsbierg op d'Gare fueren, hunn ech d'Busspuer um Boulevard Royal, déi geet da bis bei di nei Bréck. Op der neier Bréck ass keng méi. No der neier Bréck fänkt se rëm un bis bei d'Paräisser Plaz, an dann, wat ass et d'Nei Avenue oder d'Al Avenue, do ass just just eng Busspuer an di anner Richtung, mä do geet et dann nék virun. Dat heescht, do deelt de Bus mat den Autoen, do si scho rëm di zwou Spueren, an da steet de ganze Butték.
(Greg_28J_MN_Q35)

3.2 Zeitbeeinflussende Faktoren beim Auto

Die Zeitunterschiede, die sich aus der Benutzung von ÖPNV oder Auto ergeben, hängen mit jeweils spezifischen Faktoren zusammen. Die meisten Befragten sprechen im Kontext des Zeitaufwands von den Vorzügen des Autos: Man kann von Tür zu Tür fahren, muss keine Umwege fahren und das Auto ist jederzeit verfügbar. Natürlich wird aber auch darauf hingewiesen, dass der Zeitgewinn des Autos durch bestimmte Situationen aufgehoben werden kann. Hierzu zählen vor allem schwierige Verkehrsverhältnisse sowie Parkplatzsuche, besonders in und um Luxemburg-Stadt. Hierzu eine kurze Darstellung.

3.2.1 Verfügbarkeit und Zugriff

Die ständige und direkte Verfügbarkeit des Autos ist einer seiner meistgenannten zeitlichen Vorzüge. Ist diese garantiert, wird die Tatsache, dass man jederzeit vor der eigenen Tür losfahren kann und im Prinzip ebenfalls direkt am Zielort ankommt, als wichtiges Argument für seine Überlegenheit eingeschätzt und sehr positiv bewertet:

> *Ech giff mol soen, 't ass méi kamout. Et huet een den Auto virun der Dier, da fiers de dohinner wou s de wëlls.*
> *(Kelly_25J_AF_Q2)*

> *Ech hunn awer nach 15 Minutten fir bis op den Busarrêt ze trëppelen an et sinn nëmme Kräizungen an Haaptweeër, mam Auto klëmmt een aus dem Haus, also aus dem Haus raus an den Auto ran a fort.*
> *(GD2_Q183)*

3.2.2 Streckengestaltung und Verkehrssituation

Als weiterer wichtiger zeitlicher Vorteil des Autos wird die Möglichkeit des direkten Weges sowie dessen eigene Gestaltung genannt. Es wird jedoch auch deutlich gemacht, dass dieser Vorteil in bestimmten Fällen durch hohes Verkehrsaufkommen, besonders zu den Stoßzeiten in den Ballungsgebieten vermindert werden kann.

> *Jo, d'Virdeeler natierlech, dass een iwwerall direkt hikënnt, net iwwer dräi verschidden Arrêten misst goen.*
> *(Ingo_19J_MN_Q15)*

> *Wann ee lo kuckt, zu de Rush-Zäiten si schonn all d'Autobunnen total iwwerfëllt an 't geet näischt mi vijënzeg an hannerzeg, also denken ech dass do iergendwann sech eppes ännere muss.*
> *(Sammy_23J_AF_Q29)*

> *I: Und welche Meinung hast du zum alltäglichen Autoverkehr?*
> *A: Grauenhaft!*
> *(Andy_28J_MN_Q22)*

3.2.3 Parkplatzsuche

Der Vorteil des Autos durch die Möglichkeit des direkten und oft schnellen Weges bis hin zum Zielort wird besonders in den Ballungsgebieten in vielen Fällen durch eine zeitraubende Parkplatzsuche und den Umstand, dass man trotzdem noch ein Stück zu Fuß gehen muss, geschmälert:

> *Das einzige ist natürlich, man muss einen Parkplatz finden. Das ist der Nachteil vom Auto.*
> *(Morris_29J_AF_Q8)*

> *Och wann ech an der Stad... wann ee mam Auto an d'Stad kënnt, jo gutt, et muss ee jo awer eng Parkplaz sichen. (...) Vun do aus sinn ech awer nach ze Fouss erop op d'Aarbecht*

gaangen. Bon, dat sinn och 15 Minutten Trëppelen, bon, moies an owes sinn eng hallëf Stonn déi ech eben, bon, verluer hunn.
(Eddy_24J_MN_Q39)

3.3 Zeitbeeinflussende Faktoren beim ÖPNV

Die zeitbeeinflussenden Faktoren des ÖPNV sind z.T. andere als beim Auto. Insgesamt wird der ÖPNV von allen Befragten, das heißt, sowohl von Autofahrern, Mischnutzern und reinen ÖPNV-Nutzern als langsamer als das Auto eingestuft. ÖPNV-Fahrten werden sehr oft mit Zeitverlust und Warten assoziiert:

Bon, trotzdeem, mam Auto brauchs de fir op verschidde Plazen hinzekommen 20 Minutten, wann s de Bus hëls fir dohinner brauchs de der 40.
(GD5_Tn5_w_17J_TP_Q148)

Just alleng wann ee kuckt vu mir aus lo, fir op de Kirchbierg brauch ech mam Auto fënnef Minutten a wann ech mam Bus géing fueren, wär ech bal eng Stonn ënnerwee.
(GD2_Q48)

Mam Auto brauch ech tëschent zéng Minutten an enger Véierelsstonn, a mam Bus sinn et tëschent 30 a 40 Minutten.
(Smilla_28J_MN_Q7)

Nach Ansicht einiger Befragten darf der Zeitaufwand durch den ÖPNV sich nicht zu sehr von dem des Autos unterscheiden, damit der ÖPNV überhaupt als Alternative ernst genommen wird. Für eine überzeugte ÖPNV-Benutzerin darf dieser Unterschied z.B. maximal bei 15 Minuten liegen:

Et donc il y aurait des bus pratiques pour les gens, réfléchis pour les gens, les gens les utiliseraient. Mais là, enfin, aller de Mersch au Kirchberg et prendre une heure et peut-être vingt, parce que de Mersch, c'est loin - non, les gens ne le font pas. C'est évident. C'est trop long. Et en gros, un transport en commun ne devrait pas dépasser plus de dix, maximum quinze minutes que ce que nécessite une voiture. Sinon les gens ne vont pas l'utiliser. C'est facile !
(Norma_30J_TP_Q28)

Auch ein Teilnehmer aus Kockelscheuer, der täglich mit dem Auto zu einem Park&Ride fährt, wünscht sich ein schnelleres Angebot beim ÖPNV:

Et ass... ech soen elo net, si solle mech virun der Hausdier erausloossen. Dass einfach dat ginn ass, dass si einfach méi no kommen. Net dass ech elo net... dass de den Ënnerscheed esou krass mierks tëschent Auto a Bus a wann dat elo praktesch gläich wär, wann s de géngs op déi selwecht Zäiten rauskommen.
(Billy_28J_MN_Q38)

3.3.1 Verfügbarkeit und Zugriff

Die Nähe zum ÖPNV-Netz ist ein wichtiger Zeitfaktor, der individuell je nach Wohnlage variiert. Im Gegensatz zu den Autofahrern, die meist nur ein paar Meter bis zu ihrem Wagen zurücklegen müssen, müssen viele befragte Benutzer des ÖPNV eine mehr oder weniger weite Strecke zu Fuß bis zur nächsten Haltestelle oder zum Bahnhof zurücklegen, und auch am Zielort bleibt oft noch ein Stück Fußweg zu bewältigen:

Tn7: Jo heiansdo ass och de Wee bis bei d'Bushaischen vun doheem aus och heiansdo laang.
Tn8: Jo 15 Minutten.
Tn7: Jo déi brauch ech zwar och, 15, 20 Minutten.
Tn8: Mä dofir hëlt een den Auto.

Tn9 : Jo bei mir fiert e bal virun der Dier wech, jo an e féiert mech och bal rëm bis virun d'Dier, bal. Also mol keng fënnef Minutten.
(GD2_Q294)

Jo, den Uschloss deen ass net gutt an deem Sënn, well och d'Bushaltestell déi ass elo net... wann ech de leschten Arrêt huelen, wann ech do rausklammen, da muss ech do awer nach ee Kilometer zu Fouss maachen.
(Billy_28J_MN_Q7)

I : Et là, où tu habites à Bonnevoie, est-ce que les possibilités sont bonnes pour utiliser les TP ?
N : Oui, oui. C'est juste à, on va dire, 50 mètres, c'est une minute. Parce que, parfois, je sors de la maison, même juste, je cours et j'arrive à attraper le bus.
(Nico_16J_TP_Q7)

3.3.2 Taktfrequenz

Ein weiterer wichtiger Faktor in der Zeitbilanz der ÖPNV-Nutzer ist die Taktfrequenz der Fahrten. Häufig wird von den Teilnehmern dieser Studie bemängelt, dass die Wartezeiten zwischen den einzelnen Fahrten der Busse oder Züge für ihre Begriffe zu lang sind:

Jo, well 20 Minutten ass scho laang fir ze waarden, well wann ee bei eis... Bei eis kënnt de Bus all 20 Minutten, soss ass en all hallef Stonn komm. Elo kënnt en all 20 Minutten, mä wann een e verpasst, dann 20 Minutten fënnt een da scho laang. Wann een dann do steet an et waart een, well et lount sech dann net fir zréck ze goen, heem, an da rëm ze kommen. An 20 Minutten ass do scho laang, a wann een da muss eng hallef Stonn waarden, oder z.B. owes no 8 Auer fiert eise Bus just nach all Stonn an der Stad, also iwwerall.
(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q188)

S: Obwuel, wann ech sou kucken, wann ech lo, vun doheem op meng Aarbechtsplaz kéint ech am Fong och mam Zuch fueren… an dann hätt ech och all Kéiers 5 Minutten oder sou wou ech misst waarden, mä ech maen et awer net.
I : Firwat ?
S : Well ech einfach ze bequem sinn. Oder och schonn aus deem Grond, wann ech éischter fräi hunn oder méi laang muss bleiwen, da misst ech awer 1 Stonn waarden, bis dass deen nächsten Zuch giff kommen, an dann denken ech mer… also dat gesinn ech dann net an.
(Sammy_23J_AF_Q28)

Viele junge Menschen wünschen sich eine hohe und regelmäßige Taktfrequenz (vor allem der Busse), um zu lange Wartezeiten zu vermeiden. So sind sie der Meinung, dass mehr als zehn Minuten Wartezeit kaum zumutbar sind. Allerdings sind sie sich z.T. auch bewusst, dass ein solches Angebot nicht überall sinnvoll ist. In den Ballungsgebieten wird eine solche Taktfrequenz aber durchaus erwartet und bedingt durch die potenzielle Nachfrage als gerechtfertigt angesehen:

I: Wann der lo de Choix hätt, wann der wierklech eng Verbindung hätt, wat wär, wou der gifft soen, sou laang kann een op e Bus oder Zuch waarden?
MEHRERE TEILNEHMER: Zéng Minutten maximal. Jo, zéng Minutten.
(GD2_Q232)

Ils passent une fois toutes les vingt minutes, c'est pas très fréquent. Ça peut être suffisant, mais je veux dire, si on veut que les gens utilisent les transports en commun, c'est pas une fois toutes les vingt minutes ! Non. C'est une fois toutes les dix minutes ! On garde le même rythme et les gens les utiliseront.
(Norma_30J_TP_Q35)

Well jo, an et ass och sou dass oft de Bus och wou een sou an der Stad wunnt an et huet een d'Gefill et komme ganz vill Busser - also do wou ech wunnen, hunn ech véier Busser - mä

iergendwéi sinn se wierklech net all ze oft. Déi fueren alleguer vläicht véiermol an der Stonn an ech fannen dat ass ze wéineg. An déi leien immens no beieneen. Dat heescht um ning Auer owes wann ech heem wëll an et ass z.B. knaps mol fënnef op ning, da war do e Bus um 58, um 59 an um 01 an dann um 05 ass näischt méi do. An da kann ech waarden bis 28, dat heescht eng ganz hallef Stonn do stoen, da ginn ech léiwer zu Fouss, also dann. Well ech hunn zu Paräis gewunnt, een halleft Joer, an do gëtt et e Metro, am Dag all 2 Minutten an owes all 5 Minutten. An dat ass wierklech ganz bequem an et huet ee Verbindungen iwwerall. Jo, wann een dat esou vergläicht, bon.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q297)

Viertel Stunde geht schon, ich weiß nicht ob man das sagen kann, alle fünf Minuten das wäre natürlich das Optimum, aber ob das überhaupt möglich ist…
(Tilly_30J_AF_Q55)

Wartezeiten von um die zehn Minuten werden hauptsächlich von regelmäßigen Benutzern des ÖPNV genannt. Es werden auch Wartezeiten von maximal 30 Minuten erwähnt, jedoch handelt es sich hierbei eher um Aussagen von sporadischen ÖPNV-Nutzern, oder um solche, die sich auf das Angebot in strukturschwachen Gebieten beziehen:

Für mich persönlich, bräuchte ich natürlich erst mal eine Anbindung, vorausgesetzt ich würde irgendwo wohnen, wo gelegentlich ein Bus fährt. Ja, dann kommt es natürlich auf die Zeiten an, aber ich denke ab halber Stunde, kann man auf jeden Fall damit klarkommen, dann den Verkehr nutzen zu können, aber länger wie ne halbe Stunde warten finde ich nicht wirklich zumutbar. Aber die 30 Minuten, die sollte man sich schon noch gedulden können.
(Claus_28J_AF_Q25)

Rezente Taktverdichtungen wurden von einigen Befragten beobachtet und werden positiv bewertet.

Also si si beim Stonnentakt zwar bliwwen, zu den Niewenzäiten. Mä zu den Haaptzäiten ass e ropgesat ginn. Wat awer, wat mech awer manchmol awer gutt arrangéiert. An op Esch hu se och moies Zich bäigesat, wat mech och do schonn arrangéiert hat. Owes sinn d'Zäiten awer all d'selwecht, 't ass nach näischt bäigesat ginn. Well de Besoin do nach net do war.
(Dario_29J_TP_Q53)

Die Probleme, die eine Taktverdichtung mit sich bringen kann, sind verschiedenen Befragten durchaus bewusst. So wird dessen Sinnhaftigkeit auch in Frage gestellt: es werden Umweltprobleme angesprochen, Verkehrschaos durch Busse, aber auch der Umstand, dass man es nicht jedem recht machen kann. Folgende Auszüge aus den Gesprächen belegen dies:

Tn8: An d'Zäiten.
Tn9: Also ech giff soen et sinn der...
Tn8: Jo mä si kinnten sech jo och net no all Persounen riichten...
Tn10: Jo dat ass kloer...
Tn8: Ech mengen si hunn och allgemeng Zäiten, wou se gesinn wou de meeschten Andrang vun de Leit kënnt. Ech mengen si kënnen net durch d'ganzt Duerf bei jidderee froe goen: „Um wéivill Auer huelt Dir am léifsten de Bus?"
Tn9: Jo kloer, mä eng besser Organisatioun vun dem Ganzen...
(GD2_Q297)

Tn2: Nee, well e kënnt awer net all Véierelstonn...
Tn1: Jo och wann ee seet: „Op all Duerf muss minimum all hallef Stonn ee kommen!" Mä da si mer rëm bei der Ëmwelt an dann...
Tn2: Jo dat ass dat nämlech wéi mat de Busser all Véierelstonn. Soss war en all zwanzeg Minutten komm, an... jo, an lo kënnt en all Véierelstonn, dat heescht et fiert ee Bus méi wéi virdrun. An da gëtt awer rëm souvill an d'Luucht gepucht.
(GD2_Q234)

Och bei eis, gesäit een déi ganzen Zäit Busser doruechter fueren a meeschtens sinn se eidel. Also vun den Verbindungen hier fir sou e klengt Duerf ass et eigentlech net schlecht. Et kann ee wierklech net kloen. Ech ka mir net virstellen dass an anere Länner bei sou klengen Dierfer sou vill Busverbindungen sinn.
(Jerry_28J_AF_Q14)

Mä dat ass och well se och d'Bushorairen geännert hun, e kënnt lo vill méi oft, dat heescht op der Gare ass Stau, um Aldringer ass Stau an et ass nëmme Chaos. Dowéngst also.
(GD1_Q23)

3.3.3 Unpünktlichkeit

Hinsichtlich des Zeitverlustes wird die Unpünktlichkeit des ÖPNV am meisten von den Befragten thematisiert. Dieses Problem wird von den Befragten teilweise mit Verärgerung angesprochen.

<u>Unpünktlichkeit als Reizthema</u>

Zeitlich uninteressant wird der ÖPNV hauptsächlich dann, wenn durch eine anfänglich kleine Verspätung per Dominoeffekt eine größere entsteht, weil man einen Anschluss verpasst hat. Die Befragten fühlen sich oft gehetzt, weil sie fürchten, ihren Bus oder Zug zu verpassen. Insgesamt wird diesem Problem nur wenig Verständnis entgegengebracht. Nicht nur Verspätungen werden negativ bewertet, sondern auch das Gegenteil, das heißt die Tatsache, dass verschiedene Busse manchmal zu früh abfahren.

Wat ech géng verbesseren wär d'Pünktlechkeet. Nee, mä 't ass wierklech dat, well wann ech de Bus huelen, ech sinn ëmmer opgereegt fir de Bus ze huelen, well ech ëmmer mengen: „Deen nächsten dee verpass de." Ech renne richteg fir dohinner ze kommen, well ech mengen: „Lo kënnt en." - An dann ass e fort. Jo, an entweder en ass dann och grad fortgefuer oder ech waarden nach 10 Minutten do.
(GD5_Tn4_w_17J_TP_Q25)

Jo, och dat mat der Pünktlechkeet, géif ech soen, well 't ass einfach ... d'leschte Kéier sollte mir owes de leschte Bus huelen an dee sollt Punkt do sinn, an e war scho fort. Dat heescht, 't ass mol net dass wann en ze spéit kënnt, da stees de wéinstens do, kriss d'n nach, mä wann s d'awer owes um eelef op der Gare stees an du waarts dass e kënnt an en ass awer scho 5 Minutte fort, dat ka jo net sinn.
(GD5_Tn5_w_17J_TP_Q155)

E: Soss haaptsächlech ass et mat den Auerzeiten, déi se mussen anhalen, wou et net esou richteg klappt. Ech hu léiwer de Bus kënnt e bësse méi spéit wéi ze fréi. Heiansdo ass en och schonn ze fréi . Wann en ze fréi kënnt, da verpassen ech en.
I: Dat heescht, da fiert en trotzdem.
E : Jo kloer, déi fueren, also déi bleiwen net bis zu der Auerzeit stoen, also déi fueren weider hire Wee. Also dat hat ech och schonn.
I: Ah sou...
E: Jo, dat hat ech och schonn. Dat nennt ee Pech, da muss een den nächsten huelen. Mä bon, wann een 20 Minutten muss waarden dat ass e bësschen méi schlecht do, wann ee muss op d'Gare kommen fir den Zuch ze huelen, dat ass e bësse méi schlecht. Den Zuch dee waart net.
(Eddy_24J_MN_Q50)

Folgendes Gespräch aus einer Gruppendiskussion mit Schülern aus einem hauptstädtischen Lyzeum veranschaulicht, wie die Verspätungen erlebt und thematisiert werden:

Tn4: Mä also wann ech zwar de Bus huelen, da kucken ech ëmmer fir fënnef Minutten éischter do ze sinn, well entweder e kënnt fënnef Minutten éischter oder fënnef Minutten ze spéit, mä ni pünktlech. An ech kucke fir zéng Minutten ... also zéng Minutten éier ech muss

op där Plaz sinn, de Bus ze huelen. Also zéng Minutten éischter wéi ech en eigentlech misst huelen, well da kommen ech scho knaps un. (...) well se einfach net normal fueren wéi et am Plang steet. Well se ze spéit kommen oder sou. Also wann se ze spéit kommen, kréien ech deen anere Bus net. Da kann ech do waarden.
Tn7: Jo, ech fannen dowéinst kënnen si näischt dofir, d'Buschaufferen. Ech menge jo, et ka jo sinn dass eng Bom vläicht méi lues trëppelt oder méi schnell trëppelt, 't hänkt ëmmer dervun of. Dofir ...
Tn4: Dach, si kënnen dofir! Si fueren ze spéit fort!
Tn3: Oder d'Horairë si falsch, ze kuerz berechent, ech weess net.
Tn4: Also ech klammen um Terminus ran an si fueren ze spéit fort, si fuere fënnef Minutten méi spéit fort, dann ass et normal dass se herno sou ee Retard hunn.
Tn5: Jo, 't ass nämlech och sou bei eis. Si hu siwe Minutten, an si kommen un um Punkt, an dann hu se siwe Minutten Zäit, well si fueren réischt siwe Minutten op weider, mä wann si lo nach méi laang brauchen, si hu scho siwe Minutten an ... mä ganz oft ginn déi siwe Minutte mol net méi duer, well se Verspéidung an der Stad schonn haten, dat heescht da kommen se réischt um 14 Minutten op un, an da gëtt déi Zäit souwisou, da gëtt et ëmmer nees méi.
(GD5_Q178)

Mam Bus ass haaptsächlech dass se ëmmer ze spéit kommen an da kritt een de Rescht, also déi aner Bussen déi een huele muss, déi kritt een dann net. Hei zu Bouneweeg ass et wierklech frappant, déi kommem ëmmer ze spéit. Also ech klamme lo ... klammen ech bei deem alleréischten Arrêt ran, dat heescht bei hirem Terminus, do fueren se ze spéit fort, dann ass et jo normal dass se ze spéit kommen.
(GD5_Tn4_w_17J_TP_Q3)

Auch wenn sich der Großteil der Vorwürfe auf die Busse bezieht, so wird aber auch dem Zugverkehr ein gewisses Maß an Unpünktlichkeit vorgeworfen:

Also, en ass ok.. Mä… nék sou optimal. Ech soe lo, also d'Zich sinn an der Rei, 't ass just si falen aus, si hu Verspéidung a sou virun, déi üblech Saachen, dat… Si sinn nék pünktlech,
(Greg_28J_MN_Q16)

Jo, also heinsdo sinn d'Zich awer och ze spéit, an da kënnt een och di eng oder aner Kéier ze spéit op d'Aarbecht, mä dat ass am Fong kee Problem.
(Dennis_25J_TP_Q18)

I: Ass dat dann oft déi Verspéidung oder ass dat éischter d'Ausnahm?
M: Dach, dat ass oft, also ech sinn elo dee leschte Mount vläicht zweemol pünktlech hei op der Gare ukomm. Also mengen ech mol. Jo. Op mannst ass ëmmer sou gutt fënnef Minutten bis dann zéng Minutten, eng Véierelstonn.
I: Jo...
M: Dann och oft déi selwecht Zich wéi zum Beispill, wann ech den Zuch heinsdo méi spéit huelen, ech kann och hei, deemno wéi bis néng Auer réischt hei ukommen, deen Zuch deen um véierel vir zéng soll ukommen, ass nach ni hei um véierel vir zéng ukomm. Ëmmer um zéng. An dann hält en ëmmer op der Bréck fir eran. Wisou? An de Moien war och zu Dikrech een op der Gare, deen huet gesot: „Jo, wann eppes ass, et ass ëmmer méindes moies, ëmmer méindes moies wou eppes net klappt.
(Mara_23J_MN_Q14)

<u>Mögliche Konsequenzen von Unpünktlichkeit</u>

Ein Problem, das mehrmals angesprochen wird, ist, dass aus einer kleinen Verspätung eine große entstehen kann, wenn man seine Anschlussverbindung verpasst. Verspätungen von unter fünf Minuten können je nachdem welchen Anschluss man nehmen muss, ausreichen, dass man diesen verpasst und die Verspätung dann um ein Vielfaches ansteigt. So antwortet ein 18-jähriges Mädchen auf die Frage, was man am ÖPNV verbessern müsste:

Vläicht d'Zäite besser maachen an och dass se pünktlech sinn, well dat ass och oft de Problem dass et dann eben net opgeet mam Ëmsteigen, dass deen dann ebe fort ass, wann e fënnef Minutte Verspéidung huet oder sou.
(Leticia_18J_MN_Q40)

Auch diese Schülerin empfindet diese „kleinen" Verspätungen als ein echtes Problem. So bald es ihr möglich sein wird, will sie auf das Auto umsteigen:

Also ech si mol sëcher dass ech ëmklamme wäert op den Auto, well einfach ... ech hunn och lo säitdeem ech an der Stad sinn gutt gemierkt dass z.B. Bus an Zuch absolutt net mateneee schaffen, well wann den Zuch bei mir nëmmen zwou Minutten ze spéit ass, da fuere mir an d'Gare zu Ettelbréck ran a mir gesinn d'Bussen nach an déi fuere fort éier d'Leit iwwerhaapt kënnen doiwwer ukomm sinn. An da muss de rëm eng Stonn waarde bis de Bus kënnt. An dat ass mer lo scho puermol geschitt an ech hu wierklech d'Flemm. An ech denken, soubal ech den Auto hunn, da fueren ech mam Auto.
(GD5_Tn1_w_17J_TP_Q94)

Auch die folgenden Aussagen belegen, dass Unpünktlichkeiten und Probleme mit den Anschlussverbindungen beim ÖPNV ein Hauptthema darstellen:

Mais c'est vrai que les bus par contre, c'est … il est quasiment jamais à l'heure, c'est tous les jours. Donc quand je sais que je dois prendre un train à telle heure, je regarde toujours le bus qui arrive... enfin en fait normalement, je peux prendre un bus, mais je prends celui d'avant, parce que je sais, si je prends celui qui arrive juste quatre minutes avant, je n'aurai jamais mon train.
(Edna_23J_MN_Q46)

Jo. Well wéi gesot, ech muss, wann ech de Bus alleng huelen, muss ech eng Kéier ëmsteigen. Wéi gesot, dat klappt zäitlech net ëmmer sou wéi et op hirem Planning steet, dat wär och ze schéin.
(Smilla_28J_MN_Q11)

<u>Wenig Verständnis für Unregelmäßigkeiten seitens der Nutzer</u>

Überhaupt kein Verständnis wird aufgebracht, wenn Busse aus irgendwelchen Gründen die wartenden Kunden an der Bushaltestelle stehen lassen:

Tn4: Jo, mä dat hate mir och schonn. Da stonge mer op der Paräiser Plaz, oder sou, op de Bus ze waarden dee schonn zënter 10 Minutten sollt do sinn. An da war en eidel an dann ass e riicht laanscht gefuer well en eben ze spéit war. An dann hues de nach musse waarden bis deen nächste komm ass. An dee war da strubbelvoll, well déi Leit vun deem Bus dee laanscht gefuer ass dra waren, plus déi di einfach dee Bus wollten huelen.
I: Daat heescht, deen ze spéit war ass laanscht gefuer fir Zäit ze gewannen
Tn4: Jo. A fir pünktlech kënnen unzefänken. Ob e pünktlech ugefaang huet weess ech natierlech net, mä dat heescht deen anere war strubbelvoll an du war en zum Schluss op der Gare, du si Leit net méi matgeholl ginn, well e voll war. Dat heescht, dann hues de gewaart vun deem dee laanscht gefuer ass, dann deen dee strubbelvoll war an du bass net matgeholl ginn. Da konns de nach eng Kéier waarden. Dann hues d'eng Hallefstonn gewaart, also ... Dat war mer zweemol virkomm.
(GD5_Tn4_w_17J_TP_Q225)

Tn1 : 't ass och oft bei der Schoul wou se einfach laanscht fueren, da stinn d'Schüler do ze waarden. 't ass e Bus virdru gewiescht, deen ass da voll. Do hu mär da keng Loscht méi fir ons eran ze drécken, an, da gesi mer déi nächst Linn kommen a da fiert en einfach laanscht.
Tn2 : Well déi dann eben denken, well dee virdrun, dat ass de Schülerbus, dat ass net den 10 oder 11, dat ass den, eh…
Tn3 : 960.

Tn1 : An eh, well di sech dann denken, oh déi hunn e Schülerbus an da fueren se einfach weider. Ech mengen wann een um Arrêt steet, da soll e stoen bleiwen an déi era loossen. Ech mengen dat ass hiren Job.
(GD1_Q12)

Die Interviewpartner berichten auch von einigen Totalausfällen, in denen sich die Benutzer hilflos vorkommen:

An de Moien war nach eng sou eng Anekdot: den Moien war ech zu Dikrech, um fënnef vir siwen sollt den Zuch kommen an et ass keen Zuch komm, an et ass kee komm... an dunn hu mir alleguerten zu 50 Leit, dann do de Bus geholl. Bis dann do ee Bus koum fir op Ettelbréck, jo, vu datt de Moien guer keen Zuch op Dikrech gefuer as.
(Mara_23J_MN_Q11)

Oder, och, dassen Zuchen heinsdo guer net kommen, d'ass op eemol sou, stees de da moies sou op der Gare sou um zéng op siwen, um Véirel op siwen kënnt een Zuch. Op eemol geet de Mikro: „Jo, den Zuch a Richtung Lëtzebuerg ass ofge…ass annuléiert." Da stees de do, sou wéi e Gromperesak. An et ass wierklech, déi lescht Zäit ass dat esou dräi-,véiermol hannertenee komm.
(GD1_Q16)

Ausfälle und Verspätungen der Züge bei schlechtem Wetter im Winter werden umso mehr bemängelt, da wegen der Straßenverhältnisse gerade dann ein Teil der Autofahrer auch zeitweilig gerne auf den ÖPNV zurückgreift:

Se mussen de Service e bësse verbesseren. Oder d'Pünktlechkeet, soe mer mol sou. Well ech weess net, a letzter Zäit sinn, wéi et lo sou kal war, war an enger Woch dräimol den Zuch moies ausgefall. A vu fënnef Kéieren! Also dann… Dat schwätzt dann nék… Grad déi Zäit, wann et glat ass, a sou virun, wann ee soll, also wann ee mam Auto am besten hott, doheem ze bleiwen, wann dann den Zuch dräimol an enger Woch ausfält, dann… Da muss ee sech Froe stellen.
(Greg_28J_MN_Q30)

Oder soubal eng Drëps Schnéi oder iergendeppes ass, da kann ee scho soen: „Ok, den Zuch huet haut Verspéidung."
(Mara_23J_MN_Q14)

Die Wahrnehmung und Einschätzung von Verspätungen sind schwer objektivierbar. So legt die Auswertung der Gespräche mit Grenzgängern den Schluss nahe, dass es auch kulturelle Differenzen in dieser Hinsicht gibt. Ein paar französische und belgische Grenzgänger sind der Meinung, dass der ÖPNV in Luxemburg insgesamt pünktlich sei. Die luxemburgischen ÖPNV-Benutzer sind diesbezüglich meist strenger in ihrer Bewertung. So wird zum Beispiel die europäische Übereinkunft, dass ein Zug mit bis zu fünf Minuten Verspätung noch als pünktlich gilt, kritisiert. Ein regelmäßiger Zugbenutzer aus dem Norden des Landes äußert sich folgendermaßen:

D'CFL huet sou eng, sou eng flott Statistik um Internet. Ech mengen, do soen se, datt all hir Zich am Jar zu 95 oder 98 Prozent pünktlech sinn. Mä do ass e Stär derbäi. An zwar zielen se Verspéidungen vu fënnef Minutten nék mat. Dat heescht, alles, wat do ënner fënnef Minutten ass, gëtt do nék matgerechent. Mä all hir Zich hu fënnef Minutte Verspéidung!
(Greg_28J_MN_Q46)

3.3.4 Mangelnde Abstimmung der Fahrpläne

Die Harmonisierung der Fahrpläne wird als eines der schwerwiegendsten Probleme beim ÖPNV gesehen. Diese Harmonisierungsprobleme werden einerseits mit unplanmäßigen Verspätungen in Verbindung gebracht, andererseits aber auch mit einer planungsbedingten mangelhaften Abstimmung zwischen den verschiedenen Linien. Viele Teilnehmer äußern sich

negativ zu diesem Thema. Die folgenden Aussagen geben Beispiele planungsbedingter Probleme bei der Abstimmung zwischen verschiedenen ÖPNV-Linien, wie zum Beispiel zu lange Wartezeiten beim Umsteigen:

Also ech fannen dass hei am Land nach misst vill Progrès gemaach ginn, dass dat vill méi un engem Stéck giff lafen. Well `t huet een oft wann een… also bei eis ass z.B. den Zuch, mä wann s de da mam Zuch an d'Stad fiers a wann s de dann eng Verbindung brauchs fir, ech weess net, op Esch, oder keng Ahnung, iergendwou hinner, da muss de ëmmer waarden.
(Sammy_23J_AF_Q9)

E puermol wëll ech éischter goen, fir éischter an der Stad ze sinn. En anere Bus ze huelen . Dann huelen ech de Bus vu mäin Duerf bis op Ettelbréck, da muss ech nach eng Stonn waarde bis den nächste kënnt.
(Joaquin_15J_TP_Q20)

Andere Befragte beklagen ihrerseits, dass die Zeitintervalle zum Umsteigen manchmal auch zu kurz bemessen sind, so dass auch kleine Verspätungen schon dazu führen, dass man den Anschluss verpasst:

Ah. Vun den Horairen hätt ech elo nach eppes. Ehm, heinsdo ass et esou, dass den Zuch, zum Beispill an der Stad ukënnt, an dass de awer nëmmen eng hallef Minutt brauchs, hues, Zwëschenzäit hues fir op de Bus ze goen. Dassen do d'Horairen net richteg mateneen stëmmen. Dassen déi ze kuerz sinn. Ech mengen et brauch een, wann een do voll mat Gepäck kënnt, brauch een awer schonn seng fënnef Minutten fir dee richtege Bus ze kréien.
(GD1_Q67)

Just eben, de Problem ass ëmmer, wéi zum Beispill an der Stad, fir an d'Stad, hunn ech, ech huelen de Bus, an dann, déi switchen net ideal, heinsdo. Well 't ass, wann de Bus bei enger rouder Luucht stoe bleift, wou en normalerweis net direkt stoe bleift, dann ass den anere Bus fort an ech kann zwanzeg Minutte waarden. Dat ass den eenzegen Nodeel, mä wann dat och nach géif geännert ginn, géif ech sëcherlech just nach de Bus huelen.
(Ingo_19J_MN_Q3)

't ass just, d'Verbindungen, wann ech zum Beispill lo vun Esch kommen, heinsdo ass den Zuch e bësse verspéit, dann hunn ech zwou Minutte bis op den aneren Zuch, an deen ass da ganz um anere Quai, wann een do zum Beispill kéint, ech weess net, dem Schaffner iergendeppes soen oder dass alleguerten d'Leit, déi dee Moment am Zuch sinn, et ass vläicht technesch e bësse komplizéiert, mä, dass déi iergendwéi d'Méiglechkeet hunn ze soen, ech wëll dono dohinner weiderfueren, dass se, dass dat iergendwéi zesumme klappt. Dat wär vläicht déi eenzeg Saach, wou ech nach… Dat wär e bëssen technesch komplizéiert ze maachen.
(Dennis_25J_TP_Q36)

Es werden Beispiele von Orten im Ausland genannt, wo die Abstimmung besser funktioniere als dies in Luxemburg der Fall ist. Eine Studentin, die zurzeit teils in Deutschland und teils in Luxemburg lebt, zieht so z.B. einen negativen Vergleich für den ÖPNV in Luxemburg. Sie erzählt von ihren Erfahrungen aus einer deutschen Stadt, in der sie zeitweise wohnt:

Jo, déi gréissten Ënnerscheeder, et ass..., ech fannen, du hues Busser déi wierklech openeen ofgestëmmt sinn. Et geet wierklech drëms och fir ëmzeklammen an du hues z.B. elo owes déi lescht Busser oder déi lescht Zich déi ukommen, déi Busser waarden ëmmer drop an dat ass wierklech esou, ech hunn d'Gefill dat ass koordinéiert. An hei has de Pech wann een Zuch Verspéidung huet an de leschte Bus fiert, da fiert en. Do ass keng grouss Kommunikatioun derzwëschend.
(Sandra_22J_MN_Q18)

Persönliche Charaktereigenschaften wie Geduld oder die Bereitschaft, sich mit Fahrplänen auseinander zu setzen spielen eine Rolle bei der Thematik des Umsteigens. Während die meisten Teilnehmer sich über mangelnde Abstimmungen ärgern, stören einige sich nicht an dem Mehraufwand an Organisation, den das Umsteigen mit sich bringt:

> *Bon, wann ech deen ee verpassen dann huelen ech deen aneren. Bon, mam Bus ass e bësschen méi komplizéiert. Wann een an der Stad ukënnt a wann den Zuch e bësschen Verspéidung huet da kritt een net dee Bus deen ee gären hätt, do muss een e bësschen iwwerleeën fir en aneren Bus ze huelen an dann sech e bësschen do organiséieren mä meeschtens klappt et awer. Et muss een ëmmer vun der Gare aus bis op den Aldringer fueren, dann en aneren huelen fir op d'Aarbecht mä dat klappt awer, dat ass och kee Probleem...*
> *(Eddy_24J_MN_Q4)*

3.3.5 Umsteigen

Das Umsteigen zwischen einzelnen Linien des ÖPNV hat oft zur Konsequenz, dass der Benutzer Zeit verliert um zu seinem Zielort zu gelangen. Dementsprechend wird das Umsteigen an sich als Problem identifiziert. Auf einigen Strecken funktionieren die Abstimmungen besser als auf anderen. Besonders bei kurzen Strecken wird ein Umsteigen und der damit verbundene Aufwand jedoch als nicht mehr tragbar angesehen.

> *I: Jo. An déi Iwwerschneidungen lo, och lo vu Mertert bis an d'Stad, a vun der Stad bis op Esch, klappt dat?*
> *D: Jo, fir an de Süde rof, fir an de Süde rof sinn se ganz gutt.*
> *I : Ah jo.*
> *D: Dat klappt ganz gutt. Mä soubal ech lo géif hei, soen ech, op Walfer kommen, an de Norde rop, do muss ech dann awer mat laangen Ëmsteigzäite rechnen. Mä op Ettelbréck par contre, do fiert den Zuch direkt rëm, an do geet et besser nach. Et sinn déi kleng Dierfer hei dertëschent fir an de Norde rop…*
> *(Dario_29J_TP_Q10)*

> *Meng Mamm och, déi huet och net d'Méiglechkeet. Si war soss ëmmer mam Bus gefuer, an dee fiert awer lo net méi. An dofir misst se lo zu Ettelbréck ëmsteigen, a wéi laang waarden, an dann nach eng Kéier fueren. An, dat mëcht se net. Wat ech och verstinn.'t ass eng Streck fir 15 Minutten ze fueren, a wann een do dertëschend muss ëmsteigen, a waarden, géif ech och net man.*
> *(Milly_25J_MN_Q23)*

<u>Umsteigen als abschreckende Hürde</u>

Das Umsteigen wirkt insgesamt wie eine abschreckende Hürde, die aber in vielen Fällen unvermeidbar ist, bedingt dadurch, dass der ÖPNV auf zentrale Anlaufstellen wie den Bahnhof, Kirchberg oder Hamilius in Luxemburg-Stadt ausgerichtet ist. Diese entsprechen aber nur in wenigen Fällen den unmittelbaren Zielorten der Benutzer. Folgende Beispiele von deutschen Grenzgängern verdeutlichen diesen Sachverhalt:

> *Oder es müsste eine Direktverbindung vielleicht geben, jetzt mit dem Bus z.B. Mit der Bahn ist es nicht anders möglich als am Bahnhof umzusteigen im Prinzip, aber wenn es 'n Bus gäbe, wenn ich das so sehe wie die Bekannte auf dem Kirchberg arbeitet, dass da wirklich... der Bus hält vor dem Gebäude natürlich oder die geht noch zwei Meter oder zehn Meter irgendwo, ist natürlich optimal.*
> *(Tilly_30J_AF_Q57)*

> *Was spricht gegen den Zug? Zum Bahnhof muss ich eigentlich nie. Das heißt ich bräucht' immer noch 'ne weitere Verbindung die die Fahrt viel zu lang macht. Das heißt in die Stadt oder zum Kirchberg sind es immer über 'ne Stunde, das ist uninteressant.*
> *(Morris_29J_AF_Q12)*

Eine junge Frau erklärt, dass der ÖPNV für bestimmte Freizeitunternehmungen keine Alternative darstellt, weil sie hauptsächlich durch Umsteigen zuviel Zeit verlieren würde:

An `t gëtt jo och erwaart vum Staat dass di jonk Leit alleguerten den Zuch, also den öffentlechen Transport benotzen. Wann ech dann denken, fir z.B. an d'Rockhal ze fueren, `t soll an nächster Zukunft jo sou sinn dass de kanns mam Zuch quasi bis dohinner fueren, mä bis elo leeft dat nach guer net, an ech gesinn och net an firwat ech soll schonn um fënnef Auer doheem fortfueren wann ech wëll um aacht Auer an der Rockhal sinn. Well am Moment ass et nun eemol sou, also wann s de lo vun eis vum Osten aus muss an d'Minett fueren, da brauchs de wierklech, keng Ahnung, zwou Stonnen, mam öffentlechen Transport, gell, well duerch waarden, an… jo.
(Sammy_23J_AF_Q9)

Auch wenn die Teilstrecke vom Wohnort bis nach Luxemburg-Stadt in vielen Fällen schnell und problemlos zurückgelegt werden kann, bleibt die Tatsache, dass man umsteigen muss, um zu seinem Zielort zu gelangen, ein Hindernis, da die Fahrt dadurch im Endeffekt zu viel Zeit in Anspruch nimmt. Wenn die Verbindung zum gewünschten Zielort mit mehrmaligem Umsteigen verbunden ist, wird selbst für Motivierte der ÖPNV höchst unattraktiv:

Jo, an dat sinn am Fong gutt Verbindungen fir op Lëtzebuerg schaffen ze kommen oder, ech weess net, an d'Schoul ze goen, mä da muss ech eben zweemol ëmklammen an ech hunn och scho gekuckt dat géing mech - deemno wéi wéi eng Zäit et ass - bal zwou Stonnen huelen. Deemno wéi ech ëmklammen, wouhinner ech muss, wann et elo an d'Stad selwer ass geet et natierlech. Da bass de eng hallëf Stonn ënnerwee an da bass de do. Mä wann s de nach muss ëmklammen an dee ganzen Hin an Hier, dat dauert heiansdo schonn zimlech laang, zumools moies.
(Sandra_22J_MN_Q4)

An och nach eng Verbindung op Esch, well ech eben oft dohinner muss an déi hunn ech net, dat heescht, do muss ech am Moment dräi verschidde Saachen huelen, öffentlech Transporter, fir dohinner ze kommen. Ech brauch dann annerhallef Stonn, wou ech soss mam Auto 20 Minutte brauch. Dat wär eppes wat ech géng verbesseren. (...) Ech huelen awer nach weider de Bus wou ech de Bus och virdru geholl hunn, ausser lo wann ech misst dräi verschidde Busser huelen, da soen ech awer schonn: "Ech huelen den Auto."
(GD5_Tn3_w_18J_MN_Q223/Q51)

3.3.6 Streckenführung

Ein weiterer Aspekt, der nach Meinung der Befragten einen wichtigen Einfluss auf den Zeitaufwand beim Benutzen des ÖPNV hat, ist die Streckenführung der Bus- und Zuglinien. Dies wird einerseits als Problem thematisiert, gleichzeitig werden aber bereits Veränderungen und Verbesserungen in dieser Hinsicht beobachtet.

<u>Als sinnlos empfundene Umwege</u>

Die vom ÖPNV gemachten Umwege auf bestimmten Strecken werden als sinnlos empfunden, vor allem im Vergleich zur direkten Fahrt im PKW. Besonders in ländlichen Gegenden stehen außerhalb der Stoßzeiten oft keine attraktiven Fahrten zur Verfügung, da die Busse große Umwege fahren und dementsprechend lange brauchen.

Jo, an et reegt een sech och heiansdo op wann se iwwert all klengt Duerf fueren, well mam Auto brauche mir jo 15 Minutten fir z.B. an de Kino a wann de Bus géing iwwert d'Autobunn fueren, géing et vill méi schnell goen, mä well en iwwert all klengt Duerf fiert, da brauch deen nach 45-50 Minutten bis dass en do ass. An heiansdo nervt dat awer och, also...
(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q148)

Et huet ee jo net, et seet ee jo net, wann een an den Zuch raklëmmt zum Controlleur: „Hei, ech wëll do an dohinner, an déi an déi Strooss, déi an déi Auerzäit." Dat heescht, et fiert een dohinner, da fiert ee wahrscheinlech an eng Gare, da muss een do wahrscheinlech en Zuch huelen, e Bus nach huelen, eng Verbindung, déi da wahrscheinlech och nach net genau do stoe bleift wou een hi muss. Da geet een nach zu Fouss. Et ass ee vill méi laang ënnerwee. Wann een den Auto huet, da klëmmt een an den Auto, 't mëcht een den Auto un, et fiert een dohinner.
(GD1_Q1)

Eine französische Grenzgängerin beschreibt ihre tägliche Fahrt vom Bahnhof zur Arbeit folgendermaßen:

On fait visite touristique. Oui, je me doute qu'ils essaient de rentabiliser les lignes etc. mais c'est vrai que… bon c'est bien, mais on part de la gare, on va jusqu'à Hamilius, après on descend par les casemates, après on arrive à Neudorf et puis après on repasse devant de chez Deloitte et puis eh ben, voilà on arrive au Findel, alors que bon, c'est vrai que je ne suis pas une spécialiste de la ville, mais je pense qu'il y a un trajet plus court quand même. Mais bon, visiblement, il faut qu'il desserve Deloitte, puisque il y a toujours plein de monde qui descend, donc bon, ça je peux comprendre, mais c'est vrai qu'on fait vraiment le circuit. On a l'impression d'être dans le « city sightseeing tour » là.
(Edna_23_MN_Q47)

<u>Verbesserungsvorschläge: Dezentralisierung und neue Streckenführung</u>

Zum Problem der Streckenführung werden von den Teilnehmern der Studie Verbesserungsvorschläge gemacht, die sich hauptsächlich auf folgende Punkte beziehen:

- Dezentralisierung in der Stadt Luxemburg: weg von den Knotenpunkten Hamilius, Bahnhof, Kirchberg
- Dezentralisierung des landesweiten Angebots: weg von der Idee der Stadt Luxemburg als Dreh- und Angelpunkt
- Direktere Buslinien: weniger Umwege, kein Umstieg zum Zielort
- Neue Buslinien: zu den nächstgelegenen Bahnhöfen
- Neue Zugstrecke: Ausbau des Schienennetzes Richtung Süd-Osten
- Widersprüchliche Aussagen in Punkto Haltestellen: mehr/weniger

Dies verdeutlicht die Ansprüche und die Vorstellungen der jungen Menschen, was die Leistungen des ÖPNV angeht, zeigt aber auch Widersprüchlichkeiten und die damit verbundene Schwierigkeit, auf diese Forderungen einzugehen. Die folgenden Textauszüge veranschaulichen den Vorschlag, dass der ÖPNV weniger auf die immer gleichen zentralen Orte in der Stadt ausgerichtet werden müsse:

Mä et ass... et dauert eben och laang. An de Bus... d'Bussen... am Moment wat vun Tréier aus esou ass, de Bus ass wierklech nëmmen op de Kierchbierg ausgeriicht. Et ass jo net... si schaffen jo awer net alleguerten um Kierchbierg.
(Carla_30J_AF_Q42)

Mon mari il travaille au Kirchberg. Il y a le 282 qui pourrait aller au Kirchberg. En fait, qui va au Kirchberg, pardon. Mais, qu'est-ce qu'il fait, cette andouille ? Il passe par la ville. Et puis au Kirchberg. Donc, si nous on habite à Lorentzweiler, le Kirchberg est là, le Luxembourg-Ville est là, il fait ça et puis ça. Il y a personne qui le prend ! Et la ligne va être probablement arrêtée, parce que, il y a personne qui l'utilise ! Il y a personne qui a envie de faire une heure de trajet pour aller au Kirchberg, alors qu'on est vraiment pas longtemps en voiture. Après, il faut se garer. C'est toujours le même problème. Mais, c'est, c'est une hérésie, au lieu de faire un 282 qui passerait par Waldhaff là, il draine tout le noir, et puis il va au Kirchberg. Ah non, mais ça serait trop facile. Ça marcherait trop bien. Non mais c'est vrai !
(Norma_30J_TP_Q9)

Par contre, ce qui n'est pas très bien fait, si je peux me permettre, mais ce n'est pas le site, ni rien… C'est que… quand on a besoin d'aller d'un endroit à l'autre, de la ville de Luxembourg ou à un point dehors, on est quasiment toujours obligé de changer ou à Hamilius ou à la gare. Parfois ça fait perdre plein de temps, voilà, ça c'est un peu, bon c'est un peu normal aussi, mais des fois c'est vrai que d'un point à l'autre, c'est un peu embêtant.
(Edna_23J_MN_Q60)

Es wird auch die Idee geäußert, eine Dezentralisierung des landesweiten Angebots vorzunehmen, das heißt zusätzliche Strecken zu konzipieren, die die Stadt Luxemburg komplett umgehen:

Oder eng Verbindung tëschend Woltz-Osten-Réimech an Esch. Esou eppes wéi... eppes wat rondrëm fiert, ausserhalb awer vun der Stad. Fir déi Leit déi, dass een net zéckt fir z.B. zu Esch ze wunnen an zu Ettelbréck ze schaffen. Esou, well elo, wann een eppes ugebueden kritt fir ze schaffen an et wunnt een iergendwou wou dat wierklech... An et kann een och soen: „Oh nee ech ginn net dohinner schaffen well et ass wierklech net bequem." oder „Ech kann mir et net leeschten." (...) Ech fannen deelweis d'Verbindung mat verschiddenen Plazen ganz schlecht. Zum Beispill Esch/Alzette a Réimech zum Beispill do gëtt et guer keng direkt Verbindung. Wann een zu Réimech wunnt an et wëll een op Esch muss ee fir d'éischt an d'Stad an duerno op Esch an dat ass ganz onbequem fir déi Leit, déi am Süden vum Land wunnen an oder dat selwecht am Norden vum Land. Sou wéi Klierf an dat anert, an jo...
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q233/296)

Einige Teilnehmer begrüßen die Einführung neuer, direkter Buslinien mit weniger Umwegen und der Vermeidung von Umstiegen, sowie neue Buslinien, die „die letzte Meile" zu einem bestimmten Ort schließen:

Et si jo och positiv Saachen beim öffentlechen Transport: zum Beispill d'Linn 18 déi ass elo verbonne ginn, dass déi elo, vun der Kockelscheier direkt zum Beispill elo an de Kino geet. 't kann een lo heiansdo, wann ee lo Loscht huet zum Beispill vun der Kockelscheier, wann een elo Schlittschong fueren ass, kann een direkt an de Kino rennen. Dat ass zum Beispill gutt.
(GD1_Q57)

Mä ech fannen öffentlechen Transport mëcht awer ëmmer méi..., also ech war elo z.B. positiv iwwerrascht well mir hunn ëmmer eben missten mam Bus an d'Stad fueren an da vun der Gare aus bis heihinner eben. An dat war bësse méi ëmständlech . An elo hunn s' awer eppes gemaach, virun annerhallwem Joer dass se lo direkt vu Rëmeleng aus bis hei virun d'Schoul ee Bus maachen, also dat fannen ech awer gutt... also si maachen eben och vill méi fir d'Leit. Dat fannen ech awer gutt !
(GD6_Tn4_w_18J_MN_Q291)

Ein Teil der Studenten der Universität Luxemburg auf Campus Walferdange wünscht sich eine „Navette" in die Stadt Luxemburg. Mehrfach wurde auch die Idee geäußert, dass die Buslinien in regelmäßigen Abständen evaluiert, neu überdacht und umstrukturiert werden müssten, um zu optimaleren Lösungen zu kommen.

Aber auch die Strecken das ist 'ne Sache die sollte man auch noch mal überdenken. Auch allgemein gerade wachsende Linien. Regelmäßig komplett alles wegzuschmeißen und neu aufzusetzen und dann zu schauen wie's ist und wie man es sich vorstellt und wenn es wirklich eine Besserung gibt, umstellen. Und ich denke da gibt es auch einige Probleme. Auch dass hier durch die Stadt, der Hamilius, dann so viele Busse durchfahren, das ist ja reine Streckenführung. Ich denke das ist einerseits... das ist einerseits für den Umweltschutz nicht gut, andererseits ist es auch für den Bus... der braucht sehr sehr lange um durchzukommen. Also das ist 'ne Sache die sollte man auch sich noch mal überlegen.
(Morris_29J_AF_Q68)

Jo, da wéi gesot, dass ëmmer Evaluatiounen gemeet ginn vun deene Strecken, Linnen, op déi iwwerhaapt och richteg genotzt ginn.
(Carla_30J_AF_Q53)

Jo, mä et fueren och vill Busser heiansdo déi, déi praktesch eidel sinn, wou eng oder zwou Persounen dra sëtzen. Dat heescht, si missten wierklech mol mei kontrolléieren wou zu wéi enger Auerzäit Leit matfueren, fir dat dann eventuel ze modifizéieren. An déi Bussen déi dann wechgeholl ginn well do keng Leit oder bal keng Leit do sinn kéinten si jo sou asetzen dass si méi spéit fueren oder zumools weekends, eben.
(Luca_20J_AF_Q43)

Teilnehmer aus dem Osten des Landes und aus dem deutschen Grenzgebiet sprechen die Notwendigkeit einer zusätzlichen Bahnstrecke in den Süd-Osten des Landes an:

Also wéi ech scho gesot hunn ass zu Wellesteen oder ech weess net all déi Dierfer, déi wierklech laanscht d'Musel leien also et dauert éiweg laang fir an d'Stad an... (...) Vläicht, et ass vläicht Utopie, mä eng Zuchlinn sou an den Osten: Stad-Reimech.
(GD4_Tn5_w_22J_AF_Q115/125)

Ich kann jetzt nur für die deutsche Seite sprechen, dass das Angebot schon deutlich ausgeweitet worden ist und auch schon langsam Erfolge zeigt. Ich denke aber auf... man muss hier natürlich einerseits 'nen Plan aufbauen, 'nen Kurzzeitplan, wie kann man kurzzeitig Ziele realisieren, diese sogenannte Quick-Wins umzusetzen auf lange Sicht sind natürlich ganz andere Investitionen noch notwendig. Dass meiner Meinung nach 'ne neue Bahnstrecke gebaut werden muss mit allen Problemen. Keiner will sie vor der Tür haben, keiner will sie bezahlen... das ist nicht einfach.
(Morris_29J_AF_Q51)

<u>Risiken und Widersprüche bezüglich Veränderungen der Streckenführung</u>

Gleichzeitig zeigt sich aber auch in den Interviews, dass Umstellungen in den Streckenführungen die Gefahr bergen, dass bei den Benutzern Unmut aufkommt, weil sie in bestimmten Fällen alte Gewohnheiten über den Haufen werfen müssen oder Nachteile in Kauf nehmen müssen. Solche Veränderungen sind also stets problematisch.

Ma si hunn, wéi se dat Ganzt ëmgeännert hunn, lo an der Stad, hire ganze Konzept... - ech ka lo just fir mech schwätzen - et sinn deelweis Saachen, déi fir mech sech verbessert hunn, et sinn awer aner Saachen, wou ech keng sou eng gutt Verbindunge méi hunn. Dat ass, wéi gesot do, mä bon, 't kann een et net ëmmer jidderengem gerecht maachen. Mä deelweis, ech fannen et, jo, zum gréissten Deel net sou gutt.
(Smilla_28J_MN_Q18)

Si probéieren esou Klengegkeeten ze maachen mä... bëssen d'Buslinnen e bëssen ze änneren also haaptsächlech wann ech elo d'Stad gesinn, do änneren si verschidden Saachen, mä bon.... ob dat elo besser soll sinn... dat gesi si héchstwahrscheinlech selwer mat der Zäit. Well ech soe mir, ech fueren just eng gewësse Linn an ech weess elo net ob dat elo rondrëm d'Auswierkungen sinn vun all deenen aneren... Bon, am Ufank - fir elo déi Punkten nach emol unzeschwätzen - wou de Réseau geännert hat, wou d'Bussen jo geännert hunn alleguerten an d'Auerzäiten, wor ganz am Ufank vill Kritik eben well d'Leit eben net déi Méiglechkeet haten. D'Leit haten ëmmer dee selwechte System, dee selwechte Wee, ëmmer dee selwechte Bus, déi selwecht Auerzäit, jo kloer dann änner dat Ganzt da muss een een anere Bus huelen. Da fiert deen net do laanscht, da muss een ëmklammen... Jo gutt, ech mengen mat der Zäit gewinnt een sech un alles.
(Eddy_24J_MN_Q46)

Was die Haltestellen auf den jeweiligen Strecken betrifft, sind die Aussagen insgesamt recht widersprüchlich und entsprechen meist den individuellen Bedürfnissen der einzelnen Befragten. So wünschen sich beispielsweise einige Befragte, die längere Wege zurückzulegen

haben, dass der ÖPNV an möglichst wenigen Haltestellen hält. Anderseits wird aber auch kritisiert, wenn die eigene Ortschaft bzw. der Zielort nicht mit angefahren wird.

Je crois qu'il devrait y avoir plus de transport, pas souvent changer, par exemple des transports directs. Pas de transports qui font beaucoup de tours, transports directs, qui arrêtent seulement à quatre arrêts et des trucs comme ça, ou quatre villages. Mais parfois je prends le 530 qui va à Perlé, d'Ettelbruck à Perlé, il passe tous les villages, il… ça prend du temps.
(Bernadette_13J_TP_Q14)

Bon, sie hunn elo déi Zich do bäigemat, sou dass ee lo all Stonn um véierel vir an der Stad en Zuch kritt dee riicht, also dee just nach zu Dikrech... eh pardon, also all Stonn um véierel vir fiert hei an der Stad an zu Dikrech en Zuch fort an dee brauch 30 Minutten fir den Trajet Lëtzebuerg-Dikrech an den hält dotëschent zu Miersch an zu Ettelbréck. Dat ass zënter Dezember nei an dat ass déck gutt.
(Mara_23J_MN_Q5)

Mä wat ech ëmmer extrem schued fonnt hunn: datt den Nr.120 net duerch Roudemer fiert - well en hëlt esou vill Dierfercher mat, ech mengen do géng een och eng aner Manéier fannen fir iwwer Roudemer, ech weess net.
(GD4_Tn7_w_19J_MN_Q300)

Tn2: Jo, well ech mengen si wëssen jo dass zu Walfer immens vill Studenten sinn déi och méi - huelen ech un - mam öffentlechen Transport génge fueren wann si och méi Méiglechkeeten hätten. Well elo z.B. vun Ettelbréck aus, do fueren dräi Zich an der Stonn. An dovunner ass een deen ass ee Schnellzuch an dat wier u sech och dee beschte fir net zevill Zäit ze verléieren. Wierklech deen dann 10 Minutten virun de Coursen géng ukommen. An deen dann och 10 Minutten no de Coursen géng fortfueren an dat wier jo awer ideal dann.
Tn3: All Zuch misst hei stoe bleiwen, fannen ech. Nee, also op där Linn, op där Streck sollen se awer d'Studenten förderen. An och zu Miersch ass guer näischt. Zu Miersch ass och eng Zentralstell fir Busser an do ass awer guer näischt op déi Zich ofgestëmmt.
(GD4_Q336)

<u>Grenzüberschreitendes Angebot</u>

Zum grenzüberschreitenden Angebot des ÖPNV werden vereinzelt Verbesserungswünsche in der internationalen Zusammenarbeit im ÖPNV geäußert. So bedauert ein regelmäßiger Zugfahrer aus Longwy z.B., dass viele Züge von bzw. nach Luxemburg-Stadt den Bahnhof Longwy in Frankreich nicht auf dem Fahrplan haben, und der Betroffene deshalb täglich mit dem Auto nach Rodange fährt, um dem Risiko vorzubeugen, nicht mehr nach Hause zu kommen:

De chez moi, je peux prendre effectivement le train, je ne le fais pas, mais je pourrais prendre le train à Longwy même. Donc, là, ce serait beaucoup plus simple, puisqu'en voiture j'en aurais pour cinq minutes. ... Au niveau des bus, c'est trop mal desservi. C'est pas assez régulier. Donc, il faut quand même, pour que de chez moi, je prenne la voiture pour aller à la gare à Longwy, être proche. Sinon, après il faut que j'aille à la gare jusque Rodange. Donc je suis déjà au Luxembourg, ou je fais le fameux dix kilomètres dont j'ai parlé tout à l'heure. (...) Autant j'ai beaucoup d'arrêts, avec... comment dire, autant la gare de Rodange est très bien desservie, autant celle de Longwy elle l'est un peu moins. Tout simplement parce que le train s'arrête à Rodange et ne va pas toujours jusque Longwy. Donc ça m'obligerait un peu à cibler mes horaires et à me dire : ah ben là attention, le train il n'ira pas jusque Longwy ce soir il faut faire attention.
(GD3_Tn3_m_28J_MN_Q8)

Andererseits wird z.B. die Verbesserung des Angebots eines bestimmten Busses im deutschen Grenzgebiet positiv bewertet. Dies hat einige Menschen zum Umsteigen bewegt:

Dat huet relativ gutt fonktionnéiert, well zu Berufszäiten wierklech bal all 10 Minutten, all Véierelstonn gefuer ass. Et war relativ bëlleg, also et ass vill méi bëlleg wéi wann s de lo mam Auto fiers wou ech elo... een Déngen wou ech e bëssen domm fonnt hunn, dat war... et war wierklech... obwuel en all Véierelstonn gefuer ass, e war reegelméisseg iwwerfëllt.
(Carla_30J_AF_Q5)

Anfangs in Luxemburg zur Arbeit bin ich mit dem Auto gefahren da es noch keine Zugverbindung gab. Da habe ich noch nicht in Trier gewohnt sondern in Konz und von Konz gabs damals noch keinen Bus. Seit ersten März 2007 gab es einen und ich bin auch seit der zweiten Fahrt dabei. Bei der ersten Fahrt habe ich den Bus verpasst.
(Andy_28J_MN_Q5)

3.4 Subjektives Erleben und Sinngebung der Zeit im Auto

Der Zeitaufwand, der die Zurücklegung einer bestimmten Strecke mit dem ÖPNV mit sich bringt, kann objektiv festgehalten werden: In vielen Fällen ist er höher als wenn man die gleiche Strecke mit dem Auto zurücklegen würde. Allerdings unterscheidet sich die Bedeutung, die die Nutzer der verbrachten Zeit zuschreiben, deutlich je nachdem ob das Auto oder der ÖPNV benutzt wird, und auch je nach Person. Es gibt neben dem objektiv messbaren Zeitaufwand also auch eine subjektive Sinngebung der verbrachten Zeit, die ebenfalls eine Rolle spielt. In der vorliegenden Studie können in Bezug auf die alltäglichen Pflichtwege der Befragten vier unterschiedliche Gruppen ausgemacht werden:

1. Diejenigen, die problemlos und schnell mit dem Auto von ihrem Wohnort zu ihrem Zielort gelangen
2. Diejenigen, die täglich einen zeitintensiven Pflichtweg mit dem Auto zu bewältigen haben, um an ihrem Zielort anzukommen
3. Diejenigen, die den ÖPNV benutzen, und dabei Zeiteinbußen im Vergleich zum Auto in Kauf nehmen
4. Diejenigen, die mit dem ÖPNV ohne Zeitverlust zu ihrem Zielort gelangen

Zunächst werden die beiden ersten Gruppen, also die Autofahrer beleuchtet und dann die beiden letzten, die ÖPNV-Nutzer.

3.4.1 Subjektives Erleben der verbrachten Zeit im Auto

Für die erste Gruppe von Teilnehmern, die problemlos und schnell mit ihrem Auto vom Wohnort zum Zielort gelangt, stellt der Zeitaufwand für die täglichen Pflichtwege im Auto kein Problem und also auch kein Thema dar. Dementsprechend wenig wird der Zeitfaktor angesprochen. Das Autofahren wird in diesem Fall nicht hinterfragt, es garantiert eine attraktive, schnelle und stressfreie Fortbewegung.

Jo, also hei am Land ass alles total iwwerlaascht zu den Rush-Aueren, an jo… mä wi gesot, domat hunn ech och net vill ze dinn, well ech net vill dodranner fueren.
(Sammy_23J_AF_Q15)

Die zweite Gruppe muss täglich zeitaufwändige Pflichtwege mit dem Auto zurücklegen. Das Erleben dieser Fahrten ist individuell relativ unterschiedlich, und wird u.a. durch deren Dauer als auch die herrschenden Verkehrsbedingungen, wie Stau und stockendem Verkehr beeinflusst. In der Regel wird Stau und stockender Verkehr als nervenaufreibend erlebt:

Also gerade wenn viel Stau ist oder so und oder ein Unfall ist, dann ist man schon genervt morgens ja, wenn man ankommt.
(Tilly_30J_AF_Q43)

Di Zäit wou ech mam Auto op Léiweng gefuer sinn, d'Autobunn all Dag. An all Dag dee Stau! Do gëss de mega hysteresch, also iergendwann, wann's de net grad ee ganz rouege Mënsch bass...
(Sammy_23J_AF_Q16)

Auch die Wahrnehmung einer (teils) identischen Strecke kann durchaus individuell unterschiedlich sein, wie sich am Beispiel von drei Pendlern aus der deutschen Grenzregion, die täglich über die Trierer Autobahn Richtung Luxemburg-Stadt unterwegs sind bzw. waren, illustrieren lässt:

Es ist entspannender mit dem Zug zu fahren oder generell mit dem Bus auch, weil auf der Autobahn eben diese lange Kolonnen morgens sind. Dieses abrupte Bremsen und wieder Beschleunigen ist halt sehr mühselig und kostet jede Menge Nerven. (...) Also ich merke es immer am besten, wenn ich dann einmal mit dem Auto fahre, dann nervt es mich wirklich immer wieder und dann weiss ich auch wieder das Zugfahren zu schätzen.
(Andy_28J_MN_Q2)

I: Vun Tréier bis an d'Stad da rentéiert sech dat jo schonn.
C: Jo, also Auto... ass net ëmmer schéin zwar. Mä et ass ustrengend. Et ass... mä du bass eben fir dech a kanns...
I : Ustrengend ass och elo haaptsächlech wierklech am Berufsverkéier wann s de am Stau fiers.
C: Jo do muss de ganz vill oppassen och wann s de moies... wann s de midd bass, dat ass ganz... dat ass schwéier. Mä ech hu mech... ech muss soen ech hu mech awer dru gewinnt un déi Saach. Dat ass... ech huelen dat elo net méi esou dramatesch. Ech vergiessen dat dann, wann ech bis ukomm sinn.
(Carla_30J_AF_Q66)

Also ich fahr in den Stosszeiten, und da runter ist kein Stau. Also die Gegenrichtung ist ein Stau. Wenn ich jetzt von Esch nach Luxemburg oder von Frankreich nach Luxemburg möchte, ist alles zu. Aber von meiner Richtung, die ich jetzt fahre von... von Deutschland, also von was... Mertert fahr ich auf die Autobahn, runter bis nach Esch, ist kein... ist meistens überhaupt kein Stau. Wenn, dann mal um Grevenmacher ein kleinwenig, dass es ein bisschen stockt. Aber Stau würde ich nicht sagen.
(Morris_29J_AF_Q9)

Allgemein wird das Auto als ein sehr komfortables Fortbewegungsmittel beschrieben, in dem man im Prinzip gerne Zeit verbringt. Es wird als Privatraum wahrgenommen, in dem sich die Zeit individuell gestalten lässt, z.B. durch Musikhören.[14]

3.4.2 Verhaltensmuster bei schwierigen Verkehrssituationen

Die Art und Weise, wie die Befragten mit stockendem oder stehendem Verkehr umgehen, sind unterschiedlich. Zwei Grundverhaltensmuster sind aber „Umfahren" und „Ertragen". Einige versuchen staugefährdete Strecken durch Umfahren zu vermeiden, wodurch es zwar nicht unbedingt zu einem Zeitgewinn kommt, aber die Fahrt nicht behindert ist. Andere wiederum fahren früher weg, um Stau zu vermeiden oder finden sich mit der Situation ab, da andere Faktoren ihnen wichtiger sind.

Ech maachen een Ëmwee ebe well... wéngst dem Traffik. Ech maachen een Ëmwee, deen huelen ech a Kaf, mä dee geet awer méi séier. Wann ech elo géif dee kuerzen Wee fueren, da géif et méi laang daueren, well da méi Traffik ass.
(Billy_28J_MN_Q53)

I: A wanns du elo mam Auto kënns, geet dat gutt?

[14] Auf dieses Thema wird im Kapitel 5 näher eingegangen.

M: Dat geet gutt. Wat ee méi fréi fortfiert, wat ee meeschtens manner Stau huet. Ech fueren och éischter elo méi Kilometeren, wéi dee schnellsten Wee vun den Kilometeren vu dass dann awer manner Stau ass, vu dass ech de Stau haassen. Ech haassen näischt méi ewéi Stop & Go. Da fueren ech léiwer 10 Kilometer wou ech ka fueren.
(Mara_23J_MN_Q9)

K : Also ech stinn ëmmer am Stau, jo.
I : An dat mëcht der awer näischt aus ?
K : Nee, ech denke mer… Jo.
I : Du bass awer léiwer am Auto am Stau.
K : Jo. Fir mech, den Haaptgrond ass einfach, mam Auto bass de vill méi flexibel. Well zum Beispill hei, wa mer op d'Uni komm sin, wann s de éischter fräi has, jo dann ass awer keen Zuch komm.
(Kelly_25J_AF_Q11)

In einigen Fällen wird die schwierige Verkehrssituation aber auch zum ausschlaggebenden Faktor für einen Umstieg auf den ÖPNV:

Jo wann ech op där flotter Autobunn sinn, wann d'Fransousen kommen, d'Frontalierën, déi wëllen alleguerten schnell, schnell op d'Aarbecht, kloer. Et geet duer, dass do en Accident ass, da geet guer näischt méi, weder no vir nach no hannen. An do hunn ech mer gesot: „Nee also dee Stress muss ech mir och net méi undoen." Do hunn ech mer gesot: „Am Zuch sëtz de dech, waarts of bis de an der Stad bass, hëls de Bus, da klappt dat alles."
(Eddy_24J_MN_Q3)

Die Gründe, wieso der ÖPNV auch in Situationen mit schwierigen Verkehrsbedingungen in vielen Fällen nicht als Alternative in Betracht gezogen wird, sind in vielen Fällen nachvollziehbar und werden in der individuellen Mobilitätstheorie dargestellt.[15]

3.4.3 Sinngebung der verbrachten Zeit mit dem Auto

Die Benutzung eines Transportmittels hängt zum Teil auch mit der Sinngebung zusammen, die die Betroffenen der darin verbrachten Zeit zuschreiben. In jenen Fällen, in denen das Auto die zeitgünstigere Alternative ist, liegt die Sinngebung der verbrachten Zeit im Zeitgewinn selbst, weil die gleiche Strecke im ÖPNV nur mit einem höheren Zeitaufwand zu bewältigen wäre.

Oder och schonn aus deem Grond, wann ech éischter fräi hunn oder méi laang muss bleiwen, da misst ech awer 1 Stonn waarden, bis dass deen nächsten Zuch giff kommen, an dann denken ech mer… also dat gesinn ech dann net an. Well dat jo awer da meng Fräizäit ass, di verluer geet.
(Sammy_23J_AF_Q28)

Auch bei länger dauernden Pflichtwegen können die betroffenen Autofahrer der verbrachten Zeit oft noch etwas Positives abgewinnen. Vor allem der Aspekt des Privatraums im Gegensatz zum öffentlichen Raum des ÖPNV spielt hier eine wichtige Rolle. So kann man z.B. nur im eigenen Auto laut zur Musik mitsingen. Das Auto als Privatraum kann aber beispielsweise auch Paaren die Gelegenheit bieten, ihre privaten Alltagsthemen intim zu besprechen, was im öffentlichen Raum des ÖPNV in der Form nicht möglich wäre:

La raison, pour laquelle j'y vais en voiture avec V., c'est qu'on travaille trop tard et c'est un des seuls moments où on peut discuter le matin dans la, dans la voiture. (...) Et je crois que c'est surtout le fait d'avoir du temps avant et après le travail vu qu'on travaille souvent jusqu'à sept ou huit heures du soir, ben c'est l'occasion, bloqués dans les embouteillages de discuter pendant longtemps.
(GD3_Tn2_m_29J_AF_Q12/20)

[15] Siehe hierzu Kapitel 10.

Es gibt aber auch Fälle, in denen die verbrachte Zeit im Auto ganz nüchtern als verlorene Zeit bewertet wird:

Und die Nachteile sind, ja, ich sitz' jeden Tag circa derzeit Stunde 20 Stunde 30 im Auto wo ich nichts machen kann. Ich höre Radio, mach' vielleicht 'nen kleinen Sprachkurs auf CD, aber es ist verlorene Zeit.
(Morris_29J_AF_Q32)

In jenen Fällen, wo die Fahrt mit dem Auto nicht durch eine schwierige Verkehrssituation behindert wird, bedeutet die Entscheidung für das Auto oft auch, dass man länger schlafen kann, was von einigen durchaus als sinnvolle Zeitnutzung erachtet wird:

Also bäi mir mëcht et schonn eng Stonn aus fir..., ob ech mam Auto kommen oder... also wann ech mam Auto an d'Schoul kommen, mëcht et eng Stonn aus, dass ech ka méi laang am Bett bleiwen.
(GD2_Q37)

An et ass net mäin Auto, mä et ass menger Mamm hiren Auto, wouduerch ech heiansdo awer och wann si... wann ech z.B bis halwer sechs Uni hunn an si geet awer gär um fënnef Auer turnen, da brauch si den Auto de ganzen Dag iwwer. Dat heescht da muss ech moies eng Stonn éischter opstoen fir da mam Bus heihinner ze kommen. Wat mech zwar an deem Fall dann och net stéiert, mä bon, ech géif léiwer dann eben den Auto huelen, virun allem moies um aacht.
(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q384)

3.5 Subjektives Erleben und Sinngebung der Zeit im ÖPNV

Auch im ÖPNV wird der verbrachten Zeit ein Sinn zugeschrieben, allerdings wird der Zeitaspekt dort anders bewertet als bei den Autofahrern. Auch wenn einige Teilnehmer die Möglichkeit haben, schnell mit dem ÖPNV reisen zu können, müssen doch die meisten befragten ÖPNV-Benutzer zeitliche Einbußen in Kauf nehmen. Diese Tatsache macht die Art und Weise, wie diese Zeit verbracht wird umso wichtiger. So wird beispielsweise die Möglichkeit zu entspannen, zu schlafen, zu lesen, zu arbeiten und mit anderen ins Gespräch zu kommen bzw. mit Freunden zusammen zu sein als Vorteil des ÖPNV und als sinnvoll angesehen.

3.5.1 Subjektives Erleben der verbrachten Zeit im ÖPNV

Insgesamt wird vor allem der Umstand, dass man im ÖPNV als Passagier passiv sein darf und im Gegensatz zum Auto nicht aktiv am Straßengeschehen teilnehmen muss, positiv wahrgenommen:

Jo, dass een net selwer hannert dem Steier sëtzt, a wahrscheinlech do muss tuten an tuten, an nervös gëtt. Sou sëtzt een sech einfach ran, an souguer nach eppes niewebäi liese gemittlech. Also ech fannen et méi bequem, reesen eigentlech, also, fir vun A no B ze kommen.
(Ingo_19J_MN_Q11)

Also, fir mech ass et méi komfortabel, sech an den Zuch ze sëtzen, iergendwou geféiert ze ginn, gefouert ze ginn, an do sech keng Suergen ze maachen, ob ech de Wee kennen, oder ob… jo, einfach gefouert ze ginn.
(Dennis_25J_TP_Q26)

Sou presséiert sinn ech net, an der Stad, ob ech do mam Auto ginn oder mam Bus, dat bréngt net déi monster Stonnen hier. Dofir, sou vill verléieren ech net. An et ass einfach dee Stress. Deen ass dann net do. Ech klammen an de Bus, ech sëtze mech do, an da klammen ech eraus. Mam Auto ass et ëmmer: „Allez fuer, oder fuer net." oder, an elo, jo... 't ass méi dat.

(...)
Ech hunn och en Aarbechtskolleg, dee kënnt vun der Belsch, an dee kënnt och elo mam Bus. An dee seet: „Dat ass de Glanz". Dee sëtzt sech a säi Bus an da liest e seng Zeitung. Soss huet en ëmmer do dee Stop & Go. An dat ass, déi si vill manner gestresst, d'Leit, wou Bus fueren. Well se u sech net mussen oppassen.
(Bobby_24J_MN_Q5/Q23)

I: U wat denks de wann s de den öffentlechen Transport benotz?
M: Bon, heiansdo natierlech genervt, awer prinzipiell, datt et awer méi relax ass well du sëtz dech einfach ran an da gëss du kutschéiert.
(Mara_23J_MN_Q37)

Wann ech et vergläichen, ech brauch zäitlech grad esou laang, plus am Zuch do hunn ech et méi gemitterlech, ech brauch un näischt ze denken, kee Stress, ech muss nik oppassen.
(GD4_Tn8_w_20J_MN_Q197)

Weil in vielen Fällen die Fahrt im ÖPNV länger dauert als die gleiche Fahrt im PKW, kommt bei den Benutzern aber teilweise auch Frust auf. Ein regelmäßiger ÖPNV-Benutzer aus dem Norden des Landes qualifiziert den Zeitverlust als „schlimm":

I: An deen Ënnerscheed elo, dat heescht, deen Zäitverloscht ass och lo net gravéierend?
G: Dach, deen ass schlëmm. Also dräi Stonnen all Dag ass vill, fannen ech.
I: Jo, mä du sees mam Auto wär et dann awer och eng Stonn, et wieren all Dag zwou Stonnen dee Moment.
G: Jo. Mä eng Stonn manner.
(Greg_28J_MN_Q5)

Eine Möglichkeit, diesem Frust entgegenzuwirken, ist die verbrachte Zeit mit sinnvollen Tätigkeiten zu verbringen, was von vielen auch getan wird.

3.5.2 Verhaltensmuster bei Fahrten im ÖPNV

Die teils langen Fahrten im ÖPNV rufen bei den Benutzern desselben verschiedene Verhaltensweisen hervor. Besonders gerne wird die Zeit im ÖPNV mit Lesen verbracht: *„Also wat ech flott och dru fannen, dat ass, ech liesen immens gären, an ech liesen och immens gäre vill am Bus." (Smilla_28J_MN_Q19).* Ein junger Mann, der früher den ÖPNV benutzte und diese Zeit gerne mit Zeitunglesen verbrachte bedauert, dass er dies heute nicht mehr tun kann, da er mit dem Auto fahren muss:

Et c'est une réelle… une plus-value, enfin, c'est une bêtise, (...) c'est le petit journal qu'on obtient gratuitement, systémiquement avec les, les nouvelles du jour. J'avoue que ça me manque, puisque effectivement, tous les jours, j'avais mes petites lectures quotidiennes.
(GD3_Tn2_m_29J_AF_Q44)

Die Zeit im ÖPNV wird auch gerne genutzt, um zu arbeiten oder zu lernen.

Jo, fir op d'Aarbecht, ech weess nék, am Zuch kanns de deng Zäit besser notzen. Ech weess nék, do kann, wann een e Laptop derbäi huet, da kann een alt wéinstens nach eppes schaffen.
(Greg_28J_MN_Q4)

Tn1: Also ech ka léieren.
Tn2: Ech net am Zuch moies.
Tn1: Well ech sëtzen, moies sëtzen ech 55 Minutten am Zuch.
I: Jo dat ass dann eppes aneschters.
Tn1: Jo dann hunn ech masseg Zäit fir ze léieren, a mat der Rou, dat geet eigentlech einigermoossen.
(GD2_Q44)

Ein weiterer positiver Aspekt der genannt wird, ist dass man im ÖPNV mit anderen Leuten ins Gespräch kommen kann bzw. mit Bekannten reden kann:

Et kann een do dra sëtzen, et kann een zu méi Leit sëtzen. Zu méi Kollegen zum Beispill. Wann ee mam Auto geet, do kann een net zu zwanzeg dra sinn. Da kann een direkt zu zwanzeg iergendwou hinner goen. Da ka mer de ganze Wee laang babbelen.
(Joaquin_15J_TP_Q7)

Tn2 : Och vläicht déi Leit déi am öffentlechen Transport matfueren, (...) ech mengen wann s de een nierft der sëtzen hues. Zum Beispill hätt ee vläit e Meedchen niewendrun wat gefällt. Da gees de et op eemol uschwätzen. Ech mengen am Auto do hues de keen, deen do op eemol do sëtzt.
Tn1 : Wanns de mol eent bréichs.
Tn2: Jo, maach de Geck. Nee, am Bus kann ee Frëndschaft an och..., bon, et kann een besser Leit kenne léieren, am Bus.
Tn3: Et huet ee méi sozial Kontakter.
(GD1_Q56)

Wat ech just witzeg fannen, dat ass, heinsdo, et kënnt ee mat de Leit och éischter an d'Gespréich. Datt deemno ween een do sëtzen huet, wann deen eppes freet, dann zielt een. Deen zielt engem sou d'halleft Liewen während dem ganze Wee.
(Smilla_28J_MN_Q53)

Jo, moies, an am Zuch, ech weess net, wann ech moies mam Auto foaren, sinn ech alleng am Auto. Moies am Zuch oder sou, entweder et si Kënneger dran, oder ech weess net, et kennt een herno dann do iwwert d'Hallschent vun de Lekt, di ëmmer dra sinn.
(Greg_28J_MN_Q47)

Einigen benutzen die Zeit im ÖPNV auch einfach zum Entspannen oder gar zum Schlafen, besonders diejenigen, die weitere Strecken zurücklegen.

Déi fueren direkt vu Rodange an d'Stad oder och vun Déifferdéng an d'Stad. (...) op de Plateau, direkt an d'Stad op d'Charly's Gare. Dat ass…tëschent…Ech huelen en all moies, an et kann ee gutt schlofen …et ass gutt waarm, et ass ëmmer déi hallef Stonn, wou ech weiderschlofe kann.
(GD1_Q58)

J'habitais encore chez mes parents, donc à côté de Metz et je mettais deux heures le matin pour venir et deux heures le soir, enfin de, quand je partais vraiment de chez mes parents jusque quand j'arrivais vraiment ici, donc … c'était long, mais je pouvais dormir. Tandis que dans ma voiture, je dois conduire, quoi…
(Edna_23J_MN_Q27)

Andererseits bringt der höhere Zeitaufwand beim ÖPNV mit sich, dass man morgens früher aufstehen muss:

Also bäi mir mécht et schon eng Stonn aus ob ech mam Auto kommen oder... Also wann ech mam Auto an d'Schoul kommen, mécht et eng Stonn aus, dass ech kann méi laang am Bett bleiwen.
(GD2_Q37)

Dat heescht da muss ech moies eng Stonn éischter opstoen fir da mam Bus heihinner ze kommen.
(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q284)

Die positiven Möglichkeiten der Zeitnutzung werden negativ beeinträchtigt, wenn zu viel Lärm ist oder die Busse bzw. Züge überfüllt sind.

Moies kann ech schlofen am Bus well net vill lass ass. Stresseg gëtt et eréischt wa vill Leit do sinn oder kleng Kanner, déi di ganzen Zäiten jäitzen. Da kann et schonn e bësse méi blöd ginn, da kanns de net…dann hues de deng Rou net.
(GD1_Q60)

3.5.3 Sinngebung der verbrachten Zeit im ÖPNV

Von einem Teil der Teilnehmer wird die Zeit im ÖPNV als sinnvoller genutzte Zeit gesehen, während die Zeit im Auto als verlorene Zeit bewertet wird. Die Zeitrechnung zwischen verlorener Zeit im ÖPNV und deren Aufwertung durch sinnvolle Tätigkeiten, ist in vielen Fällen jedoch ein interpretativer Balanceakt zwischen den Vor- und Nachteilen, wie ein Student bemerkt:

Tn3: Wéi gesot, also ech kann am Bus an am Zuch Saache maachen, déi ech doheem net maachen. Ech liesen extrem gär Zeitung, da maachen ech dat halt do aplaz doheem oder ee Buch iwwer Texter, déi mir virzebereeden hunn.
I: Am Fong ass et, fir deng Zäit méi sënnvoll ze notzen?
Tn3: Jo bon: Zäit méi sënnvoll ze notzen. Ech sinn awer eng Stonn ënnerwee, ech muss nach op den Busarrêt trëppelen, anerwäerts géng ech den Auto huelen a wier an 20 Minutten hei.
(GD4_Tn3_m_23J_MN_Q293)

Eine interviewte junge Frau, die trotz der Möglichkeit mit dem Auto zu fahren, fast ausschließlich den ÖPNV benutzt, lobt zwar einerseits die sinnvollere Zeitnutzung im Bus, andererseits ist sie aber auch von dem in Kauf genommenen Zeitverlust genervt:

Alors, peut-être, je vais dire que dans un transport en commun on peut s'occuper d'autre chose que de sa route. Donc on peut lire, si on arrive à lire, on peut lire, tricoter, je sais pas, après, discuter, plein de choses. Dans une voiture on est obligé de s'occuper de sa route. Donc on, pour moi, je vais perdre du temps à me concentrer pendant vingt minutes sur quelque chose qui m'est finalement indifférent, tandis que je peux me concentrer sur mes documents à lire de la journée dans le bus, par exemple.
(Norma_30J_TP_Q49)

Mais avant, je travaillais en ville, et donc je prenais le bus, il y en avait pour 20 minutes, une demi heure, ça va, c'est juste bien. Maintenant que je suis à Strassen, il faut changer en ville. Il y a dix minutes entre chaque changement, au minimum. Et, il n'y a rien à faire, je mets une heure de temps. Alors qu'en voiture on arrive dans 20 minutes. Donc ça c'est très, très frustrant. Très agaçant.
(Norma_30J_TP_Q2)

Synthese zum Themenbereich „Zeit“

Der ÖPNV ist meist langsamer als das Auto

„Zeit“ ist das am häufigsten angesprochene Thema in den Gesprächen. Insgesamt sind die Befragten der Ansicht, dass der ÖPNV in der Regel langsamer ist als das Auto, man also zuviel Zeit damit verliert.

Der ÖPNV ist den meisten Teilnehmern vor allem für Freizeitwege zu langsam. Ausnahmen hierzu stellen allerdings die Late Night-Angebote sowie Fahrten in die Stadt Luxemburg dar. Auch bei den Pflichtwegen gilt der ÖPNV als langsamer, doch hier wird dieser Nachteil oft weniger stark bewertet. Faktoren wie Parkplatzmangel, Kosten u.ä. werden verstärkt mit in die Bewertung einbezogen, was dazu führt, dass die gleichen Personen, die den ÖPNV in der Freizeit meiden, diesen für ihre Pflichtwege benutzen.

Für einige wenige Teilnehmer der Studie ist der ÖPNV für die Bewältigung ihrer Pflichtwege genauso schnell wie das Auto, und damit entsprechend attraktiv. Dies ist in vielen Fällen ein ausreichender Grund, ihn zu benutzen. Deutlich wird in diesem Kontext, dass Busse z.B. vor allem dann zeitlich interessant sind, wenn ausreichend Busspuren zur Verfügung stehen.

Zeitliche Attraktivität verschiedener Transportmittel

Die Zeitinvestition wird als wichtiger Faktor bei jeglicher Fortbewegung gesehen. Die Attraktivität von ÖPNV und Auto hinsichtlich des benötigten Zeitaufwands bei ihrer Benutzung wird durch eine Reihe von jeweils unterschiedlichen Faktoren bestimmt.

<u>Beim Auto:</u>

Auf der positiven Seite werden vor allem die ständige direkte Verfügbarkeit sowie die Möglichkeit einer direkten und individuellen Streckengestaltung hervorgestrichen. Auf der negativen Seite sind es die je nach Strecke und Zielort unvorhersehbare Verkehrssituation sowie die mehr oder weniger schwierige Parkplatzsuche. Insgesamt überwiegt aber die Vorstellung, dass man mit dem Auto schneller an sein Ziel gelangt.

<u>Beim ÖPNV:</u>

Die zeitliche Attraktivität des ÖPNV wird den Interviews zufolge durch Faktoren bestimmt, die je nach Person stark variieren können. Hierzu zählt in erster Linie die individuelle Verfügbarkeit eines öffentlichen Transportmittels, also die durch den Wohnort bestimmte Nähe zu einer Haltestelle oder einem Bahnhof. Des weiteren spielt die Taktfrequenz der Bus- und Zuglinien eine zentrale Rolle. Hier werden die Abstände zwischen den einzelnen Fahrten von vielen Befragten als zu lang erachtet. Wartezeiten von über zwanzig Minuten werden von den jungen Menschen als nicht zumutbar angesehen. Solche zwischen fünf und zehn Minuten werden als ideal eingeschätzt, dabei wird aber nicht immer die Umsetzbarkeit hiervon im Auge behalten. Probleme, die mit einer Taktverdichtung einhergehen, werden nur von einem Teil der Befragten wahrgenommen. Auch die Pünktlichkeit bei der Einhaltung der Fahrpläne spielt eine wichtige Rolle. Diese lässt nach Einschätzung der Befragten öfters zu wünschen übrig. Eine mangelnde Abstimmung zwischen den Fahrplänen kann Fahrten mit Umstiegen außerdem unnötig verlängern. Auch hier sind viele Teilnehmer der Studie der Ansicht, dass in diesem Bereich eine wesentliche Verbesserung möglich wäre. Das Umsteigen an sich stellt in den Augen vieler Befragter eine unangenehme Hürde dar, der sie stets eine Direktverbindung vorziehen (wobei die einzige Direktverbindung oft die mit dem Auto ist). Deshalb wird der Wunsch nach mehr Direktverbindungen geäußert. Die gewählten Streckenführungen bei bestehenden Linien stoßen nicht immer auf Verständnis. Sie werden

als Ursache eines als zu hoch erachteten Zeitaufwands oft kritisiert. Es werden Lösungsvorschläge gemacht, welche sich hauptsächlich auf die Gedanken beziehen, dass die Streckenführung dezentraler organisiert werden müsste, oder in verschiedenen Fällen weniger Haltestellen angefahren werden müssten.

Subjektiv verbrachte und interpretierte Zeit

Die in einem Transportmittel verbrachte Zeit ist nicht nur eine objektiv messbare Größe, sie wird auch immer auf eine subjektive Art und Weise erlebt und interpretiert. Die subjektiv erlebte Zeit unterscheidet sich somit von der objektiv verbrachten Zeit.

Beim Auto:

Unbeeinträchtigte Fahrten im Auto werden angenehm erlebt, während Stau oder stockender Verkehr durchwegs als nervenaufreibend dargestellt werden. Die Wahrnehmung einer identischen Strecke kann je nach Person unterschiedlich ausfallen. Die Teilnehmer wenden verschiedene Verhaltensmuster zur Minimisierung der negativ erlebten Zeit durch schwierige Verkehrssituationen an, wie z.B. Staus weiträumig zu umfahren oder früher wegzufahren. Andere ertragen diese Nachteile, weil für sie andere Vorteile des Autos wichtiger sind.

Die verbrachte Zeit im Auto wird im Falle eines Zeitgewinns vor allem bei relativ kurzen Strecken als sinnvolle Sache gesehen. Bei längeren Strecken wird die Sinnhaftigkeit der verbrachten Zeit oft in anderen Aspekten begründet, wie z.B. dem Vorteil des Privatraums, größerer Flexibilität o.ä. Ein Teil der Befragten erkennt zwar an, dass die verbrachte Zeit im Auto zwar tatsächlich verlorene Zeit ist, kann jedoch keine bessere Alternative erkennen.

Beim ÖPNV:

Bei den Fahrten im ÖPNV wird die Möglichkeit passiv zu sein, und „kutschiert“ zu werden positiv bewertet und hervorgestrichen. Dieser Vorteil wird andererseits oft durch den zu erduldenden Zeitverlust beeinträchtigt und in Frage gestellt. Aus diesem Grund zeigen ÖPNV-Fahrer ihrerseits Verhaltensmuster, die dazu dienen die verbrachte Zeit sinnvoll zu gestalten. Dies geschieht z.B. durch Lesen, Arbeiten, Schlafen oder Teilnahme an Diskussionen. Die Sinngebung der Zeit im ÖPNV ist somit ein interpretativer Balanceakt zwischen der sinnvollen Nutzung derselben und dem in Kauf genommenen Zeitverlust.

Fazit

Auto und ÖPNV zeichnen sich durch jeweils spezifische Vor- und Nachteile aus, was den benötigten Zeitaufwand sowie die subjektiv empfundene Sinnhaftigkeit der verbrachten Zeit bei ihrer Benutzung angeht. Obwohl der ÖPNV als die meist langsamere Alternative zum Auto wahrgenommen wird, kann er doch durch die Möglichkeit einer sinnvollen und entspannenden Zeitgestaltung punkten.

Anstrengungen zur bestmöglichen Verringerung des Zeitaufwands bei der Nutzung des ÖPNV durch Einwirkung auf die genannten zeitbeeinflussenden Faktoren in Kombination mit der Schaffung eines Umfeldes in Bussen und Zügen, das eine möglichst sinnvolle Zeitnutzung erlaubt, erscheint somit als eine gute Strategie, die Attraktivität des ÖPNV im direkten Vergleich zum Auto zu steigern.

4 Der Kostenaspekt von ÖPNV und Auto

« Moi je pense qu'il faut toucher les gens au porte-monnaie quelque part parce que ça, ça fait toujours réfléchir. »

(GD3)

Ein Vorteil der Nutzung des ÖPNV liegt in seiner Erschwinglichkeit, was vor allem auch junge Menschen ansprechen müsste. Insgesamt wird der luxemburgische ÖPNV von den Befragten tatsächlich als günstiges Fortbewegungsmittel bewertet während das Auto mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden wird. Im Laufe der Analyse stellte sich jedoch heraus, dass die Jugendlichen und jungen Erwachsenen unterschiedliche Kostenwahrnehmungen von Auto und ÖPNV haben. Deshalb wird in einem ersten Unterkapitel die Kostenwahrnehmung der Schüler unter 18 Jahren und der Schüler bzw. Studenten über 18 Jahre beleuchtet. Abgrenzend zu dieser Gruppe wird die Kostenwahrnehmung bei den Berufstätigen in den Blick genommen. In einem letzten Unterpunkt wird die Kostenerhöhung beim Auto als Chance für den ÖPNV diskutiert.

4.1 Kostenwahrnehmung bei Schülern und Studenten

Schüler und Studenten sind durch die Tatsache, dass sie meist über kein eigenes Einkommen verfügen in erster Linie auf finanzielle Unterstützungen angewiesen. Ihr finanzielles Budget setzt sich aus den finanziellen Zuwendungen der Eltern bzw. anderer Dritter sowie dem Einkommen aus Ferienjobs zusammen. Die Wahrnehmung der Kosten, die für die jeweiligen Fortbewegungsmittel aufgebracht werden müssen, wird von diesen Bedingungen beeinflusst.

In diesem Kapitel werden sowohl die Schüler unter 18 Jahren, die sich bisher noch nicht mit den Kosten des Autos aktiv auseinandersetzen mussten, als auch die Schüler und Studenten über 18 Jahren, die meist die Wahl zwischen ÖPNV und Auto haben und deshalb auch mit den anfallenden Kosten beim Auto auseinandersetzen müssen, thematisiert. Dabei ist der finanzielle Anteil den die Jugendliche aufbringen müssen sehr unterschiedlich, je nach finanzieller Unterstützung.

4.1.1 Kostenwahrnehmung bei Schülern unter 18 Jahren

Die Schüler unter 18 Jahren in den Gruppendiskussionen und Einzelinterviews sehen den ÖPNV als kostengünstiger als das Auto an. In der Regel dient ihnen dabei die JUMBOKAART[16] als Tarifreferenz beim ÖPNV. Die höheren Kosten des Autos werden dabei in erster Linie mit Kraftstoffkosten in Verbindung gebracht. Andere Kosten wie Anschaffungspreis und Nebenkosten werden selten angesprochen. Man kann davon ausgehen, dass sie ihnen nicht so bewusst sind. So findet z. B. eine 17-jährige Schülerin aus einem hauptstädtischen Lyzeum *„dass beim Auto de Bensin deier ass an dass et awer och trotzdeem praktesch ass well een iwwerall hikënnt" (GD5_Tn1_w_17J_TP_Q158).* Auch diese Befragte berichtet, dass das Auto wegen des Benzinverbrauchs sehr teuer ist:

> *I: An dann, di aner Säit, wann s de lo kucks, den Auto, wat denks de dann, wann s de un den Auto denks?*
> *M: Oh, et gëtt deier mam Bensin.*
> *(Milla_17J_TP_Q14)*

[16] Bei der JUMBOKAART handelt es sich um ein Jugendjahresabonnement, auf das jede Person unter 20 Jahre ein Anrecht hat. Über das 20. Lebensjahr hinaus können nur noch die Jugendlichen von der JUMBOKAART profitieren, die nachweisen können, dass noch Kindergeld für sie bezahlt wird (wie Schüler/Studenten) (siehe : www.cfl.lu).

Der ÖPNV wird besonders wegen der für Jugendliche attraktiven JUMBOKAART als preiswert angesehen:

Wann s de den Zuch kanns huelen, firwat net ? Hues de d'Jumbo, dat si 50 Euro, an de Bensin, jo, pfff, dat gëtt vill méi deier.
(Tim_17J_TP_Q15)

L'essence aussi, c'est, ça marque un peu. Et que, il faut penser aussi à l'argent, qu'on va dépenser avec ça. Puisque, si je peux payer 50 euros par an et j'ai ma carte Jumbo, je vais pas payer beaucoup plus pour rouler tous les jours en voiture.
(Nico_16J_TP_Q33)

De Bensin an da vis-à-vis vun der Jumboskaart, do bezills de souvill am Joer an de Bensin do hues de souvill am Mount wann s de dat alles mëchs wat ech mam Bus maen. Dowéinst géif ech awer soen, soulaang ech d'Jumboskaart nach kréien, dann ...
(GD5_Tn5_w_17J_TP_Q138)

4.1.2 Kostenwahrnehmung bei Schülern und Studenten über 18 Jahren

Auch die meisten Jugendlichen über 18 Jahre sind der Meinung, dass der ÖPNV in Luxemburg besonders dank der JUMBOKAART preisgünstig ist, vor allem im Vergleich zum Auto:

Beim öffentlechen Transport ass et schonn eng gutt Saach, well et gënsteg ass, besonnesch mir, well mir d'Jumboskaart nach kënne benotzen.
(GD5_Tn3_w_18J_MN_Q43)

Also ech fannen Auto benotzen immens deier, de Parking, de Bensin an ech sinn och frou dass ech keen eegenen Auto hunn wou ech d'Assurance an d'Pneuë bezuele muss, well wéi mäi Proff an der Fahrschoul gesot huet, do geet eng Pai am Joer drop. An dat ass, dat si wierklech ganz vill Suen einfach.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q218)

Die Differenz zwischen der preisgünstigen JUMBOKAART und den „normalen" Tarifen des ÖPNV erscheint vielen Jugendlichen allerdings als sehr hoch. Da sie an die Vergünstigungen gewohnt sind, wirkt diese Preisdifferenz abschreckend. Aus ihrer Sicht sind die Standardtarife des ÖPNV deshalb finanziell nicht besonders attraktiv:

Fir eis Schüler geet et u sech nach, well mir hu jo eng Jumboskaart. Eng Jumboskaart fir d'Joer, mä wann een elo zum Beispill kee Schüler ass oder esou, da kascht en Abonnement fir 1 Joer öffentlechen Transport ze benotzen 400 Euro. Dat ass nawell deier.
(GD1_Q4)

Ajo d'Suen, dovunner hat ech nach net geschwat. Vu que, datt ech jo elo nach Kannergeld kréien, hunn ech nach Recht op meng Jumboskaart an dofir fueren ech lo och nach (...) bon wann ech bis verdéngen kréien ech jo... hunn ech jo eng Pai mat där ech meng Kaart bezuelen. Elo sinn ech frou dat ech nëmmen déi 50 Euro muss bezuelen pro Joër an net déi 50 oder wat ass et pro Mount.
(Mara_23J_MN_Q102)

I: Jo dat ass kloer, dat ass schonn ee Virdeel vum öffentlechen Transport, dass dee méi bëlleg ass.
Tn1: Jo.
Tn4: Mä dat rentéiert sech awer och nëmmen, wann s de d'Jumbokaart hëls.
Tn2: Jo well soss...
Tn4: ... soss wann s de all Daag giffs bezuelen, da giff et awer och...
Tn1: ... ze deier...
(GD6_Q364)

Unterschiedliche finanzielle Belastungen

Bis auf wenige Ausnahmen haben alle Befragten über 18 Jahre den Führerschein.[17] Besonders in den ersten Jahren nach dem Führerscheinerwerb kommt dem Auto eine hohe Bedeutung zu und der ÖPNV rückt in den Hintergrund. Einen PKW zur Verfügung zu haben, ist den meisten wichtig, jedoch sind Zugang und finanzielle Unterstützung sehr unterschiedlich.[18] So lassen sich in dieser Studie hinsichtlich der finanziellen Beteiligung bei der Anschaffung und Nutzung eines PKW drei grundsätzliche Situationen bei den jungen Autofahrern ausmachen:

- Eigenes Auto als Geschenk
- Eigenes Auto mittels Eigenerwerb
- Mitbenutzung eines nicht eigenen Autos

In jeder dieser drei Situationen werden wiederum unterschiedliche finanzielle Belastungsgrade der Jugendlichen an den Unterhaltskosten des Autos beobachtet. Zwischen den beiden Extremsituationen der Vollfinanzierung eines eigenen Autos mitsamt aller Nebenkosten durch die Eltern und der vollständigen Eigenfinanzierung der Gesamtkosten eines Autos durch den Jugendlichen gibt es sehr unterschiedliche finanzielle Beteiligungsformen der Eltern, sei es durch finanzielle Unterstützung bei der Anschaffung, dem Unterhalt des Autos oder der Finanzierung des Autofahrens[19].

Es zeigt sich, dass die Jugendlichen, die selbst für einen Teil der Kosten aufkommen müssen, ein geschärftes Bewusstsein für die anfallenden Kosten haben. Einige von ihnen nehmen viel auf sich, um das Auto und das Autofahren finanzieren zu können, indem sie neben der Schule arbeiten bzw. den Großteil ihres Taschengeldes oder Lohn der Ferienjobs in das Auto investieren. Dies kann vor allem bei den männlichen Schülern aus einer berufsausbildenden Schule festgestellt werden. So erzählt einer dieser Schüler, wie er auf den Erwerb eines eigenen Autos hingearbeitet hat: *„Ech sinn zwar laang genuch dofir schaffe gaangen, fir mer iwwerhaapt kënnen een ze kafen" (GD2_Q212).* Bei vielen wird jedoch die anfängliche Euphorie, die mit dem Autofahren verbunden ist, mit der Zeit durch die hohen Kosten getrübt. Unterstützen die Eltern die Jugendlichen nicht bzw. nur begrenzt bei der Finanzierung des Autofahrens, lasten diese Kosten schwer auf dem begrenzten Budget der Schüler und Studenten:

> *A: Jo, Auto ass den éischte Moment natierlech eng grouss Freed, wann een de Führerschäin huet. Awer et mierkt een awer schnell, dass et, dass een och gutt ouni Auto kann auskommen, a grad, dass et, wéi soll ech soen, eng Geldsuckel ass. 't geet schnell déif an de Portmonni. An do iwwerleet een sech dräimol ob ee lo den Auto hëlt oder léiwer den öffentlechen Transport. Grad fir an d'Stad oder sou. (...) Jo, also, all déi, déi et net bezuelt kréien, vun den Elteren, de Parking, déi huelen de Bus natierlech. Oder déi eben net de Bensin bezuelt kréien.*
> *I : Also, du mengs schonn, dass do een Ënnerscheed ass, wou…*
> *A: Jo, also, sou, also jo, mam Geld eben. Well mir verdénge jo selwer nach näischt, an, do iwwerleet een sech ob een dat bëssen Täschegeld hëlt oder net fir Bensin domat ze kafen.*
> *(Ingo_19J_MN_Q14/26)*

> *Tn2: Jo also bei mir ass et zwar sou, ech kommen praktesch déi ganz Woch kommen ech mam Bus a mam Zuch an d'Schoul. Dat heescht: ech fueren fir d'éischt mam Bus op Miersch op d'Gare, dann huelen ech do den Zuch, kommen ech rof op Dummeldéng. Mä et giff mer einfach ze deier ginn mam Bensin.*
> *(GD2_Q27)*

[17] So haben von den 36 Schüler und Studenten über 18 Jahre 33 den Führerschein, zwei sind dabei diesen zu machen und eine einzige Befragte hat keinen Führerschein.
[18] Von den 33 befragten Schüler und Studenten mit Führerschein besitzen 19 ein eigenes Auto, hinzu kommen 12 Teilnehmer, die ein Auto zur Verfügung haben. Lediglich zwei haben trotz Führerschein keine Möglichkeit auf ein Auto zurückzugreifen.
[19] Diese Beteiligung wird nicht in allen Fällen explizit von den Befragten erklärt, allerdings lassen sich aus den Aussagen Schlüsse über die Finanzierungswege der Jugendlichen ziehen.

Käschten, et ass deier: Assurance, Bensin plus den Auto nach, plus Führerschäin do kënnt eppes zesummen...
(GD4_Tn1_m_21J_MN_Q245)

Während es den einen gelingt, ihr geringes Budget einzuteilen bzw. die finanzielle Unterstützung ausreichend ist, kommt es bei anderen zu „Zwangspausen" beim Autofahren:

Tn1: Mir loossen den Auto éischter stoen, wa mer keng Sue méi hunn.
Tn2: Ech mengen mir strofen eis jo am Fong selwer, well mer musse Geld dran investéieren.
(GD2_Q205)

Einigen Jugendlichen ist der finanzielle Aufwand jedoch zu hoch und der Besitz eines eigenen Autos nicht so wichtig:

Tn6: Also ech hätt kënne fir mäin 18. vun der Famill een Auto kréien, mä ech hu gesot: „Ech wëll keen, ech kann och mat menger Mamm hirer Schrottmillen fueren." Déi ass elo 11 Joer a menger Mamm ass et egal wann ech deen téitschen. Mä dat ass einfach, ech brauch keen eegenen Auto, ech kann och mat der Famill een deelen.
I: Also et ass elo net dass den Auto eppes fir dech elo eppes ass wat s de... Jo dat heescht du sees: „Dat ass elo och egal ob dat elo een neien Auto ass."
Tn6: Ech hätt schonn iergendwann eng Kéier gär mäin eegenen Auto, mä am Moment, ech mengen ech hu lo 19 Joer, ech ginn nach op d'Uni, ech verdéngen nach keng eege Suen. Wou soll ech déi Suen hier huelen, fir mir en Auto ze leeschten?
(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q310)

Auch ein geschenktes Auto kann also eine finanzielle Belastung für Schüler und Studenten darstellen, falls die Unterstützung an den Unterhaltskosten von den Eltern zu gering ist bzw. überhaupt nicht stattfindet.

Verzerrte Kostenwahrnehmung

Bei jenen Jugendlichen, die nur eine kleine oder gar keine Eigenbeteiligung an den Gesamtkosten eines Fahrzeugs haben, ist das Bewusstsein für die Kosten eines Autos nicht immer vorhanden. Dies führt in einigen Fällen zu einer unrealistischen Einschätzung der anfallenden Kosten beim Auto. Diese Annahme verfälscht auch den Preisvergleich zwischen Auto und ÖPNV. Eine unrealistische Einschätzung kann bei mehreren befragten Jugendlichen festgestellt werden. Ein Gespräch zwischen zwei Studentinnen von 23 und 24 Jahren zeigt z.B. wie unterschiedlich das Bewusstsein für die Kosten eines Autos im Vergleich zum ÖPNV sein kann, und wie die ÖPNV-Tarife gänzlich falsch eingeordnet werden:

Tn4: Wat vläicht eng gutt Saach wier, dat wier Jumbo mat eben Käschten vun engem Auto ze vergläichen. Also ech fannen d'Jumbo ass zwar relativ deier fir 50€. Also et geet, mä se war och scho méi bëlleg a wat se méi deier gëtt, wat méi Leit dann awer soen, wann ech schonn een Auto hunn wat soll ech dann nach eng Jumbo maache goen.
I: D'Jumbo, 50€ d'Joer?
Tn9: Ech fannen dat ganz bëlleg!
I: Den Auto kascht dech zwar wesentlech méi...
Tn4: Dat gesäit een net esou direkt am Mount, well dat ass awer och wouer, dass ebe vill Leit déi een Auto hunn an domadder fueren, déi bezuelen ni eng Assurance, di bezuelen ni Pneuen a bezuelen ni Bensin well se dat alles vun den Eltere kréien.
(GD4_Q341)

In einer Gruppendiskussion mit Schülern zwischen 18 und 21 Jahren wird folgende Aussage gemacht, die ebenfalls von einem geringen Bewusstsein der Kosten eines Autos zeugt:

Mä, also riicht eraus gesot, wann ech elo net méi an d'Schoul ginn, an ech gi schaffen, dann huelen ech den Auto. Well ech ka mir et net leeschten am Joer 400 Euro ze investéieren fir Bus, Zuch.
(GD1_Q65)

Keine oder wenig Eigenbeteiligung an den Autokosten bedeutet aber nicht immer automatisch ein fehlendes Bewusstsein für diese, wie die folgende Aussage belegt:

Soe mer mol, wann ech misst alles alleng bezuelen um Auto, da giff ech wahrscheinlech och méi oft den Zuch missten huelen oder sou, well Bensin ass jo zimlech deier. Dee Problem hunn ech elo net, well ech de Bensin bezuelt kréien. Mä soss misst ech awer iergendwéi mer eng afale loossen fir awer op de Bus, Zuch zréckzegräifen.
(Kelly_25J_AF_Q5)

4.2 Kostenwahrnehmung bei Berufstätigen

Bei den Berufstätigen kommt dem Kostenaspekt eine etwas andere Gewichtung als bei den Schülern und Studenten zu. Einerseits, weil sie über ein eigenes Einkommen verfügen und anderseits, weil sie tägliche Wege zu ihrer Arbeitsstelle erledigen müssen, ohne auf Vergünstigungen zurückzugreifen. Diese regelmäßigen Fahrten erhöhen den finanziellen Aufwand zur Bewältigung dieser Pflichtwege. Bei den Berufstätigen überwiegt insgesamt ebenfalls die Meinung, dass der ÖPNV die billigere Alternative zum Auto ist.

Ech soe mer, den Auto ass nawell näischt Geschenktenes, also et si vill Käschten verbonnen mat deem: Bensin, d'Autosteier, d'Assurance. Dat sinn alles Käschten iwwert d'Joër ausgerechent, wou et e ganz schéine Betrag gëtt, ganz schéin Zomm soen ech mir, a wann een déi géng aspueren duerch... eben duerch Zuch fueren a Bus, da soen ech mir: „Gutt, den Auto ass ebe wierklech e Luxusartikel."
(Eddy_24J_MN_Q23)

Moi, très franchement si j'avais pas toutes mes activités là, après, c'est clair que je prendrais plus les transports en commun, parce que financièrement, ça revient quand même très, très cher.
(Fidelia_29J_AF_Q37)

Selbst überzeugte Autofahrer, die den ÖPNV noch nie ernsthaft als Alternative in Betracht gezogen haben, vermuten, dass dieser günstiger ist als Autofahren:

Kosten, wär' s wahrscheinlich, ja günstiger sicherlich mit dem Zug zu fahren oder so. Also ich weiß nicht genau die Kosten, kenne ich jetzt nicht genau was das jetzt kosten würde, aber man würde das ja auf den Monat wahrscheinlich so ein Ticket sich nehmen.
(Tilly_30J_AF_Q10)

Des weiteren spielt die Höhe des Einkommens eine Rolle bei der individuellen Wahrnehmung der Kosten eines Autos. Die meisten Befragten gehen davon aus, dass durchschnittliche Berufstätige in Luxemburg es sich leisten können, mit dem Auto zu fahren:

Well d'Leit hei am Land verdéngen immens vill, zweetens se kënne sech de Komfort leeschten, fir mam Auto ze kommen.
(Dario_29J_TP_Q27)

Ech denken hei zu Lëtzebuerg ass et wierklech den Haaptfacteur firwat jiddfereen mam Auto fiert, Faulheet an einfach well se sech, si kënnen sech et leeschten, si maachen et an et gëtt net grouss doriwwer nogeduecht. Et ass keng, et ass keen Bewosstsinn dodriwwer wat dat, wéi selbstverständlech dat hei ass.
(Sandra_22J_MN_Q30)

Si kënnen sech et och éischter leeschten, d'Lëtzebuerger.
(Carla_30J_AF_Q15)

Einige sind der Meinung, dass man sich hierzulande selbst mit einem niedrigen Einkommen ein Auto leisten kann, wenn man will, wie folgender Dialog aus einer Gruppendiskussion verdeutlicht:

Tn1: Hautesdaags awer guer net méi, hautesdaags kann awer wierklech jiddfereen sech en Auto leeschten, villäicht net jidder, jiddereen, awer de Gros. Och dann eben den, net nëmmen d'Leit wou soziale Wuelstand genéissen, mä awer och Mëttelklassleit.
Tn2 : Net nëmmen Mëttelklass, et gëtt nach eng Klass drënner, wierklech déi mi…
Tn3 : Déi kënnen sech och en Auto leeschten, dann hu se eben just een ale raschtege Fiat Panda fir 5 Leit, mä si hunn awer en Auto, si kënnen sech et awer leeschten .
(GD1_Q46)

Durch die täglichen Fahrten zur Arbeit kann der Kostenfaktor bei den Berufstätigen eine ausschlaggebende Rolle spielen. Dieser Kostenfaktor wird durch verschiedene Variablen beeinflusst: Erstens spielt die Länge der zurückzulegenden Strecke eine Rolle. Zweitens spielt der Kraftstoffpreis eine Rolle. Drittens kommt bei den Autofahrern der Parksituation immer dann eine entscheidende Bedeutung zu, wenn ein kostenpflichtiges Angebot in Anspruch genommen werden muss. Viertens kommt es darauf an, ob die Betroffenen Möglichkeiten haben, die Fahrtkosten zu senken.

4.2.1 Länge der Pflichtwege als Kostenfaktor

Abhängig von der Länge der täglich zu bewältigenden Wege schwanken die damit zusammenhängenden Kosten und die damit verbundene Wahrnehmung. Die beiden folgenden Zitate illustrieren, wie die Wahl des Transportmittels durch die Fahrtkosten der Pflichtwege beeinflusst wird. „Sammy" beispielsweise muss jeden Tag nur eine sehr kurze Strecke zurücklegen bis zu ihrer Arbeitsstelle weshalb die Benzinkosten des Autos für sie nicht sonderlich ins Gewicht fallen. „Dario" hingegen muss jeden Tag eine weite Strecke zurücklegen, weshalb ihm das Auto zu teuer wird und er u.a. deshalb lieber auf den ÖPNV zurückgreift:

S : Ech mengen dass de Bensin ëmmer méi deier ass wéi den öffentlechen Transport.
I : Spillt et da keng Roll, dass de Bensin méi deier as ?
S : Dat gëtt nach vläicht iergendwann eng Roll, mä am Moment net, well ech keng wäit Strecken sou fueren. Fir op d'Aarbecht fueren ech just 10 km…
(Sammy_23J_AF_Q3)

An anerersäits hunn ech ee ganz wäiten Trajet, 't ass vu [X] op [Y] an do ass de Bensin, kascht ëm déi 250 bis 300 Euro am Mount. An dat ass och e Grond firwat den Zuch.
(Dario_29J_TP_Q3)

4.2.2 Kraftstoffpreis als Kostenfaktor

Allgemein wird der Preisvorteil beim ÖPNV von allen Befragten als positiver Effekt bewertet. Für einige Befragte ist er sogar der Hauptgrund, warum sie vom Auto auf den ÖPNV umgestiegen sind. Besonders die hohen Kraftstoffpreise im Jahr 2008 rückten bei vielen Befragten die Alternative ÖPNV noch einmal ins Bewusstsein. Hinzu kommt, dass die Kostenbelastung durch das Auto umso größer wird, desto länger die Strecke ist:

I: Ok... a wéi erkläers du dann deng Mobilitéitsgewunneschten?
E: Wéi ech mir déi erklären? An der Zäit sinn ech all Dag mam Auto schaffe gaangen. Mä mat der Zäit gesäit een wat dat vu Käschte sinn. Mat deene Präisser déi mir hate mam Petroll huet dat e bëssche wéi gedoen am Portemonnaie mat der Zäit (...). Do hunn ech mir gesot: „Gutt, da spueren ech léiwer de Bensin, déi Suen hunn ech da méi an ech ginn ebe mam Zuch, mam Bus schaffen, mäin Auto mëcht da manner Kilometer an de Rodage dann hält en och méi laang." soen ech mir. An dofir hat ech mir haaptsächlech vun Ufank des

Joers, respektiv lescht Joers, hunn ech mir gesot: „Iwwerlee dir do emol eng fir do eben e bësse spueren ze kënnen!" An do hunn ech mir gesot: „Zuch wär eng gutt Alternativ." Also, ech bezuelen ee Joresabonnement an dat deckt bei wäitem net déi Käschten déi ech mam Auto hat.
(Eddy_24J_MN_Q2)

Langjährige ÖPNV-Benutzer berichten von einer Zunahme der „Umsteiger" während dieser Phase:

Ech mierke lo just, datt et der méi ginn, säit d'Präisser an d'Lut geklomme sinn. Lo sinn et der effektiv méi ginn bei der CFL. Do sinn der ëmgeklomm. Vläicht ass dat déi eenzeg Léisung dann.
(Dario_29J_TP_Q27)

Dieser zeitweilige Anstieg der Kraftstoffpreise hat bei einigen Befragten einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Das Bewusstsein dafür, dass das Auto zur Kostenfalle werden kann, macht die Alternative eines Umstiegs auf den ÖPNV im Fall eines extremen Preisanstiegs des Treibstoffs denkbar:

Die Frage ist mit den Spritpreisen, wo das noch überall hingeht. Vielleicht ist das dann irgendwann auf gar keinen Fall mehr anders möglich, dass sich kaum jemand mehr ein Auto leisten kann. Kann auch gut sein.
(Tilly_30J_AF_Q58)

4.2.3 Parkplatzgebühren als Kostenfaktor

Parkplatzgebühren werden von den meisten Befragten als ein Ärgernis wahrgenommen. Besonders die Stadt Luxemburg, in der es keine kostenfreien Parkmöglichkeiten mehr gibt, wird aus diesem Grund z.T. mit dem Auto gemieden. Die angewandten Strategien, um Parkplatzkosten zu vermeiden, sind vielfältig. So fährt z.B. dieser Befragte von seinem Wohnort bis zum Park&Ride, und nimmt dann den Bus in die Stadt, um Parkplatzkosten zu umgehen:

Ech huele just de Bus fir op d'Aarbecht, fir an den Zentrum vun der Stad ze kommen, well fir en Dag do ze parken dat ass einfach... dat huet kee Wäert well et ass déck deier, dofir... vermeiden ech dat.
(Billy_28J_MN_Q1)

Andere nehmen große Mühen wie ständiges Umparken des Autos auf sich, um die Parkkosten anders zu umgehen:

S: Bon mam, mam Bus ass et... de Nodeel mam Bus ass ganz kloer: ech verléieren Zäit. Et huet awer och de Viirdeel, ech brauch keng Parkplaz ze sichen bei eis beim Büro, et kascht mech dee Moment och manner Bensin, a wann ech vergiessen, den Auto réckelen ze goen, da kréien ech och nach e Protokoll.
I: Ok, dat heescht, du hues, du muss och nach fir de Parking bezuelen, oder?
S: Also ech hunn am Fong d'Vignette, well ech an der Stad wunnen. Mä dofir muss ech den Auto awer och ëmmer réckelen: all zwou Stonnen.
(Smilla_28J_MN_Q6)

Bei anderen wiederum spielt die Parkplatzsituation eine entscheidende Rolle bei ihrer Wahl für den ÖPNV. So gibt ein Interviewter auf die Frage, wieso er mit dem ÖPNV zur Arbeit fährt folgendes an:

Ma aus deem einfache Grond, et gëtt vill méi bëlleg. An dann ass och deen Déngen, da muss ech net ëmmer rofrennen, deen Disque do réckelen.
(Bobby_24J_MN_Q4)

4.2.4 Praktiken zur Verminderung der Kosten

In bestimmten Situationen bleibt das Auto im Vergleich mit dem ÖPNV finanziell interessant, vor allem dann, wenn man die Kosten vermindern kann, wie z.B. durch Fahrgemeinschaften oder die Benutzung eines Firmenwagens. Durch die Verteilung der Fahrtkosten bei Fahrgemeinschaften wird der Preisvorteil des ÖPNV gemindert. So kann sich dieser deutsche Grenzgänger nicht vorstellen, mit dem ÖPNV billiger als in der Fahrgemeinschaft zu fahren:

> *C: Welche von den Linien genau wohin fährt und um welche Zeiten hab ich noch nicht gekuckt, weil ich mir nicht vorstellen kann, dass das günstiger käm.*
> *I: Jetzt günstiger als was?*
> *C: Wie Sprit innerhalb der Fahrgemeinschaft. Wenn ich jetzt alleine fahren würde, wäre der Bus wahrscheinlich sogar noch günstiger. Im Verhältnis zu dem Benzin, was ich bezahlen muss, wenn ich mit dem Auto fahre, aber so mit Fahrgemeinschaft, ist der Bus, kann ich mir nicht vorstellen, dass der günstiger käm, von so her spar ich da nix. Höchstens Zeitverlust und von so her hab ich mich dann nicht darum gekümmert.*
> *(Claus_28J_AF_Q17)*

Eine andere Grenzgängerin erklärt, dass sie kein Interesse daran hat, den ÖPNV zu benutzen, weil ihr ein Firmenwagen zur privaten Verfügung gestellt wird. Für dieses Privileg nimmt sie eine Gehaltskürzung in Kauf. Im Gegensatz zu den meisten Befragten bedeutet die Benutzung des ÖPNV für sie keinerlei Kosteneinsparung, sondern nur eine zusätzliche Ausgabe. Weil die Autokosten fix sind, hat sie Interesse, den Firmenwagen möglichst viel zu benutzen:

> *A partir du moment où c'est la voiture de société, ben, on se dit, avec la carte à essence illimitée on fait en sorte de tout faire en voiture.*
> *(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q16)*

Die Entscheidung für einen Firmenwagen stellt eine finanzielle Verpflichtung dar, die das Autofahren unterstützt, wie der ebenfalls an der Gruppendiskussion teilnehmende Lebenspartner der jungen Frau verdeutlicht:

> *Mais on s'est un petit peu lancés effectivement par rapport à cet engagement, cette voiture de société et quelque part, il y a ce souci d'amortir ceci.*
> *(GD3_Tn2_m_29J_AF_Q20)*

Auf der anderen Seite stellt auch die Entscheidung für ein Abonnement beim ÖPNV eine finanzielle Vepflichtung dar, die handlungsleitend ist:

> *Mais moi, vu qu'en plus j'ai un abonnement mensuel, c'est sûr que c'est tout dans mon intérêt de le prendre le plus possible.*
> *(Edna_23J_MN_Q59)*

Der Preisvorteil des ÖPNV ist am deutlichsten, wenn man ihn täglich benutzt. Bei denjenigen, die nur an bestimmten Tagen auf das Angebot des ÖPNV zurückgreifen können, vermindert sich somit die Attraktivität. Folgende Auszüge verdeutlichen dies:

> *C'est vrai quand même qu'au niveau des prix des tickets, on n'a pas le choix entre, enfin si, on a le choix que entre le ticket à une unité, enfin, pour nous c'est un peu aberrant qu'il coûte onze euros l'aller-retour. Et l'abonnement mensuel, c'est 70, mais comprenant les bus et par semaine c'est 25. C'est vrai que ce serait mieux, enfin, en Belgique, il y a des go-pass, des cartes à dix trajets, ça je trouve, c'est hyper pratique. Parce que c'est vrai que sinon on hésite chaque fois, on arrive à, un aller-retour pour nous deux, c'est quand-même 21 euros.*
> *(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q91)*

> *Es ist kein Angebot da für Gelegenheitsfahrer. (...) Also wenn ich den Zug nutzen würde, dann würde ich nach Wasserbillig nur nutzen. Dann ist es gut. Ab Igel zahl ich 86 Euro im*

Monat für die Strecke. Das ist Ökoticket, grenzüberschreitend was ab Schweich gilt. Aber brauch ich natürlich nicht. Kauf ich ein Ticket, was ich nicht brauche.
I: Ja ok, das ist dann wieder das Problem Tarifgestaltung.
M: Ja...ich war... Gut das ist jetzt auch ein Bus. Im Bus kostet die Tageskarte 7 Euro mittlerweile. Also 7 Euro komme ich mit dem Sprit und mit Kilometerkosten gut hin mit dem Auto. Und im Zug, ich weiß nicht, ich glaub' Tageskarte 8 Euro 60 oder sogar noch mehr.
(Morris_29J_AF_Q5/47)

Ein finanziell noch attraktiveres ÖPNV-Angebot könnte nach Ansicht einiger Befragten durch den Ausbau der Kooperation mit den Arbeitgebern geschaffen werden. Den Arbeitnehmern könnten so eine finanzielle Vergünstigung durch die Beteiligung der Arbeitgeber an den Kosten eines ÖPNV-Abonnements zugutekommen:

Ech fannen dass méi misst mat de Betriber an esou zesummegeschafft ginn fir déi dann halt eben dozou ze beweegen, fir deelweis och eppes bäizeleeën well der deelweis jo och Kilometergeld bezuelen fir hir Ugestellten, da kënnen si jo och genausou gutt fir den... fir e Joresticket oder fir de Moundsticket oder sou bäileeën, wéi dat och deelweis beim... beim Staat de Fall ass, wou ech weess dass der do eng Joreskaart fir den öffentlechen Transport kréien, oder d'Méiglechkeet hunn fir sou een ze kréien. Do misst ee wierklech méi mat den... mat de Betriber, mat den Aarbechtsgeber zesummeschaffe fir d'Leit dozou ze kréien.
(Jerry_28J_AF_Q40)

4.3 Kostenerhöhung beim Auto als Chance für den ÖPNV

Einige sehen eine Möglichkeit, die Zahl der ÖPNV-Benutzer zu erhöhen, darin, die Kosten des Autos so stark zu erhöhen, dass diese für viele untragbar werden und die Alternative ÖPNV ins Auge gefasst werden muss:

S: Jo, leider muss een d'Leit zwéngen ëmzeklammen mat finanziellen Drockmëttelen. Et ass schued mä... Also et ass schued fir mech och. Well ech iergendwann gezwonge ginn sou vill ze bezuelen, dass ech mir den Auto net méi ka leeschten. Mä jo 't ass... ech mengen dat muss een ausprobéieren ob d'Leit wierklech géingen och benotzen ouni, also wann et einfach méi, nach méi effektiv wier, dat ganzt Verkéiersnetz. Ob d'Leit et wierklech géingen benotzen. Gleewen net, wann se den Auto doheem stoen hunn, 't ass eng gutt Fro, ech denken net.
I: Dat heescht et ass awer net esou rosa fir d'Zukunft vum öffentlechen Transport?
S: Jo dach, 't ass rosa wann eben, wann dat Hand an Hand geet, dass de der den Auto nët méi kanns leeschten an d'Verkéiersnetz besser gëtt.
(Sandra_22J_MN_Q45)

Neben dem Anstieg der Kraftstoffpreise werden auch weitere Vorschläge zur Kostenerhöhung beim Auto gemacht, wie beispielsweise ein kostenpflichtiger Zugang in die Stadt Luxemburg. Falls solche Maßnahmen mit einer Tarifreduzierung beim ÖPNV bzw. sogar einem Gratis-Angebot einhergingen, könnte dies ein Anreiz schaffen, auf den ÖPNV umzusteigen, so die Idee:

Tn2: Moi je pense qu'il faut toucher les gens au porte-monnaie quelque part parce que ça, ça fait toujours réfléchir.
Tn3: Ah oui !
Tn2: Et, et c'est vrai quelque part, à la limite, même 60 euros d'abonnement pour faire Thionville - Luxembourg pour un mois, ce qui est ridicule, on a presque une impression que c'est trop, quand il s'agit de transports publics, où on ne voit pas la vraie valeur quelque part qui est derrière. Donc, il y aurait une gratuité d'un côté et éventuellement une taxe quelconque, que ce soit le passage de la frontière, ou le fait de rentrer dans la ville de Luxembourg. Comme on a vu à Londres, où... Déjà il y a le prix des parkings qui est rédhibitoire, m'enfin, je me dis quelque part, ça pourrait peut-être changer les habitudes des

gens, parce que effectivement le côté gratuit, c'est quelque chose qui est vraiment de nature à changer le comportement.
(GD3_Q84)

Synthese zum Themenbereich „Kosten“

Der ÖPNV wird allgemein als kostengünstiges Fortbewegungsmittel wahrgenommen, besonders im Vergleich zum kostenintensiveren Auto. Jedoch variiert sowohl die Höhe der Kostenersparnis sowie die Wahrnehmung der Kosten als auch die Wichtigkeit, die diesen Kosteneinsparungen beigemessen wird je nach Person und Situation.

Teils verfälschte Kostenwahrnehmung bei Schülern und Studenten

Bei den Schülern und Studenten, die finanziell unselbstständig sind, hängt die Wahrnehmung der Kosten z.T. von der jeweiligen finanziellen Unterstützung durch ihre Eltern oder Dritte ab. Finanzieren die Eltern ihren Kindern das Auto und auch das Autofahren ganz oder teils, führt dies bei einigen Jugendlichen zu einer verzerrten Kostenwahrnehmung. Die Kosten des Autos sind den Jugendlichen nicht so bewusst, als wenn sie selbst mit ihren finanziellen Mitteln dafür aufkommen müssten. Die JUMBOKAART wird allgemein von den Jugendlichen positiv bewertet, da sie eine günstige Benutzung des ÖPNV ermöglicht. Jedoch wirkt der Übergang von den Studentenfahrkarten auf ein reguläres Abonnement für viele abschreckend und der ÖPNV verliert in einer ersten Überlegung seine Attraktivität als preisgünstiges Fortbewegungsmittel.

Kalkül und Strategien zur Kostenverminderung bei den Erwerbstätigen

Bei den Berufstätigen kommt dem Kostenaspekt dahingehend eine wichtige Bedeutung zu, als sie regelmäßige Pflichtwege zurücklegen und für deren Organisation und Kosten aufkommen müssen. Der ÖPNV gilt auch bei dieser Gruppe als die kostengünstigere Alternative zum Auto, wobei aber viele glauben, dass hierzulande Fahrtkosten keine so bedeutende Rolle spielen, da das durchschnittliche Einkommen hoch sei und jeder sich ein Auto leisten könne. Die Kosten des Autofahrens werden aber durch verschiedene Variablen beeinflusst, wie die Länge der Pflichtwege, der aktuelle Kraftstoffpreis und die Parkplatzsituation, wenn auf ein gebührenpflichtiges Angebot zurückgegriffen werden muss. Diese Gegebenheiten wirken sich auf die Wahl des Transportmittels aus.

Hohen Kosten durch Autofahren wird z.T. durch verschiedene Strategien entgegengewirkt, die aber nicht unbedingt in die Richtung der Benutzung des ÖPNV gehen: ständiges Umparken in der Stadt, das Organisieren einer Fahrgemeinschaft, Benutzung eines Firmenwagens u.ä.

Manche sehen in einer Erhöhung der Unterhaltskosten eines Autos die einzige Chance, mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen. Weitere Vorschläge beziehen sich auf eine Attraktivitätssteigung des ÖPNV durch eine finanzielle Unterstützung der Arbeitgeber bzw. ein allgemeines Gratis-ÖPNV-Angebot.

Fazit

Positiv bewertet werden kann, dass der ÖPNV insgesamt als das billigere Fortbewegungsmittel gesehen wird, auch wenn bei einigen Schülern und Studenten eine verzerrte Sicht vorherrscht, die z.T. durch mangelnde Sachkenntnis begründet ist. Der Übergang von Studentenangeboten auf normale Fahrtarife beim ÖPNV führt zu einem Eindruck von Überteuerung bei den Betroffenen. Hier könnten Übergangsangebote helfen.

Bei den Erwerbstätigen sind ausschlaggebende Kostenfaktoren zur Benutzung des ÖPNV die Länge der Anfahrt, die Parkkosten, der Benzinpreis. Trotz der Ansicht, dass der ÖPNV billiger ist, bleiben die Erwerbstätigen in vielen Fällen beim Auto als Standardtransportmittel. Einige halten sogar trotz schwieriger Umstände am Autofahren fest und versuchen ihre Kosten durch diverse Strategien zu vermindern. Obwohl ein Teil der Befragten eine Erhöhung der

Kosten des Autofahrens als (einzige) Lösung für eine größere Benutzung des ÖPNV sehen, zeigt die Gesprächsanalyse, dass erhöhte Kosten beim Auto zwar ein Umdenken als Folge haben können, jedoch längst nicht automatisch zu einem Umsteigen zum ÖPNV verleiten. Zum Teil sind erhebliche Resistenzen vorhanden und oft wird zuerst versucht, die alte Gewohnheit des Autofahrens durch neue Strategien aufrecht zu erhalten.

5 Öffentlicher und privater Raum

«Ben, la voiture, c'est personnel, on met son petit parfum au milieu, on a ses petits 'petzis', ses petites habitudes.»

(Norma)

In den Gesprächen wird oft auf Unterschiede hinsichtlich der Privatsphäre bei der Benutzung von ÖPNV und Auto hingewiesen. Es kann eine klare Trennung zwischen öffentlichem Raum beim ÖPNV und privatem Raum beim Auto gezogen werden. Im ÖPNV wird das „Zusammenleben" mit anderen Menschen zum Thema, während man sich im eigenen Auto in einem Privatraum befindet, den man größtenteils selbst bestimmt, gleichwohl man die Verkehrsverhältnisse nicht bestimmen kann.

Dieses Kapitel bezieht sich auf die Umstände, die sich aus der Differenz zwischen öffentlichem und privatem Raum ergeben. In einem ersten Unterkapitel wird das Erleben des ÖPNV als öffentlichem Raum gegenüber dem Auto als Privatraum dargestellt. Das zweite Unterkapitel widmet sich der oft thematisierten Geräuschkulisse im ÖPNV. Im dritten Unterkapitel werden die Ansichten der Jugendlichen, was den Komfort im Auto und ÖPNV ausmacht, näher beleuchtet.

5.1 ÖPNV als öffentlicher Raum vs. Auto als Privatraum

Es liegt in der Natur des ÖPNV, dass seine Benutzung einen bestimmten Grad an Kontakt mit anderen Menschen mit sich bringt. Dies ist eine bestimmende Eigenschaft dieser Art der Fortbewegung, die sie vom Individualverkehr unterscheidet. Wie der Einzelne damit umgeht ist individuell sehr unterschiedlich. Die folgenden Aussagen von zwei Studentinnen leiten die Thematik des öffentlichen Raums mit seinen positiven und negativen Seiten, seinem Konfliktpotenzial und seiner Differenz zum Privatraum zutreffend ein:

> *Et ass zwar elo scho vill méi wäit hirgeholl, mä an deem Wuert „öffentlechen Transport" do stëcht jo schonn „Öffentlechkeet" dran, dat heescht mat deem aneren deelen, mat aner Leit zesummen. An dann am Auto, do sëtzt ee ganz eleng, do kann ee maachen wat ee wëll. Do kann ee fuere wou ee well, do kann ee seng Musek sou haart opdréinen wéi ee wëll. Jo, et huet och bëssen domat ze dinn, géif ech soen.*
> *(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q92)*

> *Jo et kann natierlech Virdeel an Nodeel sinn, dass ee mat anere Mënschen a Kontakt kënnt, einfach wann een z.B. moies wann ee mat de Kolleegen zesummen am Zuch sëtzt oder beim nächsten Arrêt deen aneren eraklëmmt oder hei oder do. Natierlech kann een och vu Leit blöd ugemaach ginn, wéi och ëmmer, mä jo...*
> *(GD4_Tn8_w_20J_MN_Q254)*

5.1.1 Erleben von Individualität und Kollektivität

Das Mit- und Nebeneinander im ÖPNV wird von den befragten Benutzern unterschiedlich erlebt. Während einige Menschen die Möglichkeit, mit anderen Menschen in Kontakt zu kommen schätzen, können andere diesem Aspekt nichts abgewinnen, respektiv, die Präsenz unerwünschter Anderer wird sogar als Belästigung erlebt. Hier stößt der ÖPNV an Grenzen, die durch die Handlungsfreiheit der Menschen in einer von Individualismus geprägten Gesellschaft bestimmt werden. Individuelle Charakterzüge sind in diesem Kontext stark handlungsleitend.

Für manche Befragte ist der tägliche Kontakt mit anderen Menschen im ÖPNV eine Bereicherung. Sie nehmen ihn als positiv wahr, während das Alleinsein im Auto als bedeutungslos erlebt wird:

Jo, moies, an am Zuch, ech weess net, wann ech moies mam Auto foaren, sinn ech alleng am Auto. Moies am Zuch oder sou, entweder et si Kënneger dran, oder ech weess net, et kennt een herno dann do iwwert d'Hallschent vun de Lekt, di ëmmer dra sinn.
(Greg_28J_MN_Q47)

S : Wat ech just witzeg fannen, dat ass, heinsdo, et kënnt ee mat de Leit och éischter an d'Gespréich. Datt deem no ween een do sëtzen huet, wann deen eppes freet, dann zielt een, deen zielt engem sou d'halleft Liewen, während dem ganze Wee, awer soss... Soss ass am Bus, soss fällt mer lo do weider, weider näischt... Jo et ass ee méi am Kontakt mat de Leit, dat ass richteg, awer soss...
I : Mä dat huet fir dech elo, also, fir dech ass dat net negativ, dat ass éischter positiv?
S: Jo, dat ass éischter positiv.
(Smilla_28J_MN_Q53)

Oui, il y a des gens qui envisagent même pas de prendre les transports en commun parce qu'ils pourraient être assis à côté d'une personne qu'ils ne connaissent pas, et qui… oui sûrement. (…) Il y a des gens qui ne supportent pas le contact avec d'autres qui pourraient être différents d'eux, oui. Donc là c'est, c'est comme ça, c'est dommage pour eux. Ils savent pas ce qu'ils perdent !
(Norma_30J_TP_Q21)

Andere hingegen fühlen sich im gemeinschaftlichen Raum des ÖPNV eingeengt oder mögen ganz einfach das Zusammensein mit Fremden nicht:

Kanns natierlech am Bus och Musik lauschteren an alles mä... et ass een awer oft ageengt tëschent de Leit.
(Carla_30J_AF_Q64)

Je trouve dans les transports en commun, des fois c'est pas très, très convivial non plus parce que chacun s'occupe de lui et c'est un peu… enfin, des inconnus, quoi. C'est ce qui se ressent aussi beaucoup dans les métros, hein.
(Fidelia_29J_AF_Q33)

Im Auto kann man andererseits den Vorteil einer Verlängerung des Wohnraums sehen, und die damit verbundene Möglichkeit, allein zu sein und Dinge zu tun, die man im ÖPNV vor anderen Menschen nicht tun würde:

Et kann ee sangen am Auto.
(Sammy_23J_AF_Q14)

Mais c'est vrai que moi ça me permet le matin, je veux dire, je pars, ben soit les cheveux mouillés, pas maquillée, ou je mets mes lentilles dans la voiture, enfin je fais… on mange dans la voiture…
(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q33)

Ein 29-jähriger belgischer Pendler stellt fest, dass sein Auto als Privatraum ihm Selbstbestimmung und Abkapselung ermöglicht, während die Fahrt im ÖPNV für ihn dem Mitlaufen in einer Herde gleicht:

Moi, personnellement, le grand avantage que j'y vois, je le vois un peu comme une sorte de petite bulle individuelle, où on a un moment seul avec soi-même ou loin de l'agitation du travail ou de la ville, quotidienne, etc. Où on met sa petite musique, où on pense à ceci ou ça. Et c'est vrai que c'est un peu ce côté coupure, entre le milieu de travail, et le retour au domicile. Et c'est vrai que ça fait partie du confort ou de l'agrément de, de ce moyen propre, alors qu'à contrario, mais quelque part, les transports en commun ça apparaît bruyant, presque intrusif, où en tout cas, on suit un peu le troupeau pour finalement rentrer chez soi.
(GD3_Tn2_m_29J_AF_Q50)

Was vielen Befragten wichtig ist: Im Gegensatz zum Privatraum des Autos hat der Benutzer des ÖPNV auch keinen oder nur wenig Einfluss auf die Geräuschkulisse. Dieser Aspekt wird im nachfolgenden Kapitel 5.2 spezifisch erläutert.

5.1.2 Unangenehme Erlebnisse mit anderen Fahrgästen im ÖPNV

Das Teilen des Raums im ÖPNV ist eine spezifische Situation, die auch Konfliktpotenzial in sich birgt. In den analysierten Aussagen über Erfahrungen im ÖPNV wird dies ersichtlich durch Themen wie Lärm, negative Erlebnisse mit Mitfahrern, Streitsituationen bis hin zu konkreten Sicherheitsbedenken[20]. So wird in dieser Studie von einigen negativen Erlebnissen berichtet, die veranschaulichen, wie im ÖPNV unangenehme Situationen durch Interessenkonflikte entstehen. Das folgende Zitat z.B. handelt von einem Zwischenfall, der verdeutlicht wie „Besitzansprüche" in einem kollektiven Raum durch unklare Sachverhalte zum Problem werden:

> *Bon do war de Moien nach sou eng Zeen am Zuch. Zu Ettelbréck, do sinn ech rageklommen. Bon, do ware mir zu vill an dem Zuch wou normalerweis manner Leit sinn, vu que dass déi meeschte Leit deen Zuch virdrun huelen. Do war ee Véirersëtz an eng Fra, déi menger Meenung no vu Gouvy aus koum, se huet mol belsch geschwat, franséisch geschwat, si hat iergendwéi hir Posch op ee Sëtz gemat. Do koum awer e Mann, een Afrikaner, deen huet gesot hee giff sech awer gären dohinner setzen. Do sot si nee, si giff « garder une place » maen. Do huet de Mann awer gesot dat géif awer net goen, hee giff sech awer gäre setzen, ob si dann d'Reegelen net géng kennen. An do huet si awer do eng opgefouert.*
> *(Mara_23J_MN_Q46)*

Einige der Befragten haben selbst bereits unangenehme Erlebnisse mit anderen Fahrgästen erlebt. In den meisten Fällen stellen sie aber klar, dass unangenehme Zwischenfälle mit anderen Fahrgästen eher eine Ausnahme darstellen:

> *Jo dach, wéi gesot dat ass och heinsdo, dann denks du: „Ok ech hoffen… Dee klëmmt elo ran, ech hoffen, dee setzt sech lo net bei mech" awer schonn... Sief et lo een, deen lo owes um fënnef Auer scho voll ass wéi ee Lach, oder e Strummert dee bon, dat sinn och Komfort-Saachen, voilà, du wells keen niewend dir sëtzen hunn... vu que dass ech eng Kéier am Zuch vu Lëtzebuerg op... ehh vun Namur op Lëtzebuerg op mech gekatzt gouf.*
> *(Mara_23J_MN_Q98)*

> *Tn1: Oh verschidde Leit kinnt ee wierklech op der Säit loossen, jo.*
> *Tn2 : [unverständliche Bemerkung]*
> *Tn1: Nee mä een, deen een ugranzt oder sou, déi mussen net onbedéngt do sëtzen oder déi di zou sinn, voller Droge sinn oder sou...*
> *Tn3: Et kommen der jo och heiansdo just an de Bus oder an den Zuch, well se näischt aneschters ze dinn hunn. Da pöbelen se do een un oder... oder da kriss de een Ziedel ausgedeelt, jo, zum Beispill wann drop steet, jo mäi Jong oder sou...*
> *Tn4: Jo mä do ass et gutt waarm am Zuch...*
> *Tn3: ...da gëss de deem näischt, da gëss de dann do ugepöbelt.*
> *Tn1: Jo an dann als Rassist vernannt oder sou..*
> *Tn3: Ah jo, dat och nach...*
> *Tn1: Dat ass wierklech ganz interessant.*
> *I: Dréit dat da schonn zu engem éischter negative Bild bäi?*
> *Tn1: Oh nee, dat sinn awer éischter Eenzelfäll. Also, ech fuere jo all Dag mam Zuch, dat ass bis lo villäicht zwee-, dräimol virkomm.*
> *(GD2_Q262)*

Manche Teilnehmer erzählen davon, wie sie im ÖPNV genervt sind, wenn sie dort Menschen begegnen, durch die sie sich gestört fühlen. Dies ist oft der Fall bei

[20] Das Thema „persönliche Sicherheit" wird wegen der Fülle von Aussagen eigenständig im Kapitel 6 behandelt.

Drogenkonsumenten, Alkoholisierten oder Fremden. In einigen dieser Aussagen schwingen auch fremdenfeindliche Gedanken mit. In diesem Zusammenhang spielt die Tageszeit sowie die Zusammensetzung der Bevölkerung im ÖPNV, die von Strecke zu Strecke variiert, eine wichtige Rolle. Der Aufenthalt mit fremden Menschen in einem Raum kann auch negativ besetzt sein durch die Angst, sich mit Krankheiten anzustecken. Vor allem in einer Zeit, wo Grippewellen stark thematisiert werden, reagieren verschiedene Zeitgenossen mitunter misstrauisch.

Tn4: Jo, oder et klëmmt heiansdo e Schwaarzen ran...
Tn3: Jo, da séngt deen...
Tn4: Jo, mat jäitzen oder mat sangen...
Tn5: Jo, et sëtzen der da wierklech do, déi sinn zou, voller Drogen an sou. An da fänken déi op eemol un do mat der ze schwätzen, ob s de eng Zigarett hues. Da gëss de ugepöbelt vun deenen...
(GD2_Q258)

Also ech giff mol soen dat hänkt och wierklech dovunner of vu wou ee kënnt. (…) A ween am Bus sëtzt. Ech mengen dat ass net an all Bus sou, ech mengen ech hunn dräi Busser fir op Sandweiler, ech ka mech wierklech net bekloen an ech mengen am Sandweiler Bus, dee wierklech nëmmen op Sandweiler ass, do kennt jiddereen jiddereen. A wann dann do ebe sinn, déi ebe mengen si missten e bësse méi haart sinn, da kann ee mol eng Kéier soen, „Oh, pack dech!". Well sou oder sou kennt een dann ëmmer de Brudder oder d'Schwëster an da kënnt dat iergendwann eng Kéier an d'Gespréich an da gëtt deen och eng Kéier op d'Säit gezunn an da weess dee säint och. Mä ech mengen z.B. wierklech Ettelbréck wann een dann do rop fiert, do ass da scho vill méi grouss. Do kennt net jiddereen jiddereen an do ass et och ganz anescht. Dat hunn ech och festgestallt wou, wann een den Zuch op Esch hëlt dat ass och ongeféier d'selwescht. Do weess een och ni, ween een niewend sech sëtzen huet.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q331)

Also aus menger Erfahrung hier hunn ech och scho vu Leit héieren, déi soen sech: „Ech huelen lo net gären de Bus oder den Zuch, haaptsächlech, wëll souvill Leit dra sinn". Ech soe mir lo bei deem Wieder: „Gutt, d'Leit gi krank, dat ass normal, bon. Souvill Leit an engem Wagon" - soen ech elo – „deen een ass krank, dohannen ass nach een dee krank ass..." Dann ass de Risiko ugestach ze ginn méi grouss.
(Eddy_24J_MN_Q35)

5.2 Geräuschkulisse durch andere Fahrgäste im ÖPNV

Ein oft angesprochenes Thema bezüglich des Aufenthalts im ÖPNV betrifft die Geräuschkulisse, die man dort antrifft, und die laut Aussage der Befragten manchmal wegen respektloser Mitfahrer zu einer regelrechten Geräuschbelästigung wird. Diese wird in den meisten Fällen durch laute Gespräche oder überlaute Musik, die auf Handys abgespielt wird verursacht. Vor allem Busse oder Züge, die an Schulen vorbeifahren, sind anscheinend besonders betroffen. Die Geräuschbedingungen im ÖPNV sind laut Aussagen der Befragten hauptsächlich morgens und abends zu Schulanfang und Schulschluss belastend.

Die vorliegende Studie erlaubt keine Aussage über die Häufigkeit dieser Vorfälle. Der Umstand, dass viele Befragte ausführlich davon erzählen, lässt allerdings darauf schließen, dass eine bedeutende Zahl von Fahrgästen diese Erfahrung schon gemacht hat oder regelmäßig macht. Die Feststellung der Geräuschbelästigung wird über alle Alters- und Beschäftigungskategorien hinweg gemacht. Die Art und Weise, wie die Betroffenen damit umgehen ist allerdings unterschiedlich.

5.2.1 Wahrnehmung der Geräuschkulisse bei Schülern

Nach den Aussagen der Befragten sind Schüler oft Verursacher von Lärm, jedoch sind sie dem Lärm im ÖPNV auch selber vermehrt ausgesetzt, da sie oft in Schulbussen mitfahren, in denen andere Geräuschbedingungen herrschen als im sonstigen Nahverkehr. Allerdings berichten

jene befragten Schüler, die auch mit dem regulären ÖPNV fahren ebenfalls von Geräuschbelästigungen durch andere Fahrgäste. So können z.B. laute Telefongespräche ein Störfaktor bei einer ansonsten ruhigen Fahrt im ÖPNV sein. Die meisten scheinen die Geräuschkulisse als unabänderlich hinzunehmen, doch einige Schüler zeigen sich genervt, da sie die Zeit im ÖPNV gerne zum Lernen benutzen würden.

Also ech fannen: moies am Zuch ass iwwerhaapt guer keng Rou, mat deene klengen Dëlpëssen, déi do rondrëm lafen...
(GD2_Q17)

Nee, 't sinn der zimlech vill déi sinn einfach net roueg. Also ech weess net, wann s du zu souvill am Zuch bass, da muss du net den Handy un , d'Musék un hunn well déi aner Leit ... et gi jo och Kopfhörer, an déi aner Leit hu vläicht déi Musék net gär. Oder wéi moies, wann ech dann um siwen Auer de Bus huelen, denken ech: "Siwen Auer ass fréi, do ass jiddferee roueg." Nee, da si sou cool Typen, déi mussen dann ee vir sëtzen an een hannen, an si mussen awer matenee schwätzen an sou. Et sinn der souvill déi wierklech keng Rücksicht huelen, einfach. Dat ass bekannt dass se nervëg sinn.
(GD5_Tn2_Q230)

Jo, also et sinn der wierklech vill déi mengen, den Zuch giff hinnen alleng gehéieren, dofir. An de Bus.
(GD2_Q177)

Bei eis am Bus kann een net léieren, do ass souvill Kaméidi, do ass et net kammoud.
(GD2_Q11)

De Moien hat ech zum Beispill een am Zuch nieft mer sëtzen - och een Här deen op engem Büro oder sou schafft - dee sutz wierklech vu Miersch aus bis op Dummeldéng riichtduerch nëmmen um Händy do ze telefonéieren an dat ass eppes, wann een sou ënnert de Leit ass, wann souvill Leit ënnerenee sinn, an et ass sou roueg, an da sëtzen déi mam Händy do di ganzen Zäit, dat nervt schonn, also.
(GD2_Q258)

5.2.2 Wahrnehmung der Geräuschkulisse bei jungen Erwachsenen

Vor allem die jungen Erwachsenen und Studenten zeigen sich stark von der Geräuschkulisse des ÖPNV gestört. Dies lässt sich teilweise durch den Wunsch erklären, die Zeit im ÖPNV sinnvoll zu verbringen. Die folgenden Auszüge aus einer Gruppendiskussion zeigen, wie das Thema z.B. unter Studenten diskutiert wurde. Die individuelle Toleranzschwelle ist unterschiedlich, jedoch sind viele der Ansicht, dass sie ein Recht auf Ruhe im ÖPNV haben:

Tn8: Also punkto Studenten: haart Musik an sou Geschir, also Pöbeleien a Jäizen an sou ee Geschir, dat ass all Dag.
Tn4: Ech mengen dat ass zwar och mam Alter.
Tn8 : Jo, mä ech fannen zwar e gewëssene Respekt a punkto deenen anere Leit muss einfach do sinn. Dass se mol eng Kéier Dommheeten maen oder sou, dat kann jo virkommen, mä...
Tn3: Ech hunn déi leschte Kéier e Koup Securitys Männercher am Zuch gesinn. Ass dat Zoufall oder kann dat sinn dass se do schonn eppes geännert hunn ?
(GD4_Q337)

Andere hingegen lassen sich trotz gelegentlicher Lärmbelästigung im ÖPNV nicht so schnell aus der Ruhe bringen. Sie gehen davon aus, dass dies zum ÖPNV dazugehört, und dass man so etwas ertragen können muss:

L: An och zumools wa Jonker dra sinn, déi an d'Schoul fueren, déi moies da schonn sou Kaméidi maachen. Also et muss ee schonn eppes verdroen. Oder natierlech kann een och d'éischt Klass huelen, mä dat ass dann souvill méi deier.

I: Dat heescht dat ass schonn öfters de Fall, datt et do haart ass, a Jugendlecher do sinn déi dann e bësschen …?
L: Also ech fueren laanscht de Mamer Lycée. Bei mir sinn ëmmer Schüler dran. Wann ech moies léieren, da sëtzen ech mech heinsdo moies an dräi verschidde Wagongen bis ech meng Rou fonnt hunn.
I: Ok. Dat heescht: well do da wierklech...
L: Jo, Radau ass, also déi si wierklech haart heiansdo. Mä ech war och eng Kéier an deem Alter an dofir verstinn ech se.
(Lena_23J_MN_Q48)

Ah, wat och nach nervt, mä bon, dat as moies heinsdo, soe mer emol... Septièmesschüler oder e bësschen méi déi, déi wierklech keng Manéieren am Kapp hunn, an déi wou s de dann nach sees: „Hallo, mierks du net dass du hei dee ganzen Zuch nervs mat dengem Gejäiz?" – „Wéi, wat? Oh dat war heen, deen huet dat gemat..." - Jo. Bon déi Saachen, déi ee souwisou ni annulléiert kritt, mä déi een och dann deelweis nerven. Oder jo einfach dann, wann zum Beispill grad ee wëll sech konzentréieren fir eppes ze liesen, d'Leit dann mega schwätzen oder déi portugisesch Mutti um Telefon jäizt, oder... Bon mä, dat gehéiert awer iergendwéi dozou.
(Mara_23J_MN_Q90)

Vor allem das Thema „Belästigung durch Musik" kommt immer wieder auf. Ein Beispiel hierfür sind die Ausführungen einer Studentin, die Erfahrungen ihrer Schwester wiedergibt:

Jo, also meng Schwëster huet… dat fiert och mam Bus an et fiert eng hallef Stonn am Dag an hatt geet scho schaffen an et huet och eng Kéier erzielt wéi dat ass, an et huet gesot owes wann hatt zréck kënnt, dat ass ganz schlëmm well si hiren Handy lauschteren an sou weider. An hatt probéiert sech ëmmer vir ze sëtzen. Well déi, di haart Musek lauschteren, déi sëtzen sech ëmmer ganz hannen. An et huet awer och gesot, et ass wierklech onméiglech auszehalen.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q231)

Bemängelt wird unter anderem ein fehlendes Eingreifen seitens der Zugbegleiter in Fällen von Lärmbelästigung:

Tn7: Jo do hat ech och effektiv am Lycée aus deem Grond di wierklech mam Auto komm sinn. Deen hat sou d'Flemm mat all deene Leit déi fuerchtbar haart Musik mat dem Handy sou oder domm Melodien, sou genervt ginn, dass e gesot huet: „Ech fueren op kee Fall méi mam Bus". Dat gëtt et wierklech.
Tn8: Jo, mä do ass et natierlech just, ech weess nik wéi, dat mat de Busser ass, mä am Zuch ass et jo u sech verbueden fir haart Musik ze lauschteren.
Tn1: Et seet awer keen eppes.
Tn2: Nee.
(GD4_Q329)

In einigen Fällen wird die Geräuschbelästigung im Zug zum Grund, den ÖPNV zu meiden, wie es bei einer Studentin der Fall ist, die erklärt, warum sie nicht mehr bereit ist, den Lärm im ÖPNV länger zu ertragen:

Also ech hu momentan och éierlech gesot guer keng Loscht méi iergendwou hinner mam Zuch ze fueren, well wann ech gesinn, wat verschidde Leit do einfach maachen, also wat se mengen, dass se duerfte maen, dat fannen ech einfach eng Sauerei. Ech mengen ech sëtze mech an den Zuch, ech probéieren e Buch ze liesen, da muss ech sechsmol den nämlechte Saz liesen, fir iwwerhaapt ze wëssen. Et ass ee Saz vu fënnef Wierder. Ech hunn nach ëmmer net verstane wat se gesot hunn well dann siwen, aacht Leit dann Mp3, Handy op maximal Lautstäerkt hunn , awer duerch den ganzen Dénge lafe loossen. Dann hu mir eng Kéier dat engt dat séngt, deen aneren dee séngt an da mengen se si wiren dann eleng an dann... Ech mengen, an dat degoûtéiert mech dann einfach nëmmen nach. An bon... moies dat geet nach, well ech mengen do sinn méi Leit déi da schaffe ginn. Déi sinn dann och méi erwuessen. Soe

mir emol esou, déi hunn op jidde Fall mol 30 Joer, déi maache souwisou näischt, déi sëtzen do a liesen hir Zeitung. Mä wann ech elo um ... keng Ahnung, dräi Auer oder véier Auer mëttes heemfueren, dann hunn ech nëmme Jonker déi da grad aus dem Lycée kommen aus der Stad, an dat ass schrecklech (…) An dat ass fir mech einfach net an der Rei, ech mengen et muss ee jiddereen respektéieren, ech fänken och net un, ganz haart mäi Buch virzeliesen, esou einfach ass et!
(GD4_Tn2_w_21J_MN_Q38)

In Fällen wie dem eben zitierten liegt es nahe, sich zu fragen, inwiefern die Lärmbelästigung der einzige Faktor bei der Entscheidung gegen den ÖPNV ist. Es ist anzunehmen, dass in der Phase der Autobegeisterung bei jungen Menschen um 18 Jahren Argumente wie das der Lärmbelästigung willkommen sind, um mit „gutem Grund" mit dem Auto zu fahren[21].

Bei einigen Berufstätigen, die die Möglichkeit nutzen, in der ersten Klasse zu reisen, wird das Thema der Geräuschkulisse ebenfalls angesprochen, jedoch stellt dieses für sie kein direktes Problem dar. Dieser 28-jährige Berufstätige z.B., der täglich mit dem ÖPNV zur Arbeit fährt, stellt nur lapidar eine Steigerung des Geräuschpegels fest:

D'Zich sinn tip… an der Rei, klimatiséiert, di nei. Do kann een näischt dergéint soen. 't ass just, et gëtt ëmmer méi Kaméidi.
(Greg_28J_MN_Q32)

5.2.3 Handlungsstrategien bei Geräuschbelästigung

In den Aussagen können diverse Handlungsstrategien ausgemacht werden, die durch Geräuschbelästigungen motiviert sind. Die individuelle Bereitschaft Geräuschbelästigungen hinzunehmen oder die Fähigkeit, diese auszublenden, sind von Person zu Person unterschiedlich. Zudem haben die befragten Personen auch unterschiedliche Strategien, um dieser Art von Belästigung zu entgehen. Eine bereits zitierte, mehrmals genannte Strategie besteht darin, den Lärmverursachern einfach aus dem Weg zu gehen:

Wann ech moies léieren, da sëtzen ech mech heiansdo moies an dräi verschidde Wagongen bis ech meng Rou fonnt hun.
(Lena_23J_MN_Q48)

…hatt probéiert sech ëmmer vir ze sëtzen. Well déi, di haart Musek lauschteren, déi sëtzen sech ëmmer ganz hannen.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q231)

Eine vor allem bei den etwas jüngeren Teilnehmern genannte Strategie besteht darin, seinen eigenen MP3-Player stets dabei zu haben und im ÖPNV zu benutzen, um somit die dort herrschende Geräuschkulisse zu überspielen.

Tn2 : Jo, mä dat ass jo egal wann d'Leit da stressen, do ka jo den Transport net dofir.
Tn3: Dofir hues de dann den MP3 Player.
Tn1: Jo, deen ass da fir an d'Ouer ze stiechen a Musék ze lauschteren.
(GD1_Q7)

Diese Taktik funktioniert aber nicht immer. Wenn der Geräuschpegel im ÖPNV hoch ist, kommt man manchmal nicht daran vorbei, ungewollt fremde Musik mithören zu müssen:

…well, och wann een seng eegen Kopfhörer dra mëcht, et héiert een awer net gutt genuch seng eege Musik.
(GD4_Tn9_w_23J_MN _Q231)

[21] In der später beschriebenen Handlungstheorie wird dargelegt, wie mehrere Faktoren eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens beeinflussen können. Verhaltensänderungen sind scheinbar selten monokausal.

Jo, an ech kann mer och virstellen, dass verschidde Leit wéineger d'öffentlech Transporter huelen, well elo huet een jo op all Handy sou déi mega Lautstärke. An dann ass mol net dass een da ka seng Kopfhörer undoen a just seng Musik héieren. Mä dann héiert een seng Musik plus nach am Hannergrond deen aneren, deen seng Musik haart lauschtert an déi – pardon fir mech elo gesot – guer keen intresséiert an egal wéi ass.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q93)

Die sicherste Methode, Lärmbelästigungen aus dem Weg zu gehen besteht den Aussagen zufolge darin, die erste Klasse zu benutzen, was aber natürlich nur bei Zügen geht:

Negativ war fir mech am Ufank zweet Klass ze fueren. Well do awer zimlech, moies d'Schüler dra sëtzen an sou. An dunn hunn ech mech no dräi Joer decidéiert awer éischt Klass ze huelen. A säitdeem ass et positiv, muss ech soen. 't ass roueg, an ech ka liesen.
(Dario_29J_TP_Q14)

G: Do mat der Jumboskaart a sou virun, dat war ëmmer zweet Klass, an iergendwann, zumools lo mat hirem Joersabonnement ass et, krut een d'éischt Klass zum Präiss vun der zweeter Klass vun dem aneren, sou datt…
I : Ah ok. War dat de Grond, dass de lo d'éischt Klass geholl hues, oder gouf et do nach aner Grënn?
G : Do gouf et aner Grënn: de Kaméidi moies.Wann ee moies den Zuch hëlt, an deem sinn och d'Schüler dran, a mat deenen neien Handyen do kann ee vill Kaméidi man…
(Greg_28J_MN_Q36)

Tn2 : 't ass vläicht méi désagreabel wann een een nieft sech huet a Musek lauschtert an et wëll een seng Zeitung liesen.
Tn3 : Dat muss een awer mat aberechnen wann een TP fiert. An den neien Zich do ass de Comfort ganz an der Rei, et huet een och éischt an zweet Klass. An der éischter Klass ass kee mat haarder Musik do.
(GD7_Q37)

Trotz vieler Hinweise darauf, dass zu bestimmten Zeiten auf bestimmten Linien durchaus Geräuschbelästigungen stattfinden, ist es schwierig allgemeingültige Aussagen zu treffen. Die individuellen Toleranzgrenzen sind unterschiedlich, und Aussagen zur Geräuschkulisse im ÖPNV liefern nur subjektive Anhaltspunkte. Für überzeugte ÖPNV-Nutzer ist es somit durchaus denkbar, dass das Argument der Lärmbelästigung auch als Ausrede benutzt wird, um nicht auf den ÖPNV zurückzugreifen:

't mëcht mech och rosen, wann ech dann aner Leit sou héieren. Eng, déi bei mir geschafft huet, déi zu [X] wunnt, ganz no bei der Gare, an déi hëlt einfach net den Zuch, well se seet, 't wier zevill Kaméidi a sou.
(Milly_25J_MN_Q14)

5.3 Komfort in ÖPNV und Auto

Der Unterschied zwischen privatem und öffentlichem Raum ist unter anderem durch Komfortaspekte geprägt. Obwohl diese Unterschiede oft angesprochen werden, fällt der Vergleich für den ÖPNV nicht negativ aus. Der ÖPNV wird einerseits natürlich mit dem PKW verglichen, andererseits aber auch mit ÖPNV-Angeboten im Ausland.

5.3.1 Komfort im Auto

Das Auto als teilweise gestaltbarer Privatraum bietet mehr Komfortmöglichkeiten als der ÖPNV. Diesen Umstand geben viele Befragte als Vorteil des Autos gegenüber dem ÖPNV an:

Dann hunn ech léiwer mäin Auto wou ech kann d'Klimaanlag umaachen, meng Musék lauschteren a ganz roueg kann an d'Schoul rop fueren. Dat heescht: zum Deel och wéinst iwwerfëllte Bussen.
(Luca_20J_AF_Q33)

Jo, den Auto ass méi praktesch. Méi komfortabel souwisou.
(GD5_Tn6_w_17J_TP_Q163)

Je crois que la voiture c'est un peu plus comfortable que le bus.
(Bernadette_13J_TP_Q16)

C'est vrai qu'on s'attache très, très vite au confort.
(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q241)

Auch regelmäßige Benutzer des ÖPNV erkennen den höheren Komfort des Autos im Vergleich zum ÖPNV an:

Ech fannen et méi bequem mam Auto ze fueren. Musik un ze hunn, meng Rou ze hunn. (...) Jo, 't ass komfortabel. Ech hunn u sech alles och dran, wat ech brauch. Ech hu souguer eng Sëtzheizung am Wanter. Jo, an am Zuch, do ass et net ëmmer...
(Milly_25J_MN_Q12/16)

Du gesäis jo: super Präis, du hues dat, du hues Komfort, du hues alles, majo da sees de der: „Firwat soll ech de Bus huelen, ech hu jo den Auto hei, ginn ech vun hei, A op C, déck relax, ech hu Klima, ech hunn alles dran." An wann ech net weess, kucken ech d'Navigatioun, brauch ech net op de Bus, brauch ech d'Pläng net méi ze kucken. 't denkt een eben ëmmer sou no sech, jo.
(Tim_17J_TP_Q32)

Ben, la voiture, c'est personnel, on met son petit parfum au milieu, on a ses petits petzis, ses petites habitudes. On a son petit Coca si on veut, on fait ce qu'on veut dans sa voiture. Dans un transport en commun, ben, oui, on peut être à côté de gens qui sentent moins bon que la normale, on peut être pas très bien assis. Oui, il y a un confort qui est différent. Donc, oui, le transport en commun est certainement moins bien vu. Mais, à Luxembourg, il est quand même super. Je tiens à le dire parce que c'est quand même un autre standing que ça peut être dans d'autres pays.
(Norma_30J_TP_Q44)

5.3.2 Komfort im ÖPNV

Auch wenn das Auto als das komfortablere Fortbewegungsmittel gilt, schneidet der luxemburgische ÖPNV in Punkto Komfort ebenfalls gut ab. Die meisten Aussagen über die Ausstattung von Zügen und Bussen in Luxemburg sind positiv, vor allem die Züge erhalten viel Lob. Oft wird auch ein positiver Vergleich mit dem Ausland gezogen.

An den neien Zich do ass de Comfort ganz an der Rei.
(GD7_Q37)

Tn4: Ech fannen déi nei Zich z.B. déi fannen ech zwar déck schéin.
Tn3: Jo, déi si gutt, jo.
(GD6_Q375)

A beim öffentlechen Transport fannen ech eigentlech, dass deen - ech schwätzen zwar haaptsächlech da fir Zuch - zimlech gemittlech ass. Also do kann een sech einfach a säin Eck klaken. An déi gemittlech Sëtzer an deen alen Zich, déi nach esou gutt sinn, esou gutt mëll sinn einfach, an et brauch ee wierklech un näischt ze denken.
(GD4_Tn8_w_20J_MN_Q252)

Mä soss war et awer ëmmer zimlech agreabel - Zuch méi agreabel wéi de Bus.
(Kelly_25J_AF_Q47)

Jo, also, Zuch hunn ech eigentlech näischt ze… Sou wéi en ageriicht ass an alles, fannen ech souguer zimlech Luxus, par rapport zu anere Länner. Wéi d'lescht Joer war ech nach an Däitschland an do huet et definitiv net sou ausgesinn. Do war alles, iwwerall Spray-Dénger, an och zimlech dreckeg an sou. Do hu mir wierklech pure Luxus hei. Doru läit et sécherlech net.
(Ingo_19J_MN_Q32)

Ech fannen, well et ass awer lo ...'t ass mol propper an de Bussen, och am Zuch well wann ech gesinn.... Mir ginn heinsdo an Italien an d'Vakanz, d'Metroen an sou, d'Zuchen, dat ass sou eekleg iergendwéi, 't ass Knätsch iwwerall, an... (…) Do fannen ech, hei sëtz de awer nach ordentlech, an de Sëtz fält net auserneen oder sou, ech fannen 't ass awer net schlecht gemaach hei.
(Leticia_18J_MN_Q45)

Vill geännert och an de Busser. De Komfort ass och anescht wéi virdrun. Vill méi gemittlech, wann s de méi laang fiers mam Bus. Virdru war dat ëmmer sou eng Latz: wéini kommen ech un, wéini kommen ech un? Wann ee kuckt, lo mat der CFL, déi kleng Busser, 't ass top! Vill geännert mat der Zäit.
(Tim_17J_TP_Q8)

Kritische Aussagen beziehen sich auf Züge oder Busse, in denen es keine (funktionierende) Klimatisierung gibt oder die verschmutzt bzw. von Vandalismus verunstaltet sind. Letzteres bezieht sich eher auf Busse in urbanen Gebieten:

Enfin, il y a des bus sales et tout, mais bon, ça c'est une habitude, c'est normal.
(Nico_16J_TP_Q11)

Mat der Gemittlechkeet an engem Bus ass net ëmmer esou… et hänkt... Ech soen lo mol am Summer, wann et zimlech waarm ass, ass et an engem Bus net grad sou gemittlech.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q244)

Eine Minderung des Komforts beim ÖPNV wird nach Ansicht einiger Befragten durch die gezwungenermaßen zu verbringende Wartezeit im Freien verursacht:

Et, ben, pendant les temps comme ça, ils ont très froid en attendant le bus, alors que dans une voiture on a quand même du chauffage, on a quand même un certain confort, quoi.
(Fidelia_29J_AF_Q31)

Jo, aner Grënn sinn d'Wieder ebe mol: wann et ze kal ass, wann et reent. Et ass natierlech méi angenehm an den Auto ze klammen, dann huet ee seng Musik an sou. Wéi dann op den Bus ze trëppelen, plätschnaass unzekommen an an e Bus ze klammen, wou dann, keng Ahnung, 25 Grad sinn, wou et stéckeg ass, oder sou.
(Luca_20J_AF_Q3)

Nach Ansicht einiger Befragten könnte der Komfort im ÖPNV zusätzlich gesteigert werden, beispielsweise durch die Möglichkeit, im Zug auf ein Wi-Fi-Netz zurückgreifen zu können oder der Möglichkeit im Zug etwas essen zu können:

Donc rendre les, donc les gares plus attractives au niveau, lieu de vie, lieu d'attente. Et même dans le train, comme tu disais, bon Wi-Fi ça n'existe pas. Et voilà, vu que le temps de transport, il est de plus en plus conséquent, autant on le rend le plus agréable possible. Et de pouvoir faire plus de choses durant ce, durant ce temps-là, quoi. Donc, travailler, se reposer, ben même, oui, manger, où échanger avec des personnes plus facilement, alors plus de place pour ça. Il y a beaucoup de choses de ce côté-là à améliorer, quoi.
(GD3_w_27J_AF_Q93)

Synthese zum Themenbereich "Öffentlicher/privater Raum"

Bedeutung und Erleben von öffentlichem und privatem Raum

Ein oft genannter Unterschied zwischen ÖPNV und Auto, der in der Analyse der Interviews und Gruppendiskussionen zum Vorschein kommt, ist derjenige zwischen Privatraum und öffentlichem Raum. Während dieser Unterschied nicht für alle Befragten von Bedeutung ist, so hat er doch für einen Teil einen wichtigen Stellenwert. Die Gespräche in dieser Studie belegen, dass es diesbezüglich große Persönlichkeitsunterschiede gibt. Ungeachtet dessen, wie effizient oder angenehm ein ÖPNV-Angebot ist, gibt es Menschen, die sich nur ungern längere Zeit mit Fremden in einem Raum aufhalten und daher stets die Möglichkeit vorziehen, sich individuell fortzubewegen. Andere erleben solche Situationen durchaus positiv.

Über diese subjektiven Einstellungen hinweg gibt es aber auch negative Erfahrungen mit anderen Fahrgästen. Einige Befragte können von solchen Erfahrungen berichten, stellen aber meistens klar, dass es sich dabei um Ausnahmen handelt, und die Fahrt im ÖPNV in der Regel ohne Zwischenfälle verläuft.

Geräuschkulisse im öffentlichen Raum

Stark thematisiert wird die Geräuschkulisse im ÖPNV, die manchmal als regelrechte Belästigung empfunden wird, vor allem zu den Hauptverkehrszeiten. Besonders häufig werden diejenigen ÖPNV-Linien genannt, die an Schulen vorbei fahren und somit viele Schüler als Fahrgäste haben. Schüler selbst berichten oft von Lärm und unangenehmen Geräuschen im ÖPNV, zeigen sich hiervon aber insgesamt relativ wenig beeindruckt und nehmen es bis auf einige Ausnahmen hin. Junge Erwachsene, vor allem Studenten reagieren in dieser Hinsicht weitaus sensibler.

Eine oft thematisierte Art der Lärmbelästigung im ÖPNV ist diejenige durch Handys. Das bei einigen Jugendlichen übliche Verhalten, Musik laut über das Handy abzuspielen, wird von einer großen Zahl von Befragten kritisiert. Zudem wird moniert, dass das Personal in Fällen von Geräuschbelästigung nicht ausreichend eingreift. Einige geben diese Art von Belästigung sogar als Grund an, den ÖPNV zu meiden.

Die Beschreibungen des Alltags im ÖPNV zeigen, dass die Benutzer z.T. diverse Strategien zur Vermeidung der Geräuschbelästigung anwenden, wie z.B. das Ausweichen in bestimmte Teile eines Busses oder in ein anderes Zugabteil. Vor allem jüngere ÖPNV-Fahrer benutzen ihren MP3-Player als Mittel, um lästige Geräusche zu übertönen. Bei den berufstätigen Zugbenutzern wird die Benutzung der ersten Klasse als gute Strategie gegen Lärm genannt.

Unterschiede beim Komfort

Die Komfortmöglichkeiten sind ein weiterer, oft genannter Aspekt der Unterschiede zwischen öffentlichem und privatem Raum. Alle Befragten, sogar die Befürworter und regelmäßigen Benutzer des ÖPNV sind der Meinung, dass Autos komfortabler sind als der ÖPNV. Trotzdem wird der luxemburgische ÖPNV ebenfalls als sehr komfortabel eingeschätzt. Vor allem im Vergleich zum Ausland schneidet er gut ab. Nur einige, hauptsächlich in urbanen Gebieten fahrende Busse, sowie der Umstand, dass das Warten im Freien den Komfort des ÖPNV teilweise stark mindert, werden schlecht bewertet.

Fazit

Der Unterschied zwischen öffentlichem und privatem Raum spielt für einen Teil der Menschen eine Rolle bei der Entscheidung für eine Fortbewegungsform. Hierbei kommt einerseits der durch die Persönlichkeit bestimmten subjektiven Wahrnehmung eine wichtige Bedeutung zu. Andererseits hat in einer Gesellschaft, in der Individualismus und Individualisierungsmöglichkeiten stark positiv bewertet werden, der Individualverkehr mit dem PKW entscheidende Vorteile gegenüber dem ÖPNV. Teile der Bevölkerung sind wahrscheinlich auch im Falle des Vorhandenseins eines zeitlich und preislich konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebots nur schwer zum Benutzen der öffentlichen Transportmittel zu bewegen.

Während wirklich negative Erlebnisse laut Aussagen eher zu den Ausnahmeerscheinungen im ÖPNV zählen, deutet vieles darauf hin, dass Geräuschbelästigung ein Thema ist, das durchaus regelmäßig mit dem ÖPNV in Verbindung gebracht wird. Ein beherzteres Eingreifen seitens des Personals in diesem Bereich wird öfters gewünscht.

Obwohl der ÖPNV vom Komfort her nicht ganz an das Auto heranreicht, werden die Bemühungen seitens der CFL und anderer Anbieter in diesem Bereich von den jungen Menschen wahrgenommen und begrüßt.

6 Gefühlte Sicherheit in ÖPNV und Auto

„Jo, also mëttes seet de Schaffner schonn eppes, mä owes, also ech mierken dat, fir op Ettelbréck, do huet en Angscht."

(GD4)

Sicherheit im ÖPNV ist ein Thema, das von den Teilnehmern dieser Studie äußerst ernst genommen wurde und zu dem viele Äußerungen gemacht wurden. Die Aussagen zur Sicherheit beziehen sich fundamental auf zwei Formen derselben: einerseits die Verkehrsmittelsicherheit an sich und andererseits das persönliche Sicherheitsempfinden (z.B. in Bezug auf unbekannte Personen). In einem ersten Punkt werden die verschiedenen Fortbewegungsmittel hinsichtlich der Bewertung ihrer jeweiligen Verkehrsmittelsicherheit verglichen. Das zweite Unterkapitel beschäftigt sich mit dem persönlichen Sicherheitsempfinden der Befragten im ÖPNV und den Faktoren, die dieses beeinflussen.

6.1 Bewertung der Verkehrsmittelsicherheit

6.1.1 Verkehrsmittelsicherheit im ÖPNV

Allgemein kann festgehalten werden, dass das Vertrauen in die Verkehrsmittelsicherheit des ÖPNV im Vergleich zum Auto höher ist. Besonders der Zug wird von den Befragten als sehr sicher eingeschätzt und schneidet besser ab als der Bus:

> *Do fillen ech mech am Zuch méi sécher wéi am Auto. Definitiv, och. Am Bus och. Ech denken, wann dee bäigeet, do geschitt mer vläicht net sou séier eppes, wéi wann ech mam Auto bäiginn. Jo, ech fille mech u sech do awer ganz sécher. Virun allem mam Zuch.*
> *(Milly_25J_MN_Q37)*

> *Zuch géif ech lo éischter als dat sécherst… Soss jo, Bus wahrscheinlech. Oh, den Auto ass deen, deen am schlechtesten natierlech dobäi ofschneit.*
> *(Ingo_19J_MN_Q39)*

> *Le train reste quand même plus sûr que la voiture en proportion.*
> *(Edna_23J_MN_Q1)*

> *Ben, dat huet nëmme Schinnen, dat huet nëmmen ee Wee, do ass keen Auto, dee virdrun ass oder sou. Da kann et bal onméiglech sinn dass en Accident domat geschitt.*
> *(Joaquin_15J_TP_Q24)*

<u>Bus weniger sicher als Zug empfunden</u>

Der Bus genießt in punkto Verkehrsmittelsicherheit nicht ganz soviel Vertrauen wie der Personenzug. Ein Hauptargument hierfür liegt darin, dass der Bus genau wie das Auto am Straßenverkehr teilnimmt, mit den damit verbundenen potenziellen Gefahren, die von den anderen Verkehrsteilnehmern ausgehen:

> *Klar, begibt man sich mit dem Auto auf die Straße, kann natürlich jeden Tag, sollte man sich bewusst sein eigentlich, dass was passieren kann. Nicht weil man's selber Schuld ist sondern auch auf Grund von Fehlern von anderen. Beim Bus sehe ich das jetzt nicht viel anders, ich mein` der steht genauso dann im Verkehr, könnte das rein theoretisch auch passieren, sicherlich Bahnunglücke oder so was, gab es sicherlich auch schon, ist aber wahrscheinlich schon sicherer wenn man es so sieht.*
> *(Tilly_30J_AF_Q65)*

Ich glaub nicht, dass Busse zum Beispiel sicherer sind wie Autos. Klar, im Bus hat man nicht so schnell die Gelegenheit datt irgendein Idiot vorne am Steuer sitzt, die Leute, die wissen schon wat sie machen, das ist ihr Job. Aber beteiligt sind die auch oft genug, auch wenn jemand anders mit dem Auto halt reinfährt. Bahn ist natürlich ne sichere Sach'.
(Claus_28J_AF_Q39)

Als Hauptgefahrenquelle beim Bus wird von vielen der als aggressiv empfundene Fahrstil verschiedener Busfahrer genannt, auf den sie keinerlei Einfluss haben, was bei einigen Personen regelrechte Angstgefühle auslöst. Oft wird auch der Umstand kritisiert, dass die Busse überfüllt sind. Diese Situation wird besonders dann problematisch, wenn, bedingt durch einen aggressiven Fahrstil des Busfahrers, die Fahrt turbulenter wird. So werden beispielsweise abrupte Bremsmanöver, besonders wenn man stehen muss, sowie zu schnelles Fahren als Gefahrensituation wahrgenommen. Diese Aussagen beziehen sich vor allem auf die städtischen Busse:

Am Bus weess ech elo net. Am Bus ass dat relativ... (...) Dat ass nämlech heinsdo sou eng Saach. Do flattert een heinsdo och emol gären, wann ee sech net richteg upeekt. Also sou sëcherheetsméisseg. Awer och wou een heinsdo denkt: „Wat ass dat do fir een Aasch vu Buschauffer..... gläich knuppt et..."
(Mara_23J_MN_Q95)

Jo am Bus mengen ech, am onsëchersten. Well du hues... oft Chaufferen déi... e bësse méi rabiat fueren... an dann och mol hues de der, déi e bësse méi haart bremsen oder sou an...Oft am Bus, du hues jo oft de Fall dass de steess an du sëtz net, a wann s de dann een hues deen op emol haart bremst dann... kann scho mol gäre geschéien dass de no vir flits oder wat weess ech...
(Billy_28J_MN_Q48)

Fueren se iwwert de Bordstein, mäi léiwe Jong, puch, da fält ee vum Sëtz an da maachen se eng Vollbremsung wann een opsteet fir den, fir bei d'Dier ze goen, maachen se eng Vollbremsung. Lescht Kéier war eng al Fra gefall, wou ech am Bus war. Da stellt een sech och scho Froen.
(Luca_20J_AF_Q48)

I: Du sees, Buschaufferen déi schlëmm fueren ?
L: Jo dat gëtt et zwar. Fannen do huet een heinsdo bëssen Angscht wéi déi rennen.
(Leticia_18J_MN_Q42)

Es wird auch berichtet, dass manche Busfahrer bei Überlandfahrten zu schnell und aggressiv fahren, jedoch sind diese Aussagen eher selten. Einige Personen kritisieren Situationen, in denen man in überfüllten Überlandbussen stehen muss, was sie als gefährlich empfinden:

Ech hat och scho Limousinebussen, déi laang, déi schrecklech gerannt sinn, wou ech da geduecht hunn „Oh mäi Gott", häss de net awer besser solle mam Auto fueren (...) mä ech hat effektiv heiansdo Angscht, zumools wann ..., ech fannen och, dass se nuets awer rennen iergendwéi, ech weess net firwat. Also do war ech awer eng Kéier wierklech matgeflunn, dat war net méi sou witzeg.
(GD4_Tn7_w_19J_MN_Q165)

Obwuel en all Véierelstonn gefuer ass, e war réigelméisseg iwwerfëllt. An op der Autobunn fir do am Bus ze stoen, dat fannen ech net grad... net grad gutt... et ass geféierlech.
(Carla_30J_AF_Q5)

Auch die Tatsache, dass Busse meist nicht über den gleichen Sicherheitsstandard verfügen wie Autos, wird thematisiert. So lösen fehlende Gurte bei einigen Mitfahrern Bedenken in

punkto Sicherheit aus. Sie fordern in diesem Kontext, dass Gurte in den Bussen zur Pflicht werden sollten:

A souwisou bass de an engem Bus, bass de jo mol am Prinzip net ugestréckt. Jo dofir géif ech soen am Bus mengen ech d'Sëcherheet... wou s de am onsëchersten bass, a mengen Aen.
(Billy_28J_MN_Q48)

Also ech fannen Zuch ass z.B méi sécher wéi Bus, well am Bus fannen ech kéint ee sech jo och ustrécke mol, well en huet awer och schonn oft gebremst dass een sou no vir geflunn ass. Also 't wier vläit awer net schlecht fir sou ee Gurt ze hunn oder sou. Am Zuch, do kritt een am Fong d'Vitesse jo net sou mat an do sëtzt ee roueg.
(Leticia_18J_MN_Q63)

6.1.2 Verkehrsmittelsicherheit beim Auto

Allgemein wird das Auto von der Mehrheit der Befragten als gefährliches Fortbewegungsmittel eingestuft. Der Hauptgrund wird in der potenziellen Unfallgefahr gesehen.

Ja, also würd' ich schon sagen, also viele Beinahe-Unfälle, die man auf der Autobahn hat und ja immer diese „Stop and Go"-Phasen. Ja, sind schon sehr gefährlich.
(Andy_28J_MN_Q50)

Wann ech géif all Dag mam Auto an d'Schoul goen, hätt ech, wär Sécherheet, datt eppes geschitt vill méi grouss wéi wann ech géif all Dag den Zuch huelen. Wou normalerweis näischt soll geschéien a wou, wann eppes geschitt, dat ganz ganz rar ass. Wéi wann ech hei den Auto huelen, vun doheem, fueren ech op d'Autobunn, da fueren ech, do kann all Moment iergendeen Idiot a mech rennen oder du mëss eng Dommheet. Du kéins eng Kéier moies midd sinn, eng Kéier am Auto aschlofen um Lenkrad, sou…Et si vill Risken. Am Zuch hues de eben déi Riske net.
(Tim_17J_TP_Q38)

Ech muss och net op di aner oppassen. Well mam Auto, do ass ëmmer dee Fall, do muss een op sech selwer oppassen an op di aner, wat déi dann nach do maachen. Zumools moies fréi, wa jiddereen do wëll op d'Aarbecht. Da fueren se heinsdo wéi d'Chaoten. Dofir am Bus ass ee vill méi sécher.
(Bobby_24J_MN_Q40)

Auch wenn das Auto zwar als gefährliches Verkehrsmittel gesehen wird, scheint dies für die meisten aber kein ausreichender Grund zu sein, darauf zu verzichten.

<u>Erhöhte Eigenkontrolle</u>

Die wenigen Befragten dieser Studie, die das Auto als nicht gefährlicher als den ÖPNV einschätzen, sind reine „Autofahrer". Ihre Hauptargumente basieren darauf, dass sie das Gefühl haben, im Auto eine größere Kontrolle über das Geschehen zu haben oder, dass das Auto sicherheitstechnische Vorteile wie Airbags oder Gurte hat. Ein paar Befragte relativieren den Sicherheitsaspekt und geben an, dass Zug, Bus und Auto alle auf ihre eigene Art gefährlich sind.

Ja gut, ich sag' mal wenn ein Unfall passiert ist man meiner Meinung nach im Auto sicherer als im Bus. Man ist angeschnallt, hat sieben oder acht Airbags um sich rum, man ist irgendwie für sich selbst noch verantwortlich.
(Morris_29J_AF_Q66)

Wann ech mat mengem Auto fueren, a wann ech selwer fueren, hunn ech selwer d'Verantwortung iwwert mech an och selwer… wéi soll ech soen… kann ech selwer entscheeden ob ech mech an eng geféierlech Situatioun beginn oder ob ech net an enger geféierlecher Situatioun sinn. A wann ech lo z.B mam Zuch fueren… also beim Zuch ass et natierlech, den Zuch fiert op de Schinnen, an do muss schonn iergendeppes geschéien dass

en entgleist, jo a beim Bus, wann ee kuckt, di Buschauffeuren haut, dat ass jo awer och net sou sëcher, denken ech mer. Well si menge jo d'Strooss giff hinne gehéieren a wann se mol en Auto matwechhuelen oder sou (...) also just, dass ech ebe soen, dass wann ech iwwert mech selwer d'Gewalt hunn, da fillen ech mech scho méi sëcher, mä dat as vläicht och nëmmen eng Abildung.
(Sammy_23J_AF_Q38)

Et kann ee grad esou gutt een Accident hunn mat deem enge wéi mat deem aneren also...dohier...
(Eddy_24J_MN_Q41)

6.1.3 Verkehrssicherheit bei der sanften Mobilität

Es gibt nur wenige Wortmeldungen über Sicherheit im Zusammenhang mit sanfter Mobilität. Diese sind tendenziell eher negativ, beziehen sich aber auch ausschließlich auf die Stadt Luxemburg. Hierbei werden auch Vergleiche mit anderen europäischen Städten gezogen. Fahrradfahren in der Stadt wird meist als risikoreich gesehen, eine Person meint sogar Luxemburg sei „fahrradfeindlich".

Zemools hei mam Vëlo och an der Stad selwer ass et nach gehirlos geféierlech. Also ech war elo d'lescht Semester zu Heidelberg an do ass et einfach genial. Do klëmmt een op der Gare raus, do gesäit een nëmme Vëloen. Op engem ganze Koup nëmme Veloen, iwwerhaapt iwwerall nëmme Veloen an do ass et wierklech, do passen d'Autoen op d'Vëloen op! An hei zu Lëtzebuerg do fiert den Auto einfach virun an dat ass deem schäissegal ob do e Bus oder e Velo oder wat och ëmmer, kënnt.
(GD4_Tn8_w_20J_MN_Q183)

6.2 Persönliche Sicherheit im ÖPNV

Das Gefühl der persönlichen Sicherheit spielt bei vielen jungen Benutzern des ÖPNV, vor allem Frauen, eine wichtige Rolle und dieser Aspekt wird auch ausführlich von diesen thematisiert. Allgemein sind die Befragten der Ansicht, dass die persönliche Sicherheit im ÖPNV ein ernstzunehmendes Thema ist. Eine befragte Person ist tatsächlich am Bahnhof in Luxemburg-Stadt Opfer eines gewalttätigen Überfalls geworden. Die meisten berichten jedoch entweder von Beobachtungen, selbst erlebten kleineren Konfliktsituationen mit anderen Passagieren oder beziehen sich auf Informationen aus zweiter Hand (Medien, Freunde). Nichtsdestotrotz scheint das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV hiervon beeinflusst zu werden.

6.2.1 Wo, wann und wodurch entsteht Angst im ÖPNV?

Die Wahrnehmung von potenziellen Gefahrensituationen wie auch der Umgang mit als unsicher empfundenen Situationen variieren je nach Person. In diesem Kapitel werden sogenannte *hot spots of fear*[22] identifiziert, sowie die Faktoren, die Unsicherheitsgefühle beeinflussen. Des weiteren werden die ermittelten Handlungsstrategien der Befragten dargestellt.

<u>Als unsicher empfundene Orte</u>

Den Aussagen zufolge wird Unsicherheit im ÖPNV mit bestimmten Orten assoziiert. So wird der Bahnhof Luxemburg von vielen Befragten als ein unsicherer Ort wahrgenommen. Neben diesem werden vereinzelt auch die Bahnhöfe Esch und Ettelbrück sowie bestimmte Haltestellen genannt.

[22] Unter *hot spots of fear* versteht man öffentliche Räume, die als unsicher erlebt werden. Dabei werden reale *hot spots,* also Umwelten mit einer hohen Kriminalitätsrate nicht zwangsläufig als unsicher erlebt, sowie umgekehrt Umwelten mit niedrigen Kriminalitätsraten nicht zwangsläufig als sicher empfunden werden (Rölle, 2010). *„Hot spots refer to a high crime area, hot spots of fear to situations that evoke higher fear than other areas"* (Nasar & Jones, 1997, S. 292 zitiert nach Rölle, 2010).

Bon, et ass net esou agreabel duerch d'Gare ze goen, dat ass scho wouer. Also vum Gefill. (…) Ech wéilt elo wierklech net hei vun engem ugeschwat ginn, nach soss eppes. Dat hänkt vu jidderengem perséinlech of, mä dat ass awer schonn e Gefill, wat ech elo hei op der Stater Gare och schonn hat, sief et nach Saache klauen, da passen ech nach op: „Wou ass meng Posch? Ass mäin Händy elo hei, ass meng Tirett zou?" An sou...
(Mara_23J_MN_Q98)

Souwisou d'Gare zu.. d'Gare an der Stad, déi ass sou delabréiert. Do sinn..., do lafe Leit rondrëm, déi, déi deale wéi se wëllen an et mëcht keen eppes.
(Dennis_25J_TP_Q38)

Ein Befragter, der täglich nach Esch fährt berichtet, dass er den Bahnhof in Esch abends vermeidet. Auch wenn noch nicht oft etwas passiert ist, reichen die Einzelerlebnisse aus, damit er sich unsicher fühlt:

Do géif ech mer oft iwwerleeën ob ech owes do duerch géif goen. … 't ass net vill, et si vläit, säitdeem ech schaffen, zweemol eppes geschitt, wat net vill ass soen ech. Mä et ass zevill fir Leit déi wëllen do an en Zuch klammen. Oft, dat schreckt jiddfereen, mech schreckt et och of. Fir do duerch ze goen. An do ass näischt. Do ass owes alles zou. 't ass kee Guichet méi op…
(Dario_29J_TP_Q39)

In einer Gruppendiskussion wird beispielsweise auch von einer Haltestelle berichtet, auf der es immer zu Zwischenfällen zwischen Schülern zu kommen scheint:

Tn1: Et sinn och déi Leit déi heiansdo ranklammen. Zumools dee Lycée hannendrun, jo bon bäi eis am Lycee fänkt et zwar mëttlerweil lo och un, sou obercool ze sinn.
Tn2: Jo.
Tn1: Jo zum Beispill d'lescht Jar hat een, deen ech kennen op eemol d'Messer um Hals peschen, also dowéngst, daat sinn sou Saachen.
A: Wou lo am Bus oder wéi, wou een do attackéiert ginn ass oder...?
Tn1: Jo, um Busarrêt, also wou e rausgeklommen ass mat deenen aneren. Jo, an sou Saachen. Oder op der Gare wann een aus dem Zuch geklommen ass, se klammen jo och allegueren doranner an lo mëttlerweil lafen zwar och Proffen an sou rondrëm kucken an sou, mä... et bréngt awer näischt. Also du muss wierklech kucken wouhin dass de gees, net dass de op eemol zu der Unterführung duerchgees an dann geet op eemol e Knuppert lass.
(GD2_Q56)

<u>Angst vor „zwielichtigen Gestalten"</u>

Die Angst und das Unbehagen, die viele Befragte an verschiedenen Orten des ÖPNV empfinden, hängen oft direkt mit sozialen Rand- und Problemgruppen, die sich in und um den ÖPNV aufhalten, zusammen. Genannt werden in diesem Kontext hauptsächlich Betrunkene, Obdachlose, Drogenabhängige oder Drogendealer. Es wird teilweise aber auch von „Unruhestiftern" wie Schüler oder Jugendlichen, die die anderen Fahrgäste mit ihrem Verhalten belästigen, erzählt. Ein Hauptauslöser für das Unbehagen ist das Gefühl, bestimmte „komische Gestalten" und ihr Verhalten nicht einschätzen zu können. Wie bereits erwähnt, lässt sich in den Aussagen der Befragten z.T. auch Misstrauen gegenüber ethnischen Minderheiten feststellen:

Tn5: Jo oder mam Händy dann, do Musék lauschteren. A wann een dann eppes seet, da gëtt een direkt ugegranzt, oder: „Wëlls de eng an d'Schnëss" . Nëmmen däers.
Tn1: Jo, oder du kriss d'Zeitung an de Kapp gehäit. Dat gëtt et och.
Tn2: Jo, also et sinn der wierklech vill déi mengen den Zuch giff hinne leng gehéieren, dofir. An de Bus.
(GD2_Q177)

Ech weess schonn dass do Potenziell do ass, also och wann ech mëttes oder sou dann op de Parking alt mol ginn, da sëtzen se och do ze kiffen a sech ze sprëtzen. Du weess ni wéi deen awer ka reagéieren. Bon, an dofir, da weess de ni. Wéi wann s de déi lo vläicht zoufällegerweis ugekuckt hues an dee geet dir net, kanns de ni wësse wat geschitt. Vu dass awer hei op der Gare déi Populatioun ass, kënns de forcément iergendwéi mat hir a Kontakt, mol méi oder mol manner... wou ëmmer kann eppes eskaléieren, menger Meenung no.
(Mara_23J_MN_Q98)

Jo do sinn einfach, jo Leit déi s de net aschätze kanns. Also ech mengen dat elo net sou. Et huet ni ee mer eppes gedoen, mä do ass keen deen oppasst.
(Sandra_22J_MN_Q61)

L: Wéi wann elo z.B. ech maachen lo ee krasst Beispill, wann lo z.B. sechs Schwaarzer rondrëm mer sëtzen an di ganzen Zäit laachen an an hirer Sprooch iergendeppes do jäizen an Alkohol drénken an sou.. Well `t ass schonn oft virkomm, dass ech an de Bus sinn an da waren do Yugoslawen, da waren do Schwaarzer, an dann hunn déi ugefaang. Da kucken se een an da schwätzen se op hirer Sprooch an dann esou, wat kucken déi mech elo ?
I: Wou een sech dann och onwuel fillt.
L: An wann een dann op Lëtzebuergesch eppes seet, „Ah du bass e Rassist", gëtt dann direkt gesot. Et gëtt een och direkt ofgestempelt, och vun Auslänner am Bus, wann een eppes op Lëtzebuergesch zu hinne seet. Dat ass och schonn oft geschitt.
(Luca_20J_AF_Q66)

Die Wahrnehmung solcher Situationen ist wiederum zu einem bestimmten Grad personenabhängig. Während bestimmte Personen eine Situation bereits als potenzielle Gefahrensituation einschätzen, fühlen andere sich zwar gestört, haben aber noch keine Sicherheitsbedenken:

Donc il y a des fois, il faut appeler le contrôleur et bon, quand c'est une petite jeunette un peu comme moi face à une grosse baraque, qui a déjà bu deux litres de vin, c'est pas forcément évidant non plus, quoi. Mais bon, je me suis vraiment jamais sentie en danger.
(Edna_23J_MN_Q56)

<u>Abendzeit als Angstfaktor</u>

Das Aufkommen von Unbehagen im ÖPNV ist nach Auskunft der Befragten stark abhängig von der Tageszeit. Besonders abends nimmt dieses zu. Neben der einsetzenden Dunkelheit werden auch durch die geringere Anzahl an ÖPNV-Benutzern die sogenannten „komischen Gestalten" sichtbarer und dadurch bedrohlicher. Auch wenn das Unsicherheitsgefühl tagsüber latent präsent ist, so verstärkt sich dieses abends um ein vielfaches.

Vorher muss man... kommt man dann beim Hauptbahnhof raus, und der Hauptbahnhof ist auch nicht der schönste Platz in Luxemburg. Ich denk' jeder der da mal abends war, dann noch mit der Laptop-Tasche auf dem Rücken, möchte da ganz schnell wieder weg.
(Morris_29J_AF_Q53)

Also moies, virun aacht Auer, do sinn souvill Leit do, och vill Studenten a Jonker, bon, do ass vun allem eppes do. Do fäerten ech guer net. Um halwer fënnef fueren ech heem, do ass et scho méi roueg, awer nee, do fäerten ech och nach net. Mä do sinn awer nach, nach, also… normal Leit do. Wann ech et lo mol sou ausdrécke kann. Jo, nee, do sinn lo nach keng wou ech fäerte géif.
(Milly_25J_MN_Q39)

Jo owes ass et och am schlëmmsten, fir do een Zuch oder sou ze huelen. Do sëtzen heiansdo, do sëtze Leit dran, besser net op se ze kucken, well soss kommen déi nach...
(GD2_Q182)

Einige Teilnehmer weisen im Rahmen des Themas „Persönliche Sicherheit“ darauf hin, dass dieses ein gesamtgesellschaftliches Problem ist, das sich nicht nur auf den ÖPNV beschränkt, sondern in urbanen Gebieten insgesamt weit verbreitet ist.

Ben… pour les transports en commun, je pense qu'à partir d'une certaine heure, il ne faut pas non plus prendre les transports toute seule, parce que, oui on sait jamais qu'est-ce qui se peut arriver, mais comme on peut aussi monter dans sa voiture et se faire agresser. C'est…sinon on ne sort pas de chez soi. Mais, après je ne sais pas maintenant, si jamais il se passe une agression maintenant dans un bus, admettons, si les autres personnes vont réagir. Mais ça peut aussi nous arriver dans la rue hein, donc… Je crois qu'après c'est, chacun a un part de civilité par rapport aux autres et …
(Fidelia_29J_AF_Q35)

Owes huelen ech och den Auto well ech weess net, ech wëll net onbedéngt owes um zing, eelef Auer do leng duerch d'Stad laatschen an ech weess net. Hautdësdaags kann ee kengem méi trauen, also dofir huelen ech léiwer den Auto. An, och dann net leng, also dann och mat Kollegen zesummen, dass mir dann an d'Parkhaus ginn z.B. oder also um Glacis oder esou. Awer ech géif mech ni eleng op eng... owes op eng Bushaltestelle stellen. Och net op d'Gare goen, also ëm Gottes wëllen.
(GD4_Tn5_w_22J_AF_Q288)

6.2.2 Präsenz des Personals im ÖPNV

Bemängelt werden im Kontext des Sicherheitsempfindens im ÖPNV eine zeitweise fehlende Präsenz und ein mangelndes Eingreifen von ÖPNV-Mitarbeitern. Zu bedenken ist, dass auch, wenn es sich dabei um einzelne Erlebnisse handelt, diese dennoch einen bleibenden Eindruck hinterlassen können. Bei einem mangelnden Eingreifen und einer mangelnden Autorität der ÖPNV-Mitarbeiter in Streitfällen zwischen Passagieren oder störendem Verhalten anderer Passagiere kann es dazu kommen, dass der ÖPNV als „rechtfreier“ Raum empfunden wird. Dieser Eindruck wird z.B. auch unterstützt, wenn in Zügen oder Bussen die Fahrausweise nicht kontrolliert werden. Dies wird in den folgenden Aussagen deutlich:

Si maachen net nëmmen Musik, mä si späizen och an de Bus, si schneide Sëtzer op an si molen eppes. Lauter esou Vandalismus an dat wier ganz schlëmm, well wann een bei de Buschauffeur geet an et seet een : „Dat nervt elo an ech si midd an ech hat elo grad aacht Stonnen Aarbecht hannert mir, ech wëll elo heem nëmmen“. Da seet den Buschauffer „Jo ech kann näischt maachen, well si hu Messeren an esou“ an jo.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q231)

Also ech hu momentan och éierlech gesot guer keng Loscht méi iergendwou hinner mam Zuch ze fuere well wann ech gesinn wat verschidde Leit do einfach maachen also wat se mengen, dass se duerfte maen, dat fannen ech einfach eng Sauerei. (...) Nee, dat degoûtéiert mech einfach. Ech mengen, fir d'lescht krut ech erzielt fir Nationalfeierdag du souz een deen ech kennen, dee souz ënnen am Zuch, do uewen hu se een Joint gefëmmt an dat war ganz normal. De Schaffner ass komm, deen huet sech jo natierlech jo näischt getraut ze soen, well dee wier nach freckt geschloe ginn, ech mengen do mussen se dann d'Police dann op d'Gare ruffen an da vill Polizisten fir sëcher ze sinn dass si déi och alleguerten ugehal kréien.
(GD4_Tn2_w_21J_MN_Q38)

Wiederum besonders abends und in der Nacht wird ein Nichteingreifen des Personals und der Eindruck, dass dieses wenig präsent ist, negativ empfunden. Dies betrifft sowohl die Bahnhöfe als auch die Züge:

Also das ist jetzt eher im öffentlichen Nahverkehrsbereich, dass ich da Sicherheitsprobleme sehe. Ich muss an der Bushaltestelle irgendwo stehen oder an einem Bahnhof, nachts wenn's dunkel ist, gerade Luxemburg-Bahnhof sind sehr viele Menschen, denen ich nicht direkt trauen würde anwesend, darum eher jetzt im öffentlichen Nahverkehr. Und auch dann im

Zug, wenn Feiern sind zum Beispiel, dass betrunkene Leute im Zug sind und dann müsste ein Schaffner schon anwesend sein, was er auch teilweise nicht ist.
(Morris_29J_AF_Q65)

An do ass näischt. Do ass owes alles zou. 't ass kee Guichet méi op, an… 't ass keng Kontroll méi do owes. 't ka sinn, dass eng…, 't ass eng Kamera zwar do, mä do ass keen…do ass keen dee gelaf do kënnt, wann eppes ass. Mengen ech och. 't ka sinn, ech weess net. Ech hunn et ni ausprobéiert.
(Dario_29J_TP_Q39)

Tn1: Och wann s de d'Féiss op de Sëtz lees, do seet och keen eppes.
Tn2: Et hängt vum Schaffner of.
Tn1: Jo, also mëttes seet de Schaffner schonn eppes, mä owes, also ech mierken dat fir op Ettelbréck, do huet en Angscht. Nee, do sëtzt e vir a senger Kabin, well do sinn heiansdo lusch Gesellen dran.
(GD4_Q19)

Fehlende Präsenz des Personals in den Zügen und Bahnhöfen, führt dazu, dass die Passagiere sich in bestimmten Situationen „ausgeliefert" fühlen. Im Gegensatz zum Zug wird der Bus in diesem Kontext positiver bewertet, bedingt durch die Tatsache, dass der Busfahrer vor Ort ist und im Notfall eingreifen kann. Ein weiterer Kritikpunkt der Befragten ist, dass ihrer Erfahrung nach nicht immer gewissenhaft kontrolliert wird und somit Schwarzfahrern kein Einhalt geboten wird.

Ech kann och lo net beuerteelen, ob ëmmer een do wier, ob ee Schaffner ëmmer erreechbar wier, an engem Fall, wou… Mä, ech… Also, alleng géif ech kee méi huelen ëm déi Zäit.
(Milly_25J_MN_Q330)

Well owes, am Zuch ass et, do fäerten ech bëssen. Well ech weess net: do ass net sou eng Iwwersiicht. Anescht gees de schnell bei de Buschauffer a sees: „Hei deen do nervt mech!" oder sou. Mä och am Zuch sinn schonn oft sou Schaffner zesumme geschloe ginn, oder sou. Dat ass och schonn oft. Da fäert een awer bëssen, wann een do sou alleng sëtzt.
(Leticia_18J_MN_Q61)

Hei klëmmt een an den Bus ran an et ass een sech sëcher d'Hallschent vun de Leit déi dra sëtzen, déi si Schwaarzfuerer. D'ass scho wierklech... Wann een dann och ëmmer héiert, d'Busfuerer ginn iwwerfall an sou, stellt een sech scho Froen.
(Luca_20J_AF_Q17)

Viele Befragte sehen es als eine Aufgabe des ÖPNV-Personals, für eine sichere und angenehme Atmosphäre im ÖPNV zu sorgen. So kann ihrer Ansicht nach beispielsweise schon freundliches Verhalten seitens der Busfahrer indirekt zu einem besseren Sicherheitsgefühl beitragen:

Da klëmms de ran, sees de Moien an da kriss de net onbedéngt Moie gesot. An déi aner soen dir awer direkt Moien an da gees de scho vill léiwer do ran an da fills de dech och scho méi sëcher. Also ech weess et net, ech empfannen dat op jidde Fall mol sou.
(GD6_Tn4_w_18J_MN_Q296)

Weitere Faktoren, die einen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste haben sind: das Platzangebot, Anzeichen von Vandalismus, der Zustand des Fuhrparks. Der Zustand der Züge und Busse wird aber nur von sehr wenigen Befragten bemängelt, lediglich ein paar junge Schüler sprechen das Thema Vandalismus in Schülerbussen an, und sprechen von aufgeschnittenen Sitzen oder Graffitis.

Die Medien spielen ebenfalls eine Rolle bei der Sicherheitswahrnehmung. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, wirken Berichte über Vorkommnisse im ÖPNV verunsichernd und der ÖPNV kann als gefährlicher Ort empfunden werden, ohne dass diejenigen selbst eine solche Erfahrung gemacht hätten.

6.2.3 Handlungsstrategien aufgrund von Unsicherheitsgefühlen

Ähnlich wie bei der Geräuschbelästigung lassen sich aus den Aussagen „Strategien“ der ÖPNV-Benutzer im Hinblick auf Unsicherheit im öffentlichen Nahverkehr erkennen. Eine allgemeine Handlungsweise ist es, stets im und um den ÖPNV achtsam zu sein und auf Handtaschen etc. aufzupassen. Handlungsstrategien, die sich spezifisch auf spätere Tageszeiten beziehen bestehen darin, bestimmte Plätze zu vermeiden oder nicht mehr alleine unterwegs zu sein. Dies wird besonders von den weiblichen Befragten berichtet. Handlungsstrategien werden auch teilweise durch Eltern bestimmt, indem sie ihren Kindern z.B. verbieten, abends noch den ÖPNV zu benutzen. Eine weitere Strategie ist es, abends auf das Auto zurückzugreifen. So geben einige Mischnutzer, die täglich mit dem ÖPNV zur Arbeit fahren an, dass sie sich abends nicht mehr trauen, auf denselben zurückgreifen:

> *Also, zumools owes lo. Ech si lo um halwer fënnef heemgefuer, mä wann ech méi spéit heemfueren, sinn awer scho Leit dran, wou, wou ech alleng als Meedchen jiddefalls fäerten. Also no siwen géif ech keen Zuch méi huelen.*
> *(Milly_25J_MN_Q30)*

> *Ech schaffe just bis fënnef do [Esch] an da ginn ech fort. (...) Do géif ech mer oft iwwerleeën ob ech owes do duerch géif goen.*
> *(Dario_29J_TP_Q39)*

> *Sou virun 2 Joer oder sou, wou mer rausgaangen sinn, an do wollten mer sou de leschten Zuch huelen fir heem. An dat ass den Escher Zuch. An eis Elteren wollten awer ni, dass mir de leschten Zuch huelen fir heem, obwuel et sinn net sou schlëmm Leit dran, mä eis Elteren wollten awer ni wierklech, also wa mer just Meedercher waren, dass mer dann um 12 Auer den Escher Zuch leng huelen.*
> *(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q373)*

Eine weitere Handlungsstrategie besteht darin, unauffällig zu sein, sich in potenziellen Konfliktsituationen zurückzuhalten und sich nicht einzumischen, was z.B. bei diesem Jugendlichen bisher immer gut geklappt hat:

> *Do hat ech nach ni selwer Problemer. An, ech mengen, wann ee Problemer an esou enger Situatioun huet, entweder ‘t ass een et siche gaang, oder deen aneren huet wierklech e Problem. ‘t misst normalerweis näischt geschéien. Ech fuere scho laang mam Bus an esou, an ech hat nach ni iergendee Problem.*
> *(Tim_17J_TP_Q40)*

Dasselbe Verhalten führt aber in Ernstfällen auch dazu, dass bei Überfällen niemand dem Opfer zur Hilfe kommt. Dies ist die Erfahrung, die ein Teilnehmer der Studie gemacht hat:

> *L: Bis ech dunn op der Gare ugegraff gouf vun aacht Clocharden déi mer wollte Saache klauen.*
> *I: Hei a Lëtzebuerg op der Gare ?*
> *L: Jo, op der Gare. An et huet kee Mensch eppes gemaach, jiddfereen... d’Passanten sinn einfach laanscht gaang, et war owes um fënnef Auer wann Héichbetrib ass op der Gare. An déi wollte mech iwwerfalen, dunn. An ech krut dann och gudder an d’Gesicht.*
> *(Luca_20J_AF_Q12)*

6.2.4 Hilfreiche Maßnahmen zur Reduktion von Unsicherheitsgefühlen

Einige Veränderungen werden hinsichtlich der persönlichen Sicherheit positiv bewertet, wie z.B. die Umgestaltung der Umgebung der Bahnhöfe oder die Installierung von Überwachungskameras. Der alleinige Einsatz von Kameras wird aber nicht immer als Lösung des Problems gesehen. So wird auch angedeutet, dass der Einsatz von mehr

Überwachungspersonal von Nöten sei, um die Situation nachhaltig zu verbessern. Der Einsatz von Security-Personal wird positiv bewertet:

Ah déi ass jo, huet sech awer elo ëmmer méi verbessert, an der Stad, säitdeem se d'Kameraën do lo awer hunn, ass awer effektiv méi, déi Leit déi do sinn, déi halen sech awer scho mol nëmmen dowéinst vill méi zréck. Well se wëssen, datt kontrolléiert gëtt. An dat gëtt awer da schonn ee Gefill vun der Sécherheet do, fir owes do duerch ze goen. Dat stéiert mech lo net méi sou. Am Ufank, 't huet mech schonn..., virdru war et e bëssen anescht, dass, do war et dann, 't wousst een net ëmmer, ob, soll ech, an dann huet een oft gezéckt, fir dann den Zuch op där Plaz ze huelen. Dat ass wouer. (...) Lo och wann se déi Virplaz vun der Gare och lo wëlle maachen, och méi schéi maachen, dat gëtt och nach eng Kéier en anert… Dat dauert jo nach e puer Joer, mä ech si sécher, dat gesäit dann herno, roueg, do kann ee roueges Gewëssens owes do ragoen, ouni, datt ee mengt…do kommen der dräi geflunn. Dat feelt par contre awer nach zu Esch, mä do sinn se och amgaang drun ze schaffen, dat alles frësch ze maachen.
(Dario_29J_TP_Q38)

An wann déi do sinn, ok, dei kënnen déi Saach dann och méi ënner Kontroll halen, mä déi sinn net ëmmer do.
(GD2_Q263)

Ah, do hunn ech schonn heinsdo e puer Saachen erlieft, wou, wou dee Moment och e Schaffner aggresséiert ginn ass. An, bon, dat ass, 't huet vill mat der Jugend vun haut ze dinn. Also, et sinn der wierklech, déi guer kee Respekt hunn. Déi leeën dann d'Féiss op den, op de Stull, da kënnt de Schaffner, dee seet e soll d'Féiss rofhuelen, an dann, bon, dann ass deen direkt aggresséiert. Jo… Ech fannen, besonnesch am Trajet bis op Esch, do sinn, do hu mer, oh, do sinn oft Leit, déi da vläicht eng oder zwou Fläschen zevill gedronk hunn, an… Jo. Do, bon, mëttlerweil sinn och ëmmer an den Zich, zwee, zwee Security. An, dat, säitdeem hunn ech dat net méi gesinn, mä… 't ass och eng Kéier, do ass den Zuch wierklech gestoppt ginn, well en Här de Schaffner wierklech aggresséiert huet an dat ass net sou flott.
(Dennis_25J_TP_Q37)

´t ass just, et gëtt ëmmer méi Kaméidi, an, ech weess net, di, et gëtt ëmmer futti gemeet. Owes ass et relativ schlëmm an den Zich, kann ee soen. Dofir fueren d'Securitas an den Zich an Zwëschenzäit schonn a verschiddenen Zich mat.
(Greg_28J_MN_Q33)

Die Fahrkartenkontrollen müssten nach Meinung eines Teils der Befragten gewissenhafter durchgeführt werden, um Schwarzfahren und die damit verbundenen Konsequenzen zu vermeiden:

Si kéinten en Effort maachen. Mol vläicht probéieren mol méi Sëcherheet anzebréngen. Éischtens mol méi Autoritéit, dass net grad jiddfereen ka mattfueren well e seng Kaart net huet an och bësse méi durchgräifen mat lo Leit de z.B. am Bus sech en Joint dréinen oder mam Messer mol eppes opschneiden oder alles voll kritzelen.
(Luca_20J_AF_Q65)

Synthese zum Themenbereich „Gefühlte Sicherheit“

ÖPNV ist das sicherere Verkehrsmittel

Die Verkehrsmittelsicherheit des ÖPNV wird allgemein positiver bewertet als diejenige des Autos. Einige ÖPNV-Benutzer bevorzugen den ÖPNV, weil sie die Verantwortung während der Fahrt abgeben können. Der Zug wird relativ einstimmig als das sicherste Verkehrsmittel gesehen, während der Bus nicht ganz das gleiche Vertrauen genießt. Ein Argument hierfür ist in erster Linie die Tatsache, dass der Bus im Gegensatz zum Zug am Straßenverkehr teilnimmt. Die vermutete Unfallgefahr wird manchmal durch die rabiate Fahrweise verschiedener Busfahrer bestätigt und verstärkt, besonders wenn die Busse überfüllt sind und keine Sitzplätze verfügbar sind. Thematisiert wird auch, dass die Busse nicht über die gleichen Sicherheitsstandards (Gurte, Airbags) wie moderne Autos verfügen. Das Auto wird allgemein als das gefährlichere Fortbewegungsmittel gesehen, bedingt durch die Gefahren im Straßenverkehr. Allerdings schreckt dies nur die wenigsten von der Benutzung desselben ab. Einige befragte Autofahrer fühlen sich sogar sicherer, wenn sie selbst die Kontrolle über die Situation haben, indem sie selbst fahren. Die sanfte Mobilität wird nur in puncto Fahrradfahren thematisiert, wobei die Bewertung tendenziell negativ ist, da das Fahrradfahren in der Stadt Luxemburg als risikoreich bewertet wird.

Gefühl der Unsicherheit im ÖPNV

Das persönliche Sicherheitsgefühl ist ein wiederkehrendes Thema in den Gesprächen, auch wenn die Wahrnehmung und der Umgang mit potenziellen Gefahrensituationen je nach Person unterschiedlich sind. Die meisten Teilnehmer haben nur sehr wenige Erfahrungen mit unsicheren oder gefährlichen Situationen im ÖPNV, jedoch scheinen einzelne Erlebnisse, Erzählungen von Freunden und Bekannten oder die Mediatisierung der Vorkommnisse auszureichen, damit der ÖPNV de facto als potenzieller Gefahrenort wahrgenommen wird. Vor allem am Abend und in der Nacht verstärkt sich dieser Eindruck. Auslöser sind soziale Rand- und Problemgruppen aber manchmal auch Schüler oder Jugendliche, die andere Fahrgäste belästigen. Deren Verhalten kann schwer eingeschätzt werden, und wird deshalb als Gefahrenquelle empfunden. Einige geben jedoch auch zu bedenken, dass die Gefährdung der persönlichen Sicherheit ein gesellschaftliches Problem ist, das in den ÖPNV als öffentlichen Raum „importiert“ wird, aber auch anderswo auftreten kann, besonders in urbanen Gebieten. Vom ÖPNV-Personal wird allerdings erwartet, dass es für eine sichere Atmosphäre im ÖPNV sorgt. So werden folgende Punkte kritisiert:

- das Personal sei besonders abends nicht präsent genug,
- das Personal greife in Konfliktsituationen nicht ausreichend ein,
- Störenfrieden werde nicht Einhalt geboten,
- die Fahrausweiskontrollen würden nicht immer durchgeführt.

Treten solche Situationen häufiger auf, kann dies zur Folge haben, dass die Passagiere den ÖPNV als „rechtsfreien Raum“ empfinden. In potenziellen Gefahrensituationen fühlen sie sich „ausgeliefert“, da sie befürchten, keine Hilfe zu bekommen. In dieser Hinsicht wird der Bus dank der Präsenz des Fahrers als sicherer als Personenzüge empfunden. Es lassen sich einige „Handlungsstrategien“ ausmachen, wie die Befragten mit der gefühlten Unsicherheit im ÖPNV umgehen. Hierzu zählen:

- erhöhte Achtsamkeit (Handtasche etc.),
- Vermeidung des ÖPNV am Abend,
- unauffälliges Auftreten, Zurückhaltung.

Als hilfreiche Maßnahmen werden Umbauten der Bahnhöfe, die Installierung von Kameras und der Einsatz von Security-Personal genannt.

Fazit

Positiv fällt auf, dass der ÖPNV insgesamt als sicheres Fortbewegungsmittel gilt, während das Privatauto als gefährlicher eingestuft wird, auch wenn es aus diesem Grund nicht gemieden wird. Dies ist ein Imagevorteil, das vor allem den Zug betrifft. Busse gelten als weniger sicher als Züge, weil sie am Straßenverkehr teilnehmen, nicht alle Sicherheitsfeatures, wie moderne Autos aufweisen, nicht immer Sitzplätze garantieren und der Fahrstil verschiedener Fahrer als gefährlich gilt. Während Gurte sich in modernen Bussen immer mehr durchsetzen, besteht eventuell auch noch Spielraum beim Verbessern des Fahrstils der Busfahrer. Somit können ein vorhandenes Unbehagen bei verschiedenen Benutzern und der ebenfalls damit verbundene Komfortmangel vermindert werden. Negativ ist zu bewerten, dass der ÖPNV, was die persönliche Sicherheit angeht, nur bedingt als sicher wahrgenommen wird. Besonders von Seiten des Begleitpersonals werden mehr Präsenz und Einsatz erwartet. Während sich diese Kritik vor allem auf die Personenzüge und Bahnhöfe bezieht, wird das Fahren mit dem Bus in diesem Punkt positiver bewertet, bedingt durch die ständige Präsenz des Busfahrers.

Die Verhaltensweisen vieler ÖPNV-Nutzer weisen darauf hin, dass ein gewisser Grad an Unbehagen oder manchmal gar Angst mit der Benutzung des ÖPNV einhergeht, vor allem am Abend. Auch wenn dieses Unbehagen in vielen Fällen unbegründet zu sein scheint, könnten Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV führen.

7 Service und Information beim ÖPNV

„Das ist für mich ein Service, den ich nutze oder nicht nutze."

(Morris)

Das folgende Kapitel behandelt Aussagen über Service und Information beim ÖPNV. Während der Teil über die Informationsdiffusion eine allgemeine Bewertung seitens der Befragten wiedergibt, ist das Unterkapitel „Service" eher problemorientiert. Dies bedeutet, dass die Aussagen zu diesem Thema zu einem großen Teil kritischer Natur sind, und kein allgemeines Bild über die Zufriedenheit mit dem Service im ÖPNV wiedergeben. Sie sind zum Teil als Antwort auf die Leitfadenfrage gemacht worden, was im ÖPNV verbessert werden müsste. Einige Befragte ergriffen auch die Gelegenheit, sich über negative Erlebnisse im täglichen Gebrauch des ÖPNV äußern zu können. Autofahrer machen zu diesem Themenbereich relativ wenige Aussagen, sodass die meisten Kritiken von regelmäßigen ÖPNV-Nutzern stammen. Dies fundiert die Qualität der Aussagen, da sie auf Erfahrungen aus erster Hand basieren. Eine Befragte, die sich ganz bewusst für den ÖPNV entschieden hat und sich auch für dessen Benutzung einsetzt, erklärt im Interview, dass ihre Mobilitätswahl ihr das Recht gibt, Kritik an dem bestehenden Angebot ausüben zu dürfen:

> *Oui, bon, ben, oui, c'est un choix. C'est vrai. Oui, de nouveau, si je le fais pas, je peux pas râler. Si je le fais, j'ai le droit de râler.*
> *(Norma_30J_TP_Q47)*

Somit liegt der Fokus dieses Kapitels nicht darin, eine allgemeine Bewertung des Service zu liefern, sondern die Hauptkritikpunkte in diesem Bereich zu beleuchten, um so mögliche Problembereiche aufzudecken.

7.1 Informationsdiffusion zum ÖPNV-Angebot

Die Diffusion von Informationen über das Angebot des ÖPNV wird sowohl über die Medien als auch über sonstige Kanäle, wie dem Verteilen von Broschüren und Flyer oder die Informationsportale, wie Internetsites oder Telefonzentralen, wahrgenommen. Allerdings können Informationen immer nur bereitgestellt werden, der Wille zur Information muss letztendlich vom Bürger selbst kommen.

7.1.1 Informationsdiffusion über Informationsportale

Die befragten ÖPNV-Nutzer nennen als Informationsquellen zu den Angeboten des ÖPNV öfters die Internetseite www.mobiliteit.lu sowie die Mobilitätstelefonzentrale. Von den befragten Autofahrern hingegen kennen viele die Internetseite nicht bzw. haben nur davon gehört. Von den ÖPNV-Benutzern werden die Informationsportale allgemein positiv bewertet:

> *Also dat fannen ech awer gutt, also um Internet, also fannen ech gutt detailléiert, wann een eppes brauch, da fënnt een et och schnell a wann een d'Leit um Telefon huet, da sinn si och hëllefsbereet an och ganz fein a frëndlech mat engem fir weiderzehëllefen.*
> *(Eddy_24J_MN_Q47)*

> *Toi, tu parlais des dépliants pour savoir les trains, enfin les bus, les trajets et horaires, et sur mobiliteit.lu, ou VDL, ils y sont, et je trouve que c'est des sites ergonomiques, donc on trouve rapidement ce qu'on a besoin. C'est très récent, donc ils ont fait un changement en 2008, et maintenant, c'est, ça donne envie en tout cas de chercher rapidement un horaire.*
> *(GD3_Tn3_m_28J_MN_Q88)*

Neben der allgemein positiven Bewertung werden aber auch einzelne Kritikpunkte geäußert. Einige davon beziehen sich auf Probleme, die seit der Durchführung der Interviews behoben oder verbessert worden sind. Andere betreffen zusätzliche Wünsche, die aber technisch nicht unbedingt umsetzbar sind.

Die Tatsache, dass verschiedene Nachtangebote bei www.mobiliteit.lu nicht angezeigt werden [23], sondern hauptsächlich über die Internetseiten der jeweiligen Gemeinden eingesehen werden können, erschwert nach Meinung der Befragten eine optimale Informierung über das bestehende Angebot.

Eine weitere Kritik und Anregung, die von einem Befragten angesprochen wird, ist, dass das Potenzial der heute zur Verfügung stehenden Informationstechniken nur unzureichend ausgenutzt wird. Er macht zu diesem Thema mehrere Vorschläge. Seiner Meinung nach müssten aktualisierte Informationen zu den Fahrtzeiten online oder telefonisch verfügbar sein, wenn ein Bus oder Zug Verspätung hat oder sonstige Hindernisse, wie Baustellen die Fahrt behindern. Der Interviewte gibt weiter zu bedenken, dass die Informationen der Internetportale mobiltelefonfreundlicher gestaltet werden könnten, damit man unterwegs leicht darauf zurückgreifen kann. Diese würde z.B. den Verzicht auf PDF-Dateien beinhalten, weil nicht alle Smartphones dieses Format unterstützen. Des weiteren wird die Möglichkeit einer Registrierung bei den Informationsportalen vorgeschlagen, damit man über Probleme oder Verspätungen auf seiner Strecke per SMS oder Email direkt informiert werden kann.

7.1.2 Informationsdiffusion mittels Werbung

Werbung ist eine spezifische Form der Informationsdiffusion. Dabei geht es oft weniger um eigentliche Information (z.B. neue Fahrpläne) als darum, Aufmerksamkeit zu erzeugen oder die Bevölkerung zur Information hinzuführen. In den Gesprächen wurden die Zusammenhänge zwischen Werbung und ÖPNV-Nutzung öfters thematisiert.

<u>Keine Übereinkunft über Wirkung von Werbung</u>

Die Meinungen über Rolle und Wirksamkeit von Werbung gehen dabei auseinander. Für einen Teil der Teilnehmer könnte Werbung ein effektives Mittel der Informationsdiffusion sein, da sie auf das Angebot des ÖPNV aufmerksam machen und z.B. Informationen über Spezialangebote und Neuerungen unter die Leute bringen könnte. Dafür müsste sie aber präsenter sein:

> *Well wanns de eppes iwwert den öffentlechen Transport gewuer gëss dann ass et jo... dann ass et jo am Fong iwwert d'Medien. Also ech mengen doutsëcher, dass d'Medien do een Afloss drop hun, well wann iergendwéi eppes Néies kënnt, et gëtt eppes Neies virgestalt, da geséis de et jo op der Tele oder du lies et an der Zeitung. Well aneschters mengen ech net, dass de et géngs gewuer ginn.*
> *(Billy_28J_MN_Q44)*

> *Auf jeden Fall müsste es präsenter sein. Also Bus- und Bahnwerbung, ich mein da gibt es sogar irgendwat aber ich kann mich jetzt zum Beispiel nicht dran erinnern, wirklich und das ist ja dann schon Zeichen genug, datt ich sie nicht oft genug gesehen hab, also läuft sie zu selten. Und wer sich nachher davon beeinflussen lässt und aufgrund von Werbung umsteigt, ist ja wieder eine andere Geschichte, aber umso mehr Leute man angesprochen hat, umso größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass auch jemand reagiert.*
> *(Claus_28J_AF_Q31)*

> *Vläicht de Leit dat ganz Konzept méi no bréngen. 't si vill Leit di denken: „Wann ech een Zuch brauch, da kreien ech ni een." mä si sinn och net informéiert wéini Zich fueren, wéi oft Zich fueren. 't kann och sinn dass de System gutt ass a vill Zich fueren, mä 't ass net an de Leit hire Käpp dran.*
> *(GD7_Q40)*

[23] Die Autoren haben dies in einem spezifischen Fall überprüft.

Andererseits wird auch Skepsis an der Idee geäußert, dass Werbung für den ÖPNV wirklich zu einer Veränderung des Verhaltens der Menschen führen kann:

Ech mengen d'Méiglechkeet ass jo och wa vill Leit et gesinn, si gesinn et jo villäicht, si sinn informéiert driwwer. Si huelen dat op, si huelen et zur Kenntnis: ok et kënnt lo, mä et as jo nach eng aner Saach ob si dat elo wierklech dee Moment maachen. Majo an éischter Linn ginn d'Leit mol informéiert, mä dann wat dono kënnt, dat hänkt da vun hinnen of.
(Billy_28J_MN_Q44)

Vum Zuch… Ech gleewen nék. Bei wat sollte se? Si maache Reklamm fir den Zuch, mä ech gleewen nék, datt een, dee virdrun nék mam Bus oder mam Zuch gefuer ass, duerch eng Reklamm…
(Greg_28J_MN_Q37)

't ass d'Leit, déi iwwerleeën hei ganz anescht. 't ass, wann se gesinn, wann et fir d'Leit ok ass, dann huelen se de Bus. Ob se dat an de Medien do déck Pub maachen, ob se dann do de Bus huelen ? Do... fir aner Saache vläicht mä net fir de Bus. (…) 't ass jo, e puer géife scho soen „Jo ok, 't ass hei an do méi praktesch", mä...'t géif net déi enorm Mass dann de Bus do huelen, well do sou eng Pub komm ass. Do zweifelen ech déck drun.
(Bobby_24J_MN_Q37)

<u>Eine offensivere Informationspolitik?</u>

Einig sind sich fast alle Befragten allerdings darin, dass das Auto in den Massenmedien wesentlich besser dargestellt wird und auch in den Werbungen dominiert. Werbungen für den ÖPNV sind eher selten, beziehungsweise den Befragten nicht präsent. Auch die fehlende zielgruppenspezifische Werbung für Jugendliche, die dazu beitragen könnte, den ÖPNV für Jugendliche attraktiver zu machen, wird thematisiert:

Euh, oui hein. On a beaucoup de publicités sur les nouvelles voitures et je ne sais pas quoi et très peu sur le « prendre le bus » ou « prendre le train ». C'est que sur les nouvelles voitures qui sortent et puis le reste il n'y a rien.
(Fidelia_29J_AF_Q48)

Mat deene ganze Saachen wéi Publicity a Lifestyle, well ech erënneren mech un ee Plakat deen ech eng Kéier um Aldringer gesinn hunn. Do stoung: „Ee Bus sinn souvill Parkplazen oder een Bus sinn souvill Autoen." Ech weess et net méi an da war do sou ee Bus a lauter Autoen hannendrun. Gutt, dat kënnt - mengen ech - bei deene Leit un, déi musse Parking bezuelen, well se schaffe ginn a well se mam Auto op d'Aarbecht kommen. Mä ee Jonken giff dat - mengen ech - guer net uschwätzen. A vläicht dann och Campagnen an där Richtung lancéieren an och an de Schoulen, awer dann och eescht, well an de Schoulen ginn och heiansdo Campagnen lancéiert an dat gëtt da schonn net richteg eescht geholl vun de Schüler, a wann d'Proffen dann och schonn net matmaachen, jo da kann een et och vergiessen. (…) Natierlech soll een dann och esou Wierder vermeiden wéi „öffentlechen Transport ass cool". Well dat kënnt komplett aanescht riwwer. Dat setzt dann esou ee Géigentrend dohinner.
(GD4_Tn4_m_25J_MN_Q104/338)

Neben der Medienpräsenz wird auch eine Verbesserung der Informationsdiffusion über andere Wege vorgeschlagen, wie z.B. durch eine offensivere Verteilung von Broschüren mit spezifischen Informationen zum ÖPNV-Netz und/oder den eventuellen Neuerungen in den jeweiligen Wohnorten. So wird in einer Gruppendiskussion beispielsweise der Vorschlag gemacht, den Leuten die jeweiligen Fahrpläne des ÖPNV-Angebotes in ihrer Nähe regelmäßig zuzuschicken, um sie so über das Angebot zu informieren. Des Weiteren wird vorgeschlagen, die Bürger besser über Optimierungen und Veränderungen im ÖPNV-Netz zu informieren:

Oder wann d'Leit villäicht mol, zum Beispill, sou mol Pläng wéi Busser an Zich fueren heem geschéckt giffe kréien, da giffen se mol gesinn op hir Linn do derbäi wir, well déi meescht

Leit wëssen bestëmmt emol net dass do e Bus oder en Zuch hifiert. .. (…) Mä weess de, awer wann, wann ee weess de, em, soe mer mol all Joers oder esou, all Kéiers wann d'neit Joer ugeet, kriss de jo och Kalenneren an esou Saachen geschéckt vun der Gemeng, ech mengen wann déi do dann en Zuch-, Busplang do derbäi schécken, dann, dat bréngt keen ëm.
(GD1_Q66)

Also, ech wéilt eng Informatioun fir z.B. do wou ech wunnen, wéi z.B. sech d'Saachen optiméiert hunn, also elo d'Busser oder d'Zich oder ech weess et net. Esou eppes kriss de net, also dat gëtt et net.
(Sandra_22J_MN_Q51)

Do muss ech soen, dat kéinten se, dat wir… e Verbesserungsviirschlag. Wa sou Änderunge kommen, déi interessant sinn, dass déi am Zuch do leien als Flyer oder ausgedeelt gi virun der Gare, vun hire Leit. Dat wier nach eppes, voilà.
(Dario_29J_TP_Q49)

Mehrmals wird der Gedanke geäußert, dass die Informationen eigentlich nur bereitgestellt werden können, und darauf hingewiesen werden kann, es im Endeffekt aber auf die Bürger selbst ankommt:

C'est vrai qu'on peut continuer à diffuser des brochures, etc. Mais je sais pas si les gens vont vraiment changer. Il y a un déficit d'information, ça c'est clair. Et, et je pense qu'effectivement, les gens doivent faire l'effort de chercher eux-mêmes, quand ils sont dans une situation qui ne leur convient pas, quand ils veulent changer leur manière de, de se déplacer, mais l'information ne vient pas à eux spontanément.
(GD3_Tn2_m_29J_AF_Q86)

D: Informatioune kritt ee scho wann een se e bësse sicht. Da fënnt een se och.
I: 't fënnt een, jo.
D : 't fënnt ee se. Si hunn alles do stoe wat ee braucht. Sief et op hirem Site oder der Mobilitéitszentral.
(Dario_29J_TP_Q49)

Wie in der am Ende dieses Berichts festgehaltenen Mobilitätstheorie dargestellt wird, werden Personen durch mobilitätsbetreffende Bedingungen und Stimuli dazu motiviert, sich für eine alternative Mobilitätsform zu interessieren. In dieser Phase der Infragestellung des Autofahrens kommt der Qualität und Zugänglichkeit der Informationsquellen mit Sicherheit eine wichtige Rolle zu, da sie einen Umstieg erschweren oder erleichtern können[24].

7.2 Identifizierung von Schwachpunkten beim Service

Der Service im täglichen Fahrgeschäft lässt sich in einen organisatorischen und einen personalbezogenen Themenbereich einteilen. Auch zu diesem Thema äußern sich hauptsächlich die ÖPNV-Nutzer. Die hier wiedergegebene Kritik ist, wie bereits deutlich gemacht, nicht als generelles Bild über die Zufriedenheit der jungen Menschen mit der Organisation und dem Service beim ÖPNV in Luxemburg zu verstehen, sondern dient vor allem der Identifizierung von Problembereichen.

[24] Im Sample dieser Studie befindet sich ein Beispiel dafür, wie eine schlechte Informationsdiffusion die Nutzung des ÖPNV erschweren kann. Zwei Interviewte, die auf der gleichen Strecke wohnen, verfügen über unterschiedliches Wissen zum identischen ÖPNV-Angebot. So berichtet „Ingo", dass er am Wochenende Busse bis halb vier in der Nacht aus Luxemburg-Stadt benutzen kann, was er sehr gut findet, wohingegen „Luca", der auf der gleichen Strecke wohnt, angibt, dass er nur bis halb zwölf aus Luxemburg-Stadt nach Hause kann und es gut finden würde, wenn diese Angebote ausgebaut werden würden. Überprüfungen ergaben, dass diese Nachtbuslinie tatsächlich nicht auf der Internetseite www.mobiliteit.lu angezeigt wird. Auch die Informationen, die dazu bei den jeweiligen Gemeinden abgerufen werden können, sind qualitativ unterschiedlich und im Fall von „Lucas" Gemeinde unvollständig.

7.2.1 Verbesserungswünsche bezüglich der alltäglichen Organisation des ÖPNV

Das folgende Unterkapitel beschäftigt sich nicht mit allgemeineren Aspekten der Organisation des ÖPNV wie dessen Alltagstauglichkeit oder dem benötigten Zeitaufwand, die bereits behandelt wurden, sondern mit konkreten Kritikpunkten von Benutzern beim täglichen Gebrauch des ÖPNV. Es kommen insbesondere drei Kritikpunkte in Bezug auf die tägliche Organisation des Fahrgeschäftes zur Sprache:

- die zeitweilige Überlastung der Kapazitäten
- die Logik verschiedener Fahrpläne
- die Informationsdefizite bei Umänderungen, Unregelmäßigkeiten und Pannen

Zeitweilige Überlastung

Die zeitweilige Überlastung im ÖPNV, insbesondere zu den Stoßzeiten, also morgens und abends während den Hauptberufszeiten, aber auch in den Schulzeiten, wird von vielen ÖPNV-Benutzern thematisiert. Besonders häufig wird von überfüllten Bussen in Luxemburg-Stadt berichtet:

> *Well an der Stad op der Gare moies ass awer och, déi Schülerbussen, do sinn ëmmer souvill Leit. Also, da kënnt ee Bus dann drécken sech do 100 Leit rondrëm fir an dee Bus ze kommen fir nach zur Zäit ze kommen an do ass och heiansdo moies, da kënnt 10 Minutten kee Bus, an da kënnt ee Moment, da kommen der 6 beieneen an dann ass all Bus hallef eidel.*
> *(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q201)*

> *Moies, d'Bussen, randvoll op der Gare, vun der Gare op de Lampertsbierg moies, do geet kee méi dran. Wann, ech soen, mir maen ëmmer de Geck, wann en Zuch voller Fransouse kënnt an et kommen zwee Busser, dann, déi zwee Busser brauch een net ze huelen, well déi dretschen sech ran, d'Diere gi mol net méi zou, dann, dat huet kee Wert.*
> *(Greg_28J_MN_Q16)*

Die Tatsache, dass man im Bus nicht immer einen Sitzplatz bekommt und stehen muss, macht die Fahrt in diesen Fällen unangenehmer: *„Et là, parfois, il y a beaucoup de gens qui restent debout. C'est ça juste, que j'aime pas" (Bernadette_13J_TP_Q12).* Kommt noch ein etwas rabiater Fahrstil des Busfahrers hinzu, wird die Fahrt für viele noch unangenehmer. Bei einigen lösen diese Situationen regelrechte Angstgefühle aus, wie im Kapitel 6 dargestellt wurde. Auch eine sinnvolle Zeitnutzung wird schwieriger: *„Après je dois sortir, je cours pour essayer d'avoir mon bus et le bus souvent, quand j'arrive là-bas je suis debout, donc je ne peux pas faire grand-chose non plus dedans quoi" (Edna_23J_MN_Q28).* Dieser Schüler beklagt ebenfalls, dass er die Zeit in den überfüllten Schulbussen nicht sinnvoll nutzen kann:

> *„Jo och dat mam Leieren dat gëtt och guer näischt bäi eis am Bus, do entweder steet een do, wann een alt eng Sëtzplaz kritt, dann hat ee Chance, mä sou zerdréckt, daat een och net welles onbedengt nach eppes auszepacken"*
> *(GD2_Q14).*

Besonders ärgerlich ist es nach den Aussagen einiger Befragten, wenn man wegen der überfüllten Busse nicht mehr einsteigen kann und auf den nächsten Bus warten muss: *„Jo oder an dee Bus lisst keen dech ran, well de Bus scho voll ass, wow, da waarde mer nach eng Kéier 20 Minutten do op der Place Royal" (GD2_Q181).* Eine andere Interviewte erinnert sich, dass es ihr sogar manchmal nicht gelang, an ihrer Haltestelle aus dem Bus zu steigen, weil zu viele Leute im Bus waren: *„Heiansdo wann ech heemgefuer sinn, dass de Bus sou iwwerfëllt war, dass een net ëmmer rauskomm ass op der Bushaltestell wou een huet missen rausklammen" (Kelly_25J_AF_Q9).*

In der Stadt ist es zwar nicht angenehm im Bus stehen zu müssen, aber es stellt in der Regel kein ernstes Problem dar. Anders jedoch, wenn man bei längeren Fahrten über Land stehen muss. Eine Befragte erzählt, dass sie früher morgens immer mit dem Grenzgängerbus unterwegs war, der regelmäßig überfüllt war und die Passagiere so von Trier bis nach

Luxemburg-Stadt stehen mussten, was sie, besonders auf der Autobahn, sehr gefährlich fand. Desweiteren fand sie es unangenehm, so lange stehen zu müssen: *„An op der Autobunn fir do am Bus ze stoen, dat fannen ech net grad gutt... et ass geféierlech. Dass de am Stadsverkéier am Bus steess ass ok, mä op der Autobunn an sou engem Bus" (Carla_30J_AF_Q5).*

Nicht nur die Busse sind nach Angaben der Teilnehmer in den Stoßzeiten überlastet. Es wird auch von Zügen berichtet, die überfüllt sind. So erzählt beispielsweise ein Jugendlicher aus dem Süden des Landes, dass auf seiner Zugstrecke morgens manchmal der Zug überfüllt ist und die relativ lange Fahrt bis nach Luxemburg-Stadt deshalb für ihn unangenehm ist:

> *Et ass schon zimlech wäit wech an do ass ebe moies... ass wierklech manchmol, do sinn immens vill Leit wou deen Zuch moies huelen, an dann huet manchmol..., d'CFL mengt dann et wär méi, ech wees net wat, fir si manner Stress oder vill méi ekonomesch, wann dann nëmmen zwee Waggon'en do sinn. A wann dann immens vill Léit an zwee Wagon wëlle ragoen, dat ass dann immens flott fir da bis an d'Stad ze fueren.*
> *(GD1_Q8)*

Auch Jugendliche aus dem Norden des Landes kritisieren, dass die Züge in den Stoßzeiten nicht über ausreichende Kapazitäten verfügen:

> *Jo also et ass ganz einfach, vu Miersch aus bis an d'Stad, egal wat fir een Zuch een do hëlt, ausser lo deen um zwanzeg fir aacht kënnt, dann ass et wierklech mat de Sëtzplazen, wierklech traureg.*
> *(GD2_Q41)*

Gleichzeitig wird aber auch kritisiert, dass die Busse und Züge zu anderen Zeiten häufig nicht ausreichend ausgelastet sind:

> *Jo, mä et fueren och vill Busser heiansdo déi, déi praktesch eidel sinn, wou eng oder zwou Persounen dra sëtzen.*
> *(Luca_20J_AF_Q43)*

> *Jo, awer de Witz ass dann, mëttes, also dann no aacht Auer, wou am Fong da praktesch kee Schüler méi matfiirt, dann hänken dann awer genuch, also dann hänken der [Waggons] zevill drun.*
> *(GD2_Q41)*

So fordern mehrere Befragte, dass auf die zeitweiligen Überlastungen und auch Unterlastungen der Busse und Züge besser reagiert werden müsste:

> *Je trouve que, parfois il y a des bus, où il devrait avoir plus de places ou plus de bus, qu'il y ait moins de personnes debout, voilà. Il y a trop de personnes.*
> *(Nico_16J_TP_Q11)*

> *Und die Busse so ausrichten, dass sich der Fahrer nicht beschweren kann. Das heißt schnell darauf reagieren, wenn der Bus überfüllt ist.*
> *(Morris_29J_AF_Q27)*

> *Et freet een sech op et wierklech sou schwéier ass nach e Waggon hannendrun ze hänken (…) ech weess net wéi dat bei hinnen ass, wéi dat bäi der CFL ass, fir dat ëmzesetzen, mä et wär schonn eng grouss Hëllef, wann een oder zwee Waggonen weider drunhänken.*
> *(GD2_Q41)*

> *Dat heescht si missten wierklech mol méi kontrolléieren wou zu wéi enger Auerzeit Leit matfueren fir dat dann eventuel ze modifizéieren an déi Bussen déi dann wechgeholl ginn well do keng Léit oder bal keng Léit do sinn, kéinten si se jo sou asetzen dass si méi spéit fueren oder zumools weekends eben.*
> *(Luca_20J_AF_Q43)*

Jo dann, wéi gesot, dass ëmmer Evaluatiounen gemeet ginn vun deene Strecken, Linnen, op déi iwwerhaapt och richteg genotzt ginn.
(Carla_30J_AF_Q53)

Anstrengungen der ÖPNV-Anbieter in diesem Bereich werden positiv bewertet. So berichten einige, dass das Angebot insgesamt in den Stoßzeiten viel besser geworden ist. Angesprochen werden die zusätzlichen Zug- und Buslinien und auch die Einführung direkter Zug- und Buslinien:

Elo hunn se d'Offer jo schonn am Fong erweidert mat deem riichtduerch vun der Stad op Dikrech (...) dee brauch 30 Minutten fir den Trajet Lëtzebuerg-Dikrech an deen hält dotëschent zu Miersch an zu Ettelbréck. Dat ass zënter Dezember nei an dat ass déck gutt. Mä dat leeft just vu moies aacht bis owes aacht.
(Mara_23J_MN_Q40/5)

Dat gefält mer och gutt, do fuere lo - mengen ech - innerhalb vun zwou Stonnen véier oder fënnef Zich awer zu Mertert fort. Wat awer net schlecht ass. Tëschent siwen an, nee, tëscht sechs an aacht, voilà.
(Dario_29J_TP_Q53)

Mä ech fannen öffentlechen Transport mëcht awer ëmmer méi, also ech war elo z.B. positiv iwwerrascht well mir hunn ëmmer eben misste mam Bus an d'Stad fueren an da vun der Gare aus bis heihinner eben, an dat war e bësse méi ëmständlech, an lo hunn s'awer eppes gemaach, virun annerhallwem Joer dass se lo direkt vu Rëmeléng aus bis hei virun d'Schoul ee Bus maachen, also dat fannen ech awer gutt... also si maachen eben och vill méi fir d'Leit, dat fannen ech awer gutt !
(GD6_Tn4_w_18J_MN_Q291)

<u>Logik der Fahrpläne</u>

Verschiedene Befragte regen sich über die für sie nicht nachvollziehbare Logik der Fahrpläne auf. Schüler kritisieren beispielsweise, dass auf verschiedenen Strecken zu viele Busse unterwegs sind und auf anderen zu wenige:

Si hate fir d'éischt den ee Schülerbus, dee war da voll. Da war nach een zweete Schülerbus direkt hannendrun, dee war ëmmer eidel - wou mer eis gefrot hunn firwat deen do wär - an si kruten all 10 Minutten de Véier. A mir hate just een eenzege Bus. Wann s dee verpasst has, has de Pech. Do konnst de op d'Gare fueren an do kucke fir nach ee Bus ze kréien. Also do war et relativ onfair ëmmer, virun allem deen zweete Schülerbus deen ëmmer eidel war, dat hu mer ni verstan. (GD5_Tn4_w_17J_TP_Q22)

In einer Gruppendiskussion mit Studenten vom Campus Walferdange wird kritisiert, dass die Koordination von Zug und Bus nicht ausreichend ist:

Tn4: Jo dann nach eng Feststellung: den 11 deen fiert praktesch just puer Minutten éier den Zuch kënnt.
Tn8: Jo, do kéint een eppes änneren.
Tn4: Dat ass och net grad logesch, dass den Zuch fënnef Minutten méi spéit kënnt wéi de Bus fortfiert.
(GD4_Q334)

<u>Informationsdefizite</u>

Eine weitere oft thematisierte Kritik an der täglichen Organisation des ÖPNV bezieht sich auf die mangelnde Information der Kunden, wenn es zu Abweichungen vom regulären Fahrplan kommt. Wie bereits im Kapitel 3 dargestellt, werden Verspätungen im ÖPNV sehr negativ bewertet. Das Informationsmanagement bei solchen Verspätungen wird von vielen kritisiert, da man, so die Befragten, häufig keinerlei oder nicht ausreichende Informationen über die

Dauer und den Grund der Verspätung erhält. Durch die mangelnden Informationen wird das Vertrauensverhältnis zwischen dem Kunden und dem ÖPNV belastet. Die Fahrt wird ungewiss, da man nicht weiß, wann man weiterfahren kann und ob man rechtzeitig auf der Arbeit oder in der Schule ankommt, beziehungsweise welche Alternativen man ergreifen muss, um doch noch rechtzeitig anzukommen. Wie ein Befragter berichtet, fühlt er in solchen Fällen, in denen er nicht auf das Auto zurückgreifen kann, einen unangenehmen Kontrollverlust:

> *Nee, also, bei eis, do nék, nee. Mä d'CFL informéiert een och nék, wann den Zuch ausfällt. Dat heescht, mam Zuch, da waart een, 't waart een, et waart een.. Si hu Mikroen, si hu Lautsprecher iwwerall stoen, mä si benotzen se nék.. Et weess ee goar näischt, et weess ee goar nék, wat leeft. Et sëtzt een do, an, jo. (…) An dann, wann ee mam Bus do ass, dann huet een natierlech net den Auto, fir, ech weess net, da sinn et der dann, déi den Auto huelen, an da foare se mam Auto an d'Stad oder si fueren heem, oder ech weess net. Wann een da mam Bus natierlech do ass, da sëtzt een do. Da muss een deen nächsten huelen. Wann ee kënnt.*
> *(Greg_28J_MN_Q45)*

Zwei weitere Teilnehmer berichten, dass auf den Bahnhöfen die Informationen bei Ausfällen und darauf folgende Umänderungen oft nicht ausreichend oder akustisch schlecht verständlich sind:

> *Hei mat Chance, wéi gesot, versteet een dann iergendeppes vu weegen Retard oder Verspéidung, an dat ass, fannen ech, extrem schlecht. An zumools elo déi Leit, déi elo nach manner bewandert sinn wéi elo ech, deen awer schonn joerelaang do mat Zich op de grousse Garen an alles fiert, ech fannen dat lamentabel, also fir Lëtzebuerg.*
> *(Mara_23J_MN_Q13)*

> *Also ech muss soen Informatiounsméisseg ass et wierklech ganz schlecht. Ech stung d'lescht... virgëschter stung ech um Quai zu Klengbetten, déi hunn ons net gesot, dass den Zuch ausfält an dass mir missten op den aneren Quai goen. Do war den aneren Zuch, dee stung do fir an d'Stad. Mir sinn an Eegeninitiativ dohinner gaangen, dunn hunn ech den Schaffner gefrot an dee sot dunn: "Jo den aneren Zuch kënnt net" sou ... Dat hätt een awer och vläicht kéinte soen, vu que, dass een op dem aneren Quai waart.*
> *(Lena_23J_MN_Q12)*

Eine Reihe von Aussagen zeigen, dass die Kunden es schätzen, wenn sie auf eine persönliche Art und Weise angesprochen und informiert werden. Eine Interviewte kritisiert beispielsweise, dass ihrer Erfahrung nach sich bei Verspätungen niemand persönlich an die Passagiere wende, sondern stattdessen eine Standardaufnahme abgespielt wird, in der es zu keinerlei Erklärungen für die Verspätung kommt:

> *Bei deene belschen Zich, also Bréissel-Lëtzebuerg ëmmer do d'Affiche war, huet trotzdem virun all Gare de Schaffner perséinlech gesot. An och wann eppes war, heen huet perséinlech gesot: „Mir halen elo hei wéinst do an do, mir fueren geschwë weider." Hei as ëmmer, et dréckt een op de Knäppchen... oder dann nach dat Bescht nach: D'CFL bieden iech d'Verspéidung vun dësem Zuch z'entschëllegen. Oder ze excuséieren oder wat soen se, sou eppes Dommes. D'Leit kréien esou Bullen, wann se dat schonn héieren. Et mëcht wahrscheinlech... et giff wahrscheinlech schonn een Ënnerscheed maachen wann awer do giff ee perséinlech schwätzen, dee vum Moment schwätzt an net sou wat virun dräi Joër mol eng Kéier op enger ....opgeholl ginn as.*
> *(Mara_23J_MN_Q20)*

Die persönlichen Durchsagen werden auch von den Jugendlichen einer Gruppendiskussion positiver bewertet. So erzählt dieser Teilnehmer, dass er vor Jahren regelmäßig in einem Zug mitgefahren ist, in dem den Passagieren morgens einen schönen Tag gewünscht wurde, was ihm sehr gut gefiel:

> *„Et ass awer och gutt wa se manchmol schwätzen, well, virun zwee Joer oder sou do hate mer, do hat ech ëmmer moies een, dat war net ëmmer, mä en huet jo och Schichten, awer,*

mä meeschtens wann et dee war, dann huet deen ëmmer iwwert de Mikro da gesot bei Lëtzebuerg Ennstatioun, dann huet en all Mënsch e gudden Dag gewënscht. Dat hunn ech cool fonnt.
(GD1_Q82)

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass Umänderungen durch Bauarbeiten oder Ähnliches nicht ausreichend beschildert werden, sodass es beispielsweise dieser Teilnehmerin nicht möglich war, die neue Abfahrtstelle ihres Busses auszumachen und sie ihren Bus verpasste:

Well op der Gare gëtt geschafft an dann hate mer ... d'leschte Kéier hate mer de Bus owes a mir wossten net, wou mer sollte waarden, beim Bushaischen oder bei der Gare, mir stunge bei der Gare an dunn ass en einfach laanscht gefuer well bei der Gare huet een nach misse riets rafueren an heen hat kee gesinn. Dunn ass e ritaus gefuer, einfach.
(GD5_Tn2_w_17J_TP_Q87)

Einige Befragte bewerten die digitalen Anzeigetafeln in den Bussen sehr positiv, da diese die Fahrt auf unbekannten Strecken erleichtern, weil man sich besser orientieren kann. Jedoch gibt es nach der Erfahrung einer Befragten noch öfters Probleme mit dem System: *„Dat ass gutt, mä wéi gesot, dann ass oft datt dat net funktionnéiert, oder e weist grad en Arrêt un, deen awer réischt no 5 Kilometer kënnt..." (Mara_23J_MN_Q19).* Einige äußern sich auch zu Anzeigen mit aktuellen Informationen zu den Fahrtzeiten der Busse an den Bushaltestellen: *„Oder datt een op de Quaië zum Beispill kéint gesinn: hei deen ass souvill Sekonnen, souvill Minutten a Verspéidung" (Tim_17J_TP_Q41).* Ein Ausbau dieser Angebote wird begrüßt.

7.2.2 Verbesserungswünsche bezüglich des Verhaltens des Personals

In den Gesprächen können eine Reihe kritischer Aussagen zum Verhalten des ÖPNV-Personals ausgemacht werden. Die diesbezüglichen Kritiken beziehen sich sowohl auf Busfahrer als auch auf Schaffner in den Zügen. Zu beachten ist, dass dabei hauptsächlich jene Erlebnisse zur Sprache kommen, die den Vorstellungen der Befragten widersprechen. Alle Befragten machen deutlich, dass es sich hierbei stets nur um einzelne ÖPNV-Angestellte handelt. Dennoch tragen solche Einzelerlebnisse zu einem negativen Image des ÖPNV bei und werden deshalb in diesem Abschnitt näher beleuchtet.

Die Kritik an den Busfahrern richtet sich hauptsächlich auf solche in Luxemburg-Stadt. Einige Befragte, die sich zu diesem Thema geäußert haben, geben aber auch an, dass die Fahrten in Luxemburg-Stadt einfach hektischer und stressiger sind als anderswo, und zeigen deshalb in einem gewissen Maß Verständnis für die Busfahrer.

Wie bereits im Kapitel 6 dargestellt wurde, wird einerseits die Fahrweise verschiedener Busfahrer sowie andererseits das mangelnde Eingreifen des Personals in Konfliktsituationen oder bei übermäßigem Lärm kritisiert. Neben dieser Kritik berichten viele Befragten von Busfahrern, die nicht auf herbeieilende Kunden warten oder diesen sogar die Tür vor der Nase schließen. Es handelt sich hierbei sowohl um eigene Erlebnisse aber auch um Beobachtungen:

Dat ass och 50/50. Du hues der och déi si ganz léif, déi bleiwen zum Beispill stoen wann se gesinn dass de leefs, anerer déi maachen och ratsch virun der Nues zou.
(Mara_23J_MN_Q97)

Tn7 : ...Daat ass eng Sauerei dat, wa se net stoe bleiwen. Si mengen si misste kee mathuelen.
Tn8 : ...wa se virun der Nues d'Dier zoumaachen.
Tn9 : Dat ass och eng Sauerei! Dann has de Pech.
I:: Hutt dir dat schonn öfters gesinn?
[Grupp reagéiert ganz staark an duercherneen]
Méi Léit: Jo, jo.
Tn1 : Zumools bei ons bei der Schoul…
Tn7: ...da gesäit een, datt en 1 Minutt virum Fueren ass, soe mer eng hallef Minutt, an da leeft een nach, an leeft een nach, an dann mëcht en sou, an iert een do ass, mëcht en, dréckt

en de Knäppchen, da geet d'Dier zou, an da steet een do, obwuel en hätt, et en 2 Sekonnen kascht hätt fir een nach mat ze loossen.
(GD1_Q9)

Donc le temps de sortir etc., je ne l'ai quasiment jamais, donc tous les matins je cours. Donc, c'est bien, ça fait un peu de sport mais quand on a couru, et qu'il y a le bus qui me démarre sous le nez, c'est pas terrible.
(Edna_23J_MN_Q42)

Ein weiterer Kritikpunkt, der öfters angesprochen wird, ist, dass die Busfahrer sich nicht an die Fahrpläne halten, und aus Sicht der Nutzer scheinbar willkürlich ihre Strecke abfahren. In einer Gruppendiskussion erzählt eine Teilnehmerin davon, dass es ihr bereits zweimal passiert ist, dass ein verspäteter Bus einfach an den wartenden Passagieren vorbeigefahren ist und sie auf den nächsten Bus warten musste, der dann absolut überlastet war:

Da stonge mer op der Paräiser Plaz, oder sou, op de Bus ze waarden, dee schonn zënter 10 Minutten sollt do sinn. An da war en eidel an dann ass e riicht laanscht gefuer well en eben ze spéit war. An dann hues de nach musse waarden bis deen nächste komm ass. An dee war da strubbelvoll, well déi Leit vun deem Bus dee laanscht gefuer ass dra waren, plus déi di einfach dee Bus wollten huelen.
(GD5_Tn4_w_17J_TP_Q225)

Eine Interviewte berichtet, dass ihr Bus meistens Verspätung habe, sie sich aber darauf mittlerweile eingestellt habe. Problematischer sei es hingegen, wenn der Bus zu früh abfahre, weil der Busfahrer die auf dem Fahrplan gegebenen Fahrtzeiten nicht abwarte:

Et par contre, des fois quand il est en avance, mais il n'attend pas à l'arrêt, donc, alors là si on n'est pas cinq minutes en avance à l'arrêt on n'a pas le bus. Donc ça c'est, moi c'est quelque chose que je ne comprends pas, je sais pas si c'est ma vision de Française, mais…, enfin chez nous, quand le bus il doit être à telle heure à l'arrêt, ben s'il est en avance, il attend à l'arrêt quoi. Parce qu'il y a des gens qui vont venir pour l'heure où c'est affiché.
(Edna_23J_MN_Q42)

Das Problem in solchen Fällen ist, dass der Betroffene seine Fahrt mit dem ÖPNV sehr schwer planen kann, da er die Anschlussverbindungen verpasst, wie ein weiterer Befragter berichtet:

E: Soss haaptsächlech ass et mat den Auerzäiten, déi se mussen anhalen, net sou richteg klappt. Ech hu léiwer de Bus kënnt e bëssche méi spéit wéi heiansdo ass en och schonn ze fréi. Wann en ze fréi kënnt, da verpassen ech en.
I: Dat heescht, da fiert en trotzdem.
E : Jo kloer, déi fueren, also déi bleiwen net bis zu der Auerzäit stoen, also déi fueren weider hiere Wee. Also dat hat ech och schonn. (…) Dat nennt ee Pech, da muss een den nächsten huelen. Mä bon, wann een 20 Minutten muss waarden dat ass e bëssche méi schlecht do, wann ee muss op d'Gare kommen fir den Zuch ze huelen, dat as e bëssche méi schlecht. Den Zuch dee waart net.
(Eddy_24J_MN_Q50)

Einige gehen so weit, dass sie diesen Busfahrern regelrechte Willkür unterstellen. So erzählt eine Teilnehmerin, dass sie mit Freundinnen einen Bus in Luxemburg-Stadt nehmen wollte, der ihnen aber dann vor der Nase wegfuhr, ohne ersichtlichen Grund: *„Deen huet ons jo och carrément veraascht do.... (…) Et war och déi Willkür dann vum Buschauffer, sou" (Mara_23J_MN_Q97).*

Die mangelnde Servicementalität bei einigen Busfahrern bezieht sich nach Angaben der Interviewteilnehmer auch auf den allgemeinen Umgang mit den Kunden. So kritisieren viele, dass es Busfahrer gibt, die im Umgang mit den Kunden unfreundlich sind. Wie bereits angesprochen, haben zwar einige der Befragten Verständnis für die Busfahrer und erkennen deren stressigen Berufsalltag an, jedoch sind auch diese der Meinung, dass es jedem Busfahrer

möglich sein sollte, ein Minimum an Freundlichkeit im Umgang mit den Kunden an den Tag zu legen:

Et ass natierlech nik ëmmer esou, du hues klorerweis ëmmer Leit, déi rakommen déi si sténkeg déi soen der net Moien, net näischt. Ech kann se engersäits verstoen dass se natierlech iergendwann eng Kéier denken: „Djö nachmol! Wann déi mir net Moien soen, da soen ech och näischt méi.“ Mä trotzdem fannen ech grad an sou Beruffer wéi z.B. iwwerhaapt och an anere Beruffer wou s de weess dass de all Dag mat esou vill Leit a Kommunikatioun bass, muss de einfach dodriwwer stoen an awer bei deem nächsten dee rakennt rëm frëndlech Moien soen oder keng grouss opféieren, well elo iergendeng Klengegkeet do ass.
(GD4_Tn8_w_17J_TP_Q186)

Angesichts dieser Kritiken betonen einige Befragte in den Gruppendiskussionen aber auch ihre positiven Erfahrungen:

Ech hunn awer och scho gewise kritt, dass et och aneschters geet. Ehm, och wann ech moies de Bus huelen, dat ass e gutt Beispill. Ech klamme ran an ech kréie gudde Moien gewënscht, jiddereen deen do raklëmmt. Dat ass anescht.
(GD1_75)

7.2.3 Bewertung des Fahrkartensystems

In dieser Studie nahmen viele Schüler und Studenten teil, die ein Anrecht auf die sogenannte JUMBOKAART haben. Dieses Angebot wird meistens sehr positiv bewertet, da es ein kostengünstiges Fahren mit dem ÖPNV ermöglicht. Auch die sonstigen Abonnements werden besonders im Vergleich zum Ausland positiv bewertet:

Also wat ech gutt fannen, dat ass: d'Jumbokaart an dann déi Ticketen, déi een an der Uni kritt, dat ass ganz bëlleg an dat ass ganz praktesch well ee kann iwwerall fueren an wann een op Tréier eng Kéier geet da kascht dat do nëmmen nach 6€, dohin an zréck. An dat fannen ech da ganz gutt. An, ah jo och d'City Kaart an den Ticket fir de Mount fannen ech och gutt.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q305)

In einer Gruppendiskussion mit französischen Grenzgängern wird das luxemburgische System im Vergleich mit dem französischen Ticketsystem gelobt. So bemängeln die Teilnehmer, dass die Abonnements in Frankreich immer von Monatsanfang bis zum Monatsende laufen, was dazu führt, dass die Kunden am Ersten des Monats lange Warteschlangen vor den Schaltern in Kauf nehmen müssen, wohingegen die Abonnements in Luxemburg vom Tag des Kaufes an gelten:

Voilà, et si on commence son abonnement au douze, voilà on a déjà perdu douze jours, on paye le même tarif. Au Luxembourg, c'est plus logique. C'est que je vais faire mon abonnement le douze, mais il sera valable jusqu'au douze du mois suivant. Et ainsi de suite. Et, pour moi ça change tout, quoi.
(GD3_Tn3_m_28J_MN_Q90)

Auch die Einführung der Jahresabonnements findet ein regelmäßiger ÖPNV-Nutzer sehr gut:

D'Joresabonnement ass agefouert ginn. Jo. Dat ass positiv! Ech brauch net méi all Mount en Ticket sichen ze goen. An och d'Joresabonnement huet, wat och gutt ass, da bezillt een nach manner wéi am Mount, wéi wann een en Ticket géif Mount fir Mount huelen.
(Dario_29J_TP_Q40)

Einige Befragte können sich vorstellen, dass man mit zielgruppenspezifischen Angeboten für Berufstätige, die in Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern organisiert werden, mehr Leute

für den ÖPNV gewinnen könnte und begrüßen auch die aktuellen Bemühungen in diese Richtung:

Dass nach méi Méiglechkeeten, nach méi Offerten vun Tickeen ausgeschafft ginn... fir, jo virun allem och fir... fir déi Berufstäteg. Ech mengen do sinn si jo och amgaangen.
(Carla_30J_AF_Q55)

Ech fannen dass méi misst mat de Betrieber an sou zesummegeschafft ginn, fir déi dann halt eben dozou ze beweegen, fir deelweis och eppes bäizeleeën well der deelweis jo och Kilometergeld bezuelen fir hir Ugestellten. Da kënnen si jo och genausou gutt fir den... fir ee Joresticket oder fir den Mountsticket oder sou bäileeën, wéi dat och deelweis beim... beim Staat de Fall ass, wou ech weess, dass der do eng Joreskaart fir den öffentlechen Transport kréien oder d'Méiglechkeet hunn fir sou een ze kréien. Do misst ee wierklech méi mat den... mat de Betrieber, mat den Aarbechtsgeber zesummeschaffen fir d'Leit dozou ze kréien.
(Jerry_28J_AF_Q40)

Für Gelegenheitsfahrer fehlt nach Ansicht mancher Befragten ein attraktiveres Angebot. Ein solches Angebot würde es ermöglichen flexibel an bestimmten Tagen auf den ÖPNV zurück zu greifen und trotzdem von einem attraktiven Preis zu profitieren:

C'est vrai que le fait d'avoir un titre de transport avec un prix concurrentiel, et une validité sur trois mois, et on peut l'utiliser quand on a envie. C'est quand même une flexibilité.
(GD3_Tn2_m_29J_Q91)

Es ist kein Angebot da für Gelegenheitsfahrer (…) Die Gruppe, die… diese Schnittmenge ist, die bereit ist den öffentlichen Nahverkehr zu fahren, aber auch bereit ist mit dem Auto zu fahren, je nachdem, wie die Situation ist. Und ich denke man kann diese Gruppen je nachdem verändern, je nachdem wie man die Tarifgestaltung macht und den Serviceangebot macht.
(Morris_29J_AF_Q5/37)

Das E-GO System wird von einigen Befragten thematisiert und auch kritisiert. Einerseits, weil die Karten in der Praxis zum Zeitpunkt der Befragungen noch nicht richtig funktionierten und andererseits aber auch, weil die Schaffner noch keine Möglichkeit hatten, die E-GO Karten abzulesen, was Schwarzfahrern das Leben erheblich erleichtert:

Les abonnements je trouve qu'il y a peu de choix, finalement. On pourrait avoir plus de choix et les, la carte e-Go, c'est, ça marche pas terriblement bien. (...) ça fait pas très longtemps que je les utilise, mais, quand je la scanne, ça fait bip à l'envers, ça fait comme si j'avais pas payé et ça m'agace beaucoup. Alors, je pense qu'un abonnement avec une carte, une photo et une date, qui va de telle date à telle date, c'est beaucoup plus simple. Même si c'est une carte plastifié, mais… Alors, je peux comprendre l'idée qui est derrière, c'est de dire, on poinçonne à chaque fois comme ça, on sait où vont les gens, et on peut développer derrière un super système : oh, il y a beaucoup de gens qui vont là, oh, il faudrait développer un bus là. Mais je doute que ce soit comme ça. Pas que ce soit pensé, je pense que vraiment que ça peut être pensé comme ça, mais les gens ne poinçonnent pas la carte, toutes les fois qu'ils prennent le bus.
(Norma_30J_TP_Q52)

Der Umstand, dass E-GO Karten nicht überall kontrolliert werden können, kann einen negativen Impakt auf die Qualität der ersten Klasse in den Zügen haben, weil dort Schwarzfahrer ungehindert mitfahren können, wie ein ÖPNV-Benutzer bemerkt:

Hiren e-Go, deen se lo agefouert hunn, dat ass och nék sou wierklech, well d'Kontrolleuren kënnen dat net sou richteg kontrolléieren. Dat heescht, wat ee gutt mierkt, dat ass an der éischter Klass gesäit een dann op eemol lauter lusch Gestalten, an de Schaffner kann näischt man, well si weisen dann eng e-Go Koart, an de Schaffner kann et net kontrolléieren.
(Greg_28J_MN_Q34)

Synthese zum Themenbereich „Service und Information“

Informationsdiffusion

Allgemein werden die Informationsportale positiv bewertet. Ihnen wird die Aufgabe zugeschrieben, die interessierten Bürger einfach und schnell über das ÖPNV-Angebot zu informieren. Werbung als Mittel der Informationsdiffusion zum ÖPNV-Angebot wird einerseits zwar als eine gute Möglichkeit gesehen, den Menschen den ÖPNV näher zu bringen, andererseits wird jedoch Skepsis geäußert, dass alleine durch Werbung Menschen motiviert werden können, auf den ÖPNV umzusteigen. Des Weiteren wird ein Fehlen von ÖPNV-Werbung in den Medien sowie ein Mangel an Informationskampagnen, wie das Verteilen von Broschüren von den Befragten festgestellt.

Schwachpunkte beim Service

In den Gesprächen wurden Schwachstellen beim Service im ÖPNV identifiziert. Diese lassen sich in einen organisatorischen und einen personalbezogenen Themenbereich einteilen. Im organisatorischen Bereich wird in erster Linie kritisiert:

- die zeitweilige Überlastung der Kapazitäten
- die Logik verschiedener Fahrpläne
- die Informationsdefizite bei Umänderungen, Unregelmäßigkeiten und Pannen

Die personalbezogene Kritik richtet sich an die fehlende Servicementalität eines Teils der ÖPNV-Mitarbeiter. Thematisiert werden:

- der Fahrstil der Busfahrer
- das fehlende Eingreifen des Personals in Konfliktsituationen
- die Tatsache, dass einige Busfahrer nicht auf herbeieilende Kunden warten, beziehungsweise
- diesen die Tür vor der Nase schließen
- das Nichteinhalten der Fahrpläne bei den Bussen
- unfreundlicher Umgang mit den Kunden

Fahrkartensystem

Das Fahrkartensystem wird allgemein positiv bewertet, besonders die JUMBOKAART erfreut sich einer großen Beliebtheit bei den Jugendlichen. Im Vergleich mit ausländischen Angeboten wird das luxemburgische Fahrkartensystem positiv bewertet. Allerdings werden auch einige Vorschläge zur Verbesserung des aktuellen Angebotes gemacht, wie die Förderung von zielgruppenspezifischen Angeboten, besonders für Berufstätige und einem Angebot für Gelegenheitsfahrer. Das E-GO System wird in den Interviews und Gruppendiskussionen kritisiert, da es in der Praxis nach den Erfahrungen einiger Befragten nicht richtig funktioniert und die Gültigkeit der Fahrkarten von den ÖPNV-Mitarbeitern nicht kontrolliert wird.

Fazit

Die meisten jungen Menschen wissen, wo sie die Informationen zum ÖPNV erhalten können, besonders diejenigen, die ihn auch nutzen. Das Internetportal www.mobiliteit.lu und die Mobilitätszentrale sind den meisten Teilnehmern der Studie ein Begriff und werden positiv bewertet. Was die Informationsdiffusion mittels Werbung betrifft, so ist die einhellige Meinung, dass viel Autowerbung in den Massenmedien zu sehen und hören ist, aber wenig ÖPNV-Werbung. Es wird zwar die Ansicht geäußert, dass es gut sei, wenn auch mehr Werbung

für den ÖPNV gemacht werden würde, doch gleichzeitig wird der Impakt derselben angezweifelt. Wichtig erscheint die Kritik, dass zu wenig zielgruppenorientierte Werbung für Jugendliche gemacht wird. Die jungen Menschen fühlen sich anscheinend wenig angesprochen. Gleichzeitig wird aber auch vor Fehlern bei der jugendspezifischen Werbung gewarnt. Im Service-Bereich werden einige spezifische Kritiken angebracht. Die genannten Bereiche können als Einsatzgebiete für weitere Verbesserungen beim ÖPNV dienen. Das Fahrkartensystem wird insgesamt positiv bewertet, aber auch hier werden Vorschläge zur Verbesserung gemacht.

8 Mobilität und Umwelt als Thema bei jungen Menschen

„Ech huelen de Bus, well et méi praktesch ass. Mä net onbedéngt wéinst dem Ekologeschen. Ech maen eppes indirekt dofir mat."

(Bobby)

Das folgende Kapitel befasst sich mit dem Zusammenhang zwischen dem ÖPNV und dem Umweltgedanken bei jungen Menschen. Hierbei werden insbesondere das Vorhandensein eines allgemeinen Umweltbewusstseins, die Ansicht über den Impakt von ÖPNV und Auto auf die Umwelt, der Einfluß des Umweltbewußtseins auf die individuelle Mobilität sowie einige Aspekte der Sicht auf die Umweltpolitik behandelt.

8.1 Umweltbewusstsein und dessen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten

8.1.1 Vorhandensein von Umweltbewusstsein bei den Befragten

Umweltverschmutzung wird von der großen Mehrheit der befragten jungen Menschen als Problem wahrgenommen, und Umweltschutz wird durchwegs als wichtiges Thema anerkannt, auch wenn teilweise eine gewisse Skepsis gegenüber dem Ernst der Lage vorherrscht. Nur sehr wenige Jugendlichen zeigen ein absolutes Desinteresse am Thema Umweltschutz. Die Befragten geben in der Regel Beispiele ihres umweltfreundlichen Handelns, welches sich auf alltägliche Verhaltensregeln wie Mülltrennung, schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen u.ä. bezieht. Die Grundidee, die aus diesen Aussaugen hervorgeht ist, dass niemand als „Umweltsünder" dastehen will.

> *An och prinzipiell, also ech si lo keen, deen de Knascht op der Strooss rauswërft, dat maachen ech net. An och fir de Rescht, elo wéi elo zum Beispill wou mir amgaangen sinn ze bauen, mir hunn och eng Holzheizung, also... wou ech awer elo scho soen... ech probéieren awer do drop opzepassen. Also et ass elo net dass ech Ëmweltsünder sinn. Et ass och net a mengen Iddeeën, dass ech dat giff maachen.*
> *(Mara_23J_MN_Q64)*

> *Ech probéieren mäi Bäitrag, also, mäin Deel dozou bäizedroen, andeem ech op verschidde Saachen oppassen. Wéi lo, ech weess net, ze triéieren, dat wat ee kann: Pabeier, Glas, Metall, Saachen déi fir an d'Superdreckskëscht sinn. Déi ech dann och geleegentlech dohinner féieren, wann ech keng Plaz méi am Keller hunn. Oder och, ech weess net, wann ech eng nei Bir muss kafe goen, dass ech dann och eng Energiesparlampe kafe ginn, amplaz eng normal Bir.*
> *(Smilla_28J_MN_Q32)*

> *Ech si lo keent wat Saachen an d'Natur geheit oder sou, do passen ech schonn op, mä ech engagéiren mech och lo net, dass ech lo all Dag streike ginn oder sou, mä ech passe schon op.*
> *(Kelly_25J_AF_Q25)*

Nicht alle Aussagen klingen so, als ob eine tatsächliche persönliche Überzeugung hinter dem umweltfreundlichen Handeln steht. In mancher Hinsicht lässt sich eine Anpassung an eine gesellschaftliche Norm erkennen. Ein Teil der Befragten ist verwirrt durch den Mangel an gesellschaftlichem Konsens und die vielen widersprüchlichen Informationen zu diesem Thema, oder zeigt eine offen kritische Einstellung zu Umweltschutzmaßnahmen:

Ech uechten extrem drop mat Waasserverschwendung an esou Saachen, an nët ze laang duschen an ech weess et net, och mam Knascht maachen, dass de do eben och e bëssen… Ech hoffen ëmmer wann ech Mülltrennung maachen dass dat dann och eppes bréngt, ech hu keng Ahnung. Ech hu keng Ahnung ob dat eppes bréngt mä ech maachen et an ech krut alt ëmmer mäi Liewe laang verklickert, dass een dat maache sollt an iergendwéi gleewen ech drun, dass dat wierklech wichteg ass. Mä mir selwer ass et net de ganzen Dag wichteg. Mä wéi gesot, beim Waasser do ass et wierklech… ech weess net, do fäerten ech ëmmer, dass dat....Do hunn ech sou eng Angscht, eng Paranoia, dass mer iergendwann kee proppert Waasser méi hun.
(Sandra_22J_MN_Q31)

Esouvill gëfteg Saachen huet een net u sech bei Privaten. Mä ech mengen, wann een schonn eenzel Klengegkeeten huet, da léisst een et och sinn. Ech mengen dann huet een och Plazen wou ee verschidde Saachen hibrénge kann fir z'entsuergen. Mä soss maachen ech mir doriwwer keen allze décke Kapp well wéi gesot, et gëtt vill erzielt: et ass ze spéit, et ass hei, et ass do an dofir...weem soll een nach gleewen?
(Eddy_24J_MN_Q29)

I: Ëmweltschutz. Wéi stees de dann dozou?
G: Also, wann ech d'Suen hätt, ech géif mer och e Porsche Cayenne kafen! Also… Ëmweltschutz, dat ass lo sou e grousst Thema. (...) Also, Ëmweltschutz ass néideg an och an der Rei, mä et soll een et nék iwwerdreiwen. Dat ass meng Astellung. Well soss hu mer geschwënn iwwerall Wandmillen an op all Daach an iwwerall Solarzellen. Dat muss jo och nék sinn!
(Greg_28J_MN_Q25)

Eine mehrmals wiederkehrende umweltschutzkritische Aussage ist, dass das Umweltproblem im Allgemeinen und der Klimawandel im Besonderen überbewertet werden und das Problem von den Medien künstlich aufgebauscht wird:

Ech denken et muss ee schonn drop oppassen, mä 't ass awer lo mat deem Klimawandel an sou, gëtt awer iwwerdriwwen. Ech denken net dass et sou schlëmm ass wéi et an de Medien alles gewise gëtt.
(GD5_Tn1_w_17J_TP_Q189)

Tn3: Klimawandel, dat gëtt souwisou alles iwwerdriwwen.
Tn4 : Jo !
(GD2_Q201)

Einige Aussagen spiegeln den Gedanken wider, dass die Auswirkungen der Umweltbelastung hierzulande (noch) nicht spürbar genug sind, damit sie bis ins Bewusstsein der Bevölkerung vordringen:

Et ass wahrscheinlech fir mech nach net sou, wéi soll ech soen, a mengem Bewosstsin. Ech si vläicht net genuch betraff vun der Ëmweltverschmotzung, dass ech et scho ganz eescht huelen.
(Sammy_23J_AF_Q20)

Dofir gesi mir villäicht net esou vill wat dat alles uriicht. Bis mir dat méi däitlech gesinn.
(GD6_Tn4_w_18J_MN_Q303)

Ech fannen et gëtt vill geschwat driwwer, mä perséinlech maen ech mer net souvill Gedanken doriwwer.
(GD7_Q30)

Eine weitere Idee, die in den Gruppendiskussionen geäußert wurde, ist, dass umweltfreundliches Verhalten mit einem bestimmten „Lifestyle" in Verbindung gebracht wird, der nicht jedem zugänglich ist.

8.1.2 Vermuteter Impakt von Auto und ÖPNV auf die Umwelt

Unabhängig von ihrer eigenen mehr oder wenig engagierten Einstellung zum Umweltschutz bejahen die Befragten größtenteils, dass es einen Zusammenhang zwischen Mobilitätsverhalten und Umweltbelastung gibt. Das Auto wird demnach eindeutig mit Umweltverschmutzung in Verbindung gebracht, auch oder gerade von jenen, die viel mit dem Auto fahren:

I: Quand tu penses à la voiture? En général? Ça te fait penser à quoi?
F: À la pollution.
(Fidelia_29J_AF_Q26)

Das Auto ist schon so ein Umweltsünder Nr.1 oder… das glaube ich, weiß man schon.
(Tilly_30J_AF_Q49)

I: Allgemeng geschwat, wéi gesäis de den Auto, wat verbënns de domat?
S: Also éischtens mol Ëmweltverschmotzung, mä domadder muss een haut liewen.
(Sammy_23J_AF_Q13)

Jo, ben, den Auto ass net ganz gesond fir d'Natur. Schonn e bëssen ee schlecht Gewëssen huet ee schon.
(Kelly_25J_AF_Q25)

Ech si mer awer och bewosst, dass dat der Ëmwelt schuet an dat ass dann sou déi aner Säit vun der Medaille.
(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q261)

Auf der anderen Seite wird der ÖPNV eher mit einer umweltfreundlicheren Art der Fortbewegung assoziiert, vor allem dann wenn er von vielen Menschen benutzt wird:

Den öffentlechen Transport... also loosse mer soen wann dee gutt funktionnéiert, dann wëll een natierlech méi... `t klammen natierlech automatesch méi Leit op den öffentlechen Transport ëm, déi dann och hiren Auto stoe loossen. Dann hues de natierlech direkt manner Autoen do an dat heescht natierlech och manner Pollutioun.
(Billy_28J_MN_Q31)

Jo ech fannen wa verschidde Leit méi oft géifen de Bus huelen, da wier och scho manner sou Dreck an der Loft an sou.
(Leticia_18J_MN_Q33)

Eigentlich sollte man es nutzen, rein aus umwelttechnischen Gründen ist es ja schon… irgendwo sollte man es eigentlich tun.
(Tilly_30J_AF_Q28)

Beim öffentlechen Transport ass eben och immens ëmständlech mat den Horairen, wéi scho gesot gouf, mä par contre ass et awer extrem ëmweltfrëndlech par rapport zum Auto.
(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q259)

Allerdings wird dieser Zusammenhang zwischen der Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs und Umweltschutz weniger eindeutig ausgedrückt als jener zwischen Auto und Umweltverschmutzung. Ein Grund hierfür ist z.B., dass der Bus von vielen als nicht umweltfreundlich gesehen wird. Einerseits, weil Busse vom technischen Standpunkt her als nicht so umweltfreundlich gelten, und andererseits, weil sie oft nicht ausreichend ausgelastet sind:

Ich denke der öffentliche Nahverkehr kann hier viel beitragen zum Umweltschutz, aber er muss natürlich auch richtig angewendet werden. Also gerade in Luxemburg fahren viele Busse leer durch die Gegend, wie man das immer wieder sieht und ich denke auch, viele

Busse jetzt... wenn man jetzt grade die verschiedenen Busunternehmen anschaut, also jetzt beim [Busunternehmen X] sehen die Busse ziemlich neu aus, ich denke die haben die neuesten Umweltvorschriften, halten die ein, jetzt andere, die sind gerade in der Stadt und man muss nur hinschauen, da kommt die Russwolke hinten raus, wo soll da Umweltschutz sein? Da denk' ich ist ein... selbst wenn da 10 moderne Autos fahren, ist das immer noch umweltfreundlicher.
(Morris_29J_AF_Q42)

Et gesäit ee vill Busser wou keen drasëtzt an da fueren déi hire ganze Circuit do, dat ass vläicht och net ganz gutt fir d'Ëmwelt...
(GD7_Q24)

Ja es ist immer die Frage inwiefern ist der Bus jetzt umweltverträglicher als Autos? Also wieviel Leute müssen in einem Bus sitzen, damit der Bus umweltverträglicher ist als ein Auto?
(Andy_28J_MN_Q36)

Trotzdem kann festgehalten werden, dass dem ÖPNV zumindest das Potenzial anerkannt wird, einen Beitrag zur Verminderung der Umweltbelastung leisten zu können.

In einigen Gesprächen wird das Verhältnis zwischen Ökologie und Ökonomie thematisiert. Im Bezug auf die Mobilität bedeutet Umweltschutz durch Benutzung des ÖPNV zwar eine Geldeinsparung, doch in anderen Bereichen kann er eine finanzielle Belastung darstellen.

8.1.3 Einfluss des Umweltbewusstseins auf das Mobilitätsverhalten

Obwohl Umweltschutz von den meisten Befragten als ein wichtiges Thema angesehen und unterstützt wird, scheinen bei der persönlichen Mobilität und Bewegungsfreiheit die Grenzen der individuellen Umweltfreundlichkeit erreicht zu werden. Bei keinem der Befragten hat das Umweltbewusstsein einen bedeutenden Einfluss auf das individuelle Mobilitätsverhalten. Dies gilt sowohl für die Benutzer des ÖPNV als auch für die Autofahrer.

I: Dat heescht, däin „Tatort" fir Ëmweltfrëndlechkeet ass net bei der Mobilitéit. Deen ass op anere Plazen?
S: Jo. Jo, wéi gesot, ech setzen deen dann éischter op anere Plaze wéi bei der Mobilitéit.
(Sammy_23J_AF_Q35)

<u>Umweltschutz kein ausschlaggebendes Kriterium bei der Mobilitätswahl</u>

Keiner der regelmäßigen Benutzer des ÖPNV gibt den Umweltaspekt als primären Grund für seine Wahl an. Dieser spielt als Entscheidungsfaktor eher eine untergeordnete Rolle und wird meist nur als sympathischer Nebeneffekt gesehen[25]. Ausschlaggebend für die Wahl sind andere Faktoren, wie Zeitnutzung, Kostenüberlegungen, praktische Aspekte oder der Entspannungsfaktor des ÖPNV. So betonen viele Teilnehmer, dass sie den ÖPNV nicht aus Umweltgründen benutzen:

Ech benotzen en, well en do ass a well et einegermoosse geet. Mä, et ass lo net, well ech de Gringe sinn, an elo probéieren déi aner do vum öffentlechen Transport z'iwwerzeegen. Dat ass, op kee Fall.
(Greg_28J_MN_Q17)

B: En ass indirekt do, dee Lien. Vu dass ech en huelen, maen ech dann och eppes fir d'Ëmwelt. Mä et ass net, dass ech mer soen: „Hei ech huelen de Bus, fir eppes fir d'Ëmwelt..." Nee! Ech huelen de Bus, well et méi praktesch ass. Mä net onbedéngt wéinst dem Ekologeschen. Ech maen eppes indirekt dofir mat.
I: Mä dat ass net den Haaptgrond?

[25] Interessanterweise glauben aber viele der Befragten, dass ÖPNV-Benutzer eine umweltfreundlichere Einstellung als Autofahrer haben.

B: Nee. Net sou. 't ass méi de prakteschen Deel.
(Bobby_24J_MN_Q27)

…Plutôt pour la vie quotidienne, pas laisser les lumières allumées, l'eau qui coule pour rien… recycler, enfin des choses basiques de tous les jours. Mais les transports, non, puisque moi, mes critères c'était déjà le temps de trajet principalement et puis aussi le coût donc, je ne me suis pas dit „Je prends le train parce que je polluerai moins" quoi. Pour être honnête, non.
(Edna_23J_MN_Q39)

Ech mengen ech géng elo léien, wann ech géng soen: „Ech maachen et wéinst… also ech fuere mam öffentlechen Transport nëmme wéinst der Ëmwelt."
(GD4_Tn3_m_23J_MN_Q62)

Einfach esou géif ech net op d'Iddee kommen, fir, wéinst dem Ëmweltschutz ëmzeklammen. Muss ech éierlech zouginn. Bei mir ass et éischter deen… wéi grad gesot, well ech net gäere fueren.
(Dario_29J_TP_Q24)

Also wann ech de Bus huelen, dann huelen ech e well ech iergendzwousch muss higoen. Dann denken ech net nach drun: „Uuaah, lo hues d'eppes fir d' Ëmwelt gemaach!" Ech probéieren awer lo an Zukunft drun ze denken. Ee gutt Gefill!
(GD5_Tn4_w_17J_TP_Q218)

Es verhält sich nicht so, dass die Umweltfreundlichkeit des ÖPNV nie in die Überlegungen zur Benutzung desselben einfließt. Bei einigen befragten ÖPNV-Nutzern spielt ihr Umweltbewusstsein bei der Entscheidung für den ÖPNV durchaus mit, auch wenn andere Gründe im Endeffekt ausschlaggebend sind:

Also ech well nik soen dass dat elo, esou gesinn, en superwichtegen Deel war, mä op alle Fall denken ech awer och do drun. Also wann ech einfach denken, wann ech et vergläichen (…) wann een dann einfach denkt, fir de Benzin gëtt een esou vill aus mä et ass esou e Schäiss deen dobäi rauskënnt. Also den CO2 do natierlech. Denken ech einfach: „Et ass idiotesch."
(GD4_Tn8_w_20J_MN_Q197)

A: Ja ich denke dass ich schon mit dem Zug eine ganze Reihe von Abgasen spare, die ich sonst in die Luft blasen würde. Ja, das wären mal, sagen wir mal 70 Kilometer pro Tag. Da kommt schon einiges zusammen pro Fahrt.
I: Aber war das jetzt ein Gedanke der eine Rolle gespielt hat für dich?
A: Das spielt auch ne Rolle ja, muss ich... kann ich bejahen.
(Andy_28J_MN_Q33)

S: Also, ech fannen et kéint een et, wann een d'Méiglechkeeten huet, rofsetzen, den Auto ze benotzen. Ech fannen, well, ech mengen wou souvill vun Ëmwelt geschwat gëtt an esou... Dat ass lo e Grond fir mech wou ech heinsdo denken, looss den Auto stoen, huel de Bus.
I: Dat heescht Ëmwelt spillt do schonn eng gewësse Roll oder, fir dass de...?
S: Jo.
(Smilla_28J_MN_Q25)

Bei der Mehrheit der befragten Autofahrer verhält es sich so, dass Mobilität ein Aspekt der Lebensgestaltung ist, auf den das persönliche Umweltbewusstsein nur wenig Einfluss hat. Bei einigen fährt ein schlechtes Gewissen mit und bei anderen nicht, gemeinsam ist aber allen, dass der Umweltschutz kein ausreichender Grund ist, um auf das Auto zu verzichten. Viele der befragten Autofahrer geben zu, dass sie im Grunde ein zwiespältiges Verhältnis zum Umweltschutz haben. Sie haben eine umweltfreundliche Einstellung, ihr Mobilitätsverhalten wird davon aber nicht beeinflusst:

Jo also ech sinn eigentlech och ziemlech engagéiert, daat heescht fir mech perséinlech natierlech kucken ech, dass ech esou wéineg ewéi méiglech Waasser verbrauchen, ech

fueren en Auto deen net vill verbraucht, an... vergiessen ze oft dass et am beschten ass net ze fueren mä... jo, also.
(Jerry_28J_AF_Q34)

I: Wéi stees de perséinlech zum Thema Ëmweltschutz?
S: Majo, ech fannen dat eigentlech eng ganz gutt Saach, mä wann ech éierlech sinn, da këmmeren ech mech un sech net vill dorëms, well wéi ech scho soen, wann ech mech andauernd mam Auto rondrëmkutschéiren… kéint ech jo och aneschters maachen
(Sammy_23J_AF_Q20)

Oft stellen die Autofahrer in der Praxis die Verbindung zwischen Autofahren und Umweltverschmutzung aber auch nicht her:

Ech muss nach dozou soen, wann een an den Auto klëmmt, dat ass net dat éischt wou een denkt: „Ma wéivill verschmotzen ech dann d'Ëmwelt?". Bei mir op alle Fall. Et ass net dat éischt u wat ech denken.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q224)

Perséinlech maachen ech mer keng Gedanken, mä ech weess dass et am Moment net gutt leeft mam CO2 an sou weider. Mä perséinlech maachen ech mer keng Gedanken. Ech fuere genausou vill Auto wéi ëmmer.
(GD7_Q28)

Auch ein schlechtes Gewissen ist offensichtlich kein ausreichender Grund, sein Mobilitätsverhalten zu überdenken: *„Mam Auto hunn ech oft schlecht Gewëssen, mä jo… kann een och ërem schnell rëm vergiessen." (Sandra_22J_MN_Q31)*

Äußere Faktoren können das Mobilitätsverhalten stark beeinflussen. Bei einer jungen Frau aus Belgien z.B. hat die Möglichkeit, dank eines Firmenautos günstig mit dem Auto zu fahren, ihr vorheriges, umweltfreundliches Mobilitätsverhalten auf den Kopf gestellt, woran auch ihr schlechtes Gewissen nichts ändert:

Ca a un peu changé mon rapport à la voiture. En même temps j'ai très mauvaise conscience d'un point de vue écologique, mais c'est vrai que j'ai tendance à en profiter, voire à en abuser. Et enfin, multiplier les kilomètres.
(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q15)

Eine 17-jährige Schülerin analysiert die Situation recht zutreffend mit folgender Aussage:

Also si kafe villäicht e méi ëmweltfrëndlechen Auto, mä et ginn der jo och emol méi gebaut, mä awer just op den Auto verzichten well si e schlecht Gewëssen hunn, mengen ech awer net esou elo.
(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q159)

<u>Argumente zur Rechtfertigung des Autofahrens</u>

Einige Befragte geben konkrete Gründe an, warum sie nicht der Umwelt zuliebe auf ihr Auto verzichten wollen. Beispiele sind: die Auffassung, dass der ÖPNV für verschiedene Menschen noch keine brauchbare Alternative zum Auto darstellt oder Zweifel am Sinn bzw. der Wirksamkeit des eigenen Verzichts, wenn „die Anderen" nicht mitmachen. So werden zum Beispiel China oder die Vereinigten Staaten als Umweltsünder Nummer eins angeprangert:

Ben, pfff, c'est stupide, mais je vais me dire, ben oui, mais on est des milliers à le faire, une de plus une de moins, et puis de toute façon dans quelques années on n'aura plus l'occasion de conduire comme ça.
(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q65)

Ok, dat as natierlech eng falsch Astellung, well keen et mëcht, da maen ech et och net, well wa jiddfereen sou denkt, da mëcht natierlech och guer keen et, gell, mä… ech weess net. Hei

am Land, vun der… vum… wéi soll ech soen, 't gëtt einfach net sou seriö geholl dat Ganzt, wi gesot.
(Sammy_23J_AF_Q24)

Tn4: Et kuckt een oft, an aner Länner zum Beispill Amerika a China déi maachen och su… ech mengen et ass Amerika wou net ënnerschreiwen ….fir Ëmwelt.
Tn5 : Da froen ech mech firwat solle mir dann hei de Rimm bäizéien, fir Saachen… an Amerika ass dat a puer Méint erëm fort, da froen ech mech firwat dann ?
Tn6 : Eh, et muss jo iergendeen ufänken !
Tn5 : Jo, iergendee muss ufänken, da muss een aneren och matgoen, a wann deen net mattgeet da froen ech mech firwat dann nach…
(GD1_Q41)

Der Anteil des Autos an der allgemeinen Umweltverschmutzung wird von vielen Teilnehmern der Studie aber auch als überbewertet angesehen. Andere Faktoren wie die Umweltverschmutzung durch Flugzeuge oder Industrie werden als wesentlich schlimmer eingestuft. Auch wird immer wieder darauf hingewiesen, dass die meisten Autos in Luxemburg bereits einen sehr hohen Umweltstandard haben. Die Hemmschwelle zur uneingeschränkten Benutzung des Autos wird zusätzlich durch umweltfreundliche Autos herabgesetzt, was ein Fahren mit gutem Gewissen erlaubt. Wie bereits erwähnt, werden Busse teilweise als genauso umweltschädlich wie Autos eingestuft, und der Beitrag des ÖPNV zum Umweltschutz damit relativiert.

Ma ech giff och soen, et läit net just un den Autoen, di alles verdrecksen oder sou.
(GD2_194)

Also was jetzt das Auto angeht, zum Beispiel, denke ich mir halt, dass es halt medientechnisch ziemlich verteufelt wird für die eigentlichen Verschmutzer wie Industrie etc. alles, wat so mit dem Staat zusammenhängt, ein bisschen runterzuspielen und dat auf den kleinen Mann zu schieben. Ich meine, sicher, wenn man sich jetzt China ankuckt, und da fahren fünf Milliarden Leute mit ihren Mopeds da quer durch die Gegend… Aber bei dem Verkehrsaufkommen wat mir haben und dem sowieso schon recht hohen Standard, wat die Belastung angeht vom Auto, denk ich nicht damit, dass da groß, äh, Rolle spielt, ob man jetzt Auto fährt oder nicht.
(Claus_28J_AF_Q15)

L: Also menger Meenung no ass Auto net deen décksten Ëmweltverschmotzer, also dat kéint een alles kompenséieren wann een zum Beispill all déi aner Beräicher mol géif minderen, eben wat déi als..., wou Verschwendung ass..
I: Dat heescht du giffs soen den Undeel vum Auto ass relatif geréng oder...
L: Nee, also ech si mer scho bewosst dass den Undeel vum Auto grouss ass, mä et gëtt eben..., jiddereen konzentréiert sech just op den Auto. Dobäi ginn et esou vill Branchen wou sou vill verschwent gëtt am Dag, wat souzesoen ënnert den Desch wech gekiert gëtt.
(Luca_20J_AF_Q37)

Ech fannen 't kann een alt e bëssen oppassen, 't muss een net iwwerdreiwen mat Autofueren an sou, mä 't ass awer net dat, wat d'Welt rett.
(GD5_Tn4_w_17J_TP _Q194)

Ech fannen et éierlech, d'Autoen, datt déi ëmmer manner brauchen, fannen ech e bësse blöd well, dee meeschte Knascht maen nach ëmmer d'Fliigeren, déi iergendwelchen Schäissdreck aus China importéieren. Den Auto ass e Brochdeel vun deem wat dee Knascht ausmëcht.
(GD1_Q40)

Ja, ich verstehe das auch nicht warum da nicht bei den Flugzeugen was gemacht wird. Es heißt immer: die Autos, die Autos, die Autos, ... aber wenn man sieht wieviel Flugverkehr dort ist dann... [Billiganbieter] für 50 Euro… Es gibt so Spaßkanonen, die fliegen mal aus Jux

nach London, gehen ein Bier trinken und fliegen dann wieder zurück. Also da kann ich auch nur den Kopf schütteln.
(Andy_28J_MN_Q35)

8.2 Umweltpolitik und Vorschläge für die Zukunft

8.2.1 Vereinzelte Kritik an der Umweltpolitik

Es werden nur wenige Aussagen zur Umweltpolitik gemacht. Diese sind größtenteils kritischer Natur. Das Thema wurde nicht explizit abgefragt, sondern spontan von einigen Teilnehmern mit ins Gespräch gebracht. Kritisiert wird, dass nach Ansicht der Befragten die nationale und internationale Umweltpolitik nicht konsequent genug oder nicht kohärent sei, unter anderem weil:

- Events wie Traktorpulling oder Formel1 erlaubt sind, und dem Bürger gleichzeitig gesagt wird, er solle sich umweltfreundlich fortbewegen. In diesem Zusammenhang wird auch der Flugzeugverkehr genannt
- Maßnahmen wie der Kauf von CO2 Aktien im Ausland möglich sind
- die Wirksamkeit autofördernder Verschrottungsprämien und Prämien für den Kauf von umweltfreundlichen Autos bezweifelt wird
- Großmächte wie China oder die USA nicht aktiv genug am Umweltschutz teilnehmen

Folgende Zitate illustrieren beispielhaft die aufgeführten Kritikpunkte:

Also ech si mer scho bewosst dass dat elo der Ëmwelt schuet. Et ass net dass ech lo ee schlecht Gewëssen hunn. Ech iwwerleeën dann och emol eng Kéier, vläicht och zweemol ob ech elo mam Bus fueren oder net. Awer de Staat hätt jo ëmmer gär dass d'Leit all op den öffentlechen Transport zréckgräifen an e mëcht jo och ganz vill an ech mengen… Mä dann Ëmweltschutz, ech mengen Traktorpulling, do gëtt dann an engem Mëtten souvill an d'Luucht gepolfert an d'Bierger sollen awer dann op den öffentlechen Transport zréckgräifen an dass de Staat do näischt mëcht, also ech fannen dat ass e bëssen...
(GD4_Tn5_w_22J_AF_Q123)

Ech fannen dass zu Lëtzebuerg scho vu Säite vun der Politik net genuch reagéiert gett.
(GD7_Q29)

Tn3: Jo mä, à propos Ëmweltfrëndlechkeet, da kënnen se jo och mol d'Formel 1 ofschafen.
Tn1: Jo, den Trakterpulling.
Tn2: Jo e soll säin Trakter op Erdgas ëmbauen.
Tn3: Ech wëll net wëssen, wéivill dass do an d'Loft gepompelt gëtt.
(GD1_Q227)

Et ass elo laang hier säit ech dat héieren hunn, mä do soll esou e wonnerschéine System erauskommen dass CO2 an Aktien souzesoen gehandelt gëtt. An dass all Land ee gewëssenen Undeel un Aktien huet: dat heescht Lëtzebuerg - ee räicht Land - geet iergendwou an en aarmt Land, keeft all d'Aktien of an da kënne mir hei rëm Ëmweltverschmotzung maachen ouni e schlecht Gewëssen ze hunn.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q89)

Mä wann ee bedenkt wat dat kascht fir déi méi al Autoen ze zerstéieren oder esou, da lount dat sech och net méi, wat elo d'Emissioune betrëfft.
(GD4_Tn7_w_19J_MN_Q175)

8.2.2 Lösungsvorschläge für eine umweltschonendere Mobilität

Zu den systematisch abgefragten Themen gehörte die Frage nach Lösungsvorschlägen für eine umweltschonendere Mobilität der Menschen. Diese Vorschläge lassen sich in zwei große Lösungstypen einteilen: autozentrierte Lösungen und ÖPNV-zentrierte Lösungen. Die autozentrierten Lösungen gehen davon aus, dass beim Auto angesetzt werden muss, die ÖPNV-zentrierten Lösungen rücken den ÖPNV in den Mittelpunkt der Bemühungen. Viele Teilnehmer sehen in beiden Bereichen Handlungspotenzial. Beide Lösungstypen beinhalten Vorschläge, die sich sowohl auf technische Innovationen, individuelle Mobilitätsveränderungen sowie politische Maßnahmen beziehen. Nur sehr wenige Lösungsvorschläge betreffen die sanfte Mobilität.

Die autobezogenen Lösungen setzen zum Gelingen hauptsächlich technische Innovationen voraus, und gehen in die Richtung umweltfreundlicherer und/oder kleinerer Autos. Manchmal sind sie an die Bedingung geknüpft, dass umweltfreundlichere Autos nicht teurer sein dürfen als andere.

Die Lösungsvorschläge, die sich auf individuelle Mobilitätsveränderungen beziehen, sind in erster Linie Fahrgemeinschaften, *Car Sharing* oder der Gedanke, dass allgemein weniger Auto gefahren werden müsste. Gleichzeitig geben aber auch einige Befragte an, dass eine Verminderung des Autofahrens keine realistische Option ist.

Es werden nur wenige Lösungsvorschläge gemacht, die sich auf politische Maßnahmen beziehen. Einerseits werden politische Aktionen wie Prämien (Abwrackung, CO2-Ausstoss) vorgeschlagen, da sie die Menschen motivieren, umweltfreundlichere Autos zu kaufen. Andererseits werden die gleichen Maßnahmen kritisch bewertet, da ihr Beitrag am Umweltschutz in Frage gestellt wird. Außerdem wird eine kohärentere nationale und internationale Politik verlangt: Einen Widerspruch sehen vor allem die jüngeren Befragten in der Toleranz, die z.B. umweltbelastenden Events wie Traktorpulling oder Formel 1-Rennen entgegengebracht wird. Auch das Fahren großer, verbrauchsintensiver Wagen müsste ihrer Ansicht nach stärker eingeschränkt werden. Die Rolle der Industrie bei der Umweltverschmutzung wird ebenfalls hervorgestrichen. In diesem Zusammenhang werden die USA und China von einigen als Umweltsünder angeprangert, während die Europäer noch als eher umweltfreundlich gesehen werden. Die Anstrengungen der Europäer gelten jedoch als unwirksam, wenn diese beiden Nationen nicht mitziehen.

Bemängelt wird auch, dass verschiedene Probleme nur verlagert werden, indem beispielsweise alte, umweltverschmutzende Autos nicht aus dem Verkehr gezogen werden, sondern in ärmere Länder exportiert werden, wo sie trotzdem zum globalen Umweltproblem beitragen.

Die ÖPNV-bezogenen Lösungen setzen zu ihrem Gelingen zum größten Teil auf das individuelle Verhalten der Menschen. Der ÖPNV wird als Lösung zur Umweltbelastung gesehen, wenn ein massiver Umstieg stattfindet. Allerdings sind die Befragten in den meisten Fällen der Meinung, dass er nur eine echte Alternative für jedermann darstellen kann, wenn es zu Verbesserungen des Angebotes kommt. Damit sind meistens organisatorische Aspekte, die die Benutzung des ÖPNV angenehmer gestalten würden, gemeint.

Aussagen, die sich auf politische Maßnahmen beziehen, zielen vor allem auf solche ab, die das Autofahren erschweren würden, wie zum Beispiel ein Autoverbot in Luxemburg-Stadt oder eine Erhöhung der Unterhaltskosten von PKWs durch Steuererhöhungen, Kraftstoffpreiserhöhungen usw. Auch Aktionen wie eine „grüne Woche“ oder ein „Tag ohne Auto“ werden als mögliche Anreize genannt, gleichzeitig wird jedoch deren Wirksamkeit angezweifelt. Ein anderer vorgeschlagener Anreiz wäre ein Gratis-ÖPNV-Angebot.

Weitere Vorschläge beziehen sich auf die Raumplanung. Hier wird von der Notwendigkeit einer Dezentralisierung und einem Ausbau der Park&Ride-Möglichkeiten gesprochen. Dezentralisierung bedeutet in diesem Kontext, dass die Menschen für alltägliche Dinge nicht immer gleich die großen Ballungszentren ansteuern müssen, sondern diese in der Nähe ihres Wohnortes erledigen können.

Vereinzelt wird auch von den Ministern eine Vorbildfunktion erwartet, d.h., dass sie sich auch im ÖPNV fortbewegen sollten, anstatt mit luxuriösen, verbrauchintensiven Autos.

Im technischen Bereich werden vor allem Investitionen in sauberere Busse vorgeschlagen.

Die sanfte Mobilität wird nur von sehr wenigen als Lösung zur Entlastung der Umwelt genannt. Hier wird an die Möglichkeit erinnert, mehr zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren. Die Initiative „Véloh“ wird als echte Alternative genannt, und deren Ausbau gewünscht.

Während einige Befragte überlegte und kreative Lösungsvorschläge machen, die auf eine tiefere Auseinandersetzung mit dem Thema Umwelt hinweisen, liefern viele Standardvorschläge ab, wie „man soll weniger Auto fahren“ oder „der ÖPNV muss mehr benutzt werden“. In einigen Aussagen schwingt auch Ratlosigkeit mit. Auch die Idee, dass es schwierig oder gar unmöglich ist, dem durch Mobilität verursachten Umweltproblem (vor allem in Luxemburg) beizukommen wird mehrmals geäußert. So antworten diese Befragte auf die Frage, welche Lösungen sie zur Verminderung der Umweltbelastung durch Mobilität sehen, folgendes:

> *G: Do kann een elo soen, dass jiddferee sollt mam Zuch fueren. Mä, dat ass a mengen Aan, nee, ech gesi keng. Also, nee.*
> *I: Dat heescht, du bass do relativ pessimistesch, wann ech dat richteg verstinn?*
> *G: Jo. Also, do kann een elo mat all deenen Argumenter kommen, vum mouvement écologique a sou virun, mam Zuch a mam Auto a mam… Datten déi, déi en décken Auto hunn, béis sinn, an dat annert si Gudder, a sou virun, mä dat, nee… Also ech gesi keng Léisung. Et soll kee seng Mobili… seng Flexibilitéit verléieren.*
> *(Greg_28J_MN_Q26)*

> *Hei am Land ass dat ëmmer sou, ass et ganz schwéier. Lo hätt ech lo gesot ok e Metro, jo. Geet guer net. Einfach wéinst den Differenzen vun Héichten, do. Jo an de Bus jo, dee bréngt ëmmer dee Stau do. Fir dass, dass..., Léisung, gëtt et do eng praktesch Léisung? Hei an der Stad ganz schwéier. Besser wéi de Bus, den Tram, jo an, wat bréngt dat vill méi wéi de Bus? Deen ass och op der Strooss. Fir eng richteg Léisung, ech weess net, ob et déi richteg gëtt.*
> *(Bobby_24J_MN_Q29)*

Synthese zum Themenbereich „Umweltschutz“

Umweltbewusstsein ist vorhanden, wenn auch Skepsis

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die befragten jungen Menschen ein Bewusstsein für die Umweltproblematik haben und im Alltag versuchen, durch Mülltrennung, Stromsparen o.ä. dazu beizutragen, die Umwelt zu schonen. Niemand will als Umweltsünder dastehen. Trotzdem wird auch Skepsis gegenüber dem Ernst der aktuellen Lage geäußert. Einige sind offensichtlich durch widersprüchliche Informationen aus ihrem Umfeld oder aus den Medien irritiert, und haben keine gefestigte Meinung zum Thema. So taucht z.B. öfters die Vermutung auf, dass das Problem des Klimawandels überbewertet sei. Es wird auch darauf hingewiesen, dass man hierzulande von Umweltproblemen nicht viel merke, und es deshalb schwer sei, sich diese zu vergegenwärtigen.

Alle Befragten, auch jene, die viel mit dem Auto fahren, assoziieren das Auto eindeutig mit einer Umweltbelastung. Der ÖPNV seinerseits wird mit einer gewissen Umweltfreundlichkeit assoziiert, aber nur zum Teil. Am ehesten wird dem Zug attestiert, dass er umweltfreundlich sei. Busse werden oft als genauso umweltschädlich wie Autos eingestuft, hauptsächlich weil sie genau wie Autos Abgase ausstoßen, und nicht immer genügend ausgelastet sind.

Kein Impakt des Umweltbewusstseins auf die eigene Mobilität

Für die große Mehrheit der befragten ÖPNV-Nutzer spielt der Umweltgedanke keine oder höchstens eine nebensächliche Rolle bei der Transportmittelwahl. Die Umweltfreundlichkeit des ÖPNV wird lediglich als positiver Nebeneffekt gesehen. Einige wenige geben zwar an, dass dieser Gedanke irgendwo mitgespielt habe, aber es sind stets andere, meist konkretere Gründe, die den Ausschlag geben.

Für die befragten Autofahrer spielt der Zusammenhang zwischen Autofahren und Umweltschutz in der Praxis oft keine Rolle, trotz einer vorhandenen Sensibilität für Umweltprobleme. Auch ein schlechtes Gewissen reicht nicht aus, um das Auto stehen zu lassen. Angegebene Gründe hierfür sind z.B. der Umstand, dass „alle“ Auto fahren, oder dass große Länder wie China oder die USA nicht beim Umweltschutz mitziehen.

Auch wenn keiner der Befragten anzweifelt, dass Autos die Umwelt belasten, so nehmen doch viele an, dass der Anteil des Autoverkehrs an der allgemeinen Umweltverschmutzung übertrieben wird, und dieser in Wahrheit viel unbedeutender ist, als in den Medien oder von offizieller Seite behauptet wird. Das Auto müsse als Sündenbock herhalten für Umweltvergehen, die anderswo begangen werden (Industrie, Flugverkehr usw.)

Kritik an der Umweltpolitik und Lösungsvorschläge

Vereinzelt wird Kritik an der nationalen und internationalen Umweltpolitik laut. Einige Jugendliche stören sich z.B. an dem prinzipiellen Widerspruch zwischen der Duldung von Events wie Traktorpulling oder Formel-1-Rennen und einer Politik, die vom Bürger verlangt, er solle sich umweltfreundlich fortbewegen. Auch die Sinnhaftigkeit des Handels von CO2-Aktien oder die Wirksamkeit von Verschrottungs- oder Unterstützungsprämien beim Autokauf wird angezweifelt.

Als Lösungsvorschläge für eine umweltfreundlichere Mobilität werden sowohl autobezogene als ÖPNV-bezogene Lösungen genannt, jedoch fast keine alternativen Lösungen. Die autobezogenen Lösungen setzen auf umweltfreundlichere Autos, die Bildung von Fahrgemeinschaften oder auf eine Umweltpolitik, die auch Weltmächte wie China und die USA einbezieht, und grob umweltverschmutzende Fortbewegungsmittel sanktioniert. Die ÖPNV-bezogenen Lösungen setzen auf Verhaltensänderungen beim Menschen bei einer gleichzeitigen Verbesserung des ÖPNV-Angebots, sowie auf diverse politische Maßnahmen die das Autofahren erschweren, den ÖPNV attraktiver gestalten und Änderungen in der

Raumplanung bewirken würden. Auch technische Verbesserungen bei den Bussen werden genannt.

Fazit

Ein Umweltbewusstsein ist bei der Mehrheit der befragten jungen Menschen vorhanden. Paradox ist allerdings die Tatsache, dass sich dieses Umweltbewusstsein trotz des Wissens um die umweltschädigenden Wirkungen des Autofahrens nur sehr wenig auf deren eigene Mobilität bezieht. Autofahren wird von den befragten jungen Menschen auf diverse Art und Weisen gerechtfertigt und verteidigt. Dies verdeutlicht einerseits den wichtigen Stellenwert der individuellen Mobilität in der luxemburgischen Gesellschaft, andererseits wird aber auch deutlich, dass der ÖPNV (noch) nicht eindeutig als Beitrag zur Lösung des Umwelt- oder Klimaproblems angesehen wird. Weitverbreitet ist auch die Annahme, dass Umwelt- und Klimaschutz an anderen Stellen ansetzen müsse.

Jugendliche sehen Widersprüche in der Politik, die von Erwachsenen vielleicht nicht so wahrgenommen werden. Die genannten Vorschläge zur Lösung des Klimaproblems sind als *mainstream* zu bewerten, die sanfte Mobilität wird quasi „vergessen“.

9 ÖPNV und Auto in der Lebenswelt junger Menschen

„Den Zuch ka nie méi berühmt gi wéi säin eegenen Auto."

(GD7)

Dieses Kapitel beleuchtet die Bedeutung des Autos und des ÖPNV in der Lebenswelt[26] junger Menschen. Diese wird aus drei verschiedenen Blickrichtungen analysiert. In einem ersten Unterkapitel wird die allgemeine Bedeutung der beiden Fortbewegungsmittel beleuchtet. Das zweite Unterkapitel beschäftigt sich mit dem Ansehen des ÖPNV und der Bewertung seiner Benutzung. Das dritte Unterkapitel thematisiert das Auto als Statussymbol bei jungen Menschen in Luxemburg.

9.1 Auto als Norm und ÖPNV als Alternative

Wie bereits im Kapitel „ÖPNV und Auto im praktischen Alltag junger Menschen" erläutert, wird das Auto in Luxemburg von jungen Menschen als Standardfortbewegungsmittel gesehen, während der ÖPNV eher als alternative Form der Fortbewegung gilt. So berichten viele, dass es hierzulande normal ist, dass man mit 18 Jahren seinen Führerschein macht und dann Auto fährt. Die Kinder und Jugendlichen wachsen in eine gesellschaftliche Realität hinein, in der das Auto als Standardfortbewegungsmittel gilt, und übernehmen diese Verhaltensweise mit dem Führerscheinerwerb:

> *Et ass ee scho gewinnt, dass d'Eltern een iwwerall mam Auto hinfeieren, dann ass daat einfach ganz selbstverstaendlech dass een matt 18 oder eben iergendwann dann den Führerschein mecht. An dass en sech dann iergendwann sein eegenen Auto oder eben op jiddefall matt engem Auto kann fueren oder sech den vun den Elteren ausléit oder esou. Mä net dass een dann sech seet „Hei, ech well daat net", well et ass een einfach esou opgewuess, an et ass jo normal, et geheiert zum Liewen iergendwéi.*
> *(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q162)*

Im Auto wird mehr als nur ein Fortbewegungsmittel gesehen. Die wichtige Rolle des Autos ist nicht allein durch praktische Aspekte bedingt, sondern wird auch durch gesellschaftliche Normen symbolisch vermittelt. Besonders für Jugendliche bedeutet der Erwerb des Führerscheins und damit die Erlaubnis mit einem Auto fahren zu dürfen auch ein Stück Erwachsenwerden. Die symbolische Bedeutung und die Bewertung von ÖPNV und Auto werden in diesem Kapitel näher beleuchtet.

9.1.1 Unterschiedliche Bedeutungen von ÖPNV und Auto

In den Gesprächen zeigt sich, dass Auto und ÖPNV prinzipiell nicht nur als zwei verschiedene Formen von Mobilität gesehen werden, sondern, dass sie vielmehr als zwei grundverschiedene Dinge wahrgenommen werden.

<u>Eigentum versus Service</u>

Verkürzt kann man es so ausdrücken, dass das Auto ein persönlicher Gegenstand ist, während der ÖPVN „nur" ein Service ist. Allgemein kann festgehalten werden, dass der ÖPNV vor allem als ein Mittel zum Zweck gesehen wird:

[26] Die Lebenswelt ist eine Sozial- bzw. Kulturwelt, die als Basis der Wahrnehmung und des Verstehens der gegebenen Umwelt dient. Für das Individuum sind die Sinn- und Bedeutungszusammenhänge in seiner Lebenswelt klar und vertraut, und müssen nicht ständig erschlossen werden. Handlungen und Erfahrungen orientieren sich an dieser kulturell definierten Lebenswelt (Schütz & Luckmann, 1990).

I: Wie siehst du denn den öffentlichen Nahverkehr ganz allgemein gesehen? Was verbindest du damit?
M: Ganz spontan ist das ein Service den ich nutze. Ganz emotionslos, der gewisse Eigenschaften hat und wenn diese Eigenschaften stimmen wird's genutzt oder wird nicht genutzt. Und dann gibt es natürlich Situationen in denen man auch auf ihn angewiesen ist. Und dann muss man ihn nutzen.
(Morris_29J_AF_Q21)

I: Wéi gesäis du den öffentlechen Transport? Also wat verbënns de domat wann s de dorunner denks?
G: Öffentlechen Transport? Schaffe goen. Mä soss… Also, en ass ok.
(Greg_28J_MN_Q16)

Bei den Jugendlichen unter 18 Jahren stellt der ÖPNV allerdings meist ihr Hauptfortbewegungsmittel dar und ermöglicht es ihnen mobil zu sein, wenn keine Drittpersonen verfügbar sind, um sie zu befördern. So antwortet eine Teilnehmerin[27], die erst seit ein paar Wochen den Führerschein hat, folgendermaßen: *„Also ech si frou dass et dat gëtt well soss kéint ech net iwwerall hinner kommen wou ech wéilt." (Leticia_18J_MN_Q21).*

<u>Ein Gefühl der Freiheit</u>

Die Wichtigkeit des Autos in der Lebenswelt junger Menschen begründet sich u.a. daraus, dass das Auto ihnen ein positives Gefühl der Freiheit und Unabhängigkeit gibt, wie die nachfolgenden Aussagen belegen:

Also ech gesinn am Auto eng ganz grouss Fräiheet an ech kann mech zimlech gudd domatten fortbewegen ouni grouss mussen mer en Plang ze machen, wéini waat wou. (…) D'Assurance ass extrem deier, an sou Saachen, jo daat sinn Käschten, ech huelen déi iergendwéi op mech, ech wees nët genau firwaat, mä iergendwéi ass et mer awer wichteg den Auto ze hun.
(Sandra_22J_MN_Q22/23)

Waat mir spontan afällt daat wär Onofhängechkeet an Freiheet.
(Billy_28J_MN_Q20)

On est quand-même libres de nos mouvements, c'est ça. (…) c'est quand même un moyen de facilité quoi, on peut aller où on veut, n'importe quand, voilà.
(Fidela_29J_AF_Q27/41)

D'Vierdeeler... jo. Et as een vill méi flexibel, et as een fräi, et kann een wieklech fueren wéini een wëll an och wouhinner een wëll. (…) Et huet een ze einfach d'Méiglechkeet fir den Auto einfach ze benotzen. Et as praktesch, et mecht een sech keng Gedanken driwer, an et wëll een einfach flexibel sin.
(Jerry_28J_AF_Q24/27)

Einige Jugendliche berichten sogar von einer gewissen emotionalen Bindung zum Auto, die beim ÖPNV nicht existiert. Dies ist vor allem bei den jüngeren Autofahrern der Fall, sogar dann, wenn es nicht ihr eigener Wagen ist. So erklärt dieses 19-jährige Mädchen, das eine Berufsausbildung absolviert, wie sehr sie an ihrem alten Gebrauchtwagen hängt:

[27] Die Teilnehmerin „Leticia" befindet sich in einer Transitionsphase, der ÖPNV ist im Moment noch ihr gewohntes Fortbewegungsmittel, aber die Option des Autofahrens stellt diese Gewohnheit in Frage, wie in ihrem Fallbeispiel ausführlich dargestellt (siehe Kapitel 10). Das Auto gewinnt in dieser Phase immer mehr an Bedeutung.

Tn1: Jo ausser wann ee mer eng Kéier drarennt. Deem dréien ech den Hals ëm. Awer soss geet et awer.
I: Ah sou, dat heescht et ass schonn...?
Tn1: Jo et ass scho méi wéi een Auto fir mech, mä et ass awer fir vun A op B ze fueren.
Tn3: Du hëls en ëmmer mat an d'Bett.
I: Ok, mä et däerf keen drarennen an e futti maachen...
Tn1: Nee, deem dréien ech den Hals ëm! Da maachen ech léiwer selwer Parktéitschen dran.
(GD2_Q215)

Auch dieser Schüler aus einem Lyzeum vertritt die Ansicht, dass das Auto einen Platz in der Lebenswelt junger Menschen einnimmt, den der ÖPNV nicht gefährden kann:

Den Zuch kann ni méi berühmt ginn wéi säin eegenen Auto. Jiddfereen ass frou säin Auto ze hunn a säin Auto ze huelen an… d'ass sou. Vill Leit hunn och Spaass selwer ze fueren.
(GD7_Q92)

Eine 30-jährige Interviewte berichtet, dass ihrer Meinung nach der ÖPNV bei Jugendlichen kein Thema ist, weil er eine eher nebensächliche Rolle in der Lebenswelt der Jugendlichen einnimmt:

Dofir denken ech dat ass dann ... et ass vläicht net esou héich wéi wann si... wéi wann elo... d'Computerspiller do iergendwéi positiv bewäert ginn am Fernseh, a Reportagen an sou. Do génge si dann éischter drop sprangen, wéi wann lo ee seet: „Öffentlechen Transport ass top." Well dat einfach en Thema ass wat net... wat fir si net ... wat fir si einfach net... wat niewesächlech ass. Jo ech mengen dat ass keng Fräizäit, dat ass einfach nëmmen ee Mëttel zum Zweck.
(Carla_30J_AF_Q59)

<u>Lifestyle</u>

Nach Ansicht der Befragten sagt das individuelle Mobilitätsverhalten etwas über die jeweilige Person aus. Dem Auto kommt dabei eine besondere Rolle zu, da es gleichzeitig auch ein Ausdruck von Individualität und eigenem Lebensstil darstellt. Verschiedene Studenten sind der Meinung, dass in Luxemburg der PKW eindeutig mit einem bestimmten Lebensstil in Verbindung gebracht wird, während dies mit dem ÖPNV (noch) nicht der Fall ist. Im Vergleich zum Ausland und vor allem mit Großstädten wird darauf hingewiesen, dass eine Jugendkultur durchaus eng mit dem ÖPNV verknüpft sein kann:

Ech mengen Auto gëtt jo wierklech ... do ass e ganze Liewensstil dohannert eben scho vu fréier. An öffentlechen Transport: do gi jo och vill Campagnë lancéiert. Mä dat schwätzt u sech, giff ech mol soen, déi meescht Jugendlecher net richteg un, well dat net richteg mat Lifestyle ze dinn huet. Do kënnt einfach net an dee Kontext ran, mat deem wat si liewen. A wann awer en Auto kënnt, dat kënnt bei deene meeschte schonn dann an de Kontext ran, well se dat um Fernseh gesinn bei dat an dat, oder well dat zu dat an dat passt an ech mengen, wann den öffentlechen Transport wierklech géif an deem Kontext schaffen da giffen s'och méi Leit erreechen. Wierklech esou Liewensstil-Attitude.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q90)

Tn9: An anere Länner gëtt et de Metro an an Amerika gëtt et jo och dee Metro mä ausserhalb. An an Däitschland gëtt et S-Bahn an sou. An dat huet immens vill domadden ze dinn, dass et eng Stroossekultur gëtt an eng dynamesch Jugendkultur, déi zu Lëtzebuerg manner existéiert. Mä dat wier awer och eppes wou ee kéint ufänken, wou ee kéint soen, hei eleng mam Auto.
I: Et hänkt vläicht och domadden zesummen, ech mengen déi Saachen di s du mengs, dat ass ganz urban, dat ass a grousse Stiet. Hei hu mir eng Mini-Stad mat vill Land rondërem. Op dat do fonktionnéiert, dat ass eng Fro.
Tn9: Jo, mä einfach well ee vläicht och dodrunner an de Schoulen z.B. asetzen kéint dass een drun denken soll dass een an enger Jugend, vläicht an enger Jugendkultur deelhuele soll.

Dass een also bësse manner samstes owes einfach nëmmen drénke geet, mä e bësse méi eppes Produktives mëcht a senger Fräizäit wéi z.b e Sport oder eng Konscht oder een Instrument oder sou. An dass een doduerch bësse méi esou also esou an eng dynamesch Jugendkultur geet, wou esou eng richteg Jugendkultur... dat feelt zu Lëtzebuerg ganz vill an do kéint ee sensibiliséieren fir ze soen well dat ass eng Jugendkultur, eng Stroossekultur an öffentlechen Transport ganz vill dobäi.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q340)

Ein Vergleich zwischen einer Kleinstadt wie Luxemburg und ausländischen Großstädten ist schwierig. Jugendliches Großstadtleben ist durch urbane Dichte und andere Faktoren anders organisiert als das jugendliche Leben in Luxemburg. Trotz eines relativ flächendeckenden ÖPNV-Netzes und einer fortschreitenden Urbanisierung des Landes ist die Jugendkultur des Landes weiterhin stark durch den ländlichen Raum geprägt. Die Aufteilung des Gebietes in einige mittlere Ballungszentren und viel ruralen Raum ist einer der Faktoren, die der Entwicklung einer Autokultur förderlich sind, vor allem vor dem Hintergrund des hohen Lebensstandards in Luxemburg.

Gleichzeitig wird dem ÖPNV aber durchaus das Potenzial zugetraut, der Lebenswelt der Jugendlichen näher zu kommen. Es gibt Anzeichen dafür, dass eine gewisse Jugendkultur in Verbindung mit dem ÖPNV in Luxemburg entsteht, zumindest bei den Spät- und Nachtangeboten wie Late Night Bus, Night Rider usw. Diese Angebote, die dem Lebensstil vieler Jugendlichen entgegenkommen, werden gerne von den Befragten dieser Studie benutzt und durchaus positiv bewertet. Man kann davon ausgehen, dass solche Angebote das Ansehen des ÖPNV bei den Jugendlichen positiv beeinflusst.

Die folgende Aussage zeigt beispielsweise auch, dass ein auffälliges Außendesign von Bussen bei Jugendlichen gut ankommen kann:

Ech fannen déi rosa Busser cool. Et gi jo sou rosa städtëscher. Et ass eng Reklamm, mengen ech, oder wisou si se rosa? Vu Mobilitéit, oder sou? Si si ganz rosa. Ech fannen et witzeg, du gesäis s'ëmmer scho kommen.
(GD5_Tn4_w_17J_TP_Q231)

9.1.2 Autofahren als Standardmobilität

Die Aussagen der Befragten zeigen, dass Autofahren in Luxemburg als ein gesellschaftlicher Standard für Mobilität gesehen wird, der sehr wenig in Frage gestellt wird:

C'est tellement normal de prendre sa voiture pour aller au travail.
(Edna_23J_MN_Q54)

Jo ech mengen hautzudaags ouni Auto kéint ee sech net méi richteg virstellen wéi et wär wann ee keen hätt.
(Billy_28J_MN_Q22)

<u>Standardisierter Bruch in den Mobilitätsgewohnheiten</u>

Die Mehrheit der Befragten berichtet von einem selbstverständlichen Bruch in den Mobilitätsgewohnheiten mit 18 Jahren. In dieser Phase gewinnt das Auto stark an Bedeutung und der ÖPNV rückt in den Hintergrund und wird, wenn, dann nur noch für die täglichen Schulwege genutzt. Dieser Bruch bestätigt sich in vielen Biografien der Interviewten dieser Studie:

Dat ass einfach, ab 18 Joer ass dat net méi „in" souzesoen. Mat 18 Joer gëtt den Auto geholl, egal wéivill et kascht. Egal ob et geet oder net. Mä keen öffentlechen Transport méi. Well hei, well do, well hei, well do. Ech weess et net, ech mengen dat ass och einfach sou, wéi soll ech soen, normal hei zu Lëtzebuerg dass een ab 18 Joer, wann ee bis de Führerschäin huet, da praktesch vum öffentlechen Transport op den Auto ëmsteigt an da bal nëmmen nach den Auto benotzt.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q85)

Dann ass dat einfach ganz selbstverständlech, dass ee mat 18 oder eben iergendwann dann den Führerschein mëcht.
(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q162)

I : An dunn hues de de Führerschäin gemaach. An dunn?
K : Dunn hunn ech vläicht nach zwee, dräi mol de Bus geholl, an ech mengen dat war fir op d'Fouer, op de Piccadilli oder sou.
(Kelly_25J_AF_Q7)

Majo ech sinn den [Numm], ech hunn 19 Joer. Ech si vu Contern an säitdeem ech de Führerschäin hunn, sinn ech net méi mam Bus gefuer.
(GD2_Q2)

Also am Fong säit deem Daag wou ech de Führerschäin krut, hunn ech am Fong de Bus op der Säit gelooss. An ech fueren bal just nach mam Auto rondrëm.
(Billy_28J_MN_Q5)

In dieser Phase kommt dem Autofahren bei vielen Jugendlichen eine große Bedeutung zu. Das folgende Zitat zeigt, dass mancher Schüler sich trotz widriger Umstände nicht davon abhalten lässt, mit dem Auto zu fahren:

I: Vun do un war den öffentlechen Transport keen Thema méi ?
S: Jo dach, ech sinn nach mam Bus an d'Schoul gefuer, mä awer de Weekend, also Freides sinn ech da meeschtens no der Schoul direkt, hunn ech dann eppes ënnerholl an da sinn ech Freides meeschtens mam Auto gefuer oder mat der Nopesch. Dat hat och en Auto. Da si mer zesumme gefuer. Krut ech och uerdentlech vill Protokoller virun der Schoul an dat huet mech ëmmer zimlech genervt. Mä wann een en Auto huet, da wëll een domatt fueren. Zumools an deem Alter.
(Sandra_22J_MN_Q13)

Im Umfeld der befragten jungen Menschen dominiert das Auto als Fortbewegungsmittel, und der ÖPNV wird von vielen nicht in Betracht gezogen. So bedauern einige überzeugte ÖPNV-Fahrer, dass sie die Freunde und Bekannten in ihrem Umfeld nicht dazu motivieren können, den ÖPNV auszuprobieren:

I: A wann s de lo kucks sou an dengem Frëndeskreess a Bekanntekreess, wéi ass et dann do, wat... wéi eng Transportmëttelen benotzen d'Leit dann do am meeschten?
D: Den Auto.
I: Kee wou s de lo weess, wou och méi mam öffentlechen Transport …?
D: Nee. Also wierklech net. Se fueren alleguerte meeschtens mam Auto.
I: Och op d'Aarbecht?
D: Jo, nee, se fueren alleguerte mam Auto, och fir kleng Trajeten. Wann ech proposéieren, mam Bus oder Zuch hinzegoen, do ass keen drun interesséiert.
(Dennis_25J_TP_Q31)

D: Weekends kann ech en zweete mathuelen.
I: Ah jo, dat ass zwar flott!
D: Dat hunn ech réischt eng Kéier gemaach. Et fiert bal ni ee mat !
I : Asou ! Dat ass natierlech schued, dann.
D: Dee kéint mat mir éischt Klass matfueren, mä dat interesséiert keen, mengen ech.
(Dario_29J_TP_Q41)

<u>Rapider Umschwung ab 17 Jahren</u>

Während bei den unter 17-Jährigen noch der ÖPNV ganz eindeutig im Freundeskreis dominiert, lässt sich bereits ab 17 Jahren eine Transitionsphase erkennen, in der das Auto im Bekanntenkreis immer mehr an Bedeutung gewinnt. Bei den über 18-Jährigen schließlich

dominiert das Auto als Fortbewegungsmittel im privaten Umfeld. Die große Autobegeisterung in den ersten Jahren nach dem Führerschein, der bei den Befragten dieser Studie meistens gleich mit 18 Jahren erworben wurde, ist ein oft wiederkehrendes Thema. So berichtet z.B. ein 17-jährige Mädchen, dass in ihrem Umkreis das Auto als Fortbewegungsmittel immer wichtiger wird, da die Zahl der Bekannten mit Führerschein steigt und somit auch Freizeitaktivitäten immer häufiger mit dem Auto organisiert werden:

I: Wéi ass et an dengem Bekanntekrees wann déi sech fortbeweegen? Ass et do ähnlech wéi bei dir oder…?
M: Jo, ähnlech.
I: Dat heescht?
M: Éischter fueren se mam Auto oder si kucken, datt een ee mathëlt, an da fir de Rescht fueren se mam Bus.
(Milla_17J_TP_Q17)

Auch diese Schüler zwischen 17 und 19 Jahren berichten, wie die Autobegeisterung bei ihren Freunden zunimmt:

Och, wann ech kucken, déi meescht, déi dann 18 kréien, déi wëllen da mam Auto fueren. Hei kuck! Ech hunn en Auto, ech rennen hei, ech rennen do.
(Tim_17J_TP_Q23)

I: Mä et ass schonn sou dass se, sou an dengem Frëndeskrees, soubal se de Führerschäin hunn, datt se dann den Auto…
L: Jo. Andauernd och mam Auto, och fir an'd Schoul.
(Leticia_18J_MN_Q11)

Ech géif soen, all déi, déi eben de Führerschäin hunn, déi huelen, grad am Ufank, 18, 19 Joer, do, do freet een sech eben mam Auto grouss ze fueren, an, dann hëlt een en och. Well een iergendwéi déi Fräihäit wëll vläicht genéissen, oder sou.
(Ingo_19J_MN_Q41)

Die Umwälzung der Mobilitätsgewohnheiten im Freundeskreis durch die Möglichkeit, sich mit dem Auto fortzubewegen etabliert das Auto schnell als Standardfortbewegungsmittel, besonders für die Freizeitwege. Zwar ist diese Entwicklung abhängig vom persönlichen Umfeld, jedoch bei den in dieser Studie Befragten in der Regel der Fall. Dies übt einen sozialen Druck auf die Jugendlichen aus, weil sie auf ein Auto oder eine Mitfahrgelegenheit angewiesen sind, wenn sie an Freizeitaktivitäten im Freundeskreis teilnehmen wollen.

Also wéi soll ech soen, wann eng Persoun dat mëcht, e verzicht op säin Auto, da kënnt een sech no enger Zeit e bësse blöd fir, well een da gesäit: „Jo, kënns de do an do hinner?", „Jo, ech muss kucken wéini dass de Bus kënnt. Da kommen ech och dohinner", da kënnt een sech en bësse blöd vir mat der Zäit. Et misst schon eng Well kommen vun Ëmwandlungen dass jiddereen sech seet „OK", elo muss, elo gëtt dat sou gemach, well soss bewierkt et net vill.
(Luca_20J_AF_Q41)

Dat kënnt an deem Sënn eng Roll spillen, dass ee mam Bus net dohinner kënnt wou di aner sech da giffen treffen. (...) Well zum Beispill soe mer, mer ginn lo vum Süde wou ech lo wunnen, gi mer op Remerschen schwammen. Ech wisst net wéi ech mam Bus oder mam Zuch giff dohinner kommen. Keng Ahnung. Ob iwwerhaapt ee fiert, wéini… Jo, an deejenegen deen da misst mam Bus kommen, jo, den hätt dann entweder Pech oder e fënnt ee wou e mathëlt. Oder e fënnt eng Busconnexioun.
(Kelly_25J_AF_Q33)

Nur eine befragte Studentin berichtet, dass das Auto in ihrem Umfeld nicht als Standardfortbewegungsmittel gilt und auch kein Druck zur Benutzung eines solchen besteht:

Also, a mengem Entourage ass den Auto sou eppes wéi Luxus, well also lo deen Entourage dee schafft, di hunn den Auto an si benotzen den öffentlechen Transport an den Auto gëtt geholl fir akafen ze goen oder fir eng Kéier anzwousch hin ze fueren an eng Groussstad z. B. Däitschland oder Frankräich eng Kéier een Dag oder esou. A bei de Studenten ass dat awer sou dass, dass déi och net souvill Suen zur Verfügung hunn. An dann ass dat ee Luxus. A jo dat gëtt awer net extra valoriséiert. Dat ass einfach net schlëmm wann ee keen huet.
(GD4_Tn9_w_23J_MN_Q316)

Die anfänglich große Begeisterung nimmt meist einige Jahre später wieder ab und das Autofahren verliert an Bedeutung. Die Erwartungen und Normen im Umfeld der Jugendlichen sind andere als die, mit denen die jungen Erwachsenen später im Berufsleben konfrontiert sind:

Well, wéi ech an der Schoul war, jo kloer, kënns de mam Auto. "Hei kuck deen doten, dee kënnt mam Auto. Di aner kommen all mam Bus, di Päifen do". Jo, lo op der Aarbecht, do ass, jo, ugesinn... A lo wou ech do schaffen, jo, d'Leit kucke mech net anescht well ech mam Bus kommen.
(Bobby_24J_MN_Q38)

Ech denken et hänkt vum Alter of a vun do wou een..., also wat fir een Ëmfeld een huet. An hei zu Lëtzebuerg hunn ech eben d'Erfahrung gemaach, wou ech bis de Führerschäin krut, dass Leit also a mengem Alter extreem drop gekuckt hunn wat fir een Auto dass ee fiert a wéi een an d'Schoul gefuer kënnt an sou Saachen. An ech selwer och einfach dat sou cool fonnt hunn wann do een e Golf GTI hat an ech weess net wéivill Päerd. A mëttlerweil gesinn ech dat e bëssen anescht.
(Sandra_22J_MN_Q28)

9.2 Ansehen des ÖPNV und Bewertung seiner Benutzung

Das Ansehen des ÖPNV wird im folgenden Punkt aus drei Blickrichtungen analysiert. Erstens über die Bewertung des eigenen Mobilitätsverhaltens durch das Umfeld der Befragten, zweitens über die Aussagen zum öffentlichen Bild des ÖPNV und drittens über die Erstellung eines idealtypischen Bildes des Autofahrers und des ÖPNV-Benutzers.

9.2.1 Die Bewertung des Mobilitätsverhaltens durch Andere

Die Frage, wie Auto und ÖPNV sowie deren Benutzung bewertet wird, beantworten die meisten Befragten im Hinblick auf ihr persönliches Umfeld. Aus den Aussagen der Befragten lässt sich festhalten, dass eine Kritik des Autofahrens durch Freunde und Bekannte nicht stattfindet. Die Bewertung der Fortbewegung mit dem ÖPNV ist durchwachsener und ist entweder gleichgültig oder manchmal tendenziell negativ. Von einigen wird eine negative Bewertung des ÖPNV-Fahrens von Teilen des Bekanntenkreises nur vermutet, andere haben diese Erfahrung bereits gemacht.

I: Du hues net d'Impressioun, dass do jugéiert gëtt, oder ?
B : Nee, ech mengen net. Bon, vläicht vun enger klenger... „Kuck deen Hännes, deen deet sech do déi Méi mam Bus", vläicht dat, jo. Mä dat ass dann rëm sou dee klengen Deel.
(Bobby_24J_MN_Q38)

Mam Auto giff ech scho mol net soen, dass ee jugéiert gëtt. Mam Bus ka vläicht sinn, dass gesot gëtt: „Wuaah, hien hëlt de Bus, hien ass ze domm fir de Führerschäin, hien huet keng Suen fir sech Benzin ze huelen." Dat kinnt vläicht sinn, ech weess et net, mä 't ass mer am Fong kee Beispill bekannt.
(Kelly_25J_AF_Q31)

Oh oui, il y a des gens qui m'ont déjà dit : « Mais, je comprends pas pour ta qualité de vie pourquoi tu prends pas la voiture?» Oui, bon, ben, oui, c'est un choix. C'est vrai. (...) Mais, oui, oui, c'est sûr que les transports en commun ils sont plus décriés que la voiture personnelle.
(Norma_30J_TP_Q46)

I : Ass denger Meenung no dat eent besser ugesi wéi dat anert ? Zum Beispill, dass ee mam Auto kënnt, dass et awer besser ugesinn ass wéi wann ee mam Zuch kënnt?
D: 't sinn der vill déi dat, 't sinn der effektiv vill, déi denken sou. Déi denken, wann ech mam Zuch, dat gesäit dann aus, wéi wann ech mer näischt leeschte géif kënnen. Dat ass, fannen ech awer fir mech, guer kee Grond. Wann ee mer sou schwätzt, deem lauschteren ech net no.
(Dario_29J_TP_Q29)

Ein großer Teil der Befragten hat den Eindruck, dass Autofahren insgesamt positiver bewertet wird als die Benutzung des ÖPNV:

Jo, Auto fueren ass besser ugesinn.
(Dennis_25J_TP_Q44)

Auto ass natiirlech besser ungesinn.
(Luca_20J_AF_52)

Jo vun deene Leit am Bus gëtt net vill geschwat, sou vläit. Et gëtt och lo net sou gesot, „Du fiers mam Bus!" - 't ass och lo net sou, mä et gëtt awer da méi positiv iwwert déi Leit mam Auto geschwat.
(Leticia_18J_MN_Q57)

Ah oui, ça c'est certain, la voiture est mieux vue que le transport en commun. C'est évident.
(Norma_30J_TP_Q44)

Vielbenutzer des ÖPNV berichten, dass die Benutzung des ÖPNV von ihrem Umfeld zwar wohlwollend als Wahl zur Kenntnis genommen wird, aber nicht zur Nachahmung verleitet:

Ech denken emol einfach a mengem Ëmkrees: „Ah cool, ah du hëls den Zuch. Ajo ok dat ass jo praktësch an dat ass jo awer besser wéi all Dag mam Auto an d'Stad." Also a menger Géigend, well dat en plus, soe mir mol méi wäit wech ass vun der Stad an awer vill Leit an d'Stad schaffe ginn oder Alentours. Jo, dass dat awer am Fong éischter positiv belächelt gëtt an sou éischter sou... Elo negativ net.
(Mara_23J_MN_Q84)

Also, wann ech lo mat mengen Aarbechtskollege och schwätzen, déi soen: „Nee dat ass ok, dass du Zuch fiers." Dat ass alles schéin a gutt, mä si géifen dat ni maachen.
(Dennis_25J_TP_Q41)

I: Est-ce que toi, tu as déjà fait l'expérience, une impression qu'il y a eu des jugements à ce niveau -là?
E: Non, en fait, enfin, moi d'après ce que j'ai vu, c'est plutôt en fait dans l'autre sens, parce que chez nous, c'est tellement normal de prendre sa voiture pour aller au travail, c'est plutôt dans l'autre sens: «Ah, tu prends le transport en commun? C'est bien.» Mais en fait, il n'y a pas de critique de ceux qui prennent leur voiture. Parce que c'est une immense majorité des gens, enfin que moi, je connais en tout cas.
(Edna_23J_MN_Q54)

Ein Teil berichtet schließlich, dass in ihrem Umfeld <u>keine</u> Bewertung von Fortbewegungsmitteln stattfindet, oder geht, wie bereits erläutert, davon aus, dass diese Gleichgültigkeit aufkommt, wenn man bis berufstätig ist:

Jo... ech mengen net, dass do iergendwéi eppes besser ugesi wär...
(Billy_28J_MN_Q46)

I: An elo, méi, méi konkret, an dengem Ëmfeld, zum Beispill, sinn do, kanns de der virstellen, dass do Jugementer an där Richtung gemat ginn?
M: Nee, nee, u sech net.
(Milly_25J_MN_Q34)

Besser ugesinn wi dat annert...? Vläicht bei deenen, déi, di 18 Jar hunn, déi de Führerschäi kritt hunn, an déi da mam Papp sengem BMW an d'Schoul foare vläicht. Mä mam schaffe goen, also, nee.
(Greg_28J_MN_Q39)

9.2.2 Aussagen zum öffentlichen Bild des ÖPNV

In allen Interviews wurde die Frage nach dem Ansehen der beiden Fortbewegungsmittel Auto und ÖPNV gestellt. Diese Frage wird, wie bereits erwähnt, von den meisten Befragten im Hinblick auf ihr persönliches Umfeld beantwortet. In einigen Gesprächen kommt es aber auch zu einer Thematisierung des allgemeinen öffentlichen Bildes des ÖPNV. Obwohl diese Aussagen zum Teil nur Vermutungen ausdrücken, sagen sie etwas über die Konstruktion des öffentlichen Bildes des ÖPNV aus.

So wird ein negatives öffentliches Bild hauptsächlich von luxemburgischen Befragten vermutet. Angegebene Gründe hierfür sind eine verzerrte Sicht der Realität, die Größe des Landes oder ein ländlicher Wohnort. Als Grund für das negative Image werden teils auch Sicherheitsprobleme im ÖPNV, besonders durch soziale Problemgruppen, und deren Mediatisierung angegeben:

Ech mengen datt do d'Leit dat vill méi schlecht gesinn, wéi dass d'Situation wierklech ass.
(Jerry_28J_AF_Q44)

I : Wéi ass dann den Image vum TP ?
Tn1 : Éischter negativ. Wann een déi aner héiert, da gëtt direkt déck gemeckert, déi negativ Aspekter erzielt.
Tn2 : Ech giff och soen hei zu Lëtzebuerg ass et éischter negativ. Klengt Land, `t kënnt een iwwerall mam Auto hin. Da benotzt een ebe léiwer den Auto.
(GD7_Q41)

Jo et hänkt wierklech ganz dovun of wou een ebe wunnt. Ech géif soen fir déi vun de klengen Dierfer ass et dann awer éischter negativ.
(GD4_Tn7_w_19J_MN_Q301)

Ech mengen mat deem Ganzen wat do viru puer Joer an den Zeitungen war, dass Schaffneren do ugegraff gi sinn an sou. Dat war souzesoen ganz schlecht Publicity fir d'CFL well 't ass de Leit domadder Angscht gemaach ginn. An ech mengen et ass herno net mat enger Vereedegung vun den Schaffner dass déi dann dierfen eng Waff, oder sech wieren oder sou, dass d'Leit dann zréckkommen. D'Leit hunn dann eben Angscht an da kommen se net zréck.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q331)

Die befragten ausländischen Grenzpendler sprechen das Image-Thema aus einer anderen Perspektive an. Sie beziehen es eher auf die vielfältige Kundschaft des ÖPNV und gehen von einem positiven öffentlichen Bild des ÖPNV in Luxemburg aus:

Also so viele Bänker oder Berufstätige die 'nen guten Job in Luxemburg haben sitzen in dem Bus, dass so ein Schmuddel-Image gar nicht aufkommt. Auch die Busse sind supersauber, da ist kein Dreck, gar nichts. Also seh ich hier in Luxemburg jetzt weniger. In anderen Städten würde ich das sehen, aber das ist ja nicht so wichtig.
(Morris_29J_AF_Q41)

Eine belgische Grenzgängerin findet, dass das öffentliche Bild des ÖPNV in Luxemburg besser ist, als in verschiedenen Orten in Belgien zum Beispiel:

Mais moi, quand-même je pense à Luxembourg, dans les bus il y a plein de gens des classes moyennes, des cadres etc. alors qu'à Liège... moi j'en étais malade, parce que c'est vrai que, c'est aussi une ville très pauvre, surtout dans le centre. Et, c'était insupportable, même en été l'odeur des gens, enfin, et des comportements, j'ai dû assister à des bagarres dans le bus, enfin... Et, et là c'est vrai que parfois je me sentais minable, être avec que des gens du quart monde autour de moi, enfin, c'était, ça avait un côté, oui assez minant, et là je pense que peut-être le culte du tout-voiture est encore plus prégnant qu'ici, où de part les problèmes de mobilité, ben, on peut dire : « Est-ce que je prends le train, le bus parce que je veux pas être pris dans les embouteillages » alors qu'à Liège, c'est clairement être pauvre et mal considéré quoi.
(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q52)

9.2.3 Das Bild des typischen ÖPNV-Benutzers und Autofahrers

In allen Interviews und Gruppendiskussionen haben die Interviewer systematisch die Unterschiede zwischen Benutzern des ÖPNV und des Autos angesprochen. Die Aussagen, die hierzu gemacht wurden, zeigen wie Autofahrer und ÖPNV-Benutzer von den befragten jungen Menschen wahrgenommen werden. Hieraus ergibt sich ein Bild, das im Sinne von Max Weber die Autofahrer und ÖPNV-Benutzer als Idealtypen darstellt, die aus den Vorstellungen der Befragten konstruiert werden können.

Die Aussagen werden sowohl von Autofahrern wie ÖPNV-Benutzern gemacht und sind erstaunlich übereinstimmend. Konstruiert aus der Ansicht aller Befragten, unterscheiden sich die beiden Idealtypen hinsichtlich praktischer Aspekte, individueller Bequemlichkeit, sozio-ökonomischem Hintergrund, Mentalität, individuellem Zeitmanagement und Lebensstil:

<u>Praktische Aspekte:</u>

Als meistgenannter Unterschied zwischen Autofahrern und ÖPNV-Benutzern wird die von der Person zurückzulegende Strecke genannt, sowie die Bedingungen, die der Betroffene auf dieser Strecke vorfindet. Je nachdem wie diese sind, fährt die Person mit dem Auto oder mit dem ÖPNV. Aus den Aussagen ergibt sich folgendes Bild:

Der typische ÖPNV-Benutzer ist jemand, der:

- tendenziell in der Stadt Luxemburg arbeitet
- dort keinen Gratis-Parkplatz zur Verfügung hat
- eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz zu Hause hat
- eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz am Arbeitsplatz hat
- zu „normalen" Arbeitszeiten fährt
- verschiedene praktische Vorteile aus der Benutzung des ÖPNV ziehen kann

Der typische Autofahrer hingegen ist jemand, der:

- keinen guten Anschluss an das ÖPNV-Netz hat
- eher abgelegen wohnt
- außerhalb der großen Ballungszentren arbeitet
- Umwege fahren muss wegen Verpflichtungen (Kinder abholen, Sport usw.)
- keinen Vorteil aus der Benutzung des ÖPNV zieht (mit Auto schneller, besitzt Gratis-Parkplatz)

Der ÖPNV-Benutzer wird hinsichtlich der praktischen Aspekte also als jemand beschrieben, der über Vorteile verfügt: seine Anbindung ans Netz ist überdurchschnittlich gut, er arbeitet in der Stadt, und tut dies ausschließlich zu normalen, geregelten Arbeitszeiten. Außerdem gilt er als jemand, der im Gegensatz zum Autofahrer wenig Verpflichtungen hat. Der

Autofahrer wäre somit jemand, der auf die eine oder andere Weise praktisch benachteiligt ist (außer wenn er einen Gratisparkplatz besitzt).

Bequemlichkeit:

Als weiterer wichtiger Unterschied zwischen beiden Gruppen wird die größere Bequemlichkeit bei den Autofahrern genannt. Dementsprechend ist der Autofahrer jemand, der:

- bequemer ist, manche bezeichnen ihn sogar als „faul"
- nicht gerne zu Fuß geht, Anstrengungen meidet
- morgens nicht bereit ist, früher aufzustehen um den ÖPNV zu benutzen
- sich das Leben einfach macht
- Komfort mag und Unangenehmes (schlechtes Wetter, volle Busse) scheut
- denkfaul ist (organisatorischer Aufwand der Fahrtplanung beim ÖPNV)
- zu bequem ist, um Neues auszuprobieren

Der ÖPNV-Benutzer hingegen:

- scheut den organisatorischen Aufwand nicht
- steht früher auf
- scheut es nicht, ein Stück zu Fuß zu gehen
- geht auch bei Wind und Wetter vor die Tür

Der ÖPNV-Benutzer wird also als jemand beschrieben, der gut organisiert ist/sein muss, drahtiger ist als ein Autofahrer und insgesamt auch Unangenehmes in Kauf nimmt. Er steht in dieser Hinsicht eindeutig im Gegensatz zum *Bon-vivant* Autofahrer, der sich das Leben so angenehm wie möglich gestaltet.

Sozio-ökonomischer Hintergrund:

Ein weiterer Faktor, der nach Ansicht der Befragten Autofahrer von ÖPNV-Benutzern unterscheidet, ist die gesellschaftliche und finanzielle Position.

Der typische Autofahrer ist jemand, der:

- sich keine Gedanken um seine finanzielle Situation machen muss
- sich ein Auto leisten kann, und es deshalb auch benutzt
- in manchen Fällen seine gesellschaftlich gute Stellung zeigen will (Auto als Statussymbol) und ÖPNV mit sozialer Abwertung verbindet
- tendenziell eher männlich ist
- als Jugendlicher aus gutem Haus kommt, und das Auto von seinen Eltern finanziert bekommt

Der typische ÖPNV-Benutzer ist jemand, der:

- finanziell eingeschränkter ist, und aufs Geld aufpassen muss
- sich kein Auto leisten kann (Schüler, Studenten, Geringverdiener)
- als Jugendlicher keine Eltern hat, die ihm ein Auto schenken

oder:

- Geld sparen will, jedoch keine finanziellen Sorgen hat

Der ÖPNV-Benutzer wird also durchaus als jemand beschrieben, dem es finanziell nicht unbedingt so gut geht, und auf den Geldbeutel achtet, oder aber ein „Sparfuchs" ist. Er

unterscheidet sich vom meist männlichen, finanziell abgesicherten und auf sein Status bedachten Autofahrer.

Mentalität :

Autofahrern und ÖPNV-Benutzern werden Unterschiede in der Mentalität zugeordnet. Der Autofahrer ist demnach:

- verschlossener gegenüber Mobilitätsalternativen, und stellt seine Mobilitätsgewohnheiten nicht in Frage
- nicht eingeschüchtert von stressigen Verkehrssituationen
- jemand, der den ÖPNV als nicht „standesgemäß“ empfindet
- weniger flexibel und anpassungsfähig
- jemand, der den Aspekt des öffentlichen Raums beim ÖPNV nicht mag, und sich im Beisein von Unbekannten und einer störenden Geräuschkulisse nicht wohlfühlt
- jemand, der möglichst viel Kontrolle über seine Mobilität haben will
- gleichgültiger gegenüber Problemen wie Umweltschutz und Verkehrsüberlastung, tendenziell egoistischer

Der ÖPNV-Benutzer hingegen ist:

- gelassener, bereit einen Teil der Kontrolle über seine Mobilität abzugeben
- anpassungsfähiger, er passt sich den Bedingungen des ÖPNV an
- bescheidener
- toleranter gegenüber Unbekannten

Der ÖPNV-Fahrer wird also als sympathische Person beschrieben: gelassen, offen, bescheiden, tolerant. Allerdings gilt er auch nicht als so belastbar wie der Autofahrer, der allerdings als egoistischer, gleichgültiger, ungeselliger und verschlossener gilt.

Zeitmanagement :

Der Umgang mit der Zeit ist auch einer der genannten Unterschiede zwischen beiden Gruppen. Die Benutzung des ÖPNV wird klar mit Zeitverlust in Verbindung gebracht. Der typische ÖPNV-Benutzer ist jemand, der:

- gut Zeit hat, tendenziell Schüler, Student oder Rentner
- sich die Zeit nehmen kann oder einfach nimmt, den ÖPNV zu benutzen
- sich zeitlich besser einteilt
- geduldiger ist
- die verbrachte Zeit im ÖPNV sinnvoll nutzt
- weniger gestresst ist

Der typische Autofahrer hingegen ist jemand, der:

- zur arbeitenden Bevölkerung gehört
- eine Familie, mit den damit verbundenen Verpflichtungen hat
- gestresst ist, unter Zeitdruck/Strom steht
- hektischer, unruhiger, ungeduldiger ist, unfähig auf einen Bus/Zug zu warten
- zeitlich maximal flexibel bleiben will
- keine Zeit verlieren will und dafür Stress in Kauf nimmt

Der ÖPNV-Benutzer wird also beschrieben als jemand, der ein relativ lockeres Verhältnis zur Zeit hat, sei es weil er wenig Verpflichtungen hat, oder weil er gut organisiert ist, während der Autofahrer als gehetzter, energiegeladener und flexibilitätsorientierter gilt.

Lebensstil:

Den beiden Gruppen werden unterschiedliche Lebensstile zugeordnet.

Der Autofahrer ist jemand, der:

- das Auto zur Umsetzung oder Bezeugung seines Lebensstils braucht, bzw. diesen nicht mit dem ÖPNV umsetzen kann
- Aktivitäten neben der Arbeit hat
- familiäre Verpflichtungen hat (Kinder)
- flexibel sein will
- gerne Auto fährt, das Auto als Hobby betrachtet
- das Autofahren als Gewohnheit verankert hat
- individualistisch ist

Der ÖPNV-Benutzer ist jemand, der:

- eine weniger *mainstream*-orientierte Einstellung hat
- sich bewusster für eine Mobilitätsform entscheidet
- einen weniger hektischen Lebensstil hat, der mit dem ÖPNV kompatibel ist
- keine familiären Verpflichtungen hat
- eventuell keinen Führerschein hat
- eventuell eine „grünere" Einstellung hat

Der ÖPNV-Benutzer wird also als jemand beschrieben, der ein bisschen abseits von den durchgetretenen Pfaden wandelt und sich somit vom aktiven, gewohnheitsbestimmten Autofahrer unterscheidet, der mit zwei Beinen im Leben steht.

Man sieht insgesamt, dass es deutliche Unterschiede in der Vorstellung von typischen Autofahrern und ÖPNV-Benutzern und deren Eigenschaften und Lebensbedingungen gibt. Interessant ist, dass diese Sicht der Dinge, ob richtig oder falsch, eine real existierende Vorstellung sozialer Akteure ist. Es ist das, was die befragten jungen Menschen über ÖPNV- und Autofahrer denken.

9.3 Das Auto als Statussymbol

Die Aussagen zum Auto untermauern die These, dass das Auto ein gesellschaftliches Statussymbol ist. Allerdings geben nur wenige der Befragten an, dass auch ihr eigenes Auto als Statussymbol fungiert. Die Mehrheit der Befragten thematisiert diese Statusfunktion des eigenen Autos nicht, beziehungsweise gibt an, dass ihr Auto nur ein Fortbewegungsmittel für sie darstellt. Die Rolle des Autos als Statussymbol wird zum größten Teil durch Beispiele von anderen bestätigt. Auf die Frage, welche Bedeutung das Auto für ihn hat, antwortet ein Befragter beispielsweise:

Nur Transportmittel. Also jedenfalls nix, wie sagt man, freundin-technisches, wat gehätschelt wird. Dat muss funktionieren und ansonsten ist gut.
(Claus_28J_AF_Q1)

Etwas später im Interview gibt er dann an, dass er aber den ein oder anderen kennt, für den das Auto mehr als nur ein Fortbewegungsmittel ist:

Ich kenn zwar so den einen oder anderen Kerl, bei dem könnte ich mir dat vorstellen, dass er sein Baby halt bewegen will.
(Claus_28J_AF_Q20)

Auch zwei andere Befragte machen darauf aufmerksam, dass das Auto für sie nur ein Fortbewegungsmittel darstellt, das möglichst praktisch und funktional sein soll, sie sich aber bewusst sind, dass dem Auto die Rolle eines Statussymbols zukommen kann:

Den Auto ass a sech just eben e Mëttel wat dech vun A ob B bréngt. Also, et gëtt och vill gesot, dass et ee Luxusartikel ass, deen s du dir ebe gönns am Liewen. Déi eng kafe sech ee méi klengen, déi aner ee méi groussen Auto, méi staark, méi schwaach... mä et ass haaptsächlech eppes wat dech liit dohinner bréngt. Dofir soen ech mer elo net… wou ech muss soen den Auto, et ass mäi grousse Bijou soen ech elo, ech leeë vill Wäert drop. Ech mengen dat ass et awer net, op jidder Fall.
(Eddy_24J_MN_Q22)

C: Awer ech verbannen mat engem Auto net onbedingt en deieren. Ech hu keen deieren kaaft. Also kee Schnickschnack, näischt drun. Ee vun 12 000 Euro, an da kréien ech och eng Primm fir deen alen Auto... also et ass awer... ech si frou dass ech déi Primm kréien an...
I: Daat heescht den Auto ass lo näischt fir dech wou s de owes an d'Garage stells a mat der Fatz driwwer fiers oder esou...
C: Nee. Nee, also en Transportmëttel just, soss näischt.
(Carla_30J_AF_Q30)

Das Auto wird also von den Befragten dieser Studie im eigenen Fall nicht als individuelles Statussymbol wahrgenommen bzw. angegeben, aber eine Funktion des Autos als Statussymbol wird anerkannt.

9.3.1 Das Auto als Statussymbol bei Schülern und Studenten

Die Rolle des Autos als Statussymbol wird in vielen Beispielen dokumentiert. Wie bereits festgestellt wurde, spielt das Auto besonders in der Altersphase um 18 Jahre eine wichtige Rolle. In dieser Alterskategorie wird das Auto besonders offensichtlich als Statussymbol eingesetzt und auch anerkannt. Der Mechanismus der Statuszuweisung funktioniert offensichtlich bei Schülern und Studenten; dies wird in vielen Gruppendiskussionen und Einzelinterviews angesprochen:

T: ...datt et besser ugesinn ass, wann s de mam Auto fiers, wéi wann s de op e Bal do, ech weess net, mam Bus kënns. Ech mengen, soen déi aner „Hei kënnt ee mam Bus, hei kënnt dee mat sengem schéinen Auto. Oaah, schéinen Auto hues de hei!" Da wëllt deen ee protzen, da kënnt e mam Auto vu sengem Papp oder sou. Da kuckt jiddereen eben, da bass de jo, wéi soll ech soen, de King do. Da bass de ugesinn.
I: Jo. Ass dat…?
T: Dat spillt eng Roll, jo. Ech géif soen, dat spillt eng grouss Roll.
(Tim_17J_TP_Q33)

L: Auto ass natierlech besser ugesinn.
I: Jo ?
L: Vum soziale Status eben hier, dat ass, 't ass e bëssen traureg och hei zu Lëtzebuerg. Dass wéi een sech fortbeweegt, dat ass och e bësse wéi ee gekuckt gëtt vun deenen aneren. Well an der Belsch do sinn se frou wann se mat 20 en ale Clio kréien deen 10 Joer al ass. An hei gëtt den Auto verkaaft wann en ee Joer huet, fir en neien rëm ze kréien.
(Luca_20J_AF_Q54)

<u>Spezielle Situation in Luxemburg</u>

Je nach Umfeld besteht nach Aussagen der befragten Jugendlichen in Luxemburg der soziale Druck, nicht irgendein Auto zu fahren. Das Auto sollte nach Möglichkeit das eigene, und am besten neu und trendig sein. Dies wird besonders bei Studenten und den Schülern des klassischen Lyzeums deutlich. Auch in einer Gruppendiskussion mit Berufsschülern wird deutlich, dass ein Auto nicht irgendein Auto sein sollte, sondern z.B. genügend PS haben sollte:

Ech menge jiddweree wëll een Auto an déi meescht wou ech kennen: Et duerf net iergendeen Auto sinn! Et muss deen an dee sinn, well deen ass schéin... (...) Et héiert een och sou: „Ah jo, deen huet een Auto, an en huet deen Auto", sou. 't gëtt direkt sou: „An deen huet..." An da wann een en Auto huet an 't huet een en ellenen Auto, da gëtt direkt schlecht geschwat. Obwuel e jo awer schonn een Auto huet! (...) Jiddferee freet mech ëmmer: „Mëcht dir dat näischt aus, wann s de muss den Auto deelen?". Mär mëcht dat näischt aus. Also meng Mam gëtt mär en, wann ech e brauch a wann si en net brauch. Also ech gesinn do kee Problem. Ech brauch do kee super Auto, sou laang e fiert fannen ech dat gutt.
(Leticia_18J_MN_Q51/56/57)

Tn2: Et gi jo well déi Poloen an sou gebaut, déi „Blue Motion" an sou. Mä déi hunn dann nëmmen 70 Päerd oder sou, do sinn ech dann och kee Fan dovunner...
Tn3: Ech hunn der just 58, mäin Auto.
Tn1: An et geet duer?
Tn2: Jo dat ass dann däi Probleem!
I: Dat heescht dat wär dann net méi dat Richtegt?
Tn2: Jo nee, also ech wëll schonn och e bëssi sportlech ënnerwee sinn. Dat mëcht mer awer och Spaass.
(GD2_Q223)

Die hohen Ansprüche an ein Erstfahrzeug in Luxemburg werden durch Vergleiche mit dem Ausland verdeutlicht. Wer diesen Ansprüchen nicht gerecht wird, muss damit rechnen, gehänselt zu werden:

L: An der Belsch, ass dat z.B. anescht. Do soen se sech: „Wisou soll ech een Auto huelen wann ech ka gutt mam Bus rondrëm fueren" oder „Haaptsaach ech hunn en Auto". Sou soen se sech do. An hei sinn se net zefridden, wann se e Polo hunn oder esou eppes. Da soen se: „Oh, ech well de GTI".
I: Dat heescht du mengs et wär schonn eppes sou, wat da bei de lëtzebuerger Jugendlechen aneschters ass wei bei de Belsch?
L: Jo ganz anescht. Bei der lëtzebuergescher Jugend do kéint ee bal soen, et gëtt een ofgestempelt wann ee mat 18 keen Auto huet, keen eegenen Auto.
(Luca_20J_AF_Q23)

Mä elo z. B eben de Rapport Däitschland/Lëtzebuerg op alle Fall, also dass do Studenten do keen Auto hunn oder wann, dass dat da wierklech déi sinn déi mat der leschter Schrottmillen do kommen wou grad nach alles mat Pech zesummen hält, dat ass awer scho sou. Oder dass een do grad an Däitschland gesäit, all déi Studenten déi mam Auto kommen, dat sinn d'Lëtzebuerger. Déi Däitsch déi fuere mam Zuch, also déi meescht.
(GD4_Tn8_w_20J_MN_Q193)

Jo also ech weess, wou ech ufanks de Führerschäin hat - also ech hunn en elo 3 ½ Joer - um Ufank hat ech keen Auto, also keen eegenen Auto. A wann ech ee gebraucht hunn, also meng Mamm huet mir hiren net ginn, dat ass net an d'Tut komm. A mäi Papp deen hat wierklech deen ale, grousse Mégane, në, dee ganz groussen alen Auto. An jo, wann ech dann domat rondrëm gefuer sinn, dann natierlech vu jidderengem erof gemaach ginn: „Däin Auto, kuck eng Kéier!"
(GD4_Tn2_w_21J_MN_Q34)

So erzählt auch dieser Befragte, dass seine Freunde ihn regelrecht unter Druck setzten, damit er sich endlich ein eigenes Auto kauft:

„Weini kriss de dann elo en Auto?", „Jo keng Ahnung, wann ech ee wëll", „Jo soss gi mer, géi der eng Occasioun kafen. Ech kenne gutt, also ech kenne Leit déi hu gutt Occasiounen". An et war, et huet een heiansdo gemengt et wär an engem gewëssen... eng Laascht op engem. Et misst een sech een Auto kafen, mä ech sinn och gutt esou... Z.B. ech hu bei der Pidal geschafft, an ee Kolleeg, dee wunnt net wäit vu mir, deen ass ëmmer mam Auto dohinner gefuer an dann hunn ech e moies ëmmer gesinn laanscht mech fueren wéi ech de Velo geholl

hunn. An der Summervakanz hunn ech en ëmmer gesinn laanscht mech fueren. An dann huet en sou op mech gekuckt a sou gelaacht. Mä ech si grad esou gutt op d'Aarbecht komm wéi hien och.
(Luca_20J_AF_Q25)

Thematisiert wird auch die bei verschiedenen luxemburgischen Jugendlichen beliebte Praxis, das eigene Auto mit einem personifizierten Kennzeichen zu versehen:

Tn3: Wou sinn mir dann elo mat de Nummereschëlder? 1990 oder wéi, oder 1991 ? Dat fannen ech ëmmer esou krass wann d'Leit déi mat 1990 eng Plaque hunn...
Tn6: Souwisou: ech verstinn net firwat s de dat iwwerhaapt op deng Plaque mëchs, well du weis jidderengem dass de knapps emol de Führerschäin hues, dat ass eng ganz gescheit.
(GD4_Q321)

<u>Geschenktes oder selbst erworbenes Auto</u>

Hoch her ging es in den Gruppendiskussionen immer dann, wenn das Thema „Auto als Geschenk" aufkam. Nach den Aussagen der Befragten ist es in Luxemburg eine gängige Praxis, dass Eltern ihren Kindern ein Auto schenken. Dies sorgt für Gesprächsstoff, weil diese Praxis nicht bei allen Jugendlichen die Regel ist. Als besonders übertrieben und ungerecht wird dies empfunden, wenn es sich dabei um teuere Modelle (Audi und BMW werden oft zitiert) handelt. Den Aussagen zufolge scheint aber auch dies nicht selten zu sein.

Oder dass de mat 18 Joer, knapps wann s de den Führerschäin hues, schonn en eenter BMW an den Aasch gedréckt kriss, fannen ech och e bëssen ee krasst Thema, well dat war bei villen bei eis op der Première, also schonn op der Deuxième de Fall. Déi sinn da reegelméisseg mat hirem gäile BMW an d' Schoul gefuer komm. Ech sot zu hinnen: „Hei, huel de Bus da bass de genau sou schnell." Dann hu se natierlech nach den Auto hei getéitscht an do getéitscht, well se nach guer net esou gutt fuere konnten. Mä den neien Auto war awer schonn hin. Ech gesinn net an firwat dass de mat 18 Joer schonn ee fuschneien Auto brauchs, kanns de och eng Occasioun kafen oder selwer ee kafen oder mam Papa sengem fueren.
(GD4_Tn6_w_19J_MN_Q150)

Tn3: Jo, also wann ee matt 18 en Auto geschenkt kritt, ass dat ëmmer, gutt uge..., also bei de Kolleegen ass dat ëmmer héich ungesinn.
Tn4: Jo mä wann ech kucken, mat dem ech den Führerschäin gemaach hunn, wat war et? Een Audi,oh freck, gutt dass ech mech domatten auskennen. Een Audi...
Tn3: Jo den Audi ass jo scho mol net schlecht...
Tn4: Een Audi... Iergendee gudden Audi huet en op alle Fall kritt, e ganz neien! Dat fannen ech och e bëssen iwwerdriwwen well, dat sinn ëmmer déi di dann, keng Ahnung... rennen, an da geschitt dann eppes.
(GD6_Q386)

I: Ok, sinn där vill déi effektiv sou fir den 18. Gebuertsdag dann den Auto sou dohinner gestallt kréien ?
L: Bei mär an der Klass jo. Mä do sinn och vill Elteren Dokter an ... oder sou, dat ass vläicht dann normal, ech weess et net.
(Leticia_18J_MN_Q70)

Bon, bei mir sinn der vill déi lo schon en Auto hunn obwuel se kee Führerschäin hunn, an dat fannen ech e bëssen iwwerdriwwen.
(GD6_Tn2_w_16J_TP_Q368)

Ok, wann een hei zu Lëtzebuerg en Auto geschenkt kritt, ech mengen Audi, BMW oder wat och ëmmer, entweder et hëlt een un oder et hëlt een net un. Ech mengen dat ass jidderengem iwwerlooss. Et ginn awer Beispiller vu Leit déi da soen: „Nee wann et net deen

Auto ass, da wëll ech en net well et dann net cool ass". Dat heescht Auto gëtt zimlech oft verbonnen mat Coolheet.
(GD4_Tn4_m_24J_MN_Q323)

Geschenkte Neuwagen werden trotz einer gewissen Anerkennung also auch skeptisch beurteilt, vor allem von jenen Jugendlichen, die selber keinen Wagen geschenkt bekommen. Verschiedene Befragte präzisieren deshalb, dass es ihrer Ansicht nach oder in ihrem Umfeld besser angesehen ist, wenn man seinen Wagen selbst finanziert:

Also ech kennen der vill déi hu fir hiren 18. Gebuertsdag dann een Auto geschenkt kritt. Do gëtt dann och ëmmer gesot: „Dat ass ee klengt verwinntent Schwäin." oder sou. 't ass awer e bësse méi negativ dann, awer dann d'Leit wou sech dann hiren Auto selwer kafen, do ass et net sou schlëmm.
(Leticia_18J_MN_Q69)

Elo hu mir eis mëttlerweil en Auto zu zwee kaaft, dat heescht jiddfereen d'Halschent. An also ech sinn éierlech gesot stolz drop dass ech mir mäin éischten Auto selwer bezuelt hunn, hallef selwer bezuelt hunn. An jo, wann een elo den Leit seet, „Jo elo hunn ech mäin Auto", da kucken se eng Kéier domm, „Elo huet hatt eppes bezuelt kritt", awer dann, wann ee seet „Nee deen hunn ech mir selwer bezuelt", da kucken se nach eng Kéier „Wéi hues de dat da gemaach ?". „Hues de deen iergendwéi gewonnen, oder ?". Dat fannen ech zimlech dämlech, iergendwéi. Well ech mengen, wann ech déi gesi mam BMW, jo wow, dann huet en deen ebe kritt. Wat soll ech da soen, ech fueren zwar net mat engem BMW, mä egal, ech hunn en Auto an et geet mir duer, an ech hu mir e bezuelt, a voilà.
(GD4_Tn2_w_21J_MN_Q34)

Die Spannung, die bei den Diskussionen um das Thema „Auto als Geschenk" herrschte, kommt in der folgenden Erzählung eines Studenten über diesen Streitpunkt in seiner Partnerschaft besonders deutlich zum Vorschein:

Ech hat do och scho vill Diskussiounen, eleng scho mat menger Frëndin, well hatt fiert ëmmer mam Audi A3 rondrëm vu senger Mamm oder vu sengem Papp, ech weess och net méi sou genau. An ech hu sämtlech Diskussiounen ëm „Wat wier da wann ech ee kéint kréien vun deem Format?" . Hunn ech gesot „Nee ech géng mech extrem onwuel fillen als Student an sou engem Auto rondrëm ze fueren." Op der anerer Säit gleeft hatt mir dat net, a seet „Wann s de awer bis an sou enger Situatioun wiers an du kéins et awer da géngs d'et awer och huelen dann." Bon ok ech kann, ech schwätze just hypothetesch mä ech stinn awer dozou an ech géng soen nee, ech géng mech onwuel fillen an ech wéilt dat och net. Net esou laang ech net selwer eppes erreecht hunn. Bon déi eng, si kënnen et gleewen oder si loossen.
(GD4_Tn3_m_23J_MN_Q59)

9.3.2 Das Auto als Statussymbol bei Erwerbstätigen

Das Auto spielt auch bei den Erwerbstätigen eine wichtige Rolle als Statussymbol, jedoch unterscheiden sich Inszenierung und Interpretation teilweise von derjenigen bei Schülern und Studenten. Luxemburg, als *high income country* hat einen der modernsten Fuhrparks, sowie eine der höchsten Motorisierungsraten in Europa (CCFA, 2008). Diese Tatsache, sowie die Beobachtung der Befragten, dass in Luxemburg viele teure Autos gefahren werden, beeinflussen die Bedeutung des Autos hierzulande. Besonders ausländische Befragte machen auf diese Differenz im Vergleich mit dem Ausland aufmerksam:

Ce qui est très paradoxal à Luxembourg, c'est qu'à la fois les transports en commun sont fiables, et d'un autre côté il y a un culte de la bagnole... (...) C'est vraiment le marqueur social, c'est ridicule, quoi, la hiérarchie sociale même sur les routes.
(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q281)

Eine Befragte gibt eine Veranschaulichung dafür, wie dieser Autokult ihrer Meinung nach in Luxemburg gelebt wird, und durch Mechanismen wie Sozialneid gefördert wird:

De Jhempi zielt „Oh meng Fra kritt d'nächst Woch den neien Eenter-BMW" an da fiert natierlech d'Josephine all Dag mat sengem BMW durch d'Strooss an, eh, jo, an da mengen di aner Leit natierlech och, se musse weise wat se hunn. An dat ass hei am Land… well ech mengen, wann een an der Stad kuckt, dräi Ferrarien niewteneen, an se fueren alleguerten nëmme vum Kierchbierg bis rop an d'Stad. Dat kinnten se alleguerten mam Velo oder mam Bus maachen.
(Sammy_23J_AF_Q33)

Statusverortung und –sicherung durch das Auto

Das Auto wird als Anhaltspunkt benutzt, um Menschen gesellschaftlich zu verorten. Dabei treten bestimmte, gefestigte Assoziationen in Erscheinung, wie die, dass Menschen in gehobenen gesellschaftlichen Positionen im Prinzip nicht im ÖPNV vermutet werden. So berichtet diese Befragte, dass ihren Beobachtungen zufolge Benutzer des ÖPNV bis auf einige Ausnahmen gesellschaftlich und finanziell nicht so gut gestellt sind:

Ech denken, déi, déi sech et leeschte kënnen, oder déi mi räich giff ech soen, déi géinge vu sech aus lo net onbedéngt den Zuch huelen. An, wann ech kucken, lo bei eis am Zuch, do sinn, lo ofgesi vun de Studenten, déi nach keen Auto hunn, awer méi, méi, wéi soll ech soen, Leit aus aarme Schichten, géing ech mol soen. Där anerer gesäis de net vill am Zuch. Oh…mol verschiddener, déi dann déi éischt Klass huelen, déi kommen do da mat hirem Kostüm a Kravatt. Mä allgemeng, och wann ech sou d'Politiker kucken, déi hunn di déck Autoen, an… wann déi mat engem klengen, wat weess ech, mat engem klenge Peugeot kéimen, ech denken dat, do géifen se scho gekuckt ginn. Dat wier komesch. Well se… di meescht, di meescht hu schonn déck Autoen. An ech denken, dat ass da bei deenen och sou, déi sollen dat sou maachen. Ech weess et net. Ënner sech, denken ech, dass dat sou e Geheimzeechen ass.
(Milly_25J_MN_Q32)

Das Spannungsverhältnis zwischen dem Auto als anerkanntem Statussymbol, mitsamt seinen zusätzlich statusaufwertenden Attributen wie z.B. einem persönlichen Parkplatz und dem ÖPNV als nicht statusaufwertendes Transportmittel kommt in vielen Darstellungen aus dem Leben der Befragten zum Vorschein. In verschiedenen Berichten wird die Befürchtung ausgedrückt, dass der Verzicht auf den statusfördernden Effekt des Autos sogar einer gesellschaftlichen Degradierung gleichkommen könnte. Sowohl der Umstieg auf den ÖPNV sowie auf ein kleineres Auto wird von einer Befragten mit einer gesellschaftlichen Herabstufung assoziiert:

Je suis toujours retenue un petit peu par le fait que, même si on habite près de la gare, et même si ce serait tout à fait possible de prendre les transports en commun, je me dis toujours, mais ce serait peut-être une régression sociale en quelque sorte, même si je sens bien que c'est ridicule... ou de repasser d'avoir une Golf, à avoir juste une Smart.
(GD3_Tn1_w_27J_AF_Q34)

Viele Aussagen beziehen sich auf Menschen aus der Familie und dem persönlichen Umfeld. So berichtet z.B. eine Schülerin davon, wie ihr Vater im Machtgefüge seines Arbeitsplatzes seinen persönlichen Parkplatz als statussicherndes Merkmal verteidigt:

Mä et sinn och vill déi den Auto sou als Statussymbol, also wéi soll ech soen... wou wann se géngen de Bus huelen, da génge si dat als eng Degradatioun fannen. Wéi soll ech soen, z.B. mäi Papp schafft op enger Bank an do sinn net vill Parkplazen am Sousterrain. An do hunn ebe just, d'Direkteren hunn eng Parkplaz, an hien huet dann eben eng. An wann hien da géng all Daag mam Bus fueren - sou wéi meng Mamm him dat ëmmer virschléit - seet en ëmmer: „Jo nee, ech hu jo eng Parkplaz, all déi aner hu keng. Wisou soll ech déi dann net..." Also fir hien wär dat sou ee Genre Degradatioun wann en dat net méi hätt.
(GD6_Tn3_w_17J_TP_Q171)

Ein Teilnehmer, der einer gehobenen Tätigkeit in Luxemburg nachgeht, macht darauf aufmerksam, dass in seinem Arbeitsmilieu Autofahren mit einer bestimmten, als Norm wahrgenommenen Lebenseinstellung einhergeht und ein Abweichen von dieser Norm als sonderbar eingestuft wird. Somit geht die Entscheidung für oder gegen ein Transportmittel über rein mobilitätsbezogene Aspekte hinaus:

Mais il y a ce côté marqueur social, quelque part, dans le parking, par exemple, au bureau. Mais effectivement, ici spécialement, mais c'est toutes des énormes voitures ! Chacun roule tout seul dans son break Audi machin, avec, enfin... Donc, je pense, que c'est vrai qu'on y accorde peut-être trop d'importance, et finalement, le fait de faire son trajet autrement, je dis pas que c'est être déclassé socialement, m'enfin, euh, on se dit, ben « Est-ce qu'il est un peu atypique, ou avec des pensées alternatives, ou... ? » Mais quelque part, c'est déjà en soi presque une forme de contestation sociale ou, ou en tout cas dire, ben « Moi j'ai peut-être pas une grosse voiture, mais j'ai un modèle original, ou je suis quelqu'un qui a d'autres valeurs. » Ça dépasse finalement le simple choix du moyen de transport.
(GD3_Tn2_m_29J_AF_Q51)

So geben auch einige Befragte an, dass wenn man eine höhere Position in einem Betrieb innehat, die Benutzung des ÖPNV außer Frage steht:

A: Also so Leute in gehobenen Positionen, vielleicht müssen die dann eher mit dem Auto kommen. Aber meistens hängen die auch dann abends dann viel länger am Schreibtisch.
I: Heißt das, dass ist dann eher schon so Status, dass man da mit einem schönen Auto kommen muss, wenn man Direktor ist oder...?
A: Ich weiss es nicht... die kriegen ja auch einen Firmenwagen und... keine Ahnung also... Vielleicht würde es auch blöd aussehen, wenn sie Zuhause einen schicken Firmenwagen stehen haben und kommen dann mit der Bahn zur Arbeit.
(Andy_28J_MN_Q46)

L: Ech fannen déi, déi den Auto benotzen, dat sinn sou déi besser Leit an déi déi den öffentlechen Transport huelen, dat sinn déi normal Leit. Also ech fannen schonn, dass do eng Schichteklass ass.
I: Jo?
L: Also lo perséinlech gesot, géif ech mäi Chef elo ni gesinn den öffentlechen Transport ze benotzen.
(Lena_23J_MN_Q25)

Synthese zum Themenbereich „Lebenswelt junger Menschen“

Bedeutung und Symbolik des Autofahrens

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in der Lebenswelt junger Menschen dem Auto neben der alltagspraktischen, eine durch gesellschaftliche Normen vermittelte symbolische Bedeutung zukommt. Während der ÖPNV in erster Linie als Mittel zum Zweck gesehen wird, kommt dem Auto neben dem Aspekt der reinen Fortbewegung eine erweiterte, teils emotionale Rolle in der Lebenswelt junger Menschen zu. Autofahren gilt hierzulande immer noch als Standardmobilität und somit wird meist vom Umfeld der Jugendlichen erwartet, dass sie mit 18 Jahren den Führerschein machen. Hiermit wird eine Umbruchphase eingeleitet: Der ÖPNV verliert tatsächlich nach dem 18. Lebensjahr immer mehr an Bedeutung, während die des Autos zunimmt. Autofahren wird mit einem Gefühl der Freiheit und Unabhängigkeit verbunden, und auch als Teil des Erwachsenwerdens gesehen und somit positiv bewertet. Besonders in der ersten Phase des Autofahrens kommt es bei vielen Jugendlichen zu einer Art Selbstinszenierung und –definition über das Auto. Dieses wird bewusst als Statussymbol eingesetzt und auch anerkannt.

Auto als Statussymbol

Die meisten Befragten sehen ihr eigenes Auto nicht wirklich als Statussymbol bzw. geben dies nicht an, sondern beziehen sich in ihren Aussagen lieber auf ihr Umfeld. Das Thema „Auto als Statussymbol“ wird also hauptsächlich mit Erzählungen über „die Anderen“ ins Gespräch gebracht. Besonders bei Schülern überwiegt die Ansicht, dass das Auto als Besitz aufwertend ist und als Statussymbol gilt. Dabei spielt es eine Rolle, dass man nicht irgendein Auto fährt. Es sollte einem nach Möglichkeit selbst gehören, sowie neu und im Trend sein (sei es durch genügend Leistung oder sonstige Eigenschaften).

Die Praxis, dass viele Eltern in Luxemburg ihren Kindern ein Auto schenken wird in den Gesprächen ausgiebig diskutiert und auch kritisiert, ist aber anscheinend im Umfeld der Befragten häufig der Fall. Einige geben an, dass es besser angesehen ist, wenn man sein Auto selbst finanziert.

Auch bei erwerbstätigen jungen Menschen wird das Auto mit einer Statussymbolfunktion in Verbindung gebracht. Dabei wird ein Unterschied zu den Nachbarländern gezogen: In Luxemburg sei dies auffälliger als sonst wo. Durch das Auto, das man fährt, werde man gesellschaftlich verortet. So werden Personen aus gehobenen gesellschaftlichen Kreisen von den Befragten z.B. eher nicht im ÖPNV vermutet, sondern in teueren Autos, mit denen sie von zusätzlichen statusaufwertenden Attributen wie einen persönlichen Parkplatz profitieren und ihre Position nach außen hin zeigen. Einige vermuten sogar, dass ein Verzicht auf die statusfördernde Funktion des Autos einer gesellschaftlichen Degradierung gleichkommen könnte.

Der ÖPNV wird meist nach der Umbruchphase des Mobilitätsverhaltens, die mit dem Führerscheinerwerb eingeleitet wird, als eine alternative Art der Fortbewegung wahrgenommen, die in Betracht kommt, wenn äußere Bedingungen das Autofahren erschweren.

Ansehen des ÖPNV

Das Ansehen des ÖPNV wird aus drei Blickrichtungen analysiert: einerseits über die Bewertung des eigenen Mobilitätsverhaltens durch Andere, zweitens über das öffentliche Bild des ÖPNV und drittens über Beschreibungen typischer Auto- und ÖPNV-Nutzer. Hierbei wird festgestellt, dass Autofahren von Außenstehenden nicht kritisiert wird und meistens besser

angesehen ist als das Fahren im ÖPNV. Es wird aber auch berichtet, dass das persönliche Umfeld dem ÖPNV-Fahren oft gleichgültig gegenübersteht. Das öffentliche Bild des ÖPNV betreffend, verhält es sich so, dass ein negatives Bild desselben in der Bevölkerung am ehesten von den Luxemburgern selbst vermutet wird, während Ausländer und Grenzgänger eher der Ansicht sind, dass der luxemburgische ÖPNV doch ein gutes Image haben müsse, vor allem weil er im Vergleich zum Ausland sauber sei und eine gepflegte Klientel habe. Über die Aussagen der Teilnehmer wird ein Bild eines typischen ÖPNV-Benutzers und Autofahrers erstellt. Die beiden so entstandenen Idealtypen unterscheiden sich hauptsächlich hinsichtlich praktischer Aspekte, der individuellen Bequemlichkeit, des sozio-ökonomischen Hintergrunds, der Mentalität, des individuellen Zeitmanagements und Lebensstils.

Fazit

Die Interviews zeigen, dass der ÖPNV relativ nüchtern als alternatives Fortbewegungsmittel angesehen wird, während dem Auto als Gesamtkonzept ein wesentlich wichtigerer Stellenwert zukommt. Es erscheint schwierig, hier in absehbarer Zeit ein verändertes Bewusstsein herbeizuführen. Es wird noch immer viel autofreundliche Symbolik gesellschaftlich vermittelt, der Führerscheinerwerb gilt nach wie vor als Ritual des Erwachsenwerdens. Der Umstieg der Jugendlichen vom ÖPNV auf das Auto geschieht oft erstaunlich reibungslos und wird dabei teilweise von Familie und Freundeskreis unterstützt.

Die Statussymbolfunktion des Autos wird allgemein anerkannt und mit Beispielen beschrieben, allerdings erzählen die wenigsten Teilnehmer hierbei von sich selbst. Es fällt auf, dass oft Vergleiche mit dem Ausland gezogen werden. Luxemburg wird hierbei als Land dargestellt, in dem dem Auto ein außergewöhnlich wichtiger Stellenwert zukommt.

Während der Mobilitätsform „Autofahren“ vom Umfeld der Befragten wenig kritisch begegnet wird, wird die Fortbewegung mit dem ÖPNV öfters auch mal skeptisch gesehen. Als vorbildlich scheint sie nur selten bewertet zu werden. Der ÖPNV-Benutzer genießt also offensichtlich keinerlei von außen unterstützten „moralischen Vorteil“ gegenüber Autofahrern.

Die aus den Befragungen erstellten Idealtypen von Autofahrern und ÖPNV-Benutzern zeigen, dass ÖPNV-Benutzer sich in der Vorstellung der Befragten deutlich von Autofahrern unterscheiden. Nicht immer sind die genannten Unterscheidungsmerkmale positiv für die ÖPNV-Nutzer. Die ermittelten Sichtweisen könnten bei Überlegungen zur Imagepflege des ÖPNV dienlich sein.

10 Schlussfolgerungen und Handlungsvorschläge

Ziel der vorliegenden Studie ist es, das Verhältnis junger Menschen in Luxemburg zum öffentlichen Nahverkehr sowie Gründe ihrer Mobilitätswahl zu erforschen und darzustellen. Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst, und verschiedene Handlungsvorschläge erörtert. Im Anschluss an dieses Kapitel wird eine datenverankerte Mobilitätstheorie, sowie Porträts von Teilnehmern der Studie hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens vorgestellt.

10.1 Zusammenfassender Überblick der Ergebnisse

Bei der Auswertung der Aussagen der befragten Teilnehmer zu ihrem Mobilitätsverhalten und dessen Bedingungen konnten insgesamt acht Themenkomplexe ausgemacht werden. Zwei dieser Themen wurden in den Interviews und Gruppendiskussionen systematisch von den Interviewern selbst ins Gespräch gebracht:

- der Bezug zwischen Mobilität und Umweltschutz
- der Bezug zwischen Mobilität und Sicherheit

Die weiteren sechs Themen kristallisierten sich aus den Gesprächen über Mobilität mit dem ÖPNV und dem Auto heraus und spiegeln damit die Hauptanliegen der Befragten wider:

- Alltagstauglichkeit der Transportmittel
- Zeitverlust und Zeitgewinn
- Kosten durch Mobilität
- öffentlicher Raum / privater Raum
- Service und Information
- Verkehrsmittel in der Lebenswelt junger Menschen[28]

Die genannten acht Themengruppen spielen in unterschiedlicher Weise eine Rolle bei der Wahl der Mobilitätsform. Selten gibt ein einziger Faktor allein den Ausschlag für ein bestimmtes Verhalten, sondern meist findet ein Zusammenspiel von unterschiedlichen Faktoren statt. Ein linearer kausaler Zusammenhang ist also selten, dafür stößt man oft auf ein Miteinander unterschiedlicher Motivkomplexe. Es wurden nicht so sehr objektive Determinanten des Verhaltens erfasst, als vielmehr jene Momente auf die die Jugendlichen im Diskurs zurückgreifen, wenn sie ihr Verhalten legitimieren.

Ein Thema, das immer wieder angesprochen wurde, ist das der notwendigen Alltagstauglichkeit eines Transportmittels. Für den Großteil der Befragten weist der ÖPNV in dieser Hinsicht Mängel auf und reicht nicht an das Auto heran. Zwar gilt der ÖPNV nicht wirklich als unpraktisch, aber er wird eher als zweite Wahl wahrgenommen, die vor allem in spezifischen Fällen als reale Alternative gilt. Junge Menschen steigen in Luxemburg in der Regel ab dem 18. Lebensjahr schnell auf das Auto um. Bei einem Teil jedoch bleibt der ÖPNV (bzw. wird er später wieder) vor allem für Pflichtwege eine attraktive Alternative. Besonders für Fortbewegungen in die Stadt Luxemburg oder innerhalb derselben sehen viele den ÖPNV aufgrund der spezifischen Verkehrs- und Parkplatzsituation dort gleichauf mit dem Auto, manchmal sogar als vorteilhaft. Mit Ausnahme von Fortbewegungen in der Stadt und von abendlichen Freizeitangeboten werden Freizeitwege jedoch nur ungern mit dem ÖPNV erledigt. Die Möglichkeit des Alkoholkonsums stellt aber für die jugendlichen Nutzer abendlicher Freizeitangebote einen hochgeschätzten Vorteil dar. Als schwerwiegender Nachteil gilt hingegen die geringe Flexibilität des ÖPNV im Vergleich zum Auto: Besonders bei dem individuellen Bedürfnis auf unvorgesehene Änderungen reagieren zu können oder unterschiedliche Wege zu kombinieren wird das Auto bevorzugt. Befragte mit einem eher stabilen und gut vorhersehbaren Arbeits- bzw. Schulrhythmus sowie mit wenigen zusätzlichen

[28] Ein Unterthema dieses Bereichs, das „Ansehen“ des ÖPNV wurde auch systematisch angesprochen.

Verpflichtungen greifen eher auf den ÖPNV zurück, während solche mit größeren Unabwägbarkeiten im Tagesablauf und mehr möglichen „Nebenwegen“ lieber auf das Auto zurückgreifen. Auch das Mitnehmen von schweren und größeren Gegenständen (z.B. Sporttaschen und –geräte) im ÖPNV wird oft als schwierig erlebt, weshalb solche Wege bevorzugt mit dem Auto erledigt werden.

Das am häufigsten angesprochene Thema überhaupt ist der Zeitaspekt im Zusammenspiel mit den verschiedenen Mobilitätsformen. Es überwiegt die Ansicht, dass der ÖPNV in dieser Hinsicht nicht an das Auto heranreicht: Die Benutzung des ÖPNV wird sehr oft mit einem Zeitverlust oder lästigem Warten in Verbindung gebracht. Dies wird besonders bei Freizeitwegen negativ bewertet, warum diese auch bevorzugt mit dem Auto erledigt werden. Bei Pflichtwegen werden neben dem Zeitfaktor verstärkt auch andere Aspekte berücksichtigt, was dazu führt, dass der ÖPNV hierfür als Alternative attraktiver wird. Während Zeiteinbußen in der Freizeit also meist abgelehnt werden, werden sie bei den Pflichtwegen mit dem ÖPNV z.T. in Kauf genommen. Die zeitliche Attraktivität des ÖPNV wird natürlich in erster Linie durch die je nach Wohn-, Schul- oder Arbeitsort sehr unterschiedliche Verfügbarkeit des ÖPNV sowie dessen Taktfrequenz bestimmt. Das Gefälle vom urbanen zum ländlichen Raum hin wirkt sich deshalb auf die Wahrnehmung des ÖPNV als zeitlich attraktives Fortbewegungsmittel aus. Als spezifisch organisationsbedingte Ursachen der Zeitverzögerungen und Gründe zur Vermeidung des ÖPNV werden des Weiteren folgende Faktoren genannt:

- mangelnde Pünktlichkeit
- mangelnde Abstimmung zwischen den verschiedenen Fahrplänen
- Notwendigkeit des Umsteigens
- Wahl der Streckenführung

Da Zeit nicht nur eine objektive sondern auch eine subjektive Größe ist, spielt die Interpretation derselben bei der Benutzung von Verkehrsmitteln auch eine entscheidende Rolle. Die Sinnzuschreibung der verbrachten Zeit kann in ihrer Wirkung gegenläufig zum real messbaren Zeitaufwand sein. Dies spielt vor allem bei längeren Fahrten eine Rolle. So verteidigen einige befragte Autofahrer die Sinnhaftigkeit langer täglicher Autofahrten z.B. mit den Vorteilen der verbrachten Zeit in einem persönlichen Raum im Vergleich zum negativ erlebten öffentlichen Raum des ÖPNV oder mit dem größeren Gefühl der Freiheit, das mit dem Autofahren einhergeht. Die regelmäßigen ÖPNV-Benutzer ihrerseits verteidigen den manchmal erheblichen Zeitverlust, den sie erfahren, mit dem angenehmen Gefühl „kutschiert“ zu werden oder der Möglichkeit in dieser Zeit lesen, arbeiten oder schlafen zu können. Neben dem tatsächlichen Zeitaufwand spielt also auch die individuell unterschiedlich erlebte und interpretierte Zeit eine ausschlaggebende Rolle bei der Wahl eines Transportmittels.

Ein weiterer Themenbereich, der oft angesprochen wurde, ist der mit der Mobilität verbundene Kostenaspekt. Der allgemein vorherrschende Eindruck ist bis auf einige Ausnahmen der, dass der ÖPNV in Luxemburg kostengünstig ist, sowohl im Vergleich zum ausländischen ÖPNV wie auch zum Auto. Allerdings wird diese Tatsache nur teilweise als Argument zur Benutzung desselben wahrgenommen. Ein Teil der Schüler und Studenten, vor allem jene, die ein fremdfinanziertes Auto zur Verfügung haben, bezweifeln sogar, dass der ÖPNV (ohne Schülerfahrkarte) billiger ist. Sie unterschätzen hierbei vor allem die Haltungskosten eines PKW. Der beträchtliche Preisunterschied zwischen einer Schülerfahrkarte und einem Jahresabonnement wird so z.B. als Kostenargument zum Wechsel zum Auto angeführt. Die Mobilitätskosten spielen jedoch bei einigen eine ausschlaggebende Rolle bei ihrer Wahl des ÖPNV. Als entscheidende Faktoren zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel gelten hauptsächlich:

- die Länge der Pflichtwege
- der Kraftstoffpreis
- die Parkplatzkosten

Solche Kostennachteile führen bei manchen aber auch zu anderen Reaktionen und Überlegungen. So wird den hohen Kosten des Autofahrens auch durch bestimmte Strategien entgegengewirkt: beispielsweise durch das Organisieren von Fahrgemeinschaften, der Benutzung von Firmenwagen oder der Entwicklung von teils aufwändigen Parkstrategien. Die Kostennachteile beim Auto führen also auch bei eher finanzschwachen jungen Menschen nicht zwangsläufig zur Benutzung des ÖPNV. Nachteile desselben, wie Zeitverlust o.ä. werden dabei gegen die Kostenvorteile abgewägt; auch das Aufrechterhalten von Gewohnheiten spielt eine Rolle in diesem Prozess.

Im Zuge der Argumentation zur Erklärung des eigenen Mobilitätsverhaltens wurde immer wieder auf die Unterschiede zwischen öffentlichem und privatem Raum hingewiesen. Diese Unterscheidung prägt das Bild des ÖPNV und beeinflusst einen Teil der Befragten in ihrer Verkehrsmittelwahl. Zum einen ist der ÖPNV für einige junge Menschen bereits prinzipiell leicht negativ belegt, weil er einen für sie unangenehm erlebten Kontakt und Aufenthalt mit Fremden in einem öffentlichen Raum bedeutet. Zum anderen wird auch von negativen Erfahrungen berichtet, die im ÖPNV stattfinden oder stattgefunden haben. So wird u.a. von gelegentlichen Geräuschbelästigungen berichtet, die Arbeiten, Lesen oder Erholung unmöglich machen. Der Komfort des luxemburgischen ÖPNV wird allerdings insgesamt als sehr gut eingeschätzt. Als Einschnitte beim Komfort werden das Warten und Laufen im Freien, vor allem bei Kälte und schlechtem Wetter, bewertet.

Ein weiteres Themenfeld, das ausgiebig diskutiert wurde, betrifft den Service und die Information beim ÖPNV. Die Informationsportale der *Mobilitéitszentral* sind gut bekannt und werden bis auf einige Details insgesamt positiv bewertet. Werbung wird als Möglichkeit der Informationsdiffusion gesehen, über den Impakt von Werbung für den ÖPNV besteht allerdings keine eindeutige Meinung. Festgestellt wird jedoch, dass das Auto insgesamt viel präsenter in den Medien ist, während die Werbung für den ÖPNV nicht so gegenwärtig ist. Zudem fehle eine (gute) jugendspezifische Werbung. Die Gespräche wurden auch von den Befragten genutzt, um auf Schwachstellen beim Service aufmerksam zu machen. Im organisatorischen Bereich werden folgende Punkte angesprochen:

- zeitweilige Über- sowie Unterlastung der Kapazitäten
- schwer nachvollziehbare Logik der Fahrpläne
- Informationsdefizite bei Unregelmäßigkeiten und Pannen

Vor allem beim Personal wird einiges bemängelt. Dies sind vor allem:

- der Fahrstil verschiedener Busfahrer
- fehlendes Eingreifen des Personals in Konfliktsituationen
- Busfahrer, die nicht immer auf herbeieilende Kunden warten
- Abweichungen von den Fahrplänen
- der z.T. unfreundliche Umgang mit den Kunden

Das Fahrkartensystem des ÖPNV in Luxemburg wird insgesamt positiv bewertet, besonders auch im Vergleich zum Ausland. Es werden lediglich kleinere Kritiken und Anregungen angebracht. Funktionsmängel des E-GO Systems z.B. werden negativ bewertet, auch innovative, zusätzliche Angebote für Gelegenheitsfahrer fehlen nach Ansicht einiger Befragten.

Ein etwas abstrakteres Thema, das aber in vielen Gesprächen präsent war, betrifft die Lebenswelt der jungen Menschen. Es fällt auf, dass die jungen Menschen in Luxemburg ab 18 Jahren meist eine Distanz zum ÖPNV aufbauen und sich stark dem Auto als Transportmittel zuwenden. Eindeutig kommt dem Auto neben einer alltagspraktischen Bedeutung auch eine gesellschaftlich vermittelte symbolische Bedeutung zu. So hat das Auto z.B. im Gegensatz zum ÖPNV, der im Grunde nur als Mittel zum Zweck wahrgenommen wird, eine zusätzliche, emotionale Dimension. Autofahren wird mit Freiheit, Unabhängigkeit und Erwachsensein verbunden. So finden teilweise Phänomene der Selbstidentifikation und -darstellung über das Auto statt. Auch spielt das Auto eine klare Rolle als Statussymbol. Allerdings wird diese in den Gesprächen nicht am eigenen Beispiel sondern meistens anhand von gesehenen Beispielen im Umfeld und in der Gesellschaft erwähnt. Die Statusfunktion des Autos wird besonders von den

jüngeren Teilnehmern der Studie oft erwähnt. So ist es offensichtlich wichtig in dieser Altersphase, dass auch ein Erstauto neu und/oder trendig ist, will man sich nicht dem Spott Gleichaltriger aussetzen. In diesem Kontext wird immer wieder davon berichtet, dass viele junge Menschen in Luxemburg nach oder z.T. bereits vor dem Erhalt des Führerscheins ein Auto (in vielen Fällen einen Neuwagen) geschenkt bekommen. Dies ruft zum Teil Neid hervor, und einige Befragte geben an, dass es in ihrem Umkreis besser angesehen sei, wenn man sein Auto selbst finanziert. Auch ältere Jugendliche und erwerbstätige junge Menschen bestätigen die Funktion des Autos als Statussymbol, diese sei in Luxemburg sehr eindeutig beobachtbar. Umgekehrtes wird z.T. beim ÖPNV beobachtet: Einige vermuten, dass der Verzicht auf das Autofahren statusabwertend wirkt. Hinsichtlich des Ansehens des ÖPNV in der Lebenswelt junger Menschen verhält es sich so, dass der ÖPNV im Vergleich zum Auto als deutlich weniger attraktives Fortbewegungsmittel gilt. Autofahren und ÖPNV-Fahren werden als solches vom privaten Umfeld der Befragten insgesamt relativ gleichgültig bewertet, wobei das Autofahren nicht kritisch beurteilt wird, das Fahren im ÖPNV hingegen manchmal hinterfragt wird. Das öffentliche Bild des luxemburgischen ÖPNV in der Gesellschaft wird unterschiedlich eingeschätzt. Während ein positives öffentliches Bild am ehesten von Ausländern und Grenzgängern vermutet wird, nehmen Luxemburger öfter an, dass es negativ sei. Die idealtypische Vorstellung eines typischen ÖPNV-Benutzers und Autofahrers lässt Schlüsse auf das Bild von beiden in der Lebenswelt junger Menschen zu. Grob vereinfacht wird in den Gesprächen ein Bild vermittelt, in dem der ÖPNV-Benutzer sich durch die in der folgenden Aufzählung genannten Eigenschaften auszeichnet:

- Es ist jemand, der über bestimmte praktische Vorteile verfügt: Er arbeitet eher in der Stadt, verfügt über eine gute Anbindung ans ÖPNV-Netz und hat „normale“ Arbeits- oder Schulzeiten, d.h. kennt keine Überstunden oder kurzfristige Änderungen der Arbeits-/Schulzeiten.
- Andererseits hat er aber auch Nachteile, wie z.B. das Fehlen einer gebührenfreien Parkmöglichkeit am Arbeitsplatz.
- Er gilt als weniger bequem als der Autofahrer: Er scheut organisatorischen Aufwand nicht, steht früher auf, scheut sich auch nicht, mal ein Stück zu Fuß zu gehen, er trotzt Wind und Wetter.
- Vom sozio-ökonomischen Standpunkt her wird der ÖPNV-Benutzer eher als arm oder zumindest als „Sparfuchs“ eingestuft: Er muss oder will sparen oder kann sich eventuell kein Auto leisten (Schüler, Student, Niedrigverdiener). Er hat, falls er Schüler oder Student ist, Eltern, die das Autofahren nicht bezahlen.
- Charakterlich wird der ÖPNV-Benutzer als jemand dargestellt, der dem Autofahrer überlegen ist: Er ist gelassener und bereit, Kontrolle abzugeben; ist zudem anpassungsfähiger und bereit, sich in äußere Bedingungen einzufügen. Er ist außerdem bescheidener, sowie aufgeschlossener und toleranter gegenüber Unbekannten.
- Seine Einstellung zur Zeit ist eine andere als die der Autofahrer: Entweder hat er gut Zeit (tendenziell Student, Rentner) oder er nimmt sich die Zeit, den ÖPNV zu benutzen. Er ist zeitlich besser organisiert, auch geduldiger, weniger gestresst und er nutzt seine Zeit im ÖPNV sinnvoll.
- Der ÖPNV-Benutzer wird als jemand gesehen, der Lebensumstände und einen Lebensstil hat, die sich von dem der Autofahrer unterscheiden: Er hat eher weniger Verpflichtungen und muss nur wenige Nebenwege fahren. Er hat insgesamt einen weniger hektischen Lebensstil und keine familiären Verpflichtungen. Er ist insgesamt weniger *mainstream*-orientiert, entscheidet sich somit bewusster für eine Mobilitätsform und hat u.U. eine „grünere“ Einstellung. Er besitzt eventuell keinen Führerschein.

Zwei Themen wurden von den Interviewern in allen Gesprächen systematisch angesprochen: Umwelt und Sicherheit. Dabei stellte sich Sicherheit als ein Thema heraus, das sehr viel Resonanz erzeugte. Hinsichtlich der Verkehrsmittelsicherheit werden Züge und Busse als sicher gesehen, das Auto schneidet in dieser Hinsicht deutlich schlechter ab, ohne dass dies allerdings einen wirklich bedeutenden Einfluss auf dessen tatsächliche Benutzung hätte. Der

Bus gilt als weniger sicher als der Zug. Gründe hierfür sind dessen Teilnahme am Straßenverkehr, die teilweise rabiate Fahrweise der Fahrer sowie fehlende Gurte oder mangelnde Sitzplätze. Einige wenige fühlen sich ihrerseits im Auto sicherer weil sie dort selbst die Kontrolle über das Geschehen haben. Trotz wenigen Berichten über selbst erlebte schlechte Erfahrungen wird von vielen eine gefühlte Bedrohung durch Mitreisende oder Herumstehende in und um den ÖPNV beschrieben, besonders am Abend. Einzelerlebnisse, kleinere Konflikte, Erzählungen von Dritten und die Mediatisierung von Gewaltfällen scheinen hierzu beizutragen. Vom ÖPNV-Personal wird erwartet, dass es für eine sichere Atmosphäre sorgt, die nach Meinung vieler Befragter nicht immer gewährleistet ist. Aus diesem Grund werden die folgenden Kritiken gegen das Begleitpersonal erhoben:

- zu wenig Präsenz, besonders am Abend
- unausreichendes Eingreifen bei Konfliktsituationen
- Nicht-Zurechtweisung von Störenfrieden
- keine systematische Fahrkartenkontrolle

Busse werden in dieser Hinsicht als sicherer empfunden, weil stets ein Busfahrer zugegen ist, von dem angenommen wird, dass er im Notfall hilft. Als allgemein nützliche Verhaltensregeln in und um den ÖPNV werden genannt:

- erhöhte Achtsamkeit
- Vermeidung des ÖPNV am Abend
- unauffälliges Auftreten, Zurückhaltung

Sicherheit bezeichnet in der Alltagssprache einerseits die objektive Freiheit und Risiken, andererseits die subjektiven Einschätzungen des Gefahrenpotenzials. Da sich hier auf die Gesprächsaussagen von Interviewpartnern bezogen wird, liegen die Resultate näher an der zweiten als an der ersten Dimension.

Der Zusammenhang zwischen Mobilität und Umwelt schließlich wurde ebenfalls systematisch von den Interviewern in die Gespräche eingebracht. Es lässt sich festhalten, dass bei den Befragten insgesamt ein recht deutliches Bewusstsein für die Umwelt vorhanden ist. Viele praktizieren Mülltrennung, versuchen Energie in Wohnung und Haus zu sparen usw. Es wird aber z.T. auch Skepsis gegenüber dem Ernst der aktuellen Lage geäußert, vor allem was die Klimaerwärmung angeht. Widersprüchliche Informationen aus dem Bekanntenkreis und den Medien führen bei einigen zu einer wenig gefestigten Meinung zu diesem Thema. Autofahren wird allerdings eindeutig mit Umweltschädigung assoziiert, während der ÖPNV größtenteils als umweltfreundlich gilt. Dabei gelten Züge am umweltfreundlichsten, Busse dagegen weniger da sie auch Abgase ausstoßen und z.T. unzureichend ausgelastet sind. Bei der eigenen Verkehrsmittelwahl im Alltag spielt das Umweltbewusstsein der Befragten allerdings nur eine nebensächliche Rolle, auch bei den ÖPNV-Benutzern. Diese sehen die Umweltfreundlichkeit des ÖPNV eher als einen Bonus, einen angenehmen Nebeneffekt. Trotz einer vorhandenen Sensibilität in Fragen des Umweltschutzes lassen sich viele befragte Autofahrer dadurch nicht in ihrer Mobilitätswahl beeinflussen und geben diverse Rechtfertigungen für ihre Bevorzugung des PKW ab. Auch ein schlechtes Gewissen reicht in vielen Fällen nicht aus, um auf das Auto zu verzichten. Es wird z.T. auch vermutet, dass der Anteil des Autoverkehrs an den Umweltproblemen übertrieben wird. Einige Jugendliche sind der Meinung, dass das Auto quasi als Sündenbock herhalten müsse, während andernorts weit schlimmere Umweltsünden begangen würden. Vor allem die Jüngeren stören sich an Widersprüchen, die ihrer Meinung nach in der Umweltpolitik herrschen: Vom normalen Bürger würde eine umweltfreundliche Fortbewegung und Gesamthaltung erwartet, gleichzeitig seien aber Events wie Formel Eins oder Traktorpulling problemlos erlaubt. Im Zuge der diskutierten Umweltproblematik werden Lösungsvorschläge für eine umweltfreundlichere Fortbewegung gemacht. Diese sind aber in der Regel wenig innovativ. Sie beziehen sich auf Verbesserungen und Anstrengungen beim ÖPNV und solche beim Auto. Die sanfte Mobilität wird dabei außen vor gelassen.

10.2 Eine ÖPNV-Gestaltung im Hinblick auf die Bedürfnisse junger Menschen: Handlungsvorschläge

Die folgenden Handlungsvorschläge resultieren aus den Ergebnissen der Gespräche mit den Jugendlichen und spiegeln deren Wünsche, Kritiken und Fragen bezüglich des ÖPNV wider. Sie sollen vor allem Anhaltspunkte liefern, indem sie die Erwartungen der Jugendliche wiedergeben. Anhand der kritischen Diskussion mit Experten des ÖPVN konnte festgestellt werden, dass manche Erwartungen der Jugendlichen wegen der technischen und finanziellen Grenzen des ÖPNV nicht realisierbar sind. Dennoch erlauben die Vorschläge eine Auseinandersetzung mit den Erwartungen der Jugendlichen. Sie können unter Umständen eine Annäherung der jungen Generation und des ÖPNV fördern.

Streckenführung

- Der Wunsch nach einer Dezentralisierung verschiedener ÖPNV-Strecken wurde mehrmals geäußert.
  → *Eventuell Bedarfs- und Machbarkeitsstudien durchführen. Wäre es sinnvoll, neue, dezentralisierte Strecken einzuführen, die z.B. die Stadt umfahren, oder innerhalb der Stadt die Knotenpunkte Hamilius und Bahnhof vermeiden?*

- Die grenzüberschreitende Kooperation wird stellenweise als noch ausbaufähig angesehen. Obwohl die grenznahen ausländischen Bahnhöfe schon gut angeschlossen sind, gibt es aus Sicht der Befragten noch Optimierungsmöglichkeiten.
  → *Optimierungspotenzial in den Grenzbahnhöfen und –Orten überprüfen. Ein Ausbau der Park & Rides jenseits der Grenzen als Möglichkeit.*

Fahrpläne

- Als tolerierbare Wartezeit beim ÖPNV in urbanen Gebieten wird oft eine Zeit von maximal 10 Minuten genannt. Im Grunde erwarten viele junge Menschen, dass sie ohne Vorkenntnis der Fahrpläne zu einer beliebigen Bushaltestelle gehen können, und dort spätestens nach 10 Minuten einen Bus bekommen, der sie zum Ziel bringt.
  → *Diese Taktung wird auf viel befahrenen Strecken in dicht besiedelten Gebieten bereits erreicht oder unterboten. Auf weniger zentralen Strecken ist dies ökonomisch wenig sinnvoll, beim Zugverkehr gibt es laut Experten zudem technische Einschränkungen. Somit steht die Frage im Raum, ob Möglichkeiten bestehen, diesen hohen Erwartungen junger Menschen entgegen zu kommen. Die geplanten Anzeigetafeln in der Stadt Luxemburg können auch dazu beitragen, verbleibende Wartezeiten auf einen Blick zu erfassen, und somit eine Nutzung ohne Vorkenntnisse der Fahrpläne zu erleichtern.*

- Die Koordinierung der Fahrpläne (vor allem Anschlussverbindungen betreffend) wird kritisiert.
  → *Möglichst optimale Abstimmung der Fahrpläne zwischen verschiedenen Linien anstreben. Dominoeffekte vermeiden, z.B. auf regelmäßige Verspätungen reagieren, indem die Anschlussverbindungen bzw. Fahrpläne angepasst werden. Sowohl zu kurze als auch zu lange Wartezeiten bei Anschlussverbindungen und Umstiegen möglichst vermeiden. Auch hier scheinen 10 Minuten ein guter Wert zu sein: Fünf Minuten sind je nach Bedingungen zu kurz, eine geringe Verspätung kann zum Verpassen der Anschlussverbindung führen. Über 10 Minuten werden schnell als unangenehmes Warten erlebt.*

Freizeit

- Das Angebot am Abend wird von Jugendlichen für einige ÖPNV-Linien als mangelhaft eingeschätzt.
  → *Versuchsweise testen, ob es sinnvoll ist, bei bestimmten Buslinien die Fahrtzeiten um ein bis zwei Stunden später in den Abend verlängern, auch in der Woche (z.B. Utopolis bis*

1h, oder Luxembourg-Bettembourg noch nach 24h)? Bei späten Angeboten muss allerdings verstärkt an den Sicherheitsaspekt gedacht werden (z.B. Zugbegleiter, Sicherheitspersonal).

- Die Jugendlichen reagieren insgesamt positiv auf Night Rider, Late Night usw.
  → *Dieses Angebot weiterhin ausbauen.*

- Die Anstrengungen der letzten Jahre, den Fahrradverkehr in der Stadt zu fördern werden wahrgenommen und positiv bewertet. Allerdings wird die Stadt Luxemburg z.T. als nicht besonders fahrradfreundlich erlebt, besonders hinsichtlich der Sicherheit.
  → *Wie kann mit dem weiteren Ausbau von Fahrradspuren gleichzeitig das Sicherheitsgefühl der Fahrradfahrer und das Nebeneinander verschiedener Fortbewegungsmittel verbessert werden? Überlegen, inwiefern der ÖPNV einen Beitrag zur Benutzung der sanften Mobilität leisten kann.*

<u>Komfort</u>

- Anstrengungen der ÖPNV-Anbieter in Sachen Komfort werden wahrgenommen und positiv bewertet.
  → *Der Komfortaspekt spielt eine wichtige Rolle, trägt zu einem positiven Bild des ÖPNV bei. Weiterhin in diese Richtung gehen.*

- Der ÖPNV ist in vielen Fällen langsamer als das Auto. Geschwindigkeit ist aber nicht alles, die Art und Weise wie man seine Zeit nutzt ist auch wichtig.
  → *Der Nachteil des Zeitverlustes im ÖPNV kann durch eine sinnvolle Nutzung der dort verbrachten Zeit kompensiert werden. Zu diesem Zweck sollten dafür die bestmöglichen Voraussetzungen herrschen. Dies bedeutet in erster Linie die Verminderung einer störenden Geräuschkulisse durch Mitreisende, aber auch gute Lichtverhältnisse, die Möglichkeit des Lesens oder Arbeitens am Laptop, ruhige Fahrt auch im Bus, evtl. Wi-Fi usw.*

- Komforteinbußen durch Lärmbelästigung und störendes Verhalten werden negativ bewertet.
  → *Spezifisch auf lärmende und verhaltensauffällige Schüler und Jugendliche bezogen stellt sich hierbei die grundlegende Frage, ob dem ÖPNV-Personals nicht auch eine erzieherische Aufgabe zukommt, die durch eine spezifische Weiterbildung und Unterstützung von externen Institutionen gestützt werden müsste.*

- Für einen Teil der Befragten ist eine Abneigung gegenüber dem Teilen des öffentlichen Raums im ÖPNV mit Unbekannten ein ausschlaggebender Faktor bei der Wahl des Autos als Verkehrsmittel.
  → *Will man größere Bevölkerungsteile zur Benutzung des ÖPNV bewegen, muss man sich auch mit dieser Tatsache auseinandersetzen. Auf der einen Seite könnte es förderlich sein zumindest Teile des ÖPNV so zu gestalten, dass eine gewisse Privatsphäre möglich ist, jedoch müssten die Leute andererseits auch die Benutzungsbedingungen des ÖPNV anerkennen und akzeptieren. Es stellt sich jedoch die Frage, inwieweit dies in einer individualisierten, wohlhabenden Gesellschaft erreicht werden kann.*

<u>Kosten</u>

- Der Übergang von der *JUMBOKAART* auf die normalen Tarife des ÖPNV wird von einigen Jugendlichen als so gravierend empfunden, dass die normalen Tarife als überteuert wahrgenommen werden.
  → *Durch das äußerst günstige JUMBOKAART-Angebot fällt es einigen Jugendlichen schwer einzusehen, dass sie, wenn sie kein Anrecht mehr auf diese Vergünstigung haben, plötzlich „viel" Geld für etwas ausgeben müssen das ihnen vorher quasi zum Nulltarif zur Verfügung stand. Hierbei übersehen sie, dass Alternativen meist noch teurer sind. Hier*

könnte man den Übergang vielleicht durch reduzierte Angebote im ersten Jahr nach der JUMBOKAART erleichtern, bzw. mit einer Art „Jobstarters"-Angebot jene Jugendliche ansprechen, die anfangen müssen, alltägliche Fahrten zur Arbeitsstelle zu bewältigen.

- Gelegenheitsfahrer vermissen z.T. ein flexibleres Angebot bei den Fahrkarten.
  → *Überprüfen, ob Möglichkeiten bestehen, weitere attraktive Angebote für Personen zu schaffen, die zwar regelmäßig aber nicht täglich mit dem ÖPNV fahren.*

- Abonnements schaffen eine Verpflichtung, dieses auch bestmöglich auszuschöpfen, mit dem Resultat, dass Käufer öfters den ÖPNV nutzen.
  → *Den Verkauf von Abonnements fördern.*

<u>Sicherheitsgefühl</u>

- Einige Busfahrer werden hinsichtlich ihres Fahrstils kritisiert.
  → *Diese Erfahrungen führen z.T. zum Vermeiden von Bussen. Möglichst verhindern, dass Passagiere wiederholten abrupten Brems- und Beschleunigungsmanövern oder gar gefährlichem Fahrverhalten ausgesetzt sind. Auch wenn nur vereinzelte Fahrer ein solches Fahrverhalten aufweisen, so reicht dies gegebenenfalls doch aus, damit Personen Busse insgesamt vermeiden.*

- Viele Teilnehmer der Studie vermissen ein stärkeres Eingreifen des Personals bei Konflikten oder anderen Problemen im ÖPNV.
  → *Das Sicherheitsgefühl der Passagiere fördern, dadurch dass das Personal insgesamt präsenter ist und bei Konfliktsituationen eingreift. Notwendigkeit einer gezielten Schulung des Personals?*

<u>Service und Information</u>

- Es wird z.T. Kritik an Busfahrern geübt, was deren Freundlichkeit im Umgang mit den Kunden betrifft.
  → *Ist das Personal ausreichend auf einen freundlichen Umgang mit den Kunden sensibilisiert?*

- Freundliche, klare Durchsagen und Kundennähe werden positiv bewertet.
  → *Eine akustisch gut verständliche Durchsage gewährleisten. Persönliche Durchsagen, beispielsweise bei der Ankunft einen schönen Tag wünschen, werden sehr positiv aufgenommen.*

- Ein Mangel an situationsspezifischen Informationen wird beklagt, besonders bei Verspätungen.
  → *Anzeigen mit den realen Wartezeiten in Echtzeit an den Bushaltestellen sowie mobile Informationsangebote über Verspätungen oder Zwischenfälle für Handys, aber auch situationsspezifische Erklärungen bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr könnten hier hilfreich sein.*

- Die Verärgerung über mangelnde Informationen bei Verspätungen, Pannen etc. wird noch gesteigert durch das Problem, dass die Hintergründe von Fahrplänen, Verhalten von Busfahrern oder Ähnlichem nicht genügend bekannt sind.
  → *Falls möglich, mehr Transparenz schaffen. Mehr Hintergrundinformationen könnten Missverständnisse ausräumen, wie z.B. die Annahme, dass Busfahrer bestimmte Dinge aus Willkür tun.*

- Fahrplaninformationen, -veränderungen und -verbesserungen dringen nicht immer bis zu den Bürgern vor. Nicht alle zur Verfügung gestellten Informationen sind korrekt.
  → *Eine verstärkte Zusammenarbeit von CDT und den Gemeinden könnte hilfreich dabei*

sein, die Korrektheit und den neuesten Stand der Informationen, die von den Gemeinden selbst zum ÖPNV veröffentlicht werden, zu überprüfen und gewährleisten.

Werbung und öffentliches Bild

- Die befragten Teilnehmer sind der Meinung, dass es wenig ÖPNV-Werbung gebe, vor allem fehle jugendspezifische Werbung.
  → *Eventuell zielgruppenspezifische Werbung an junge Menschen richten. Aber Vorsicht, es besteht die Gefahr falsch verstandener Botschaften und ungewollter Komik. Jugendliche sind oft sehr sensibel im Entziffern von Medieninhalten. Anbiederungsversuche oder Anlehnungen an Jugendkulturen werden schnell als unecht oder peinlich eingestuft. Der Rat von Experten ist hierbei wichtig.*

Parkplatzthematik

- In einigen dezentralen Park & Rides wird mangelnder Parkplatz beklagt, auch jenseits der luxemburgischen Grenzen. Für viele ist dies jedoch eine Bedingung zur Benutzung des ÖPNV.
  → *Ein Ausbau der dezentralen Park &Rides und Parkplätzen bei Bahnhöfen könnte hier Abhilfe schaffen. Eine verstärkte Kooperation mit den Grenzregionen könnte auch hilfreich sein.*

- Parkplatzmangel und generell gebührenpflichtiges Parken in der Stadt Luxemburg wirken abschreckend auf Autofahrer.
  → *Ein knappes und teueres Parkplatzangebot in der Stadt kann dem ÖPNV dienlich sein, aber nur wenn gleichzeitig ein Ausbau des ÖPNV-Angebotes sowie der dezentralen Park &Rides vorangetrieben werden.*

Verkehrsplanung

- Erwerbstätige Teilnehmer der Studie bemängeln, dass einige Industriezonen oder sonstige Aktivitätsgebiete z.T. nicht ausreichend oder sinnvoll an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind, dies manchmal trotz Nachfragen seitens der Betroffenen bei den Gemeinden.
  → *Eine gute ÖPNV-Anbindung in Gebieten, wo viele Menschen arbeiten, müsste im Prinzip immer gegeben sein. Es könnte eine systematische Überprüfung solcher Gebiete stattfinden.*

- Busse gelten als wenig attraktiv, wenn sie im dichten Verkehr keine ausreichenden Busspuren zur Verfügung haben.
  → *Busspuren und somit Zeitgewinn und Zuverlässigkeit des ÖPNV fördern.*

Individuum und Erziehung

- Der Stellenwert eines eigenen Autos scheint bei jungen Menschen in Luxemburg im Vergleich zu anderen Ländern sehr wichtig zu sein, und wird bereits früh vermittelt.
  → *Es müssten Anstrengungen unternommen werden, um den Stellenwert alternativer Verkehrsmittel zu rehabilitieren.*

10.3 Schlussfolgerung: Junge Menschen und ihre Beziehung zum ÖPNV

Die Ergebnisse dieser Studie erlauben es, eine Reihe von Schlussfolgerungen über die Beziehung junger Menschen zum ÖPNV zu ziehen. In erster Linie wird deutlich, dass der ÖPNV heute in Luxemburg bei der Mobilität von jungen Menschen noch immer eine Nebenrolle spielt. Das Privatauto erweist sich als dominant und nach wie vor sehr attraktiv, was auch von regelmäßigen Benutzern und Verfechtern öffentlicher Verkehrsmittel so gesehen wird. Dies

darf im Grunde nicht verwundern, wenn man weiß, dass der *modal split*[29] noch vor ein paar Jahren landesweit bei nur rund 12% für den ÖPNV lag (Innenministerium, Transportministerium, Ministerium für Öffentliche Bauten & Umweltministerium, 2004). Sogar wenn das erhoffte Ziel, bis 2020 bei 25% zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu liegen bereits heute Wirklichkeit wäre, fielen noch immer 75% aller Wege, also der bei weitem größte Teil davon, auf den Individualverkehr. Dieses „Nischendasein" des ÖPNV spiegelt sich in den Interviews und Gruppendiskussionen eindeutig wider. Die Ergebnisse dieser Studie können allerdings dazu beizutragen, das Verhältnis junger Menschen zum ÖPNV und die Hintergründe ihrer Verkehrsmittelwahl besser zu verstehen, und erfolgreich auf das Ziel einer erhöhten Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, insbesondere bei jungen Menschen, hinzuarbeiten.

Insgesamt wurde dem ÖPNV in den Gesprächen an vielen Stellen kritisch begegnet, was sicherlich auch damit zusammenhängt, dass vor allem die regelmäßigen Benutzer desselben die Gelegenheit ergriffen, um jene Dinge zur Sprache zu bringen, die sie im Alltag stören. Andererseits wird der ÖPNV bei seiner Bewertung immer am Maßstab „Privatauto" gemessen, und dieses ist, glaubt man einem gängigen Argument, eine Herzensangelegenheit der Luxemburger.

Nach Aussage der Teilnehmer ist der ÖPNV dem Auto vor allem in zwei Bereichen meistens unterlegen: in der Alltagstauglichkeit und beim Zeitaufwand. Es wird einerseits Flexibilität und Freiheit vermisst, andererseits werden Zeitverluste und langes Warten bemängelt. All dies lässt sich schlecht mit dem Lebensstil vieler junger Menschen vereinen. Solange sich die Nutzungsbedingungen des Autos nicht wesentlich verschlechtern, wird es deshalb wahrscheinlich eine große Herausforderung bleiben, den ÖPNV in dieser Hinsicht konkurrenzfähig genug zu gestalten. Wichtig ist aber auch, dass der ÖPNV in spezifischen, oben genannten Fällen von den jungen Menschen wahrgenommen und benutzt wird, oder dass z.B. verschiedene Late Night-Angebote sehr beliebt sind. Es zeigt sich auch, dass zeitliche Nachteile durchaus durch andere Vorteile des ÖPNV aufgewogen werden können.

Die Tatsache, dass die Mobilität im ÖPNV kostengünstiger ist als das Autofahren, führt bei einem Teil der jungen Menschen über 18 Jahren dazu, freiwillig oder gezwungenermaßen weiterhin auf die öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzugreifen. Vor allem bei Studenten und Grenzgängern fließen solche Überlegungen ein. Für die meisten erwerbstätigen Ansässigen aber scheinen die zwar höheren, aber durchaus als moderat erachteten Kosten des Autofahrens derzeit keine große Rolle zu spielen. In der Öffentlichkeit wurde in letzter Zeit mehrmals von einem kostenfreien ÖPNV-Angebot gesprochen. Es stellt sich dabei aber die Frage, ob solch ein Angebot zu dem gewünschten Resultat führt, da es scheint, dass es eher spürbar erhöhte Gesamtkosten des Autofahrens (Benzinpreis, Parkgebühren) sind, die zu einem Umdenken führen. Die Kostendifferenz hat andererseits als unbeabsichtigte Folge, dass der ÖPNV von einem Teil der Befragten als „Armeleuteverkehrsmittel" wahrgenommen wird, und somit keinen guten Ruf genießt.

Der politische Anspruch, den Anteil der Bevölkerung, die den ÖPNV benutzt, zu erhöhen ist eine Herausforderung in einem Land, dessen Gesellschaft von einer wohlhabenden Mittelschicht und Werten wie Individualismus und Konsumdenken geprägt ist. Dies zeigt sich an den Themenbereichen „öffentlicher Raum/privater Raum" sowie „Lebenswelt junger Menschen". Obwohl der luxemburgische ÖPNV durchwegs als sauber, angenehm, komfortabel und sogar „schön" angesehen wird, stellt er für die meisten jungen Menschen doch nur ein unspektakuläres Alternativverkehrsmittel dar. Viele der Befragten, vor allem jene um 20 Jahre, äußern aber einen innigen, teils emotionalen Bezug zu ihrem Auto. Diese Tatsache wurde gut ausgedrückt in der zwar etwas holprigen aber eindeutigen, in einer Gruppendiskussion gemachten Aussage: *„Den Zuch ka nie méi berühmt gi wéi säin eegenen Auto".* Die Jugendlichen geben zu verstehen, dass der ÖPNV eindeutig auf die Rolle einer Alternative festgelegt wird. Auch das Bild des ÖPNV-Benutzers, das von den befragten jungen Menschen gezeichnet wird, zeigt, dass dieser zwar als toleranter und aufgeschlossener Zeitgenosse gesehen wird, ihm jedoch gleichzeitig das Bild einer gewissen Gemächlichkeit, geringer Aktivität oder sogar finanzieller Benachteiligung anhängt, was von vielen jungen Menschen in Luxemburg negativ wahrgenommen wird. Trotzdem heißt all dies nicht, dass Anstrengungen bei den öffentlichen

[29] Der *modal split* stellt die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger PKW, Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, zu Fuß dar.

Verkehrsmitteln nicht wahrgenommen werden. Investitionen in Komfort z.B. scheinen sich auszuzahlen. Insgesamt bleibt das Bild, dass dem ÖPNV zwar mit Wohlwollen begegnet wird, das Auto aber das naheliegendste Alltagsfortbewegungsmittel ist, in dem die jungen Menschen sich eher wohlfühlen.

Als sicheres Verkehrsmittel genießt der ÖPNV einen Vorteil gegenüber dem Auto, der vielleicht noch besser ausgeschöpft werden könnte. Die andererseits relativ häufig vorhandenen Sicherheitsbedenken durch Randgruppen, Unbekannte und Mitreisende beim ÖPNV sollten als Fakt oder zumindest als Imageproblem zur Überlegung anregen.

Ein klares, einfaches und logisches Fahrkartensystem erscheint wichtig. Die Gespräche zeigen, dass dies ein wichtiger Punkt bei der Bewertung des ÖPNV ist. Die hiesigen Anbieter können in diesem Bereich bereits überzeugen, jedoch scheinen noch Verbesserungen möglich. Der momentan angebotene Service des luxemburgischen ÖPNV entspricht nicht immer den Erwartungen der Benutzer. Besonders beim Personal wird manches bemängelt, was z.T. aber auch darauf beruht, dass den Kunden verschiedene Hintergrundinformationen fehlen. Hier könnte eine weitere Sensibilisierung des Personals für die Belange der Kunden hilfreich sein.

Eines der vielleicht wichtigsten Ergebnisse dieser Studie ist der fehlende Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und Mobilitätsverhalten. Weder konnte eine eindeutig gleichgültigere Haltung gegenüber der Umwelt bei den regelmäßigen Autofahrern festgestellt werden, noch eine überlegtere bei den ÖPNV-Benutzern. Das Umweltargument scheint also nur begrenzt dazu geeignet zu sein, mehr Menschen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, es spielt in den Alltagsentscheidungen kaum eine Rolle.

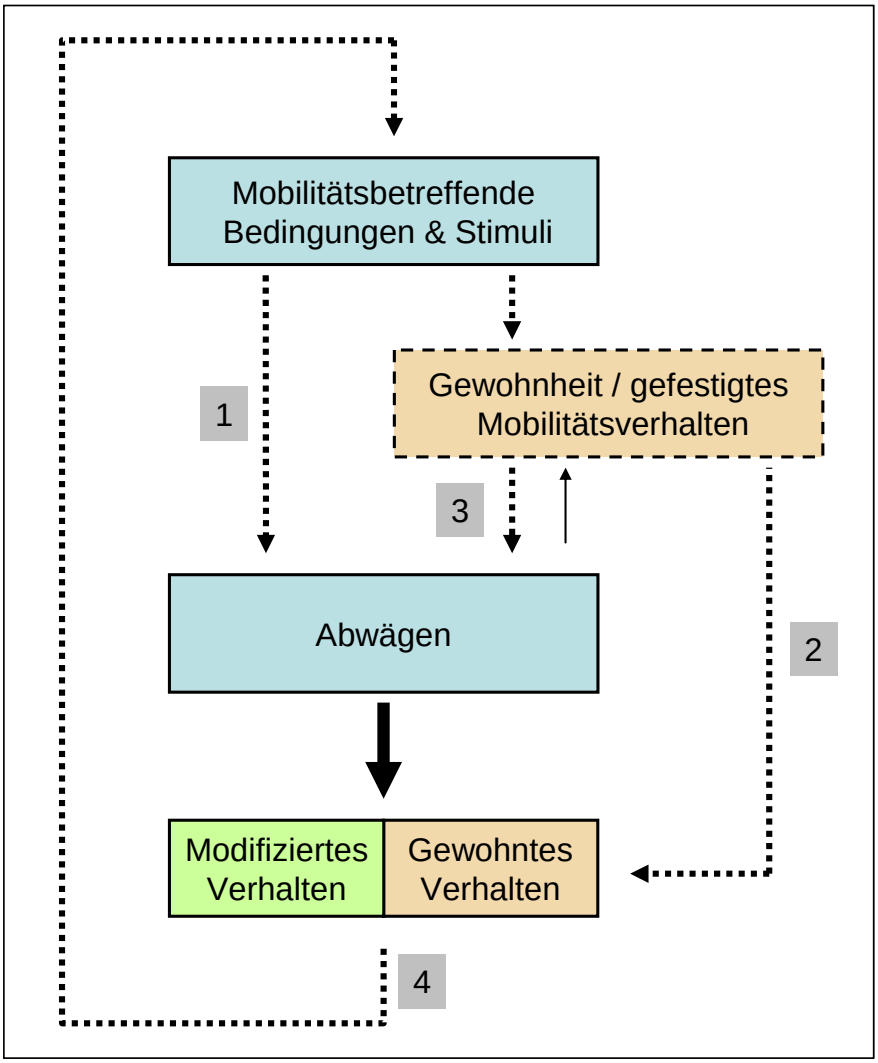
C) AUS DEN DATEN GENERIERTE MOBILITÄTSTHEORIE

11 Erklärung von Mobilitätsverhalten anhand einer datenverankerten Theorie

11.1 Allgemeine Darstellung einer Mobilitätstheorie

Aufbauend auf der Analyse der Beweggründe, die die Mobilitätswahl der Befragten beeinflussen, kann im Folgenden eine datenbasierte Mobilitätstheorie formuliert werden. Im Zentrum dieser Theorie steht ein Entscheidungsprozess, der durch das Abwägen verschiedener Faktoren zu einer bestimmten Art der Fortbewegung führt. Dieser Entscheidungsprozess wird von mobilitätsrelevanten Bedingungen und Stimuli bestimmt. Allerdings findet er nicht automatisch statt, sondern kann durch Mobilitätsgewohnheiten, also ein bereits verfestigtes Mobilitätsverhalten, verzögert oder verhindert werden. Wenn jedoch ein Prozess der Abwägung stattfindet, kann dies zu einem modifizierten Verhalten führen. Der Prozess der Entstehung von Mobilitätsverhalten kann wie in Abbildung 2 grafisch dargestellt werden:

Abbildung 2: Überblick der Mobilitätstheorie



Unter den mobilitätsbetreffenden Bedingungen und Stimuli (MBS), die die Wahl eines Fortbewegungsmittels beeinflussen sind sowohl objektive als subjektive Faktoren zu verstehen, wie:

- Zeitgewinn oder –verlust
- Kostenaspekt und finanzielle Situation
- Benutzungsleichtigkeit verschiedener Fortbewegungsmittel
- Individuelle Lebenssituation mit den sich daraus ergebenden Mobilitätsanforderungen
- Wertvorstellungen, Normen und Rollenausführungen
- Erleben von und Erinnern an Mobilitätserfahrungen
- Sinngebung der Zeitnutzung

Mit Blick auf die Wahl eines Mobilitätsverhaltens wäre es vorstellbar, dass jegliche Veränderung der mobilitätsbetreffenden Bedingungen und Stimuli bei einer Person automatisch zu einer Infragestellung des eigenen Mobilitätsverhaltens und zu einem Abwägen der Vor- und Nachteile verschiedener Alternativen führen würde. Auf Abbildung 2 würde dies Weg 1 entsprechen, wo die MBS automatisch einen Abwägungsprozess einleiten und beeinflussen würden. Dies entspricht allerdings nicht der realen Verhaltensweise der befragten Menschen. Die Auswertung der Daten dieser Studie zeigt, dass kein direkter Einfluss der MBS stattfindet (1), sondern dass bereits gefestigte Verhaltensweisen, also Gewohnheiten als sogenannte *Gatekeeper* fungieren. Wenn es keinen ausreichenden Anlass[30] gibt, die Gewohnheit in Frage zu stellen, kommt es nicht zum Abwägen der MBS. Dies entspricht Weg 2, wo kein Abwägungsprozess stattfindet und das gewohnte Mobilitätsverhalten beibehalten wird (siehe auch Abbildung 5). Allerdings wird die Person aber wieder mit ihren MBS konfrontiert werden (Weg 4). Arnold Gehlen (2004) spricht in diesem Zusammenhang von der „entlastenden Funktion der Gewohnheit", die verhindert, dass man ständig ähnliche Entscheidungsmuster durchlaufen muss.

Schwerwiegende oder anhaltend auftretende neuartige Erlebnisse und Veränderungen führen dazu, dass der *Gatekeeper* Gewohnheit „durchlässig" wird (Weg 3), das gefestigte Mobilitätsverhalten also tatsächlich hinterfragt wird und die MBS hinsichtlich der individuellen Mobilität neu bewertet werden (siehe auch Abbildung 6). Hierbei spielt auch die Resistenz der Gewohnheit eine entscheidende Rolle. Als belegt gilt z.B., dass länger verfestigte Gewohnheiten resistenter sind als solche, die rezenter sind (Aronson et al., 2004).

Kommt es zum Abwägungsprozess, entscheidet die Person, ob es zu einem Beibehalten des gewohnten Verhaltens oder zu einem neuen, modifizierten Verhalten kommt. In beiden Fällen wird sie von Neuem mit den mobilitätsbetreffenden Bedingungen und Stimuli konfrontiert werden (Weg 4) und der beschriebene Prozess beginnt von vorne.

Der Prozess des Abwägens selbst (siehe Abbildung 3) wird unterschiedlich aufwändig vollzogen. Die Spanne reicht von einem kurzen, mühelosen Abschätzen bestimmter Faktoren bis hin zu einem aufwändigen, bewussten Entscheidungsprozess. In der sozialpsychologischen Terminologie wird so z.B. zwischen „automatischem Denken" und „kontrolliertem Denken" unterschieden (Aronson u.a., 2004). Beim Abwägen kann immer ein modifiziertes oder bestehendes Verhalten das Resultat des Prozesses sein. Hier besteht zunächst immer die Tendenz, mit möglichst wenig Aufwand zu einem Urteil zu kommen.

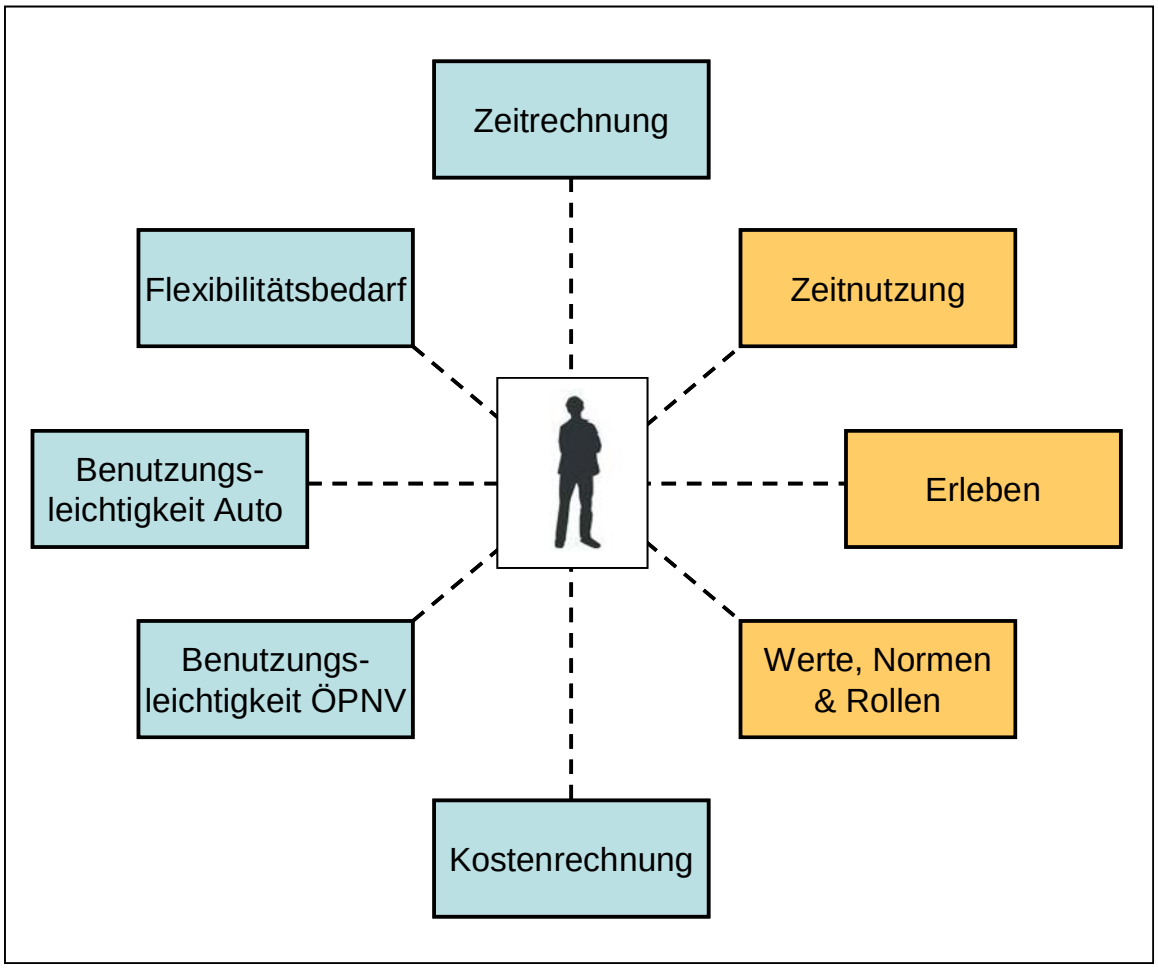
In der hier entwickelten Mobilitätstheorie kommt der Gewohnheit eine doppelte Funktion zu: Einerseits wirkt sie als Schranke oder *Gatekeeper* behindernd gegenüber jeglicher Mobilitätsveränderung, indem sie ein Abwägen verhindern kann. Falls andererseits ein Abwägen stattfindet, bleibt ihr Einfluss dennoch bestehen und kann auf dem Weg einer Verhaltensmodifikation behindernd wirken. Das Abwägen kann sich rückwirkend schwächend auf die Gewohnheit auswirken, bis zu dem Punkt, an dem sie „durchlässig" wird.

Aus der Datenanalyse ergeben sich empirisch folgende Faktoren, die eine Rolle beim Abwägungsprozess der Mobilitätsalternativen spielen: die Zeitrechnung, der persönliche Flexibilitätsbedarf, die Benutzungsleichtigkeit von Auto und ÖPNV, die Kostenrechnung, die

[30] Was als „ausreichender Anlass" empfunden wird, ist individuell verschieden, jedoch kann festgehalten werden, dass einzelne kleinere Veränderungen oder Erlebnisse meist keinen Impakt auf eine gefestigte Gewohnheit haben.

persönliche Zeitnutzung im Auto oder ÖPNV, das persönliches Erleben der Mobilität im Auto und ÖPNV, sowie persönliche Werte, Normen und Rollen (siehe Abbildung 3). Hierbei kann zwischen objektiven (nachweisbaren) und subjektiven (so empfundenen) Bedingungen unterschieden werden. Die befragten Personen beachten in ihrem Abwägungsprozess nicht immer alle genannten Faktoren, vielmehr werden einzelne hervorgehoben oder mehrere Faktoren gegeneinander abgewogen, wobei bestimmten Faktoren stets eine größere Gewichtung zukommt als anderen.

Abbildung 3: Prozess des Abwägens: ermittelte Faktoren



(blau=objektive Bedingungen, orange=subjektive Bedingungen)

11.1.1 Ermittelte Faktoren des Abwägens

Von allen beeinflussenden Faktoren, die in den Gesprächen erwähnt wurden ist die Zeitrechnung der meistgenannte und einer der wichtigsten. Beim direkten Vergleich zwischen ÖPNV und Auto schneidet der ÖPNV in puncto Zeitaufwand meist schlechter ab. Dies ist jedoch nicht automatisch ein ausreichender Grund, den ÖPNV als Fortbewegungsmittel nicht in Betracht zu ziehen, da andere Faktoren diesen Nachteil aufwiegen können.

Fallbeispiele:

Einer der Hauptgründe, warum die Studentin „Victoria“ (GD4_Tn6) am liebsten mit dem Auto zur Universität fährt, ist, dass sie die Strecke so in einer Viertelstunde bewältigt, während sie mit dem ÖPNV fast eine Stunde unterwegs ist. Dies ist unter anderem der Fall, weil sie zweimal umsteigen muss.

Für „Mara“ ermöglicht hingegen der ÖPNV einen Zeitgewinn im Vergleich zum Auto auf ihrem Weg zur Arbeit. Dies ist für sie einer der Hauptgründe, warum sie ihn benutzt.

Die Kostenrechnung spielt bei verschiedenen Befragten ebenfalls eine entscheidende Rolle. Beim direkten Kostenvergleich zwischen ÖPNV und Auto ist der ÖPNV in der Regel vorteilhafter. Es zeigt sich, dass ein Abonnement beim ÖPNV oder ein Firmenwagen einen verpflichtenden Effekt auf die jeweiligen Personen haben. Addieren sich in der Kostenrechnung zusätzlich Parkingkosten hinzu, erhöht sich die Bedeutung dieses Faktors.

Fallbeispiele:

Für „Edna“ ist die Kostenersparnis, die sie mit dem ÖPNV erzielt, der eindeutige Hauptgrund, warum sie diesen trotz eines beträchtlichen Zeitverlusts und anderen Unannehmlichkeiten benutzt. Dadurch, dass sie nur ein geringes Einkommen hat, spielen die Kosten des Fortbewegungsmittels bei ihr eine wichtige Rolle. Zudem hat sie durch ihre Entscheidung, eine Monatskarte zu erwerben, eine zusätzliche Motivation den ÖPNV so oft wie möglich zu benutzen.

Ähnlich wie eine Monatskarte die Benutzung des ÖPNV unterstützt, so bewirkt ein Firmenwagen bei „Véronique“ ähnliches. Sie fährt, seit sie einen Firmenwagen zur Verfügung hat, nur noch Auto. Einerseits, weil sie weder Kraftstoffkosten, noch Unterhaltskosten oder Steuern bezahlen muss. Andererseits verzichtet sie für dieses Privileg auf einen kleinen Teil ihres Gehaltes, und versucht diese Kosten bestmöglichst zu amortisieren.

Der Student „Ingo“ vermeidet es, mit dem Auto in die Stadt Luxemburg zu fahren, da ihm die dortigen Parkgebühren für seine Verhältnisse zu teuer sind. Speziell für diese Wege benutzt er ausschließlich den ÖPNV.

Die Studentin „Kelly“ ihrerseits gesteht, dass nur die finanzielle Unterstützung durch ihre Eltern es ihr ermöglicht, viel mit dem Auto zu fahren. Wenn sie selbst für die Kosten aufkommen müsste, müsste sie sich „etwas einfallen lassen“.

Die Benutzungsleichtigkeit des Autos als wichtiger Faktor wird unter anderem bestimmt durch die Verfügbarkeit des Autos, die Parkmöglichkeiten sowohl am Wohnort als auch am Zielort, die auf der Strecke herrschenden Verkehrsbedingungen, die zurückzulegende Distanz oder die Möglichkeit, Fahrgemeinschaften organisieren zu können.

Fallbeispiele:

„Victoria“ (GD4_Tn6) hat, wie viele Studenten, nur zeitweilig das Auto ihrer Eltern zur Verfügung. Diese restriktiven Benutzungsbedingungen zwingen sie trotz einer starken Bevorzugung des Autos dazu, noch immer den ÖPNV als Mobilitätsalternative zu benutzen.

Die Studentin „Kelly“ besitzt ihrerseits ein eigenes Auto, das ihr jederzeit zur Verfügung steht, und sie auch viel benutzt.

Bei „Andy“ wird die Benutzung des Autos neben der rein finanziellen Belastung durch mehrere andere Bedingungen zusätzlich erschwert. Die Parkplatzsuche als solche z.B. vermindert die Benutzungsleichtigkeit des Autos drastisch. So berichtet er, dass einer seiner Gründe, das Auto zu meiden ist, dass er abends nach der Arbeit zu Hause in seiner Straße noch einen Parkplatz suchen muss.

Für Andy ist die erschwerte Benutzung des Autos durch die Länge der Strecke und schwierige Verkehrsbedingungen auf dem Arbeitsweg ein zusätzlicher Grund, den ÖPNV zu benutzen, obwohl er dadurch einiges an Unannehmlichkeiten auf sich nehmen muss.

Bei „Sammy“ wird die Benutzung des Autos durch eine kurze und stressfreie Strecke zu ihrem Arbeitsort erheblich erleichtert.

Die Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft erleichtert „Tilly“ das Autofahren dadurch, dass sie nur jede dritte Woche selbst fahren muss.

Die Benutzungsleichtigkeit des ÖPNV als wichtiger Faktor wird unter anderem bestimmt durch die Qualität der Anbindung an das Netz, die ihrerseits durch die Distanz zur nächsten Haltestelle bzw. Bahnhof, die Taktfrequenz, den Zeitbereich des Angebots definiert wird. Weitere Aspekte sind die Notwendigkeit des Umsteigens, der Zielort oder die Parkbedingungen bei Bahnhöfen und Haltestellen.

Fallbeispiele:

„Claus“ wohnt in einem kleinen Dorf im deutschen Grenzgebiet, in dem außer Schulbussen kein Anschluss an den ÖPNV besteht. Auch sein Arbeitsort ist sehr schlecht an den ÖPNV angebunden, so dass der ÖPNV aus seiner Sicht keine Alternative darstellt.

„Dario“ wohnt sehr nahe an einem Bahnhof, und auch sein Arbeitsort liegt nahe an einer Bahnstation. Zudem fahren die Züge an seinem Wohnort zu den Stoßzeiten sehr häufig. Dies erleichtert ihm die Benutzung des ÖPNV erheblich.

„Edna“ wird die Benutzung des ÖPNV durch Umsteigen erschwert, weil die Abstimmung zwischen Bus und Zug schlecht funktioniert. Allein der Kostenaspekt hält sie davon ab, auf das Auto umzusteigen.

„Mara“ arbeitet ganz in der Nähe des Bahnhofs der Stadt Luxemburg, was die Benutzung des Zuges für sie attraktiv macht. Dieser Vorteil gleicht den Nachteil aus, dass sie mit dem Auto zum nächstgelegenen Bahnhof fahren muss, und dort öfters Parkschwierigkeiten hat.

Der individuelle Flexibilitätsbedarf ist ein weiterer Faktor, der die Mobilitätswahl entscheidend beeinflussen kann. Der Flexibilitätsbedarf wird bestimmt durch die individuelle Lebens- und Arbeitssituation, wie z.B. geregelte oder ungeregelte Arbeitszeiten, familiäre Verpflichtungen oder nebenberufliche Verpflichtungen und Aktivitäten.

Fallbeispiele:

Für „Fidelia“ ist der Umstand, dass sie jeden Tag nach der Arbeit zum Sporttraining geht, ein ausschlaggebender Faktor in ihrer Wahl des Autos. Mit dem ÖPNV wäre dies für sie nicht machbar, einerseits, weil das Angebot nicht ausreichend ist, andererseits weil sie ihre schwere Sporttasche mittransportieren muss.

„Morris“ ist eigentlich ein Befürworter des ÖPNV und hat ihn früher auch viel benutzt. Seit er aber in Luxemburg arbeitet, hat er unregelmäßige und oft nicht planbare Arbeitszeiten. Das Angebot des ÖPNV ist für ihn deshalb nicht flexibel genug.

„Norma“ unterstreicht, dass sie den ÖPNV nur deshalb benutzen kann, weil ihr Mann sie von familiären Verpflichtungen befreit, indem er die Kinder täglich in

die Kindertagesstätte fährt und auch wieder abholt. Ohne diese Entlastung würde die geringere Flexibilität des ÖPNV sie zur Autobenutzung zwingen.

Das Erleben der jeweiligen Fortbewegungsart wird ebenfalls beim Abwägen berücksichtigt. So kann beispielsweise das Autofahren durch stressauslösende Faktoren, wie Stau oder Sicherheitsbedenken, als unangenehm erlebt werden. Dies ist jedoch auch z.T. von der individuellen Stressresistenz abhängig. So werden beispielsweise ähnliche Situationen je nach Person unterschiedlich erlebt. Das Autofahren wird von vielen im Gegensatz zum ÖPNV als bequemer bezeichnet. Bei einigen spielt auch die Freude am Fahren eine entscheidende Rolle. Auch der ÖPNV wird unterschiedlich erlebt, die einen empfinden ihn als sehr angenehm, andere wiederum stören sich an vorherrschenden Bedingungen im ÖPNV oder fühlen sich dort sogar unsicher. So wird auch die Tatsache, dass man im ÖPNV mit anderen Menschen in Kontakt kommt, von den einen positiv bewertet, während andere sich genau daran stören.

Die Erfahrungen und Erinnerungen mit den jeweiligen Fortbewegungsmitteln können im Hinblick auf Mobilitätsveränderung entscheidend sein. In diesem Kontext spielen auch die jeweiligen Gewohnheiten, die sich konsolidiert haben eine wichtige Rolle.

Fallbeispiele:

„Carla“ muss jeden Tag 60 Kilometer im Auto bis zu ihrem Arbeitsort zurücklegen. Sie beschreibt diesen Weg zwar als anstrengend, dennoch fühlt sie sich davon nicht gestresst, weil sie sich mittlerweile daran gewöhnt hat, während „Andy“, der ebenfalls 50 Kilometer bis zum Arbeitsort auf der größtenteils gleichen Strecke zurücklegen muss, diese Fahrten als sehr unangenehm empfindet. Dies hat seine Entscheidung für den ÖPNV maßgeblich mitbeeinflusst.

Der Student „Luca“ ist ein Beispiel dafür, wie negative Erfahrungen das Mobilitätsverhalten verändern können. Er wurde vor einiger Zeit vor dem Bahnhof Luxemburg überfallen, und erlebt den ÖPNV wegen mangelnder Präsenz von Sicherheitspersonal weitgehend als rechtsfreien Raum. Dies führt bei ihm zum Vermeiden des ÖPNV.

Auch für die Studentin „Paula“ ist das laute und rücksichtslose Auftreten einiger Schüler im ÖPNV der Hauptgrund, warum sie seit einiger Zeit komplett auf das Auto umgestiegen ist. Dies ist auch ein Beispiel dafür, wie sich ein subjektives Erleben als ausschlaggebende mobilitätsbetreffende Bedingung mit der Zeit verändern kann. Während Paula anfänglich noch mehr Toleranz aufbrachte, kam es durch wiederholt negative Erfahrungen zu einem Bruch, und störende Situationen sind für sie mittlerweile unerträglich.

„Leticia“, die ihren Führerschein erst vor Kurzem erworben hat, fühlt sich beim Autofahren noch etwas unsicher. Dieses negative Erleben lässt sie in vielen Fällen noch auf die alte Gewohnheit, mit dem ÖPNV zu fahren zurückgreifen.

„Greg“ muss täglich eine lange Strecke bis zu seinem Arbeitsort bewältigen. Einer der Faktoren, die aus seiner Sicht für die Benutzung des ÖPNV sprechen, ist, dass er dort mit Bekannten und anderen Leuten ins Gespräch kommt und interessante neue Bekanntschaften machen kann.

„Sammy“ und „Milly“ haben sich in der Vergangenheit abends im ÖPNV oft unsicher gefühlt. Diese Erfahrungen haben sie geprägt. Deshalb greifen sie heute, wo sie die Wahl haben, zu diesen Zeiten nur noch auf das Auto zurück.

Die Zeitnutzung im Auto oder ÖPNV wird von den Befragten als unterschiedlich sinnvoll angesehen. Vor allem bei längeren Strecken kommt der Möglichkeit der sinnvollen Zeitnutzung

eine wichtige Rolle zu und kann dann zu einem ausschlaggebenden Faktor für oder gegen den ÖPNV werden. So können Zeitverluste durch den ÖPNV beim Abwägen kompensiert werden.

> Fallbeispiele:
>
> Der Hauptgrund für „Greg“ den ÖPNV trotz sehr langer Anfahrtszeiten zur Arbeit zu benutzen ist, dass er die Zeit im ÖPNV sinnvoller nutzen kann, da er arbeiten, lesen oder schlafen kann. Er zieht die täglichen drei Stunden im ÖPNV den zwei Stunden im Auto vor, da die Zeit im Auto in seinen Augen verlorene Zeit ist.
>
> „Morris“ spricht davon, dass er unter anderen Bedingungen sehr gerne auf den ÖPNV umsteigen würde, da er seine Zeit sinnvoller nutzen könnte als beim Autofahren.
>
> Für „Norma“ ist die sinnvolle Zeitnutzung im ÖPNV ebenfalls ein positiver Effekt. Aus ihrer Sicht ist sie beim Autofahren gezwungen, ihre Aufmerksamkeit auf Dinge zu lenken, die ihr eigentlich vollkommen gleichgültig sind.

Werte, Normen und Rollen können einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben. Beispielsweise beeinflussen gesellschaftliche Rollen die Mobilitätsformen. Auch Werte, wie Idealismus oder Umweltschutz können bestimmte Mobilitätsmuster unterstützen. Gesellschaftliche Normen können ebenfalls handlungsleitend sein, wie beispielsweise bei Statusfragen oder der Tatsache, dass das Autofahren für den größten Teil der luxemburgischen Gesellschaft als Standardmobilität gilt. Das Mobilitätsverhalten kann durch das Umfeld beeinflusst werden. Besonders in der Übergangsphase, die ausgelöst wird durch den Führerscheinerwerb sind die Jugendlichen einer starken Beeinflussung ihres Umfeldes ausgesetzt, da das Autofahren als „normal“ angesehen wird.

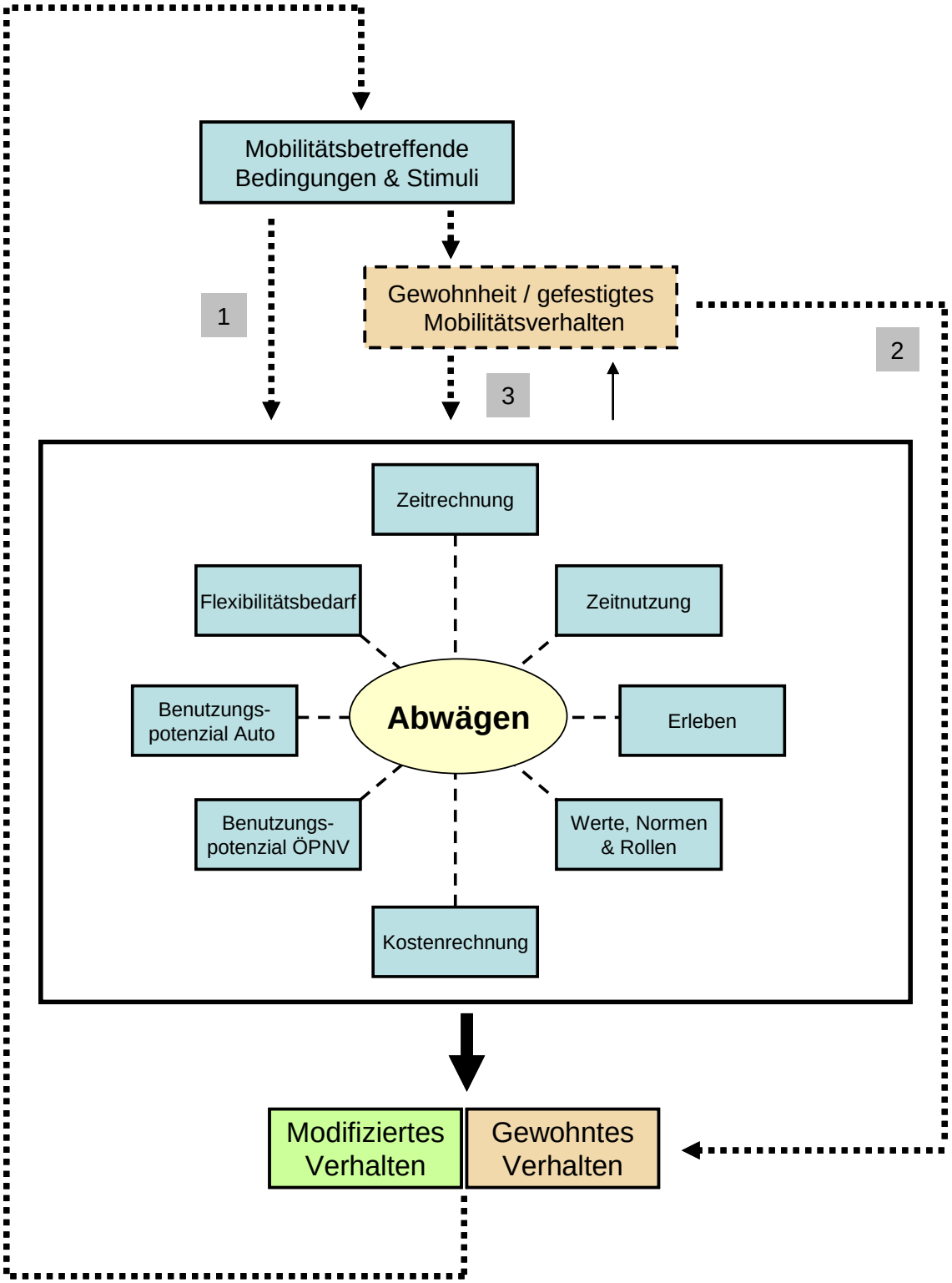
> Fallbeispiele:
>
> In „Normas“ Wertvorstellung ist die Fortbewegung mit dem Auto negativ besetzt, während die Benutzung des ÖPNV eher ihrer persönlichen Überzeugung entspricht. Sie verurteilt den Trend zur individualisierten Fortbewegung, wobei dem Umweltfaktor aber nur eine partielle Bedeutung zukommt.
>
> Auch für „Malou“ spielt, nach eigener Aussage, eine Portion „Idealismus“ bei ihrer Wahl für den ÖPNV mit. Dieser Idealismus bezieht sich bei ihr in erster Linie auf den Umweltaspekt[31].
>
> „Véronique“ ist ein Beispiel dafür, wie gesellschaftliche Normen das Mobilitätsverhalten beeinflussen können. Sie sieht die Möglichkeit des Autofahrens als eine gesellschaftliche Aufwertung ihrer Person an, insbesondere als Frau. Müsste sie heute wieder auf den ÖPNV zurückgreifen, würde sie dies als eine Rückentwicklung empfinden.
>
> „Luca“ war mit 18 dem Druck seiner Freunde ausgesetzt, da er noch kein eigenes Auto besaß. Dieser Druck hat bei seiner Entscheidung für den Kauf eines eigenen Autos maßgeblich mitgespielt.
>
> „Jerry“ ist ein Beispiel dafür, dass die Benutzung des ÖPNV in Konflikt mit gesellschaftlichen Rollen geraten kann. Unter anderem durch seine berufliche

[31] Hervorzuheben ist, dass Malou die einzige ist, die den Umweltaspekt in den Vordergrund stellt.

Aktivität als Lehrer meidet Jerry den ÖPNV, um zu seinem Arbeitsplatz zu gelangen. Er befürchtet einen Rollenkonflikt, wenn er mit Personen, über die er in seinem beruflichen Umfeld Autorität ausübt, gemeinsam den ÖPNV benutzen würde.

Insgesamt lässt sich die vorgestellte, in den Daten begründete Mobilitätstheorie wie auf der folgenden Seite dargestellt schematisieren:

Abbildung 4: Gesamtdarstellung der Mobilitätstheorie

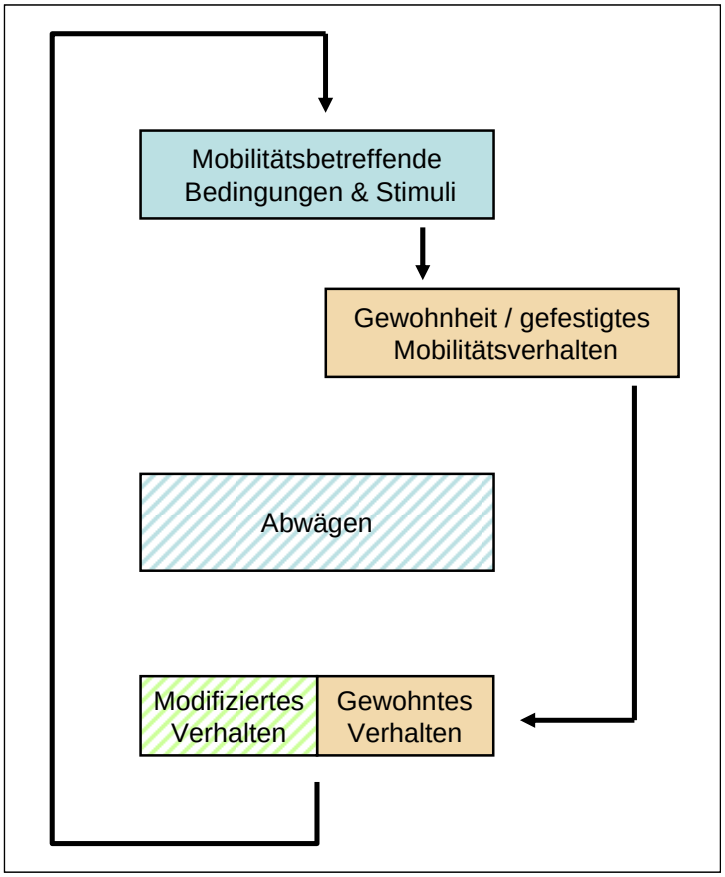


11.1.2 Gewohnheit und Infragestellung beim Mobilitätsverhalten

Der Kreislauf der Gewohnheit

Ausgehend davon, dass das Mobilitätsverhalten sich im Laufe der Zeit verfestigt und zu einer Gewohnheit wird, die resistent ist, kann davon ausgegangen werden, dass eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens eine Veränderung der mobilitätsbetreffenden Bedingungen oder Stimuli voraussetzt. Ändern sich die mobilitätsbetreffenden Bedingungen oder Stimuli nicht bzw. nur so gering, dass das gewohnte Mobilitätsverhalten nicht in Frage gestellt wird, wird dieses beibehalten. In diesen Fällen befinden sich die Individuen in einem Kreislauf, in dem ein Abwägen nicht stattfindet. Schematisch kann er folgendermaßen dargestellt werden:

Abbildung 5: Illustration eines gefestigten Mobilitätsverhaltens

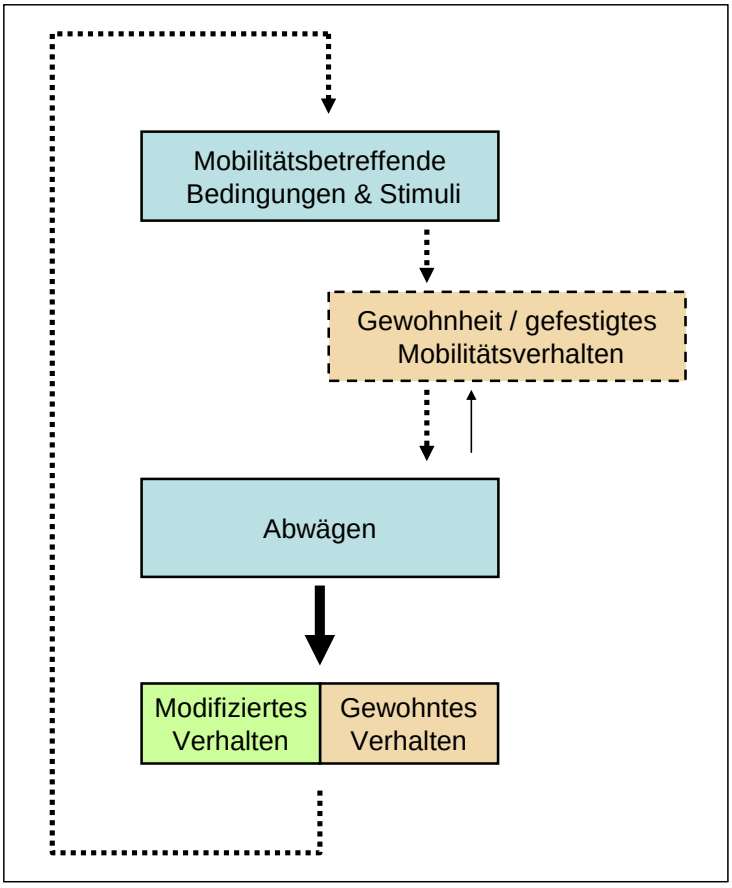


Beispiel: „Milly"s Mobilitätsgewohnheit, mit dem Zug zur Arbeit zu fahren, hat sich über eine längere Periode hinweg verfestigt. Im Moment wird ihre Gewohnheit nicht in Frage gestellt. Dieses Mobilitätsverhalten droht jedoch in absehbarer Zukunft in Frage gestellt zu werden, da ihr ein Arbeitsplatzwechsel bevorsteht, der die Benutzung des ÖPNV erschweren wird. Sie wird dann gezwungen sein, ihre Mobilitätswahl erneut abzuwägen.

Infragestellung der eigenen Mobilität

Verändern sich die mobilitätsbetreffenden Bedingungen und Stimuli ausreichend, wird das gewohnte Verhalten in Frage gestellt und der Abwägungsprozess eingeleitet. Dieser kann zu einem neuen Verhalten führen, dies muss aber nicht der Fall sein. Diese Veränderungen der MBS können ganz unterschiedlicher Natur sein, wie bereits erläutert wurde. Dieser Fall lässt sich schematisch folgendermaßen darstellen:

Abbildung 6: Illustration eines in Frage gestellten Mobilitätsverhaltens



Beispiel: Anhand von „Smillas“ Mobilitätsverhalten lässt sich gut illustrieren, wie dieser Prozess vonstatten gehen kann. Vor einiger Zeit entschied sich Smilla, vom Auto auf den Bus umzusteigen. Sie erklärt, dass sie in der Stadt Luxemburg arbeitet und dort immer Parkplatzprobleme hat. Sie ging vorher alle zwei Stunden aus dem Büro, um das Auto umzuparken, und dank ihrer Vignette gratis parken zu können. Dies ist ihr aber öfters nicht rechtzeitig gelungen, sodass sie dann einen Strafzettel erhielt. Eine Anhäufung dieser negativen Stimuli hat dazu geführt, dass sie ihre Mobilitätsgewohnheit nach einer Weile in Frage gestellt hat und im anschließenden Abwägungsprozess entschied, auf den Bus umzusteigen.

In ihrem neuen Mobilitätsverhalten war sie nun mit den im ÖPNV vorherrschenden Bedingungen und Stimuli konfrontiert. Besonders in dieser ersten Phase, in der die neuen Verhaltensweisen noch nicht gefestigt sind und sich noch nicht zu einer Gewohnheit entwickelt haben, wird oft sensibel auf negative MBS reagiert. Bei Smilla bestanden diese hauptsächlich darin, dass sie mit dem Bus im Vergleich zum Auto wesentlich mehr Zeit verlor, und zusätzlich an die Fahrtzeiten gebunden war, die je nach Tageszeit zu noch größeren Zeitverlusten führten (durchschnittlich braucht sie mit dem Auto 10 bis 15 Minuten und mit dem Bus zwischen 30 und 40 Minuten).

Diese negativen MBS haben mittlerweile dazu geführt, dass sich Smilla zum Zeitpunkt des Interviews erneut in einer Abwägungsphase befindet: Sie greift inzwischen wieder häufiger auf das Auto zurück, obwohl sie angibt, fest vorzuhaben zukünftig wieder mit dem Bus zu fahren. Beim Autofahren ist sie immer noch mit ihren alten MBS konfrontiert und schwankt nun zwischen den beiden Mobilitätsformen hin und her. Ein bewusster, intensiver Abwägungsprozess findet derzeit bei ihr statt und die wichtigsten Faktoren der jeweiligen Mobilitätsmittel werden gegeneinander abgewägt. Da Autofahren allerdings ihr gewohntes Langzeitverhalten ist, ist sie bei dieser Mobilitätsform eher bereit, Nachteile in Kauf zu nehmen.

Abschließend illustriert das folgende Kapitel ausgewählte Fallgeschichten von Teilnehmern dieser Studie. Sie rekonstruieren die jeweils individuellen Mobilitätsverhaltensweisen und geben einen Einblick in Lebenslagen und Entscheidungsfaktoren junger Menschen bei ihrer Mobilitätswahl.

11.2 Erklärung von Mobilitätsverhalten anhand von Fallbeispielen

11.2.1 Fallbeispiele von Autofahrern

Fallbeispiel „Sammy“

„Hei am Land ass alles total iwwerlaascht zu de Rush-Aueren, an jo… mä wi gesot, domat hunn ech och net vill ze dinn, well ech net vill dodranner fueren.“

Sammy ist eine 23-jährige Luxemburgerin aus einer ländlichen Gegend. Ihre Eltern sind beide Angestellte und sie hat einen Abschluss eines technischen Lyzeums.

Sammy arbeitet nur etwa zehn Kilometer von ihrem Wohnort entfernt. Diese Strecke bewältigt sie täglich mit ihrem Auto. Auch in ihrer Freizeit benutzt sie ausschließlich das Auto.

Bestimmende Faktoren:

Als Hauptgrund für ihre Wahl des Autos gibt Sammy Bequemlichkeit an. Sie hat keine Lust auf Busse oder Züge zu warten. Außerdem spricht die Tatsache, dass sie nur eine kleine Strecke zu bewältigen hat, für das Auto (siehe Kosten).

Auch in ihrem Umfeld fahren die meisten mit dem Auto, was sie als Bestätigung ihres Verhaltens auffasst: *„Ok, dat ass natierlech eng falsch Astellung: well ‘keen’ et mëcht, da maen ech et och net. Well wa jiddfereen sou denkt, da mëcht natierlech och guer keen et, gell, mä… ech weess net. Hei am Land, vun der… vum… wéi soll ech soen, ’t gëtt einfach net sou seriö geholl, dat Ganzt.“ (Q24).* Der mögliche Zeitverlust durch mangelnde Flexibilität des ÖPNV ist ihr ein Greuel: *„Oder och schonn aus deem Grond, wann ech éischter fräi hunn oder méi laang muss bleiwen, da misst ech awer eng Stonn waarde bis dass deen nächsten Zuch giff kommen, an dann denken ech mer… also dat gesinn ech dann net an. Well dat jo awer da meng Fräizäit ass, di verluer geet.“ (Q28).*

Weitere mögliche Faktoren: Allgemein ist das Auto ihr bevorzugtes Transportmittel. Zudem fühlt sie sich im Auto sicherer, weil sie selbst die Kontrolle hat. Es gefällt ihr, dass sie im Auto singen kann, also der Aspekt der Privatsphäre im Auto.

Nicht bestimmende Faktoren:

Der Kostenfaktor spielt bei Sammy keine Rolle, da sie zur Arbeit nur zehn Kilometer zu fahren hat. Die anfallenden Kosten sind niedrig. Sie sind zwar höher als sie es beim ÖPNV wären, dies ist für sie jedoch nicht von Bedeutung. Auch die Tatsache, dass sie über eine gute Anbindung verfügt, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen, spielt keine Rolle. Obwohl Sammy der Meinung ist, dass Umweltschutz eine gute Sache ist, fährt sie trotzdem lieber Auto.

Fallbeispiel „Claus“

„Also für Alternativen bin ich da wahrscheinlich echt der Falsche, weil ich halt nicht die Wahl hab. Von so her kann ich über Entscheidungen nicht viel sagen.“

Claus ist ein 28-jähriger Mann aus einem Dorf in der deutschen Grenzregion. Sein Eltern sind beide qualifizierte Arbeiter. Er selbst ist Handwerker.

Claus arbeitet in einer luxemburgischen Ortschaft nahe der deutschen Grenze. Die Anfahrt bis zum Arbeitsort beträgt etwa 27 Kilometer. Er fährt diese Strecke in einer Fahrgemeinschaft mit einem Freund abwechselnd mit ihren jeweiligen Autos. In seiner Freizeit benutzt er ebenfalls nur das Auto.

Bestimmende Faktoren:

Claus nennt als Hauptgrund für seine Wahl die schlechte Anbindung an das ÖPNV-Netz in seinem Wohnort, wo überhaupt kein Bus hinkommt. Der ÖPNV ist für ihn keine Alternative zum Auto *„weil ich keine anderen Möglichkeiten hab. In den Nachbardörfern ist es dann so, da fährt dann ein Bus, aber nur jede Stunde, dann ist das natürlich auch so 'ne Sache." (Q41).* Er könnte am Treffpunkt mit seinem Mitfahrer eventuell mit dem Bus weiterfahren, doch er ist überzeugt, dass er so Zeit verlieren würde, und dass er dank seiner Fahrgemeinschaft mit dem Auto sowieso genau so kostengünstig fährt:

> *Wenn ich da eine Viertelstunde stehe, kommen da glaub ich zwei Busse, die dann Richtung Luxemburg pendeln, aber welche von den Linien genau wohin fährt und um welche Zeiten hab ich noch nicht gekuckt, weil ich mir nicht vorstellen kann, dass das günstiger käm. (Q17)*

Weitere mögliche Faktoren: In seinem Umfeld in der gleichen Wohngegend fahren alle mit dem Auto zur Arbeit. Claus glaubt außerdem, dass der Anteil der Autos an der Umweltverschmutzung überbewertet wird. Sein bevorzugtes Fortbewegungsmittel ist das Auto.

Nicht bestimmende Faktoren:

An seinem Arbeitsplatz gibt es ein zunehmendes Parkplatzproblem, was ihn aber nicht weiter beeinflusst: *„Der Erste kann nicht nach Hause. Ja der muss unter Umständen warten, ja. ... Ja ist ein bisschen nervig. Das ist erst seit einem halben Jahr und wir haben grad auch wieder zwei neue Leute eingestellt, dementsprechend voll ist dat zur Zeit." (Q44).* Claus glaubt, dass der ÖPNV ein besseres Ansehen genießt als Autofahren.

Fallbeispiel „Fidelia"

« *Soit j'arrête mon entraînement, soit alors je prends les transports en commun.* »

Fidelia ist eine 29-jährige Französin, die in einer Ortschaft im nahen französischen Grenzgebiet wohnt. Ihre Mutter arbeitet als Angestellte im Dienstleistungsbereich und ihr Vater als Ingenieur. Sie selbst hat eine zusätzliche Ausbildung zu ihrem Sekundarabschluss gemacht (Bac+2) und arbeitet als Angestellte.

Fidelia arbeitet am gleichen Ort wie „Edna", und muss eine ähnliche Strecke von einer Länge von 30 Kilometer zurücklegen. Sie erledigt diese Fahrt mit ihrem Auto. Auch in ihrer Freizeit benutzt sie ihr Auto.

Bestimmende Faktoren:

Fidelia begründet ihre Wahl des Autos als Transportmittel mit zwei Ursachen: Einerseits hat sie gleitende Arbeitszeiten und andererseits hat sie jeden Abend nach der Arbeit Sporttraining, und hat deswegen auch immer ihre Sportsachen dabei. Beides lässt sich schlecht mit der Benutzung des ÖPNV kombinieren.

Weitere mögliche Faktoren: In Fidelias Umfeld fahren alle mit dem Auto. Sie hat den Eindruck, dass nur sehr wenige Menschen den ÖPNV benutzen: «*Mais il y a très, très peu de gens qui utilisent les transports en commun.» (Q29).*

Nicht bestimmende Faktoren:

Das Autofahren ist teurer als die Benutzung des ÖPNV, doch dieser Kostenfaktor beeinflusst Fidelias Wahl nicht. Fidelia verbindet Autofahren zwar mit Stau und Umweltverschmutzung, aber beides spielt keine Rolle bei ihrer Entscheidung. Nach eigenen Angaben ist Fidelias bevorzugtes Fortbewegungsmittel der Zug.

Fallbeispiel „Tilly“

„Also ich finde wenn man in einer Stadt arbeitet und wohnt ist das sicherlich sinnvoll, habe ich auch während dem Studium in [X] dann auch genutzt. Ansonsten finde ich es eher umständlich, ja, so eher mein Fazit.“

Tilly ist eine 30-jährige Deutsche aus einer grenznahen deutschen Stadt. Ihr Vater ist selbstständig und ihre Mutter im Moment Hausfrau. Sie selbst hat einen Hochschulabschluss (Bac+4) und arbeitet als Angestellte.

Tilly muss bis zu ihrem Arbeitsplatz eine Strecke von 50 Kilometer zurücklegen. Diese bewältigt sie in einer Fahrgemeinschaft im Auto. Auch in ihrer Freizeit benutzt sie ihr Auto.

Bestimmende Faktoren:

Als Hauptgründe für ihre Wahl gibt Tilly einerseits an, dass es praktisch ist mit dem eigenen Auto zu fahren, wenn man eins hat, und dass manchmal wohl auch ein bisschen Bequemlichkeit mitspielt. Andererseits erreicht sie mit dem Auto einen Zeitgewinn von einer halben Stunde pro Fahrt, also einer Stunde am Tag. Mit dem Auto dauert die Fahrt eine Stunde, mit dem ÖPNV anderthalb, was hauptsächlich durch Umsteigen bedingt ist.

Tilly fährt in einer Fahrgemeinschaft, was die Kosten senkt, die Umweltbilanz verbessert, und den Stress vermindert:

> *„Dadurch dass wir Fahrgemeinschaften machen, finde ich, ist es ein bisschen legitimer sage ich jetzt mal, wir fahren schon meistens mit 3 Leuten. (…) …wenn ich die Fahrgemeinschaft habe und nicht meine Woche ist wo ich fahre dann wird es schon was entspannter.“ (Q29/42)*

Tilly braucht meistens an ihrem Arbeitsort keine Parkgebühren zu zahlen. Außerdem braucht sie ihr Privatauto manchmal auch im Rahmen der Arbeit, weil es keine Firmenwagen gibt.

Weitere mögliche Gründe: Die Eltern von Tilly sind immer Auto gefahren, was sich auch dadurch erklärt, dass sie in einer ländlichen Gegend wohnen. Die meisten Bekannten in Tillys Umfeld fahren auch mit dem Auto zur Arbeit. Das Auto ist ihr bevorzugtes Transportmittel.

Nicht bestimmende Faktoren:

Der Kostenfaktor spielt bei Tilly eine untergeordnete Rolle. Sie nimmt zwar an, dass es mit dem Auto ein bisschen teurer wird, lässt es aber dabei bleiben. Das Fahren im Stau empfindet sie zwar als anstrengend, lässt sich aber nicht davon abschrecken: *„Ansonsten ist es halt schon… ja, nicht entspannt morgens im Berufsverkehr hierher nach Luxemburg zu fahren. Das in keinster Weise. Oft ein Unfall, dann braucht man auch länger.“ (Q38).* Tilly nimmt Umweltschutz durchaus ernst, und sieht auch die Rolle des Autos in der Klimaerwärmung. Ihre Anbindung an den ÖPNV findet sie „eigentlich gut“.

Fallbeispiel „Kelly“

„Ab dem 18te Liewensjoer ass ee bësse liddreg ginn…“

Kelly ist 25 Jahre alt, Luxemburgerin und lebt in einer ländlichen Ortschaft im Süden des Landes. Sie besucht die Universität Luxemburg auf dem Campus Walferdange. Ihre Mutter ist Angestellte und ihre Vater selbstständiger Unternehmer. Sie hat den Führerschein und ein eigenes Auto steht ihr zur Verfügung.

Ihr Anschluss an das ÖPNV-Netz schätzt sie als nicht so gut ein. Einerseits liegt die Bushaltestelle 10-15 Minuten Fußweg entfernt und andererseits müsste sie mehrmals umsteigen, wenn sie mit dem ÖPNV zur Schule fahren müsste. Mit dem Auto muss sie jeden Tag pro Fahrt etwa 30 Kilometer zurücklegen, für die sie in der Regel eine halbe Stunde

braucht, außer morgens im Stau. Kelly fährt sowohl zur Universität als auch in ihrer Freizeit ausschließlich mit dem Auto.

Bestimmende Faktoren:

Als Erklärung für ihr Mobilitätsverhalten gibt Kelly an, dass das Auto einfach bequemer ist: man hat das Auto vor der Tür stehen und kann direkt dahin fahren, wo man hin will. Der Hauptgrund, wieso sie lieber mit dem Auto fährt ist, dass man sich flexibler fortbewegen kann und somit auch freier und unabhängiger ist als mit dem ÖPNV. Mit dem Bus muss man noch bis zur Haltestelle laufen, man kann nicht fahren wann man will, sondern muss sich an die Fahrtzeiten halten und der Bus fährt einen nicht gleich dahin, wo man hin will:

> *'t ass méi kamout. Et huet een den Auto virun der Dier, da fiers de dohinner wou s de wëlls. De Bus, muss de… d'Zäite konvenéieren net ëmmer. 't ass wäit bis dohinner, deemno wou ee wunnt, also di nächst Garë sinn net ëmmer ganz no. Jo, an dann, se féieren dech net ëmmer dohinner wou s de wëlls. (Q2)*

Auch die Tatsache, dass ihre Kurse sehr unregelmäßig enden, macht den ÖPNV für sie uninteressant, da dies meist lange Wartezeiten mit sich bringen würde, wenn sie mittags nach Hause fahren müsste.

In Bezug auf ihr zukünftiges Mobilitätsverhalten gibt sie an, dass wenn sie später in Luxemburg-Stadt arbeiten würde, sie auf den ÖPNV umsteigen würde, mit dem Hauptargument, dass das Parken in der Stadt so teuer ist.

Nicht bestimmende Faktoren:

Der Kostenfaktor spielt für Kelly keine Rolle, da ihre Eltern sie finanziell unterstützen. Wäre dies nicht der Fall, müsste sie öfters auf den ÖPNV zurückgreifen:

> *Soe mer mol, wann ech misst alles alleng bezuelen um Auto, da giff ech warscheinlech och méi oft den Zuch missten huelen oder sou, well Benzin ass jo zimlech deier. Dee Problem hunn ech elo net, well ech de Benzin bezuelt kréien. Mä soss misst ech awer iergendwéi mer eng afale loossen fir awer op de Bus, Zuch zréckzegräifen. (Q5)*

Kelly steht jeden Morgen im Stau, wenn sie zur Universität fährt. Sie akzeptiert dies aber, weil sie mittags früher frei hat und dann ohne Stau nach Hause fahren kann.

Die Umweltbelastung durch das Auto ist ihr bewusst und sie hat auch manchmal ein schlechtes Gewissen, jedoch würde sie deshalb nicht auf ihr Auto verzichten:

> *Wann ech lo giff op mech kucken… wann ech misst op villes verzichten sou, ech weess net, haha. Bah, et wier schonn net schlecht, dass ebe scho manner gefuer gëtt, dass méi Covoiturage gemaach gëtt. Mä fir lo ganz ze verzichten fannen ech net extr… also giff ech net man. (Q29)*

Sie berichtet von ihren früheren Erfahrungen mit dem ÖPNV, die sie als sehr positiv bezeichnet, aber nachdem sie ihren Führerschein und das Auto hatte, ist sie nicht mehr mit dem ÖPNV gefahren. Sie erklärt sich dies damit, dass sie seitdem einfach bequemer wurde: *„Ab dem 18te Liewensjoer ass ee bësse liddreg ginn. Well et geet am Fong, wann's de Bus, Zuch misst huelen… Et ass gaangen, a gutt." (Q6).*

Fallbeispiel „Jerry"

„Et ass praktesch. Et mëcht een sech keng Gedanken driwwer an et wëll een einfach flexibel sin."

Jerry ist ein 28 Jahre alter Luxemburger aus einer ländlichen Gegend des Landes. Seine Eltern sind beide selbstständige Unternehmer. Er hat ein Hochschulabschluss (BAC+4) und arbeitet als Angestellter im öffentlichen Dienst in Luxemburg-Stadt. Jerry hat den Führerschein

und besitzt ein eigenes Auto. Er muss jeden Tag eine relativ weite Strecke von etwa 40 Kilometer mit dem Auto zurücklegen, für die er pro Fahrt circa 50 Minuten braucht. Sein Anschluss an das ÖPNV-Netz ist sehr schlecht. Die Busse fahren ausschließlich in den Stoßzeiten etwas häufiger und auch nur dann direkt nach Luxemburg-Stadt, ansonsten nur jede Stunde mit großen Umwegen. In seiner Freizeit fährt er hauptsächlich mit dem Auto, einzige Ausnahme ist die gelegentlich Nutzung des Late Night Busses oder des Night Riders.

Bestimmende Faktoren:

Bequemlichkeit gibt Jerry als Hauptfaktor für seine Wahl an. Mit dem Auto ist man flexibler, da es immer spontan verfügbar ist, wohingegen man beim ÖPNV planen müsste, um wo A nach B zu kommen: *„Et ass einfach deelweis och Faulheet an dass een sech oft net genuch Gedanken driwwer mëcht. Dat heescht: et wëll ee spontan iergendeppes maachen, da mëcht een et. An anescht misst ee villäicht plangen." (Q28).*

Sein schlechter Anschluss, bedingt durch das restriktive Angebot, spielt ebenfalls eine Rolle. Da er keine festen Arbeitszeiten hat, müsste er auf das Angebot außerhalb der Stoßzeiten zurückgreifen, was sehr hohe Zeiteinbußen mit sich bringen würde.

Er hat die Erfahrung gemacht, dass das Angebot des ÖPNV allgemein zu unflexibel ist und hat es deshalb auch als Alternative aus den Augen verloren: *„An... de Probleem ass dee wierklech mam Horaire an datt een ni wierklech fuere kann wéini ee wëll. An dass een sech dann op de Bus muss aloossen, an dann ass een net méi sou flexibel. An dann, mat der Zäit, kuckt een och guer net méi dono." (Q13).*

Neben diesen Faktoren ist Gewohnheit ein weiterer Aspekt. In Jerrys Umfeld ist das Auto immer Standardmobilität gewesen und er war es von klein an gewöhnt sich mit dem Auto fortzubewegen, da der ÖPNV, wegen des restriktiven Angebotes oft keine Alternative für ihn darstellte. In größeren Städten hingegen greift er sehr gerne auf den ÖPNV zurück, da es praktischer ist als mit dem Auto zu fahren.

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor ist, dass er in seinem Beruf eine Rolle einnimmt, in der er Autorität gegenüber anderen ausüben und wahren muss. Er befürchtet einen Rollenkonflikt, wenn er mit Personen aus seinem beruflichen Umfeld gemeinsam den ÖPNV benutzen würde.

Nicht bestimmende Faktoren:

Der Kostenaspekt hält Jerry nicht davon ab, mit dem Auto zu fahren. Er findet zwar, dass das Auto teuer ist und der ÖPNV sicher billiger werden würde, aber die eben aufgezeigten Faktoren verhindern, dass ÖPNV für ihn zur Alternative wird.

Der Umweltaspekt ist ihm schon wichtig und er hat sich auch ein „ökologisches" Auto gekauft, gibt jedoch zu bedenken, dass er sich dadurch weniger Gedanken über die Umweltbelastung durch das Auto macht und einfach fährt, obwohl er sich bewusst ist, dass ein Verzicht umwelttechnisch die bessere Alternative wäre. Ein Gedanke, den man seiner Ansicht nach, aber schnell aus den Augen verliert:

> *Och wann s de een ökologeschen Auto keefs, oder grad wann, mëchs de der net méi sou vill Gedanken driwwer an du benotz en einfach. Dat heescht den... egal wéi ökonomesch oder ökologesch den Auto ass, wann s de net fiers ass nach ëmmer déi... déi beschten Optioun. Mä och wann een sech Gedanken dodriwwer mëcht am allgemengen, et verléiert een et awer aus den Aen an et fiert een einfach. (Q21)*

Fallbeispiel „Carla"

„Et ass praktesch net méiglech mam Bus an Zuch heihinner ze kommen"

Carla ist eine 30-jährige Luxemburgerin, die im deutschen Grenzgebiet wohnt und in einer periurbanen Ortschaft im Zentrum von Luxemburg arbeitet. Sie hat ein Studium absolviert (BAC+4) und arbeitet als Angestellte im öffentlichen Dienst. Ihre Mutter ist Hausfrau und ihr Vater Rentner.

Ihr Anschluss an das ÖPNV-Netz ist in ihrem Wohnort sehr gut, jedoch ist ihre Verbindung zu ihrer Arbeitsstelle schlecht. Sie hat den Führerschein und ein eigenes Auto, mit dem sie täglich die etwa 60 Kilometer pro Fahrt zur Arbeit zurücklegt. In ihrer Freizeit nimmt sie meistens das Fahrrad und ansonsten greift sie auf das Auto zurück.

Bestimmende Faktoren:

Die schlechte Verbindung zu ihrem Zielort gibt Carla als Hauptgrund an, wieso sie mit dem Auto fährt. Sie arbeitete eine Zeit lang in Luxemburg-Stadt und griff damals immer auf den Grenzgängerbus zurück, was heute, bedingt durch einen Arbeitsplatzwechsel nicht mehr möglich ist. Als weiteren Grund gibt sie an, dass sie allgemein zu bequem geworden ist, den ÖPNV zu benutzen und heute lieber auf das schnellere und praktischere Auto zurückgreift. Carla berichtet auch von schlechten Erfahrungen, die sie gemacht hat, als sie mit dem Bus zur Arbeit kam. Dieser war sehr oft überfüllt, so dass sie keinen Sitzplatz mehr bekommen hat und die ganze Fahrt über stehen musste, was sie besonders auf der Autobahn sehr gefährlich fand. Auch die Tatsache, dass man mit den anderen Fahrgästen zusammengepfercht war, war ihr unangenehm. Des Weiteren störte der sehr viel höhere Zeitaufwand mit dem Bus im Vergleich zum Auto. Auf die Frage, ob sie bei einer besseren Verbindung wieder auf den ÖPNV umsteigen würde, gibt sie an, dass sie auch dann das Auto dem Bus vorziehen würde. Sie könnte sich höchstens vorstellen, teilweise auf den ÖPNV umzusteigen.

Ihre Fahrt morgens zur Arbeit erlebt sie, bedingt durch die Verkehrssituation, als anstrengend. Sie hat sich aber mittlerweile daran gewöhnt und vergisst diesen Stress schnell wieder, wenn sie auf der Arbeit angekommen ist:

> *Do muss de ganz vill oppassen. Och wann s de moies... wann s de midd bass, dat ass ganz... dat ass schwéier. Mä ech muss soen ech hu mech awer dru gewinnt, un déi Saach. Ech huelen dat lo net méi sou dramatesch. Ech vergiessen dat dann, wann ech bis ukomm sinn. (Q66)*

Nicht bestimmende Faktoren:

Bedingt durch die eben angeführten Gründe, hat die schwierige Verkehrssituation keinen Einfluss auf Carlas Mobilitätsverhalten: *„Jo, also Auto... ass net ëmmer schéin, zwar. Mä et ass... et ass ustrengend." (Q65).* Auch wenn sie die Fahrt im ÖPNV meist entspannender fand als mit dem Auto, bleibt das Auto mit all seinen Vorteilen, wie u.a. Privatsphäre und schnelleres Vorankommen, ihr Favorit: *„Et ass een awer oft ageengt tëschent... tëschent de Leit. Am Auto hues de awer deng Rou. Mä et ass... Jo am Berufsverkéier ass et net entspanend, dat muss ee soen. Do ass den Bus scho méi entspanend." (Q64)..*

Fallbeispiel „Morris"

„Ich wär… man ist ja auch schon mal zu Kompromissen bereit, aber es muss irgendwo schon passen."

Morris ist 29 Jahre alt, wohnt im deutschen Grenzgebiet und arbeitet in Luxemburg. Er hat ein Studium absolviert und arbeitet in Luxemburg. Bedingt durch seine Stelle, hat er wechselnde Arbeitsplätze und ist immer mit dem Auto unterwegs. Die Fahrtwege liegen, je nach Ort zwischen 50 und 70 Kilometer pro Fahrt, für die er zwischen einer halben Stunde und 40 Minuten braucht. In seiner Freizeit ist er mit dem Auto oder dem Rad unterwegs. Sein Anschluss an das ÖPNV-Netz ist seiner Aussage nach „gut und schlecht".

Bestimmende Faktoren:

Morris hat zwar einen direkten Anschluss an den Grenzgängerbus und auch an das Zugnetz, aber die angebotenen Verbindungen sind nicht ausreichend für seine individuellen Mobilitätsbedürfnisse. Dies ist auch der Hauptgrund, wieso Morris auf das Auto zurückgreifen

muss. Er hat Morris hat vor Jahren in einer deutschen Großstadt studiert und hat sich damals ausschließlich mit dem ÖPNV fortbewegt.

Seine jetzigen individuellen Ansprüche an ein Fortbewegungsmittel sind, bedingt durch seine unregelmäßigen und oft nicht im Voraus planbaren Arbeitszeiten nicht mit dem ihm zur Verfügung stehenden ÖPNV-Angebot zu erfüllen: *„Ich habe leider keinen Beruf wo ich sagen kann: ‚Um 18 Uhr nehme ich meinen Bus und fahre nach Hause.' Das geht nicht." (Q6).* Er betont immer wieder, dass er sehr gerne für seine täglichen Pflichtwege auf den ÖPNV umsteigen würde, weil es entspannender ist und man seine Zeit sinnvoll nutzen kann als im Auto, aber dass das Angebot flexibler werden müsste und besonders abends ausgebaut werden müsste, damit er umsteigen könnte.

Umsteigen würde Morris jedoch nicht um jeden Preis, sondern der Service und die Bedingungen müssen stimmen. Der ÖPNV kommt für ihn nur dann in Betracht, wenn die Nutzung nicht zu zeitintensiv ist. Er könnte an verschiedenen Tagen mit dem Zug nach Luxemburg-Stadt kommen und müsste dann den Bus nehmen, um bis zu seinem Arbeitsort zu gelangen. Das dauert ihm zu lange und ist deshalb uninteressant für ihn. Die Tarifgestaltung ist ihm ebenfalls ein Dorn im Auge. Seiner Ansicht wäre es besser im ÖPNV statt einer Vorauszahlung eine Zahlung am Ende des Jahres einzuführen, um eine spontanere und flexiblere Nutzung zu ermöglichen:

> *Warum wird hier wieder ein "Advance-Payment" eingeführt? Warum nicht danach ein „Payment"? Das sind Sachen die mich dann natürlich auch abschrecken. Es muss für mich „easy to use" sein. Das ist für mich ein Service, den ich nutze oder nicht nutze. Und derzeit benutze ich ihn nicht, weil es zu kompliziert ist. (Q14)*

Der Kostenfaktor spielt für ihn dahingehend eine Rolle, dass er, auch bei einer Verbesserungen des Angebotes, bedingt durch seine Arbeit, immer nur an verschiedenen Tagen auf den ÖPNV umsteigen könnte und deshalb ein Abonnement für ihn nicht in Frage kommen würde, da er im Voraus nicht weiß, wie oft er in einem Monat auf den ÖPNV zurückgreifen könnte. Das Problem mit dem grenzüberschreitenden Tageskarten ist, dass diese im Vergleich zum Auto nicht so interessant sind: *„Im Bus kostet die Tageskarte 7 Euro mittlerweile. Also 7 Euro komme ich mit dem Sprit und mit Kilometerkosten gut hin mit dem Auto. Und im Zug, ich weiß nicht, ich glaub' Tageskarte 8 Euro 60 oder sogar noch mehr." (Q47).* In Punkto Sicherheit fühlt er sich im Auto sicherer als im ÖPNV, einerseits durch den höheren Sicherheitsstandard im Auto und anderseits durch verschiedene Leute, denen man im ÖPNV begegnet und denen man nicht wirklich trauen kann.

Nichtbestimmende Faktoren:

Das erhöhte Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr findet Morris im Moment noch erträglich, auch wenn er findet, dass es immer schlimmer wird. Obwohl Andy und Morris teilweise die gleiche Strecke zu bewältigen haben, ist ihre Interpretation der Verkehrsbedingungen sehr unterschiedlich.

Fallbeispiel „Luca"

„'t ass wéi een sech fortbeweegt. Dat ass och e bësschen, wéi ee gekuckt gëtt vun deenen aneren."

Luca ist ein 20-jähriger junger Mann italienischer Herkunft aus einer suburbanen Ortschaft und besucht die Universität Luxemburg auf einem Campus Walferdange. Seine Mutter ist Angestellte und sein Vater ist als qualifizierter Arbeiter tätig.

Luca hat den Führerschein und besitzt ein eigenes Auto. Seinen Anschluss an das ÖPNV-Netz schätzt er als sehr gut ein. Er ist meistens mit dem Auto oder zu Fuß unterwegs, nur manchmal greift er in seiner Freizeit auf den Bus oder den Zug zurück.

Bestimmende Faktoren:

Luca ist tagsüber meist zu Fuß unterwegs, da er nur eine kurze Strecke zurücklegen muss, um zum Campus zu gelangen. Für seine Freizeitaktivitäten am Abend nimmt er das Auto, da die Fahrt mit dem ÖPNV zu lange dauern würde. Als weiteren Grund für seine Wahl nennt er das Wetter, da das Auto bei schlechtem Wetter sehr viel angenehmer ist als der ÖPNV.

Neben diesen direkt angegebenen Einflussfaktoren kommt im Laufe des Interviews das Thema persönliche Sicherheit zur Sprache und Luca erzählt, dass er vor einiger Zeit am Bahnhof in Luxemburg von Obdachlosen überfallen wurde. Der Überfall fand gegen 17 Uhr statt, einer Zeit, an der sich dort viele Menschen aufhalten, und trotzdem kam ihm niemand zur Hilfe. Nach diesem Überfall stellten seine Eltern ihm ein Auto zur Verfügung. Auch wenn Luca dieses Erlebnis nicht als Grund angibt, lässt sich vermuten, dass es Auswirkungen auf seine Nutzung des ÖPNV hat. Die persönliche Sicherheit im ÖPNV wird auch in anderen Punkten von Luca angesprochen. Er empfindet den ÖPNV als rechtsfreien Raum, in dem keine Regeln gelten, und er hat das Gefühl, dass keiner dem Einhalt bietet. Er gibt an, dass er persönlich lieber mit dem Bus fahren würde, wenn die Sicherheit im ÖPNV gewährleistet wäre.

Ein weiterer Einflussfaktor ist die Wichtigkeit des Autos in seinem Umfeld. Er machte die Erfahrung, dass seine Freunde ihn regelrecht unter Druck setzten, sich ein eigenes Auto zu kaufen, statt sich mit dem Auto seiner Mutter zufriedenzugeben: *„An et war, et huet een heiansdo gemengt et wär an engem gewëssen... eng Laascht op engem, et misst een sech een Auto kafen“ (Q25).* Das Auto ist für viele seiner Freunde ein Statussymbol und steht somit in der Hierarchie klar vor dem ÖPNV. In Lucas Erzählungen wird auch deutlich, dass es nicht irgendein Auto sein darf, da man je nach Auto unterschiedlich bewertet wird: *„’t ass wéi een sech fortbewegt. Dat ass och e bësschen, wéi ee gekuckt gëtt vun deenen aneren.“ (Q54).* Um mit seinen Freunden mithalten zu können und nicht deren Spott ausgeliefert zu sein, ist es wichtig, ein anerkanntes Auto zu haben. Er kennt sich sehr gut mit PS-starken und teuren Autos aus und erzählt, dass er sein eigenes Auto von 100 PS auf 160 PS getunt hat. Er regt sich aber gleichzeitig über die Autofixiertheit auf teure Autos in Luxemburg auf. Der Kostenfaktor spielt bei ihm ebenfalls eine Rolle. Das Auto ist seiner Ansicht nach ein regelrechter Geldschlucker. Im Gegensatz zu seinem luxemburgischen Freundeskreis hatte er nicht von Anfang an ein eigenes Auto, sondern musste sich lange Zeit mit einem Auto, welches ihm seine Eltern zeitweise zur Verfügung stellten, zufriedengeben und hat sich erst später ein eigenes gekauft.

Nicht bestimmende Faktoren:

Obwohl Luca einen guten Anschluss an das ÖPNV-Netz hat, greift er aus den beschriebenen Gründen nur manchmal auf das Angebot zurück.

Fallbeispiel „Véronique“ (GD3_Tn1_AF)

Véronique ist eine 27-jährige Belgierin, die im französischen Grenzgebiet lebt und in Luxemburg arbeitet. Sie fährt mit ihrem Lebenspartner in Fahrgemeinschaft gemeinsam mit dem Auto zur Arbeit. Früher hat sie aber immer den ÖPNV benutzt.

Bestimmende Faktoren

Sie nennt zwei Gründe für ihren Umstieg auf das Auto: einerseits hat sie einen Firmenwagen erhalten, bei dem sie keine Kraftstoffkosten bezahlen muss. Andererseits erklärt sie, wie sie sich vorher als Frau gegenüber ihrem Lebenspartner benachteiligt fühlte, weil sie den ÖPNV benutzen musste während er mit dem Auto fuhr:

> *Avant, on n’avait qu’une voiture, c’était lui qui l’utilisait, et moi je prenais tout le temps les transports en commun. Le car sharing aussi. Enfin, c’est vrai que j’en avais un peu marre, et puis avoir un sentiment parfois de diminution, et tout le temps celle qui a pas de voiture et tout ça. (Q147)*

Für Véronique ist das Auto klar ein Statussymbol. Wieder mit dem ÖPNV zu fahren, käme für sie mit einer sozialen Abstufung gleich.

Nicht bestimmende Faktoren

Véronique ist eigentlich umweltbewusst, doch dies hält sie nicht vom Autofahren ab: *« Je suis assez écolo, quoi, et je me sentais beaucoup plus en phase avec mes choix que maintenant.* » *(Q157).* Im Grunde hatten Véronique und ihr Partner ihren aktuellen Wohnort zum Teil ausgewählt, weil er eine gute Anbindung an den ÖPNV hat. Trotzdem benutzen sie ihn nicht.

Fallbeispiel „Paula" (GD4_Tn2_AF)

„Also ech hu momentan och, éierlech gesot, guer keng Loscht méi iergendwou hinner mam Zuch ze fueren"

Paula ist 21 Jahre und wohnt in einer semi-urbanen Ortschaft im Norden des Landes. Sie studiert an der Universität Luxemburg auf dem Campus Walferdange. Sie hat den Führerschein und teilt sich ein Auto mit ihrem Freund, das sie sich zusammen gekauft haben. Bisher ist sie meistens mit dem Zug zur Universität gefahren und in ihrer Freizeit mit dem Auto. Seit ein paar Wochen greift sie jedoch nur noch auf das Auto zurück.

Bestimmende Faktoren:

Die letzten zwei Wochen ist Paula nur noch mit dem Auto zur Universität gefahren. Ihr anfängliches Argument für diesen Wechsel ist, dass sie öfters nach den Kursen schwimmen geht und das Auto dann praktischer ist.

Im Laufe der Diskussion spricht sie jedoch den wahren Grund für ihren Mobilitätswechsel an, der durch das rücksichtslose Verhalten einiger Schüler mittags im Zug ausgelöst wurde: *„Also ech hu momentan och, éierlech gesot, guer keng Loscht méi iergendwou hinner mam Zuch ze fueren. Well wann ech gesinn wat verschidde Leit do einfach maachen - also wat se mengen, dass se duerfte maen - dat fannen ech einfach eng Sauerei! (Q34).*

Sie erzählt weiter, dass es durch diesen veranstalteten Lärm unmöglich ist, in Ruhe ein Buch im Zug zu lesen: *„Well dann 7-8 Leit dann Mp3, Handy op maximal Lautstäerkt hunn , awer duerch den ganzen Dénge lafe loossen. Dann hu mir eng Kéier dat engt dat séngt, deen aneren dee séngt an da mengen se si wiren dann eleng an dann..." (Q34).* Morgens ist die Fahrt noch problemlos und angenehm, da zu diesem Zeiten meistens Berufspendler unterwegs sind, die ruhig ihre Zeitung lesen. Aber mittags um 16 Uhr, wenn die Schüler aus den Lyzeen nach Hause fahren, findet sie es mittlerweile unerträglich im Zug:

> *Dann hunn ech nëmme Jonker déi da grad aus dem Lycée kommen aus der Stad, an dat ass schrecklech. Also, an dofir hunn ech einfach wierklech momentan guer keng Loscht méi fir iergendwéi nach mam Zuch ze fueren, einfach. Nee, dat degoûtéiert mech einfach. (Q34)*

Sie kritisiert heftig, dass keiner diesem Verhalten Einhalt gebietet und für Ruhe im Zug sorgt, damit die Fahrt für alle Passagiere angenehm ist: *„Në! An dat ass fir mech einfach net an der Rei. Ech mengen, et muss ee jiddereen respektéieren. Ech fänken och net un ganz haart mäi Buch virzeliesen. Sou esou einfach ass et." (Q34).*

11.2.2 Fallbeispiele von Mischnutzern

Fallbeispiel „Smilla"

„Du häss de Bus kéinten huelen de Moien!"

Smilla ist eine 28 Jahre alte junge Luxemburgerin, die in einer suburbanen Gegend wohnt und in der Stadt Luxemburg arbeitet. Ihre Mutter ist Hausfrau und ihr Vater Staatsbeamter. Sie hat ein Technikerdiplom.

Sie hat den Führerschein und ein eigenes Auto. Ihr Anschluss ist sowohl an ihrem Wohnort als auch ihrem Arbeitsort recht gut. Zur Arbeit muss jeden Tag eine relativ kurze Strecke von etwa 5 Kilometern zurücklegen. Sie hat bis vor kurzem auch fast jeden Tag auf den Bus genommen, um zur Arbeit zu kommen. Mittlerweile nimmt sie jedoch immer häufiger das Auto. In ihrer Freizeit fährt sie fast ausschließlich mit dem Auto.

Bestimmende Faktoren:

Als Hauptgrund, wieso sie seit kurzem nicht mehr so oft mit dem Bus fährt, gibt Smilla an, dass sie zu bequem geworden ist, um auf den ÖPNV zurückzugreifen: *„'t ass haaptsächlech aus Bequemlechkeetsgrënn, datt ech an der Lescht méi oft den Auto huelen." (Q5).* Die Gründe für diesen Wandel lassen sich in ihren Erfahrungen mit dem ÖPNV vermuten. So berichtet sie, dass sie mit dem Auto einfach sehr viel flexibler und nicht abhängig von Fahrtzeiten ist: *„D'Flexibilitéit. Well ech méi flexibel si mam Auto. Mam Bus sinn ech ëmmer un Zäite gebonnen." (Q28).* Das Autofahren stellt für sie des Weiteren einen großen Zeitgewinn dar, da sie nur zehn Minuten pro Fahrt braucht, mit dem Bus hingegen ist sie zwischen 30 und 40 Minuten unterwegs, unter anderem weil sie entweder umsteigen muss oder noch 10 bis 15 Minuten Fußweg bewältigen muss bis zu ihrem Büro. So kommt dem Faktor Zeit in ihrer momentanen Situation eine entscheidende Rolle in der Fortbewegungswahl zu: Wenn sie in Zeitdruck ist, nimmt sie das Auto, hat sie hingegen mehr Zeit zur Verfügung, nimmt sie den Bus.

Nicht bestimmende Faktoren:

Der Hauptgrund, wieso Smilla sich die Entscheidung für das Auto so schwer macht, ist die Tatsache, dass sie an ihrem Arbeitsplatz eine schwierige Parkplatzsituation hat. Sie kann zwar von ihrer „Vignette"[32] profitieren, jedoch muss sie das Auto dann alle zwei Stunden umparken, um kein Knöllchen zu bekommen. Sie hadert deshalb mit sich, da den ebengenannten positiven Effekten des Autofahrens die negative Parksituation gegenübersteht, die sie den ganzen Tag auf Trab hält: *Mä spéitstens um Büro, wann ech dräimol den Dag muss eraus fir en ze réckelen, dann denken ech: „Du häss de Bus kéinten huelen de Moien!" (Q20).*

Der Kostenfaktor spielt für Smilla keine allzu große Rolle, was unter anderem mit ihrer kurzen Strecke zusammenhängen kann. Sie regt sich zwar über die Knöllchen auf und findet auch, dass sie mit der Benutzung des ÖPNV Geld sparen kann, jedoch sind diese Gründe nicht ausschlaggebend. Der Umweltaspekt spielt für sie ebenfalls keine entscheidende Rolle bei ihrer Wahl:

> *Ech denken zwar och heinsdo drun: „'t ass och besser, wann s de den Auto géings stoe loossen. Du fiers mam Bus, dee fiert souwisou." Denken ech och dodrun, awer, éischter net sou oft, wann et drëms geet, datt ech den Auto oder de Bus soll huelen. (Q33)*

Fallbeispiel "Eddy"

„Nee, also dee Stress muss ech mir och net méi undoen."

Eddy ist 24 Jahre alt und stammt aus einer semiurbanen Ortschaft im Süden des Landes. Seine Mutter ist Arbeiterin und sein Vater Rentner. Er hat ein Technikerdiplom und arbeitet in der Stadt Luxemburg. Er hat den Führerschein und ein eigenes Auto. Seinen Anschluss an das ÖPNV-Netz bezeichnet er als gut, sowohl an seinem Wohnort als auch an seiner Arbeitsstelle. Er muss täglich etwa 20 Kilometer pro Fahrt zurücklegen. Zur Arbeit nimmt Eddy den Zug und anschließend fährt er weiter mit dem Bus bis zu seinem Arbeitsort. In seiner Freizeit benutzt er ausschließlich das Auto.

[32] Die Vignette ist ein Parkausweis für Anwohner. Diese ist bei der Stadt Luxemburg zu erwerben und erlaubt das gebührenfreie Parken im eigenen Wohnviertel. Mit der Vignette erhalten die Anwohner ebenfalls eine Kurzzeit-Parkuhr, die Anrecht auf zwei Stunden kostenloses Parken auf dem gesamten Gebiet der Stadt Luxemburg erlaubt (www.vdl.lu/FAQ+Parken.html).

Bestimmende Faktoren:

Als Hauptgrund für seine Wahl gibt Eddy den Kostenfaktor an. Ausschlaggebend war die Phase, in der sich Benzin und Diesel extrem verteuert hatten. Er ist damals umgestiegen, da ihm das zu teuer wurde und er ist, trotz eines Preisrückgangs bei dem ÖPNV als Fortbewegungsmittel geblieben:

> *Mat deene Präiser, déi mir hate mam Petroll, huet dat e bëssche wéi gedoen am Portemonnaie. Mat der Zäit hunn ech mir gesot : „Gutt, fir souvill Kilometer den Dag ze maachen, fir just schaffen ze goen, dat muss et net sinn." (…) Also ech bezuelen ee Joresabonnement an dat deckt bei wäitem net déi Käschten déi ech mam Auto hat. (Q2)*

Eine Rolle spielt dabei auch die Tatsache, dass er jeden Morgen im Stau zur Arbeit fahren musste und diese Fahrten als sehr anstrengend und stressig empfand: *„Nee also dee Stress muss ech mir och net méi undoen. Do hunn ech mer gesot: „Am Zuch sëtz de dech, waarts of bis de an der Stad bass, hëls de Bus, da klappt dat alles." (Q3).* Im Vergleich dazu, ist die Fahrt im ÖPNV für ihn viel entspannter und stressfreier: *„Ech fillen mech ganz anescht, dat heescht moies hunn ech manner Stress. Ech muss mech manner mat de Leit opreegen, déi vis-à-vis sinn oder niewendrun, déi kee Meter viru kommen op den Autobunnen." (Q38).*

Bedingt durch den Stau macht es für Eddy in Punkto Zeit keinen großen Unterschied, ob er mit dem Auto oder mit dem ÖPNV zur Arbeit kommt. Ein Faktor, der ihm die Entscheidung sicherlich vereinfacht hat. Grund hierfür ist, dass er mit dem Auto im Stau stehen würde und dann den gleichen Zeitaufwand als mit dem ÖPNV hat.

Nicht bestimmende Faktoren:

Eddy muss jeden Morgen 10 bis 15 Minuten bis zum Bahnhof laufen. Dieser Fußweg macht ihm jedoch nichts aus: *„Wann ech schonn déi ganzen Zeit op der Aarbecht sëtzen, dat bësschen Trëppelen, dat deet mer gutt." (Q5)*. Wenn das Wetter schlecht ist, ist es nicht so angenehm, aber auch das hält ihn nicht davon ab zu Fuß zu gehen und den ÖPNV zu nehmen.

Die persönliche Sicherheit im ÖPNV stellt für ihn ein tolerables Problem dar. Er erzählt von komischen Gestalten im Zug, deren Verhalten bei ihm manchmal Sicherheitsbedenken auslösen, jedoch hat dies bis jetzt keine Auswirkung auf sein Mobilitätsverhalten. Er kritisiert auch, dass verschiedene Busfahrer teils sehr aggressiv und rücksichtslos fahren.

Fallbeispiel „Milly"

„Wann ech den Zuch huelen, dann denken ech: „Oh, haut hues de rëm eppes Guddes gemaach!"

Milly ist eine 25 Jahre junge luxemburgische Frau aus einer ländlichen Gegend. Ihr Vater ist selbstständig und ihre Mutter Angestellte. Sie selbst hat einen Hochschulabschluss (Bac+3) und arbeitet beim Staat.

Die Strecke, die sie täglich zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen muss, beträgt ungefähr 30 Kilometer. Entweder legt sie die gesamte Strecke mit dem ÖPNV zurück, das heißt ein kleines Teilsstück mit dem Bus, und den Rest mit dem Zug, oder sie benutzt den Wagen um das Teilsstück zu bewältigen. Für andere Strecken in ihrer Freizeit benutzt sie das Auto.

Bestimmende Faktoren:

Die beiden Hauptgründe, die Milly angibt, warum sie mit dem Zug fährt, sind die Kostenersparnis und weil sie etwas für den Umweltschutz machen will.

Weiterhin verfügt sie über eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz. Einerseits liegt ihr Wohnort relativ nahe an einem Bahnhof, und andererseits ist auch ihr Arbeitsort nur zwei Gehminuten vom Bahnhof entfernt: *„Ech hu wierklech do eng angenehm Streck." (Q22).* Ein zusätzlicher Grund ist, dass ihre Arbeitszeiten regelmäßig sind, was ihr die Benutzung des ÖPNV jetzt erleichtert. Als Studentin ist sie mit dem Auto gefahren, weil die Kurs-Zeiten zu unregelmäßig waren : *„An ech wosst och ni genau, wéi laang daueren d'Coursë lo, kënne mer*

éischter goen, also kréien ech dann nach een Zuch. [Arbeitsort] ass lo anescht, well, well ech genau weess, déi Zäit ass et riwwer, an da kann ech goen, an da kréien ech dann een Zuch" *(Q7).* Des weiteren fühlt sie sich ein bisschen verpflichtet, den ÖPNV zu benutzen, weil sie Anfang des Jahres ein Abonnement für 400€ gekauft hat. Auch gibt sie an, dass sie sich nach anfänglichen Schwierigkeiten an den Zug gewöhnt hat.

Nicht bestimmende Faktoren:

In ihrem persönlichen Umfeld fährt fast keiner mit dem ÖPNV. Dies beeinflusst ihre Entscheidung aber nicht. Ihr Lieblingsfortbewegungsmittel ist und bleibt das Auto: "*Mä ech fannen et méi bequem mam Auto ze fueren, Musik un ze hunn, meng Rou ze hunn." (Q12).* Sie sagt, dass sie eine bestimmte Bequemlichkeit, die sie hatte, wieder abgelegt hat.

Fallbeispiel „Greg"

„Fir op d'Aarbecht, ech weess nék, am Zuch kanns de deng Zäit besser notzen."

Greg ist ein 28-jähriger luxemburgischer Mann aus einer ländlichen Gegend. Sein Vater ist selbstständiger Handwerker und seine Mutter Angestellte. Er selbst hat einen Universitätsabschluss (Bac+4) und arbeitet beim Staat.

Die Strecke, die er täglich bis zu seinem Arbeitsplatz bewältigen muss, beträgt rund 55 Kilometer. In der Regel tut er dies mit dem ÖPNV, wobei er zweimal umsteigen muss. Den Anfangs- und Schlussteil seiner Strecke fährt er mit einem Bus, und den mittleren Teil mit dem Zug. Insgesamt dauert die Fahrt anderthalb Stunden, er hat also jeden Tag drei Stunden Fahrt. In seiner Freizeit fährt er mit dem Auto.

Bestimmende Faktoren:

Gregs angegebener Hauptgrund, um den Zug zu benutzen ist, dass er die Fahrtzeit zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sinnvoller nutzen kann. Dies erspart ihm somit auch, im Stau stehen zu müssen: *"Bei mir spillt d'Roll, datt ech entweder moies am Zuch ka schlofen, oder eppes schaffen. An datt ech nék muss eng Stonn do am Auto sëtzen, vun engem Stau an deen anere Stau ze foaren." (Q11).*

Er ist sich bewusst, dass er Flexibilität verliert, diese ist ihm aber nicht so wichtig, weil er keine Familie hat: *„Jo, mam Auto, ech weess et nék. Wann een eng Famill hott oder sou, an et muss een no anere kucken, da muss een deemno wéi och méi flexibel sinn. Ech brauch just no mir ze kucken, an da kucken ech wéi, wéi et mir am beste geet an, wat dass ech gär maachen." (Q28).* Er erwähnt auch den Sozialfaktor, das heißt, dass er im Zug Bekannte trifft und sich unterhalten kann. Ein weiterer möglicher Faktor ist, dass Bekannte aus seinem Umfeld, die fast die gleiche Strecke zu fahren haben, größtenteils auch den ÖPNV benutzen.

Nicht bestimmende Faktoren:

Greg könnte eine Stunde Fahrzeit am Tag sparen, wenn er das Auto benutzen würde. Das ist es ihm jedoch nicht wert, weil die Fahrt im Auto immerhin noch eine Stunde dauern würde, und er teilweise Stau durchfahren müsste (siehe oben). Nicht ausschlaggebend ist bei Greg ebenfalls, dass er den Großteil seiner Fahrtkosten mit dem Auto, nämlich Kraftstoff- und Parkingkosten vom Arbeitgeber finanziert bekommen würde. Greg betont, dass Umweltschutz für ihn keinen Grund darstellt, den ÖPNV zu benutzen. Er findet Gefallen an statusfördernden Autos, und sagt, er würde sich ein solches kaufen wenn er das Geld hätte.

Fallbeispiel „Andy"

„Also primär sehe ich eher den Entspannungsfaktor."

Andy ist ein 28-jähriger Deutscher, der in einer grenznahen deutschen Stadt wohnt. Er hat einen Fachhochschulabschluss (Bac+3) und arbeitet als Privatangestellter.

Er arbeitet in einem Ort nahe der Stadt Luxemburg. Sein Anfahrtsweg zum Arbeitsplatz beträgt rund 40 Kilometer. Diese Strecke legt er mit dem ÖPNV zurück. Er nimmt den Zug in seinem Heimatort und fährt mit diesem bis zu einer bestimmten Haltestelle, ab der er noch anderthalb Kilometer zu Fuß bis zur Arbeit zurücklegt. In seiner Freizeit benutzt er eher das Auto.

Bestimmende Faktoren:

Andy gibt als Hauptgrund für seine Wahl das Vermeiden von Stau und dem damit verbundenem Stress, an: *„Es ist entspannender mit dem Zug zu fahren oder generell mit dem Bus auch, weil auf der Autobahn eben diese lange Kolonnen morgens sind. Dieses abrupte Bremsen und wieder Beschleunigen ist halt sehr mühselig und kostet jede Menge Nerven." (Q2).*

Außerdem spielen für ihn Kostengründe eine Rolle: Der Zug ist billiger als Autofahren, auch weil Andy im Gegensatz zu anderen Pendlern einen Benziner fährt. Gegen die Benutzung des Autos spricht bei ihm ebenfalls der Umstand, dass er abends bei der Heimkehr von der Arbeit in seiner Straße noch einen Parkplatz suchen muss. Des weiteren fühlt sich Andy im Zug sicherer als im Auto, und erwähnt, dass man sich als ÖPNV-Nutzer Zeit nehmen können muss, und dass dies besser geht, wenn man keine Familie hat.

Nicht bestimmende Faktoren:

Die Anbindung an den ÖPNV ist bei Andy mittelmäßig. In seinem Wohnort verfügt er zwar über eine gute Anbindung (fünf Minuten zum Bahnhof), bei seinem Arbeitsort muss er jedoch weit laufen. Trotzdem schreckt ihn das nicht ab:

> *Man muss dann noch anderthalb Kilometer laufen, was die meisten dann davon abschreckt mit dem Zug zu fahren. Gut, ich nehm das aber auf mich und wir laufen dann die anderthalb Kilometer hin und anderthalb Kilometer zurück. (…) die anderthalb Kilometer schockieren mich jetzt nicht so, aber ist halt schon so ein bisschen nervig, sag ich mal, wenn man dann immer eine Viertelstunde laufen muss. Wenn schönes Wetter ist, ist es ja ok, aber der Weg ist jetzt auch nicht grad so einladend und man läuft dann teilweise sehr dicht an der Strasse vorbei.*
> *(Q1/17)*

Fallbeispiel „Edna"

« Donc, c'est sûr que maintenant, c'est plus l'aspect prix, en fait. »

Edna ist eine 23-jährige Französin, die in einer kleinen Ortschaft im französischen Grenzgebiet wohnt. Ihre Mutter arbeitet als Führungskraft, und ihr Vater ist Angestellter. Sie selbst hat ein Universätsstudium absolviert (Bac+5) und arbeitet als Angestellte in Luxemburg.

Edna arbeitet in der Nähe der Stadt Luxemburg, und legt jeden Tag ein Strecke von etwas mehr als 30 Kilometer zurück. In der Regel bewältigt sie diese Strecke mit dem ÖPNV, wobei sie die kurze Anfahrt zum Abfahrtbahnhof in Frankreich mit dem Auto zurücklegt, und in Luxemburg-Stadt vom Zug auf den Bus umsteigen muss. Insgesamt dauert die Fahrt normalerweise eine Stunde. Nur ausnahmsweise benutzt sie ihren Wagen. In ihrer Freizeit benutzt sie ausschließlich das Auto.

Bestimmende Faktoren:

Als Hauptgrund für ihre Wahl gibt Edna die Kostenersparnis an, die sie mit dem ÖPNV erreicht. Dies ist wichtig, weil sie nur ein geringes Einkommen hat. Außerdem ist sie genervt von der Unzuverlässigkeit der Fahrt mit dem Auto: Wenn irgendwas auf der Strecke passiert ist, kommt sie mit Verspätung ins Büro.

Edna nimmt immer ein monatliches Abonnement, das sie zusätzlich motiviert den ÖPNV zu benutzen: *« Vu qu'en plus j'ai un abonnement mensuel, c'est sûr que c'est tout dans mon intérêt de le prendre le plus possible » (Q26).* Als sie anfing den Zug zu benutzen um nach

Luxemburg zur Arbeit zu kommen, hatte sie ein anderes Motiv : Sie wohnte damals weiter weg (etwa 100 Kilometer Distanz), und brauchte zwei Stunden für die Anfahrt. Die sinnvollere Zeitnutzung im Zug (schlafen, arbeiten) war für sie deshalb ein wichtiger Faktor : « *C'était long, mais je pouvais dormir » (Q27).* Edna verfügt über eine relativ gute Anbindung an das ÖPNV-Netz, sie hat ihren aktuellen Wohnsitz sogar teilweise nach diesem Kriterium ausgewählt.

Nicht bestimmende Faktoren:

Mit dem ÖPNV braucht Edna eine Stunde bis zur Arbeit, während sie an den Tagen wo sie mit dem Auto fährt, in einer halben Stunde da ist. Diesen Zeitverlust nimmt sie aber hin, auch wenn sie sich darüber ärgert. Sie ärgert sich auch über die Unpünktlichkeit des ÖPNV, lässt sich aber davon nicht beeinflussen. Die Mehrheit der Bekannten in ihrem Umfeld fährt mit dem Auto zur Arbeit, und auch ihr eigenes bevorzugtes Fortbewegungsmittel ist das Auto. Sie hat ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein, und ihr Ehemann hat eine Doktorthese zum Thema Umweltschutz geschrieben, jedoch hat der Umweltgedanke bei dieser Wahl keine Rolle gespielt.

Fallbeispiel „Mara"

„Also mam Zuch: dat as ultra praktësch, et ass meeschtens méi séier."

Mara ist eine 23-jährige Luxemburgerin aus einer ländlichen Gegend. Ihre Eltern sind beide selbstständig. Sie hat einen Hochschulabschluss (Bac+3) und arbeitet als Angestellte.

Maras Arbeitsort liegt in einer urbanen Gegend. Bis dorthin muss sie 43 Kilometer zurücklegen. Dies tut sie meistens mit dem ÖPNV. Sie fährt ein kleines Stück von zu Hause bis zum nächsten Bahnhof mit dem Auto, und den Rest mit dem Zug.

Bestimmende Faktoren:

Als Hauptgründe für ihre Wahl gibt Mara mehrere Ursachen an: Der ÖPNV ist für sie sehr praktisch, und ermöglicht sogar einen Zeitgewinn. Außerdem hat sie eine relativ gute Anbindung an den ÖPNV. Auch wenn in ihrem Wohnort selbst nur wenige Busse fahren, so kann sie jedoch mit dem Wagen schnell einen nahegelegenen Bahnhof erreichen. Ihr Arbeitsort liegt direkt neben einem Bahnhof.

Weitere mögliche Faktoren: Maras Eltern benutzen zwar hauptsächlich das Auto um sich fortzubewegen: *„Also och öffentlechen Transport si meng Elteren guer net bewandert."(Q23),* jedoch haben sie ihre Kinder stets ermuntert, den ÖPNV zu benutzen. Mara ist pro-ÖPNV eingestellt.

Nicht bestimmende Faktoren:

Trotz vieler Kritikpunkte an der Organisation des ÖPNV, die Mara äußert, und die sie stark ärgern, benutzt sie ihn noch immer. Die Mehrheit der Personen in Maras Umfeld benutzt den Wagen, auch um zur Arbeit zu kommen. Sie findet, dass Umweltchutz eine gute Sache ist. Obwohl sie den Zusammenhang „irgendwie" schon sieht, haben Umweltüberlegungen keine große Rolle bei ihrer Wahl gespielt.

Fallbeispiel „Ingo"

„Awer et mierkt een awer schnell, dass et, dass een och gutt ouni Auto kann auskommen, a grad, dass et, wéi soll ech soen, eng Geldsuckel ass."

Ingo ist 19 Jahre alt, hat sein Abitur gerade erfolgreich abschlossen und arbeitet zum Zeitpunkt des Interviews in Luxemburg-Stadt. Nach den Ferien will er studieren. Er hat den Führerschein und kann das Auto seiner Mutter mitbenutzen. Er lebt mit seinen Eltern in einer periurbanen Gegend. Seine Mutter ist Hausfrau und sein Vater Staatsbeamter. Sein Anschluss

ist sehr gut, er kann sowohl auf den Zug als auch auf den Bus zurückgreifen. Zu seinem Studentenjob fährt er im Moment jeden Tag mit dem Bus etwa zehn Kilometer und auch in seiner Freizeit greift er in Richtung Stadt auf den ÖPNV zurück. Alle anderen Fahrten macht er mit dem Auto.

Bestimmende Faktoren:

Der Kostenfaktor ist ausschlaggebend für Ingos Wahl. Seine Eltern finanzieren ihm, im Gegensatz zu „Kelly", das Autofahren nur begrenzt. Das Auto seiner Mutter steht ihm zur Verfügung, jedoch muss er für die Benzin- und Parkplatzkosten selbst aufkommen. So erzählt er, dass das Autofahren ihm anfangs viel Spaß gemacht hat. Jedoch wurde es ihm schnell zu teuer und er ist wieder mehr mit dem ÖPNV gefahren: *„Do iwwerleet een sech, ob een dat bëssen Täschegeld hëlt oder net, fir Bensin domat ze kafen." (Q41).* Auch die Tatsache, dass man zu den Stoßzeiten in Richtung Stadt mit dem Auto immer im Stau steht, ist für ihn ein weiterer Grund lieber auf den ÖPNV zurückzugreifen. Nicht nur, dass er mit dem Bus entspannter ankommt, er ist auch noch schneller als mit dem Auto an seinem Zielort: *„Wat mech och stéiert ass, awer och grad well ech moies, mam ganze Stau, do hunn ech och net..., da sëtzen ech léiwer am Bus. 't ass ee méi schnell mam Bus an der Stad, wéi mam Auto, eigentlech." (Q4)*

Abgesehen vom Zeitgewinn morgens im Stau Richtung Luxemburg-Stadt nimmt die Fahrt mit dem ÖPNV ansonsten immer mehr Zeit in Anspruch als mit dem Auto. Diesen Zeitverlust nimmt Ingo nur für Fahrten in die Stadt in Kauf, da ihm die Parkgebühren zu teuer sind. Für seine sonstigen Freizeitwege ist ihm die Fahrt mit dem ÖPNV zu zeitintensiv und deshalb greift er dann ausschließlich auf das Auto zurück.

Sein guter Anschluss an das ÖPNV-Netz erleichtert ihm die Benutzung des ÖPNV. Wochentags hat er jede 20 Minuten einen Bus Richtung Stadt, in den Stoßzeiten sogar alle zehn Minuten und am Wochenende kann er bis halb vier in der Nacht aus der Stadt nach Hause fahren.

Nicht bestimmende Faktoren:

Die meisten Freunde von Ingo fahren seltener mit dem Bus als er. Deren finanzielle Unterstützung durch die Eltern ist jedoch höher als bei ihm: *„Ech géif soen, déi meescht huele manner oft de Bus wéi ech. Also et si verschiddener, déi kréien eben de Parking all Dag bezuelt, grad bei der Schoul. An deenen ass et eben egal." (Q23).* Er meint auch, dass die meisten, gerade in seinem Alter erstaunt sind, wenn man öfters mit dem Bus unterwegs ist, als mit dem Auto. Der Umweltaspekt spielt für ihn keine Rolle. Er betont, dass er nicht aus Umweltgründen mit dem ÖPNV fährt.

Fallbeispiel „Leticia"

„Ech fueren eben net sou gär, well ech nach e bëssen onsécher sinn, well ech en nach net sou laang hunn, de Führerschäin."

Leticia ist ein 18-jähriges Mädchen aus einer semi-urbanen Ortschaft im Süden des Landes. Sie besucht ein klassisches Lyzeum in Esch. Ihr Vater ist als unqualifizierter Arbeiter tätig und ihre Mutter ist Hausfrau.

Ihr Anschluss an das ÖPNV-Netz schätzt sie als sehr gut ein, sie kann sowohl auf den Bus als auch auf den Zug zurückgreifen. Ihre tägliche Fahrt zur Schule würde mit dem Auto circa 10 Kilometer pro Fahrt betragen. Sie hat erst seit einem Monat den Führerschein und ihr steht das Auto ihrer Mutter zeitweise zur Verfügung. Leticia befindet sich somit am Anfang einer Übergangsphase, die durch ihre neuen Mobilitätsmöglichkeiten mit dem Auto ausgelöst wurde.

Bestimmende Faktoren:

Leticia greift, trotz ihrer Möglichkeit, öfter auf das Auto zurückzugreifen, im Moment noch lieber auf den ÖPNV zurück oder lässt sich von ihrer Mutter fahren. Als Gründe gibt sie an, dass sie es einerseits gewöhnt ist, den Bus zu nehmen: *„Well ech gewinnt sinn ëmmer de Bus ze*

huelen, an jo, am Fong kéint ech och méi fueren, mä ech sinn lo sou gewinnt." (Q5). Anderseits ist sie noch etwas unsicher mit dem Auto und muss sich erst an das Fahren gewöhnen. Ihre Mutter regt sich bereits auf, dass sie nicht öfters selbst Auto fährt: *„A meng Mamm reegt sech schonn op well ech net souvill fueren am Moment. Jo mä ech muss mech nach bëssen dru gewinnen." (Q59).* Das Auto ist Leticia zum Zeitpunkt des Interviews noch nicht so wichtig. Sie sagt zwar, dass sie froh wäre, wenn sie ein eigenes Auto hätte, dass sie aber gut ohne Auto leben kann.

Nicht bestimmende Faktoren:

Die persönliche Sicherheit im ÖPNV ist ein wichtiges Thema für Leticia. So erzählt sie von mehreren Erlebnissen in Bussen, in denen sie gefährliche oder bedrohliche Situationen erlebt hat und auch selbst Angst hatte, ausgelöst durch den aggressiven Fahrstil der Busfahrer oder durch das Verhalten anderer Fahrgäste. Besonders abends vermeidet sie es, den ÖPNV zu benutzen, weil sie sich nicht sicher fühlt.

In Leticias Freundeskreis ist das Auto sehr wichtig. Bis auf eine Freundin, die auch noch kein eigenes Auto hat, steht allen ein Auto zur Verfügung. Bekommen sie keines von ihren Eltern geschenkt, sparen sie, bis sie sich eines leisten können: *„Déi mussen onbedéngt hiren eegenen Auto hunn." (Q28).*

Fallbeispiel „Malou" (GD4_Tn7)

Malou ist eine 19-jährige luxemburgische Studentin aus einer ländlichen Gegend. Sie fährt mit dem Bus zur Uni, wobei sie einmal umsteigen muss.

Bestimmende Faktoren

Malou hat keinen eigenen Wagen, und kann nur den ihrer Mutter benutzen. Mit dem ÖPNV verbindet sie, dass es gemütlich ist, und dass man abschalten kann. Auch der Sozialfaktor, das heißt, dass man mit anderen Menschen in Kontakt kommt, gefällt ihr gut. Sie sagt, bei ihrer Wahl spielt auch ein bisschen Idealismus mit, vor allem weil sie als Studentin gut Zeit hat. Ein weiterer Grund ist, dass sie noch nicht so sicher ist im Fahren: *„Ech traue mech och ni sou richteg ëmmer bis bei d'Plaz selwer, well ech och ëmmer denken, wann s de elo eng Schréips mëchs oder sou. Dat spillt och e bësse mat." (Q181).*

Nicht bestimmende Faktoren

Malou hat manchmal Angst im Bus, weil die Busfahrer ihr zu rabiat fahren.

Fallbeispiel „Billy"

„Bon, ech gesin éischter esou, öffentlechen Transport wär éischter zweete Choix. Also wann ech ka mam Auto fueren, da fueren ech mam Auto."

Billy ist ein 28-jähriger Luxemburger der in einer peri-urbanen Ortschaft wohnt. Sein Vater ist selbstständig und seine Mutter Hausfrau. Er hat ein Universitätsstudium absolviert (Bac+4) und arbeitet als Angestellter.

Er arbeitet in der Stadt Luxemburg und müsste bis zu seinem Arbeitsort etwa 7 Kilometer zurücklegen. Die real zurückgelegte Strecke ist aber wegen Umwegen länger. Er fährt den größten Teil der Strecke mit dem Wagen von zu Hause bis zu einem Park&Ride, und fährt dann den Rest mit dem Bus, für den er aber nie bezahlt: *„Ech hu bis elo nach ni bezuelt an et as och souwisou ni e Kontroller do." (Q52).* Eigentlich ist er ein Befürworter des Autos. In seiner Freizeit fährt er auch mit dem Auto.

Bestimmende Faktoren:

Als Hauptgrund für seine Wahl gibt Billy die Parkingkosten an, die er jeden Tag bezahlen müsste, wenn er mit dem Auto bis zu seinem Arbeitsort in der Stadt fahren würde. Billy findet die Anbindung an den ÖPNV in seinem Wohnort nicht gut, die Distanz von einem Kilometer bis zur nächsten Bushaltestelle ist ihm zu weit.

Weitere mögliche Faktoren: Billys Eltern sowie Bekannte im Umfeld fahren ausschließlich Auto.

Nicht bestimmende Faktoren:

Der Zeitfaktor spielt bei Billy keine große Rolle, weil die kurze Distanz sowohl im ÖPNV wie im Auto schnell zurückgelegt werden kann. Billy findet den ÖPNV positiv, aber hauptsächlich weil dadurch die Straßen nicht ganz so verstopft sind, und dies ihm „freie Fahrt" gewährt:

> *„Also ech fannen et eng gutt Saach. Et ass schonn, well wa jiddereen meng Meenung hätt, an jidderee géng sech déi ganzen Zeit an den Auto sëtzen, da géif et geschwënn méi... géifs du kee Meter méi weiderkommen an der Stad, well alles esou zou wär. (…) Dat as schonn... also ech sinn scho positiv agestallt zu deene Leit, well ech si frou dass net jidderee mam Auto an d'Stad kënnt."(Q19)*

Fallbeispiel „Victoria" (GD4_Tn6)

„Ech fuere schrecklech gären Auto, dat heescht normalerweis wann ech e kann huelen. Wa meng Mamm mer den Auto gëtt, dann huelen ech en."

Victoria wohnt in Luxemburg-Stadt, ist 19 Jahre alt und studiert an der Universität Luxemburg auf dem Campus Walferdange. Sie hat den Führerschein, besitzt jedoch kein eigenes Auto. Sie kann aber meistens das Auto ihrer Mutter benutzen. Zur Universität und in ihrer Freizeit fährt sie meistens mit dem Auto. Mit dem ÖPNV kommt sie nur dann zum Campus, wenn ihr das Auto nicht zur Verfügung steht. In ihrer Freizeit organisiert sie für diese Fälle Fahrgemeinschaften mit ihren Freunden. Nur innerhalb der Stadt greift sie meistens auf den Bus zurück, da es ihrer Meinung nach für diese Fahrtwege keinen Sinn macht das Auto zu nehmen.

Bestimmende Faktoren:

Victoria fährt unheimlich gerne mit dem Auto und benutzt es deshalb auch so oft sie kann. Um diese Freude am Fahren zu illustrieren, erzählt sie vom Tag, an dem sie den Führerschein bestanden hatte. Sie hat sich damals dermaßen auf das Autofahren gefreut, dass sie es nicht abwarten konnte und gleich das Auto aus der Garage nehmen musste:

> *Wou ech de Führerschäin gepackt hunn, war meng Mamm an der Vakanz. Si hat mir den Autosschlëssel awer rausgeluecht an den Auto stoung an der Garagenpente. An ech konnt net waarden bis dass mäi Brudder heem komm ass, fir dass e mir giff hëllefen fir den Auto aus der Garagepente ze setzen, also fir mech ze dirigéieren. Heen hat de Führerschäin och nach net. Ech konnt net waarden, ech hu misse selwer doraus fueren. A säitdeem, ech fuere schrecklech gären Auto, dat heescht normalerweis wann ech e kann huelen. Wa meng Mamm mer den Auto gëtt, dann huelen ech en. (Q135)*

Ihre Eltern machten ihr damals das Angebot eines eigenen Autos. Jedoch hat sie dies aus Kostengründen abgelehnt. Als Studentin, ohne eigenes Einkommen hat, konnte bzw. wollte sie sich kein eigenes Auto leisten:

> *Also ech hätt kënne fir mäin 18. vun der Famill een Auto kréien, mä ech hu gesot: „Ech wëll keen. Ech kann och mat menger Mamm hirer Schrottmillen fueren." Deen ass elo 11 Joer a menger Mamm ass et egal wann ech deen téitschen. Mä dat ass einfach, ech brauch keen*

eegenen Auto, ech kann och mat der Famill een deelen. (…) Ech hätt schonn iergendwann eng Kéier gär mäin eegenen Auto. Mä am Moment, ech mengen ech hu lo 19 Joer, ech ginn nach op d'Uni, ech verdéngen nach keng eege Suen. Wou soll ech déi Suen hier huelen, fir mir en Auto ze leeschten. (Q143/144)

Sie regt sich auch sehr über die Jugendlichen in ihrem Umfeld auf, die mit 18 Jahren von ihren Eltern ein neues und teueres Auto geschenkt bekommen: *„Mat 18 Joer, knaps wann s de de Führerschäin hues, schonn een Eenter-BMW an den Aasch gedréckt kriss, fannen ech och en bëssen ee krasst Thema. Well dat war bei villen bei eis op der Première, also schonn op der Deuxième, de Fall." (Q150).*

Das Auto ist ebenfalls vom Zeitgewinn her die interessantere Fortbewegungsart für Victoria. Mit dem ÖPNV muss sie zweimal umsteigen und ist dann fast eine Stunde unterwegs statt einer Viertelstunde mit dem Auto.

Fallbeispiel „Sandra"

„Jo, ee Stéck Fräiheet, déi mer wierklech wichteg ass: net ofhängesch ze sinn. Bon, elo hei zu Lëtzebuerg, einfach."

Sandra ist eine 23-jährige Luxemburgerin, die im Moment in Deutschland studiert. Die Woche über wohnt sie in ihrer Universitätsstadt, für die Wochenenden und in die Ferien hat sie eine Wohnung im deutschen Grenzgebiet. Sie ist in dieser Gegend aufwachsen, in einer ländlichen Ortschaft in Luxemburg. Ihr Vater ist Staatsbeamter und ihre Mutter Angestellte. In ihrer deutschen Universitätsstadt greift sie fast ausschließlich den ÖPNV zurück, ist sie jedoch hier in Luxemburg unterwegs, fährt sie immer mit dem Auto.

Bestimmende Faktoren:

Ihre schlechte Anbindung an das ÖPNV-Netz ist der Hauptgrund, wieso Sandra hierzulande nicht auf den ÖPNV zurückgreift. Die Verbindungen sind und waren auch früher in dieser Gegend immer nur während der Stoßzeiten etwas häufiger, aber auch dann mit sehr zeitintensiven Fahrten verbunden. Sie hat auch dementsprechend schlechte Erinnerungen an den ÖPNV:

Jo, ech war meeschtens genervt. Jo, heiansdo war et mer egal. Dann hunn ech Musik gelauschtert am Bus. Mä ech mengen, dat huet mech scho genervt. Well virun allem och: wann s de just eemol d'Stonn e Bus kriss an du verpass deen, dat ass onméiglech, also. (Q12)

Aus diesem Grund griff sie, gleich nachdem sie den Führerschein hatte, in ihrer Freizeit nur noch auf den ÖPNV zurück.

Anders als in Luxemburg, hat sie in ihrer Universitätsstadt alle zehn Minuten einen Bus, der bis abends spät fährt und nachts immerhin noch jede Stunde. Außerdem hat sie eine Haltestelle direkt vor Tür: *„Jo, ech hunn de Bus virun der Dier. Dee kënnt all zéng Minutten, souguer owes. (…) Nuets an de Weekend fiert all Stonn een heem. D'ass wierklech extrem gutt." (Q5).* Freiheit und Flexibilität in ihrer Mobilitätsart ist Sandra sehr wichtig, jedoch fällt ihre Bewertung sehr unterschiedlich aus. Um sich in Luxemburg frei fortbewegen zu können, ist das Auto unverzichtbar für sie. Anders in ihrer deutschen Universitätsstadt, dort empfindet sie das Auto als freiheitsraubend und den ÖPNV als flexiblere Möglichkeit sich frei und sorglos fortbewegen zu können:

Jo, ee Steck Fräiheet, déi mer wierklech wichteg ass: net ofhängesch ze sinn. Bon, elo hei zu Lëtzebuerg, einfach. Well am Fong, also am Fong, sinn ech méi fräi zu Mainz, wann ech all 10 Minutten e Bus hunn wéi mam Auto, wou ech keng Parkplaz kréien an horrent Parking muss bezuelen ausser eben owes wou s de da fir näischt kanns parken. Mä jo also ech fille mech vill méi fräi, wann ech mech net muss ëm den Auto bekëmmeren, sou wéi wann dat sou ee Klotz um Been wier. Mä hei fillen ech mech extrem onfräi ouni Auto. D'ass ee groussen Ënnerscheed, op alle Fall. (Q24)

Der Einfluss des Umfeldes könnte ebenfalls eine Rolle in Sandras Mobilitätswahl spielen. So erzählt sie, dass ihre luxemburgischen Freunde einen großen Wert auf das Auto legen, wohingegen ihre deutschen Freunde das Autofahren eher negativ bewerten.

Was ihr Gefühl der persönliche Sicherheit im ÖPNV betrifft, sieht sie in Deutschland kein Problem, weil anders als hierzulande dort, auch abends und in der Nacht genug „normale" Leute unterwegs sind, so dass man sich nicht unsicher fühlt.

Nichtbestimmende Faktoren:

Der Umweltaspekt ist für sie nicht handlungsleitend, aber gedanklich präsent:

> *„Also op eng Aart a Weis ass et wierklech net an éischter Linn „ëmweltbewosst" elo dass ech ëmmer mam Bus fueren. Mä op eng aner Aart a Weis awer, also ech hunn dat awer am Hannerkapp." (Q32)*

11.2.3 Fallbeispiele von überzeugten ÖPNV-Nutzern

Fallbeispiel „Norma"

« *J'aimerais que les choses changent. Donc si j'arrête de prendre les transports en commun et que je prends ma voiture, c'est pas pro changement.* »

Norma ist eine 30-jährige Französin, die in einer peri-urbanen Ortschaft in Luxemburg wohnt. Ihr Vater arbeitet als Angestellter bei der europäischen Kommission. Sie hat ein Universitätsstudium abgeschlossen (Bac+5) und arbeitet als Angestellte.

Sie arbeitet nahe der Stadt Luxemburg, und muss bis zu ihrem Arbeitsort eine Strecke von 12 Kilometer zurücklegen. Dies tut sie ausschließlich mit dem ÖPNV, wobei sie einmal in der Stadt umsteigen muss. In der Freizeit nimmt sie ihren Wagen.

Bestimmende Faktoren:

Norma gibt drei Gründe für ihre Wahl des ÖPNV an: Erstens die niedrigeren Kosten. Zweitens entspricht Autofahren im Allgemeinen nicht ihrer Logik, und drittens ist sie pro-ÖPNV eingestellt: « *Si on n'utilise pas les transports en commun, c'est sûr qu'ils ne vont pas se développer. Maintenant, si on les utilise, ils vont peut-être un jour se développer. » (Q3).* Ferner spielt auch der Umweltgedanke für sie eine gewisse Rolle.

Norma verfügt über eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz, denn sie hat eine Bushaltestelle vor der Haustür. Außerdem betont sie, dass sie den ÖPNV nur benutzen kann, weil ihr Mann mit dem Auto fährt und sich um die Kinder kümmert. Diese partielle Entlassung aus der Familienverantwortung spielt eine wichtige Rolle:

> *«C'est vrai que si mon mari n'avait pas de voiture, je sais pas si je prendrais les transports en commun. Parce que c'est lui qui est sûr d'aller à la crèche chercher ma première fille à la bonne heure. Parce que moi, avec le bus, c'est pas toujours facile d'être à la bonne heure. (…)Ça joue beaucoup. Donc, je le fais aussi, parce que mon mari peut assurer, assumer d'arriver.» (Q11)*

Weitere mögliche Gründe: Norma macht sich über große, teure Autos und das damit verbundene *art de vivre* lustig, und distanziert sich somit vom Auto als Statussymbol.

Nicht bestimmende Faktoren:

Norma braucht trotz der kurzen Strecke für die Anfahrt zur Arbeit eine Stunde. Dies ist durch Umsteigen und Umwege der Busse bedingt. Mit dem Auto schafft sie die gleiche Strecke in 20 Minuten. Trotz ihrem Ärger darüber bewiegt dieser Zeitverlust sie nicht dazu, das Auto zu

nehmen. Die Mehrheit der Bekannten und Arbeitskollegen von Norma benuzen das Auto um zur Arbeit zu gelangen.

Fallbeispiel „Dario“

„Ech fueren net sou gären Auto, muss ech och mol soen, a wann ech den Zuch kann huelen, da schonn Zuch.“

Dario ist ein 29 Jahre alt und wohnt im ländlichen Raum im Osten des Landes. Seine Mutter ist Angestellte im öffentlichen Dienst und sein Vater Angestellter. Er arbeitet als Angestellter im Süden des Landes und muss jeden Tag eine sehr weite Strecke zu seinem Arbeitsplatz zurücklegen. Mit dem Auto wären es täglich insgesamt 100 Kilometer Hin- und Rückfahrt. Er hat den Führerschein und teilt sich ein Auto mit seiner Freundin. Sein Anschluss an das Eisenbahnnetz ist sowohl in seinem Wohnort als auch seinem Zielort sehr gut. Auch seine Verbindung bezeichnet er als sehr gut. Er muss in der Stadt umsteigen, was aber kein Problem für ihn ist. Dario benutzt den Zug sowohl für seine täglichen Fahrten zur Arbeit als auch in seiner Freizeit. Nur gelegentlich greift er auf das Auto zurück.

Bestimmende Faktoren:

Als Hauptgründe für seine Wahl gibt Dario an, dass er sich ein Auto mit seiner Freundin teilt, die in Schichten arbeitet und deshalb auf das Auto angewiesen ist, sowie seine lange Strecke zum Arbeitsort, die mit dem Auto es sehr teuer werden würde. Des Weiteren gibt er an, dass er das Fahren mit dem Zug viel komfortabler findet als mit dem Auto. Besonders seit er sich für die erste Klasse entschieden hat. In der zweiten Klasse fühlte er sich von lärmenden Schülern belästigt, da er nicht in Ruhe lesen konnte, was ihm sehr wichtig ist.

Dario erzählt im Laufe des Interviews, dass er bereits zwei Unfälle mit dem Auto hatte und nach dem letzten auch gezwungen war auf den ÖPNV umzusteigen, da er kein Auto mehr zur Verfügung hatte. Er hat seitdem Angst mit dem Auto zu fahren und verzichtet heute am liebsten auf das Auto:

> *Ech fueren net sou gären Auto, muss ech och mol soen, a wann ech den Zuch kann huelen, da schonn Zuch. (Q6) Zwee Accidenter erlieft, a säitdeem sinn ech vill méi… Vill méi Angscht fir Auto ze fueren, sou wäit Strecken ze fueren. An da wou ech Auto fueren, do kënnt dat ëmmer rëm. Ech kréien dat net wech. (Q23)*

Sein Vertrauen in die Sicherheit der Verkehrsmittel des ÖPNV ist im Vergleich zum Auto sehr hoch: *„D'Kontroll an d'Sécherheet an deenen Transportmëttelen ass riseg grouss.“ (Q32).*

Dario gibt an, dass es ihm nicht schwer fällt auf den ÖPNV zurückzugreifen, da er es von klein an gewöhnt war mit dem ÖPNV zu fahren

Nicht bestimmende Faktoren:

Der hohe Zeitaufwand mit dem ÖPNV spielt für Dario aus den angegebenen Gründen keine Rolle. Er ist pro Fahrt anderthalb Stunden unterwegs, also insgesamt drei Stunden am Tag. Anfangs fiel er ihm schwer, diese Zeit investieren zu müssen, jedoch hat er sich daran gewöhnt und das Lesen für sich entdeckt: *„'t war am Ufank haart. Mä lo no enger Zäit ass dat awer rëm… Ech hu mech sou dru gewinnt, datt et net méi schlëmm ass. Well ech lo, wat ass et, dräi Bicher am Mount liesen, da geet dat gutt!“ (Q55).*

Der Umweltfaktor spielte keine Rolle bei seiner Entscheidung: *„Manner fir mech, manner. 't ass einfach… Einfach esou géif ech net op d'Idee kommen, fir..., wéinst dem Ëmweltschutz ëmzeklammen. Muss ech éierlech zouginn." (Q24).*

Fallbeispiel „Dennis“

„Ech fannen dat och iergendwéi méi relaxéierend mam Zuch ze fueren, an ech mengen ech wäert et och weider sou maachen, well et stéiert mech guer net.“

Dennis ist 25 Jahre alt, hat die portugiesische Nationalität und wohnt in einer peri-urbanen Ortsschaft in Luxemburg. Seine Eltern sind beide unqualifizierte Arbeiter. Er hat eine Berufsausbildung gemacht (CATP).

Die Strecke, die er bis zu seinem Arbeitsort bewältigen muss, beträgt 30 Kilometer. Diese legt er in einer Stunde zwanzig Minuten mit dem ÖPNV zurück, wobei er einmal umsteigen muss. Auch in seiner Freizeit benutzt Dennis nur den ÖPNV.

Bestimmende Faktoren:

Dennis gibt als Hauptgrund für seine Wahl an, dass der ÖPNV grundsätzlich angenehmer ist. Man muss keinen Parkplatz suchen, und man kann die verbrachte Zeit sinnvoller nutzen, mit Lesen zum Beispiel.

Dennis hat keinen Führerschein, weil er nach eigenen Angaben noch nie einen gebraucht hat, ist aber jetzt aus beruflichen Gründen dabei, ihn zu machen. Er findet, dass er über eine gute Anbindung an den ÖPNV verfügt.

Weitere mögliche Faktoren: Dennis verbindet den ÖPNV mit Umweltfreundlichkeit. Er ist oft mit dem Zug gefahren, als er mit 18 Jahren eine Freundin in Paris hatte. Dies wurde für ihn dann zur Gewohnheit. Dennis verbindet Autofahren zwar mit hohen Kosten, sagt aber nicht eindeutig, dass dies für ihn einen wichtigen Grund darstellt, nicht mit dem Auto zu fahren.

Nicht bestimmende Faktoren:

Dennis Eltern fahren nur mit dem Auto. Der Zeitfaktor scheint bei Dennis keine Rolle zu spielen, denn er braucht mit dem ÖPNV schätzungsweise fast eine Stunde länger, um zu seiner Arbeit zu gelangen als mit dem Auto. Es stört ihn auch nicht, zu Fuß zum Bahnhof im Nachbardorf zu gehen. In Denniss Umfeld fahren alle mit dem Auto, auch zur Arbeit. Er ist ebenfalls der Meinung, dass ÖPNV-fahren gesellschaftlich ein schlechteres Ansehen hat, als mit dem Auto zu fahren.

Anmerkung: Dennis ist von allen Befragten derjenige, dessen Motive am schwersten zu durchschauen sind. Er scheint sich auch selber nicht ganz im Klaren darüber zu sein, warum er eigentlich keinen Führerschein besitzt: *„Am Fong, all meng Kollege froe mech och: „Wéi kann dat da sinn, dass de kee Führerschäin hues?“ An ech hunn eigentlech keng Erklärung dozou. ‘t ass einfach.“ (P303).* Er widerspricht sich auch teilweise, indem er angibt, dass Autofahren ‚gemütlicher’ ist:

> *„An natierlech gesäit een dat réicht duerno, wann een dräi, véier Mol mam Auto gefuer ass, an dann huet een ëmmer Loscht natierlech, mam Auto ze fueren, well et eben méi gemittlech ass, mä, ech denke schonn, dass ech den öffentlechen Transport awer nach wäert benotzen. Wa mer zum Beispill an d’Vakanz fueren, oder sou Saachen.“ (Q33)*

Fallbeispiel „Noah“ (GD3_Tn3)

Noah ist ein 28-jähriger Franzose, der im französischen Grenzgebiet lebt und in Luxemburg arbeitet. Zur Arbeit fährt er mit Zug und Bus, er muss allerdings ein kleines Stück mit dem Auto von seinem Wohnort bis zum nächsten Bahnhof fahren.

Bestimmende Faktoren

Was Noah am meisten am Auto stört ist der Kostenaspekt. Für ihn ist ein Auto ein *gouffre financier*. Während ein paar Jahren hatte er überhaupt kein Auto, und er hat diese Phase als „Erleichterung“ erlebt. Andererseits spielt der Zeitfaktor insofern eine Rolle, als er nicht auf das Auto verzichtet, wenn der ÖPNV für die gleiche Strecke zu große Umwege fährt. Drittens weiß er zu schätzen, dass er seine Zeit im ÖPNV sinnvoll nutzen kann.

11.2.4 Zwei kontrastierende Fallbeispiele von Jugendlichen unter 18 Jahren

Die Jugendlichen unter 18 Jahren wurden in der entwickelten Mobilitätstheorie nicht mit eingebracht, da sie noch keine eigenständige Wahl zwischen Auto und ÖPNV als Fortbewegungsmittel haben. Dennoch ist es interessant, sich die unterschiedlichen Bedingungen und Kontexte des Aufwachsens in Bezug auf die Mobilität näher anzusehen, besonders im Hinblick auf das zukünftige Mobilitätsverhalten der Jugendlichen. Diese Unterschiede werden exemplarisch an zwei kontrastierenden Fallbeispielen vorgestellt.

Fallbeispiel „Tim“

„Du hues méi gewonne, wéi verluer!“

Tim ist ein 17-jähriger Jugendlicher portugiesischer Herkunft aus einer ländlichen Gegend des Landes, der dabei ist, eine Berufsausbildung (CATP) in Luxemburg-Stadt zu absolvieren. Seine Eltern sind beide als unqualifizierte Arbeiter tätig.

Er muss jeden Tag rund 40 Kilometer Hin- und Rückfahrt auf sich nehmen, die in der Regel pro Fahrt mit dem ÖPNV etwa 50 Minuten in Anspruch nehmen. Sein Anschluss an das ÖPNV-Netz ist sehr gut, er wohnt nur wenige Hundert Meter vom Bahnhof entfernt. Er nimmt den Zug bis zum Bahnhof in Luxemburg und fährt dann mit dem Bus weiter, um zur Schule zu kommen. Tim ist sowohl für seine Schulwege als auch für seine Freizeitwege auf den ÖPNV angewiesen. Nur manchmal nehmen ihn ältere Freunde mit dem Auto mit.

Bestimmende Faktoren:

Tim ist seit seiner Kindheit mit dem ÖPNV gefahren, da seine berufstätigen Eltern, seine Geschwister und ihn nicht mit dem Auto irgendwo hinbringen bzw. abholen konnten. Sie waren so bereits früh auf den ÖPNV angewiesen. Tim ist es deshalb auch gewohnt, sich mit diesem fortzubewegen. Er kennt sich dementsprechend gut mit dem Angebot aus und weiß jederzeit, wie er sich anlegen muss, um mit dem ÖPNV von A nach B zu kommen. Er hat bis vor kurzem in einem weniger gut angebundenen Wohnort gelebt und ist in dieser Hinsicht nicht „verwöhnt“. Interessanterweise greift er heute trotz seines Anschlusses an das Zugnetz immer noch gerne auf den langsameren Bus zurück und nimmt dann auch längere Fahrten auf sich, um mit seinen alten Freunden zusammen zu sein. Er gibt aber auch an, dass ein Grund für dieses Verhalten ist, dass er einfach an den Bus gewöhnt ist und er diesen deshalb immer noch am liebsten benutzt. Er ist sich bewusst, dass dieses Verhalten ungewöhnlich ist, da der Zug viel schneller wäre und hat auch den Wunsch diese Angewohnheit abzulegen:

> *Ech fueren awer léiwer heinsdo mam Bus, wéi no der Schoul, fueren ech einfach op Iechternach mat deenen anere mat, sou, dann huelen ech do de Bus fir heem, sou. Ech weess net. Et ass iergendwéi… Et geet vläicht méi schnell mam Zuch, mä… ech géif soen, déi meeschte Leit géifen och den Zuch, an net wéi a mengem spezielle Fall lo de Bus op Iechternach fueren an dann, vun do nach eng Kéier e Bus fir heem. Fir mech läit dat einfach, keng Ahnung… Ech hat ëmmer de Bus, de Bus, ech war sou ugewisen drun. Ech winne mech am Moment of, mam Bus, sou. (Q36)*

Nicht bestimmende Faktoren:

Tim will seinen Führerschein mit 18 Jahren machen, aber dann trotzdem weiter den ÖPNV benutzen, da er es praktischer und billiger findet: *„Wann ech en Auto hätt, géif ech awer den Zuch huelen. ‘t ass praktesch, ‘t ass méi bëlleg.“ (Q12).* Er meinte, dass er nicht unbedingt ein Auto braucht: *„Den Auto ass net onbedéngt néideg. Och wann ech elo de Führerschäin hunn, ech mengen net, dass ech sou oft fueren.“ (Q14).* Einzige Ausnahme, wann er zukünftig lieber auf das Auto zurückgreifen will, ist am Wochenende, da er das Angebot des ÖPNV dann zu einschränkend findet. Tims jüngere Freunde nehmen wie er den ÖPNV, um sich fortzubewegen, aber viele seiner älteren Freunde sind begeisterte Autofahrer. Er teilt diese Ansicht (noch)

nicht und sieht im ÖPNV auch zukünftig die bessere Alternative zum Auto: *„Du hues méi gewonn, wéi verluer!" (Q12).* Der Zeitaufwand spielt für ihn ebenfalls keine große Rolle. So ist der Mehraufwand an Zeit, die er aufbringt, wenn er mit dem Bus statt mit dem Zug nach Hause fährt, genauso wenig ein Problem für ihn wie auch ein verpasster Zug.

Fallbeispiel „Milla"

„Also mir huelen éischter den Auto wéi de Bus oder Zuch"

Milla ist ein 17-jähriges luxemburgisches Mädchen aus einer periurbanen Ortschaft in der Nähe von Luxemburg-Stadt. Sie besucht ein hauptstädtisches technisches Lyzeum. Ihre Mutter ist Angestellte und ihr Vater ist als qualifizierter Arbeiter tätig. Ihr Anschluss an das ÖPNV-Netz ist sehr gut, sie hat tagsüber alle zehn Minuten einen Bus zur Verfügung. Trotzdem nimmt sie nur den Schulbus regelmäßig. In ihrer Freizeit fährt sie meist mit ihrem Freund oder mit Familienmitgliedern im Auto mit. Nur ausnahmsweise greift sie auf den ÖPNV zurück.

Bestimmende Faktoren:

Im Freundes- und Familienkreis von Milla dominiert das Auto als Fortbewegungsmittel. Der ÖPNV kommt für alle nur dann in Frage, wenn man eine Verbindung hat, der einen direkt von A nach B bringt, ohne viel Zeit zu verlieren oder noch viel zu Fuß laufen zu müssen. Wenn sie in diesen Ausnahmesituationen auf den ÖPNV zurückgreift, informiert ihre Mutter sie über das passende ÖPNV-Angebot. Sie hat nur ein sehr begrenztes Wissen über das ÖPNV-Netz, das ihr zur Verfügung steht und unter diesen Umständen musste sie es sich auch nicht aneignen. Ansonsten ist ihr das ÖPNV-Fahren zu unbequem und das Auto einfach praktischer: *„Well een da genau dohinner fiert wou ee wëll, an da muss de net nach wäit trëppelen." (Q38).* Sie ist auch am liebsten mit dem Auto unterwegs.

Nicht bestimmende Faktoren:

Obwohl sie eine sehr gute Anbindung an das ÖPNV-Netz hat und es auch selbst als gut ansieht, beeinflusst dies Millas Verhalten nicht. Wenn Milla den Führerschein hat, wird sich ihrer Ansicht nach nichts an ihrer Fortbewegungswahl ändern. Sie wird weiterhin mit dem Bus zur Schule fahren und in der Freizeit, statt mitgenommen zu werden, selbst Auto fahren: *„Jo, dann huelen ech nach ëmmer de Bus fir an d'Schoul ze kommen, an… Et geet weider, just dass ech da selwer mam Auto fueren." (Q10).*

Betrachtet man die beiden Fälle näher, wird deutlich wie unterschiedlich die jeweiligen Lebenswelten sind, in denen „Tim" und „Milla" aufwachsen.

Obwohl beide über eine sehr gute Anbindung verfügen, ist die Nutzung des ÖPNV sehr unterschiedlich. Milla, die auf ein sehr dichtes Netz an Busverbindungen in einem periurbanen Gebiet zurückgreifen kann, nimmt dieses nur sehr begrenzt in Anspruch, wohingegen Tim, der lange Zeit einen sehr schlechten ÖPNV-Anschluss hatte und heute an seinem neuen Wohnort einen wesentlich besseren hat, durch regelmäßige Verbindungen zu seinen gewünschten Zielorten immer auf den ÖPNV zurückgreift. Wie lassen sich diese Unterschiede erklären und wie ist das zukünftige Mobilitätsverhalten in diesem Kontext zu bewerten?

Eine Erklärung sind die unterschiedlichen Sozialisationsbedingungen, die im Gegensatz zu den meisten Fällen im Sample bei diesen beiden Personen eindeutig zum Vorschein kommen. Konzentriert man sich auf die Sozialisationsrelevanz der Familie, lassen sich unterschiedliche Bedingungen im Elternhaus ausmachen, die bewirken, dass sich beide in grundverschiedenen Situationen wiederfinden. Tim ist ÖPNV-orientiert aufgewachsen, da er sich bereits früh selbstständig mit dem ÖPNV fortbewegen musste, weil seine Eltern nicht die Möglichkeit hatten, ihn zu fahren. Milla hingegen ist auto-orientiert aufgewachsen, da ihre Eltern, und später auch ihr weiteres Umfeld, ihr die Möglichkeit gaben, mit dem Auto gefahren bzw. mitgenommen zu werden. So wurde das Erlernen des Umgangs mit dem ÖPNV unterschiedlich durch die Eltern beeinflusst: Wenn Milla auf den ÖPNV zurückgreift, geschieht dies bis heute unter der Anleitung ihrer Mutter. Dementsprechend klein ist ihr Wissen über ihre

Möglichkeiten, sich mit dem ÖPNV fortzubewegen, was ihr einerseits die Benutzung erschwert, aber auch den Willen, diesen überhaupt als Option wahrzunehmen, beeinflusst. Tim hingegen hat viel Erfahrung mit dem ÖPNV und weiß, wie er sich anlegen muss, um von A nach B zu kommen. Für ihn ist der ÖPNV oft die einzige Option, um sich fortbewegen zu können.

Ein weiterer Faktor, der besonders in der Jugendphase von entscheidender Bedeutung ist, ist die Sozialisationsrelevanz der *Peers*. In Tims Umfeld ist die Situation im Moment noch gemischt, seine älteren Freunde greifen auf das Auto zurück und nehmen ihn auch gelegentlich mit, während seine jüngeren Freunde wie er den ÖPNV benutzen. Ob er, wie seine älteren Freunde, komplett auf das Auto umsteigen wird und damit seine bisheriges gewohntes Mobilitätsverhalten ändern wird oder nicht, lässt sich schwer vorhersagen und hängt von vielen Bedingungen ab, wie die Verfügbarkeit des Autos. Auf jeden Fall ist bei ihm aber der Wille da weiterhin mit dem ÖPNV zu fahren und auch das Wissen, wie er sich mit diesem, trotz veränderter Lebensbedingungen, fortbewegen kann. Millas Mobilitätsverhalten ist sehr deutlich durch ihr auto-orientiertes Umfeld geprägt. Ihre Familie und auch ihre Freunde fahren mit dem Auto beziehungsweise lassen sich mitnehmen. Somit ist es für sie auch normal, nach dem Führerscheinerwerb diese Gewohnheit beizubehalten und dann selbst mit dem Auto unterwegs zu sein. Somit ist und bleibt für Milla das Auto auch Standardmobilität und der ÖPNV ist die Alternative für besondere Situationen, wohingegen für Tim (im Moment) der ÖPNV auch als sein zukünftiges Standardfortbewegungsmittel gilt und das Auto als Ausnahme fungiert.

12 Literaturverzeichnis

Aronson, E., Wilson, T. D., & Akert, R. M. (2004). *Sozialpsychologie. PS - Psychologie.* München: Pearson Studium.

Berg, C. & Milmeister, M. (2008). Im Dialog mit den Daten das eigene Erzählen der Geschichte finden: Über die Kodierverfahren der Grounded-Theory-Methodologie. In: *Forum: Qualitative Sozialforschung,* 9 (2), Art. 13. Abrufbar unter : http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0802138. Zuletzt abgerufen am 23.08.2010.

Bohnsack, R., Marotzki, W., & Meuser, M. (2003). *Hauptbegriffe qualitative Sozialforschung: Ein Wörterbuch.* Opladen: Leske & Budrich.

CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) (2008). *Données sur le secteur automobile.* Abrufbar unter: http://www.ccfa.fr/revue-de-presse/benelux/donnees-sur-le-secteur-automobile.html?var_recherche=secteur%20automobile&maj=oui. Zuletzt abgerufen am 23.08.2010.

Flick, U. (2004). *Qualitative Sozialforschung: Eine Einführung* (2. Auflage). Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag.

Gehlen, A. (2004). *Der Mensch: Seine Natur und seine Stellung in der Welt* (14. Auflage). Wiebelsheim: AULA-Verlag.

Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research.* New York: de Gruyter.

Helfferich, C. (2004). *Die Qualität qualitativer Daten: Manual für die Durchführung qualitativer Interviews* (1. Auflage). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Innenministerium, Transportministerium, Ministerium für Öffentliche Bauten, & Umweltministerium (2004). *Ein integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg (IVL).* Luxemburg.

Mangold, W. (1960). *Gegenstand und Methode des Gruppendiskussionsverfahrens.* Frankfurt am Main: Europäische Verlagsanstalt.

Mangold, W. (1973). Gruppendiskussionen. In R. König (Hrsg.), *Handbuch der empirischen Sozialforschung* (S. 228–259). München: Deutscher Taschenbuch Verlag.

Meuser, M. &. Nagel, U. (2002). Experteninterviews -vielfach erprobt, wenig bedacht: Ein Beitrag zur qualtitativen Methodendiskussion. In A. Bogner (Hrsg.), *Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung* (S. 71–93). Opladen: Leske & Budrich.

Schütz, A., & Luckmann, T. (1990). *Strukturen der Lebenswelt* (2. Auflage). Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.

Steinke, I. (1999). *Kriterien qualitativer Forschung.* Weinheim: Juventa.

Strauss, A. L. (1991). *Grundlagen qualitativer Sozialforschung: Datenanalyse und Theoriebildung in der empirischen soziologischen Forschung.* München: Fink.

Strauss, A. L., & Corbin, J. M. (1996). *Grounded theory: Grundlagen qualitativer Sozialforschung.* Weinheim: Beltz.

Strübing, J. (2008). *Grounded Theory: Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung des Verfahrens der empirisch begründeten Theoriebildung* (2. Auflage). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Rölle, D. (2010): Unsicherheitsgefühle, Mediennutzung und Vertrauen in Institutionen – Empirisch belastbare Zusammenhänge oder Messartefakte? In A. Groenemeyer (Hrsg.), *Wege der Sicherheitsgesellschaft. Gesellschaftliche Transformationen der Konstruktion und Regulierung innerer Unsicherheit* (S. 89-111). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

13 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Wohnorte der Befragten S. 19
Abbildung 2: Überblick der Mobilitätstheorie S. 166
Abbildung 3: Prozess des Abwägens: ermittelte Faktoren S. 168
Abbildung 4: Gesamtdarstellung der Mobilitätstheorie S. 174
Abbildung 5: Illustration eines gefestigten Mobilitätsverhaltens S. 175
Abbildung 6: Illustration eines in Frage gestellten Mobilitätsverhaltens S. 176

Tabelle 1: Teilnehmer nach Wohnregion S. 20

14 Stichprobenbeschreibung

A. Die Teilnehmer der Einzelinterviews

N°	Pseudonym	Alter	Geschlecht	Statut	Abschluss	Führerschein	Auto	Mobilitätstyp
1	Kelly	25	W	Student	BAC	Ja	Ja	Autofahrer
2	Sammy	23	W	berufstätig	BAC	Ja	Ja	Autofahrer
3	Milla	17	W	Schüler	in Berufsausbildung	Nein	/	ÖPNV-Nutzer (Z)
4	Bernadette	13	W	Schüler	Tech. Sekundarstufe	Nein	/	ÖPNV-Nutzer (Z)
5	Nico	16	M	Schüler	in Berufsausbildung	Nein	/	ÖPNV-Nutzer (Z)
6	Joaquin	15	M	Schüler	Tech. Sekundarstufe	Nein	/	ÖPNV-Nutzer (Z)
7	Tim	17	M	Schüler	in Berufsausbildung	Nein	/	ÖPNV-Nutzer (Z)
8	Milly	25	W	berufstätig	BAC + 3	Ja	Ja	Mischnutzer
9	Ingo	19	M	Student	BAC	Ja	zur Verf.	Mischnutzer
10	Dario	29	M	berufstätig	CATP	Ja	Ja	ÖPNV-Nutzer (Ü)
11	Dennis	25	M	berufstätig	CATP	Dabei	Nein	ÖPNV-Nutzer (Ü)
12	Fidelia	29	W	berufstätig	BAC+ 2	Ja	Ja	Autofahrer
13	Edna	23	W	berufstätig	BAC+ 5	Ja	Ja	Mischnutzer
14	Claus	28	M	berufstätig	abgeschl. Berufsausb.	Ja	Ja	Autofahrer
15	Greg	28	M	berufstätig	BAC + 4	Ja	Ja	Mischnutzer
16	Smilla	28	W	berufstätig	BAC technicien	Ja	Ja	Mischnutzer
17	Norma	30	W	berufstätig	BAC + 5	Ja	Ja	ÖPNV-Nutzer (Ü)
18	Billy	28	M	berufstätig	BAC+4	Ja	Ja	Mischnutzer
19	Eddy	24	M	berufstätig	BAC technicien	Ja	Ja	Mischnutzer
20	Bobby	24	M	berufstätig	BAC technicien	Ja	Ja	Mischnutzer
21	Andy	28	M	berufstätig	BAC + 3	Ja	Ja	Mischnutzer
22	Morris	29	M	berufstätig	BAC + 5	Ja	Ja	Autofahrer
23	Sandra	22	W	Student	BAC	Ja	Ja	Mischnutzer
24	Mara	23	W	berufstätig	BAC + 3	Ja	Ja	Mischnutzer
25	Lena	23	W	berufstätig	BAC technicien	Ja	Ja	Mischnutzer

26	Luca	20	M	Student	BAC	Ja	Ja	Autofahrer
27	Tilly	30	W	berufstätig	BAC + 4	Ja	Ja	Autofahrer
28	Carla	30	W	berufstätig	BAC + 4	Ja	Ja	Autofahrer
29	Jerry	28	M	berufstätig	BAC + 5	Ja	Ja	Autofahrer
30	Leticia	18	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Ja	Ja	Mischnutzer

B. Teilnehmer der Gruppendiskussionen

N°	Alter	Geschlecht	Statut	Abschluss	Führerschein	Auto	Mobilitätstyp
31	19	M	Schüler	in Berufsausbildung	Nein	/	ÖPNV-Nutzer (Z)
32	19	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Mischnutzer
33	21	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Mischnutzer
34	19	M	Schüler	in Berufsausbildung	Dabei	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
35	18	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Zur Verf.	Mischnutzer
36	19	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Mischnutzer
37	18	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
38	19	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Mischnutzer
39	20	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Mischnutzer
40	18	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Autofahrer
41	19	W	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Autofahrer
42	19	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Zur Verf.	Autofahrer
43	18	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Mischnutzer
44	18	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Ja	Mischnutzer
45	19	M	Schüler	in Berufsausbildung	Ja	Zur Verf.	Mischnutzer
46	27	W	beruftätig	BAC + 5	Ja	Ja	Autofahrer
47	29	M	beruftätig	BAC + 5	Ja	Ja	Autofahrer
48	28	M	beruftätig	BAC + 5	Ja	Ja	Mischnutzer
49	21	M	Student	BAC	Ja	Ja	Mischnutzer
50	21	W	Student	BAC	Ja	Ja	Mischnutzer

51	23	M	Student	BAC	Ja	Zur Verf.	Mischnutzer
52	24	M	Student	BAC	Ja	Ja	Mischnutzer
53	22	W	Student	BAC	Ja	Zur Verf.	Autofahrer
54	19	W	Student	BAC	Ja	Zur Verf.	Mischnutzer
55	19	W	Student	BAC	Ja	Zur Verf.	Mischnutzer
56	20	W	Student	BAC	Ja	Zur Verf.	Mischnutzer
57	23	M	Student	BAC	Ja	Zur Verf.	Mischnutzer
58	17	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Dabei	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
59	17	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Dabei	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
60	18	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Ja	Ja	Mischnutzer
61	17	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Dabei	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
62	17	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Dabei	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
63	17	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Dabei	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
64	20	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Dabei	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
65	17	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Nein	Nein	ÖPNV-Nutzer (Z)
66	17	M	Schüler	Klass. Sekundarstufe	50cc	50cc	ÖPNV-Nutzer (Z)
67	16	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	50cc	50cc	ÖPNV-Nutzer (Z)
68	17	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Nein	/	ÖPNV-Nutzer (Z)
69	18	W	Schüler	Klass. Sekundarstufe	Ja	Ja	Mischnutzer
70	21	M	Schüler	Tech. Sekundarstufe	Ja	Ja	Autofahrer
71	20	M	Schüler	Tech. Sekundarstufe	Ja	Zur Verf.	Autofahrer
72	20	M	Schüler	Tech. Sekundarstufe	Ja	Ja	Autofahrer
73	18	M	Schüler	Tech. Sekundarstufe	Ja	Zur Verf.	Autofahrer

C. Altersverteilung

Alterskategorien	**Gesamtanzahl**	***davon Interviewpartner***	***davon Gruppendiskussionsteilnehmern***
unter 18	14	5	9
18-25	44	13	31
26-30	15	12	3
Total	*73*	*30*	*43*

D. Verteilung nach Mobilitätstypen

Autofahrer	19
Mischnutzer	33
ÖPNV-Nutzer (Z)	18
ÖPNV-Nutzer (Ü)	3
Total	*73*

–

INSIDE
is an interdisciplinary research unit comprising scholars from psychology, sociology, educational sciences, social work and pedagogics dedicated to the study of individual and social development in times of rapid social changes.

–

INSIDE
est une unité de recherche interdisciplinaire dans laquelle coopèrent des psychologues, sociologues, pédagogues ainsi que des chercheurs en travail social.
Elle se consacre surtout à la recherche sur le développement individuel et social dans une époque marquée par des changements sociaux rapides.

–

Route de Diekirch
L-7220 Walferdange

T +352 46 66 44 1
www.uni.lu/recherche/flshase/inside

INSIDE
INTEGRATIVE RESEARCH UNIT
ON SOCIAL AND INDIVIDUAL DEVELOPMENT

cesise
Centre d'études
sur la situation
des jeunes

uni.lu
UNIVERSITÉ DU
LUXEMBOURG