

Inhalt

1	Einführung	1
2	Forschungsstand	7
2.1	Theoretische Ansätze zum Nachvollziehen von Verkehrsmittelwahl und Verkehrshandeln	7
2.2	Herangehensweisen und Schwerpunkte bei der Untersuchung der Verkehrsmittelwahl	11
2.2.1	Wandel des Forschungsfokus von funktionalen zu einstellungsorientierten bzw. ‚emotionalen‘ Faktoren	11
2.2.2	Privatheit und Sicherheit	14
2.2.3	Über die Relevanz der Zeitgestaltung während der Fahrtzeit für die Bewertung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	17
2.2.4	Einfluss von Lebensstilzugehörigkeit auf die Verkehrsmittelwahl	19
2.3	Sozialräumliche Betrachtung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	21
2.3.1	Sozialräumliches Einwirken auf subjektive Erfahrungen von Verkehrsteilnehmern	22
2.3.2	Der Einfluss von Materialität auf Räume im Mobilitätskontext	25
2.3.3	Im Verkehrskontext gültige, spezifische Verhaltenskonventionen und ihre Auswirkung auf die Fahrgastbewertung des Busfahrens	27
2.4	Medienpräsenz des Busfahrens als gesellschaftlich vorherrschendes lebensweltliches Bild	30
2.5	Forschungslücken und -fragen	31

3 Theoretische lebensweltliche und sozialräumliche Perspektiven auf das Busfahren	35
3.1 Die Systematisierung von Einstellungen, situativen Erfahrungen und Wissensvorräten durch das Konzept der Lebenswelt	37
3.1.1 Theoretische Verortung von Erfahrungen, Wissensvorräten und Typen in der subjektfokussierten Lebenswelt	37
3.1.2 Die subjektzentrierte Lebenswelt inmitten gesellschaftlicher Wissensvorräte	42
3.1.3 Lebensweltliche Betrachtung der Einstellung zum Busfahren	43
3.2 Sozialräumliche Annäherungen an das Busfahren	45
3.2.1 Einführung in unterschiedliche Sozialraumkonzepte nach Simmel (1992), Löw (2005) und Bourdieu (1991)	45
3.2.2 Über die rollentheoretische Sozialisation auf der Subjektebene	48
3.2.3 Über sozialgruppen- bzw. milieuspezifische Sozialisationsprozesse und Konsumpräferenzen nach Bourdieu (1989, 2010), Otte (2005, 2008) und Schulze (2005)	51
3.2.4 Das Busfahren aus sozialräumlicher Perspektive	56
3.3 Urbane Öffentlichkeit und Privatheit als gesellschaftliches Spiegelbild von im Bus relevanten Strukturen	59
3.3.1 Das Zusammenspiel von Öffentlichkeit und Privatheit als gesellschaftliche Struktur	59
3.3.2 Aktueller Relevanzgewinn von Privatheit gegenüber der urbanen Öffentlichkeit	62
3.3.3 Zwischen interpersoneller Distanz und privatem Handeln in der Öffentlichkeit	64
3.3.4 Wahrgenommene Sicherheit und soziale Kontrolle in der urbanen Öffentlichkeit	66
3.3.5 Der Busraum im Spannungsfeld von Öffentlichkeit und Privatheit	71
3.4 Kleinräumige Betrachtung der subjektfokussierten Positionierung im Bus: Kontrolle über den persönlichen Raum	71
3.4.1 Die Konzepte des persönlichen Raums und der psychosozialen Raumkontrolle	71
3.4.2 Über die Beschaffenheit, das Verletzen und das Verteidigen von persönlichem Raum	74
3.4.3 Raumordnungshierarchie von Personen im Bus	78

3.5	Fahrtzeit: ‚Raumzeitliche‘ Konzeptualisierung und psychosoziales Kontrollempfinden	80
3.5.1	Zusammenhänge zwischen Sozialraum und Zeit	80
3.5.2	Konzeptualisierung von Fahrtzeit als kontrollierbare Größe	82
3.5.3	Systematisierung von Wünschbarkeit bzw. subjektiver Kontrolle über die Fahrtzeit	85
3.6	Zwischenfazit: Theoretische Erkenntnisse für die Systematisierung des subjektiven Einstellung zum Busfahren	86
4	Methodisches Vorgehen	89
4.1	Allgemeines zum methodischen Vorgehen	89
4.2	Fallauswahl	91
4.2.1	Städtisches Fallbeispiel	91
4.2.2	Interviewte Fahrgastgruppen	93
4.2.3	Auswahl der interviewten Experten	96
4.3	Datenerhebung und -aufbereitung	99
4.3.1	Teilnehmende Beobachtung	99
4.3.2	Fotodokumentation eines Busfahrzeugs	103
4.3.3	Experteninterviews	104
4.3.4	Interviews mit (potentiellen) Fahrgästen	105
4.4	Analysemethodik	108
4.5	Reflexion der Methodik vor dem Hintergrund der Gütekriterien der qualitativen sozialwissenschaftlichen Forschung	111
4.6	Übersicht der Forschungsschritte und der dafür herangezogenen Datenarten und Analysemethoden	114
5	Der Bus als materiell und sozial vorstrukturierter Raum: empirische Ergebnisse	115
5.1	Verortung des Busraums im theoretischen Spannungsfeld von Öffentlichkeit und Privatheit	116
5.2	Im Busraum verankerte Strukturen ‚von oben‘: Einflüsse durch Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmen und Busfahrer	120
5.2.1	Gesamträumlich wirkende Einflüsse auf das subjektive Sicherheitsempfinden	122
5.2.1.1	<i>Spacing</i> -Grundlagen zum regelkonformen Verhalten von Fahrgästen	122
5.2.1.2	Minimierung materialisierter Regelverstöße	124

5.2.1.3	Formelle und informelle Akteure der sozialen Kontrolle	127
5.2.2	Kleinräumig wirkende Einflüsse auf das Sicherheits- und Kontrollempfinden	130
5.2.2.1	Auf die Fahrgäste ausgerichtete Gestaltung von Fahrzeug-Innengestaltung und Betrieb	130
5.2.2.2	Fahrstil der Busfahrer	134
5.2.2.3	Sauberkeit der Fahrzeuge	135
5.2.3	Der Informationsfluss als Beitrag zum Fahrgast-Kontrollgefühl	137
5.2.3.1	Reguläres Bereitstellen von Informationen im Busraum	138
5.2.3.2	Umgang mit Verzögerungen im Beförderungsbetrieb	139
5.2.4	Auf das Wohlfühlen der Fahrgäste abzielende <i>Spacing</i> -Grundlagen jenseits des Sicherheits- und Kontrollempfindens	142
5.3	Im Busraum verankerte <i>Spacing</i> -Grundlagen ‚von unten‘: Verhaltenskonventionen der Fahrgäste	144
5.3.1	Das Rauchverbot	145
5.3.2	Die Distanzkonvention	146
5.3.3	Der Vielfahrerkodex	149
5.3.4	Das Ess- und Trinkverbot	152
5.4	Zwischenfazit: Der Busraum als vielschichtig geprägter und komplexer Handlungsrahmen für seine Fahrgäste	155
6	Typologie der Fahrgasteinstellungen zum Busfahren: empirische Ergebnisse	159
6.1	Systematisierung der lebensweltlichen Einstellungsmuster zum Busfahren: Kriterien und Dimensionen der Typenbildung	160
6.1.1	Kriterium der subjektiven Sicherheit und Raumkontrolle ...	161
6.1.1.1	Gesamträumliches Sicherheits- und Kontrollempfinden	161
6.1.1.2	Kleinräumige Kontrolle über den persönlichen Raum	162
6.1.1.3	„Raumzeitliche“ Kontrolle	163
6.1.2	Kriterium der Nutzer-Eigenbezeichnung	164
6.1.2.1	Quantitative Nutzungshäufigkeit	165
6.1.2.2	Nutzerkompetenz	166

6.1.2.3	Identität bzw. Fremdbild	167
6.1.3	Kriterium der Fahrtzeit-Bewertung	168
6.1.4	Übersicht des entstandenen Merkmalsraums	169
6.2	Beschreibung der vier lebensweltlichen Einstellungstypen zum Busfahren	171
6.2.1	Der kontrollierende Zeitgenießer	171
6.2.2	Der kontrollierende Gelegenheitsfahrer	181
6.2.3	Der Vermeider	188
6.2.4	Der Captive	192
6.3	Zwischenfazit: Einstellungstypen zum Busfahren	199
7	Ursächliche Faktoren der Einstellungen zum Busfahren: empirische Ergebnisse	201
7.1	Einführende Betrachtung: Prägende Einflüsse auf das subjektive Busbild	203
7.1.1	Unmittelbare und übertragene Erfahrungen mit dem Stadtbus	204
7.1.2	Relevanz gesellschaftlicher und interpersoneller Wissensvorräte: Medial vermitteltes und zwischenmenschlich kommuniziertes Wissen	206
7.2	Situative und personale Einflüsse	209
7.2.1	Physisch-materiell verankerte Gegebenheiten beim Busfahren	209
7.2.2	Zusammenwirken rigider mobilitätsinduzierender Zwänge und physisch-materiell verankerter Gegebenheiten	212
7.2.3	Einfluss der üblichen Fahrtlänge auf die Einstellung zum Busfahren	213
7.2.4	Lebensphasenspezifischer Zeitmangel	215
7.3	Gesellschaftliche Wissensvorräte und dahinterliegende soziostrukturelle Einflüsse	219
7.3.1	Zuschreibung von Regelbrüchen an bestimmte Fahrgast- Gruppen verringert subjektives Sicherheitsgefühl	219
7.3.2	Eingeschränkte Eigeninitiative und fehlendes Vertrauen in die eigene Selbstvertretungsfähigkeit prägen die Sicherheits- und Kontrolleinschätzung	224
7.3.3	Sicherer Umgang mit sozialer Vielfalt im urbanen Raum durch Toleranz und Akzeptanz	229
7.3.4	Positives Sicherheitsempfinden durch Offenheit gegenüber urbaner Diversität	232

7.3.5 Lebensführungstypen-spezifisches Genießen beim Busfahren	236
7.4 Zwischenfazit: Auf das subjektive Busbild wirkende Faktoren	239
8 Fazit und Ausblick	243
8.1 Sozialräumliche Betrachtung des Busfahrens: Zentrale Erkenntnisse	243
8.2 Zusammenfassung der Einstellungstypen zum Busfahren und ihrer Bedingungen	246
8.3 Verallgemeinerbarkeit und Übertragbarkeit der Ergebnisse	252
8.4 Ausblick: Weiterer Forschungsbedarf und praktische Schlüsse	255
 Anhang	 259
Literaturverzeichnis	273