

**Einflussgrößen und Motive  
der Fahrradnutzung  
im Alltagsverkehr**

<b>1</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>Problemstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Stand des Wissens</b>	<b>7</b>
2.1	Theorien und Modelle in der Mobilitätsforschung	7
2.2	Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl	10
2.3	Umsetzungswissen	28
<b>3</b>	<b>Der Forschungsansatz</b>	<b>33</b>
3.1	Theoretischer Rahmen	33
3.2	Konzeptioneller Rahmen	36
<b>4</b>	<b>Methodisches Vorgehen</b>	<b>39</b>
4.1	Auswahl der Untersuchungsgebiete	39
4.2	Grundgesamtheit und disproportional geschichtete Stichproben	40
4.3	Das Erhebungsinstrument	42
4.4	Erhebung der Daten	46
4.5	Erfassung des örtlichen Radverkehrs- und ÖPNV-Angebots	48
4.6	Bildung der Verkehrsmittelgruppen	50
4.7	Auswertung der Daten	51
<b>5</b>	<b>Ergebnisse der repräsentativen Befragungen Erwachsener</b>	<b>53</b>
5.1	Repräsentativität der Stichprobe	53
5.2	Das häufigste Verkehrsmittel	55
5.3	Verfügbarkeit über individuelle Verkehrsmittel	60
5.4	Modell der Verkehrsmittelnutzung	65
<b>6</b>	<b>Unterschiede zwischen den Verkehrsmittelgruppen</b>	<b>67</b>
6.1	Charakterisierung der Gruppen anhand sozio-demographischer Merkmale	67
6.2	Unterschiede im Mobilitätsverhalten	71
6.2.1	Verfügbarkeit über Verkehrsmittel	71
6.2.2	Mobilitätsrate und Mobilitätszeitbudget	72
6.2.3	Zielorte	74
6.2.4	Wegelängen und Wegeketten	75
6.3	Kognitive Prozesse	79
6.3.1	Motive der Verkehrsmittelwahl	79
6.3.2	Einstellungen zum Radfahren	91
6.3.3	Soziale Normen	97
6.3.4	Wahrgenommene Verhaltenskontrolle	100
6.4	Problematische Situationen und Verbesserungsvorschläge	115
6.5	Erweitertes Modell der Verkehrsmittelnutzung	120

<b>7</b>	<b>Ergebnisse der Befragung von Jugendlichen</b>	<b>125</b>
7.1	Beschreibung der Stichprobe	125
7.2	Das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen	127
7.2.1	Fahrradverfügbarkeit und häufigstes Verkehrsmittel	127
7.2.2	Mobilitätsrate und Mobilitätszeitbudget	129
7.3	Kognitive Prozesse	131
7.3.1	Motive der Verkehrsmittelwahl	131
7.3.2	Einstellungen zum Radfahren	134
7.3.3	Subjektive Normen	138
7.3.4	Wahrgenommene Verhaltenskontrolle	142
7.4	Wahrgenommene Umweltbedingungen	143
7.4.1	Bewertung der Fahrradfreundlichkeit des Umfelds	143
7.4.2	Problemorte für Radfahrende aus der Sicht der Jugendlichen	146
7.4.3	Die wahrgenommene Verkehrsmittelnutzung der Eltern	148
7.4.4	Die Gleichaltrigen	151
7.4.5	Unterschiede zwischen den Schulen	155
7.5	Verbesserungsvorschläge der Jugendlichen zur Förderung des Radverkehrs	158
7.6	Zukunftsvorstellungen zur Verkehrsmittelnutzung	158
7.6.1	Autoorientierung und Radorientierung	158
7.6.2	Prädiktoren der Auto- und Radorientierung	164
7.6.3	Modelle zur Erklärung der Rad- und Autororientierung	177
7.7	Lineare Strukturgleichungsmodelle	181
7.7.1	Die Bestimmung der Komponenten	181
7.7.2	Ein Strukturmodell zur Vorhersage zukünftigen Verhaltens	183
7.7.3	Anwendung des Strukturmodells	184
7.7.4	Strategien zur Stärkung der Radorientierung	193
<b>8</b>	<b>Der sachstrukturelle Hintergrund</b>	<b>195</b>
<b>9</b>	<b>Der Feedback-Ansatz: Präsentation der Ergebnisse in den Städten</b>	<b>201</b>
9.1	Workshop in Fürstenwalde	202
9.2	Informationsveranstaltung in Kiel Ostufer	205
9.3	Informationsveranstaltung in Bremen	208
9.4	Pressekonferenz und Informationsveranstaltung in Mainz	213
9.5	Präsentation der Ergebnisse in Ahrensburg	215
9.6	Fazit zum Feedback-Ansatz	217

<b>10</b>	<b>Diskussion der Ergebnisse</b>	<b>219</b>
10.1	Der umweltpsychologische Ansatz	219
10.2	Umwelteinflüsse	220
10.3	Geschlechtsunterschiede	223
10.4	Unterschiede zwischen den Altersgruppen	225
10.5	Kulturelle Unterschiede	226
10.6	Unterschiede zwischen Erwachsenen, die unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen	227
10.7	Prädiktoren der Verkehrsmittelnutzung der Erwachsenen	231
10.8	Zur Sozialisationsperspektive: Auto- und Radorientierung bei Jugendlichen	232
10.9	Mobilitätsmotive und die Bedeutung des Zusatznutzens	233
10.10	Anmerkungen zur Abschätzung des Verlagerungspotenzials	235
10.11	Fazit in Bezug auf den Erkenntnisgewinn des Projekts	236
<b>11</b>	<b>Konzepte und Maßnahmenvorschläge zur Förderung der Radnutzung</b>	<b>241</b>
11.1	Einstellungsorientierte Konzeptionen der Radverkehrsförderung	241
11.2	Exemplarische Beispiele für infrastrukturelle Verbesserungen	243
11.3	Informations- und Kommunikationsstrategien	266
11.4	Fazit zu den Maßnahmenvorschlägen	269
<b>12</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>271</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>285</b>
	Verzeichnis der Tabellen	
	Verzeichnis der Abbildungen	