

Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl

von

Peter Preisendörfer
Franziska Wächter-Scholz
Institut für Soziologie, Universität Rostock

Axel Franzen
Andreas Diekmann
Institut für Soziologie, Universität Bern

Helmut Schad
Stefan Rommerskirchen
Prognos AG, Basel

Arbeitsgemeinschaft Preisendörfer / Diekmann / Prognos AG

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 113

bast

Inhalt

1 Einleitung	7	3.2.2 Untersuchung der Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz	45
1.1 Anliegen, Ziele und Spezifika der Studie	7	3.2.3 Untersuchung der Verkehrsmittelwahl für Haushaltseinkäufe	51
1.2 Gliederung des Berichts	9	3.2.4 Bestimmungsfaktoren des Autobesitzes und Determinanten der mit dem Auto gefahrenen Jahreskilometer	52
2 Literaturübersicht zu den Bestimmungsgründen der Verkehrsmittelwahl	10	4 Primärstudien zur Verkehrsmittelwahl in der Hansestadt Rostock	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
3 Sekundäranalysen zum Verkehrsverhalten auf der Grundlage zweier Umweltstudien	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	6	Schlußbetrachtung	143
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	7	Literatur	145
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			
5	Förderung von Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl	133			
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			