

Anhang A: Tabellen

Verzeichnis der Tabellen in Anhang A

Tabelle 1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Autos“ (340 ≤ N ≤ 340, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	1
Tabelle 2: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung von Bus und Bahn“ (341 ≤ N ≤ 341, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	2
Tabelle 3: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen.“ (350 ≤ N ≤ 350, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	3
Tabelle 4: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen“ (350 ≤ N ≤ 350, extrahierte Faktoren: 1)	4
Tabelle 5: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Verkehrsmittelnutzung“ (340 ≤ N ≤ 350, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	5
Tabelle 6: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Verkehrsmittelnutzung“ (340 ≤ N ≤ 350, extrahierte Faktoren = 3)	7
Tabelle 7: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Autos“ (330 ≤ N ≤ 331, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	10
Tabelle 8: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung von Bus und Bahn“ (338 ≤ N ≤ 338, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	11
Tabelle 9: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung von Bus und Bahn.“ (338 ≤ N ≤ 339, extrahierte Faktoren: 1)	12
Tabelle 10: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen“ (344 ≤ N ≤ 344, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	13
Tabelle 11: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen“ (344 ≤ N ≤ 344, extrahierte Faktoren = 1)	14
Tabelle 12: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Verkehrsmittelnutzung“ (330 ≤ N ≤ 344, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	15
Tabelle 13: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Emotionen: Empörung über die Verletzung / Dominanz verkehrsbezogener Werte“ (353 ≤ N ≤ 358, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	17

Tabelle 14: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Emotionen: Empörung über die Verletzung / Dominanz verkehrsbezogener Werte“ (353 ≤ N ≤ 358, Extraktionskriterium: Faktoren = 5)	22
Tabelle 15: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Verkehrsmittelnutzung“ (319 ≤ N ≤ 349, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	28
Tabelle 16: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte situationsunabhängige Präferenz von Verkehrsmitteln: Autonutzung“ (317 ≤ N ≤ 339, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	31
Tabelle 17: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte situationsunabhängige Präferenz von Verkehrsmitteln: Bus- und Bahnnutzung“ (316 ≤ N ≤ 330, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	32
Tabelle 18: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte situationsunabhängige Präferenz von Verkehrsmitteln: Radnutzung“ (310 ≤ N ≤ 330, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	33
Tabelle 19: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte situationsunabhängige Präferenz von Verkehrsmitteln: Zu-Fuß-Gehen“ (311 ≤ N ≤ 342, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	34
Tabelle 20: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs“ (354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	35
Tabelle 21: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Verbotsforderungen zum Abbau des Autoverkehrs“ (354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Faktoren = 1)	36
Tabelle 22: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs“ (354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	38
Tabelle 23: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs“ (354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Faktoren = 1)	39
Tabelle 24: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skalen „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Einschränkung und Förderung des Autoverkehrs“ (354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Faktoren = 2)	41
Tabelle 25: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Akzeptanz unterschiedlicher Werte bei <i>privaten</i> Verkehrsmittelentscheidungen“ (354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	43
Tabelle 26: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Akzeptanz unterschiedlicher Werte bei <i>politischen</i> Verkehrsmittelentscheidungen“ (352 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	46

Tabelle 27: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit <i>privaten</i> Verkehrsmittelentscheidungen: Auto“ (275 ≤ N ≤ 322, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	49
Tabelle 28: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit <i>privaten</i> Verkehrsmittelentscheidungen: Bus und Bahn“ (239 ≤ N ≤ 318, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	51
Tabelle 29: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit <i>privaten</i> Verkehrsmittelentscheidungen: Fahrrad“ (233 ≤ N ≤ 310, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	53
Tabelle 30: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit <i>privaten</i> Verkehrsmittelentscheidungen: Zu-Fuß-Gehen“ (223 ≤ N ≤ 311, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	55
Tabelle 31: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit <i>politischen</i> Verkehrsmittelentscheidungen: Auto“ (236 ≤ N ≤ 304, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	57
Tabelle 32: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit <i>politischen</i> Verkehrsmittelentscheidungen: Bus und Bahn“ (218 ≤ N ≤ 296, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	59
Tabelle 33: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit <i>politischen</i> Verkehrsmittelentscheidungen: Fahrrad“ (211 ≤ N ≤ 286, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	61
Tabelle 34: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit <i>politischen</i> Verkehrsmittelentscheidungen: Zu-Fuß-Gehen“ (190 ≤ N ≤ 277, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	63
Tabelle 35: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Kontrollzuschreibungen für die Wertrealisierung“ (330 ≤ N ≤ 350, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	65
Tabelle 36: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Verantwortlichkeitszuschreibungen für die Wertrealisierung“ (324 ≤ N ≤ 350, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	78
Tabelle 37: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Gerechtigkeitsurteile über freiwillige und gesetzlich erzwungene Autoverzichte“ (341 ≤ N ≤ 346, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	87
Tabelle 38: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Gerechtigkeitsurteile über freiwillige und gesetzlich erzwungene Autoverzichte“ (341 ≤ N ≤ 346, Extraktionskriterium: Faktoren =4)	90

Tabelle 39: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Kognitionen: Situative Barrieren der Verkehrsmittelnutzung“ (338 ≤ N ≤ 349, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	93
Tabelle 40: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Tendenz zu sozial erwünschtem Antwortverhalten“ (336 ≤ N ≤ 343, Extraktionskriterium: Faktoren = 1, Eingabematrix = polychorische Korrelation)	96
Tabelle 41: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Tendenz zu sozial erwünschtem Antwortverhalten im Bereich des Autoverkehrs“ (321 ≤ N ≤ 345, Extraktionskriterium: Faktoren = 1, Eingabematrix = polychorische Korrelation)	98
Tabelle 42: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte private Verkehrsmittelentscheidungen (Bereitschaften zur häufigeren Verkehrsmittelnutzung) bei fiktiver Ausräumung situativer und gerechtigkeitsbezogener Barrieren“ (333 ≤ N ≤ 346, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)	100
Tabelle 43: Übersicht zur Variablenbildung	104
Tabelle 44: Deskriptive Statistiken der gesamten Variablen	130
Tabelle 45: Übersicht zur Kategorienbesetzung dichotomer und rangskaliertter Variablen	155
Tabelle 46: Übersicht zu Mehrfachbesetzungen der Mitgliedschaften in Gruppen bzw. Organisationen	156
Tabelle 47: Prädiktor-Konfigurations-Frequenzanalyse (PKFA) mit der Autonutzung auf Strecken über 1 km als Kriterium und den Prädiktoren Akzeptanz von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherheit bei privaten Mobilitätsentscheidungen und der wahrgenommenen Übereinstimmung von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherheit und der privaten Entscheidung für das Auto	157
Tabelle 48: Prädiktor-Konfigurations-Frequenzanalyse (PKFA) mit der Zustimmungsbereitschaft zur Förderung des Autoverkehrs als Kriterium und den Prädiktoren Akzeptanz von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherheit bei politischen Mobilitätsentscheidungen und der wahrgenommenen Übereinstimmung von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherheit und der politischen Entscheidung für das Auto	157
Tabelle 49: Prädiktor-Konfigurations-Frequenzanalyse (PKFA) mit der Autonutzung auf Strecken über 1 km als Kriterium und den Prädiktoren Akzeptanz von Mobilitätseffizienz bei privaten Mobilitätsentscheidungen und der wahrgenommenen Übereinstimmung von Mobilitätseffizienz und der privaten Entscheidung für das Auto	158

Tabelle 1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Autos“
($340 \leq N \leq 340$, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1
Es macht mir Freude,...					
mit einem Auto zügig voranzukommen. (FREUAUT8)	4.21	1.64	.78	.67	.82
auch bei schlechtem Wetter behaglich und trocken im Auto zu sitzen. (FREUAUT5)	4.24	1.63	.77	.66	.81
in einem bequemen und komfortabel ausgestatteten Auto entspannt und locker auf gut ausgebauten Straßen zu fahren. (FREUAUT7)	3.44	1.82	.76	.63	.79
ein Auto so kaufen und ausstatten zu können, wie es meinem persönlichen Stil und Geschmack entspricht. (FREUAUT4)	3.35	1.94	.74	.61	.78
mit einem Auto alles schnell erledigen zu können, was mich sonst viel Zeit kosten würde. (FREUAUT2)	4.44	1.67	.74	.61	.78
mit dem Auto so mobil zu sein, daß ich mich kurzfristig mit Freunden und Bekannten verabreden und treffen kann. (FREUAUT3)	4.39	1.72	.73	.59	.77
nach einem anstrengenden Tag ins eigene Auto zu steigen und damit den Feierabend zu beginnen. (FREUAUT6)	2.77	1.83	.71	.54	.74
mit einem Auto einfach so ins Blaue zu fahren. (FREUAUT1)	3.20	1.80	.60	.39	.63
Faktoren					
	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$	
l_1 Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Autos. (FREUAUT1 - 8)	58.8 %	5.10 .67	.92	.91	.91

Tabelle 2: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung von Bus und Bahn“ (341 ≤ N ≤ 341, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1
Es macht mir Freude, ...					
im Bus oder auf Bahnfahrten sicher und entspannt gefahren zu werden. (FREUBB3)	4.47	1.45	.76	.68	.82
beim Bus- oder Bahnfahren nicht auf das Fahrzeug, auf den Verkehr und andere Verkehrsteilnehmer achten zu müssen. (FREUBB6)	4.40	1.61	.72	.63	.79
im Bus oder in der Bahn zu sitzen und die Welt um mich herum beobachten zu können, ohne ständig voll konzentriert auf den Verkehr achten zu müssen. (FREUBB1)	4.49	1.44	.73	.62	.79
ohne Auto und damit ohne Parkplatzsuche mit Bus oder Bahn mobil zu sein. (FREUBB7)	4.27	1.67	.70	.58	.76
mir bewußt zu machen, wieviel sinnvoller ich meine Zeit im Bus und in der Bahn nutzen kann. (FREUBB5)	3.37	1.74	.70	.54	.73
auf Bahn- oder Busfahrten immer wieder auf interessante Menschen zu treffen. (FREUBB2)	3.36	1.48	.53	.32	.57
mir beim Bus- oder Bahnfahren auszurechnen, wieviel Geld ich letztlich spare, wenn ich auf das Auto verzichte. (FREUBB4)	2.29	1.49	.52	.30	.55
Faktoren	s^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$	
l_1 Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung von Bus und Bahn. (FREUBB1 -7)	52.5 %	4.11 .77	.88	.84	.87

Tabelle 3: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen.“ (350 ≤ N ≤ 350, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2
Es macht mir Freude, ...						
daß ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß völlig unabhängig von Verkehrsstaus, Fahrplänen, Haltestellen und Fahrzeiten bin. (FREURAD4)	4.12	1.69	.71	.79	.86	.20
daß ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß oft schneller am Ziel bin als andere mit ihren Autos. (FREURAD3)	3.89	1.72	.72	.75	.84	.20
mir bewußt zu machen, wieviel Geld ich spare, wenn ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs bin. (FREURAD1)	2.71	1.69	.45	.27	.45	.25
bei einem Spaziergang oder mit dem Fahrrad etwas für mein Wohlbefinden und meine Fitneß zu tun. (FREURAD6)	5.11	1.18	.59	.65	.13	.79
mit dem Rad oder zu Fuß die frische Luft und die Umgebung zu genießen. (FREURAD2)	5.10	1.18	.59	.55	.27	.69
als Fußgänger oder Radfahrer oft anderen Menschen zu begegnen und neue Bekanntschaften zu schließen. (FREURAD5)	2.78	1.49	-	.24	.32	.36
Faktoren						
	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$		
l_1 nicht interpretiert	42.0 %	2.92				
l_1 nicht interpretiert	54.1 %	1.07		.76		

Tabelle 4: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen“ (350 ≤ N ≤ 350, extrahierte Faktoren: 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1
Es macht mir Freude, ...					
daß ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß völlig unabhängig von Verkehrsstaus, Fahrplänen, Haltestellen und Fahrzeiten bin. (FREURAD4)	4.12	1.69	.67	.61	.78
daß ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß oft schneller am Ziel bin als andere mit ihren Autos. (FREURAD3)	3.89	1.72	.65	.59	.77
mit dem Rad oder zu Fuß die frische Luft und die Umgebung zu genießen. (FREURAD2)	5.10	1.18	.53	.36	.60
mir bewußt zu machen, wieviel Geld ich spare, wenn ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs bin. (FREURAD1)	2.71	1.69	.48	.29	.54
bei einem Spaziergang oder mit dem Fahrrad etwas für mein Wohlbefinden und meine Fitneß zu tun. (FREURAD6)	5.11	1.18	.45	.26	.51
als Fußgänger oder Radfahrer oft anderen Menschen zu begegnen und neue Bekanntschaften zu schließen. (FREURAD5)	2.78	1.49	.45	.24	.49
<hr/>					
Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$	
l_1 Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen (FREURAD1 - 6)	39.3 %	2.92 1.07 .76	.78	.68	.79

Tabelle 5: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Verkehrsmittelnutzung“
($340 \leq N \leq 350$, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Es macht mir Freude, ...									
mit einem Auto zügig voranzukommen (FREUAUT8)	4.21	1.64	.78	.73	.80	-.07	-.06	-.11	-.27
in einem bequemen und komfortabel ausgestatteten Auto entspannt und locker auf gut ausgebauten Straßen zu fahren.(FREUAUT7)	3.44	1.82	.76	.67	.80	-.11	-.04	-.12	-.04
auch bei schlechtem Wetter behaglich und trocken im Auto zu sitzen. (FREUAUT5)	4.24	1.63	.77	.68	.78	-.13	-.14	.09	-.17
ein Auto so kaufen und ausstatten zu können, wie es meinem persönlichen Stil und Geschmack entspricht. (FREUAUT4)	3.35	1.94	.74	.64	.74	-.26	-.15	-.06	.01
nach einem anstrengenden Tag ins eigene Auto zu steigen und damit den Feierabend zu beginnen. (FREUAUT6)	2.77	1.83	.71	.57	.71	-.19	-.12	-.08	.04
mit einem Auto alles schnell erledigen zu können, was mich sonst viel Zeit kosten würde. (FREUAUT2)	4.44	1.67	.74	.66	.69	-.20	-.26	.03	-.27
mit dem Auto so mobil zu sein, daß ich mich kurzfristig mit Freunden und Bekannten verabreden und treffen kann. (FREUAUT3)	4.39	1.72	.73	.61	.69	-.21	-.19	.10	-.18
mit einem Auto einfach so ins Blaue zu fahren. (FREUAUT1)	3.20	1.80	.60	.43	.58	-.26	-.13	-.11	.03
im Bus oder in der Bahn zu sitzen und die Welt um mich herum beobachten zu können, ohne ständig voll konzentriert auf den Verkehr achten zu müssen. (FREUBB1)	4.49	1.44	-	.68	-.17	.77	.09	.14	.15
im Bus oder auf Bahnfahrten sicher und entspannt gefahren zu werden. (FREUBB3)	4.47	1.45	-	.69	-.20	.75	.14	.16	.19

(Fortsetzung Tab. 5)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Es macht mir Freude, ...									
beim Bus- oder Bahnfahren nicht auf das Fahrzeug, auf den Verkehr und andere Verkehrsteilnehmer achten zu müssen. (FREUBB6)	4.40	1.61	-	.71	-.32	.74	.17	.18	.03
ohne Auto und damit ohne Parkplatzsuche mit Bus oder Bahn mobil zu sein. (FREUBB7)	4.27	1.67	-	.59	-.28	.63	.29	.14	.13
mir bewußt zu machen, wieviel sinnvoller ich meine Zeit im Bus und in der Bahn nutzen kann. (FREUBB5)	3.37	1.74	-	.61	-.44	.50	.22	.05	.34
daß ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß oft schneller am Ziel bin als andere mit ihren Autos. (FREURAD3)	3.89	1.72	-	.79	-.25	.22	.79	.19	.12
daß ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß völlig unabhängig von Verkehrsstaus, Fahrplänen, Haltestellen und Fahrzeiten bin. (FREURAD4)	4.12	1.69	-	.74	-.29	.17	.75	.24	.09
mir bewußt zu machen, wieviel Geld ich spare, wenn ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs bin. (FREURAD1)	2.71	1.69	-	.34	-.08	.20	.40	.17	.33
bei einem Spaziergang oder mit dem Fahrrad etwas für mein Wohlbefinden und meine Fitneß zu tun. (FREURAD6)	5.11	1.18	-	.55	.03	.18	.12	.69	.14
mit dem Rad oder zu Fuß die frische Luft und die Umgebung zu genießen. (FREURAD2)	5.10	1.18	-	.57	-.09	.18	.22	.69	.10
als Fußgänger oder Radfahrer oft anderen Menschen zu begegnen und neue Bekanntschaften zu schließen. (FREURAD5)	2.78	1.49	-	.48	-.13	.08	.16	.34	.56
auf Bahn- oder Busfahrten immer wieder auf interessante Menschen zu treffen. (FREUBB2)	3.36	1.48	-	.47	-.13	.42	.03	.10	.51
mir beim Bus- oder Bahnfahren auszurechnen, wieviel Geld ich letztlich spare, wenn ich auf das Auto verzichte. (FREUBB4)	2.29	1.49	-	.44	-.17	.37	.31	-.03	.42

(Fortsetzung Tab. 5)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$	
l_1 Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Autos.	38.3 %	8.41	.92	.91	.91
l_2 nicht interpretiert	48.6 %	2.55			
l_3 nicht interpretiert	53.8 %	1.45			
l_4 nicht interpretiert	57.2.0 %	1.16			
l_5 nicht interpretiert	60.3 %	1.07			
		.76			

Tabelle 6: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Verkehrsmittelnutzung“
($340 \leq N \leq 350$, extrahierte Faktoren = 3)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3
Es macht mir Freude, ...							
auch bei schlechtem Wetter behaglich und trocken im Auto zu sitzen. (FREUAUT5)	4.24	1.63	.77	.68	.81	-.14	-.08
mit einem Auto zügig voranzukommen (FREUAUT8)	4.21	1.64	.78	.65	.78	-.13	-.17
in einem bequemen und komfortabel ausgestatteten Auto entspannt und locker auf gut ausgebauten Straßen zu fahren.(FREUAUT7)	3.44	1.82	.76	.62	.77	-.12	-.09
ein Auto so kaufen und ausstatten zu können, wie es meinem persönlichen Stil und Geschmack entspricht. (FREUAUT4)	3.35	1.94	.74	.62	.74	-.24	-.12
mit einem Auto alles schnell erledigen zu können, was mich sonst viel Zeit kosten würde. (FREUAUT2)	4.44	1.67	.74	.64	.73	-.22	-.24
mit dem Auto so mobil zu sein, daß ich mich kurzfristig mit Freunden und Bekannten verabreden und treffen kann. (FREUAUT3)	4.39	1.72	.73	.60	.73	-.22	-.12
nach einem anstrengenden Tag ins eigene Auto zu steigen und damit den Feierabend zu beginnen. (FREUAUT6)	2.77	1.83	.71	.53	.70	-.18	-.11
mit einem Auto einfach so ins Blaue zu fahren. (FREUAUT1)	3.20	1.80	.60	.40	.57	-.24	-.13

(Fortsetzung Tab. 6)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3
Es macht mir Freude, ...							
im Bus oder in der Bahn zu sitzen und die Welt um mich herum beobachten zu können, ohne ständig voll konzentriert auf den Verkehr achten zu müssen. (FREUBB1)	4.49	1.44	.73	.68	-.16	.78	.20
im Bus oder auf Bahnfahrten sicher und entspannt gefahren zu werden. (FREUBB3)	4.47	1.45	.76	.70	-.20	.77	.26
beim Bus- oder Bahnfahren nicht auf das Fahrzeug, auf den Verkehr und andere Verkehrsteilnehmer achten zu müssen. (FREUBB6)	4.40	1.61	.72	.65	-.31	.70	.25
ohne Auto und damit ohne Parkplatzsuche mit Bus oder Bahn mobil zu sein. (FREUBB7)	4.27	1.67	.70	.57	-.30	.61	.34
mir bewußt zu machen, wieviel sinnvoller ich meine Zeit im Bus und in der Bahn nutzen kann. (FREUBB5)	3.37	1.74	.70	.59	-.47	.53	.30
auf Bahn- oder Busfahrten immer wieder auf interessante Menschen zu treffen. (FREUBB2)	3.36	1.48	.53	.32	-.15	.49	.24
mir beim Bus- oder Bahnfahren auszurechnen, wieviel Geld ich letztlich spare, wenn ich auf das Auto verzichte. (FREUBB4)	2.29	1.49	.52	.32	-.23	.39	.35
daß ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß völlig unabhängig von Verkehrsstaus, Fahrplänen, Haltestellen und Fahrzeiten bin. (FREURAD4)	4.12	1.69	.67	.63	-.35	.12	.70
daß ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß oft schneller am Ziel bin als andere mit ihren Autos. (FREURAD3)	3.89	1.72	.65	.61	-.32	.17	.69
mit dem Rad oder zu Fuß die frische Luft und die Umgebung zu genießen. (FREURAD2)	5.10	1.18	.53	.36	-.04	.20	.57
bei einem Spaziergang oder mit dem Fahrrad etwas für mein Wohlbefinden und meine Fitneß zu tun. (FREURAD6)	5.11	1.18	.45	.31	.08	.21	.51
mir bewußt zu machen, wieviel Geld ich spare, wenn ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs bin. (FREURAD1)	2.71	1.69	.48	.32	-.12	.21	.51
als Fußgänger oder Radfahrer oft anderen Menschen zu begegnen und neue Bekanntschaften zu schließen. (FREURAD5)	2.78	1.49	.45	.26	-.13	.18	.46

(Fortsetzung Tab. 6)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G},\text{S})$	
l_1 Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Autos. (FREUAUT1 -8)	38.0 %	8.41	.92	.91	.91
l_2 Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung von Bus und Bahn. (FREUBB1 -7)	47.9 %	2.55	.88	.84	.87
l_3 Situationsbezogene Emotionen: Freude bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen. (FREURAD1 - 6)	52.7 %	1.45	.78	.68	.79
		1.16			
		1.07			
		.76			

Tabelle 7: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Autos“ (330 ≤ N ≤ 331, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂
Ich ärgere mich ...						
wenn ich im Stadtverkehr nur langsam vorankomme. (AERGAUT6)	4.17	1.48	.55	.66	.70	.41
wenn ich während und nach einer Autofahrt völlig genervt und gestreßt bin. (AERGAUT5)	3.74	1.69	.52	.49	.70	-.06
wenn ich mit dem Auto in einem Stau stecke und meine Zeit vergeude. (AERGAUT1)	4.97	1.22	.51	.38	.60	.16
beim Autofahren wenn Fußgänger und Radfahrer die Verkehrsregeln mißachten. (AERGAUT3)	3.92	1.50	.37	.40	-.04	.63
beim Tanken des Autos immer wieder über die hohen Kraftstoffpreise. (AERGAUT4)	3.31	1.72	.38	.29	.07	.53
wenn ich aufgrund von Tempolimits und Fahrverboten nicht so fahren kann, wie ich es für richtig halte. (AERGAUT2)	3.28	1.71	.30	.23	.15	.45
beim Autofahren über andere Fahrer, denen man auf der Stelle den Führerschein wegnehmen sollte. (AERGAUT7)	3.82	1.59	-	.21	.22	.40
<hr/>						
Faktoren	S ² _{gesamt}	λ	α	r _{ttc} (G,S)		
l ₁ Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Autos: Zeitverlust und Streß. (AERGAUT1, 5, 6)	34.3 %	2.40	.70	.55	.69	
l ₂ Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Autos: hohe Kosten, Regelzwang und Regelverletzung durch Radfahrer. (AERGAUT2, 3, 4)	54.6 %	1.42	.54	.43	.48	
Einzelitem: Ärger über andere Autofahrer (AERGAUT7)		.86				

Tabelle 8: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung von Bus und Bahn“ (338 ≤ N ≤ 338, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2
Ich ärgere mich ...					
wenn ich mit dem Bus oder der Bahn nicht genau dorthin komme, wohin ich gerne möchte, und noch längere Fußwege habe oder ein Taxi nehmen muß. (AERGBB7)	4.33	1.55	.69	.81	.19
wenn ich Bus oder Bahn verpasse und lange auf den nächsten Anschluß warten muß. (AERGBB8)	4.94	1.27	.47	.67	.15
wenn ich im Bus oder in der Bahn größere Einkäufe oder sperriges Gepäck mühsam schleppen muß. (AERGBB4)	4.20	1.64	.49	.63	.31
wenn ich durch Warten und Umsteigen beim Bus- und Bahnverkehr Zeit verliere. (AERGBB6)	4.34	1.44	.45	.63	.24
über die Preise der Bus- oder Bahntickets. (AERGBB2)	4.00	1.55	.26	.37	.35
über Busfahrer, die so fahren, als ob ihnen das Wohlbefinden ihrer Fahrgäste völlig gleichgültig ist. (AERGBB3)	3.77	1.66	.57	.07	.75
über die unbequemen und oft viel zu kleinen Sitzgelegenheiten in Bussen und Bahnen. (AERGBB5)	3.25	1.58	.35	.36	.47
wenn ich in Bussen und Bahnen von irgendwelchen fremden Menschen belästigt werde. (AERGBB1)	3.48	1.57	.21	.23	.40
Faktoren					
	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$	
l_1 nicht interpretiert	36.0 %	3.41	-	-	-
l_2 nicht interpretiert	43.6 %	1.11	-	-	-
		.82			

Tabelle 9: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung von Bus und Bahn.“
(338 ≤ N ≤ 339, extrahierte Faktoren: 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1
Ich ärgere mich ...					
wenn ich mit dem Bus oder der Bahn nicht genau dorthin komme, wohin ich gerne möchte, und noch längere Fußwege habe oder ein Taxi nehmen muß. (AERGBB7)	4.33	1.55	.69	.53	.77
wenn ich im Bus oder in der Bahn größere Einkäufe oder sperriges Gepäck mühsam schleppen muß. (AERGBB4)	4.20	1.64	.64	.43	.71
wenn ich durch Warten und Umsteigen beim Bus- und Bahnverkehr Zeit verliere. (AERGBB6)	4.34	1.44	.60	.39	.66
wenn ich Bus oder Bahn verpasse und lange auf den nächsten Anschluß warten muß. (AERGBB8)	4.94	1.27	.57	.43	.64
über die unbequemen und oft viel zu kleinen Sitzgelegenheiten in Bussen und Bahnen. (AERGBB5)	3.25	1.58	.46	.34	.55
über die Preise der Bus- oder Bahntickets. (AERGBB2)	4.00	1.55	.42	.23	.50
wenn ich in Bussen und Bahnen von irgendwelchen fremden Menschen belästigt werde. (AERGBB1)	3.48	1.57	-	.18	.40
über Busfahrer, die so fahren, als ob ihnen das Wohlbefinden ihrer Fahrgäste völlig gleichgültig ist. (AERGBB3)	3.77	1.66	-	.25	.40
<hr/>					
Faktoren	s^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$	
l_1 Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung von Bus und Bahn. (AERBB2, 4 - 8)	35.2 %	3.41 <i>1.11</i> .82	.80	.70	.78
Einzelitems:					
- Ärger über Belästigungen in öffentlichen Verkehrsmitteln. (AERGERBB1)					
- Ärger über unkomfortablen Fahrstil von Bussen. (AERGERBB3)					

Tabelle 10: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen“ (344 ≤ N ≤ 344, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2
Ich ärgere mich ...					
wenn ich zu Fuß oder mit dem Rad mal wieder von schlechtem Wetter überrascht werde. (AERGRAD7)	3.64	1.49	.84	.92	.04
wenn ich bei schlechtem Wetter zu Fuß laufen muß. (AERGRAD5)	3.39	1.66	.66	.70	.40
wenn ich weitere Entfernungen zu Fuß oder mit dem Rad überwinden muß. (AERGRAD6)	3.17	1.65	.65	.63	.50
wenn ich ohne motorisierten Untersatz total unbeweglich bin und nicht schnell und mühelos dorthin komme, wohin ich möchte. (AERGRAD4)	3.49	1.86	.61	.46	.63
daß ich zu Fuß oder mit dem Rad immer so lange brauche, um meine Erledigungen zu machen. (AERGRAD2)	2.48	1.40	.55	.42	.61
wenn ich mich mit größeren Einkäufen und sperrigen Gegenständen zu Fuß abschleppen muß. (AERGRAD3)	3.91	1.66	.53	.50	.53
daß ich als Fußgänger oder Radfahrer ständig aufpassen muß, um nicht von einem Auto angefahren zu werden. (AERGRAD1)	4.01	1.68	.08	-.01	-.28
Faktoren					
	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$	
l_1 nicht interpretiert	49.3 %	3.82			
l_2 nicht interpretiert	55.8 %	1.02			
		.65			

Tabelle 11: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen“ (344 ≤ N ≤ 344, extrahierte Faktoren = 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1
Ich ärgere mich ...					
wenn ich weitere Entfernungen zu Fuß oder mit dem Rad überwinden muß. (AERGRAD6)	3.17	1.65	.76	.67	.82
wenn ich bei schlechtem Wetter zu Fuß laufen muß. (AERGRAD5)	3.39	1.66	.75	.65	.81
wenn ich ohne motorisierten Untersatz total unbeweglich bin und nicht schnell und mühelos dorthin komme, wohin ich möchte. (AERGRAD4)	3.49	1.86	.69	.55	.74
wenn ich mich mit größeren Einkäufen und sperrigen Gegenständen zu Fuß abschleppen muß. (AERGRAD3)	3.91	1.66	.69	.53	.73
daß ich zu Fuß oder mit dem Rad immer so lange brauche, um meine Erledigungen zu machen. (AERGRAD2)	2.48	1.40	.66	.49	.70
wenn ich zu Fuß oder mit dem Rad mal wieder von schlechtem Wetter überrascht werde. (AERGRAD7)	3.64	1.49	.65	.46	.68
daß ich als Fußgänger oder Radfahrer ständig aufpassen muß, um nicht von einem Auto angefahren zu werden. (AERGRAD1)	4.01	1.68	-	.03	-.18
Faktoren					
	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$	
l_1 Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen.“ (AERGRAD2 -7)	48.3 %	3.82 1.02 .65	.88	.84	.84
Einzelitems:					
- Ärger über permanente Unfallgefahr durch Autofahrer (AERGRAD1)					

Tabelle 12: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Verkehrsmittelnutzung“
($330 \leq N \leq 344$, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Ich ärgere mich ...								
wenn ich bei schlechtem Wetter zu Fuß laufen muß. (AERGRAD5)	3.39	1.66	.69	.81	.11	-.06	.14	.04
wenn ich weitere Entfernungen zu Fuß oder mit dem Rad überwinden muß. (AERGRAD6)	3.17	1.65	.66	.78	.17	-.04	.12	.05
wenn ich zu Fuß oder mit dem Rad mal wieder von schlechtem Wetter überrascht werde. (AERGRAD7)	3.64	1.49	.53	.69	.18	.10	.05	.10
wenn ich mich mit größeren Einkäufen und sperrigen Gegenständen zu Fuß abschleppen muß. (AERGRAD3)	3.91	1.66	.57	.65	.37	-.06	.07	.05
wenn ich ohne motorisierten Untersatz total unbeweglich bin und nicht schnell und mühelos dorthin komme, wohin ich möchte. (AERGRAD4)	3.49	1.86	.59	.64	.22	-.17	.31	-.00
daß ich zu Fuß oder mit dem Rad immer so lange brauche, um meine Erledigungen zu machen. (AERGRAD2)	2.48	1.40	.48	.61	.23	-.12	.19	.06
wenn ich mit dem Bus oder der Bahn nicht genau dorthin komme, wohin ich gerne möchte, und noch längere Fußwege habe oder ein Taxi nehmen muß. (AERGBB7)	4.33	1.55	.64	.25	.74	.00	.16	.09
wenn ich durch Warten und Umsteigen beim Bus- und Bahnverkehr Zeit verliere. (AERGBB6)	4.34	1.44	.49	.20	.66	.10	-.05	.09
wenn ich Bus oder Bahn verpasse und lange auf den nächsten Anschluß warten muß. (AERGBB8)	4.94	1.27	.47	.13	.65	.16	.03	.07
wenn ich im Bus oder in der Bahn größere Einkäufe oder sperriges Gepäck mühsam schleppen muß. (AERGBB4)	4.20	1.64	.56	.36	.62	-.04	.14	.15
über die Preise der Bus- oder Bahntickets. (AERGBB2)	4.00	1.55	.27	.08	.41	.13	.13	.26
über die unbequemen und oft viel zu kleinen Sitzgelegenheiten in Bussen und Bahnen. (AERGBB5)	3.25	1.58	.37	.24	.40	-.08	.19	.33
wenn ich im Stadtverkehr nur langsam vorankomme. (AERGAUT6)	4.17	1.48	.70	.18	.12	.72	.36	-.11

(Fortsetzung Tab. 12)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Ich ärgere mich ...								
wenn ich während und nach einer Autofahrt völlig genervt und gestreßt bin. (AERGAUT5)	3.74	1.69	.47	-.13	.07	.66	-.04	.07
wenn ich mit dem Auto in einem Stau stecke und meine Zeit vergeude. (AERGAUT1)	4.97	1.22	.41	-.12	.09	.59	.19	-.06
daß ich als Fußgänger oder Radfahrer ständig aufpassen muß, um nicht von einem Auto angefahren zu werden. (AERGRAD1)	4.01	1.68	.45	-.10	.01	.52	-.33	.25
wenn ich aufgrund von Tempolimits und Fahrverboten nicht so fahren kann, wie ich es für richtig halte. (AERGAUT2)	3.28	1.71	.42	.19	.17	.08	.55	-.22
beim Autofahren wenn Fußgänger und Radfahrer die Verkehrsregeln mißachten. (AERGAUT3)	3.92	1.50	.39	.17	.05	.01	.54	.26
beim Tanken des Autos immer wieder über die hohen Kraftstoffpreise. (AERGAUT4)	3.31	1.72	.36	.29	.10	.09	.45	.24
beim Autofahren über andere Fahrer, denen man auf der Stelle den Führerschein wegnehmen sollte. (AERGAUT7)	3.82	1.59	.21	.04	.03	.27	.35	.13
über Busfahrer, die so fahren, als ob ihnen das Wohlbefinden ihrer Fahrgäste völlig gleichgültig ist. (AERGBB3)	3.77	1.66	.60	-.02	.21	.01	.07	.74
wenn ich in Bussen und Bahnen von irgendwelchen fremden Menschen belästigt werde. (AERGBB1)	3.48	1.57	.23	.18	.23	.08	.06	.37

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$
l_1 Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen.“	25.2 %	6.01	.88	.84 .84
l_2 Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung von Bus und Bahn.	34.6 %	2.59	.80	.70 .78
l_3 Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Autos: Zeitverlust und Streß	40.7 %	1.83	.70	- -
l_4 Situationsbezogene Emotionen: Ärger bei der Nutzung des Autos: Kosten, Regelzwang, Regelverletzung	44.7 %	1.42	.54	- -
l_5 nicht interpretiert	48.0 %	1.22 .96	-	- -

Tabelle 13: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Emotionen: Empörung über die Verletzung / Dominanz verkehrsbezogener Werte“
(353 ≤ N ≤ 358, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅	l ₆
Ich bin empört ...									
über Politiker, denen anscheinend nichts am Erhalt und der Sicherheit von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie liegt. (EMPWORK1)	3.14	1.68	.80	.88	.03	.07	-.10	-.10	-.12
über manche gesellschaftliche Gruppen, die nur noch die negativen Folgen des Autoverkehrs sehen und nicht mehr den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Automobilbranche. (EMPWORK2)	3.29	1.72	.78	.87	-.01	.02	-.12	-.09	-.01
über "Missionare des öffentlichen Verkehrs", die von der großen Bedeutung der Automobilbranche für die Volkswirtschaft anscheinend noch nie etwas gehört haben. (EMPWIRT3)	2.94	1.70	.76	.86	-.01	.01	-.04	-.09	-.02
über Politiker, die den Autofahrern durch Kampagnen ihre Freude am Autobesitz nehmen wollen. (EMPSTAT1)	2.76	1.80	.73	.83	-.14	.01	.10	.04	-.06
über gesellschaftliche Gruppen, die mit Aktionen und Attacken gegen das Autofahren jene Bürger diskriminieren, die großen Wert auf ihr Auto legen. (EMPSTAT2)	3.05	1.82	.69	.83	-.07	-.07	.04	.01	-.01
über Politiker, die bei ihren verkehrs-planerischen Urteilen und Entscheidungen die wirtschaftliche Lage der Automobilindustrie völlig außer Acht lassen. (EMPWIRT1)	2.85	1.57	.70	.82	-.00	.14	-.04	-.08	-.01
über Verkehrsplaner, die anscheinend der Meinung sind, daß Autofahrer ihre Zeit ruhig in Staus vergeuden können. (EMPZEIT2)	3.45	1.88	.70	.82	.08	.02	.07	.10	-.07
über Politiker, die das Autofahren nicht genügend erleichtern (etwa durch den Ausbau des Straßennetzes). (EMPMOB2)	2.45	1.61	.75	.81	-.20	-.04	.15	.13	-.07

(Fortsetzung Tab. 13)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6
Ich bin empört ...									
über Politiker, die jedes Gefühl von Freiheit beim Autofahren durch Verbote und Gesetze einschränken wollen. (EMPFREI2)	2.79	1.79	.69	.79	-.20	-.04	.11	.11	-.05
über Verkehrspolitiker, die nicht genug tun, um Autofahren preiswerter zu machen. (EMPKOST1)	2.90	1.86	.73	.72	-.26	.07	.11	.36	-.02
über die Verantwortlichen in der Automobilbranche, die bei der Entwicklung von Automodellen zuwenig Wert auf Bequemlichkeit und Komfort legen. (EMPBEQ2)	2.31	1.36	.50	.65	.07	.12	.01	.21	-.10
über Bürger, die gegen den Autoverkehr in ihrem Wohngebiet protestieren. (EMPOEK6)	2.58	1.66	.47	.63	-.02	-.11	-.03	.07	.24
über gesellschaftliche Gruppen, die dem Umweltschutz beim privaten Autoverkehr einen solch hohen Stellenwert zusprechen. (EMPOEK5)	2.64	1.62	.48	.60	-.13	-.09	.02	.17	.25
über Verkehrspolitiker, die zu wenig für das Wohlbefinden und die körperliche Fitneß der Autofahrer tun (etwa durch Fitneßeinrichtungen auf Raststätten). (EMPFIT2)	2.12	1.30	.42	.55	.04	.18	.23	.11	.12
über Entscheidungsträger in der Automobilindustrie, die zuwenig Wert auf die Umweltverträglichkeit von Autos legen. (EMPOEK1)	4.93	1.32	.69	.02	.75	.19	-.08	.29	.05
über Politiker, die durch eine autofreundliche Verkehrspolitik die Belange des Umweltschutzes nicht genügend unterstützen. (EMPOEK3)	4.61	1.52	.58	-.22	.68	.17	.15	.08	-.05
über Autofahrer, die beim Kauf und der Nutzung ihrer Autos wenig Wert auf den Schutz der Umwelt legen. (EMPOEK4)	4.65	1.36	.49	-.03	.68	.14	.10	.04	-.07

(Fortsetzung Tab. 13)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6
Ich bin empört ...									
über Unternehmer, die bei Herstellung und Verkauf von Automobilen und Zubehör nur ihre wirtschaftlichen Interessen sehen und nicht das Wohl der Allgemeinheit. (EMPWIRT2)	4.24	1.50	.48	.04	.61	.24	.13	.01	.18
über die Politik, die zuwenig tut, damit die technologischen Möglichkeiten für einen umweltverträglichen Autoverkehr besser erforscht werden. (EMPOEK2)	4.76	1.39	.58	.15	.59	.07	-.03	.43	-.12
über gesellschaftliche Gruppen, die bei Fragen des privaten Autoverkehrs allein das Argument der Arbeitsplatzsicherheit gelten lassen und die vielen negativen Folgen übersehen. (EMPWORK3)	4.06	1.46	.58	-.24	.53	.09	.14	.00	.13
über Unternehmen der Automobilbranche, die durch geschickte Werbestrategien das Auto als begehrtes Objekt und Statussymbol uneingeschränkt fördern. (EMPSTAT4)	3.94	1.75	.65	-.19	.53	.23	.14	-.08	.50
über Autofahrer, die ihren Stolz nur aus dem Besitz eines PS-starken, teuren Autos ziehen. (EMPSTAT3)	4.43	1.67	.44	.05	.51	.17	.17	.00	.35
über Verkehrspolitiker, die nicht genügend Druck ausüben, damit das Schienennetz in Deutschland so ausgebaut wird, daß man alle Orte problemlos erreichen kann. (EMPMOB1)	4.27	1.55	.53	-.19	.49	.21	.45	-.03	.01
über Politiker, die die enormen Belastungen der Anwohner vielbefahrener Straßen nicht ernst nehmen. (EMPOEK7)	4.71	1.32	.42	-.22	.49	.23	.25	-.02	-.13
über Wirtschaftsunternehmer, die zuwenig für den Schutz von Radfahrern und Fußgängern im Straßenverkehr tun. (EMPSICH3)	3.95	1.54	.70	-.04	.21	.76	.24	.02	.13

(Fortsetzung Tab. 13)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6
Ich bin empört ...									
über Wirtschaftsunternehmen, die nicht genug in die Sicherheit von Bussen und Zügen investieren. (EMPSICH6)	4.00	1.62	.64	.18	.17	.72	.19	.16	-.03
über Politiker, die in ihren Entscheidungen die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern vernachlässigen. (EMPSICH4)	4.65	1.41	.62	-.20	.28	.64	.29	-.06	-.03
über Entscheidungsträger in Wirtschaftsunternehmen, die sich zu wenig für die Verkehrssicherheit engagieren. (EMPSICH1)	3.92	1.57	.52	.12	.24	.64	.14	.11	.12
über Fahrer von Bussen, die nicht verantwortungsvoll genug fahren und daher die Sicherheit ihrer Fahrgäste gefährden. (EMPSICH5)	4.31	1.56	.42	.30	.09	.50	.11	.20	-.13
über Autofahrer, die Radfahrer und Fußgänger gefährden. (EMPSICH2)	5.23	1.09	.38	-.14	.35	.48	-.06	-.08	-.00
über Politiker, die die Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vernachlässigen. (EMPBEQ1)	3.92	1.40	.50	.10	.36	.27	.54	-.03	.01
über Verkehrspolitiker, die bei der Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs den Wunsch der Bürger nach Freude am Fahren zu sehr vernachlässigen. (EMPFREI1)	3.68	1.64	.44	.37	.01	.20	.51	.05	.00
über Verkehrspolitiker, die zu wenig Wert auf eine kommunikationsfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehrsmittel legen. (EMPKOMM)	3.83	1.54	.45	.11	.17	.36	.49	.15	.13
über die Verantwortlichen in Politik und Gesellschaft, die die positiven Wirkungen des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens auf Wohlbefinden und körperliche Fitneß zu wenig betonen. (EMPFIT1)	3.65	1.54	.59	-.11	.35	.40	.46	-.23	.18

(Fortsetzung Tab. 13)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6
Ich bin empört ...									
über politische Entscheidungsträger, die den Zeitfaktor bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu wenig berücksichtigen. (EMPZEIT1)	4.10	1.36	.33	.06	.39	.14	.39	-.01	-.03
über Wirtschaftsunternehmer, die nicht genügend Interesse daran haben, einen preiswerten Wagen mit niedrigem Verbrauch auf den Markt zu bringen. (EMPKOST3)	4.29	1.70	.50	.21	.31	.23	-.02	.55	.01
über Politiker, die tatenlos mit ansehen, wie die Nutzung von Bussen und Bahnen immer teurer wird. (EMPKOST2)	4.70	1.36	.37	.03	.26	.33	.28	.34	.06

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ
l_1 nicht interpretiert	26.0 %	9.62
l_2 nicht interpretiert	47.7 %	8.02
l_3 nicht interpretiert	53.3 %	2.07
l_4 nicht interpretiert	57.4 %	1.54
l_5 nicht interpretiert	60.8 %	1.23
l_6 nicht interpretiert	63.7 %	1.09
		<i>.91</i>

Tabelle 14: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Emotionen: Empörung über die Verletzung / Dominanz verkehrsbezogener Werte“
(353 ≤ N ≤ 358, Extraktionskriterium: Faktoren = 5)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅
Ich bin empört ...									
über manche gesellschaftliche Gruppen, die nur noch die negativen Folgen des Autoverkehrs sehen und nicht mehr den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Automobilbranche. (EMPWORK2)	3.29	1.72	.83	.78	.87	-.04	.02	-.03	-.15
über Politiker, denen anscheinend nichts am Erhalt und der Sicherheit von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie liegt. (EMPWORK1)	3.14	1.68	.83	.77	.87	-.02	.07	-.01	-.14
über "Missionare des öffentlichen Verkehrs", die von der großen Bedeutung der Automobilbranche für die Volkswirtschaft anscheinend noch nie etwas gehört haben. (EMPWIRT3)	2.94	1.70	.83	.76	.86	-.02	.02	-.05	-.07
über Politiker, die den Autofahrern durch Kampagnen ihre Freude am Autobesitz nehmen wollen. (EMPSTAT1)	2.76	1.80	.83	.73	.83	-.14	.03	.02	.12
über gesellschaftliche Gruppen, die mit Aktionen und Attacken gegen das Autofahren jene Bürger diskriminieren, die großen Wert auf ihr Auto legen. (EMPSTAT2)	3.05	1.82	.81	.70	.83	-.07	-.06	.00	.05
über Politiker, die bei ihren verkehrs-planerischen Urteilen und Entscheidungen die wirtschaftliche Lage der Automobilindustrie völlig außer Acht lassen. (EMPWIRT1)	2.85	1.57	.79	.70	.82	-.01	.14	-.04	-.08
über Verkehrsplaner, die anscheinend der Meinung sind, daß Autofahrer ihre Zeit ruhig in Staus vergeuden können. (EMPZEIT2)	3.45	1.88	.80	.69	.82	.04	.03	.14	.07
über Politiker, die das Autofahren nicht genügend erleichtern (etwa durch den Ausbau des Straßennetzes). (EMPMOB2)	2.45	1.61	.82	.75	.81	-.21	-.00	.08	.21

(Fortsetzung Tab. 14)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Ich bin empört ...									
über Politiker, die jedes Gefühl von Freiheit beim Autofahren durch Verbote und Gesetze einschränken wollen. (EMPFREI2)	2.79	1.79	.80	.69	.78	-.21	-.01	.06	.16
über Verkehrspolitiker, die nicht genug tun, um Autofahren preiswerter zu machen. (EMPKOST1)	2.90	1.86	.74	.73	.71	-.30	.11	.26	.23
über die Verantwortlichen in der Automobilbranche, die bei der Entwicklung von Automodellen zuwenig Wert auf Bequemlichkeit und Komfort legen. (EMPBEQ2)	2.31	1.36	.64	.50	.64	.00	.13	.25	.03
über Bürger, die gegen den Autoverkehr in ihrem Wohngebiet protestieren. (EMPOEK6)	2.58	1.66	.62	.41	.63	-.00	-.10	.02	-.00
über gesellschaftliche Gruppen, die dem Umweltschutz beim privaten Autoverkehr einen solch hohen Stellenwert zusprechen. (EMPOEK5)	2.64	1.62	.61	.39	.60	-.10	-.08	.07	.08
über Verkehrspolitiker, die zu wenig für das Wohlbefinden und die körperliche Fitneß der Autofahrer tun (etwa durch Fitneßeinrichtungen auf Raststätten). (EMPFIT2)	2.12	1.30	.55	.41	.56	.10	.19	.05	.22
über Politiker, die durch eine autofreundliche Verkehrspolitik die Belange des Umweltschutzes nicht genügend unterstützen. (EMPOEK3)	4.61	1.52	.65	.56	-.22	.66	.15	.23	.02
über Entscheidungsträger in der Automobilindustrie, die zuwenig Wert auf die Umweltverträglichkeit von Autos legen. (EMPOEK1)	4.93	1.32	-	.70	.02	.66	.15	.46	-.16
über Unternehmer, die bei Herstellung und Verkauf von Automobilen und Zubehör nur ihre wirtschaftlichen Interessen sehen und nicht das Wohl der Allgemeinheit. (EMPWIRT2)	4.24	1.50	.61	.48	.05	.65	.21	.10	-.01

(Fortsetzung Tab. 14)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Ich bin empört ...									
über Unternehmen der Automobilbranche, die durch geschickte Werbestrategien das Auto als begehrtes Objekt und Statussymbol uneingeschränkt fördern. (EMPSTAT4)	3.94	1.75	.64	.48	-.18	.64	.19	-.07	.02
über Autofahrer, die beim Kauf und der Nutzung ihrer Autos wenig Wert auf den Schutz der Umwelt legen. (EMPOEK4)	4.65	1.36	.59	.46	-.03	.63	.11	.21	-.03
über Autofahrer, die ihren Stolz nur aus dem Besitz eines PS-starken, teuren Autos ziehen. (EMPSTAT3)	4.43	1.67	.56	.37	.06	.59	.14	.02	.07
über Verkehrspolitiker, die nicht genügend Druck ausüben, damit das Schienennetz in Deutschland so ausgebaut wird, daß man alle Orte problemlos erreichen kann. (EMPMOB1)	4.27	1.55	.63	.51	-.18	.58	.21	.01	.31
über gesellschaftliche Gruppen, die bei Fragen des privaten Autoverkehrs allein das Argument der Arbeitsplatzsicherheit gelten lassen und die vielen negativen Folgen übersehen. (EMPWORK3)	4.06	1.46	.55	.39	-.23	.57	.06	.08	.03
über die Verantwortlichen in Politik und Gesellschaft, die die positiven Wirkungen des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens auf Wohlbefinden und körperliche Fitneß zu wenig betonen. (EMPFIT1)	3.65	1.54	.57	.60	-.09	.54	.39	-.27	.29
über Politiker, die die enormen Belastungen der Anwohner vielbefahrener Straßen nicht ernst nehmen. (EMPOEK7)	4.71	1.32	.55	.37	-.22	.50	.23	.09	.12
über Politiker, die die Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vernachlässigen. (EMPBEQ1)	3.92	1.40	-	.48	.11	.47	.28	-.03	.41

(Fortsetzung Tab. 14)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Ich bin empört ...									
über politische Entscheidungsträger, die den Zeitfaktor bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu wenig berücksichtigen. (EMPZEIT1)	4.10	1.36	.46	.31	.07	.45	.15	.03	.28
über Wirtschaftsunternehmer, die zuwenig für den Schutz von Radfahrern und Fußgängern im Straßenverkehr tun. (EMPSICH3)	3.95	1.54	.74	.68	-.04	.32	.75	-.01	.14
über Wirtschaftsunternehmen, die nicht genug in die Sicherheit von Bussen und Zügen investieren. (EMPSICH6)	4.00	1.62	.71	.65	.18	.20	.73	.17	.13
über Politiker, die in ihren Entscheidungen die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern vernachlässigen. (EMPSICH4)	4.65	1.41	.63	.61	-.20	.37	.64	-.04	.16
über Entscheidungsträger in Wirtschaftsunternehmen, die sich zuwenig für die Verkehrssicherheit engagieren. (EMPSICH1)	3.92	1.57	.64	.51	.12	.30	.62	.11	.07
über Fahrer von Bussen, die nicht verantwortungsvoll genug fahren und daher die Sicherheit ihrer Fahrgäste gefährden. (EMPSICH5)	4.31	1.56	.47	.41	.29	.06	.52	.23	.10
über Autofahrer, die Radfahrer und Fußgänger gefährden. (EMPSICH2)	5.23	1.09	.46	.38	-.14	.35	.45	.02	-.17
über Politiker, die tatenlos mit ansehen, wie die Nutzung von Bussen und Bahnen immer teurer wird. (EMPKOST2)	4.70	1.36	-	.36	.03	.28	.34	.30	.28
über die Politik, die zuwenig tut, damit die technologischen Möglichkeiten für einen umweltverträglichen Autoverkehr besser erforscht werden. (EMPOEK2)	4.76	1.39	-	.57	.14	.45	.05	.59	-.04
über Wirtschaftsunternehmer, die nicht genügend Interesse daran haben, einen preiswerten Wagen mit niedrigem Verbrauch auf den Markt zu bringen. (EMPKOST3)	4.29	1.70	-	.47	.20	.21	.22	.58	.04

(Fortsetzung Tab. 14)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Ich bin empört ...									
über Verkehrspolitiker, die bei der Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs den Wunsch der Bürger nach Freude am Fahren zu sehr vernachlässigen. (EMPFREI1)	3.68	1.64	-	.44	.38	.12	.23	-.04	.48
über Verkehrspolitiker, die zuwenig Wert auf eine kommunikationsfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehrsmittel legen. (EMPKOMM)	3.83	1.54	-	.44	.12	.29	.38	.06	.44

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$
I₁ Empörung über zu große Bedeutung von Umwelt- und Naturschutz und zu geringe Bedeutung sozialer, ökonomischer und hedonistischer Werte bei den verkehrsbezogenen Entscheidung von Bürgern, Staat und Wirtschaft. (EMPKOST1, EMPFREI2, EMPFIT2, EMPMOB2, EMPSTAT1, EMPSTAT2, EMPZEIT2, EMPBEQ2, EMPOEK5, EMPOEK6, EMPWIRT1, EMPWIRT3, EMPWORK1, EMPWORK2)	26.0 %	9.62	.95	.91 .93
I₂ Empörung über zu geringe Bedeutung ökologischer Werte und zu große Bedeutung sozialer, ökonomischer und hedonistischer Werte bei den verkehrsbezogenen Entscheidung von Autofahrern, Staat und Wirtschaft. (EMPFIT1, EMPMOB1, EMPSTAT3, EMPSTAT4, EMPZEIT1, EMPOEK3, EMPOEK4, EMPOEK7, EMPWIRT2, EMPWORK3) Einzelitem: Empörung über zu geringe Bedeutung der Umweltverträglichkeit von Autos bei Entscheidungen der Automobilindustrie. (EMPOEK1) Einzelitem: Empörung über die geringe Bedeutung von Bequemlichkeit und Komfort bei verkehrspolitischen Entscheidungen zum ÖV. (EMPBEQ1)	47.7 %	8.02	.87	.83 .83

(Fortsetzung von Tab. 14)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$	
<p>I₃ Empörung über zu geringe Bedeutung der Sicherheit bei den verkehrsbezogenen Entscheidung von Autofahrern, Staat und Wirtschaft (EMPSICH1, EMPSICH2, EMPSICH3, EMPSICH4, EMPSICH5, EMPSICH6).</p> <p>Einzelitem: Empörung über geringe Bedeutung niedriger Nutzungskosten bei verkehrspolitischen Entscheidungen zum ÖV. (EMPKOST2)</p>	53.3 %	2.07	.83	.84	.85
<p>I₄ Empörung über zu geringe Bedeutung umweltschonender Verkehrstechnologieforschung. (EMPOEK2, EMPKOST3)</p>	57.4 %	1.54	-	r = .48	
<p>I₅ Empörung über die geringe Bedeutung von Fahrfreude und Kommunikationsmöglichkeiten bei den verkehrspolitischen Entscheidungen zur Gestaltung des ÖV. (EMPFREI1, EMPKOMM)</p>	60.8 %	1.23	-	r = .45	
		1.09			
		.91			

Tabelle 15: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Verkehrsmittelnutzung“ (319 ≤ N ≤ 349, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅	l ₆	l ₇	l ₈	l ₉	l ₁₀
Verkehrsmittelnutzung für Entfernungen von...														
> 100 km mit Gepäck: Auto	4.75	1.75	.92	.89	-.93	-.08	-.04	-.04	-.07	-.11	-.04	-.01	.01	-.04
30 - 100 km: Auto	4.86	1.72	.95	.92	-.93	-.11	-.07	-.14	-.06	-.12	-.02	-.01	.08	.01
30 - 100 km mit Gepäck: Auto	4.94	1.66	.93	.90	-.92	-.09	-.05	-.13	-.07	-.12	.01	-.02	.05	-.01
10 - 30 km: Auto	4.74	1.70	.95	.92	-.91	-.14	-.09	-.14	-.06	-.17	-.04	-.06	.08	.01
10 - 30 km mit Gepäck: Auto	4.91	1.65	.94	.89	-.91	-.14	-.07	-.14	-.02	-.13	-.02	-.02	.05	.01
> 100 km: Auto	4.67	1.83	.89	.92	-.90	-.08	-.06	-.04	-.00	-.13	-.04	.01	.03	-.04
5 - 10 km mit Gepäck: Auto	4.72	1.72	.93	.88	-.88	-.13	-.14	-.17	.02	-.16	.01	-.06	.10	.03
5 - 10 km: Auto	4.39	1.80	.92	.89	-.83	-.20	-.18	-.18	.02	-.21	-.03	-.09	.13	.15
1 - 5 km mit Gepäck: Auto	4.28	1.76	.85	.79	-.77	-.25	-.28	-.10	-.07	-.11	.07	-.05	.15	.04
> 100 km mit Gepäck:Bus/Bahn	3.21	1.87	.87	.80	.74	.10	.11	.12	.04	.14	.39	.05	.16	.11
> 100 km:Bus/Bahn	3.23	1.91	.85	.78	.73	.14	.12	.12	-.02	.15	.38	.04	.16	.08
30 - 100 km:Bus/Bahn	2.92	1.88	.95	.90	.73	.12	.14	.23	.07	.11	.49	.08	.12	.03
30 - 100 km mit Gepäck: ..Bus/Bahn	2.88	1.91	.93	.87	.72	.12	.13	.25	.09	.13	.45	.08	.13	.08
10 - 30 km:Bus/Bahn	2.85	1.79	.92	.89	.71	.12	.17	.25	.09	.01	.50	.07	.10	.00
1 - 5 km: Auto	3.69	1.83	.78	.84	-.70	-.28	-.29	-.09	-.09	-.11	.04	-.14	.13	.35
10 - 30 km mit Gepäck:Bus/Bahn	2.77	1.81	.92	.87	.68	.14	.16	.26	.07	.04	.53	.03	.05	.06
5 - 10 km mit Gepäck:Bus/Bahn	2.83	1.73	.84	.82	.55	.09	.23	.41	.05	.02	.53	.03	.04	-.07
5 - 10 km:Bus/Bahn	2.96	1.73	.82	.82	.54	.08	.25	.42	.06	.01	.52	.01	.02	-.08
0.5 - 1 km:Rad	3.66	1.78	.87	.83	.15	.86	.08	.06	.05	.16	.11	.01	.02	-.13
< 0.5 km mit Gepäck:Rad	3.18	1.75	.86	.84	.22	.85	.09	.04	.06	.16	.01	.05	-.03	.16
< 0.5 km:Rad	3.51	1.76	.79	.74	.03	.85	-.02	.09	.01	.07	.01	.02	.05	-.04
0.5 - 1 km mit Gepäck:Rad	3.28	1.76	.87	.85	.22	.84	.19	.03	.09	.17	.05	.05	-.05	.13
1 - 5 km:Rad	3.38	1.69	.78	.77	.21	.72	.19	.02	.07	.32	.07	.09	-.01	-.22
1 - 5 km mit Gepäck:Rad	2.77	1.69	.77	.78	.37	.66	.18	-.02	.13	.32	-.03	.18	-.07	.10

(Fortsetzung Tab. 15)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6	l_7	l_8	l_9	l_{10}
Verkehrsmittelnutzung für Entfernungen von...														
< 0.5 km mit Gepäck:Auto	2.72	1.81	.82	.87	-.40	-.17	-.76	-.10	.06	-.08	.08	.08	.11	-.24
< 0.5 km mit Gepäck:zu Fuß	4.31	1.64	.69	.70	.06	.04	.76	.01	.03	.06	.17	.16	.01	.24
< 0.5 km:Auto	1.87	1.42	.76	.66	-.28	-.20	-.72	-.05	-.03	-.04	-.03	.01	.03	.11
< 0.5 km:zu Fuß	4.97	1.34	.71	.57	.03	.01	.71	.01	-.03	-.01	.18	.13	.11	-.10
0.5 - 1 km:zu Fuß	4.22	1.48	.69	.75	-.01	-.03	.69	-.03	-.03	-.05	.16	.34	.08	-.35
0.5 - 1 km:Auto	2.51	1.70	.81	.76	-.41	-.25	-.67	-.01	-.05	-.08	.12	-.02	.06	.26
0.5 - 1 km mit Gepäck:zu Fuß	3.35	1.58	.68	.61	.10	.04	.64	-.10	.02	.03	.08	.41	-.00	.08
0.5 - 1 km mit Gepäck:Auto	3.35	1.85	.81	.79	-.54	-.24	-.61	-.09	-.06	-.08	.14	-.02	.15	-.11
0.5 - 1 km:Bus/Bahn	1.89	1.22	.83	.83	.21	.02	.02	.88	-.02	.04	.09	-.01	.02	.05
< 0.5 km:Bus/Bahn	1.56	1.05	.64	.76	.10	.01	-.13	.84	.04	-.01	-.10	.12	.07	-.03
0.5 - 1 km mit Gepäck:Bus/Bahn	2.11	1.37	.86	.84	.30	.06	.09	.81	-.01	.04	.26	-.05	-.02	.02
< 0.5 km mit Gepäck:Bus/Bahn	1.68	1.09	.73	.71	.24	.09	-.04	.78	.14	-.00	.07	.04	.05	.00
1 - 5 km mit Gepäck:Bus/Bahn	2.66	1.66	.75	.80	.46	.12	.28	.53	-.02	.06	.45	-.09	-.02	-.03
1 - 5 km:Bus/Bahn	2.66	1.60	.73	.74	.44	.05	.23	.52	-.04	.00	.45	-.09	.03	-.10
30 - 100 km mit Gepäck:zu Fuß	1.07	.41	.82	.92	.04	.08	-.04	.07	.93	.13	.05	-.09	.09	.00
30 - 100 km:zu Fuß	1.09	.47	.81	.89	.02	.05	-.00	.01	.93	.11	.04	-.03	.10	-.03
10 - 30 km mit Gepäck:zu Fuß	1.16	.55	.83	.75	.08	.07	-.02	.02	.82	.15	-.01	.17	.13	.03
10 - 30 km:zu Fuß	1.32	.65	.74	.65	.03	.08	.09	.00	.70	.26	.01	.26	.09	-.03
5 - 10 km mit Gepäck:zu Fuß	1.37	.74	.63	.62	.11	.13	-.01	.07	.55	.17	-.01	.50	.07	.09
10 - 30 km:Rad	2.08	1.25	.83	.80	.25	.30	.05	-.01	.19	.76	.08	.10	-.03	-.06
30 - 100 km:Rad	1.54	.90	.73	.66	.17	.25	.02	.01	.27	.70	-.02	.04	.04	.01
10 - 30 km mit Gepäck:Rad	1.68	1.04	.85	.79	.39	.33	.07	.03	.23	.67	-.00	.10	-.05	.10
30 - 100 km mit Gepäck:Rad	1.34	.74	.74	.66	.26	.22	.00	.05	.34	.65	.03	.05	.02	.03
5 - 10 km:Rad	2.81	1.50	.78	.77	.26	.53	.13	.04	.09	.58	.10	.14	-.02	-.17
5 - 10 km mit Gepäck:Rad	2.17	1.33	.81	.77	.40	.51	.05	.04	.14	.53	.03	.20	-.04	.09

(Fortsetzung Tab. 15)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6	l_7	l_8	l_9	l_{10}
Verkehrsmittelnutzung für Entfernungen von...														
1 - 5 km mit Gepäck: zu Fuß	2.00	1.09	.62	.68	.11	.16	.27	.02	.09	.10	-.04	.72	-.08	.18
1 - 5 km: zu Fuß	2.63	1.26	.66	.59	.05	.11	.28	.05	.09	.04	.07	.67	-.02	-.20
5 - 10 km: zu Fuß	1.72	.92	.53	.63	.05	-.00	.12	.01	.48	.19	-.02	.58	.04	-.08
> 100 km mit Gepäck:Flugzeug	1.86	1.05	-	.75	-.06	-.03	-.01	.06	.19	.01	.03	.02	.84	.01
> 100 km:Flugzeug	1.60	.98	-	.75	-.10	-.02	.00	.06	.19	-.02	.06	-.06	.83	-.01

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$	
l_1 - Autonutzung für Entfernungen über 1 km	37.3 %	20.29	.98	.95	.95
- Bus-/Bahnnutzung für Entfernungen über 5 km			.97	.92	.92
l_2 - Radnutzung für Entfernungen unter 5 km	48.2 %	6.11	.94	.92	.92
l_3 - Autonutzung für Entfernungen unter 1 km	55.9 %	4.41	.91	.90	.91
- Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen unter 1 km			.85	.83	.83
l_4 - Bus/Bahnnutzung für Entfernungen unter 5 km	62.5 %	3.86	.91	.84	.86
l_5 - Zu-Fuß-Gehen auf Strecken von 10-100 km / 5-10 km mit Gepäck	67.8 %	3.02	.89	.76	.86
l_6 - Radnutzung für Entfernungen über 5 km	71.0 %	1.97	.92	.92	.93
l_7 - nicht interpretiert	73.3 %	1.51	-	-	-
l_8 - Zu-Fuß-Gehen auf Strecken von 1-5 km / 5-10 km ohne Gepäck	75.3 %	1.34	.76	.54	.71
l_9 - Flugzeugnutzung für Entfernungen über 100 km	77.1 %	1.14	-	r = .78	
l_{10} - nicht interpretiert	78.5 %	1.02	-	-	-
		.80			

Tabelle 16: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte situationsunabhängige Präferenz von Verkehrsmitteln: Autonutzung“ (317 ≤ N ≤ 339, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂
Präferenz des Autos für Entfernungen von... ¹						
30 - 100 km	1.56	.79	.83	.81	.88	.19
10 - 30 km	1.78	1.00	.87	.81	.85	.28
> 100 km	1.57	.71	.75	.64	.78	.18
5 - 10 km	2.15	1.15	.80	.76	.76	.42
0.5 - 1 km	3.34	.87	.87	.97	.22	.96
< 0.5 km	3.43	.77	.82	.81	.21	.87
1 - 5 km	2.83	1.16	.70	.66	.49	.64
Faktoren						
	S ² _{gesamt}	λ	α	r _{ttc(G,S)}		
l₁ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zur Autonutzung für Entfernungen über 5 km.	61.9 %	4.55	.90	.83	.86	
l₂ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zur Autonutzung für Entfernungen unter 5 km.	77.9 %	1.29 .51	.88	.80	.84	

¹ Ratings von 1 = hohe Präferenz bis 4 = niedrige Präferenz

Tabelle 17: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte situationsunabhängige Präferenz von Verkehrsmitteln: Bus- und Bahnnutzung“ (316 ≤ N ≤ 330, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂
Präferenz von Bus und Bahn für Entfernungen von... ²						
30 - 100 km	1.64	.63	.76	.76	.86	.16
10 - 30 km	1.78	.76	.81	.73	.80	.29
> 100 km	1.56	.62	.64	.54	.72	.15
5 - 10 km	2.05	.94	.65	.58	.62	.44
0.5 - 1 km	3.24	.71	.77	.88	.16	.93
< 0.5 km	3.34	.61	.72	.72	.21	.82
1 - 5 km	2.64	.99	.56	.49	.41	.57
Faktoren	S ² _{gesamt}	λ	α	r _{ttc(G,S)}		
l₁ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zur Bus- und Bahnnutzung für Entfernungen über 5 km.	52.4 %	3.99	.85	.75	.77	
l₂ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zur Bus- und Bahnnutzung für Entfernungen unter 5 km.	67.2 %	1.30	.80	.71	.74	

² Ratings von 1 = hohe Präferenz bis 4 = niedrige Präferenz

Tabelle 18: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte situationsunabhängige Präferenz von Verkehrsmitteln: Radnutzung“ (310 ≤ N ≤ 330, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂
Präferenz des Rads für Entfernungen von... ³						
30 - 100 km	2.86	.43	.55	.65	.81	.04
10 - 30 km	2.56	.69	.71	.53	.70	.22
> 100 km	2.95	.30	.47	.43	.66	.02
5 - 10 km	2.09	.87	.56	.49	.52	.47
0.5 - 1 km	1.62	.71	.70	.67	.09	.81
< 0.5 km	1.91	.63	.61	.51	-.01	.71
1 - 5 km	1.58	.82	.55	.52	.25	.67
Faktoren						
	S ² _{gesamt}	λ	α	r _{ttc} (G,S)		
l₁ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zur Radnutzung für Entfernungen über 5 km.	36.9 %	3.03	.73	.52	.62	
l₂ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zur Radnutzung für Entfernungen unter 5 km.	54.3 %	1.66	.77	.67	.71	
		.90				

³ Ratings von 1 = hohe Präferenz bis 4 = niedrige Präferenz

Tabelle 19: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte situationsunabhängige Präferenz von Verkehrsmitteln: Zu-Fuß-Gehen“ (311 ≤ N ≤ 342, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3
Präferenz des Zu-Fuß-Gehens für Entfernungen von... ⁴							
30 - 100 km	3.91	.36	.72	.82	.89	-.07	.11
> 100 km	3.93	.33	.81	.78	.88	-.05	.10
10 - 30 km	3.84	.44	.63	.56	.57	-.02	.49
0.5 - 1 km	1.73	.80	-	.95	-.04	.97	.10
< 0.5 km	1.30	.61	-	.35	-.07	.59	.04
5 - 10 km	3.62	.61	-	.93	.20	-.01	.94
1 - 5 km	2.83	.99	-	.26	.04	.29	.42

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$
l₁ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zum Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen über 10 km.	33.8 %	2.62	.83	.71 .90
l₂ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zum Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen unter 1km.	55.3 %	1.83	-	r = .58
l₂ Antizipierte situationsunabhängige Bereitschaft zum Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen zwischen 1 km und 10 km.	66.5 %	1.02 .63	-	r = .41

⁴ Ratings von 1 = hohe Präferenz bis 4 = niedrige Präferenz

Tabelle 20: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs“ (354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	h ²	l ₁	l ₂
Auf Autobahnen sollte ein Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h eingeführt werden.	2.85	1.90	.64	.76	.24
Der Neubau von Straßen sollte durch eine entsprechende Gesetzgebung erheblich eingeschränkt werden.	3.57	1.78	.62	.69	.38
In einer Neuregelung der Kilometerfreibeträge und Fahrtkostenzuschüsse sollte in der Regel die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bezuschußt werden, die Benutzung des privaten Autos hingegen nur in Ausnahmefällen.	3.76	1.84	.58	.64	.42
Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollte an Ampeln, Überwegen, Kreuzungen und auf allen Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich Vorrang haben.	3.43	1.76	.54	.61	.41
Für die im privaten Pkw gefahrenen Kilometer pro Jahr sollte für jede Person eines Haushalts eine Höchstgrenze eingeführt werden, die nicht überschritten werden darf.	1.99	1.38	.37	.57	.21
Gesetze zur deutlichen Einschränkung der Nutzung privater Automobile (z.B. autofreie Sonntage, äußerst strenge Grenzwerte für Fahrverbote bei Ozonalarm) sollten eingeführt werden.	3.71	1.86	.53	.53	.51
Die Kosten für die Nutzung privater Autos sollte per Gesetz (z.B. über die Besteuerung der Kraftstoffe) von den tatsächlich gefahrenen Kilometern abhängig gemacht werden.	4.27	1.58	.10	.26	.17
Gesetze zur Einführung flächendeckender Fuß- und Fahrradwege sollten eingeführt werden.	4.70	1.38	.46	.20	.65
Bus- und Bahntickets sollten vom Staat so subventioniert werden, daß der Preis eines Tickets deutlich niedriger ist als die Kosten der Nutzung eines Pkws für eine Strecke derselben Länge.	4.49	1.60	.33	.28	.50

(Fortsetzung Tab. 20)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2
Die Vorrangstellung von Bussen im Stadtverkehr sollte weiter ausgebaut werden (z.B. durch Erweiterung der Busspuren).	4.60	1.45	.36	.34	.49
Alle Fahrzeugtypen, die einer strengen Abgas- und Recyclingnorm nicht entsprechen, sollten per Gesetz sofort verboten werden.	3.73	1.70	.15	.16	.36

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$
l_1 nicht interpretiert	38.9	4.78	-	-
l_2 nicht interpretiert	42.6	1.02 .92	-	-

Tabelle 21: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Verbotsforderungen zum Abbau des Autoverkehrs“
($354 \leq N \leq 356$, Extraktionskriterium: Faktoren = 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	l_1
Der Neubau von Straßen sollte durch eine entsprechende Gesetzgebung erheblich eingeschränkt werden. (VERBOT15)	3.57	1.78	.73	.77
In einer Neuregelung der Kilometerfreibeträge und Fahrtkostenzuschüsse sollte in der Regel die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bezuschußt werden, die Benutzung des privaten Autos hingegen nur in Ausnahmefällen. (VERBOT11)	3.76	1.84	.72	.76
Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollte an Ampeln, Überwegen, Kreuzungen und auf allen Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich Vorrang haben. (VERBOT08)	3.43	1.76	.69	.74
Auf Autobahnen sollte ein Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h eingeführt werden. (VERBOT21)	2.85	1.90	.68	.73

(Fortsetzung Tab. 21)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	l_1
Gesetze zur deutlichen Einschränkung der Nutzung privater Automobile (z.B. autofreie Sonntage, äußerst strenge Grenzwerte für Fahrverbote bei Ozonalarm) sollten eingeführt werden. (VERBOT06)	3.71	1.86	.67	.73
Die Vorrangstellung von Bussen im Stadtverkehr sollte weiter ausgebaut werden (z.B. durch Erweiterung der Busspuren). (VERBOT17)	4.60	1.45	.52	.57
Für die im privaten Pkw gefahrenen Kilometer pro Jahr sollte für jede Person eines Haushalts eine Höchstgrenze eingeführt werden, die nicht überschritten werden darf. (VERBOT18)	1.99	1.38	.53	.57
Gesetze zur Einführung flächendeckender Fuß- und Fahrradwege sollten eingeführt werden. (VERBOT04)	4.70	1.38	.50	.55
Bus- und Bahntickets sollten vom Staat so subventioniert werden, daß der Preis eines Tickets deutlich niedriger ist als die Kosten der Nutzung eines Pkws für eine Strecke derselben Länge. (VERBOT14)	4.49	1.60	.49	.53
Alle Fahrzeugtypen, die einer strengen Abgas- und Recyclingnorm nicht entsprechen, sollten per Gesetz sofort verboten werden. (VERBOT02)***	3.73	1.70	-	.34
Die Kosten für die Nutzung privater Autos sollte per Gesetz (z.B. über die Besteuerung der Kraftstoffe) von den tatsächlich gefahrenen Kilometern abhängig gemacht werden. (VERBOT13)***	4.27	1.58	-	.32

*** die so gekennzeichneten Items werden von weiteren Analysen ausgeschlossen.

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$
l_1 „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs“ (VERBOT04, 06, 08, 11, 14, 17, 15, 18, 21) .	38.5 %	4.78 1.02 .92	.88	.86 .87

Tabelle 22: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs“ (354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	h ²	l ₁	l ₂
Die staatlichen Einnahmen durch den privaten Autoverkehr (z.B. Kfz- und Mineralölsteuern) sollten verbindlich ausschließlich für den Ausbau und die Förderung des privaten Autoverkehrs verwendet werden.	2.80	1.81	.59	.68	.36
Die möglichst freie Benutzung von Autos für alle Bürger sollte vom Staat garantiert werden (z.B. sollte auf eine Ausweitung von Fahrverboten verzichtet werden).	2.65	1.66	.50	.65	.27
In den Innenstädten sollten verpflichtend ausreichende Autoparkplätze zur Verfügung gestellt werden, um die Parkplatzsuche zu vermeiden.	2.91	1.73	.60	.65	.42
Per Gesetz sollte für alle größeren Städte eine mindestens dreispurige Anbindung an das Autobahnnetz durchgesetzt werden, um eine reibungslose Abwicklung des Autoverkehrs zu garantieren.	2.39	1.56	.66	.65	.49
Beschränkungen des Autoverkehrs sollten ausschließlich von der tatsächlichen Verkehrssituation abhängig gemacht werden (z.B. Aufhebung von Überholverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen nachts und auf kaum befahrenen Straßen).	3.34	1.84	.38	.61	.11
"Verkehrsberuhigende Maßnahmen" (Bodenwellen, Einbuchtungen) sollten verboten werden, um einen reibungslosen Verkehrsfluß zu ermöglichen.	2.30	1.52	.42	.60	.25
Busse sollten verpflichtend in den normalen Verkehr zurückgeführt werden, um mehr Platz für den privaten Autoverkehr zu schaffen.	1.91	1.22	.40	.49	.40
Eine Höchstgrenze für Parkgebühren von 50 Pfennig pro Stunde sollte verpflichtend für alle Städte eingeführt werden.	3.19	1.96	.33	.42	.39
Die Autofahrverbote innerhalb von Fußgängerzonen sollten außerhalb der Geschäftszeiten wieder aufgehoben werden, so daß diese Wege dann wieder von allen Fahrzeugen befahren werden dürfen.	1.82	1.32	.22	.39	.25

(Fortsetzung Tab. 22)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2
Fehlverhalten von Fußgängern im Straßenverkehr, das den Verkehrsfluß stört, sollte bestraft werden.	3.01	1.56	.64	.19	.78
Fahrfehler von Radfahrern (Nichtbeachten von Einbahnstraßen, "Durchdrängeln" zwischen Autokolonnen) sollten härter bestraft werden als bisher.	3.50	1.70	.47	.30	.61

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}(G,S)}$
l_1 nicht interpretiert	42.6 %	5.19	-	-
l_2 nicht interpretiert	47.3 %	1.00 .85	-	-

Tabelle 23: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs“ ($354 \leq N \leq 356$, Extraktionskriterium: Faktoren = 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	l_1
Per Gesetz sollte für alle größeren Städte eine mindestens dreispurige Anbindung an das Autobahnnetz durchgesetzt werden, um eine reibungslose Abwicklung des Autoverkehrs zu garantieren. (VERBOT07)	2.39	1.56	.76	.82
In den Innenstädten sollten verpflichtend ausreichende Autoparkplätze zur Verfügung gestellt werden, um die Parkplatzsuche zu vermeiden. (VERBOT22)	2.91	1.73	.73	.77
Die staatlichen Einnahmen durch den privaten Autoverkehr (z.B. Kfz- und Mineralölsteuern) sollten verbindlich ausschließlich für den Ausbau und die Förderung des privaten Autoverkehrs verwendet werden. (VERBOT09)	2.80	1.81	.72	.76

(Fortsetzung Tab. 23)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	I_1
Die möglichst freie Benutzung von Autos für alle Bürger sollte vom Staat garantiert werden (z.B. sollte auf eine Ausweitung von Fahrverboten verzichtet werden). (VERBOT12)	2.65	1.66	.64	.68
Busse sollten verpflichtend in den normalen Verkehr zurückgeführt werden, um mehr Platz für den privaten Autoverkehr zu schaffen. (VERBOT05)	1.91	1.22	.59	.64
"Verkehrsberuhigende Maßnahmen" (Bodenwellen, Einbuchtungen) sollten verboten werden, um einen reibungslosen Verkehrsfluß zu ermöglichen. (VERBOT10)	2.30	1.52	.58	.63
Fahrfehler von Radfahrern (Nichtbeachten von Einbahnstraßen, "Durchdrängeln" zwischen Autokolonnen) sollten härter bestraft werden als bisher. (VERBOT16)	3.50	1.70	.56	.60
Fehlverhalten von Fußgängern im Straßenverkehr, das den Verkehrsfluß stört, sollte bestraft werden. (VERBOT03)	3.01	1.56	.55	.58
Eine Höchstgrenze für Parkgebühren von 50 Pfennig pro Stunde sollte verpflichtend für alle Städte eingeführt werden. (VERBOT01)	3.19	1.96	.54	.57
Beschränkungen des Autoverkehrs sollten ausschließlich von der tatsächlichen Verkehrssituation abhängig gemacht werden (z.B. Aufhebung von Überholverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen nachts und auf kaum befahrenen Straßen). (VERBOT20)	3.34	1.84	.51	.55
Die Autofahrverbote innerhalb von Fußgängerzonen sollten außerhalb der Geschäftszeiten wieder aufgehoben werden, so daß diese Wege dann wieder von allen Fahrzeugen befahren werden dürfen. (VERBOT19)	1.82	1.32	.44	.47

(Fortsetzung Tab. 23)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}(G,S)}$
I_1 Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs (VERBOT01, 03, 05, 07, 09, 10, 12, 16, 19, 20, 22) .	42.2 %	5.19	.88	.87
		1.00		.87
		.85		

Tabelle 24: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skalen „Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Einschränkung und Förderung des Autoverkehrs“ ($354 \leq N \leq 356$, Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	AM	SD	h^2	I_1	I_2
Per Gesetz sollte für alle größeren Städte eine mindestens dreispurige Anbindung an das Autobahnnetz durchgesetzt werden, um eine reibungslose Abwicklung des Autoverkehrs zu garantieren.	2.39	1.56	.67	.79	-.20
In den Innenstädten sollten verpflichtend ausreichende Autoparkplätze zur Verfügung gestellt werden, um die Parkplatzsuche zu vermeiden.	2.91	1.73	.61	.72	-.30
Die staatlichen Einnahmen durch den privaten Autoverkehr (z.B. Kfz- und Mineralölsteuern) sollten verbindlich ausschließlich für den Ausbau und die Förderung des privaten Autoverkehrs verwendet werden.	2.80	1.81	.58	.68	-.34
Fehlverhalten von Fußgängern im Straßenverkehr, das den Verkehrsfluß stört, sollte bestraft werden.	3.01	1.56	.39	.62	-.06
Busse sollten verpflichtend in den normalen Verkehr zurückgeführt werden, um mehr Platz für den privaten Autoverkehr zu schaffen.	1.91	1.22	.41	.62	-.17
Fahrfehler von Radfahrern (Nichtbeachten von Einbahnstraßen, "Durchdrängeln" zwischen Autokolonnen) sollten härter bestraft werden als bisher.	3.50	1.70	.39	.61	-.14
Eine Höchstgrenze für Parkgebühren von 50 Pfennig pro Stunde sollte verpflichtend für alle Städte eingeführt werden.	3.19	1.96	.36	.59	-.12
Die möglichst freie Benutzung von Autos für alle Bürger sollte vom Staat garantiert werden (z.B. sollte auf eine Ausweitung von Fahrverboten verzichtet werden).	2.65	1.66	.49	.56	-.42
"Verkehrsberuhigende Maßnahmen" (Bodenwellen, Einbuchtungen) sollten verboten werden, um einen reibungslosen Verkehrsfluß zu ermöglichen.	2.30	1.52	.40	.51	-.38

(Fortsetzung Tab. 24)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2
Beschränkungen des Autoverkehrs sollten ausschließlich von der tatsächlichen Verkehrssituation abhängig gemacht werden (z.B. Aufhebung von Überholverböten und Geschwindigkeitsbegrenzungen nachts und auf kaum befahrenen Straßen).	3.34	1.84	.31	.43	-.35
Die Autofahrverböte innerhalb von Fußgängerzonen sollten außerhalb der Geschäftszeiten wieder aufgehoben werden, so daß diese Wege dann wieder von allen Fahrzeugen befahren werden dürfen.	1.82	1.32	.20	.41	-.16
Gesetze zur deutlichen Einschränkung der Nutzung privater Automobile (z.B. autofreie Sonntage, äußerst strenge Grenzwerte für Fahrverböte bei Ozonalarm) sollten eingeföhrt werden.	3.71	1.86	.57	-.26	.71
Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollte an Ampeln, Überwegen, Kreuzungen und auf allen Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich Vorrang haben.	3.43	1.76	.52	-.38	.62
In einer Neuregelung der Kilometerfreibeträge und Fahrtkostenzuschüsse sollte in der Regel die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bezuschußt werden, die Benutzung des privaten Autos hingegen nur in Ausnahmefällen.	3.76	1.84	.59	-.46	.61
Der Neubau von Straßen sollte durch eine entsprechende Gesetzgebung erheblich eingeschränkt werden.	3.57	1.78	.60	-.48	.61
Auf Autobahnen sollte ein Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h eingeföhrt werden.	2.85	1.90	.54	-.43	.60
Gesetze zur Einföhrtung flächendeckender Fuß- und Fahrradwege sollten eingeföhrt werden.	4.70	1.38	.33	-.12	.56
Bus- und Bahntickets sollten vom Staat so subventioniert werden, daß der Preis eines Tickets deutlich niedriger ist als die Kosten der Nutzung eines Pkw für eine Strecke derselben Länge.	4.49	1.60	.30	-.10	.54
Für die im privaten Pkw gefahrenen Kilometer pro Jahr sollte für jede Person eines Haushalts eine Höchstgrenze eingeföhrt werden, die nicht überschritten werden darf.	1.99	1.38	.31	-.21	.52
Die Vorrangstellung von Bussen im Stadtverkehr sollte weiter ausgebaut werden (z.B. durch Erweiterung der Busspuren).	4.60	1.45	.36	-.37	.47
Alle Fahrzeugtypen, die einer strengen Abgas- und Recyclingnorm nicht entsprechen sollten per Gesetz sofort verboten werden.	3.73	1.70	.19	.04	.44
Die Kosten für die Nutzung privater Autos sollte per Gesetz (z.B. über die Besteuerung der Kraftstoffe) von den tatsächlich gefahrenen Kilometern abhängig gemacht werden.	4.27	1.58	.09	-.15	.25

Tabelle 25: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Akzeptanz unterschiedlicher Werte bei *privaten* Verkehrsmittelentscheidungen“
(354 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄
Bei meiner persönlichen Entscheidung für Auto, Bus oder Bahn, Fahrradfahren oder zu Fuß gehen berücksichtige ich ganz besonders...								
den Schutz der Luftqualität (WERTPR12)	4.12	1.38	.88	.85	.91	.02	-.15	.08
den Schutz von Landschaft und Natur (WERTPR14)	4.39	1.32	.88	.82	.88	.08	-.15	.10
den Lärmschutz (WERTPR13)	3.93	1.51	.88	.83	.87	.14	-.15	.16
den Schutz nicht-regenerativer Energien (WERTPR15)	4.02	1.49	.81	.68	.78	.18	-.16	.10
geringe finanzielle Kosten für die Allgemeinheit (WERTPR04)	3.36	1.45	-	.55	.61	.29	.08	.30
zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (WERTPR05)	2.80	1.41	-	.28	.44	.26	.10	.10
Wohlbefinden und körperliche Fitness (WERTPR07)	4.34	1.32	-	.28	.44	.09	.27	.01
geringe eigene finanzielle Kosten (WERTPR03)	4.11	1.49	-	.20	.34	.04	.25	.16
die Wirtschaftsförderung (WERTPR16)	2.52	1.45	-	.80	.22	.84	.06	.22
den Erhalt und die Sicherheit von Arbeitsplätzen (WERTPR17)	2.74	1.62	-	.84	.23	.83	.10	.29
soziale Anerkennung / Status (WERTPR09)	2.01	1.32	-	.22	.07	.36	.29	-.01

(Fortsetzung von Tab. 25)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4
Bei meiner persönlichen Entscheidung für Auto, Bus oder Bahn, Fahrradfahren oder zu Fuß gehen berücksichtige ich ganz besonders...								
Zeitersparnis (WERTPR10)	4.77	1.20	.44	.42	-.09	.02	.64	.02
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (WERTPR08)	5.22	.93	.47	.37	-.02	-.03	.60	.10
Bequemlichkeit und Komfort (WERTPR11)	4.31	1.29	.48	.37	-.21	.18	.54	.06
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (WERTPR06)	3.95	1.62	.31	.35	.18	.22	.50	-.14
die allgemeine Verkehrssicherheit (WERTPR02)	3.97	1.60	-	.83	.28	.23	.02	.84
die eigene Verkehrssicherheit (WERTPR01)	4.13	1.65	-	.64	.16	.15	.06	.77
<hr/>								
Faktoren			S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$		
I₁ Akzeptanz von Umwelt- und Naturschutz bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPR12 - 15)			30.5 %	5.48	.94	.93	.94	
Einzelitems: Akzeptanz der Werte								
- Geringe finanzielle Kosten für die Allgemeinheit (WERTPR04)						-	-	-
- Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (WERTPR05)						-	-	-
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (WERTPR07)						-	-	-
- Geringe eigene finanzielle Kosten (WERTPR03)						-	-	-

(Fortsetzung von Tab. 25)

Faktoren	S ² _{gesamt}	λ	α	r _{ttc(G,S)}
I₂ Akzeptanz von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPR16, 17)	43.3 %	2.64	-	r = .84
Einzelitem: Akzeptanz sozialer Anerkennung und Status bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPR09)			-	-
I₃ Akzeptanz von Mobilitätsökonomie / -flexibilität sowie hedonistischen Motiven bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPR06, 08, 10, 11)	50.1 %	1.58	.62	.56 .56
alternativ:				
- Akzeptanz von Mobilitätsökonomie / -flexibilität (WERTPR08, 10)				r = .43
Einzelitems:				r = .22 ⁵
- Akzeptanz von Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (WERTPR06)				
- Akzeptanz von Bequemlichkeit und Komfort (WERTPR11)				
I₄ Akzeptanz der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPR01,02)	54.9 %	1.25	.97	r = .75

⁵ Korrelation der beiden Einzelitems WERTPR06, 11)

Tabelle 26: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Akzeptanz unterschiedlicher Werte bei *politischen* Verkehrsmittelentscheidungen“
(352 ≤ N ≤ 356, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅
Bei verkehrspolitischen Entscheidungen sollte berücksichtigt werden...									
der Schutz der Luftqualität (WERTPO12)	5.31	.92	.86	.84	.91	.04	.02	.07	.09
der Schutz von Landschaft und Natur (WERTPO14)	5.42	.86	.84	.82	.90	.01	.06	.06	.10
der Lärmschutz (WERTPO13)	5.21	.99	.82	.79	.87	.04	.05	.01	.17
der Schutz nicht-regenerativer Energien (WERTPO15)	5.11	1.12	.71	.53	.71	-.01	.08	.06	.09
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (WERTPO06)	3.28	1.54	.55	.54	-.14	.67	.17	.18	.12
zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (WERTPO05)	3.17	1.39	.48	.46	.20	.63	.00	-.10	.06
soziale Anerkennung / Status (WERTPO09)	1.91	1.26	.48	.44	-.14	.61	.20	.08	-.03
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (WERTPO07)	4.10	1.33	.51	.37	.14	.56	.01	.13	.13
die Wirtschaftsförderung (WERTPO16)	3.97	1.38	-	.83	.10	.11	.88	.15	.11
der Erhalt und die Sicherheit von Arbeitsplätzen (WERTPO17)	4.32	1.33	-	.74	.07	.19	.81	.12	.15
Zeitersparnis (WERTPO10)	4.78	1.17	-	.77	-.01	.01	.11	.87	.02
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (WERTPO08)	5.19	.96	-	.46	.20	.08	.08	.63	.11
Bequemlichkeit und Komfort (WERTPO11)	4.12	1.21	-	.27	-.06	.30	.11	.40	.09

(Fortsetzung von Tab. 26)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Bei verkehrspolitischen Entscheidungen sollte berücksichtigt werden...									
die eigene Verkehrssicherheit (WERTPO01)	4.78	1.20	-	.66	.11	.11	.03	.03	.79
die allgemeine Verkehrssicherheit (WERTPO02)	5.31	.86	-	.42	.25	-.03	.08	.00	.59
geringe eigene finanzielle Kosten (WERTPO03)	4.14	1.36	-	.40	-.02	.22	.18	.24	.50
geringe finanzielle Kosten für die Allgemeinheit (WERTPO04)	4.67	1.14	-	.23	.12	.12	.25	.24	.29

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$
l₁ Akzeptanz von Umwelt- und Naturschutz bei politischen Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPO12 - 15)	22.8 %	4.25	.91	.92 .92
l₂ Akzeptanz selbstbezogener sozialer und hedonistischer Werte bei politischen Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPO05, 06, 07, 09) alternativ: <i>Einzelitems:</i> - <i>Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (WERTPO05)</i> - <i>Akzeptanz von Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (WERTPO06)</i> - <i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß (WERTPO07)</i> - <i>Akzeptanz sozialer Anerkennung und Status bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPO09)</i>	37.8 %	2.92	.72	.77 .78
l₃ Akzeptanz von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung bei politischen Verkehrsmittelentscheidungen (WERTPO16, 17)	44.7 %	1.63		$r = .79$

(Fortsetzung von Tab. 26)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$
I₄ Akzeptanz von Mobilitätsökonomie / -flexibilität (WERTPR08, 10)	50.6 %	1.43		$r = .57$
Einzelitem: - Akzeptanz von Bequemlichkeit und Komfort (WERTPR11)				-
I₅ Akzeptanz der eigenen und allgemeinen Ver- kehrssicherheit bei politischen Verkehrsmittelent- scheidungen (WERTPO01, 02)	56.3 %	1.30 .97		$r = .53$
Einzelitems: - Akzeptanz geringer Kosten für die Allgemein- heit (WERTPO04)				-
- Akzeptanz geringer eigener Kosten (WERTPO03)				-

Tabelle 27: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit *privaten* Verkehrsmittelentscheidungen: Auto“
($275 \leq N \leq 322$, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3
Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Auto mit...							
Schutz von Landschaft und Natur (PRIAUT14)	1.97	1.36	.91	.90	.93	.07	.21
Lärmschutz (PRIAUT13)	2.00	1.35	.91	.88	.91	.08	.19
Schutz nicht-regenerativer Energien (PRIAUT15)	1.84	1.30	.87	.78	.87	.04	.18
Schutz der Luftqualität (PRIAUT12)	1.91	1.39	.84	.79	.85	-.00	.25
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (PRIAUT07)	2.08	1.33	-	.41	.47	.24	.37
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen (PRIAUT17)	4.35	1.43	.69	.64	.08	.78	.19
Wirtschaftsförderung (PRIAUT16)	4.27	1.44	.65	.56	-.01	.74	.11
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (PRIAUT06)	4.13	1.67	.61	.51	.24	.63	.24
Bequemlichkeit und Komfort (PRIAUT11)	4.89	1.25	.59	.42	.12	.60	.21
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (PRIAUT08)	5.31	1.09	.61	.43	.10	.60	.25
Zeitersparnis (PRIAUT10)	4.85	1.31	.55	.41	.07	.54	.33
Soziale Anerkennung / Status (PRIAUT09)	3.30	1.82	.35	.26	-.08	.49	-.14
Allgemeine Verkehrssicherheit (PRIAUT02)	3.27	1.59	.76	.74	.23	.18	.81
Eigene Verkehrssicherheit (PRIAUT01)	3.86	1.51	.69	.63	.14	.32	.71
Geringe eigene finanzielle Kosten (PRIAUT03)	2.83	1.55	.66	.52	.18	.11	.69
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (PRIAUT04)	2.63	1.51	.68	.58	.37	.12	.66
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (PRIAUT05)	2.12	1.34	-	.17	.25	.16	.29

(Fortsetzung von Tab. 27)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
<i>Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Auto mit den Werten...</i>					
I₁ Umwelt- und Naturschutz (PRIAUT12 - 15) Einzelitem: - Wohlbefinden und körperliche Fitneß (PRIAUT07)	35.1 %	6.33	.95	.95	.95
I₂ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung, Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und sozialer Anerkennung/Status (PRIAUT06, 08, 09, 10, 11, 16, 17)	50.1 %	2.93	.82	.76	.77
<ul style="list-style-type: none"> ▶ alternativ: gesplittet: - Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (PRIAUT16, 17) r = .82 - Mobilitätsökonomie / -flexibilität (PRIAUT08, 10) r = .56 Einzelitems: - Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (PRIAUT06) - soziale Anerkennung und Status (PRIAUT09) - Bequemlichkeit und Komfort (PRIAUT11) 					
I₃ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit, geringe eigene und allgemeine Kosten (PRIAUT01 - 04)	56.7 %	1.50 .97	.86	.78	.78
<ul style="list-style-type: none"> ▶ alternativ: gesplittet: - Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (PRIAUT01, 02) r = .76 Einzelitems: - Geringe eigene Kosten (PRIAUT03) - Geringe Kosten für die Allgemeinheit (PRIAUT04) Einzelitem: - Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (PRIAUT05) 					

Tabelle 28: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit *privaten* Verkehrsmittelentscheidungen: Bus und Bahn“
(239 ≤ N ≤ 318, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅
Übereinstimmung der privaten Entscheidung für Bus und Bahn mit...									
Schutz von Landschaft und Natur (PRIBB14)	3.55	1.32	.84	.85	.90	.17	.02	.04	.10
Lärmschutz (PRIBB13)	3.25	1.36	.80	.76	.84	.17	.06	.03	.13
Schutz nicht-regenerativer Energien (PRIBB15)	3.31	1.25	.71	.60	.76	.08	.10	-.03	.02
Schutz der Luftqualität (PRIBB12)	3.86	1.36	.67	.51	.69	.14	.04	.08	.07
Bequemlichkeit und Komfort (PRIBB11)	4.01	1.25	.62	.61	.06	.74	.19	.15	-.01
Zeitersparnis (PRIBB10)	3.57	1.22	.60	.49	.10	.69	.04	.02	.07
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (PRIBB06)	3.19	1.43	.55	.46	.15	.62	.19	.04	.13
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (PRIBB08)	3.75	1.12	.52	.38	.14	.58	.06	-.06	.13
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (PRIBB07)	2.68	1.32	-	.29	.22	.41	.22	.09	.14
Soziale Anerkennung / Status (PRIBB09)	2.76	1.44	-	.23	.10	.36	.28	.10	-.04
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (PRIBB05)	4.40	1.29	-	.16	.01	.25	.20	.23	.04
Wirtschaftsförderung (PRIBB16)	4.12	1.19	-	.82	.09	.26	.86	.01	.04
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen (PRIBB17)	4.28	1.21	-	.67	.06	.21	.78	.12	-.02
Allgemeine Verkehrssicherheit (PRIBB02)	5.00	1.11	-	.73	-.01	.09	.08	.84	.12
Eigene Verkehrssicherheit (PRIBB01)	4.99	1.03	-	.64	.09	.04	.05	.79	.05
Geringe eigene finanzielle Kosten (PRIBB03)	3.31	1.30	-	.78	.08	.22	-.13	-.01	.84
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (PRIBB04)	3.68	1.33	-	.44	.15	.05	.12	.18	.61

(Fortsetzung von Tab. 28)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}(G,S)}$
<i>Übereinstimmung der privaten Entscheidung für Bus und Bahn mit den Werten...</i>				
I₁ Umwelt- und Naturschutz (PRIBB12 - 15)	24.8 %	4.63	.87	.86 .86
I₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte (PRIBB06, 08, 10, 11,)	36.2 %	2.29	.77	.77 .77
<p>▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität</i> (PRIBB08, 10)</p> <p><i>Einzelitems:</i> - <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl</i> (PRIBB06) - <i>Bequemlichkeit und Komfort</i> (PRIBB11)</p> <p><i>Einzelitems:</i> - <i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen</i> (PRIBB05) - <i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß</i> (PRIBB07) - <i>Soziale Anerkennung/Status</i> (PRIBB09)</p>				r = .49
I₃ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (PRIBB16, 17)	44.1 %	1.71		r = .75
I₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (PRIBB01, 02)	50.9 %	1.51		r = .68
I₅ Geringe eigene und allgemeine Kosten (PRIBB03, 04)	55.4 %	1.13		r = .52 .90
<p>▶ alternativ: <i>Einzelitems:</i> - <i>Geringe eigene Kosten</i> (PRIBB03) - <i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit</i> (PRIBB04)</p>				

Tabelle 29: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit *privaten* Verkehrsmittelentscheidungen: Fahrrad“
(233 ≤ N ≤ 310, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅
Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Fahrrad mit...									
Lärmschutz (PRIRAD13)	5.55	1.10	.90	.88	.93	.04	.05	.01	.11
Schutz der Luftqualität (PRIRAD12)	5.63	.93	.86	.82	.89	.13	.03	.03	.09
Schutz nicht-regenerativer Energien (PRIRAD15)	5.47	1.10	.84	.78	.87	-.01	-.04	.09	.13
Schutz von Landschaft und Natur (PRIRAD14)	5.43	1.07	.81	.72	.84	.05	-.03	.02	.09
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (PRIRAD07)	5.39	.97	-	.41	.49	.33	.03	.12	.23
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (PRIRAD05)	3.60	1.35	-	.16	.24	.10	.23	.20	.03
Zeitersparnis (PRIRAD10)	3.63	1.43	.63	.61	.08	.72	.25	.11	.06
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (PRIRAD08)	4.15	1.36	.59	.51	.08	.69	.07	.11	.06
Bequemlichkeit und Komfort (PRIRAD11)	2.93	1.22	.47	.42	.02	.48	.42	.08	.01
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (PRIRAD06)	4.87	1.25	.41	.37	.30	.43	.16	.15	.23
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen (PRIRAD17)	3.03	1.35	-	.68	.03	.15	.80	.10	-.07
Wirtschaftsförderung (PRIRAD16)	3.07	1.41	-	.64	-.00	.16	.78	.10	-.03
Soziale Anerkennung / Status (PRIRAD09)	3.16	1.54	-	.34	-.05	.35	.40	-.11	.20
Eigene Verkehrssicherheit (PRIRAD01)	3.25	1.34	-	.97	.10	.06	.06	.98	-.06
Allgemeine Verkehrssicherheit (PRIRAD02)	3.84	1.40	-	.43	.03	.18	.10	.61	.13
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (PRIRAD04)	5.11	1.24	-	.67	.12	.11	.02	.02	.80
Geringe eigene finanzielle Kosten (PRIRAD03)	5.20	1.12	-	.62	.26	.10	-.06	.07	.73

(Fortsetzung von Tab. 29)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
<i>Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Fahrrad mit den Werten...</i>					
I₁ Umwelt- und Naturschutz (PRIRAD12 - 15)	26.0 %	4.77	.94	.86	.86
Einzelitems:					
- Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (PRIRAD05)					
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (PRIRAD07)					
I₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte (PRIRAD06, 08, 10, 11,)	41.0 %	2.93	.73	.69	.68
▶ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (PRIRAD08, 10)</i>					
r = .54					
<i>Einzelitems:</i>					
- <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (PRIRAD06)</i>					
- <i>Bequemlichkeit und Komfort (PRIRAD11)</i>					
I₃ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (PRIRAD16, 17)	48.3 %	1.56			r = .67
Einzelitem:					
- Soziale Anerkennung/Status (PRIRAD09)					
I₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (PRIRAD01, 02)	55.2 %	1.47			r = .61
I₅ Geringe eigene und allgemeine Kosten (PRIRAD03, 04)	59.1 %	1.08			r = .64
▶ alternativ:					
<i>Einzelitems:</i>					
- <i>Geringe eigene Kosten (PRIRAD03)</i>					
- <i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (PRIRAD04)</i>					

Tabelle 30: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit *privaten* Verkehrsmittelentscheidungen: Zu-Fuß-Gehen“
(223 ≤ N ≤ 311, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅
Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Zu-Fuß-Gehen mit...									
Lärmschutz (PRIFUS13)	5.73	1.01	.94	.98	.97	-.00	.13	.12	.07
Schutz von Landschaft und Natur (PRIFUS14)	5.68	1.02	.90	.85	.89	-.07	.11	.07	.19
Schutz nicht-regenerativer Energien (PRIFUS15)	5.65	1.08	.89	.81	.87	-.09	.10	.10	.11
Schutz der Luftqualität (PRIFUS12)	5.78	.87	.86	.79	.86	-.01	.08	.08	.19
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen (PRIFUS17)	1.91	1.31	.65	.76	.01	.86	-.04	.08	-.09
Wirtschaftsförderung (PRIFUS16)	1.94	1.32	.59	.59	-.09	.75	-.09	.00	-.10
Bequemlichkeit und Komfort (PRIFUS11)	2.46	1.33	.63	.54	-.01	.68	.09	.06	.27
Zeitersparnis (PRIFUS10)	2.56	1.42	.63	.49	-.02	.62	.06	.05	.31
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (PRIFUS08)	3.35	1.57	.45	.33	-.04	.44	-.04	-.01	.36
Soziale Anerkennung / Status (PRIFUS09)	2.87	1.57	-	.29	-.01	.38	.23	-.03	.29
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (PRIFUS04)	5.39	1.29	-	.96	.11	.00	.97	.08	.01
Geringe eigene finanzielle Kosten (PRIFUS03)	5.50	1.17	-	.57	.18	.01	.72	.07	.07
Eigene Verkehrssicherheit (PRIFUS01)	4.13	1.46	-	.71	.14	.04	-.00	.82	.14
Allgemeine Verkehrssicherheit (PRIFUS02)	4.54	1.44	-	.56	.11	.06	.13	.72	.10
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (PRIFUS07)	5.32	.94	-	.39	.27	.03	.00	.06	.55
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (PRIFUS06)	4.34	1.44	-	.33	.12	.22	.07	.14	.49
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (PRIFUS05)	4.23	1.37	-	.20	.25	.05	.04	.15	.33

(Fortsetzung von Tab. 30)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
<i>Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Zu-Fuß-Gehen mit den Werten...</i>					
I₁ Umwelt- und Naturschutz (PRIFUS12 - 15)	24.6 %	4.43	.96	.96	.96
I₂ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung, Mobilitätsökonomie / -flexibilität, Bequemlichkeit (PRIFUS08, 10, 11, 16, 17)	41.3 %	3.27	.80	.65	.68
<p>▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität</i> (PRIFUS08, 10) r = .48 - <i>Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung</i> (PRIFUS16, 17) r = .73</p> <p><i>Einzelitem:</i> - <i>Bequemlichkeit und Komfort</i> (PRIFUS11)</p> <p><i>Einzelitem:</i> - <i>Soziale Anerkennung/Status</i> (PRIFUS09)</p>					
I₃ Geringe eigene und allgemeine Kosten (PRIFUS03, 04)	49.5 %	1.62			r = .74
<p>▶ alternativ: <i>Einzelitems:</i> - <i>Geringe eigene Kosten</i> (PRIFUS03) - <i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit</i> (PRIFUS04)</p>					
I₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (PRIFUS01, 02)	55.8 %	1.43			r = .62
I₅ Fahrfreude und Fitneß (PRIFUS06, 07)	59.7 %	1.18			r = .42
<p>▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl</i> (PRIFUS06) - <i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß</i> (PRIFUS07)</p> <p><i>Einzelitem:</i> - <i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen</i> (PRIFUS05)</p>					

Tabelle 31: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit *politischen* Verkehrsmittelentscheidungen: Auto“
(236 ≤ N ≤ 304, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄
Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Auto mit...								
Lärmschutz (POLAUT13)	2.11	1.45	.91 a) .92	.93	.95	-.12	.11	.06
Schutz von Landschaft und Natur (POLAUT14)	2.08	1.49	.90 a) .92	.89	.93	-.12	.12	.05
Schutz der Luftqualität (POLAUT12)	2.10	1.50	.89 a) .88	.83	.89	-.09	.18	.07
Schutz nicht-regenerativer Energien (POLAUT15)	2.05	1.46	.84 a) .87	.77	.86	-.08	.10	.06
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (POLAUT04)	2.47	1.40	.61	.48	.58	.09	.36	.02
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (POLAUT07)	2.17	1.37	.52	.38	.55	.18	.19	-.09
Geringe eigene finanzielle Kosten (POLAUT03)	2.75	1.50	-	.30	.44	.21	.23	-.09
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (POLAUT05)	1.97	1.17	-	.18	.30	.18	.20	-.13
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (POLAUT06)	4.06	1.59	.65	.58	-.03	.75	.12	.06
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (POLAUT08)	4.91	1.38	.67	.52	.01	.70	.14	.10
Zeitersparnis (POLAUT10)	4.52	1.45	.66	.58	.16	.70	.15	.20
Bequemlichkeit und Komfort (POLAUT11)	4.72	1.36	.65	.53	.11	.67	.15	.21
Soziale Anerkennung / Status (POLAUT09)	3.92	1.71	-	.40	-.17	.58	-.16	.09
Allgemeine Verkehrssicherheit (POLAUT02)	2.98	1.56	-	.92	.37	.11	.87	.12
Eigene Verkehrssicherheit (POLAUT01)	3.29	1.63	-	.73	.35	.18	.74	.15
Wirtschaftsförderung (POLAUT16)	4.46	1.42	-	.86	-.02	.49	.09	.78
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen (POLAUT17)	4.56	1.33	-	.78	.02	.50	.17	.71

a) r_(it) der Skala (l₁) ohne Items polaut01, 07.

(Fortsetzung von Tab. 31)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
<i>Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Auto mit den Werten...</i>					
I₁ Umwelt- und Naturschutz, geringe allgemeine Kosten und Fitneß (POLAUT04, 07, 12 - 15)	32.0 %	5.72	.92	.89	.90
▶ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- Umwelt- und Naturschutz (POLAUT12 - 15)				.96	.94 .94
<i>Einzelitem:</i>					
- Geringe Kosten für die Allgemeinheit (POLAUT04)					
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (POLAUT07)					
<i>Einzelitem:</i>					
- Geringe eigene Kosten (POLAUT03)					
- Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (POLAUT05)					
I₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (POLAUT06, 08, 09, 10, 11)	53.3 %	3.97	.82	.75	.79
▶ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- Mobilitätsökonomie / -flexibilität (POLAUT08, 10)					r = .64
<i>Einzelitem:</i>					
- Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (POLAUT06)					
- soziale Anerkennung und Status (POLAUT09)					
- Bequemlichkeit und Komfort (POLAUT11)					
I₃ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (POLAUT01, 02)	58.4 %	1.15			r = .83
I₄ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (POLAUT16, 17)	62.6 %	1.07 .83			r = .85

Tabelle 32: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit *politischen* Verkehrsmittelentscheidungen: Bus und Bahn“
($218 \leq N \leq 296$, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5
Übereinstimmung der politischen Entscheidung für Bus und Bahn mit...									
Schutz von Landschaft und Natur (POLBB14)	3.60	1.34	.85	.86	.90	.11	.02	.07	.17
Lärmschutz (POLBB13)	3.49	1.34	.84	.80	.85	.10	.04	.12	.22
Schutz nicht-regenerativer Energien (POLBB15)	3.57	1.30	.81	.73	.84	.09	.05	.07	.12
Schutz der Luftqualität (POLBB12)	4.05	1.30	.68	.54	.67	.19	.03	.18	.12
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (POLBB06)	3.41	1.33	.49	.38	.14	.56	.14	-.01	.16
Bequemlichkeit und Komfort (POLBB11)	4.18	1.14	.51	.46	.09	.55	.32	.20	.04
Soziale Anerkennung / Status (POLBB09)	2.91	1.32	.47	.32	.04	.54	.02	.16	.06
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (POLBB07)	2.84	1.33	.43	.41	.36	.52	.06	-.05	.06
Zeitersparnis (POLBB10)	3.95	1.20	.53	.40	.07	.51	.23	.23	.17
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (POLBB08)	4.01	1.18	.56	.46	.14	.46	.30	.26	.26
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (POLBB05)	4.31	1.25	-	.20	-.01	.29	.21	.24	.11
Wirtschaftsförderung (POLBB16)	4.18	1.21	-	.80	.06	.21	.86	.12	.03
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen (POLBB17)	4.30	1.14	-	.71	.01	.23	.80	.15	.07
Allgemeine Verkehrssicherheit (POLBB02)	4.76	1.16	-	.83	.15	.17	.15	.86	.11
Eigene Verkehrssicherheit (POLBB01)	4.79	1.06	-	.54	.16	.16	.12	.68	.07
Geringe eigene finanzielle Kosten (POLBB03)	3.49	1.31	-	.70	.25	.21	.05	.12	.76
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (POLBB04)	3.51	1.31	-	.46	.28	.17	.07	.08	.58

(Fortsetzung von Tab. 32)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
<i>Übereinstimmung der politischen Entscheidung für Bus und Bahn mit den Werten...</i>					
I₁ Umwelt- und Naturschutz (POLBB12 - 15)	30.0 %	5.49	.91	.89	.89
I₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (POLBB06 - 11)	42.8 %	2.50	.75	.72	.73
<p>▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (POLBB08, 10)</i></p>					$r = .57$
<p><i>Einzelitems:</i> - <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (POLBB06)</i> - <i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß (POLBB07)</i> - <i>Soziale Anerkennung/Status (POLBB09)</i> - <i>Bequemlichkeit und Komfort (POLBB11)</i></p>					
<p><i>Einzelitem:</i> - <i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (PRIBB05)</i></p>					
I₃ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (POLBB16, 17)	48.2 %	1.31			$r = .77$
I₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (POLBB01, 02)	52.9 %	1.16			$r = .68$
I₅ Geringe eigene und allgemeine Kosten (POLBB03, 04)	56.4 %	1.05			$r = .56$
<p>▶ alternativ: <i>Einzelitems:</i> - <i>Geringe eigene Kosten (POLBB03)</i> - <i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (POLBB04)</i></p>					

Tabelle 33: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit *politischen* Verkehrsmittelentscheidungen: Fahrrad“
(211 ≤ N ≤ 286, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅
Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Fahrrad mit...									
Lärmschutz (POLRAD13)	5.44	1.18	.84	.81	.87	.04	.20	.05	.03
Schutz nicht-regenerativer Energien (POLRAD15)	5.40	1.11	.85	.81	.87	.07	.15	.11	-.05
Schutz der Luftqualität (POLRAD12)	5.47	1.18	.80	.73	.82	.14	.15	.09	.03
Schutz von Landschaft und Natur (POLRAD14)	5.30	1.09	.78	.69	.78	.01	.25	.12	-.01
Zeitersparnis (POLRAD10)	3.49	1.42	.61	.60	.07	.73	.08	.17	.18
Bequemlichkeit und Komfort (POLRAD11)	3.00	1.21	.58	.51	-.04	.67	.04	.12	.20
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (POLRAD08)	3.84	1.41	.60	.51	.07	.66	.15	.17	.14
Soziale Anerkennung / Status (POLRAD09)	3.13	1.39	.47	.28	.09	.50	.10	.04	.11
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (POLRAD06)	4.39	1.37	.44	.48	.21	.46	.40	.25	-.02
Geringe eigene finanzielle Kosten (POLRAD03)	4.96	1.28	-	.79	.32	.19	.80	.07	-.01
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (POLRAD04)	4.86	1.28	-	.68	.33	-.02	.75	.08	-.03
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (POLRAD07)	5.17	1.17	-	.50	.40	.34	.45	.12	-.08
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (POLRAD05)	3.68	1.29	-	.20	.03	.21	.34	.19	.05
Private Verkehrssicherheit (POLRAD01)	3.90	1.42	-	.88	.15	.23	.12	.88	.10
Allgemeine Verkehrssicherheit (POLRAD02)	3.97	1.38	-	.70	.16	.25	.19	.76	-.01
Wirtschaftsförderung (POLRAD16)	3.14	1.39	-	.83	.00	.22	.03	.03	.88
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen (POLRAD17)	3.08	1.41	-	.77	-.02	.35	-.05	.05	.80

(Fortsetzung von Tab. 33)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$
<i>Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Fahrrad mit den Werten...</i>				
I₁ Umwelt- und Naturschutz (POLRAD12 - 15)	31.2 %	5.63	.92	.90 .90
I₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (POLRAD06, 08, 09, 10, 11,)	46.9 %	2.99	.77	.75 .78
<p>▲ alternativ: <i>gesplittet:</i> - <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (POLRAD08, 10)</i></p> <p><i>Einzelitems:</i> - <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (POLRAD06)</i> - <i>soziale Anerkennung und Status (POLRAD09)</i> - <i>Bequemlichkeit und Komfort (POLRAD11)</i></p>				r = .62
I₃ Geringe eigene und allgemeine Kosten (POLRAD03, 04)	54.2 %	1.50		.74
<p>▲ alternativ: <i>Einzelitems:</i> - <i>Geringe eigene Kosten (POLRAD03)</i> - <i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (POLRAD04)</i></p> <p><i>Einzelitems:</i> - <i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (POLRAD05)</i> - <i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß (POLRAD07)</i></p>				
I₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (POLRADBB01, 02)	59.5 %	1.18		r = .77
I₅ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (POLRAD16, 17)	63.4 %	1.02		r = .79
		.87		

Tabelle 34: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit *politischen* Verkehrsmittelentscheidungen: Zu-Fuß-Gehen“
(190 ≤ N ≤ 277, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅
Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Zu-Fuß-Gehen mit...									
Schutz nicht-regenerativer Energien (POLFUS15)	5.64	1.04	.88	.87	.90	.02	-.03	.06	.24
Lärmschutz (POLFUS13)	5.69	.95	.86	.83	.88	.03	.01	.11	.19
Schutz der Luftqualität (POLFUS12)	5.63	1.06	.81	.77	.86	-.05	.09	.15	.02
Schutz von Landschaft und Natur (POLFUS14)	5.60	.98	.82	.74	.85	-.07	.02	.11	.07
Wirtschaftsförderung (POLFUS16)	2.13	1.49	-	.84	-.01	.91	.05	.02	-.10
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen (POLFUS17)	2.06	1.38	-	.72	.00	.84	.09	.02	-.07
Bequemlichkeit und Komfort (POLFUS11)	2.47	1.31	-	.58	-.05	.59	.47	.06	.07
Fahrfreude, Genußerleben und Freiheitsgefühl (POLFUS06)	3.86	1.60	.54	.47	.09	.12	.63	.22	.10
Zeitersparnis (POLFUS10)	2.62	1.52	.47	.62	-.18	.49	.58	.01	-.06
Mobilität / die Möglichkeit, Ziele zu erreichen (POLFUS08)	3.08	1.64	.48	.48	-.05	.39	.56	.07	-.07
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (POLFUS05)	4.06	1.43	.42	.30	.05	-.06	.50	.10	.19
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (POLFUS07)	5.13	1.18	.33	.43	.37	-.14	.47	.20	.10
Soziale Anerkennung / Status (POLFUS09)	2.69	1.51	-	.22	.01	.26	.38	.01	.10
Eigene Verkehrssicherheit (POLFUS01)	4.26	1.58	-	.80	.15	.06	.19	.84	.18
Allgemeine Verkehrssicherheit (POLFUS02)	4.47	1.54	-	.73	.22	.04	.18	.78	.17
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (POLFUS04)	5.27	1.25	-	.95	.23	-.08	.11	.16	.92
Geringe eigene finanzielle Kosten (POLFUS03)	5.32	1.33	-	.54	.20	-.06	.21	.22	.63

(Fortsetzung von Tab. 34)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}(G,S)}$	
<i>Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Zu-Fuß-Gehen mit den Werten...</i>					
I₁ Umwelt- und Naturschutz (POLFUS12 - 15)	26.1 %	4.71	.93	.93	.93
I₂ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (POLFUS16, 17)	45.3 %	3.65		r = .83	
Einzelitem: - Bequemlichkeit und Komfort (POLFUS11)					
I₃ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (POLFUS05 - 08, 10)	54.7 %	1.86	.69	.58	.62
▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (POLRAD08, 10)</i>					
					r = .61
<i>Einzelitems:</i> - <i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (POLFUS05)</i> - <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (POLFUS06)</i> - <i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß (POLFUS07)</i>					
Einzelitem: - soziale Anerkennung und Status (POLFUS09)					
I₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (POLFUS01, 02)	59.5 %	1.17		r = .77	
I₅ Geringe eigene und allgemeine Kosten (POLFUS03, 04)	64.1 %	1.04		r = .70	
		.78			
▶ alternativ: <i>Einzelitems:</i> - <i>Geringe eigene Kosten (POLFUS03)</i> - <i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (POLFUS04)</i>					

Tabelle 35: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Kontrollzuschreibungen für die Wertrealisierung“ (330 ≤ N ≤ 350, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆	I ₇	I ₈	I ₉	I ₁₀	I ₁₁	I ₁₂	I ₁₃
<i>Zuschreibung wirkungsvoller Möglichkeiten, ...daß bei der Fortbewegung (im Bus, im Auto etc.) Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten entstehen?</i>	3.37	1.44	.66	.65	.74	-.02	.13	.18	.07	-.00	-.07	-.01	.06	.13	.02	-.12	.08
Die Wirtschaft , indem sie bei der Entwicklung von Verkehrsmitteln die Möglichkeit zu sozialen Kontakten stärker berücksichtigt (z.B. durch kommunikationsfreundlich angeordnete Sitzplätze). (KKOM3)	3.49	1.45	.60	.58	.71	.01	.13	.02	.06	.06	-.00	.02	-.00	.06	.08	-.16	.13
Die Verkehrspolitik , indem sie bei Verkehrsentscheidungen auch auf soziale Belange Rücksicht nimmt (z.B. durch den Ausbau von Aufenthaltsräumen bei Bushaltestellen oder an Autoraststätten). (KKOM2)	3.70	1.45	.63	.58	.65	.16	-.02	.26	.04	.04	.03	-.05	.20	.09	-.03	.11	.00
<i>...daß bei der Fortbewegung das Wohlbefinden und die körperliche Fitneß nicht zu kurz kommen?</i>	4.18	1.41	.59	.49	.62	-.02	.04	.09	.25	.03	-.06	-.01	.10	.02	.04	.08	-.04
Die Wirtschaft , indem sie kreative technische Lösungen sucht, daß man sich, etwa durch Erhöhung des Komforts, bei der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel rundum wohl fühlen kann. (KFIT3)	4.12	1.38	.63	.50	.61	-.02	.03	.11	.06	.17	.16	.05	.04	.03	.11	.19	.07
Die Verkehrspolitik , indem sie die Voraussetzungen schafft, damit sich die Verkehrsteilnehmer fit und wohl fühlen können (z.B. durch den Ausbau von Fahrradwegen oder Fitneßangeboten in Zügen). (KFIT2)	3.85	1.44	.62	.49	.57	.12	-.03	.25	-.04	.08	.08	.05	.06	.13	.08	.19	-.00
<i>...zur Steigerung der Fahrfreude, des Genußerlebens und des Freiheitsgefühls?</i>	4.17	1.37	.53	.47	.47	-.07	-.04	.10	.26	.04	.14	.06	.11	.11	.24	.23	-.03
Die Verkehrspolitik , indem sie für mehr Bequemlichkeit und Komfort bei der Fortbewegung eintritt. (KBEQ2)																	

(Fortsetzung von Tab. 35)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆	I ₇	I ₈	I ₉	I ₁₀	I ₁₁	I ₁₂	I ₁₃
<i>Zuschreibung wirkungsvoller Möglichkeiten,</i>																	
<i>...Bequemlichkeit und Komfort bei der Fortbewegung zu gewährleisten?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie bequemere und komfortablere Verkehrsmittel entwickelt. (KBEQ3)	4.58	1.23	.57	.54	.44	.14	-.09	.34	.11	.18	.07	.02	.10	.12	.14	.33	-.03
<i>...zu gewährleisten, daß jeder alle Ortsziele erreichen kann?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie Druck ausübt, damit das Straßen- und Schienennetz weiter ausgebaut wird (z.B. durch die Wahl entlegener Standorte). (KMOB3)	3.77	1.49	-	.46	.44	.08	.13	.28	-.12	.04	.22	-.05	.01	.11	.26	.14	.04
<i>...für den Schutz von Landschaft und Natur beim Straßenverkehr einzutreten?</i>																	
Ich selbst , indem ich ein Verkehrsmittel benutze, bei dem Landschaft und Natur geschützt werden. (KNAT1)	4.93	1.23	.77	.73	.01	.79	.18	.10	.09	-.12	.17	-.00	-.03	-.02	-.06	-.06	.04
<i>...den Lärmschutz im Straßenverkehr zu fördern?</i>																	
Ich selbst , indem ich ein leises Verkehrsmittel benutze. (KLAERM1)	4.86	1.30	.69	.62	.03	.69	.18	.17	.00	-.20	.18	.06	-.07	.05	-.01	-.01	.05
<i>...den Schutz der Luftqualität im Bereich des Verkehrs voranzutreiben?</i>																	
Ich selbst , indem ich ein schadstoffarmes Fortbewegungsmittel benutze bzw. zu Fuß gehe. (KLUFT1)	5.20	1.14	.66	.57	.03	.68	.11	.18	.08	-.09	.03	.07	-.01	-.11	-.15	.06	.09
<i>...den Schutz nicht-regenerativer Energien bei der Fortbewegung zu fördern?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich so fortbewege, daß ich keine oder wenig nicht-regenerative Energien (wie z.B. Öl als Grundbestandteil von Kraftstoffen) verbrauche. (KENERG1)	4.73	1.29	.67	.57	-.02	.64	.31	.06	.08	.01	.12	.02	.04	.01	-.16	.05	-.06
<i>...daß bei der Fortbewegung das Wohlbefinden und die körperliche Fitneß nicht zu kurz kommen?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich so fortbewege, daß ich mich während der Fortbewegung und auch danach rundum wohl fühle. (KFIT1)	5.53	.73	-	.45	.05	.55	-.02	.08	.07	.22	-.06	.20	.11	-.06	.14	-.06	-.06

(Fortsetzung von Tab. 35)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆	I ₇	I ₈	I ₉	I ₁₀	I ₁₁	I ₁₂	I ₁₃
<i>Zuschreibung wirkungsvoller Möglichkeiten,</i>																	
<i>...zur Steigerung der Fahrfreude, des Genußerlebens und des Freiheitsgefühls?</i>																	
Ich selbst , indem ich genau jene Verkehrsmittel nutze, bei denen ich Spaß haben kann. (KFUN1)	5.24	1.00	-	.41	.04	.47	-.02	.01	-.02	.14	-.07	.36	.00	-.05	.18	.02	-.05
<i>...daß Ihnen selbst bei der Fortbewegung (mit dem Auto, dem Bus, der Bahn etc.) keine zu hohen finanziellen Kosten entstehen?</i>																	
Ich selbst , indem ich ein Verkehrsmittel benutze, das preiswert ist. (KKOSEIG1)	5.08	1.13	-	.36	.12	.45	.12	-.05	.07	.06	.01	.25	.08	.04	.07	-.13	-.14
<i>...daß bei der Fortbewegung (im Bus, im Auto etc.) Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten entstehen?</i>																	
Ich selbst , indem ich ein Fortbewegungsmittel benutze, bei dem ich diese Vorteile habe. (KKOM1)	5.14	1.16	-	.37	.06	.42	-.01	-.00	.30	.22	-.13	.01	.04	.05	.17	-.01	-.04
<i>... die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich im Verkehr vorsichtig und umsichtig verhalte. (KSICALL1)	5.37	1.01	-	.27	.02	.39	.07	.16	-.19	-.03	.01	.15	.12	.03	.06	-.03	.10
<i>...Ihre eigene Verkehrssicherheit zu erhöhen?</i>																	
Ich selbst , indem ich ein sicheres Verkehrsmittel nutze. (KSICEIG1)	5.26	1.01	-	.30	-.05	.34	.12	.10	.01	.06	-.01	.25	.26	.09	.11	.05	.01
<i>...den Lärmschutz im Straßenverkehr zu fördern?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich (z.B. in Bürgerinitiativen) für die Förderung leiser Verkehrsmittel einsetze. (KLAERM2)	4.06	1.37	.76	.77	.01	.17	.76	.10	.26	-.07	.24	.00	-.04	-.03	-.03	-.09	-.08
<i>...für den Schutz von Landschaft und Natur beim Straßenverkehr einzutreten?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich politisch für entsprechende Schutzprogramme beim Straßenverkehr einsetze. (KNAT2)	4.17	1.33	.77	.80	.02	.23	.76	.07	.26	.01	.19	-.07	-.03	-.15	.02	-.08	-.14

(Fortsetzung von Tab. 35)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆	I ₇	I ₈	I ₉	I ₁₀	I ₁₁	I ₁₂	I ₁₃
<i>Zuschreibung wirkungsvoller Möglichkeiten,</i>																	
<i>...den Schutz der Luftqualität im Bereich des Verkehrs voranzutreiben?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich für entsprechende verkehrspolitische Entscheidungen einsetze (z.B. durch Mitarbeit in einer entsprechenden Initiative). (KLUFT2)	4.21	1.37	.73	.77	.01	.19	.74	.14	.33	-.01	.13	.04	-.05	-.14	-.12	.05	-.05
			.80														
<i>...Ihre eigene Verkehrssicherheit zu erhöhen?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich bei entsprechenden politischen Programmen engagiere (z.B. für den Bau von Fußgängerüberwegen oder die Verschärfung von Sicherheitsvorschriften beim Auto). (KSICEIG2)	4.11	1.32	.68	.73	.10	.16	.73	.11	.01	.04	-.04	.10	.22	.10	.15	.05	.25
<i>... die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich bei entsprechenden politischen Programmen engagiere (z.B. für den Bau von Fußgängerüberwegen oder die Verschärfung von Sicherheitsvorschriften beim Auto). (KSICALL2)	4.20	1.30	.63	.62	.07	.10	.70	.08	-.01	.07	-.06	.02	.10	.00	.04	.04	.29
<i>...daß der Allgemeinheit bei der Fortbewegung (mit dem Auto, dem Bus, der Bahn etc.) keine zu hohen finanziellen Kosten entstehen?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich für entsprechende politische Förderprogramme einsetze (wie z.B. Subventionierung der Bahn o. des Autoverkehrs). (KKOSALL1)	3.38	1.42	.47	.38	.13	.09	.50	-.03	-.02	-.03	.18	-.00	.07	.13	.22	-.04	.00
<i>...den Schutz der Luftqualität im Bereich des Verkehrs voranzutreiben?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie schadstoffärmere Verkehrsmittel herstellt. (KLUFT4)	5.22	1.04	.71	.69	.23	.12	-.02	.74	.19	.05	.06	.07	.12	-.01	-.13	-.01	-.01
<i>...den Lärmschutz im Straßenverkehr zu fördern?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie die Forschung zur Verringerung des Verkehrslärms fördert. (KLAERM4)	5.06	1.05	.71	.60	.17	.16	.10	.68	.15	.10	.03	-.03	.14	.03	.02	.09	.08
<i>...den Schutz nicht-regenerativer Energien bei der Fortbewegung zu fördern?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie Fortbewegungsmittel produziert, die keine oder nur wenig nicht-regenerative Energien verbrauchen. (KENERG3)	5.14	1.02	.70	.57	.13	.13	.08	.67	.24	.10	.02	-.08	.08	.00	.02	.07	-.04

(Fortsetzung von Tab. 35)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆	I ₇	I ₈	I ₉	I ₁₀	I ₁₁	I ₁₂	I ₁₃
<i>Zuschreibung wirkungsvoller Möglichkeiten,</i>																	
<i>...für den Schutz von Landschaft und Natur beim Straßenverkehr einzutreten?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie bei ihren wirtschaftlichen Entscheidungen, etwa über neue Industriestandorte, die an den Verkehr angebunden werden müssen, auch auf den Landschafts- und Naturschutz Rücksicht nimmt. (KNAT4)	4.94	1.11	.67	.62	.23	.18	.19	.65	.20	.03	-.04	-.03	-.01	.03	.08	-.03	.14
<i>...daß Ihnen selbst bei der Fortbewegung (mit dem Auto, dem Bus, der Bahn etc.) keine zu hohen finanziellen Kosten entstehen?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie Verkehrsmittel (wie Autos oder Busse) produziert, deren Nutzung preiswert ist (z.B. aufgrund geringen Kraftstoffverbrauchs). (KKOSEIG3)	4.66	1.18	-	.54	.24	.05	.07	.56	-.14	-.00	.09	.10	.21	.08	.25	-.07	-.07
<i>...daß der Allgemeinheit bei der Fortbewegung (mit dem Auto, dem Bus, der Bahn etc.) keine zu hohen finanziellen Kosten entstehen?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie Verkehrsmittel (wie Autos oder Busse) produziert, deren Nutzung preiswert ist (z.B. aufgrund geringen Kraftstoffverbrauchs). (KKOSALL3)	4.76	1.20	-	.53	.30	.09	.05	.47	-.11	-.03	-.08	.05	.32	.19	.19	-.02	-.13
<i>...für den Schutz von Landschaft und Natur beim Straßenverkehr einzutreten?</i>																	
Die Verkehrspolitik , indem sie dem Schutz von Landschaft und Natur bei den Verkehrsgesetzen mehr Bedeutung einräumt. (KNAT3)	5.28	.92	.69	.66	.21	.12	.17	.25	.67	.13	-.08	-.08	-.03	-.14	.11	-.01	.00
<i>...den Schutz nicht-regenerativer Energien bei der Fortbewegung zu fördern?</i>																	
Die Verkehrspolitik , indem sie Preiserhöhungen für nicht-regenerative Energien durchsetzt. (KENERG2)	4.65	1.41	.55	.52	.05	.03	.21	-.07	.64	.10	-.03	-.14	-.12	.07	.08	.01	.04
<i>...den Lärmschutz im Straßenverkehr zu fördern?</i>																	
Die Verkehrspolitik , indem sie die Lärmschutzgesetze für den Straßenverkehr verschärft. (KLAERM3)	5.10	1.02	.65	.53	.00	.08	.14	.23	.63	.13	-.04	-.05	-.01	-.02	.14	.10	.09

(Fortsetzung von Tab. 35)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆	I ₇	I ₈	I ₉	I ₁₀	I ₁₁	I ₁₂	I ₁₃
<i>Zuschreibung wirkungsvoller Möglichkeiten,</i>																	
<i>...den Schutz der Luftqualität im Bereich des Verkehrs voranzutreiben?</i>																	
Die Verkehrspolitik , indem sie Gesetze zur Erzwingung schadstoffärmerer Verkehrsmittel durchsetzt. (KLUFT3)	5.27	.95	.57	.50	.16	.08	.03	.28	.60	.07	-.01	.01	.04	-.07	.01	.06	.09
<i>... die Interessen der Wirtschaft im Bereich des Straßenverkehrs zu fördern?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie ihre eigenen Interessen bei Verkehrsentscheidungen klar und deutlich vertritt.KWIRT4	4.62	1.34	.69	.67	.12	.02	.01	.09	.14	.76	.15	-.07	.06	.03	-.07	.07	-.07
Die Verkehrspolitik , indem sie bei verkehrsstrategischen Entscheidungen auch die Interessen der Wirtschaft berücksichtigt.KWIRT3	4.66	1.27	.71	.70	.10	-.02	.01	.05	.21	.75	.24	.02	.08	.05	.08	.11	-.02
<i>...sich für den Erhalt und die Sicherheit von Arbeitsplätzen im Bereich des Straßenverkehrs einzusetzen?</i>																	
Die Wirtschaft , indem sie öffentlichen Druck ausübt, der zeigt, daß der Erhalt von Arbeitsplätzen wichtiger ist als andere Interessen. (KWORR3)	4.42	1.45	.64	.53	.05	.01	-.02	.02	.05	.67	.13	-.06	-.09	.15	.07	.11	.11
Die Verkehrspolitik , indem sie Gesetze erläßt, die den Erhalt von Arbeitsplätzen im Bereich der Produktion und Nutzung von Verkehrsmitteln sicherstellt. (KWORR2)	4.49	1.28	.58	.51	.11	-.06	.05	.19	.10	.51	.27	.06	-.06	.10	.21	.14	.17
<i>... die Interessen der Wirtschaft im Bereich des Straßenverkehrs zu fördern?</i>																	
Ich selbst , indem ich mich politisch für Verkehrssysteme engagiere, deren Nutzung der Wirtschaft zugute kommt. (KWIRT2)	3.37	1.52	.77	.72	.07	.08	.27	.02	.02	.27	.73	.04	.07	.10	.07	.04	-.07
Ich selbst , indem ich Verkehrsmittel nutze, die den Interessen der Wirtschaft, beispielsweise der Automobilindustrie, dienlich sind. (KWIRT1)	3.50	1.67	.75	.71	.03	.19	.05	-.02	-.09	.31	.73	.09	.07	.11	.07	.06	.02
<i>...sich für den Erhalt und die Sicherheit von Arbeitsplätzen im Bereich des Straßenverkehrs einzusetzen?</i>																	
Ich selbst , indem ich politische Programme unterstütze, die dem Erhalt von Arbeitsplätzen, etwa in der Automobilindustrie, dienen. (KWORR1)	3.12	1.54	.66	.63	.11	.04	.21	.09	-.10	.22	.67	.17	.07	.04	-.02	.05	.09

(Fortsetzung von Tab. 35)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆	I ₇	I ₈	I ₉	I ₁₀	I ₁₁	I ₁₂	I ₁₃
<i>Zuschreibung wirkungsvoller Möglichkeiten,</i>																	
...daß man in Deutschland schnell von einem Ort zum anderen gelangen kann?																	
Ich selbst , indem ich ein entspr. schnelles Verkehrsmittel benutze. (ZEIT1)	4.15	1.57	.59	.55	.01	.12	.05	-.04	-.13	-.05	.10	.69	.01	.05	-.08	.12	.03
...zu gewährleisten, daß jeder alle Ortsziele erreichen kann?																	
Ich selbst , indem ich jene Verkehrsmittel benutze bzw. mir die entsprechenden Möglichkeiten schaffe, daß ich alle Orte erreichen kann. (KMOB1)	4.35	1.58	.53	.56	-.02	.24	.10	.09	-.18	-.07	.12	.64	.05	.14	-.03	-.07	.02
...Bequemlichkeit und Komfort bei der Fortbewegung zu gewährleisten?																	
Ich selbst , indem ich ein entsprechendes bequemes Verkehrsmittel benutze. (KBEQ1)	4.61	1.33	.47	.40	.01	.26	-.09	-.01	.04	-.02	.05	.54	.07	.14	-.02	.07	-.06
...Ihre eigene Verkehrssicherheit zu erhöhen?																	
Die Wirtschaft , indem sie die Verkehrsmittel (Auto, Bus, Fahrrad etc.) mit sicherer Technologie ausstattet. (KSICEIG4)	4.51	1.28	-	.78	.18	.06	.14	.27	-.02	.01	.11	.11	.78	.01	-.02	.05	.11
... die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen?																	
Die Wirtschaft , indem sie die Verkehrsmittel (Auto, Bus, Fahrrad etc.) mit sicherer Technologie ausstattet. (KSICALL4)	4.72	1.17	-	.60	.25	.11	.04	.23	-.03	-.00	.10	.03	.67	.02	.03	.07	.07
...damit die Bürger bei der Fortbewegung soziale Anerkennung erhalten und ihren Status wahren können?																	
Die Wirtschaft , indem sie bei der Herstellung von Fahrzeugen und Zubehör Wert darauf legt, daß jeder Bürger Entscheidungsspielräume hat, um ein Fahrzeug zu kaufen, mit dem man sich vollständig identifizieren kann. (KSTATUS3)	3.05	1.65	.57	.62	.16	-.01	-.05	.14	-.03	.22	.08	.07	.09	.69	.04	.16	-.03
Die Verkehrspolitik , indem sie sich für die Lockerung der entsprechenden TÜV-Vorschriften einsetzt, so daß die Bürger ihre Fahrzeuge individueller gestalten können. (KSTATUS2)	2.24	1.43	.52	.48	.19	-.09	.02	.07	-.05	-.01	.07	.06	-.01	.64	.02	.07	.02
Ich selbst , indem ich ein solches Verkehrsmittel benutze, daß meinen Status erkennen läßt und mir die Anerkennung anderer sichert. (KSTATUS1)	3.60	1.89	.44	.39	.09	.10	-.03	-.10	.01	.15	.06	.30	-.00	.49	.02	.04	.00

(Fortsetzung von Tab. 35)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆	I ₇	I ₈	I ₉	I ₁₀	I ₁₁	I ₁₂	I ₁₃
<i>Zuschreibung wirkungsvoller Möglichkeiten,</i>																	
<i>...daß der Allgemeinheit bei der Fortbewegung (mit dem Auto, dem Bus, der Bahn etc.) keine zu hohen finanziellen Kosten entstehen?</i>	4.89	1.22	.54	.56	.23	.02	.12	.00	.35	.08	-.03	-.10	.04	.13	.57	.07	-.01
Die Verkehrspolitik , indem sie solche Verkehrsmittel stärker subventioniert, die geringe Kosten verursachen. (KKOSALL2)	4.76	1.14	.49	.51	.27	-.03	.08	.28	.16	.16	.15	.10	.10	-.03	.50	.04	.05
<i>...daß Ihnen selbst bei der Fortbewegung (mit dem Auto, dem Bus, der Bahn etc.) keine zu hohen finanziellen Kosten entstehen?</i>	4.98	1.23	.53	.57	.35	.09	.13	.08	.22	.08	.09	-.21	-.10	-.04	.49	.20	.16
Die Verkehrspolitik , indem sie per Gesetz die verschiedenen Verkehrssysteme weiter ausbaut und auch entlegene Orte an die verschiedenen Verkehrsnetze anbindet. (KMOB2)	4.31	1.51	-	.67	.16	-.11	-.03	-.03	.08	.30	.06	.12	.07	.15	.13	.68	-.04
<i>...daß man in Deutschland schnell von einem Ort zum anderen gelangen kann?</i>	3.44	1.57	-	.57	.32	-.05	-.01	.10	.08	.23	.10	.10	.07	.26	.02	.55	-.01
Die Wirtschaft , indem sie schnellere Fortbewegungsmittel baut. (KZEIT3)	4.44	1.36	-	.74	.19	-.05	.26	-.01	.42	.05	.06	-.00	.28	-.04	.14	-.08	.58
<i>...Ihre eigene Verkehrssicherheit zu erhöhen?</i>	4.54	1.34	-	.66	.24	.01	.15	.05	.49	.14	.04	-.08	.12	.02	.01	-.03	.54
Die Verkehrspolitik , indem sie die Gesetze zur Verkehrssicherheit verschärfert. (KSICALL3)																	

(Fortsetzung von Tab. 35)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$	
Zuschreibung effizienter Möglichkeiten...					
I₁ zur Realisierung von Fahrfreude, Komfort, Wohlbefinden und Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KKOM2, KKOM3, KFIT2, KFIT3, KFUN2, KFUN3, KBEQ2, KBEQ3)	18.0 %	10.66	.86	.78	.78
<p>▲ alternativ:</p> <p><i>gesplittet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Realisierung von Wohlbefinden und Fitneß an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KFIT2, KFIT3) r = .59 - zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KBEQ2, KBEQ3) r = .54 - zur Realisierung von Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KKOM2, KKOM3) r = .72 - zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KFUN2, KFUN3) r = .62 <p>Einzelitem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Realisierung geographischer Mobilität an die Wirtschaft (unternehmenspolitische Entscheidungen) (KMOB3) 					
I₂ gesplittet:	26.2 %	5.10	.85	.85	.85
zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KLUFT1, KNAT1, KLAERM1, KENERG1)					
zur Realisierung von Wohlbefinden und Fahrfreude beim Straßenverkehr an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KFIT1, KFUN1)					r = .49

(Fortsetzung von Tab. 35)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$	
<p>▲ alternativ:</p> <p><i>gesplittet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Realisierung von Wohlbefinden und Fitneß an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KFIT1) - zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KFUN1) <p>Einzelitems:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Reduktion eigener Kosten an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KKOSEIG1) - zur Realisierung von zwischenmenschlichen Kontakten beim Straßenverkehr (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KKOM1) - zur Realisierung der allgemeinen Verkehrssicherheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KSICALL1) - zur Realisierung der eigenen Verkehrssicherheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KSICEIG1) 					
<p>I₃ zur Realisierung von Verkehrssicherheit, zur Reduktion der allgemeinen Kosten und zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Engagements) (KLAERM2, KNAT2, KLUFT2, KSICEIG2, KSICALL2, KKOSALL1)</p>	32.9 %	4.22	.87	.75	.75

(Fortsetzung von Tab. 35)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}(G,S)}$	
Zuschreibung effizienter Möglichkeiten...					
▶ alternativ:					
gesplittet:					r = .74
- zur Realisierung von Verkehrssicherheit an Ego (durch Engagements) (KSICEIG2, SICALL2)					
- zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Engagements) (KLAERM2, KNAT2, KLUFT2)			.92	.80	.90
Einzelitem:					
- zur Reduktion der allgemeinen Kosten an Ego (durch Engagements) (KKOSALL1)					
l₄ zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (durch entsprechende Entschei- dungen, Produktion und Forschung) (KLAERM4, KNAT4, KLUFT4, KENERG3)	38.3 %	3.48	.85	.84	.84
Einzelitems:					
- zur Reduktion eigener Kosten an die Wirtschaft (durch Produktion entsprechender Verkehrsmi- tel) (KKOSEIG3)					
- zur Reduktion der allgemeinen Kosten an die Wirtschaft ((durch Produktion entsprechender Verkehrsmittel) (KKOSALL3)					
l₅ gesplittet:					
zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (durch entsprechende Entschei- dungen und Gesetze) (KLAERM3, KNAT3, KLUFT3, KENERG2)	42.3 %	2.68	.79	.81	.81
l₆ zum Erhalt und zur Sicherheit von Arbeitsplätzen und zur Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Wirtschaft und Verkehrspolitik (durch Gesetze, Entscheidungen, Öffentlichkeitsarbeit) (KWORK2, KWORK3, KWIRT3, KWIRT4)	45.3 %	2.16	.83	.77	.77

(Fortsetzung von Tab. 35)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$	
Zuschreibung effizienter Möglichkeiten...					
I7 zum Erhalt und zur Sicherheit von Arbeitsplätzen und zur Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen und Engagements) (KWORK1, KWIRT1, KWIRT2)	47.7 %	1.75	.85	.78	.88
I8 zur Realisierung schneller, bequemer und geographisch flexibler Mobilität an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KZEIT1, KMOB1, KBEQ1)	49.7 %	1.54	.71	.54	.66
<p>▶ alternativ:</p> <p><i>gesplittet:</i></p> <p>- zur Realisierung von Mobilitätseffizienz an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KZEIT1, KMOB1)</p> <p>- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KBEQ1)</p>				r = .52	
I9 zur Realisierung der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit an die Wirtschaft (durch entsprechende Ausstattung der Verkehrsmittel) (KSICEIG4, KSICALL4)	51.4 %	1.44		r = .71	
I10 zur Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Ego, Wirtschaft und Verkehrspolitik (KSTATUS1, KSTATUS2, KSTATUS3)	52.9 %	1.29	.68	.67	.74
<p>▶ alternativ:</p> <p><i>gesplittet:</i></p> <p>- zur Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Ego (KSTATUS1)</p> <p>- zur Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (KSTATUS2, KSTATUS3)</p>				r = .54	

(Fortsetzung von Tab. 35)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}(G,S)}$
Zuschreibung effizienter Möglichkeiten...				
I₁₁ zur Realisierung von geographischer Mobilität und zur Reduktion der allgemeinen Kosten an die Verkehrspolitik (durch Gesetze und Subventionen) (KKOSALL2, KKOSEIG2, KMOB2)	54.3 %	1.21	.70	.60 .71
<p> ▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - zur Reduktion der allgemeinen Kosten an die Verkehrspolitik (durch Subventionen) (KKOSALL2) - zur Realisierung von Mobilität an die Verkehrspolitik (durch Gesetze) (KMOB2) - zur Realisierung von eigenen Kosten an die Verkehrspolitik (durch Gesetze) (KKOSEIG2) </p>				
I₁₂ zur Realisierung von Zeitersparnis an Wirtschaft und Verkehrspolitik (durch Gesetze und Entscheidungen) (KZEIT2, KZEIT3)	55.6 %	1.13		r = .62
I₁₃ zur Realisierung der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit an die Verkehrspolitik (durch Gesetze) (KSICEIG3, KSICALL3)	56.8 %	1.09	.99	r = .71

Tabelle 36: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Wertebezogene Kognitionen: Verantwortlichkeitszuschreibungen für die Wertrealisierung“ (324 ≤ N ≤ 350, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅	l ₆	l ₇	l ₈	l ₉	l ₁₀	l ₁₁	l ₁₂	l ₁₃
Verantwortlichkeit für...																	
Schutz der Luftqualität beim Straßenverkehr: Die Wirtschaft (VLUFT3)	5.06	1.18	.76	.73	.80	.16	.08	.16	.11	.04	.06	.05	.04	-.00	-.03	.06	-.06
Schutz von Landschaft und Natur beim Straßenverkehr: Die Wirtschaft (VNAT3)	4.86	1.22	.78	.71	.78	.20	.13	.05	.09	.09	.07	.01	.09	.08	.03	-.05	.08
Lärmschutz beim Straßenverkehr: Die Wirtschaft (VLAERM3)	4.86	1.18	.77	.71	.76	.19	.09	.16	.19	.05	.06	-.03	.03	.04	.12	.06	.02
Schutz nicht-regenerativer Energien bei der Fortbewegung: Die Wirtschaft (VENERG3)	4.99	1.17	.75	.62	.70	.19	.14	.04	.07	.20	.04	-.05	.09	.10	.03	.09	-.00
Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung: Die Wirtschaft (VKOSALL3)	4.57	1.22	-	.59	.49	-.03	.06	.08	.30	.04	.10	-.03	.02	.45	.12	.11	.03
Schutz von Landschaft und Natur beim Straßenverkehr: Die Verkehrspolitik (VNAT2)	5.31	.93	.75	.69	.22	.77	.06	.14	.06	.09	.06	-.04	.08	.05	-.03	-.05	.01
Lärmschutz beim Straßenverkehr: Die Verkehrspolitik (VLAERM2)	5.13	1.01	.74	.70	.23	.76	.03	.13	.13	.15	.01	.03	.04	-.04	.08	-.01	.03
Schutz der Luftqualität beim Straßenverkehr: Die Verkehrspolitik (VLUFT2)	5.34	.91	.68	.61	.25	.70	.04	.13	.09	.09	.03	.02	.08	.02	-.09	.03	.00
Schutz nicht-regenerativer Energien bei der Fortbewegung: Die Verkehrspolitik (VENERG2)	5.05	1.14	.57	.56	.04	.65	.13	-.01	.03	.14	-.02	-.16	.10	.12	.08	.18	.01

(Fortsetzung von Tab. 36)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6	l_7	l_8	l_9	l_{10}	l_{11}	l_{12}	l_{13}
Verantwortlichkeit für...																	
Schutz nicht-regenerativer Energien bei der Fortbewegung: Ich selbst (VENERG1)	4.56	1.41	.74	.75	.02	.10	.81	-.06	-.01	.02	.22	.05	.04	.08	.01	.05	-.13
Lärmschutz beim Straßenverkehr: Ich selbst (VLAERM1)	4.60	1.43	.77	.71	.14	.02	.77	-.03	.04	-.03	.24	.17	.04	.04	-.03	.01	.00
Schutz von Landschaft und Natur beim Straßenverkehr: Ich selbst (VNAT1)	4.72	1.39	.71	.67	.16	.13	.72	-.06	-.03	-.02	.26	.08	-.04	-.02	-.02	-.07	.13
Schutz der Luftqualität beim Straßenverkehr: Ich selbst (VLUFT1)	4.78	1.39	.66	.56	.16	.11	.64	.09	-.01	-.08	.14	.26	.02	-.07	-.06	.07	-.01
Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort: Die Wirtschaft (VBEQ3)	4.25	1.36	.64	.66	.38	.03	.06	.64	.11	.18	.10	-.02	.11	.08	.08	.07	-.09
Realisierung schneller Fortbewegungsmöglichkeiten Die Verkehrspolitik (VZEIT2)	4.58	1.35	.55	.61	-.03	.34	-.13	.58	.06	.33	.03	-.00	-.03	.05	.13	-.03	-.10
Realisierung schneller Fortbewegungsmöglichkeiten Die Wirtschaft (VZEIT3)	4.00	1.42	.58	.56	.26	.04	-.10	.56	.08	.36	.09	.04	.03	-.04	.11	.07	.07
Steigerung der Freude, des Genußerlebens und des Freiheitsgefühls: Die Wirtschaft (VFUN3)	3.50	1.45	.59	.57	.23	.02	.05	.50	.04	.10	-.04	.16	.29	.26	.13	.12	.18
Steigerung der Freude, des Genußerlebens und des Freiheitsgefühls: Die Verkehrspolitik (VFUN2)	3.72	1.45	.57	.49	.04	.17	.01	.49	.08	.12	-.13	.08	.30	.22	.10	.06	.13
Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort: Die Verkehrspolitik (VBEQ2)	3.99	1.39	.52	.42	.06	.26	.00	.48	.09	.06	-.01	-.00	.19	.11	.21	.09	-.08

(Fortsetzung von Tab. 36)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6	l_7	l_8	l_9	l_{10}	l_{11}	l_{12}	l_{13}
Verantwortlichkeit für...																	
den Erhalt von Wohlbe- finden und körperliche Fitneß beim Straßenver- kehr: Die Verkehrspoli- tik (VFIT2)	3.74	1.52	-	.65	.04	.29	.01	.43	.15	-.06	.00	-.13	.35	.20	.15	.20	.34
Erhöhung der eigenen Verkehrssicherheit: Die Wirtschaft (VSICEIG3)	3.96	1.44	.74	.75	.28	-.02	.03	.08	.78	.08	-.02	.06	.13	.16	.05	.02	.09
Erhöhung der allgemei- nen Verkehrssicherheit: Die Wirtschaft (VSICALL3)	4.40	1.34	.64	.61	.32	-.01	.02	.06	.68	.04	.07	.03	.10	.06	.04	.11	.01
Erhöhung der eigenen Verkehrssicherheit: Die Verkehrspolitik (VSICEIG2)	4.55	1.29	.63	.62	-.01	.30	-.05	.12	.67	.06	-.08	.01	.13	.19	.08	-.05	.06
Erhöhung der allgemei- nen Verkehrssicherheit: Die Verkehrspolitik (VSICALL2)	5.12	1.03	.62	.59	.06	.40	.04	.10	.61	.07	.04	-.05	.07	.10	.07	.08	-.09
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen im Bereich des Straßenver- kehrs: Die Wirtschaft (VWORK3)	4.79	1.19	.67	.61	.09	.07	-.02	.19	.08	.72	.11	-.11	-.02	.08	.07	-.08	-.04
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen im Bereich des Straßenver- kehrs: Die Verkehrspo- litik (VWORK2)	4.50	1.32	.58	.58	.12	.07	-.07	.09	.06	.70	.04	.02	-.03	.05	.04	.18	.14
Förderung von Wirt- schaftsinteressen beim Straßenverkehr: Die Verkehrspolitik (VWIRT2)	4.58	1.29	.58	.51	.10	.20	-.06	.06	.02	.65	-.04	.07	.09	.04	.09	.07	-.02
Förderung von Wirt- schaftsinteressen beim Straßenverkehr: Die Wirtschaft (VWIRT3)	4.96	1.20	.50	.42	.03	.23	.10	.17	.01	.51	.09	-.14	.02	-.01	.10	-.08	-.12

(Fortsetzung von Tab. 36)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6	l_7	l_8	l_9	l_{10}	l_{11}	l_{12}	l_{13}
Verantwortlichkeit für...																	
Steigerung der Fahr- freude, des Genußerle- bens und des Freiheits- gefühls: Ich selbst (VFUN1)	5.10	1.13	.56	.52	.04	.05	.04	.08	.06	.02	.66	.22	-.01	.01	-.05	.08	-.12
Den Erhalt von Wohlbe- finden und körperliche Fitneß beim Straßenver- kehr: Ich selbst (VFIT1)	5.37	.95	.57	.47	.08	-.00	.24	.03	-.06	.02	.61	.07	.05	.02	-.06	.01	-.15
Verringerung der eige- nen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung: Ich selbst (VKOSEIG1)	5.18	1.06	.47	.46	.03	.05	.18	-.11	.04	.04	.61	.01	.14	-.13	.05	.00	.06
Erhöhung der eigenen Verkehrssicherheit: Ich selbst (VSICEIG1)	5.48	.83	.41	.35	.06	-.04	.07	.10	-.07	.04	.53	.09	-.11	.06	.01	-.10	.11
Schaffung von Gelegen- heiten zu zwischen- menschlichen Kontakten bei der Fortbewegung: Ich selbst (VKOM1)	5.17	1.17	.45	.35	-.02	.17	.11	-.02	-.06	.06	.51	-.03	-.19	.00	.00	.06	-.06
Erhöhung der allgemei- nen Verkehrssicherheit: Ich selbst (VSICALL1)	5.00	1.23	-	.39	-.03	-.09	.35	.00	.09	-.02	.42	.09	-.08	-.02	-.07	-.07	.21
Verringerung der allge- meinen finanziellen Kosten bei der Fortbe- wegung: Ich selbst (VKOSALL1)	3.76	1.61	-	.33	.06	-.14	.19	-.09	.16	.05	.36	.19	.07	-.03	.05	-.07	.24
Realisierung schneller Fortbewegungsmöglich- keiten Ich selbst (VZEIT1)	3.21	1.66	.64	.62	.01	-.04	.14	.06	.02	-.09	.07	.75	.07	.09	.10	.03	-.04
Erreichbarkeit von Ortszielen Ich selbst (VMOB1)	3.95	1.71	.48	.54	.05	-.18	.06	-.06	.02	-.01	.23	.65	-.02	-.08	-.01	-.13	.08
Realisierung von Be- quemlichkeit und Kom- fort: Ich selbst (VBEQ1)	4.02	1.57	.56	.42	-.09	.04	.18	-.03	-.05	-.10	.12	.58	-.08	.07	.06	.02	-.04

(Fortsetzung von Tab. 36)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6	l_7	l_8	l_9	l_{10}	l_{11}	l_{12}	l_{13}
Verantwortlichkeit für...																	
Förderung von Wirtschaftsinteressen beim Straßenverkehr: Ich selbst (VWIRT1)	2.74	1.56	-	.52	.02	-.18	.35	.12	.18	.27	-.05	.40	.12	-.01	.06	.20	.15
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen im Bereich des Straßenverkehrs: Ich selbst (VWORK1)	2.65	1.49	-	.55	.01	-.10	.25	.09	.17	.36	-.03	.40	.09	-.10	-.01	.26	.25
Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung: Ich selbst (VSTATUS1)	4.06	1.81	-	.25	.06	.10	.07	.08	.01	.17	.12	.31	.05	-.02	.26	-.02	-.12
Schaffung von Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten bei der Fortbewegung: Die Verkehrspolitik (VKOM2)	3.11	1.52	-	.88	.04	.20	.02	.21	.16	.05	-.08	.01	.86	.08	.12	.03	-.03
Schaffung von Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten bei der Fortbewegung: Die Wirtschaft (VKOM3)	2.80	1.48	-	.81	.22	.10	.04	.19	.20	.02	-.05	.04	.79	.13	.15	.07	.04
Verringerung der eigenen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung: Die Verkehrspolitik (VKOSEIG2)	4.39	1.30	-	.68	.08	.19	-.03	.21	.19	.05	-.07	.07	.17	.72	.03	.04	-.02
Verringerung der eigenen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung: Die Wirtschaft (VKOSEIG3)	4.03	1.42	-	.74	.41	-.11	-.00	.12	.27	-.00	-.12	.05	.09	.61	.01	.19	.18
Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung: Die Verkehrspolitik (VKOSALL2)	5.06	1.00	-	.52	-.00	.42	.08	.13	.14	.17	.10	-.02	.10	.48	.11	-.04	-.11

(Fortsetzung von Tab. 36)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	I_1	I_2	I_3	I_4	I_5	I_6	I_7	I_8	I_9	I_{10}	I_{11}	I_{12}	I_{13}
Verantwortlichkeit für...																	
Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung: Die Wirtschaft (VSTATUS3)	2.83	1.56	-	.70	.09	-.01	-.03	.19	.07	.15	-.03	.13	.09	.06	.77	.05	.03
Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung: Die Verkehrspolitik (VSTATUS2)	2.57	1.51	-	.63	.05	.04	-.08	.17	.10	.10	-.06	.08	.14	.05	.73	.02	.05
Erreichbarkeit von Ortszielen: Die Wirtschaft (VMOB3)	3.48	1.47	-	.59	.33	.06	.02	.18	.10	.11	-.05	.10	.16	.13	.12	.58	.13
Erreichbarkeit von Ortszielen: Die Verkehrspolitik (VMOB2)	4.98	1.23	-	.62	.03	.41	.07	.27	.11	.14	.07	-.19	.02	.13	-.04	.50	-.17
Den Erhalt von Wohlbefinden und körperliche Fitneß beim Straßenverkehr: Die Wirtschaft (VFIT3)	3.25	1.47	-	.72	.26	.07	.02	.37	.20	.01	.03	-.16	.37	.20	.25	.23	.40

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$
Verantwortlichkeitszuschreibung für ...				
I₁ den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (VLUFT3, VNAT3, VLAERM3, VENERG3) Einzelitem: - für die Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an die Wirtschaft (VKOSALL3)	19.3 %	10.20	.89	.91 .91
I₂ den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (VLUFT2, VNAT2, VLAERM2, VENERG2)	28.2 %	4.99	.84	.84 .84
I₃ den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (VLUFT1, VNAT1, VLAERM1, VENERG1)	34.1 %	3.38	.87	.88 .88

(Fortsetzung von Tab. 36)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$	
Verantwortlichkeitszuschreibung für ...					
I₄ die Realisierung von schneller, bequemer Mobilität und die Steigerung der Fahrfreude an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VBEQ3, VZEIT2, VZEIT3, VFUN3, VFUN2, VBEQ2)	38.8 %	2.81	.81	.73	.73
<ul style="list-style-type: none"> <p> ▶ <i>alternativ:</i> </p> <p> <i>gesplittet:</i> </p> <ul style="list-style-type: none"> <p> - zur Realisierung von Zeitersparnis an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VZEIT2, VZEIT3) </p> <p style="text-align: right;">r = .58</p> <p> - zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VBEQ2, VBEQ3) </p> <p style="text-align: right;">r = .52</p> <p> - zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VFUN2, VFUN3) </p> <p style="text-align: right;">r = .68</p> <p> Einzelitem: </p> <ul style="list-style-type: none"> <p> - den Erhalt von Wohlbefinden und körperliche Fitneß beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (VFIT2) </p> 					
I₅ die Erhöhung der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VSICEIG3, VSICALL3, VSICEIG2, VSICALL2)	42.8 %	2.39	.83	.74	.74
I₆ Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen und die Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VWORK3, VWORK2, VWIRT2, VWIRT3)	45.7 %	1.89	.78	.78	.78
I₇ Fahrfreude und Wohlbefinden, zwischenmenschliche Kontakte und kostengünstige, sichere Mobilität an Ego (VFUN1, VFIT1, VKOSEIG1, VSICEIG1, VKOM1)	48.4 %	1.82	.73	.66	.71

(Fortsetzung von Tab. 36)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$	
Verantwortlichkeitszuschreibung für ...					
<ul style="list-style-type: none"> ▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - zur Realisierung von <i>Fahrfreude und Freiheit an Ego (VFUNI)</i> - zur Realisierung von <i>Wohlbefinden und Fitneß an Ego (VFIT1)</i> - zur Realisierung <i>geringer eigener Kosten an Ego (VKOSEIG1)</i> - zur Realisierung <i>der eigenen Sicherheit an Ego (VSICEIG1)</i> - zur Realisierung <i>zwischenmenschlicher Kontakte an Ego (VKOM1)</i> Einzelitems: - die Erhöhung der <i>allgemeinen Verkehrssicherheit an Ego (VSICALL1)</i> - die Verringerung der <i>allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an Ego (VKOSALL1)</i> 					
<p>I₈ die Realisierung <i>schneller, bequemer und geographisch flexibler Mobilität an Ego (VZEIT1, VMOB1, VBEQ1)</i></p>	50.8 %	1.64	.73	.64	.73
<ul style="list-style-type: none"> ▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - zur Realisierung von <i>Mobilitätseffizienz an Ego (VZEIT1, VMOB1)</i> - zur Realisierung von <i>Bequemlichkeit und Komfort an Ego (VBEQ1)</i> Einzelitems: - die Förderung von <i>Wirtschaftsinteressen beim Straßenverkehr an Ego (VWIRT1)</i> - Erhalt und <i>Sicherheit von Arbeitsplätzen im Bereich des Straßenverkehrs an Ego (VWORK1)</i> - die Wahrung von <i>Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Ego (VSTATUS1)</i> 					$r = .48$

(Fortsetzung von Tab. 36)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$
Verantwortlichkeitszuschreibung für ...				
I₉ die Schaffung von Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VKOM2, VKOM3)	52.9 %	1.46		r = .84
I₁₀ die Verringerung der eigenen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VKOSEIG2, VKOSEIG3)	54.7 %	1.29		r = .63
Einzelitem:				
- die Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an die Verkehrspolitik (VKOSALL2)				
I₁₁ die Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VSTATUS3, VSTATUS2)	56.2 %	1.11		r = .68
I₁₂ geographisch flexible Mobilität an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VMOB3, VMOB2)	57.6 %	1.11		r = .39
I₁₃ Einzelitem:	58.7 %	1.02		
den Erhalt von Wohlbefinden und körperliche Fitness beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (VFIT3)		.98		

Tabelle 37: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Gerechtigkeitsurteile über freiwillige und gesetzlich erzwungene Autoverzichte“ (341 ≤ N ≤ 346, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	h ²	l ₁	l ₂	l ₃
Es ist gerecht , daß ich selbst und alle Bürger gesetzlich dazu gezwungen werden, vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen (beispielsweise durch entsprechende Fahrverbote), weil...						
...dann kein Bürger mehr die Möglichkeit hat, soviel mit dem Auto zu fahren wie bisher, wodurch z.B. die Umwelt effektiv geschont wird. (GERECH07)	3.45	1.73	.75	.82	-.23	.13
...Bürger, die sich nicht an die Gesetze zum Schutz der Umwelt halten, bestraft werden können. (GERECH08)	3.56	1.69	.67	.79	-.08	.23
...die entsprechenden Gesetze für alle Bürger verbindlich sind, so daß niemand Vorteile durch die fortdauernde Benutzung des Autos haben kann. (GERECH09)	3.79	1.66	.68	.78	-.10	.26
...der Staat das Recht der Bürger auf freie Verkehrsmittelwahl im Interesse der Allgemeinheit beschneiden darf. (GERECH10)	3.18	1.76	.60	.64	-.43	.08
Es ist gerecht , daß ich selbst und alle Bürger aufgefordert werden, freiwillig vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen und dies nicht gesetzlich erzwungen wird, weil...						
...ein gesetzlicher Zwang ein Eingriff in die Freiheit der Bürger wäre. (GERECH01)	4.52	1.57	.57	-.22	.71	-.14
...mit dem Umstieg auf alternative Verkehrsmittel persönliche Belastungen unterschiedlichen Ausmaßes verbunden sind, die durch ein Gesetz nicht genügend berücksichtigt würden. (GERECH03)	4.41	1.45	.48	-.03	.68	-.11

(Fortsetzung von Tab. 37)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2	l_3
Es ist ungerecht , daß ich selbst und alle Bürger gesetzlich dazu gezwungen werden, vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen (beispielsweise durch entsprechende Fahrverbote), weil...						
...der Staat durch solche Verbote unzulässigerweise in die Freiheit der Bürger eingreift, ihre Wahl eines Verkehrsmittel selbst zu bestimmen. (GERECH13)	3.95	1.72	.70	-.49	.66	.16
...solche gesetzlichen Reglementierungen für manche Personen eine größere Belastung darstellen als für andere (z.B. aufgrund einer schlechteren Anbindung an Bus oder Bahn). (GERECH11)	4.73	1.32	.50	-.23	.63	.22
...diese generellen Verbote für Personen, die vom Autoverkehr leben (z.B. Angestellte in der Automobilindustrie) eine Gefährdung ihrer Arbeitsplätze bedeuten würde. (GERECH12)	3.87	1.52	.52	-.37	.59	.20
Es ist gerecht , daß ich selbst und alle Bürger aufgefordert werden, freiwillig vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen und dies nicht gesetzlich erzwungen wird, weil...						
...so die einen früher, die anderen später dem Aufruf folgen können, so daß die Wirtschaft sich allmählich umstellen kann und nicht durch einen abrupten Wechsel gefährdet wird. (GERECH02)	3.85	1.47	.33	.00	.57	-.10
...ich und andere durch freiwilligen Verzicht noch mehr Platz auf der Straße für all diejenigen schaffen, die weiterhin mit dem Auto fahren. (GERECH05)	3.66	1.66	.73	.31	-.06	.80

(Fortsetzung von Tab. 37)

Item	AM	SD	h^2	l_1	l_2	l_3
Es ist ungerecht , daß ich selbst und alle Bürger aufgefordert werden, freiwillig vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen und dies nicht gesetzlich erzwungen wird, weil...						
...dann einzelne Bürger diese Verzichte leisten und zum Wohl der Allgemeinheit persönliche Belastungen auf sich nehmen würden, während andere weiterhin mit dem Auto fahren könnten und dadurch z.B. die Umwelt belasten. (GERECH04)	3.91	1.62	.65	.29	-.11	.75
...die Verzichte Einzelner auf das Auto ohnehin nicht viel für den Umweltschutz bringen werden. (GERECH06)	3.29	1.63	.36	-.01	.08	.59

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$
l_1 nicht interpretiert	34.8 %	4.90		
l_2 nicht interpretiert	50.5 %	2.45		
l_3 nicht interpretiert	58.0 %	1.44		.92

Tabelle 38: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Gerechtigkeitsurteile über freiwillige und gesetzlich erzwungene Autoverzichte“ (341 ≤ N ≤ 346, Extraktionskriterium: Faktoren =4)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄
Es ist gerecht , daß ich selbst und alle Bürger gesetzlich dazu gezwungen werden, vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen (beispielsweise durch entsprechende Fahrverbote), weil...								
...Bürger, die sich nicht an die Gesetze zum Schutz der Umwelt halten, bestraft werden können. (GERECH08)	3.56	1.69	.80	.75	.83	-.12	.19	-.07
...dann kein Bürger mehr die Möglichkeit hat, soviel mit dem Auto zu fahren wie bisher, wodurch z.B. die Umwelt effektiv geschont wird. (GERECH07)	3.45	1.73	.79	.80	.83	-.27	.12	-.15
...die entsprechenden Gesetze für alle Bürger verbindlich sind, so daß niemand Vorteile durch die fortdauernde Benutzung des Autos haben kann. (GERECH09)	3.79	1.66	.76	.68	.76	-.18	.25	-.04
Es ist ungerecht , daß ich selbst und alle Bürger gesetzlich dazu gezwungen werden, vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen (beispielsweise durch entsprechende Fahrverbote), weil...								
...der Staat durch solche Verbote unzulässigerweise in die Freiheit der Bürger eingreift, ihre Wahl eines Verkehrsmittel selbst zu bestimmen. (GERECH13)	3.95	1.72	.71	.77	-.31	.79	.03	.23
...diese generellen Verbote für Personen, die vom Autoverkehr leben (z.B. Angestellte in der Automobilindustrie) eine Gefährdung ihrer Arbeitsplätze bedeuten würde. (GERECH12)	3.87	1.52	.71	.59	-.19	.71	.08	.20
...solche gesetzlichen Reglementierungen für manche Personen eine größere Belastung darstellen als für andere (z.B. aufgrund einer schlechteren Anbindung an Bus oder Bahn). (GERECH11)	4.73	1.32	.67	.57	-.06	.70	.10	.24

(Fortsetzung von Tab. 38)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4
Es ist gerecht , daß ich selbst und alle Bürger gesetzlich dazu gezwungen werden, vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen (beispielsweise durch entsprechende Fahrverbote), weil...								
...der Staat das Recht der Bürger auf freie Verkehrsmittelwahl im Interesse der Allgemeinheit beschneiden darf. (GERECH10)	3.18	1.76	-	.61	.51	-.55	.17	-.14
Es ist ungerecht , daß ich selbst und alle Bürger aufgefordert werden, freiwillig vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen und dies nicht gesetzlich erzwungen wird, weil...								
...ich und andere durch freiwilligen Verzicht noch mehr Platz auf der Straße für all diejenigen schaffen, die weiterhin mit dem Auto fahren. (GERECH05)	3.66	1.66	.73	.85	.26	-.07	.88	-.01
...dann einzelne Bürger diese Verzichte leisten und zum Wohl der Allgemeinheit persönliche Belastungen auf sich nehmen würden, während andere weiterhin mit dem Auto fahren könnten und dadurch z.B. die Umwelt belasten. (GERECH04)	3.91	1.62	.68	.66	.27	-.06	.76	-.09
...die Verzichte Einzelner auf das Auto ohnehin nicht viel für den Umweltschutz bringen werden. (GERECH06)	3.29	1.63	.49	.34	.02	.17	.56	-.03
Es ist gerecht , daß ich selbst und alle Bürger aufgefordert werden, freiwillig vom Autofahren auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen und dies nicht gesetzlich erzwungen wird, weil...								
...mit dem Umstieg auf alternative Verkehrsmittel persönliche Belastungen unterschiedlichen Ausmaßes verbunden sind, die durch ein Gesetz nicht genügend berücksichtigt würden. (GERECH03)	4.41	1.45	.63	.60	-.06	.26	-.05	.72
...so die einen früher, die anderen später dem Aufruf folgen können, so daß die Wirtschaft sich allmählich umstellen kann und nicht durch einen abrupten Wechsel gefährdet wird. (GERECH02)	3.85	1.47	.57	.52	-.06	.14	-.01	.70
...ein gesetzlicher Zwang ein Eingriff in die Freiheit der Bürger wäre. (GERECH01)	4.52	1.57	.56	.55	-.19	.45	-.14	.54

(Fortsetzung von Tab. 38)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
I₁ Gerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autover- zichte (Argument: effektiv realisierbarer Umwelt- schutz, Gleichheitsprinzip: Vermeidung von Vor- teilsnahmen durch „Trittbrettfahrer / Umweltsün- der“) (GERECH07-09)	35.2 %	4.90	.89	.77	.88
I₂ Ungerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autover- zichte (Argumente: Gewährleistung von Entschei- dungsfreiheit, Gleichheitsprinzip/Pareto's Kriteri- um: Vermeidung von Belastungen einzelner) (GERECH11 -13) <i>Einzelitem:</i> Gerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autoverzichte (Argument: Priorität von Interessen der Allgemeinheit vor der freien Verkehrsmitte- lentscheidung der Bürger) (GERECH10)	51.3 %	2.45	.83	.79	.84
I₃ Ungerechtigkeit freiwilliger Autoverzichte (Ar- gument: ineffektiver Umweltschutz, Gleichheit- sprinzip: Möglichkeit von Vorteilsnahmen durch „Trittbrettfahrer / Umweltsünder“) (GERECH04 -06)	59.4 %	1.44	.79	.58	.68
I₄ Gerechtigkeit freiwilliger Autoverzichte (Argu- ment: Vermeidung ökonomischer Risiken, Ge- währleistung von Entscheidungsfreiheit, Gleich- heitsprinzip/Pareto's Kriterium: Vermeidung von Belastungen einzelner) (GERECH01 -03)	63.6 %	.91 .58	.76	.70	.79

Tabelle 39: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Situationsbezogene Kognitionen: Situative Barrieren der Verkehrsmittelnutzung“ (338 ≤ N ≤ 349, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6	l_7	l_8
Wahrgenommene Anbindung an das Netz von Straßenbahnen und Buslinien (BARNETZ3)	4.14	1.61	.73	.73	.84	-.01	.06	.05	.11	.00	.02	-.02
Verkehrshäufigkeit von Straßenbahn und Bus (BARFREQ1)	4.33	1.50	.68	.68	.81	.06	.06	-.04	.12	.02	.02	-.02
Wahrgenommene Anbindung an das Eisenbahnnetz (BARNETZ4)	3.93	1.65	.71	.66	.70	.11	.01	.36	.16	-.04	.08	-.09
Verkehrshäufigkeit der Eisenbahn (BARFREQ2)	3.62	1.81	.65	.51	.64	.16	-.03	.21	.16	.00	.06	-.07
Ausmaß der lokalen Unfallgefahr für Radfahrer (BARGEFA1)	4.02	1.60	-	.86	.18	.90	.06	-.11	.03	.02	.01	.01
Ausmaß der lokalen Unfallgefahr für Fußgänger (BARGEFA2)	3.54	1.56	-	.67	.05	.81	.04	-.07	.00	-.03	.05	-.01
Wahrgenommene eigene körperliche Voraussetzung zum Zu-Fuß-Gehen (BARMED2)	5.67	.94	-	.79	.02	-.00	.88	-.05	.08	-.05	-.05	.01
Wahrgenommene eigene körperliche Voraussetzung zum Radfahren (BARMED1)	5.51	1.17	-	.77	.07	.10	.86	.04	.08	-.10	-.03	-.02
Wahrgenommene Anbindung an das Netz von Fahrradwegen (BARNETZ5)	3.55	1.74	-	.77	.15	-.20	.02	.84	.10	.03	-.00	-.02
Wahrgenommene Anbindung an das Netz von Fußwegen (BARNETZ6)	4.77	1.48	-	.44	.28	-.01	-.01	.55	.20	-.01	-.08	.10
Wahrgenommene Anbindung an das Straßennetz (BARNETZ1)	5.66	.70	-	.54	.18	-.02	.11	.08	.69	-.07	-.05	.05

(Fortsetzung von Tab. 39)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6	l_7	l_8
Wahrgenommene Anbindung an das Autobahnnetz (BARNETZ2)	5.43	1.02	-	.56	.22	.04	.04	.16	.69	-.07	-.07	-.01
Betroffenheit von alltäglichen Staus zu Hauptverkehrszeiten (BARHUZL4)	3.07	1.72	-	.57	-.01	.07	-.06	-.01	-.06	.74	.09	.07
Betroffenheit von großen Verkehrsstaus auf Autobahnen (BARHUZL3)	2.62	1.39	-	.49	-.02	-.06	.01	.09	.01	.69	.09	.00
Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Autos (BARKOST1)	3.97	1.44	-	.06	.02	-.01	-.07	-.04	-.06	.20	-.13	-.01
Betroffenheit von Ausfällen bei öffentlichen Verkehrsmitteln (BARHUZL2)	1.73	1.02	-	.70	.06	-.02	-.07	-.08	-.13	.09	.81	.04
Betroffenheit von Verspätungen bei öffentlichen Verkehrsmitteln (BARHUZL1)	2.67	1.47	-	.41	.14	.16	.03	-.11	.05	-.07	.58	.04
Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Fahrrads (BARKOST4)	1.35	.69	-	.04	-.03	-.04	-.04	.09	-.03	.03	.15	-.03
Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Zugs (BARKOST3)	4.33	1.27	-	.67	.07	.01	.08	-.05	.09	.02	.02	.80
Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung von Straßenbahn oder Bus (BARKOST2)	3.47	1.48	-	.37	-.17	-.02	-.07	.07	-.04	.03	.01	.57

(Fortsetzung von Tab. 39)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}(G,S)}$
I₁ Wahrgenommene Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (BARNETZ3, 4, BARFREQ1, 2)	16.7 %	3.70	.85	.86 .86
I₂ Ausmaß der lokalen Unfallgefahr für Radfahrer und Fußgänger (BARGEFA1, 2)	26.0 %	2.16		$r = .76$
I₃ Wahrgenommene eigene körperliche Voraussetzung zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen (BARMED1, 2)	34.5 %	2.03		$r = .77$
I₄ Wahrgenommene Anbindung an das Netz von Fahrradwegen und Fußwegen (BARNETZ5, 6)	40.3 %	1.57		$r = .56$
I₅ Wahrgenommene Anbindung an das Straßennetz (BARNETZ1, 2)	45.4 %	1.41		$r = .55$
I₆ Betroffenheit von Verkehrsstaus (BARHUZL3, 4) Einzelitem: Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Autos (BARKOST1)	50.1 %	1.40		$r = .51$
I₇ Betroffenheit von Verspätungen und Ausfällen bei öffentlichen Verkehrsmitteln (BARHUZL1, 2) Einzelitem: Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Fahrrads (BARKOST4)	53.6 %	1.11		$r = .48$
I₈ Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung von Straßenbahn, Bus oder Zug (BARKOST2, 3)	56.6 %	1.03 .94		$r = .44$

Tabelle 40: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Tendenz zu sozial erwünschtem Antwortverhalten“ ($336 \leq N \leq 343$, Extraktionskriterium: Faktoren = 1, Eingabematrix = polychorische Korrelation)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	l_1
Ich bin niemals ärgerlich, wenn ich um eine Gefälligkeit gebeten werde. (CMORG18)	1.61	.49	.50	.68
Ich bin immer gewillt, einen Fehler, den ich mache, auch zuzugeben. (CMORG10)	1.71	.45	.44	.64
Ich zögere niemals, jemandem, der in Schwierigkeiten ist, zu helfen, auch wenn ich dadurch mitten in meiner Arbeit aufhören muß. (CMORG01)	1.74	.44	.42	.63
Ganz gleich mit wem ich mich unterhalte, ich bin immer ein guter Zuhörer. (CMORG08)	1.60	.49	.45	.63
Wenn ich etwas nicht weiß, gebe ich es ohne Zögern zu. (CMORG14)	1.70	.46	.44	.62
Es fällt mir manchmal schwer, in meiner Arbeit fortzufahren, wenn ich nicht ermutigt werde. (CMORG02)	1.61	.49	.45	.61
Manchmal bin ich neidisch, wenn andere Glück haben. (CMORG20)	1.53	.50	.43	.60
Ich habe niemals mit Absicht etwas gesagt, was die Gefühle des anderen verletzen könnte. (CMORG23)	1.49	.50	.45	.59
Ich bin niemals ärgerlich gewesen, wenn andere Leute Ansichten äußerten, die von meinen sehr abwichen. (CMORG19)	1.38	.49	.43	.59
Ich denke manchmal, daß die Leute, die ein Unglück trifft, es auch verdient haben. (CMORG22)	1.74	.44	.40	.58
Ich bin immer sorgfältig angezogen. (CMORG05)	1.42	.49	.41	.57
Ich "klatsche" manchmal gerne über andere Leute. (CMORG06)	1.44	.50	.39	.54
Ich habe gelegentlich mal jemanden übervorteilt. (CMORG09)	1.43	.50	.38	.54
Ich würde niemals zulassen, daß jemand für meine Vergehen bestraft wird. (CMORG17)	1.86	.34	.33	.54

(Fortsetzung von Tab. 40)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	I_1
Ich bin manchmal ärgerlich, wenn ich nicht meinen Willen bekomme. (CMORG04)	1.30	.46	.39	.53
Ich hatte niemals das Gefühl, ohne Grund bestraft zu werden. (CMORG21)	1.36	.48	.37	.53
Ich habe gelegentlich Zweifel, ob ich im Leben erfolgreich sein werde. (CMORG03)	1.57	.50	.39	.52
Es gab Zeiten, wo ich gegen Autoritätspersonen war, auch wenn ich wußte, daß sie Recht hatten. (CMORG07)	1.48	.50	.36	.47
Ich bin immer höflich, auch zu unangenehmen Leuten. (CMORG15)	1.51	.50	.31	.43
Gelegentlich hatte ich Lust, alles zu zerschlagen. (CMORG16)	1.56	.50	.30	.41
Manchmal bestehe ich auf Genugtuung und kann nicht vergeben und vergessen. (CMORG13)	1.53	.50	.27	.37
Ich versuche immer, nach dem was ich sage, auch zu handeln. (CMORG11)	1.92	.27	.14	.29
Ich finde es nicht besonders unangenehm mit lauten unangenehmen Leuten auszukommen. (CMORG12)	1.27	.44	.14	.22

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$
I_1 Sozial erwünschtes Antwortverhalten (CMORG01 - 23)	29.1 %	7.37 1.92 1.60 1.33 1.11 1.04 1.03 .89	.83	.82 .82

Tabelle 41: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Tendenz zu sozial erwünschtem Antwortverhalten im Bereich des Autoverkehrs“ (321 ≤ N ≤ 345, Extraktionskriterium: Faktoren = 1, Eingabematrix = polychorische Korrelation)

Item	AM	SD	r _(it)	I ₁
Ich halte mich als Verkehrsteilnehmer(in) immer an alle Verkehrsregeln. (CMNEU15)	1.25	.43	.62	.93
Ich verhalte mich im Straßenverkehr manchmal aggressiv. (CMNEU06)	1.59	.49	.51	.74
Ich gehe als Fußgänger(in) grundsätzlich nur bei Grün über die Straße. (CMNEU01)	1.40	.49	.56	.73
Beim Autofahren bin ich ohne Ausnahme immer vollständig konzentriert und aufmerksam. (CMNEU02)	1.40	.49	.49	.72
Ich halte mich im Straßenverkehr immer strikt an jede Geschwindigkeitsbegrenzung. (CMNEU04)	1.27	.45	.52	.71
Ich würde im Straßenverkehr niemals etwas tun, was anderen Verkehrsteilnehmern schaden könnte. (CMNEU16)	1.84	.36	.39	.68
Im Straßenverkehr denke ich in heiklen Situationen immer erst an die anderen und dann an mich. (CMNEU05)	1.29	.45	.44	.64
Ich benutze als Fußgänger wann immer es möglich ist Fußgängerüberwege, auch wenn ich dafür weitere Umwege in Kauf nehmen muß. (CMNEU09)	1.33	.47	.46	.64
Ich fahre schon mal schneller als erlaubt, damit ich noch bei Grün über die Ampel komme. (CMNEU08)	1.28	.45	.44	.56
Ich denke beim Straßenverkehr niemals schlecht über andere Verkehrsteilnehmer. (CMNEU03)	1.10	.31	.33	.55
Ich schimpfe beim Straßenverkehr manchmal in lauter oder gedachter Form über andere Verkehrsteilnehmer. (CMNEU10)	1.17	.38	.32	.48
Wenn es mir gerade paßt, gehe ich bei wenig bzw. gar keinem Verkehr auch mal auf der Fahrbahn statt auf dem Bürgersteig. (CMNEU13)	1.54	.50	.35	.44
In Extremsituationen richte ich mich im Straßenverkehr lieber nach meinem eigenen Urteil statt nach den Verkehrsregeln. (CMNEU12)	1.36	.48	.28	.40

(Fortsetzung von Tab. 41)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	I_1
Wenn ich im Straßenverkehr mit dem Auto unterwegs bin, haben Fußgänger bei mir immer und jederzeit Vorrang. (CMNEU14)	1.64	.48	.25	.32
Wenn ich beim Bus- oder Bahnfahren einen Sitzplatz habe, stehe ich unter allen Umständen auf, wenn jemand diesen Sitzplatz anscheinend dringender benötigt als ich. (CMNEU07)	1.80	.40	.20	.32
Auch ich mache gelegentlich Fehler im Straßenverkehr. (CMNEU11)	1.03	.17	-	-

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$	
I₁ Sozial erwünschtes Antwortverhalten im Bereich des Autoverkehrs (CMNEU01 - 10, 12 - 16)	37.8 %	6.19 1.65 1.34 1.19 .95	.80	.83	.84

Tabelle 42: Ergebnisse der Item- und Skalenanalyse der Skala „Antizipierte private Verkehrsmittelentscheidungen (Bereitschaften zur häufigeren Verkehrsmittelnutzung) bei fiktiver Ausräumung situativer und gerechtigkeitsbezogener Barrieren“
(333 ≤ N ≤ 346, Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	AM	SD	r _(it)	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄	l ₅	l ₆
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger mit der Bundesbahn fahren, wenn...</i>										
ich weniger häufig umsteigen müßte. (FIKBAR10)	3.58	1.64	.75	.71	.81	.18	.09	.07	.06	-.02
die Züge häufiger fahren würden und besser aufeinander abgestimmt wären. (FIKBAR07)	3.99	1.71	.79	.71	.79	.11	.11	.03	.15	.20
der Zug nicht so oft Verspätung hätte. (FIKBAR09)	2.99	1.60	.73	.63	.75	.15	.14	.09	.10	-.00
man mit dem Zug auch entlegene Ortschaften erreichen könnte. (FIKBAR08)	4.37	1.66	.70	.57	.68	.13	.05	-.01	.23	.19
Bahnfahren billiger wäre. (FIKBAR06)	4.27	1.76	.63	.51	.65	.05	.16	-.10	.05	.20
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger mit Bus oder Straßenbahn fahren, wenn...</i>										
Bus- oder Straßenbahnfahren an mei- nem Wohnort billiger wäre. (FIKBAR03)	3.48	1.86	.65	.54	.57	.04	.14	.15	.39	.12
ich weniger häufig umsteigen müßte. (FIKBAR04)	3.62	1.81	.59	.46	.56	.09	.16	.05	.32	-.00
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger mit Bus oder Straßenbahn fahren, wenn...</i>										
alle Bürger aufgrund neu eingeführter Gesetze, kurze Entfernungen sehr viel häufiger zu Fuß statt mit dem Auto zurücklegen würden. (FIKBAR21)	1.80	1.33	.79	.78	.04	.84	.05	.17	.03	.20
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger das Fahrrad für kurze Entfernungen benutzen, wenn...</i>										
mit Hilfe gesetzlicher Vorschriften alle Bundesbürger vermehrt für Kurz- strecken das Fahrrad statt des Autos benutzen würden. (FIKBAR18)	2.07	1.52	.76	.71	.09	.79	.10	.11	-.01	.24

(Fortsetzung von Tab. 42)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger mit der Bundesbahn fahren, wenn...</i>										
nicht nur ich mit der Bundesbahn fahren würde, sondern auch die anderen mit entsprechenden Vorschriften zur Fahrt mit der Bahn statt mit dem Auto gezwungen würden. (FIKBAR11)	2.18	1.50	.75	.69	.25	.79	.07	.00	.06	-.01
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger kurze Entfernungen zu Fuß zurücklegen, wenn...</i>										
durch gesetzliche Bestimmungen gewährleistet würde, daß alle anderen Bürger auch sehr viel häufiger Bus oder Straßenbahn statt mit dem Auto fahren. (FIKBAR05)	2.35	1.62	.73	.63	.18	.74	.10	.04	.19	-.03
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger Auto fahren, wenn...</i>										
Autofahren nicht so teuer wäre. (FIKBAR12)	2.19	1.51	.71	.71	.17	-.01	.82	.04	-.01	.09
ich nicht so oft im Stau stünde. (FIKBAR13)	2.22	1.48	.64	.58	.17	.04	.74	.03	.01	.06
mein Wohnort besser an das Straßennetz (z.B. an Autobahnen) angeschlossen wäre. (FIKBAR14)	1.59	1.03	.63	.52	.07	.11	.69	.09	.11	-.05
mir immer ein Auto und Führerschein zur Verfügung stünden. (FIKBAR15)	1.80	1.37	.49	.32	.08	.12	.52	.10	.12	.05
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger kurze Entfernungen zu Fuß zurücklegen, wenn...</i>										
ich dies von den körperlichen Voraussetzungen her könnte. (FIKBAR20)	1.88	1.55	-	.90	.06	.11	.14	.92	.08	.11
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger das Fahrrad für kurze Entfernungen benutzen, wenn...</i>										
ich dies körperlich könnte. (FIKBAR17)	2.01	1.62	-	.75	.03	.13	.13	.83	.11	.14

(Fortsetzung von Tab. 42)

Item	AM	SD	$r_{(it)}$	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	l_6
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger mit Bus oder Straßenbahn fahren, wenn...</i>										
der Bus bzw. die Straßenbahn in meinem Wohngebiet häufiger fahren würde. (FIKBAR02)	3.53	1.90	-	.83	.35	.14	.10	.07	.81	.14
die Bus- oder Straßenbahnhaltestelle näher an meiner Wohnung oder an meinem Arbeitsplatz wäre. (FIKBAR01)	2.98	1.88	-	.58	.31	.08	.13	.14	.66	.06
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger das Fahrrad für kurze Entfernungen benutzen, wenn...</i>										
das Fahrradnetz in meinem Wohnort und Umgebung besser ausgebaut wäre. (FIKBAR16)	3.32	1.91	-	.51	.24	.11	.09	.08	.03	.65
<i>Ich würde in Zukunft sehr viel häufiger kurze Entfernungen zu Fuß zurücklegen, wenn...</i>										
es an meinem Wohnort ein besseres Netz an geschützten Fußgängerwegen gäbe. (FIKBAR19)	2.17	1.55	-	.54	.13	.27	.04	.26	.20	.58

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{ttc}(G,S)$
I₁ Bereitschaft zu häufigerer Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Bus und Bahn) bei geringeren ÖV-Kosten und besserer ÖV-Mobilität (Anbindung, Abstimmung, Taktfrequenz, Verlässlichkeit) (FIKBAR03,04,06,07,08,09,10)	29.8 %	6.63	.89	.86 .89
I₂ Bereitschaft zu häufigerer Nutzung aller Alternativen zum Auto bei gesetzlichen Zwangsmaßnahmen (FIKBAR05,11,18,21)	40.5 %	2.55	.89	.82 .82
I₃ Bereitschaft zu häufigerer Nutzung des Autos bei weniger Staus und geringeren Kosten, besserer Anbindung ans Straßennetz und häufigerer Verfügbarkeit eines Autos. (FIKBAR12 - 15)	48.9 %	2.15	.80	.73 .74

(Fortsetzung von Tab. 42)

Faktoren	S^2_{gesamt}	λ	α	$r_{\text{ttc}(G,S)}$
I₄ Bereitschaft häufiger zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen bei entsprechenden gesundheitlichen und körperlichen Voraussetzungen (FIKBAR17,20)	55.6 %	1.71	-	$r = .82$
I₅ Bereitschaft häufiger zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen bei besser ausgebauten und geschützteren Rad- und Fußwegen (FIKBAR16,19)	59.5 %	1.18	-	$r = .51$
I₆ Bereitschaft zu häufigerer Nutzung von Bus und Straßenbahn bei besserer ÖV-Mobilität (Anbindung, Taktfrequenz) (FIKBAR01,02)	62.7 %	1.02 .79	-	$r = .69$

Tabelle 43: Übersicht zur Variablenbildung

Variablenbezeichnung	Itembezeichnung	n _{item}	α	$r_{ttc}(G,S)$	
Situationsbezogene Emotionen					
(Freude und Ärger während der Verkehrsmittelnutzung)					
Freude bei der Nutzung des Autos. (FAUTO)	(FREUAUT1 - 8)	8	.92	.91	.91
Freude bei der Nutzung von Bus und Bahn. (FBUS)	(FREUBB1 - 7)	7	.88	.84	.87
Freude bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen. (FRAD)	(FREURAD1 - 6)	6	.78	.68	.79
Ärger bei der Nutzung des Autos: Zeitverlust und Streß. (AEAUT1)	(AERGAUT1, 5, 6)	3	.70	.55	.69
Ärger bei der Nutzung des Autos: hohe Kosten, Regelzwang und Regelverletzung durch Radfahrer. (AEAUT2)	(AERGAUT2, 3, 4)	3	.54	.43	.48
Einzelitem: Ärger über andere Autofahrer (AEFAHRER)	(AERGAUT7)				
Ärger bei der Nutzung von Bus und Bahn. (AEABUS)	(AERBB2, 4 - 8)	6	.80	.70	.78
Einzelitems:					
- Ärger über Belästigungen in öffentlichen Verkehrsmitteln. (AEFLEGEL)	(AERGERBB1)				
- Ärger über unkomfortablen Fahrstil von Bussen. (AERUEPEL)	(AERGERBB3)				
Ärger bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen. (AERAD)	(AERGRAD2 -7)	6	.88	.84	.84
Einzelitem:					
- Ärger über permanente Unfallgefahr durch Autofahrer (AEUNFALL)	(AERGRAD1)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variablenbezeichnung	Itembezeichnung	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Wertebezogene Emotionen					
(Empörung über die Verletzung / Dominanz verkehrsbezogener Werte)					
Empörung über zu große Bedeutung von Umwelt- und Naturschutz und zu geringe Bedeutung sozialer, ökonomischer und hedonistischer Werte bei verkehrsbezogenen Entscheidungen von Bürgern, Staat und Wirtschaft. (E1)	(EMPKOST1, -FREI2, -FIT2, -MOB2, -STAT1, -STAT2, -ZEIT2, -BEQ2, -OEK5, -OEK6, -WIRT1, -WIRT3, -WORK1, -WORK2)	14	.95	.91	.93
Empörung über zu geringe Bedeutung von Umwelt- und Naturschutz und zu große Bedeutung sozialer, ökonomischer und hedonistischer Werte bei den verkehrsbezogenen Entscheidungen von Autofahrern, Staat und Wirtschaft. (E2)	(EMPFIT1, -MOB1, -STAT3, -STAT4, -ZEIT1, -OEK3, -OEK4, -OEK7, -WIRT2, -WORK3)	10	.87	.83	.83
Empörung über zu geringe Bedeutung der Sicherheit bei den verkehrsbezogenen Entscheidungen von Autofahrern, Staat und Wirtschaft. (E3)	(EMPSICH1, -SICH2, -SICH3, -SICH4, -SICH5, -SICH6).	7	.83	.84	.85
Empörung über die geringe Bedeutung von Fahrfreude und Kommunikationsmöglichkeiten bei den verkehrspolitischen Entscheidungen zur Gestaltung des ÖV. (E4)	(EMPFREI1, -KOMM)	2	-	r = .45	
Empörung über zu geringe Bedeutung umweltschonender Verkehrstechnologieforschung. (E5)	(EMPOEK2, -KOST3)	2	-	r = .48	
Einzelitems:					
- Empörung über zu geringe Bedeutung der Umweltverträglichkeit von Autos bei Entscheidungen der Automobilindustrie. (EOEKIND)	(EMPOEK1)				
- Empörung über die geringe Bedeutung von Bequemlichkeit und Komfort bei verkehrspolitischen Entscheidungen zum ÖV. (EBEQPOL)	(EMPBEQ1)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variablenbezeichnung	Itembezeichnung	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Einzelitems:					
- Empörung über geringe Bedeutung niedriger Nutzungskosten bei verkehrspolitischen Entscheidungen zum ÖV. (EKOSPOL)	(EMPKOST2)	1			
Verhalten: Verkehrsmittelnutzung					
Autonutzung für Entfernungen über 1 km (VAUTO1P)	(V5G1, V51, V10G1, V101, V30G1, V301, V100G1, V1001, VXLG1, VXL1)	10	.98	.95	.95
Bus-/Bahnnutzung für Entfernungen über 5 km (VBUS5P)	(V10G2, V102, V30G2, V302, V100G2, V1002, VXLG2, VXL2)	8	.97	.92	.92
Radnutzung für Entfernungen unter 5 km (VRAD5M)	(V05G3, V053, V1G3, V13, V5G3, V53)	6	.94	.92	.92
Autonutzung für Entfernungen unter 1 km (VAUTO1M)	(V05G1, V051, V11, V1G1)	4	.91	.90	.91
Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen unter 1 km (VFUS1M)	(V05G4, V054, V1G4, V14)	4	.85	.83	.83
Bus/Bahnnutzung für Entfernungen unter 5 km (VBUS5M)	(V05G2, V052, V1G2, V12, V5G2, V52)	6	.91	.84	.86
Zu-Fuß-Gehen auf Strecken von 10-100 km / 5-10 km mit Gepäck (VFUS10P)	(V10G4, V30G4, V304, V100G4, V1004)	5	.89	.76	.86
Radnutzung für Entfernungen über 5 km (VRAD5P)	(V30G3, V303, V100G3, V1003, V10G3, V103)	6	.92	.92	.93
Zu-Fuß-Gehen auf Strecken von 1-5 km / 5-10 km ohne Gepäck (VFUS1TO5)	(V5G4, V54, V104)	3	.76	.54	.71
Flugzeugnutzung für Entfernungen über 100 km (VFLUG)	(VXLG3, VXL3)	2	-	r = .78	

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variablenbezeichnung	Itembezeichnung	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Validierungskonstrukte: Antizipierte situationsunabhängige Verkehrsmittelnutzung					
Autonutzung für Entfernungen über 5 km. (RAUTO5P)	(R101, R301, R1001, RXL1)	4	.90	.83	.86
Autonutzung für Entfernungen unter 5 km. (RAUTO5M)	(R051, R11, R51)	3	.88	.80	.84
Bus- und Bahnnutzung für Entfernungen über 5 km. (RBUS5P)	(R102, R302, R1002, RXL2)	4	.85	.75	.77
Bus- und Bahnnutzung für Entfernungen un- ter 5 km. (RBUS5M)	(R052, R12, R52)	3	.80	.71	.74
Radnutzung für Entfernungen über 5 km. (RRAD5P)	(R303, R1003, R103)	3	.73	.52	.62
Radnutzung für Entfernungen unter 5 km. (RRAD5M)	(R053, R13, R53)	3	.77	.67	.71
Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen über 10 km. (RFUS10P)	(R304, R1004, RXL4)	3	.83	.71	.90
Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen unter 1km. (RFUS1M)	(R054, R14)	2	-	r = .58	
Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen zwischen 1 km und 10 km. (RFUS1T10)	(R54, R104)	2	-	r = .41	
Verhaltensbereitschaften: Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen					
Zustimmung zu verkehrspolitischen Maß- nahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs (VPROAUT)	(VERBOT04, -06, -08, -11, -14, -17, -15, -18,-21)		.88	.86	.87
Zustimmung zu verkehrspolitischen Maß- nahmen zur Förderung des Autoverkehrs (VCONAUT)	(VERBOT01, -03, -05, -07, -09, -10, -12, -16, -19, -20, -22)		.88	.87	.87

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variablenbezeichnung	Itembezeichnung	n_{item}	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
Wertebezogene Kognitionen: Akzeptanz der Werte bei <i>privaten</i> Verkehrsmittelentscheidungen					
Umwelt- und Naturschutz (WPROEK)	(WERTPR12 - 15)		.94	.93	.94
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (WPRWIWO)	(WERTPR16, 17)			$r = .84$	
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (WPRSIC)	(WERTPR01, 02)			$r = .75$	
Mobilitätsökonomie / -flexibilität sowie hedonistische Motiven (WPRMOHED)	(WERTPR06, 08, 10, 11)		.62	.56	.56
▲ alternativ:					
- <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (WPRMO)</i>	(WERTPR08, 10)			$r = .43$	
Einzelitems:					
- <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (WPRFUN)</i>	(WERTPR06)			$r = .22^6$	
- <i>Bequemlichkeit und Komfort (WPRBEQ)</i>	(WERTPR11)				
Einzelitems:					
- Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (WPRKOM)	(WERTPR05)				
- Soziale Anerkennung und Status (WPRSTAT)	(WERTPR09)				
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (WPRFIT)	(WERTPR07)				
- Geringe eigene finanzielle Kosten (WPRKOSEI)	(WERTPR03)				
- Geringe finanzielle Kosten für die Allgemeinheit (WPRKOSAL)	(WERTPR04)				

⁶ Korrelation der beiden Einzelitems WERTPR06, 11

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)
Wertebezogene Kognitionen: Akzeptanz der Werte bei <i>politischen</i> Verkehrsmittelentscheidungen				
Umwelt- und Naturschutz (WPOOEK)	(WERTPO12 - 15)	4	.91	.92 .92
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (WPOWIWO)	(WERTPO16, 17)	2		r = .79
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (WPOSIC)	(WERTPO01, 02)	2		r = .53
Mobilitätsökonomie / -flexibilität (WPOMO)	(WERTPR08, 10)	2		r = .57
Selbstbezogene soziale und hedonistische Werte (WPOHEDSO)	(WERTPO05, 06, 07, 09)	4	.72	.77 .78
▲ alternativ: <i>Einzelitems</i> :				
- Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (WPOKOM)	(WERTPO05)			
- Akzeptanz von Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (WPOFUN)	(WERTPO06)			
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (WPOFIT)	(WERTPO07)			
- Akzeptanz sozialer Anerkennung und Status bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen (WPOSTAT)	(WERTPO09)			
Einzelitems:				
- Bequemlichkeit und Komfort (WPOBEQ)	(WERTPR11)			
- Geringe Kosten für die Allgemeinheit (WPOKOSAL)	(WERTPO04)			
- Geringe eigene Kosten (WPOKOSEI)	(WERTPO03)			

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit privaten Verkehrsmittelentscheidungen für das Auto					
I₁ Umwelt- und Naturschutz (KIAOEK)	(PRIAUT12 -15)	4	.95	.95	.95
Einzelitem:					
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KIAFIT)	(PRIAUT07)				
I₂ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung, Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und sozialer Anerkennung/Status (KIAMIX)	(PRIAUT06, 08, 09, 10, 11, 16, 17)	7	.82	.76	.77
▶ alternativ:					
gesplittet:					
- Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KIAWIWO)	(PRIAUT16, 17)	2		r = .82	
- Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KIAMO)	(PRIAUT08, 10)	2		r = .56	
Einzelitems:					
- Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KIAFUN)	(PRIAUT06)				
- soziale Anerkennung und Status (KIASTAT9)	(PRIAUT09)				
- Bequemlichkeit und Komfort (KIABEQ)	(PRIAUT11)				
I₃ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit, geringe eigene und allgemeine Kosten (KIAKOSIC)	(PRIAUT01 - 04)	4	.86	.78	.78
▶ alternativ:					
gesplittet:					
- Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KIASIC)	(PRIAUT01, 02)	2		r = .76	
Einzelitems:					
- Geringe eigene Kosten (KIAKOSEI)	(PRIAUT03)				
- Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KIAKOSAL)	(PRIAUT04)				
Einzelitem:					
- Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KIAKOM)	(PRIAUT05)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit privaten Verkehrsmittelentscheidungen für Bus und Bahn					
I ₁ Umwelt- und Naturschutz (KIBOEK)	(PRIBB12 - 15)	4	.87	.86	.86
I ₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte (KIBMIX)	(PRIBB06, 08, 10, 11)	4	.77	.77	.77
▶ alternativ: <i>gesplittet:</i> - Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KIBMO)	(PRIBB08, 10)				r = .49
<i>Einzelitems:</i> - <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl</i> (KIBFUN)	(PRIBB06)				
- <i>Bequemlichkeit und Komfort</i> (KIBBEQ)	(PRIBB11)				
<i>Einzelitems:</i> - Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KIBKOM)	(PRIBB05)				
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KIBFIT)	(PRIBB07)				
- Soziale Anerkennung/Status (KIBSTAT)	(PRIBB09)				
I ₃ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KIBWIWO)	(PRIBB16, 17)	2			r = .75
I ₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KIBSIC)	(PRIBB01, 02)	2			r = .68
I ₅ Geringe eigene und allgemeine Kosten (KIBKOS)	(PRIBB03, 04)	2			r = .52
▶ alternativ: <i>Einzelitems:</i> - <i>Geringe eigene Kosten</i> (KIBKOSEI)	(PRIBB03)				
- <i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit</i> (KIBKOSAL)	(PRIBB04)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit privaten Verkehrsmittelentscheidungen für das Fahrrad					
I₁ Umwelt- und Naturschutz (KIROEK)	(PRI RAD12 - 15)	4	.94	.86	.86
Einzelitems:					
- Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KIRKOM)	(PRI RAD05)				
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KIRFIT)	(PRIRAD07)				
I₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte (KIRMIX)	(PRI RAD06, 08, 10, 11,)	4	.73	.69	.68
▶ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KIRMO)	(PRI RAD08, 10)	2		r = .54	
<i>Einzelitems:</i>					
- Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KIRFUN)	(PRIRAD06)				
- Bequemlichkeit und Komfort (KIRBEQ)	(PRI RAD11)				
I₃ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KIRWIWO)	(PRI RAD16, 17)	2		r = .67	
Einzelitem:					
- Soziale Anerkennung/Status (KIRSTAT)	(PRI RAD09)				
I₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KIRSIC)	(PRIRAD01, 02)	2		r = .61	
I₅ Geringe eigene und allgemeine Kosten (KIRKOS)	(PRIRAD03, 04)	2		r = .64	
▶ alternativ:					
<i>Einzelitems:</i>					
- Geringe eigene Kosten (KIRKOSEI)	(PRI RAD03)				
- Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KIRKOSAL)	(PRI RAD04)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{tcc(G,S)}	
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit privaten Verkehrsmittelentscheidungen für das Zu-Fuß-Gehen					
I ₁ Umwelt- und Naturschutz (KIFOEK)	(PRIFUS12 - 15)	4	.96	.96	.96
I ₂ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung, Mobilitätsökonomie / -flexibilität, Bequemlichkeit (KIFMIX)	(PRIFUS08, 10, 11, 16, 17)	5	.80	.65	.68
▶ alternativ:					
gesplittet:					
- Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KIFMO)	(PRIFUS08, 10)				r = .48
- Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KIFWIWO)	(PRIFUS16, 17)				r = .73
Einzelitem:					
- Bequemlichkeit und Komfort (KIFBEQ)	(PRIFUS11)				
Einzelitem:					
- Soziale Anerkennung/Status (KIFSTAT)	(PRIFUS09)				
I ₃ Geringe eigene und allgemeine Kosten (KIFKOS)	(PRIFUS03, 04)	2			r = .74
▶ alternativ:					
Einzelitems:					
- Geringe eigene Kosten (KIFKOSEI)	(PRIFUS03)				
- Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KIFKOSAL)	(PRIFUS04)				
I ₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KIFSIC)	(PRIFUS01, 02)				r = .62
I ₅ Fahrfreude und Fitneß (KIFITFUN)	(PRIFUS06, 07)				r = .42
▶ alternativ:					
gesplittet:					
- Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KIFFUN)	(PRIFUS06)				
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KIFFIT)	(PRIFUS07)				
Einzelitem:					
- Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KIFKOM)	(PRIFUS05)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit politischen Verkehrsmittelentscheidungen für das Auto					
I₁ Umwelt- und Naturschutz, geringe allgemeine Kosten und Fitneß (KPAOEMIX)	(POLAUT04, 07, 12 - 15)	6	.92	.89	.90
▶ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- Umwelt- und Naturschutz (KPAOEK)	(POLAUT12 - 15)	4	.96	.94	.94
<i>Einzelitem:</i>					
- Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KPAKOSAL)	(POLAUT04)				
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KPAFIT)	(POLAUT07)				
<i>Einzelitems:</i>					
- Geringe eigene Kosten (KPAKOSEI)	(POLAUT03)				
- Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KPAKOM)	(POLAUT05)				
I₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (KPAMIX)	(POLAUT06, 08, 09, 10, 11)	5	.82	.75	.79
▶ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KPAMO)	(POLAUT08, 10)	2		r = .64	
<i>Einzelitems:</i>					
- Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KPAFUN)	(POLAUT06)				
- soziale Anerkennung und Status (KPASTAT)	(POLAUT09)				
- Bequemlichkeit und Komfort (KPABEQ)	(POLAUT11)				
I₃ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KPASIC)	(POLAUT01, 02)	2		r = .83	
I₄ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KPAWIWO)	(POLAUT16, 17)	2		r = .85	

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{tcc(G,S)}	
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit politischen Verkehrsmittelentscheidungen für Bus und Bahn					
I ₁ Umwelt- und Naturschutz (KPBOEK)	(POLBB12 - 15)	4	.91	.89	.89
I ₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (KPB MIX)	(POLBB06 - 11)	6	.75	.72	.73
▶ alternativ: gesplittet:					
- Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KPBMO)	(POLBB08, 10)	2			r = .57
Einzelitems:					
- Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KPB FUN)	(POLBB06)				
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KPB FIT)	(POLBB07)				
- Soziale Anerkennung/Status (KPB STAT)	(POLBB09)				
- Bequemlichkeit und Komfort (KPB BEQ)	(POLBB11)				
Einzelitem:					
- Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KPB KOM)	(PRIBB05)				
I ₃ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KPB WIWO)	(POLBB16, 17)	2			r = .77
I ₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KPB SIC)	(POLBB01, 02)	2			r = .68
I ₅ Geringe eigene und allgemeine Kosten (KPB KOS)	(POLBB03, 04)	2			r = .56
▶ alternativ:					
Einzelitems:					
- Geringe eigene Kosten (KPB KOSEI)	(POLBB03)				
- Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KPB KOSAL)	(POLBB04)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit politischen Verkehrsmittelentscheidungen für das Fahrrad					
I₁ Umwelt- und Naturschutz (KPROEK)	(POLRAD12 - 15)	4	.92	.90	.90
I₂ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (KPRMIX)	(POLRAD06, 08, 09, 10, 11,)	5	.77	.75	.78
▶ alternativ: <i>gesplittet:</i>					
- Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KPRMO)	(POLRAD08, 10)	2		r = .62	
<i>Einzelitems:</i>					
- Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KPRFUN)	(POLRAD06)				
- soziale Anerkennung und Status (KPRSTAT)	(POLRAD09)				
- Bequemlichkeit und Komfort (KPRBEQ)	(POLRAD11)				
I₃ Geringe eigene und allgemeine Kosten (KPRKOS)	(POLRAD03, 04)	2		r = .74	
▶ alternativ:					
<i>Einzelitems:</i>					
- Geringe eigene Kosten (KPRKOSEI)	(POLRAD03)				
- Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KPRKOSAL)	(POLRAD04)				
<i>Einzelitems:</i>					
- Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KPRKOM)	(POLRAD05)				
- Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KPRFIT)	(POLRAD07)				
I₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KPRSIC)	(POLRADBB01, 02)	2		r = .77	
I₅ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KPRWIWO)	(POLRAD16, 17)	2		r = .79	

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{tcc(G,S)}
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung unterschiedlicher Werte mit politischen Verkehrsmittelentscheidungen für das Zu-Fuß-Gehen				
I ₁ Umwelt- und Naturschutz (KPFOEK)	(POLFUS12 - 15)	4	.93	.93 .93
I ₂ Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KPFWIWO)	(POLFUS16, 17)	2		r = .83
Einzelitem: - Bequemlichkeit und Komfort (KPFBEQ) (POLFUS11)				
I ₃ Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (KPFMIX)	(POLFUS05 - 08, 10)	5	.69	.58 .62
▲ alternativ: <i>gesplittet:</i> - <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität</i> (KPFMO) (POLRAD08, 10)				
		2		r = .61
<i>Einzelitems:</i> - <i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen</i> (KPFKOM) (POLFUS05) - <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl</i> (KPFFUN) (POLFUS06) - <i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß</i> (KPFFIT) (POLFUS07)				
Einzelitem: - soziale Anerkennung und Status (KPFSTAT) (POLFUS09)				
I ₄ Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KPFKOS)	(POLFUS01, 02)	2		r = .77
I ₅ Geringe eigene und allgemeine Kosten (KPFKOS)	(POLFUS03, 04)	2		r = .70
▲ alternativ: <i>Einzelitems:</i> - <i>Geringe eigene Kosten</i> (KPFKOSEI) (POLFUS03) - <i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit</i> (KPFKOSAL) (POLFUS04)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Wertebezogene Kognitionen: Kontrollüberzeugung zur Wertrealisierung					
Kontrollzuschreibung ...					
I₁ zur Realisierung von Fahrfreude, Komfort, Wohlbefinden und Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen,) (KEXHEMIX)	(KKOM2, KKOM3, KFIT2, KFIT3, KFUN2, KFUN3, KBEQ2, KBEQ3)	8	.86	.78	.78
▶ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- zur Realisierung von Wohlbefinden und Fitneß an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXFIT)	(KFIT2, KFIT3)	2		r = .59	
- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXBEQ)	(KBEQ2, KBEQ3)	2		r = .54	
- zur Realisierung von Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXKOM)	(KKOM2, KKOM3)	2		r = .72	
- zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXFUN)	(KFUN2, KFUN3)	2		r = .62	
Einzelitem:					
- zur Realisierung geographischer Mobilität an die Wirtschaft (unternehmenspolitische Entscheidungen) (KWIMOB)	(KMOB3)				
I₂ <i>gesplittet:</i>					
- zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOEKV)	(KLUFT1, KNAT1, KLAERM1, KENERG1)	4	.85	.85	.85

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n_{item}	α	$r_{\text{ttc}}(G,S)$
Wertebezogene Kognitionen: Kontrollüberzeugung zur Wertrealisierung				
- zur Realisierung von Wohlbefinden und Fahrfreude beim Straßenverkehr an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGFIT)	(KFIT1, KFUN1)	2		$r = .49$
<p>▲ alternativ:</p> <p><i>gesplittet:</i></p> <p>- zur Realisierung von Wohlbefinden und Fitneß an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOFIT)</p> <p>- zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOFUN)</p> <p>Einzelitems:</p> <p>- zur Reduktion eigener Kosten an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGKOSEI)</p> <p>- zur Realisierung von zwischenmenschlichen Kontakten beim Straßenverkehr an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOKOM)</p> <p>- zur Realisierung der allgemeinen Verkehrssicherheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGSICAL)</p> <p>- zur Realisierung der eigenen Verkehrssicherheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGSICEI)</p>	(KFIT1)			
	(KFUN1)			
	(KKOSEIG1)			
	(KKOM1)			
	(KSICALL1)			
	(KSICEIG1)			

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n_{item}	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
Kontrollzuschreibung ...					
I₃ zur Realisierung von Verkehrssicherheit, zur Reduktion der allgemeinen Kosten und zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Engagements) (KEGOEMXE)	(KLAERM2, KNAT2, KLUFT2, KSICEIG2, KSICALL2, KKOSALL1)	6	.87	.75	.75
▲ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- zur Realisierung von Verkehrssicherheit an Ego (durch Engagements) (KEGOSICE)	(KSICEIG2, SICALL2)	2		r = .74	
- zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Engagements) (KEGOEKE)	(KLAERM2, KNAT2, KLUFT2)	3	.92	.80	.90
Einzelitem:					
- zur Reduktion der allgemeinen Kosten an Ego (durch Engagements) (KEGKOSEE)	(KKOSALL1)				
I₄ zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen, Produktion und Forschung) (KWIOEK)	(KLAERM4, KNAT4, KLUFT4, KENERG3)	4	.85	.84	.84
Einzelitems:					
- zur Reduktion eigener Kosten an die Wirtschaft (durch Produktion entsprechender Verkehrsmittel) (KWIKOSEI)	(KKOSEIG3)				
- zur Reduktion der allgemeinen Kosten an die Wirtschaft (durch Produktion entsprechender Verkehrsmittel) (KWIKOSAL)	(KKOSALL3)				
I₅ gesplittet:					
zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (durch entsprechende Entscheidungen und Gesetze) (KPOEK)	(KLAERM3, KNAT3, KLUFT3, KENERG2)	4	.79	.81	.81

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Kontrollzuschreibung ...					
I₆ zum Erhalt und zur Sicherheit von Arbeitsplätzen und zur Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Wirtschaft und Verkehrspolitik (durch Gesetze, Entscheidungen, Öffentlichkeitsarbeit) (KEXWIWO)	(KWORK2, KWORK3, KWIRT3, KWIRT4)	4	.83	.77	.77
I₇ zum Erhalt und zur Sicherheit von Arbeitsplätzen und zur Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Ego (durch Verkehrsmittelscheidungen und Engagements) (KEGWIWO)	(KWORK1, KWIRT1, KWIRT2)	3	.85	.78	.88
I₈ zur Realisierung schneller, bequemer und geographisch flexibler Mobilität an Ego (durch Verkehrsmittelscheidungen) (KEGMOHEV)	(KZEIT1, KMOB1, KBEQ1)	3	.71	.54	.66
▲ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- zur Realisierung von Mobilitätseffizienz an Ego (durch Verkehrsmittelscheidungen) (KEGOMO)	(KZEIT1, KMOB1)			r = .52	
- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Ego (durch Verkehrsmittelscheidungen) (KEGOBEQ)	(KBEQ1)				
I₉ zur Realisierung der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit an die Wirtschaft (durch entsprechende Ausstattung der Verkehrsmittel) (KWISIC)	(KSICEIG4, KSICALL4)	2		r = .71	
I₁₀ zur Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Ego, Wirtschaft und Verkehrspolitik (KALLSTAT)	(KSTATUS1, KSTATUS2, KSTATUS3)	3	.68	.67	.74

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{tcc} (G,S)	
Wertebezogene Kognitionen: Verantwortlichkeitszuschreibung für die Wertrealisierung					
Verantwortlichkeitszuschreibung für ...					
I ₁ den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (VWIOEK)	(VLUFT3, VNAT3, LAERM3, VENERG3)	4	.89	.91	.91
Einzelitem: - für die Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an die Wirtschaft (VWIKOSAL)	(VKOSALL3)				
I ₂ den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (VPOOEK)	(VLUFT2, VNAT2, VLAERM2, VENERG2)	4	.84	.84	.84
I ₃ den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (VEGOEK)	(VLUFT1, VNAT1, VLAERM1, VENERG1)	4	.87	.88	.88
I ₄ die Realisierung von schneller, bequemer Mobilität und die Steigerung der Fahrfreude an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXMOFUN)	(VBEQ3, VZEIT2, VZEIT3, VFUN3, VFUN2, VBEQ2)	6	.81	.73	.73
▲ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>	(VZEIT2, VZEIT3)				r = .58
- zur Realisierung von Zeitersparnis an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VEXZEIT)					
- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VEXBEQ)	(VBEQ3, VBEQ2)				r = .52
- zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VEXFUN)	(VFUN3, VFUN2)				r = .68
Einzelitem: - den Erhalt von Wohlbefinden und körperliche Fitneß beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (VPOFIT)	(VFIT2)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n_{item}	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$	
Wertebezogene Kognitionen: Verantwortlichkeitszuschreibung für die Wertrealisierung					
15 die Erhöhung der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXSIC)	(VSICEIG3, VSICALL3, VSICEIG2, VSICALL2)	4	.83	.74	.74
16 Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen und die Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXWIWO)	(VWORK3, VWORK2, VWIRT2, VWIRT3)	4	.78	.78	.78
17 Fahrfreude und Wohlbefinden, zwischenmenschliche Kontakte und kostengünstige, sichere Mobilität an Ego (VEGMIX)	(VFUN1, VFIT1, VKOSEIG1, VSICEIG1, VKOM1)	5	.73	.66	.71
▲ alternativ: <i>gesplittet:</i> - zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Ego (VEGOFUN)	(VFUN1)				
- zur Realisierung von Wohlbefinden und Fitneß an Ego (VEGOFIT)	(VFIT1)				
- zur Realisierung geringer eigener Kosten an Ego (VEGKOSEI)	(VKOSEIG1)				
- zur Realisierung der eigenen Sicherheit an Ego (VEGSICEI)	(VSICEIG1)				
- zur Realisierung zwischenmenschlicher Kontakte an Ego (VEGOKOM)	(VKOM1)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Verantwortlichkeitszuschreibung für ...					
Einzelitems:					
- die Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit an Ego (VEGSICAL)	(VSICALL1)				
- die Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an Ego (VEGKOSAL)	(VKOSALL1)				
I₈ die Realisierung schneller, bequemer und geographisch flexibler Mobilität an Ego (VEGMOBEQ)	(VZEIT1, VMOB1, VBEQ1)	3	.73	.64	.73
▲ alternativ:					
<i>gesplittet:</i>					
- zur Realisierung von Mobilitätseffizienz an Ego (VEGOMO)	(VZEIT1, VMOB1)				
- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Ego (VEGOBEQ)	(VBEQ1)				
Einzelitems:					
- die Förderung von Wirtschaftsinteressen beim Straßenverkehr an Ego (VEGWI)	(VWIRT1)				
- Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen im Bereich des Straßenverkehrs an Ego (VEGWO)	(VWORK1)				
- die Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Ego (VEGSTAT)	(VSTATUS1)				
I₉ die Schaffung von Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXKOM)	(VKOM2, VKOM3)	2		r = .84	
I₁₀ die Verringerung der eigenen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXKOSEI)	(VKOSEIG2, VKOSEIG3)	2		r = .63	
Einzelitem:					
- die Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an die Verkehrspolitik (VEXKOSAL)	(VKOSALL2)				

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n_{item}	α	$r_{\text{ttc}}(\text{G,S})$
Verantwortlichkeitszuschreibung für ...				
I₁₁ die Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Politik (VEXSTAT)	(VSTATUS3, VSTATUS2)	2		$r = .68$
I₁₂ geographisch flexible Mobilität an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXMO)	(VMOB3, VMOB2)	2		$r = .39$
I₁₃ Einzelitem: den Erhalt von Wohlbefinden und körperliche Fitneß beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (VWIFIT)	(VFIT3)			
I₁₂ geographisch flexible Mobilität an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXMO)	(VMOB3, VMOB2)	2		$r = .39$
I₁₃ Einzelitem: den Erhalt von Wohlbefinden und körperliche Fitneß beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (VWIFIT)	(VFIT3)			

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Gerechtigkeitsurteile über freiwillige und gesetzlich erzwungene Autoverzichte					
I ₁ Gerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autoverzichte (Argument: effektiv realisierbarer Umweltschutz, Gleichheitsprinzip: Vermeidung von Vorteilsnahmen durch „Trittbrettfahrer / Umweltsünder“) (GZGER)	(GERECH07-09)	3	.89	.77	.88
I ₂ Ungerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autoverzichte (Argumente: Gewährleistung von Entscheidungsfreiheit, Gleichheitsprinzip/Paretos Kriterium: Vermeidung von Belastungen einzelner) (GZUN)	(GERECH11 -13)	3	.83	.79	.84
<i>Einzelitem:</i> Gerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autoverzichte (Argument: Priorität von Interessen der Allgemeinheit vor der freien Verkehrsmittelentscheidung der Bürger) (GZGERX)					
I ₃ Ungerechtigkeit freiwilliger Autoverzichte (Argument: ineffektiver Umweltschutz, Gleichheitsprinzip: Möglichkeit von Vorteilsnahmen durch „Trittbrettfahrer / Umweltsünder“) (GAUN)	(GERECH04 -06)	3	.79	.58	.68
I ₄ Gerechtigkeit freiwilliger Autoverzichte (Argument: Vermeidung ökonomischer Risiken, Gewährleistung von Entscheidungsfreiheit, Gleichheitsprinzip/Paretos Kriterium: Vermeidung von Belastungen einzelner) (GAGER)	(GERECH01 -03)	3	.76	.70	.79

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)	
Situationsbezogene Kognitionen: Situative Barrieren der Verkehrsmittelnutzung					
I ₁ Wahrgenommene Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (BNETOEV)	(BARNETZ3, 4, BARFREQ1, 2)	4	.85	.86	.86
I ₂ Ausmaß der lokalen Unfallgefahr für Radfahrer und Fußgänger (BGEFFUFA)	(BARGEFA1, 2)	2		r = .76	
I ₃ Wahrgenommene eigene körperliche Voraussetzung zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen (BMEDFUFA)	(BARMED1, 2)	2		r = .77	
I ₄ Wahrgenommene Anbindung an das Netz von Rad- und Fußwegen (BNETFUFA)	(BARNETZ5, 6)	2		r = .56	
I ₅ Wahrgenommene Anbindung an das Straßennetz (BNETAUT)	(BARNETZ1, 2)	2		r = .55	
I ₆ Betroffenheit von Verkehrsstaus (BZEITAUT)	(BARHUZL3, 4)	2		r = .51	
Einzelitem: Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Autos (BKOSTAUT)	(BARKOST1)				
I ₇ Betroffenheit von Verspätungen und Ausfällen bei öffentlichen Verkehrsmitteln (BZEITOEV)	(BARHUZL1, 2)	2		r = .48	
Einzelitem: Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Fahrrads (BKOSTRAD)	(BARKOST4)				
I ₈ Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung von Straßenbahn, Bus oder Zug (BKOSTOEV)	(BARKOST2, 3)	2		r = .44	
Validierungskonstrukte: Sozial erwünschtes Antwortverhalten					
Sozial erwünschtes Antwortverhalten (Lück & Timaeus 1969, nach Crowne & Marlowe, 1960) (CMO)	(CMORG01 - 23)	23	.83	.82	.82
Sozial erwünschtes Antwortverhalten im Bereich des Autoverkehrs (CMN)	(CMNEU01 - 10, 12 - 16)	15	.80	.83	.84

(Fortsetzung von Tab. 43)

Variable (EDV- Variablenlabel)	(EDV-Itemlabel)	n _{item}	α	r _{ttc} (G,S)
Validierungskonstrukte: antizipierte private Verkehrsmittelentscheidungen (Bereitschaften zur häufigeren Verkehrsmittelnutzung) bei fiktiver Ausräumung situativer und gerechtigkeitsbezogener Barrieren				
Bereitschaft zu häufigerer Nutzung öffentliche Verkehrsmittel (Bus und Bahn) bei geringeren ÖV-Kosten und besserer ÖV-Mobilität (Anbindung, Abstimmung, Taktfrequenz, Verlässlichkeit) (FBUBA)	(FIKBAR03 ,04 ,06 , 07, 08, 09, 10)	7	.89	.86 .89
Bereitschaft zu häufigerer Nutzung aller Alternativen zum Auto bei gesetzlichen Zwangsmaßnahmen (FGER)	(FIKBAR05, 11, 18, 21)	4	.89	.82 .82
Bereitschaft zu häufigerer Nutzung des Autos bei weniger Staus und geringeren Kosten, besserer Anbindung ans Straßennetz und häufigerer Verfügbarkeit eines Autos. (FAUTO)	(FIKBAR12 - 15)	4	.80	.73 .74
Bereitschaft häufiger zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen bei entsprechenden gesundheitlichen und körperlichen Voraussetzungen (FFUFAMED)	(FIKBAR17, 20)	2	-	r = .82
Bereitschaft häufiger zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen bei besser ausgebauten und geschützteren Rad- und Fußwegen (FFUFANET)	(FIKBAR16, 19)	2	-	r = .51
Bereitschaft zu häufigerer Nutzung von Bus und Straßenbahn bei besserer ÖV-Mobilität (Anbindung, Taktfrequenz) (FBUSNET)	(FIKBAR01, 02)	2	-	r = .69

Tabelle 44: Deskriptive Statistiken der gesamten Variablen

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Situationsbezogene Emotionen						
(Freude und Ärger bei der Verkehrsmittelnutzung)						
Freude bei der Nutzung des Autos. (FAUTO)	342	3.76	3.88	1.40	-.23	-.98
Freude bei der Nutzung von Bus und Bahn. (FBUS)	344	3.82	4.00	1.19	-.36	-.46
Freude bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen. (FRAD)	351	3.95	4.00	1.05	-.37	-.02
Ärger bei der Nutzung des Autos: Zeitverlust und Streß. (AEAUT1)	335	4.29	4.33	1.17	-.46	-.42
Ärger bei der Nutzung des Autos: hohe Kosten, Regelzwang und Regelverletzung durch Radfahrer. (AEAUT2)	334	3.50	3.58	1.19	-.07	-.63
Einzelitem:						
Ärger über andere Autofahrer (AEFAHRER)	333	3.82	4.00	1.58	-.24	-.98
Ärger bei der Nutzung von Bus und Bahn. (AEABUS)	340	4.17	4.33	1.07	-.55	-.11
Einzelitems:						
Ärger über Belästigungen in öffentlichen Verkehrsmitteln. (AEFLEGEL)	341	3.48	3.00	1.57	.05	-1.10
Ärger über unkomfortablen Fahrstil von Bussen. (AERUEPEL)	341	3.77	4.00	1.65	-.25	-1.08
Ärger bei der Nutzung des Rads und beim Zu-Fuß-Gehen.“ (AERAD)	352	3.35	3.27	1.28	.17	-.90
Einzelitem:						
Ärger über permanente Unfallgefahr durch Autofahrer (AEUNFALL)	353	3.99	4.00	1.68	-.35	-1.13
Wertebezogene Emotionen (Empörung über die Verletzung / Dominanz verkehrsbezogener Werte)						
Empörung über zu große Bedeutung von Umwelt- und Naturschutz und zu geringe Bedeutung sozialer, ökonomischer und hedonistischer Werte bei verkehrsbezogenen Entscheidungen von Bürgern, Staat und Wirtschaft. (E1)	355	2.81	2.71	1.32	.33	-1.00

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Empörung über zu geringe Bedeutung von Umwelt- und Naturschutz und zu große Bedeutung sozialer, ökonomischer und hedonistischer Werte bei den verkehrsbezogenen Entscheidungen von Autofahrern, Staat und Wirtschaft. (E2)	356	4.27	4.40	1.01	-.58	-.14
Empörung über zu geringe Bedeutung der Sicherheit bei den verkehrsbezogenen Entscheidungen von Autofahrern, Staat und Wirtschaft. (E3)	358	4.35	4.50	1.09	-.55	-.23
Empörung über die geringe Bedeutung von Fahrfreude und Kommunikationsmöglichkeiten bei den verkehrspolitischen Entscheidungen zur Gestaltung des ÖV. (E4)	355	3.75	4.00	1.36	-.21	-.74
Empörung über zu geringe Bedeutung umweltschonender Verkehrstechnologieforschung. (E5)	357	4.52	5.00	1.34	-.78	-.24
Einzelitems:						
Empörung über zu geringe Bedeutung der Umweltverträglichkeit von Autos bei Entscheidungen der Automobilindustrie. (EOEKIND)	356	4.93	5.00	1.32	-1.41	1.36
Empörung über die geringe Bedeutung von Bequemlichkeit und Komfort bei verkehrspolitischen Entscheidungen zum ÖV. (EBEQPOL)	355	3.92	4.00	1.40	-.37	-.59
Empörung über geringe Bedeutung niedriger Nutzungskosten bei verkehrspolitischen Entscheidungen zum ÖV. (EKOSPOL)	358	4.70	5.00	1.36	-.97	.18
Verhalten: Verkehrsmittelnutzung						
Autonutzung für Entfernungen über 1 km (VAUTO1P)	346	4.61	5.30	1.60	-1.01	-.43
Bus-/Bahnutzung für Entfernungen über 5 km (VBUS5P)	331	2.96	2.50	1.67	.50	-1.10
Radnutzung für Entfernungen unter 5 km (VRAD5M)	328	3.29	3.17	1.54	.06	-1.08
Autonutzung für Entfernungen unter 1 km (VAUTO1M)	334	2.66	2.25	1.55	.75	-.63

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen unter 1 km (VFUS1M)	344	4.25	4.50	1.28	-.45	-.69
Bus/Bahnnutzung für Entfernungen unter 5 km (VBUS5M)	324	2.10	1.83	1.15	1.22	1.26
Zu-Fuß-Gehen auf Strecken von 10-100 km / 5-10 km mit Gepäck (VFUS10P)	322	1.20	1.00	.48	6.21	54.00
Radnutzung für Entfernungen über 5 km (VRAD5P)	321	1.93	1.67	.97	1.29	1.57
Zu-Fuß-Gehen auf Strecken von 1-5 km / 5-10 km ohne Gepäck (VFUS1TO5)	324	2.11	2.00	.89	1.04	1.68
Flugzeugnutzung für Entfernungen über 100 km (VFLUG)	320	1.73	1.50	.95	2.03	4.99
Validierungskonstrukte: Antizipierte situations- unabhängige Verkehrsmittelnutzung						
Autonutzung für Entfernungen über 5 km. (RAUTO5P)	341	1.76	1.50	.82	.89	-.08
Autonutzung für Entfernungen unter 5 km. (RAUTO5M)	322	3.20	3.33	.85	-.85	-.14
Bus- und Bahnnutzung für Entfernungen über 5 km. (RBUS5P)	331	1.75	1.75	.62	.75	.79
Bus- und Bahnnutzung für Entfernungen unter 5 km. (RBUS5M)	321	3.07	3.00	.67	-.29	-.13
Radnutzung für Entfernungen über 5 km. (RRAD5P)	319	2.60	2.75	.48	-.56	1.05
Radnutzung für Entfernungen unter 5 km. (RRAD5M)	328	1.70	1.67	.60	1.40	2.66
Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen über 10 km. (RFUS10P)	312	3.89	4.00	.33	-4.51	26.51
Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen unter 1km. (RFUS1M)	343	1.51	1.50	.63	1.73	3.85
Zu-Fuß-Gehen für Entfernungen zwischen 1 km und 10 km. (RFUS1T10)	328	3.19	3.00	.74	-.84	.44

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Verhaltensbereitschaften: Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen						
Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs (VPROAUT)	359	2.72	2.64	1.12	.29	-1.04
Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs (VCONAUT)	356	3.68	3.56	1.18	-.02	-.82
Wertebezogene Kognitionen: Akzeptanz der Werte bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen						
Umwelt- und Naturschutz (WPROEK)	356	4.12	4.00	1.32	-.32	-.69
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (WPRWIWO)	356	2.63	2.25	1.47	.55	-.79
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (WPRSIC)	356	4.05	4.00	1.52	-.46	-.80
Mobilitätsökonomie / -flexibilität sowie hedonistische Motiven (WPRMOHED)	356	4.56	4.75	.88	-.45	-.17
alternativ: <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (WPRMO)</i>	356	4.99	5.00	.90	-.96	1.00
<i>Einzelitems:</i> <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (WPRFUN)</i>	356	3.95	4.00	1.62	-.44	-.96
<i>Bequemlichkeit und Komfort (WPRBEQ)</i>	355	4.31	4.00	1.29	-.61	-.20
<i>Einzelitems:</i> Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (WPRKOM)	355	2.80	3.00	1.41	.59	-.45
Soziale Anerkennung und Status (WPRSTAT)	356	2.01	1.00	1.32	1.27	.75
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (WPRFIT)	356	4.34	5.00	1.32	-.73	-.06
Geringe eigene finanzielle Kosten (WPRKOSEI)	356	4.11	4.00	1.49	-.52	-.62
Geringe finanzielle Kosten für die Allgemeinheit (WPRKOSAL)	354	3.36	3.00	1.45	.02	-.88

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Akzeptanz der Werte bei politischen Verkehrsmittelentscheidungen						
Umwelt- und Naturschutz (WPOOEK)	356	5.26	5.50	.87	-1.30	1.60
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (WPOWIWO)	356	4.14	4.00	1.28	-.57	-.18
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (WPOSIC)	356	5.04	5.00	.91	-.82	.23
Mobilitätsökonomie / -flexibilität (WPOMO)	356	4.99	5.00	.94	-.96	.73
Selbstbezogene soziale und hedonistische Werte (WPOHEDSO)	356	3.11	3.00	1.02	.32	.03
alternativ:						
<i>Einzelitems:</i>						
<i>Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (WPOKOM)</i>	356	3.17	3.00	1.39	.10	-.85
<i>Akzeptanz von Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (WPOFUN)</i>	355	3.28	3.00	1.54	.07	-.97
<i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß (WPOFIT)</i>	356	4.10	4.00	1.33	-.51	-.31
<i>Akzeptanz sozialer Anerkennung und Status bei privaten Verkehrsmittelentscheidungen (WPOSTAT)</i>	356	1.91	1.00	1.26	1.38	1.12
<i>Einzelitems:</i>						
Bequemlichkeit und Komfort (WPOBEQ)	355	4.12	4.00	1.21	-.45	-.06
Geringe Kosten für die Allgemeinheit (WPOKOSAL)	355	4.67	5.00	1.14	-.79	.34
Geringe eigene Kosten (WPOKOSEI)	354	4.14	4.00	1.36	-.23	-.93

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Auto mit den Werten...						
Umwelt- und Naturschutz (KIAOEK)	306	1.93	1.25	1.27	1.48	1.55
Einzelitem:						
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KIAFIT)	301	2.08	2.00	1.33	1.29	1.04
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung, Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und sozialer Anerkennung/Status (KIAMIX)	307	4.48	4.71	1.01	-.94	.72
▶alternativ:						
<i>gesplittet:</i>						
<i>Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KIAWIWO)</i>	283	4.30	4.50	1.37	-.56	-.42
<i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KIAMO)</i>	318	5.06	5.50	1.09	-1.66	2.92
<i>Einzelitems:</i>						
<i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KIAFUN)</i>	306	4.13	4.00	1.67	-.53	-.93
<i>soziale Anerkennung und Status (KIASTAT)</i>	256	3.30	3.00	1.82	.04	-1.42
<i>Bequemlichkeit und Komfort (KIABEQ)</i>	305	4.89	5.00	1.25	-1.36	1.48
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit, geringe eigene und allgemeine Kosten (KIAKOSIC)	327	3.15	3.00	1.29	.36	-.59
▶alternativ:						
<i>gesplittet:</i>						
<i>Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KIASIC)</i>	322	3.58	3.50	1.46	.14	-.91
<i>Einzelitems:</i>						
<i>Geringe eigene Kosten(KIAKOSEI)</i>	322	2.83	3.00	1.55	.54	-.67
<i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KIAKOSAL)</i>	314	2.63	2.00	1.51	.60	-.56
Einzelitem:						
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KIAKOM)	298	2.12	2.00	1.34	1.28	1.01

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung der privaten Entscheidung für Bus und Bahn mit den Werten...						
Umwelt- und Naturschutz (KIBOEK)	306	3.50	3.50	1.14	.05	-.34
Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte (KIBMIX)	311	3.64	3.75	.98	-.15	-.19
▲alternativ: <i>gesplittet:</i> <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität(KIBMO)</i>	315	3.67	3.50	1.02	-.29	.10
<i>Einzelitems:</i>						
<i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KIBFUN)</i>	303	3.19	3.00	1.43	.15	-.80
<i>Bequemlichkeit und Komfort (KIBBEQ)</i>	302	4.01	4.00	1.25	-.41	-.47
<i>Einzelitems:</i>						
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KIBKOM)	299	4.40	4.00	1.29	-.64	-.02
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KIBFIT)	298	2.68	3.00	1.32	.52	-.31
Soziale Anerkennung/Status (KIBSTAT)	239	2.76	3.00	1.44	.48	-.62
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KIBWIWO)	285	4.18	4.00	1.14	-.45	.07
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KIBSIC)	319	5.00	5.00	.98	-1.22	1.88
Geringe eigene und allgemeine Kosten (KIBKOS)	322	3.49	3.50	1.17	.24	-.31
▲alternativ:						
<i>Einzelitems:</i>						
<i>Geringe eigene Kosten (KIBKOSEI)</i>	318	3.31	3.00	1.30	.23	-.42
<i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KIBKOSAL)</i>	309	3.68	4.00	1.33	.05	-.67

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Fahrrad mit den Werten...						
Umwelt- und Naturschutz (KIROEK)	302	5.51	6.00	.98	-3.19	10.87
Einzelitems:						
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KIRKOM)	285	3.60	4.00	1.35	-.25	-.55
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KIRFIT)	310	5.39	6.00	.97	-2.23	5.95
Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte (KIRMIX)	303	3.93	4.00	1.02	-.29	.04
▶alternativ: <i>gesplittet:</i> <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KIRMO)</i>	303	3.90	4.00	1.24	-.26	-.57
<i>Einzelitems:</i> <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KIRFUN)</i>	304	4.87	5.00	1.25	-1.28	1.34
<i>Bequemlichkeit und Komfort (KIRBEQ)</i>	277	2.93	3.00	1.22	.41	-.02
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KIRWIWO)	256	3.06	3.00	1.28	.21	-.45
Einzelitem: Soziale Anerkennung/Status (KIRSTAT)	233	3.16	3.00	1.54	.24	-.89
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KIRSIC)	309	3.54	3.50	1.24	.06	-.41
Geringe eigene und allgemeine Kosten (KIRKOS)	307	5.16	5.50	1.07	-1.81	3.33
▶alternativ: <i>Einzelitems:</i> <i>Geringe eigene Kosten (KIRKOSEI)</i>	305	5.20	6.00	1.12	-1.84	3.21
<i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KIRKOSAL)</i>	297	5.11	5.00	1.24	-1.77	2.79

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung der privaten Entscheidung für das Zu-Fuß-Gehen mit den Werten...						
Umwelt- und Naturschutz (KIFOEK)	306	5.70	6.00	.94	-3.90	14.88
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung, Mobilitätsökonomie / -flexibilität, Bequemlichkeit (KIFMIX)	274	2.49	2.33	1.09	.73	.02
▶alternativ: <i>gesplittet:</i> <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KIFMO)</i>	306	2.95	3.00	1.31	.35	-.70
<i>Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KIFWIWO)</i>	237	1.94	1.50	1.24	1.45	1.52
<i>Einzelitem:</i> <i>Bequemlichkeit und Komfort (KIFBEQ)</i>	272	2.46	2.00	1.33	.80	.01
<i>Einzelitem:</i> <i>Soziale Anerkennung/Status (KIFSTAT)</i>	223	2.87	3.00	1.57	.56	-.65
Geringe eigene und allgemeine Kosten (KIFKOS)	309	5.44	6.00	1.14	-2.51	5.98
▶alternativ: <i>Einzelitems:</i> <i>Geringe eigene Kosten (KIFKOSEI)</i>	307	5.50	6.00	1.17	-2.74	6.96
<i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KIFKOSAL)</i>	300	5.39	6.00	1.29	-2.38	4.86
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KIFSIC)	310	4.34	4.50	1.31	-.54	-.37
Fahrfreude und Fitneß (KIFITFUN)	315	4.84	5.00	1.04	-.81	.09
▶alternativ: <i>gesplittet:</i> <i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KIFFUN)</i>	295	4.34	5.00	1.44	-.64	-.46
<i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KIFFIT)</i>	311	5.32	6.00	.94	-1.68	2.96
<i>Einzelitem:</i> <i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KIFKOM)</i>	292	4.23	4.00	1.37	-.41	-.57

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Auto mit den Werten...						
Umwelt- und Naturschutz, geringe allgemeine Kosten und Fitneß (KPAOEMIX)	297	2.16	1.80	1.23	1.13	.49
▶alternativ: <i>gesplittet:</i> Umwelt- und Naturschutz (KPAOEEK)	299	2.10	1.50	1.40	1.33	1.03
<i>Einzelitem:</i> Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KPAKOSAL)	295	2.47	2.00	1.40	.74	-.27
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KPAFIT)	266	2.17	2.00	1.37	1.14	.55
<i>Einzelitem:</i> Geringe eigene Kosten (KPAKOSEI)	291	2.75	2.00	1.50	.55	-.69
Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KPAKOM)	269	1.97	2.00	1.17	1.32	1.52
Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (KPAMIX)	292	4.47	4.80	1.15	-.78	-.02
▶alternativ: <i>gesplittet:</i> Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KPAMO)	305	4.71	5.00	1.29	-1.05	.39
<i>Einzelitem:</i> Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KPAFUN)	275	4.06	4.00	1.59	-.50	-.80
soziale Anerkennung und Status (KPASTAT)	236	3.92	4.00	1.71	-.43	-1.03
Bequemlichkeit und Komfort (KPABEQ)	288	4.72	5.00	1.36	-1.11	.46
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KPASIC)	301	3.11	3.00	1.54	.23	-1.07
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KPAWIWO)	295	4.50	5.00	1.34	-.92	.44

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung der politischen Entscheidung für Bus und Bahn mit den Werten...						
Umwelt- und Naturschutz (KPBOEK)	296	3.68	3.75	1.18	.01	-.36
Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (KPB MIX)	294	3.60	3.55	.88	.07	-.11
▶alternativ: <i>gesplittet:</i> <i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KPBMO)</i>	295	3.99	4.00	1.06	-.33	.04
<i>Einzelitems:</i>						
<i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KPB FUN)</i>	269	3.41	3.00	1.33	.01	-.59
<i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KPB FIT)</i>	264	2.84	3.00	1.33	.54	-.35
<i>Soziale Anerkennung/Status (KPB STAT)</i>	218	2.91	3.00	1.32	.33	-.39
<i>Bequemlichkeit und Komfort (KPB BEQ)</i>	284	4.18	4.00	1.14	-.51	-.09
<i>Einzelitem:</i>						
<i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KPB KOM)</i>	275	4.31	4.00	1.25	-.65	.07
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KPB WIWO)	288	4.23	4.00	1.12	-.42	.02
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KPB SIC)	295	4.78	5.00	1.02	-.75	.33
Geringe eigene und allgemeine Kosten (KPB KOS)	289	3.51	3.50	1.17	.05	-.28
▶alternativ: <i>Einzelitems:</i>						
<i>Geringe eigene Kosten (KPB KOSEI)</i>	282	3.49	4.00	1.31	-.02	-.54
<i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KPB KOSAL)</i>	287	3.51	3.00	1.31	.09	-.51

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Fahrrad mit den Werten...						
Umwelt- und Naturschutz (KPROEK)	286	5.40	6.00	1.04	-2.50	6.43
Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und soziale Anerkennung/Status (KPRMIX)	280	3.60	3.60	1.03	.01	-.18
▶alternativ: gesplittet:						
<i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KPRMO)</i>	287	3.67	3.50	1.29	.01	-.64
Einzelitems:						
<i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KPRFUN)</i>	266	4.39	5.00	1.37	-.79	-.02
<i>soziale Anerkennung und Status (KPRSTAT)</i>	211	3.13	3.00	1.39	.23	-.57
<i>Bequemlichkeit und Komfort (KPRBEQ)</i>	251	3.00	3.00	1.21	.33	-.27
Geringe eigene und allgemeine Kosten (KPRKOS)	275	4.88	5.00	1.21	-1.29	1.32
▶alternativ:						
Einzelitems:						
<i>Geringe eigene Kosten (KPRKOSEI)</i>	259	4.96	5.00	1.28	-1.52	1.88
<i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KPRKOSAL)</i>	269	4.86	5.00	1.28	-1.19	.92
Einzelitems:						
zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KPRKOM)	255	3.68	4.00	1.29	-.24	-.37
Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KPRFIT)	283	5.17	6.00	1.17	-1.69	2.65
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KPRSIC)	289	3.94	4.00	1.32	-.14	-.81
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KPRWIWO)	254	3.10	3.00	1.32	.23	-.57

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Übereinstimmung der politischen Entscheidung für das Zu-Fuß-Gehen mit den Werten...						
Umwelt- und Naturschutz (KPFOEK)	273	5.64	6.00	.93	-3.37	11.61
Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung (KPFWIWO)	222	2.11	1.50	1.39	1.33	1.04
Einzelitem:						
Bequemlichkeit und Komfort (KPFBEQ)	227	2.47	2.00	1.31	.73	-.06
Mobilitätsökonomie / -flexibilität, hedonistische Werte und Möglichkeit zwischenmenschlicher Kontakte (KPFMIX)	258	3.77	3.78	1.04	.05	-.20
▶alternativ:						
<i>gesplittet:</i>						
<i>Mobilitätsökonomie / -flexibilität (KPFMO)</i>	270	2.89	2.50	1.46	.54	-.62
<i>Einzelitems:</i>						
<i>Zwischenmenschliche Kontakte knüpfen und pflegen (KPFKOM)</i>	250	4.06	4.00	1.43	-.41	-.60
<i>Fahrfreude, Genuß und Freiheitsgefühl (KPFFUN)</i>	233	3.86	4.00	1.60	-.34	-.94
<i>Wohlbefinden und körperliche Fitneß (KPFFIT)</i>	274	5.13	5.00	1.18	-1.81	3.33
Einzelitem:						
soziale Anerkennung und Status (KPFSTAT)	190	2.69	2.50	1.51	.59	-.56
Eigene und allgemeine Verkehrssicherheit (KPF SIC)	271	4.38	4.50	1.49	-.58	-.71
Geringe eigene und allgemeine Kosten (KPFKOS)	257	5.28	6.00	1.20	-1.95	3.20
▶alternativ:						
<i>Einzelitems:</i>						
<i>Geringe eigene Kosten (KPFKOSEI)</i>	241	5.32	6.00	1.33	-2.09	3.33
<i>Geringe Kosten für die Allgemeinheit (KPFKOSAL)</i>	251	5.27	6.00	1.25	-1.90	2.82

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen:						
Kontrollüberzeugung ...						
zur Realisierung von Fahrfreude, Komfort, Wohlbefinden und Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXHEMIX)	343	3.93	4.00	.99	-.35	.36
▲alternativ:						
<i>gesplittet:</i>						
- zur Realisierung von Wohlbefinden und Fitneß an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXFIT)	340	3.94	4.00	1.28	-.32	-.31
- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXBEQ)	339	4.37	4.50	1.14	-.70	.50
- zur Realisierung von Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXKOM)	343	3.43	3.50	1.34	-.06	-.68
- zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Verkehrspolitik und Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen und Technologieentwicklungen) (KEXFUN)	341	3.99	4.00	1.27	-.41	-.12
Einzelitem:						
zur Realisierung geographischer Mobilität an die Wirtschaft (unternehmenspolitische Entscheidungen) (KWIMOB)	342	3.77	4.00	1.49	-.13	-.91
zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOEKV)	343	4.93	5.00	1.04	-1.13	1.21

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
zur Realisierung von Wohlbefinden und Fahrfreude beim Straßenverkehr an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGFIT)	342	5.24	5.50	.90	-1.25	1.31
▲ alternativ:						
<i>gesplittet:</i>						
- zur Realisierung von Wohlbefinden und Fitneß an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOFIT)	341	5.53	6.00	.73	-1.65	2.70
- zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOFUN)	341	5.24	6.00	1.00	-1.48	2.18
Einzelitems:						
zur Reduktion eigener Kosten an Ego durch private Verkehrsmittelentscheidungen (KEGKOSEI)	344	5.08	5.00	1.13	-1.25	1.10
zur Realisierung von zwischenmenschlichen Kontakten beim Straßenverkehr an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOKOM)	343	5.14	6.00	1.16	-1.48	1.82
zur Realisierung der allgemeinen Verkehrssicherheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGSICAL)	348	5.37	6.00	1.01	-1.74	2.52
zur Realisierung der eigenen Verkehrssicherheit an Ego (durch private Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGSICEI)	349	5.26	6.00	1.01	-1.52	2.03
zur Realisierung von Verkehrssicherheit, zur Reduktion der allgemeinen Kosten und zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Engagements) (KEGOEMXE)	343	4.02	4.00	1.06	-.32	-.28
▲alternativ:						
<i>gesplittet: zur Realisierung von Verkehrssicherheit an Ego (durch Engagements) (KEGOSICE)</i>	351	4.16	4.00	1.22	-.28	-.41
<i>zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (durch Engagements) (KEGOEKE)</i>	342	4.15	4.00	1.26	-.38	-.47
Einzelitem:						
zur Reduktion der allgemeinen Kosten an Ego (durch Engagements) (KEGKOSEE)	346	3.38	3.00	1.42	.16	-.80

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (durch entsprechende Entscheidungen, Produktion und Forschung) (KWIOEK)	343	5.09	5.25	.88	-1.12	1.05
Einzelitems:						
zur Reduktion eigener Kosten an die Wirtschaft (durch Produktion entsprechender Verkehrsmittel) (KWIKOSEI)	342	4.66	5.00	1.18	-.81	.32
zur Reduktion der allgemeinen Kosten an die Wirtschaft (durch Produktion entsprechender Verkehrsmittel) (KWIKOSAL)	343	4.76	5.00	1.20	-.98	.47
zum Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (durch entsprechende Entscheidungen und Gesetze) (KPOEK)	343	5.08	5.25	.85	-.78	.04
zum Erhalt und zur Sicherheit von Arbeitsplätzen und zur Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Wirtschaft und Verkehrspolitik (durch Gesetze, Entscheidungen, Öffentlichkeitsarbeit) (KEXWIWO)	335	4.55	4.75	1.08	-.92	.72
zum Erhalt und zur Sicherheit von Arbeitsplätzen und zur Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen und Engagements) (KEGWIWO)	331	3.33	3.33	1.38	.04	-.76
zur Realisierung schneller, bequemer und geographisch flexibler Mobilität an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGMOHEV)	343	4.36	4.33	1.21	-.41	-.54
▲ alternativ:						
gesplittet:						
- zur Realisierung von Mobilitätseffizienz an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOMO)	345	4.26	4.50	1.38	-.51	-.61
- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Ego (durch Verkehrsmittelentscheidungen) (KEGOBEQ)	339	4.61	5.00	1.33	-.84	.08

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
zur Realisierung der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit an die Wirtschaft (durch entsprechende Ausstattung der Verkehrsmittel) (KWISIC)	350	4.62	5.00	1.13	-.58	-.40
zur Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Ego, Wirtschaft und Verkehrspolitik (KALLSTAT)	330	2.96	3.00	1.31	.32	-.47
▲ alternativ: <i>gesplittet:</i>						
- zur Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Ego (KEGSTAT)	330	3.60	4.00	1.89	-.08	-1.47
- zur Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (KEXSTAT)	339	2.65	2.50	1.35	.63	-.27
zur Realisierung von geographischer Mobilität und zur Reduktion der allgemeinen Kosten an die Verkehrspolitik (durch Gesetze und Subventionen) (KPOKOSMO)	345	4.87	5.00	.95	-1.17	1.73
▲ alternativ: <i>gesplittet:</i>						
- zur Reduktion der allgemeinen Kosten an die Verkehrspolitik (durch Subventionen) (KPOKOSAL)	345	4.89	5.00	1.22	-1.26	1.26
- zur Realisierung von Mobilität an die Verkehrspolitik (durch Gesetze) (KPOMOB)	345	4.98	5.00	1.23	-1.32	1.34
- zur Realisierung von eigenen Kosten an die Verkehrspolitik (durch Gesetze) (KPOKOSEI)	344	4.76	5.00	1.14	-.87	.50
zur Realisierung von Zeitersparnis an Wirtschaft und Verkehrspolitik (durch Gesetze und Entscheidungen) (KPOZEIT)	340	3.88	4.00	1.39	-.39	-.55
zur Realisierung der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit an die Verkehrspolitik (durch Gesetze) (KPOSIC)	351	4.49	5.00	1.25	-.64	-.23

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Wertebezogene Kognitionen: Verantwortlichkeitszuschreibung für ...						
den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (VWIOEK)	343	4.94	5.00	1.03	-1.38	2.35
Einzelitem:						
für die Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an die Wirtschaft (VWIKOSAL)	344	4.57	5.00	1.22	-.78	.30
den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (VPOOEK)	343	5.20	5.25	.83	-1.06	.69
den Schutz der Umwelt beim Straßenverkehr an Ego (VEGOEK)	343	4.66	5.00	1.19	-.84	.07
die Realisierung von schneller, bequemer Mobilität und die Steigerung der Fahrfreude an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXMOFUN)	340	4.00	4.00	1.02	-.45	.40
▶ alternativ:	340	4.00	4.00	1.02	-.45	.40
<i>gesplittet:</i>	335	4.29	4.50	1.23	-.84	.43
- zur Realisierung von Zeitersparnis an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VEXZEIT)						
- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VEXBEQ)	338	4.12	4.00	1.19	-.56	.11
- zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Verkehrspolitik und Wirtschaft (VEXFUN)	338	3.62	4.00	1.33	-.20	-.51
Einzelitem:						
den Erhalt von Wohlbefinden und körperliche Fitneß beim Straßenverkehr an die Verkehrspolitik (VPOFIT)	341	3.74	4.00	1.52	-.24	-.87

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
die Erhöhung der eigenen und allgemeinen Verkehrssicherheit an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXSIC)	351	4.52	4.50	1.04	-.60	.34
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen und die Förderung von Wirtschaftsinteressen im Bereich des Straßenverkehrs an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXWIWO)	336	4.71	4.88	.97	-1.12	1.82
Fahrfreude und Wohlbefinden, zwischenmenschliche Kontakte und kostengünstige, sichere Mobilität an Ego (VEGMIX)	344	5.26	5.40	.72	-.83	.10
▲ alternativ:						
<i>gesplittet:</i>						
- zur Realisierung von Fahrfreude und Freiheit an Ego (VEGOFUN)	339	5.10	5.00	1.13	-1.28	1.10
- zur Realisierung von Wohlbefinden und Fitneß an Ego (VEGOFIT)	342	5.37	6.00	.95	-1.87	3.81
- zur Realisierung geringer eigener Kosten an Ego (VEGKOSEI)	346	5.19	6.00	1.06	-1.26	.13
- zur Realisierung der eigenen Sicherheit an Ego (VEGSICEI)	349	5.48	6.00	.83	-1.98	4.70
- zur Realisierung zwischenmenschlicher Kontakte an Ego (VEGOKOM)	345	5.17	6.00	1.17	-1.64	2.45
Einzelitems:						
die Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit an Ego (VEGSICAL)	350	5.00	5.00	1.23	-1.20	.87
die Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an Ego (VEGKOSAL)	343	3.76	4.00	1.61	-.08	-1.15

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
die Realisierung schneller, bequemer und geographisch flexibler Mobilität an Ego (VEGMOBEQ)	341	3.71	3.67	1.34	-.04	-.74
▲ alternativ:						
<i>gesplittet:</i>						
- zur Realisierung von Mobilitätseffizienz an Ego (VEGOMO)	345	3.58	3.50	1.46	-.01	-.90
- zur Realisierung von Bequemlichkeit und Komfort an Ego (VEGOBEQ)	336	4.02	4.00	1.58	-.39	-.89
Einzelitems:						
die Förderung von Wirtschaftsinteressen beim Straßenverkehr an Ego (VEGWI)	333	2.74	2.00	1.56	.53	-.83
Erhalt und Sicherheit von Arbeitsplätzen im Bereich des Straßenverkehrs an Ego (VEGWO)	332	2.65	2.00	1.49	.76	-.30
die Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Ego (VEGSTAT)	326	4.06	4.00	1.81	-.45	-1.16
die Schaffung von Gelegenheiten zu zwischenmenschlichen Kontakten bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXKOM)	342	2.96	3.00	1.44	.32	-.69
die Verringerung der eigenen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXKOSEI)	345	4.21	4.50	1.23	-.62	.04
Einzelitem:						
die Verringerung der allgemeinen finanziellen Kosten bei der Fortbewegung an die Verkehrspolitik (VEXKOSAL)	344	5.06	5.00	1.00	-.99	.60
die Wahrung von Möglichkeiten der sozialen Anerkennung bei der Fortbewegung an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXSTAT)	324	2.70	2.50	1.41	.54	-.48
geographisch flexible Mobilität an Wirtschaft und Verkehrspolitik (VEXMO)	342	4.24	4.00	1.14	-.66	.60
Einzelitem:						
den Erhalt von Wohlbefinden und körperliche Fitneß beim Straßenverkehr an die Wirtschaft (VWIFIT)	341	3.25	3.00	1.47	.11	-.87

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Gerechtigkeitsurteile über freiwillige und gesetzlich erzwungene Autoverzichte						
Gerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autoverzichte (Argument: effektiv realisierbarer Umweltschutz, Gleichheitsprinzip: Vermeidung von Vorteilsnahmen durch „Trittbrettfahrer / Umweltsünder“) (GZGER)	341	3.60	3.67	1.53	-.19	-.98
Ungerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autoverzichte (Argumente: Gewährleistung von Entscheidungsfreiheit, Gleichheitsprinzip/Paretos Kriterium: Vermeidung von Belastungen einzelner) (GZUN)	343	4.18	4.33	1.32	-.40	-.69
Einzelitem: Gerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autoverzichte (Argument: Priorität von Interessen der Allgemeinheit vor der freien Verkehrsmittelentscheidung der Bürger) (GZGERX)	341	3.19	3.00	1.76	-.21	-1.34
Ungerechtigkeit freiwilliger Autoverzichte (Argument: ineffektiver Umweltschutz, Gleichheitsprinzip: Möglichkeit von Vorteilsnahmen durch „Trittbrettfahrer / Umweltsünder“) (GAUN)	344	3.62	3.67	1.37	-.11	-.80
Gerechtigkeit freiwilliger Autoverzichte (Argument: Vermeidung ökonomischer Risiken, Gewährleistung von Entscheidungsfreiheit, Gleichheitsprinzip/Paretos Kriterium: Vermeidung von Belastungen einzelner) (GAGER)	345	4.26	4.33	1.23	-.64	-.13

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Situationsbezogene Kognitionen: Situative Barrieren der Verkehrsmittelnutzung						
Wahrgenommene Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (BNETOEV)	347	4.00	4.25	1.37	-.46	-.80
Ausmaß der lokalen Unfallgefahr für Radfahrer und Fußgänger (BGEFFUFA)	348	3.78	4.00	1.48	-.14	-.98
Wahrgenommene eigene körperliche Voraussetzung zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen (BMEDFUFA)	349	5.59	6.00	.99	-2.94	8.67
Wahrgenommene Anbindung an das Netz von Rad- und Fußwegen (BNETFUFA)	347	4.17	4.50	1.42	-.55	-.61
Wahrgenommene Anbindung an das Straßennetz (BNETAUT)	347	5.54	6.00	.76	-2.00	4.02
Betroffenheit von Verkehrsstaus (BZEITAUT)	344	2.85	2.50	1.36	.35	-.81
Einzelitem:						
Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Autos (BKOSTAUT)	343	3.97	4.00	1.44	-.48	-.52
Betroffenheit von Verspätungen und Ausfällen bei öffentlichen Verkehrsmitteln (BZEITOEV)	342	2.20	2.00	1.07	.79	.17
Einzelitem:						
Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung des Fahrrads (BKOSTRAD)	340	1.35	1.00	.69	2.52	7.76
Wahrgenommene finanzielle Kosten bei der Benutzung von Straßenbahn, Bus oder Zug (BKOSTOEV)	345	3.90	4.00	1.17	-.24	-.22
Einzelitems:						
Verfügbarkeit eines Autos (incl. Führerschein) (BEXISTAU)	342	4.88	6.00	1.74	-1.33	.24
Verfügbarkeit eines fahrtüchtigen Fahrrads (BEXISTRA)	345	5.20	6.00	1.58	-1.88	2.03

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Validierungskonstrukte: Sozial erwünschtes Antwortverhalten						
Sozial erwünschtes Antwortverhalten (Lück & Timmaeus, 1969, nach Crowne & Marlowe, 1960) (CMO)	340	1.56	1.57	.21	-.32	-.31
Sozial erwünschtes Antwortverhalten im Bereich des Autoverkehrs (CMA)	343	1.41	1.40	.23	.40	-.48
Validierungskonstrukte: antizipierte private Verkehrsmittelentscheidungen bei fiktiver Ausräumung situativer und gerechtigkeitsbezogener Barrieren						
Bereitschaft zu häufigerer Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Bus und Bahn) bei geringeren ÖV-Kosten und besserer ÖV-Mobilität (Anbindung, Abstimmung, Taktfrequenz, Verlässlichkeit) (FBUBA)	345	3.76	4.00	1.34	-.33	-.64
Bereitschaft zu häufigerer Nutzung aller Alternativen zum Auto bei gesetzlichen Zwangsmaßnahmen (FGER)	347	2.10	1.75	1.29	1.17	.62
Bereitschaft zu häufigerer Nutzung des Autos bei weniger Staus und geringeren Kosten, besserer Anbindung ans Straßennetz und häufigerer Verfügbarkeit eines Autos. (FAU)	339	1.95	1.75	1.07	1.09	.67
Bereitschaft häufiger zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen bei entsprechenden gesundheitlichen und körperlichen Voraussetzungen (FFUFAMED)	345	1.94	1.00	1.51	1.60	1.34
Bereitschaft häufiger zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen bei besser ausgebauten und geschützteren Rad- und Fußwegen (FFUFANET)	346	2.75	2.50	1.51	.57	-.65
Bereitschaft zu häufigerer Nutzung von Bus und Straßenbahn bei besserer ÖV-Mobilität (Anbindung, Taktfrequenz) (FBUSNET)	346	3.25	3.00	1.74	.16	-1.27

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Verkehrsspezifische demographische Variablen						
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die gezielt verkehrsbedingte Umweltprobleme lösen will (UMGRP) 0 = nein / 1 = ja (s.u.)	346	.29	.00	.45	.93	-1.13
Einschätzung des eigenen Engagements in einer Gruppe, die gezielt verkehrsbedingte Umweltprobleme lösen will (UMENG)	100	3.91	4.00	1.66	-.35	-1.11
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die gezielt die Verringerung der Unfallgefahr im Straßenverkehr anstrebt (SICGRP) 0 = nein / 1 = ja (s.u.)	345	.18	.00	.39	1.65	.73
Einschätzung des eigenen Engagements in einer Gruppe/Organisation, die gezielt die Verringerung der Unfallgefahr im Straßenverkehr anstrebt (SICENG)	62	3.84	4.00	1.84	-.34	-1.34
Ausmaß einer beruflichen Beschäftigung mit negativen Verkehrsfolgen (BERUF1)	166	2.40	1.00	2.02	.94	-.89
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die sich für die Förderung des Auto- und Motorsports einsetzt (AUGRP) 0 = nein / 1 = ja (s.u.)	338	.12	.00	.32	2.37	3.66
Einschätzung des eigenen Engagements in einer Gruppe/Organisation, die sich für die Förderung des Auto- und Motorsports einsetzt (AUENG)	43	3.23	3.00	1.96	.11	-1.55
Ausmaß einer beruflichen Beschäftigung mit der Förderung des Autoverkehrs (BERUF2)	140	1.72	1.00	1.66	2.04	2.44

(Fortsetzung von Tab. 44)

Variable	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Unspezifische demographische Variablen						
Alter (AGE)	346	39.80	35.00	14.68	.80	-.12
Geschlecht (SEX) 1 = weiblich / 2 = männlich (s.u.)	350	1.63	2.00	.48	-.56	-1.70
Existenz eigener Kinder (KIDS) 0 = nein / 1 = ja (s.u.)	349	.43	.00	.50	.28	-1.93
Existenz von Kindern bis 6 Jahre (KLEINKID) 0 = nein / 1 = ja (s.u.)	349	8.88 (E-02)	.00	.28	2.90	6.46
Schulabschluß (BILDUNG) 1 = noch keinen Schulabschluß, 2 = Volksschule/Hauptschule, 3 = mittlere Reife, 4 = (Fach-) Abitur, 5 = Studium (Uni / FH), 6 = Promotion (s.u.)	346	3.99	4.00	1.15	-.39	-1.00
Adressangabe (ADRESSE) 0 = nein / 1 = ja (s.u.)	357	.50	1.00	.50	-.02	-2.01
Persönliche Betroffenheit von Mobilitätsentscheidungen						
Persönliche Betroffenheit von einer Einschränkung des Autoverkehrs (BETRAU1)	326	3.96	4.00	1.74	-.33	-1.26
Persönliche Betroffenheit von einer Förderung des Autoverkehrs (BETRAU2)	324	3.35	3.00	1.80	.12	-1.34
Persönliche Betroffenheit von einer Einschränkung des ÖV (BETROE1)	330	3.35	3.00	1.93	.11	-1.53
Persönliche Betroffenheit von einer Förderung des ÖV (BETROE2)	328	3.71	4.00	1.77	-.28	-1.28

Tabelle 45: Übersicht zur Kategorienbesetzung dichotomer und rangskalierter Variablen

Kategorienbesetzung	0	1	2	3	4	5	6	k.A.
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die gezielt verkehrsbedingte Umweltprobleme lösen will (UMGRP) 0 = nein / 1 = ja	246	100						13
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die gezielt die Verringerung der Unfallgefahr im Straßenverkehr anstrebt (SICGRP) 0 = nein / 1 = ja	282	63						14
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die sich für die Förderung des Auto- und Motorsports einsetzt (AUGRP) 0 = nein / 1 = ja	298	40						21
Geschlecht (SEX) 1 = weiblich / 2 = männlich		128	222					9
Existenz eigener Kinder (KIDS) 0 = nein / 1 = ja	199	150						10
Existenz von Kindern bis 6 Jahre (KLEINKID) 0 = nein / 1 = ja	318	31						10
Schulabschluß (BILDUNG) 1 = noch keinen Schulabschluß, 2 = Volksschule/Hauptschule, 3 = mittlere Reife, 4 = (Fach-) Abitur, 5 = Studium (Uni / FH), 6 = Promotion	-	-	49	69	79	136	13	9
Adressangabe (ADRESSE) 0 = nein / 1 = ja	179	180						-

Tabelle 46: Übersicht zu Mehrfachbesetzungen der Mitgliedschaften in Gruppen bzw. Organisationen

Mehrfachbesetzungen der Mitgliedschaften in Gruppen / Organisationen	n
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die sich für die Förderung des Auto- und Motorsports einsetzt UND die gezielt verkehrsbedingte Umweltprobleme lösen will UND die gezielt die Verringerung der Unfallgefahr im Straßenverkehr anstrebt (GRPALL) 0 = nein / 1 = ja	14
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die sich für die Förderung des Auto- und Motorsports einsetzt UND die gezielt verkehrsbedingte Umweltprobleme lösen will (GRPUA) 0 = nein / 1 = ja	5
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die sich für die Förderung des Auto- und Motorsports einsetzt UND die gezielt die Verringerung der Unfallgefahr im Straßenverkehr anstrebt (GRPSA) 0 = nein / 1 = ja	5
Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die gezielt die Verringerung der Unfallgefahr im Straßenverkehr anstrebt UND die gezielt verkehrsbedingte Umweltprobleme lösen will (GRPUS) 0 = nein / 1 = ja	36
Ausschließliche Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die sich für die Förderung des Auto- und Motorsports einsetzt (GRPA) 0 = nein / 1 = ja	16
Ausschließliche Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die gezielt die Verringerung der Unfallgefahr im Straßenverkehr anstrebt (GRPS) 0 = nein / 1 = ja	8
Ausschließliche Mitgliedschaft in einer Gruppe/Organisation, die gezielt verkehrsbedingte Umweltprobleme lösen will (GRPU) 0 = nein / 1 = ja	44

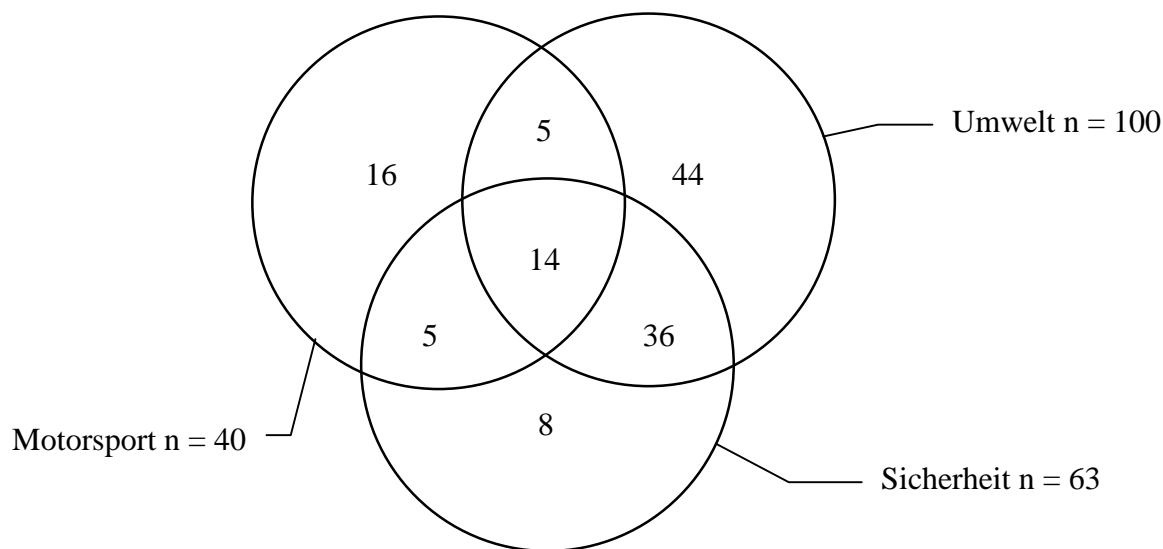


Tabelle 47: Prädiktor-Konfigurations-Frequenzanalyse (PKFA) mit der Autonutzung auf Strecken über 1 km als Kriterium und den Prädiktoren Akzeptanz von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherheit bei privaten Mobilitätsentscheidungen und der wahrgenommenen Übereinstimmung von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherheit und der privaten Entscheidung für das Auto

Akzeptanz von Wirtschafts- förderung und Arbeitsplatzsi- cherheit	Übereinstim- mung Wirtschaftsför- derung und Ar- beitsplatzsicher- heit / Auto	Autonutzung > 1km						Σf_b
		-			+			
		f_b	f_e	χ^2	f_b	f_e	χ^2	
+	-	35	31.41	0.41	29	32.59	0.05	64
+	+	20	37.79	8.37**	57	39.21	8.07**	77
-	-	48	33.38	6.40	20	34.62	6.17	68
-	+	31	31.41	0.01	33	32.59	0.01	64
Σf_b		134	133.99	15.19	139	139.01	14.30	273

$$\chi^2_{\text{gesamt}} = 29.49^{**} > \chi^2(3; 99\%) = 11.34$$

$$\chi^2(1; 99\%) = 6.63$$

f_b : beobachtete Häufigkeit

f_e : erwartete Häufigkeit

-/+ : niedrige/hohe Variablenausprägung

Tabelle 48: Prädiktor-Konfigurations-Frequenzanalyse (PKFA) mit der Zustimmungsbereitschaft zur Förderung des Autoverkehrs als Kriterium und den Prädiktoren Akzeptanz von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherheit bei politischen Mobilitätsentscheidungen und der wahrgenommenen Übereinstimmung von Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherheit und der politischen Entscheidung für das Auto

Akzeptanz von Wirtschafts- förderung und Arbeitsplatzsi- cherheit	Übereinstim- mung Wirtschaftsför- derung und Ar- beitsplatzsicher- heit / Auto	Zustimmungsbereitschaft zur Autoförderung						Σf_b
		-			+			
		f_b	f_e	χ^2	f_b	f_e	χ^2	
+	-	23	29.37	1.38	34	27.63	1.47	57
+	+	33	44.31	2.89	53	41.69	3.07	86
-	-	64	45.34	7.68**	24	42.66	8.16**	88
-	+	32	32.98	0.03	32	31.02	0.03	64
Σf_b		152	152	11.98	143	143	12.73	295

$$\chi^2_{\text{gesamt}} = 24.71^{**} > \chi^2(3; 99\%) = 11.34$$

$$\chi^2(1; 99\%) = 6.63$$

f_b : beobachtete Häufigkeit

f_e : erwartete Häufigkeit

-/+ : niedrige/hohe Variablenausprägung

Tabelle 49: Prädiktor-Konfigurations-Frequenzanalyse (PKFA) mit der Autonutzung auf Strecken über 1 km als Kriterium und den Prädiktoren Akzeptanz von Mobilitätseffizienz bei privaten Mobilitätsentscheidungen und der wahrgenommenen Übereinstimmung von Mobilitätseffizienz und der privaten Entscheidung für das Auto

Akzeptanz von Mobilitätseffizienz	Übereinstimmung Mobilitätseffizienz / Auto	Autonutzung > 1km						Σf_b
		-			+			
		f_b	f_e	χ^2	f_b	f_e	χ^2	
+	-	25	19.87	1.32	15	20.13	1.31	40
+	+	16	48.19	21.50**	81	48.81	21.23**	97
-	-	82	49.68	21.03**	18	50.32	20.79**	100
-	+	30	35.27	0.79	41	35.73	0.78	71
Σf_b		153	153.01	44.64	155	154.99	44.08	308

χ^2 gesamt = 88.72** > χ^2 (3; 99%) = 11.34

χ^2 (1; 99%) = 6.63

f_b : beobachtete Häufigkeit

f_e : erwartete Häufigkeit

-/+ : niedrige/hohe Variablenausprägung

Anhang B: Rechnerausdrucke

Rechnerausdruck 1: **Ausdruck zur Überprüfung einiger Voraussetzungen der schrittweisen multiplen Regressionsanalysen der Zustimmungsbereitschaft zur Einschränkung des Autoverkehrs auf die Gerechtigkeitsurteile**

Ausgabe: Statistiken der Residuen und der Ausreißer; Darstellung der empirischen Verteilung der standardisierten Residuen im Wahrscheinlichkeitsnetz der Normalverteilung; ausgewählte Plots zum Prädiktor "Gerechtigkeit gesetzlich erzwungener Autoverzicht"; Kreuzdiagramm „Gerechtigkeitsprädiktor/Einschränkungsbereitschaft“

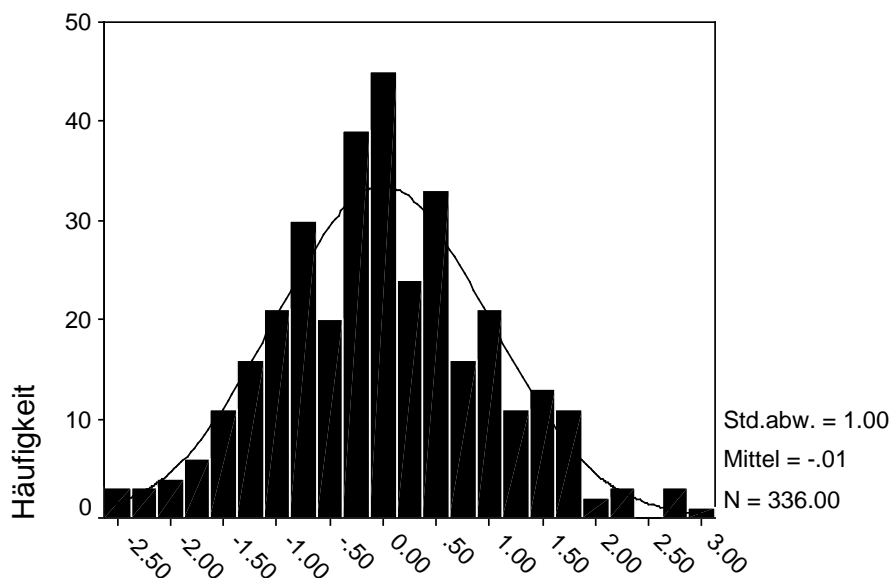
Residuenstatistik^a

	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung	N
Nicht standardisierter vorhergesagter Wert	2.12	5.65	3.68	.81	339
Nicht standardisierte Residuen	-2.26	2.49	-5.27E-03	.86	336
Standardisierter vorhergesagter Wert	-1.92	2.41	.00	1.00	339
Standardisierte Residuen	-2.61	2.88	-.01	.81	336

a. Abhängige Variable: Zustimmungsbereitschaft zur Einschränkung des Autoverkehrs

Histogramm

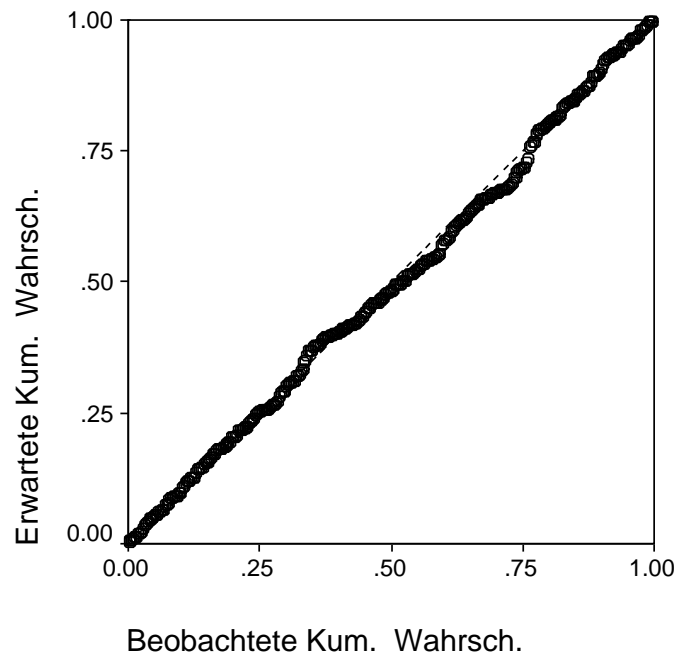
AV: Einschränkungsbereitschaft



Regression Standardisiertes Residuum

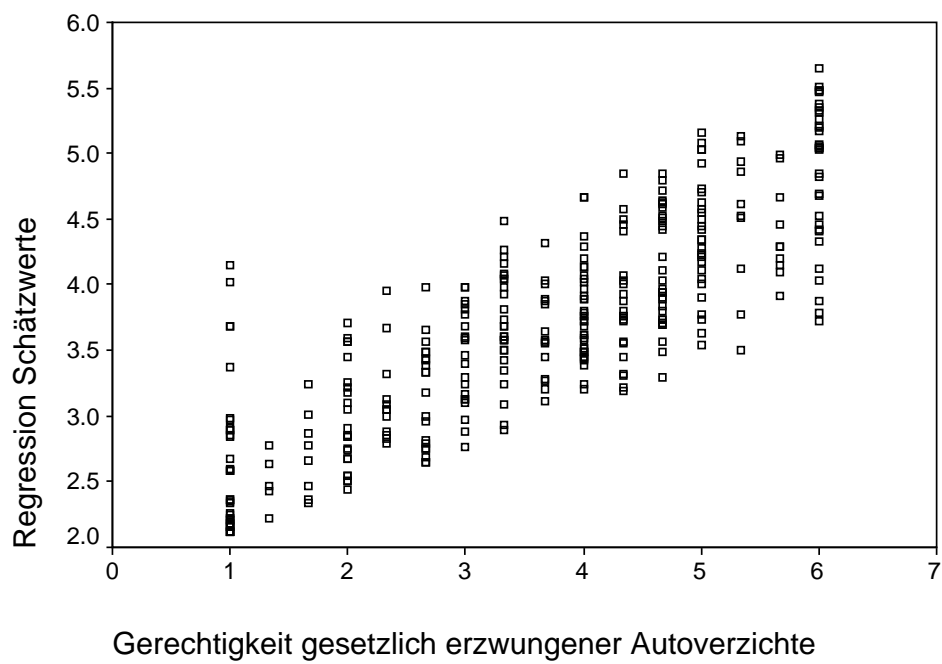
P-P-Diagramm von Standardisiertes Residuum

AV: Einschränkungsbereitschaft



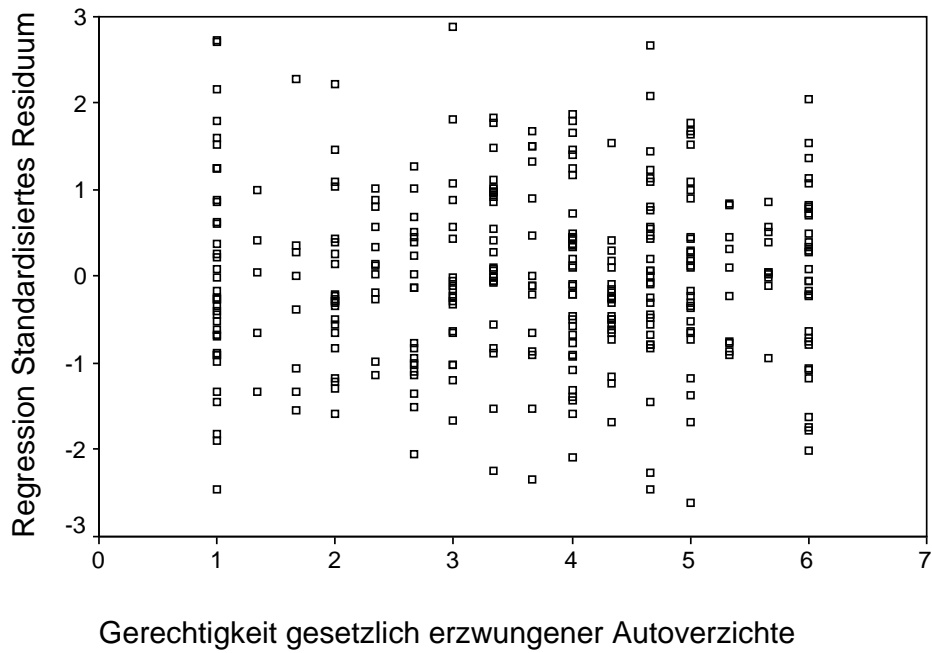
Streudiagramm

AV: Einschränkungsbereitschaft



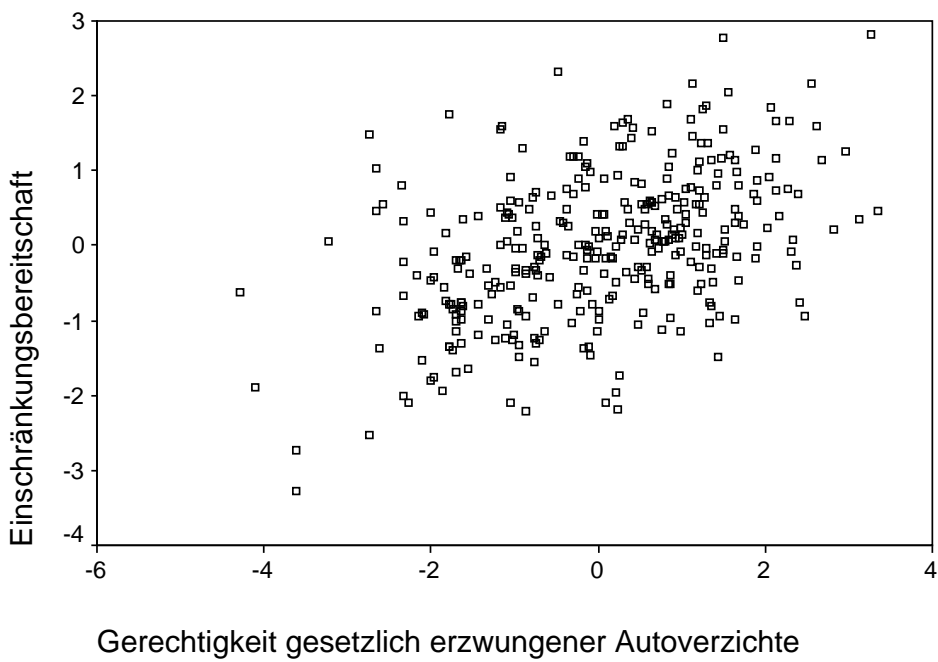
Streudiagramm

AV: Einschränkungsbereitschaft



Partielles Regressionsdiagramm

AV: Einschränkungsbereitschaft



Anhang C: Fragebogen