

# Inhalt

|          |   |    |              |   |    |
|----------|---|----|--------------|---|----|
| <b>1</b> | <b>Einleitung</b> .....   | 7  | <b>3.2.2</b> | Untersuchung der Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz .....  | 45 |
| 1.1      | Anliegen, Ziele und Spezifika der Studie .....  | 7  | <b>3.2.3</b> | Untersuchung der Verkehrsmittelwahl für Haushaltseinkäufe .....   | 51 |
| 1.2      | Gliederung des Berichts .....   | 9  | <b>3.2.4</b> | Bestimmungsfaktoren des Autobesitzes und Determinanten der mit dem Auto gefahrenen Jahreskilometer .....      | 52 |
| <b>2</b> | <b>Literaturübersicht zu den Bestimmungsgründen der Verkehrsmittelwahl</b> .....                              | 10 | <b>4</b>     | <b>Primärstudien zur Verkehrsmittelwahl in der Hansestadt Rostock</b> .....                                   | 54 |
| 2.1      | Modelle der Verkehrsmittelwahl im Überblick .....   | 10 | 4.1          | Die Hansestadt Rostock als Untersuchungsgebiet .....  | 55 |
| 2.2      | Verkehrswissenschaftliche Ansätze .....   | 12 | 4.1.1        | Allgemeine Informationen zur Stadt Rostock .....  | 55 |
| 2.2.1    | Beispiele für verkehrswissenschaftliche Ansätze .....   | 12 | 4.1.2        | Stand und Entwicklung des Personennahverkehrs in Rostock .....  | 56 |
| 2.2.2    | Kritik verkehrswissenschaftlicher Ansätze .....   | 17 | 4.2          | Konzeption und Durchführung der Erhebungen in Rostock .....   | 59 |
| 2.3      | Sozialpsychologische und psychologische Ansätze .....   | 19 | 4.2.1        | Stichprobe und Ablauf der Hauptbefragung .....  | 59 |
| 2.3.1    | Beispiele für sozialpsychologische und psychologische Ansätze .....   | 19 | 4.2.2        | Fragenprogramm der Hauptbefragung .....   | 60 |
| 2.3.2    | Kritik sozialpsychologischer und psychologischer Ansätze .....  | 29 | 4.2.3        | Anlage der Vertiefungsstudie .....  | 61 |
| 2.4      | Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten im Lichte der Low-Cost-These des Umweltverhaltens .....              | 30 | 4.3          | Basisergebnisse der Hauptbefragung .....  | 62 |
| <b>3</b> | <b>Sekundäranalysen zum Verkehrsverhalten auf der Grundlage zweier Umweltstudien</b> .....                    | 32 | 4.3.1        | Ausgewählte soziodemographische Charakteristika der Stichprobe .....  | 62 |
| 3.1      | Sekundäranalysen auf der Grundlage der Studie „Umweltbewußtsein in Deutschland 1996“ .....                    | 32 | 4.3.2        | Rahmendaten der Verkehrsmittelwahl .....  | 64 |
| 3.1.1    | Basisinformationen zu „Umweltbewußtsein in Deutschland 1996“ .....  | 33 | 4.3.3        | Bewertung von Eigenschaften des Autos und öffentlicher Verkehrsmittel .....                                   | 68 |
| 3.1.2    | Analysen zur Low-Cost-These des Umweltverhaltens .....  | 33 | 4.3.4        | Verkehrsmittelwahl für verschiedene Zwecke .....  | 70 |
| 3.1.3    | Untersuchung der Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz .....  | 38 | 4.3.5        | Allgemeines Umweltbewußtsein .....  | 72 |
| 3.1.4    | Untersuchung der Verkehrsmittelwahl für Haushaltseinkäufe .....   | 41 | 4.3.6        | Verkehrsbezogenes Umweltbewußtsein .....  | 74 |
| 3.1.5    | Untersuchung der Verkehrsmittelwahl für Wochenendausflüge .....   | 42 | 4.3.7        | Umwelthandeln in anderen Lebensbereichen und Einschätzung des eigenen Umweltverhaltens .....                  | 76 |
| 3.1.6    | Bestimmungsfaktoren der Autoverfügbarkeit und Determinanten der mit dem Auto gefahrenen Jahreskilometer ..... | 43 | 4.3.8        | Beurteilung der Rostocker Nahverkehrsbetriebe .....   | 78 |
| 3.2      | Sekundäranalysen auf der Grundlage des „Schweizer Umweltsurvey 1993/94“ .....                                 | 45 | 4.3.9        | Beurteilung verkehrspolitischer Maßnahmen für die Stadt Rostock .....   | 80 |
| 3.2.1    | Basisinformationen zum Schweizer Umweltsurvey 1993/94 .....   | 45 | 4.4          | Bivariate Zusammenhänge zwischen Umweltbewußtsein und verkehrsbezogenem Verhalten in der Hauptbefragung ..... | 82 |
|          |   |    | 4.4.1        | Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl für verschiedene Zwecke .....   | 82 |
|          |   |    | 4.4.2        | Umweltbewußtsein und weitere Verhaltensaspekte .....  | 87 |

|          |  |            |          |   |            |
|----------|--|------------|----------|---|------------|
| 4.5      | Detailanalysen der Verkehrsmittelwahl für verschiedene Zwecke in der Hauptbefragung          | 89         | 5.2.1    | Konzeptioneller Rahmen  | 138        |
| 4.5.1    | Verkehrsmittelwahl für das Einkaufen im Nahbereich   | 89         | 5.2.2    | Bestimmung von Low-Cost-Situationen                                 | 139        |
| 4.5.2    | Verkehrsmittelwahl für das Einkaufen in der Innenstadt                                       | 92         | 5.2.3    | Ansprache von für Umweltfragen aufgeschlossenen Verkehrsteilnehmern | 139        |
| 4.5.3    | Verkehrsmittelwahl für das Einkaufen auf der „grünen Wiese“                                  | 102        | 5.2.4    | Motivation zur Verhaltensänderung                                   | 140        |
| 4.5.4    | Verkehrsmittelwahl beim abendlichen Weggehen   | 104        | 5.2.5    | Bestätigung und Stabilisierung umweltgerechten Verhaltens           | 142        |
| 4.5.5    | Verkehrsmittelwahl beim Ausflug nach Warnemünde  | 106        | 5.3      | Aspekte der ÖPNV-bezogenen Kommunikation in Rostock                 | 143        |
| 4.5.6    | Verkehrsmittelwahl für Wochenendausflüge   | 113        | <b>6</b> | <b>Schlußbetrachtung</b>  | <b>143</b> |
| 4.5.7    | Verkehrsmittelwahl für den Weg zum Arbeitsplatz  | 115        | 6.1      | Grenzen der Studie  | 143        |
| 4.5.8    | Weitere Verhaltensaspekte im Verkehrsbereich   | 124        | 6.2      | Weiterer Forschungsbedarf   | 144        |
| 4.6      | Ergebnisse der Vertiefungsstudie   | 125        | <b>7</b> | <b>Literatur</b>  | <b>145</b> |
| 4.6.1    | Ergebnisse der Einstellungsfragen und Assoziationstests                                      | 125        |          |   |            |
| 4.6.2    | Das Verhalten während des „Testmonats“   | 128        |          |   |            |
| 4.6.3    | Das zukünftige Verkehrsmittelwahlverhalten   | 129        |          |   |            |
| 4.6.4    | Bewertung der Ergebnisse der Vertiefungsstudie   | 129        |          |   |            |
| 4.7      | Zusammenfassung der Befunde der Rostocker Erhebungen   | 130        |          |   |            |
| <b>5</b> | <b>Förderung von Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl</b>                                   | <b>133</b> |          |   |            |
| 5.1      | Bedeutung der Ergebnisse   | 134        |          |   |            |
| 5.1.1    | Von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommene Umweltrelevanz des Verkehrsverhaltens              | 134        |          |   |            |
| 5.1.2    | Stellenwert des Umweltbewußtseins  | 134        |          |   |            |
| 5.1.3    | Bedeutung des Umweltbewußtseins bei einzelnen Fahrtzwecken                                   | 135        |          |   |            |
| 5.1.4    | Wirkungsstärke „weicher Maßnahmen“ bei der Veränderung des Modal Split                       | 136        |          |   |            |
| 5.1.5    | Einfluß auf die Autoverfügbarkeit  | 137        |          |   |            |
| 5.1.6    | Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen  | 138        |          |   |            |
| 5.1.7    | Nutzung von Synergien zwischen den Wirkungsbereichen   | 138        |          |   |            |
| 5.2      | Konzept zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl unter Nutzung eines hohen Umweltbewußtseins | 138        |          |   |            |