

Anhang A:

**Fragebogen und
Interview-Leitfaden**

UNIVERSITÄT TRIER

Fachbereich I – Abt. Prof. Dr. Leo Montada

"Luftqualität und Verkehr in Trier"

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Befragung,

zunächst einen herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft, an dieser Fragebogenerhebung teilzunehmen. Der vorliegende Fragebogen ist Teil einer wissenschaftlichen Studie zum Thema "Luftqualität und Verkehr in Trier". Mit 'Trier' meinen wir den gesamten Stadtbereich, also bis hin zu Stadtteilen wie Kenn, Irsch, Zewen oder Pallien.

Bei dem vorliegenden Fragebogen geht es nicht darum, daß Sie sich mit der gesamten Problematik der Luftqualität in Trier beschäftigt haben, oder daß Sie gar genaue Daten angeben müssen. Statt dessen möchten wir etwas über Ihre ganz persönlichen Meinungen und Ansichten zu diesem Thema erfahren.

Manche Fragen sehen sich sehr ähnlich, werden jedoch jeweils unter einem anderen Gesichtspunkt gestellt. Deshalb möchten wir Sie bitten sich die Fragen vor der Beantwortung genau durchzulesen.

Beantworten Sie bitte alle Fragen spontan, ohne lange nachzudenken. Vielleicht haben Sie sich auch mit einigen der gestellten Fragen noch nicht beschäftigt. Dies ist kein Problem: Bilden Sie sich spontan eine Meinung, wenn Sie diese Fragen beantworten.

Die meisten Fragen werden durch Ankreuzen der entsprechenden Zahl zwischen 1 und 6 beantwortet. Die Zahlen bedeuten folgendes:

- Die Aussage ...
- 1 = stimmt überhaupt nicht.
 - 2 = stimmt weitgehend nicht.
 - 3 = stimmt eher nicht.
 - 4 = trifft eher (noch) zu.
 - 5 = trifft weitgehend zu.
 - 6 = trifft voll und ganz zu.

Die Bedeutungen der Zahlen variieren allerdings bei manchen Fragebogenteilen. Sie werden dann aber an entsprechender Stelle darauf aufmerksam gemacht.

Falls Sie einmal eine Zahl irrtümlich angekreuzt haben, machen Sie bitte einen Kreis um die ungültige Antwort und kreuzen Sie diejenige Zahl an, die Ihrer Meinung entspricht.

Ein Beispiel: 1 3 4 6

Selbstverständlich werden alle Ihre Angaben strikt vertraulich ausgewertet.

Sie machen uns durch Ihre Mithilfe ein großes Zeitgeschenk. Dafür bedanken wir uns ganz herzlich!

Viel Spaß beim Ausfüllen!

Mit freundlichen Grüßen,



(Prof. Dr. L. Montada) (PD Dr. E. Kals) (Dipl.-Psych. R. Becker) (Dipl. Psych. H. Ittner)

Universität Trier Fachbereich I - Psychologie 54286 Trier
☎ (0651/201-2051) Fax (0651/201-2961) e-mail: montada@uni-trier.de

Sind Sie bereit, sich für folgende kommunalpolitische Maßnahmen in Trier aktiv einzusetzen?

Nachfolgend sind einige kommunalpolitische Maßnahmen genannt, die den Straßenverkehr in Trier betreffen. Uns interessiert, inwieweit Sie bereit sind, sich für diese Maßnahmen aktiv einzusetzen. Dabei gibt es viele verschiedene Möglichkeiten für ein solches Engagement: Man kann beispielsweise mit anderen darüber diskutieren, an Veranstaltungen teilnehmen, Veranstaltungen selbst organisieren oder in einer Bürgergruppe oder politischen Partei mitarbeiten, die sich für entsprechende Maßnahmen einsetzt. Um all diese Engagements geht es bei den folgenden Aussagen.

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Ich bin bereit, mich aktiv dafür einzusetzen, ...	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
	1	2	3	4	5	6
... daß die Parkmöglichkeiten in Trier, vor allem in der Innenstadt, drastisch eingeschränkt werden.	1	2	3	4	5	6
... daß schadstoffarme Verkehrsmittel in Trier stärker gefördert werden (Bus, Fahrrad, zu Fuß gehen).	1	2	3	4	5	6
...daß eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Trierer Innenstadt eingeführt wird.	1	2	3	4	5	6
... daß mehr weitgehend autofreie Stadtgebiete in Trier geschaffen werden.	1	2	3	4	5	6
... daß in Trier für eine Verkehrsführung gesorgt wird, die einen flüssigen Autoverkehr garantiert (z.B. durch entsprechende Ampelschaltungen).	1	2	3	4	5	6
... daß unnötige Einschränkungen für den Autoverkehr in Trier aufgehoben werden (z.B. verkehrsberuhigte Zonen, Einbahn-, Anliegerstraßen).	1	2	3	4	5	6
... daß in Trier, vor allem in der Innenstadt, wesentlich mehr Parkplätze geschaffen werden.	1	2	3	4	5	6
... daß Geschwindigkeitsbegrenzungen in Trier so weit wie möglich aufgehoben werden, damit ein flüssiges Autofahren möglich ist.	1	2	3	4	5	6

Bitte bearbeiten Sie die beiden Fragenblöcke auf dieser Seite nur, wenn Sie über ein Auto verfügen. Wenn dies nicht der Fall ist, dann überspringen Sie bitte einfach diese Seite.

Sind Sie als Trierer Bürger dazu bereit?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Ich bin als Trierer Bürger prinzipiell bereit, ...	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
... das Auto, sooft es möglich ist, stehen zu lassen und andere Verkehrsmittel zu nutzen (Bus, Fahrrad, zu Fuß gehen).	1	2	3	4	5	6
... möglichst spritsparend zu fahren (z.B. Motor abstellen an roten Ampeln, hohe Drehzahlen vermeiden, möglichst gleichmäßig fahren).	1	2	3	4	5	6
... so oft es geht, Fahrgemeinschaften zu bilden.	1	2	3	4	5	6
... nur ein schadstoffarmes Auto mit geringem Verbrauch zu kaufen.	1	2	3	4	5	6
... ein Auto mit anderen Personen, auch außerhalb der Familie, zu teilen.	1	2	3	4	5	6

Geht es Ihnen auch so?

Im folgenden finden Sie einige Sätze, die man immer wieder von Leuten hört, wenn Sie über ihr eigenes Auto sprechen. Geht es Ihnen auch so?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
Mein Auto ist für mich wie ein zweites Zuhause, wo ich mich wohlfühle.	1	2	3	4	5	6
Wenn ich kein Auto hätte, würde ich mich fühlen, als wenn ich nur noch halb soviel wert wäre.	1	2	3	4	5	6
Ich genieße den Luxus, ein eigenes Auto für mich zu haben.	1	2	3	4	5	6
Mein Auto gibt mir ein Gefühl von Freiheit.	1	2	3	4	5	6
In meinem Auto finde ich mich selber gut.	1	2	3	4	5	6
Mir würde etwas fehlen ohne mein Auto, denn das gehört schon richtig zu mir.	1	2	3	4	5	6
Ich genieße es, wenn mich die anderen mit meinem Auto richtig gut finden.	1	2	3	4	5	6
Mein Auto ist nicht nur irgendein Gebrauchsgegenstand, sondern ist für mich wie ein treuer Begleiter.	1	2	3	4	5	6

Fühlen Sie sich der Natur, Landschaft und den Kulturgütern in Trier verbunden?

Unter Natur verstehen wir beispielsweise natürliche Ressourcen (Wasser, Luft, Boden usw.) oder die Tier- und Pflanzenwelt mit ihrer Artenvielfalt, während Landschaft das vom Menschen geprägte Landschaftsbild meint. Als Kulturgütern zählen alle Monumente Triers, die im Laufe seiner langen Geschichte entstanden sind.

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

		stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
Ich fühle mich mit der Natur in und um Trier innerlich verbunden.	1	2	3	4	5	6	
Ich empfinde gegenüber den Trierer Kulturgütern eine innere Bindung.	1	2	3	4	5	6	
Ich erlebe eine innere Verbundenheit mit der Landschaft um Trier.	1	2	3	4	5	6	

Empört Sie das?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

		stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
Ich bin empört, ...							
... daß die Luftverschmutzung in Trier zuwenig in der Öffentlichkeit diskutiert wird.	1	2	3	4	5	6	
... daß die Trierer Bürger zuwenig gegen die Luftverschmutzung in ihrer eigenen Stadt tun.	1	2	3	4	5	6	
... daß sich einflußreiche Kommunalpolitiker im Verkehrs- oder Energiebereich zuwenig dafür einsetzen, die Luftverschmutzung in Trier zu verringern.	1	2	3	4	5	6	
... daß sich Trierer Industrie- und Gewerbebetriebe zuwenig bemühen, die Luftverschmutzung in Trier zu reduzieren.	1	2	3	4	5	6	

Haben Sie ein schlechtes Gewissen?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Ich habe ein schlechtes Gewissen, ...	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
... weil ich zuwenig dafür tue, meinen eigenen Anteil an der Luftverschmutzung in Trier so gering wie möglich zu halten.	1	2	3	4	5	6
... weil ich mir kaum Gedanken darüber mache, was ich selbst zur Verringerung der Luftverschmutzung in Trier beitragen kann.	1	2	3	4	5	6
... weil ich durch mein alltägliches Verhalten (im Haushalt, im Beruf, im Verkehr etc.) auch zur Luftverschmutzung in Trier beitrage.	1	2	3	4	5	6

Haben Sie davor Angst?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
Ich habe Angst, daß die Luftverschmutzung in Trier auf lange Sicht meiner Gesundheit schadet.	1	2	3	4	5	6
Bei dem Gedanken, daß ich aufgrund der Trierer Luftverschmutzung vielleicht nur noch schädliche Luft einatmen kann, fühle ich mich bedroht.	1	2	3	4	5	6
Ich fürchte, daß ich durch die Luftverschmutzung in Trier einmal krank werde.	1	2	3	4	5	6

Wie würden Sie die folgenden Verkehrsmittel beschreiben?

Nachfolgend sehen Sie für jedes Verkehrsmittel einige Eigenschaften aufgelistet. Wie würden Sie die einzelnen Verkehrsmittel beschreiben?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

	Das Verkehrs- mittel <i>Bus</i> bzw. <i>Busfahren</i> finde ich ...		Das Verkehrs- mittel <i>Fahrrad</i> bzw. <i>Radfahren</i> finde ich ...		Das Verkehrs- mittel <i>Auto</i> bzw. <i>Autofahren</i> finde ich ...		<i>Zu Fuß gehen</i> finde ich ...																	
	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu																
... praktisch	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... bequem	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... sicher	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... umwelt- freundlich	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... billig	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... gesund	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... schnell	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... sportlich	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... flexibel	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... entspannend	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... zuverlässig	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6

Fehlt noch eine Eigenschaft?

Wenn ja, dann schreiben Sie hier bitte auf, bei welchem Verkehrsmittel welche Eigenschaft fehlt:

Trifft dies für Sie zu?

Denken Sie beim Bearbeiten der folgenden Aussagen bitte nur an Ihre **Freizeit**. Inwieweit treffen die Aussagen für Sie zu?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

In meiner freien Zeit ...	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
... ist es mir sehr wichtig, viel Zeit mit meinen Freunden zu verbringen.	1	2	3	4	5	6
... bin ich sehr gerne unter Leuten, auch wenn ich sie nicht so gut kenne.	1	2	3	4	5	6
... bin ich nur ungern alleine.	1	2	3	4	5	6
... fühle ich mich so richtig wohl, wenn ich etwas mit anderen Menschen unternehme.	1	2	3	4	5	6
... lerne ich immer wieder gerne neue Leute kennen.	1	2	3	4	5	6
... unternehme ich vor allem etwas zusammen mit anderen, aber nicht alleine.	1	2	3	4	5	6
... zieht es mich dahin, wo ich mit anderen Menschen zu tun habe.	1	2	3	4	5	6
... fühle ich mich so richtig wohl, wenn ich auch etwas Spannendes erlebe.	1	2	3	4	5	6
... reizt es mich am meisten, etwas Unbekanntes auszuprobieren.	1	2	3	4	5	6
... will ich Abenteuer erleben.	1	2	3	4	5	6
... Sorge ich dafür, daß ich etwas Aufregendes erlebe.	1	2	3	4	5	6
... will ich immer wieder etwas Neues entdecken und ausprobieren.	1	2	3	4	5	6
... will ich auch geistig gefordert werden.	1	2	3	4	5	6
... gefällt es mir, wenn ich mich weiterentwickeln kann.	1	2	3	4	5	6
... beschäftige ich mich sehr gerne mit geistigen Dingen.	1	2	3	4	5	6
... fühle ich mich erst so richtig wohl, wenn ich mich auch geistig weiterbilden kann.	1	2	3	4	5	6
... Sorge ich dafür, daß ich ständig neue Dinge hinzulerne, die meinen Horizont erweitern.	1	2	3	4	5	6

Wie sieht Ihr Alltag aus?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Ich widme sehr viel Zeit ...	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
... meinem beruflichen Vorwärtskommen / meiner Karriere.	1	2	3	4	5	6
... meinem Geldverdienst.	1	2	3	4	5	6
... meinem Haushalt bzw. der Familienversorgung (z.B. sauber machen, einkaufen, kochen).	1	2	3	4	5	6
... meiner Familie und meinen Freunden.	1	2	3	4	5	6
... meinen Interessen und Hobbys.	1	2	3	4	5	6
... mir selbst und meinem Körper (z.B. Erholung, Schlaf, Pflege, Gesundheit).	1	2	3	4	5	6

Wissen Sie, wodurch die Luftqualität in Trier beeinflusst wird?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
Ich kann heute kaum einschätzen, wie sich die Luftqualität in Trier in den nächsten Jahren entwickeln wird.	1	2	3	4	5	6
Ich kann nur schwer beurteilen, mit welchen Maßnahmen die Luftqualität in Trier wirkungsvoll verbessert werden kann.	1	2	3	4	5	6
Es ist für mich kaum nachvollziehbar, von welchen Entscheidungen und Verhaltensweisen die Luftqualität in Trier abhängt.	1	2	3	4	5	6

Wie beurteilen Sie die Luftverschmutzung in Trier?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Die Luftverschmutzung in Trier ...	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
... hat heute schon viele negative Auswirkungen.	1	2	3	4	5	6
... gibt keinen Anlaß zur Sorge.	1	2	3	4	5	6
... beeinträchtigt das körperliche Wohlbefinden der Trierer Bürger.	1	2	3	4	5	6
... wird in der Öffentlichkeit hochgespielt.	1	2	3	4	5	6
... wird sich in den nächsten Jahren weiter verschlimmern, wenn sich nichts Grundlegendes ändert.	1	2	3	4	5	6

Wie stark ist die Luftverschmutzung in Ihrem Wohngebiet?

Denken Sie nun bitte bei den Aussagen nicht mehr an Trier insgesamt, sondern nur noch an die Lage in Ihrem eigenen Wohngebiet.

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Die Luftverschmutzung dort, wo ich in Trier lebe ...	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
... hat für mich persönlich heute schon viele negative Auswirkungen.	1	2	3	4	5	6
... ist für mich persönlich auch in Zukunft kein Anlaß zur Sorge.	1	2	3	4	5	6
... empfinde ich persönlich als störend.	1	2	3	4	5	6
... empfinde ich persönlich als unbelastend.	1	2	3	4	5	6
... beeinträchtigt mein persönliches körperliches Wohlbefinden.	1	2	3	4	5	6

Wer trägt heute zur Luftverschmutzung in Trier bei?

Kreuzen Sie bitte jene Zahl zwischen 1 und 6 an, die Ihrer Meinung nach dem Beitrag des jeweiligen Verursachers entspricht.

1 = kein nennenswerter Beitrag ... 6 = sehr großer Beitrag

Die heutige Luftverschmutzung in Trier entsteht durch ...	kein nennens- werter Beitrag	sehr großer Beitrag
... <i>mein eigenes</i> Verkehrsverhalten in Trier.	1 2 3 4 5 6	
... <i>meinen eigenen</i> Energieverbrauch in Trier (z.B. beim Heizen meines Wohnraumes).	1 2 3 4 5 6	
... das Verkehrsverhalten <i>sämtlicher Trierer Bürger</i> .	1 2 3 4 5 6	
... den Energieverbrauch <i>sämtlicher Trierer Bürger</i> (z.B. beim Heizen von Wohnräumen).	1 2 3 4 5 6	
... das Verkehrsverhalten von <i>Pendlern</i> und <i>Einkäufern</i> aus dem Trierer Umland.	1 2 3 4 5 6	
... das Verkehrsverhalten von <i>Touristen</i> und <i>Tourismusunternehmen</i> , die Trier besuchen.	1 2 3 4 5 6	
... den Energieverbrauch von <i>Betrieben</i> und <i>öffentlichen Einrichtungen</i> in Trier (z.B. beim Heizen).	1 2 3 4 5 6	
... die Schadstoffe, die bei <i>Weinbergspritzungen mit Pflanzenschutzmitteln durch Hubschrauber</i> in Trier freigesetzt werden.	1 2 3 4 5 6	
... die Luftschadstoffe, die <i>Industrie</i> und <i>Gewerbe</i> in Trier bei der Produktion freisetzen.	1 2 3 4 5 6	
... den Güterverkehr der <i>Industrie</i> und des <i>Gewerbes in Trier</i> .	1 2 3 4 5 6	
... den <i>allgemeinen Güterverkehr durch Trier</i> .	1 2 3 4 5 6	

Wer hat wirkungsvolle Möglichkeiten, die Luftqualität in Trier in Zukunft zu schützen?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Die Luftqualität in Trier kann wirkungsvoll geschützt werden, ...	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
... indem <i>ich</i> sooft wie möglich statt des Autos andere Verkehrsmittel benutze (Bus, Fahrrad) oder zu Fuß gehe.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>ich</i> für regelmäßige Fahrten Fahrgemeinschaften bilde (z.B. zum Arbeitsplatz).	1	2	3	4	5	6
... indem <i>ich</i> ein Auto zusammen mit anderen Personen, auch außerhalb der eigenen Familie, teile.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>ich mich zusammen mit anderen</i> für eine deutliche Einschränkung des Autoverkehrs in Trier einsetze (z.B. weniger Parkplätze, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Sperren von Straßen).	1	2	3	4	5	6
... indem <i>ich mich zusammen mit anderen</i> für eine professionelle Einführung von Car-Sharing in Trier stark mache.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>ich mich zusammen mit anderen</i> für die Planung und Realisierung von autofreien Stadtgebieten in Trier einsetze.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>die Trierer Kommunalpolitik</i> das Parkplatzangebot in Trier drastisch einschränkt und verteuert.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>die Trierer Kommunalpolitik</i> öffentliche Verkehrsmittel in Trier stärker fördert (z.B. Ausbau des Bus-, Fahrrad- und Fußwegenetzes).	1	2	3	4	5	6
... indem <i>die Trierer Kommunalpolitik</i> die höher gelegenen Trierer Stadtteile besser an das öffentliche Verkehrsnetz anschließt.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>die Trierer Kommunalpolitik</i> autofreie Stadtgebiete in Trier schafft.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>die Trierer Verkehrsbetriebe</i> (z.B. Stadtwerke) die Preise für Fahrkarten in Trier senken.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>die Trierer Verkehrsbetriebe</i> (z.B. Stadtwerke) ein besseres Park & Ride - Angebot in Trier schaffen.	1	2	3	4	5	6
... indem <i>die Trierer Verkehrsbetriebe</i> (z.B. Stadtwerke) ihr Angebot für Trier deutlich ausbauen und attraktiver gestalten (z.B. neue Tickets, wie Freizeitticket), auch wenn es dadurch teurer wird.	1	2	3	4	5	6

Wer ist für den zukünftigen Schutz der Trierer Luftqualität verantwortlich?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Für den zukünftigen Schutz der Luftqualität in Trier ...	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
... bin <i>ich selbst</i> verantwortlich.	1	2	3	4	5	6
... bin <i>ich selbst zusammen mit anderen Trierer Bürgern</i> verantwortlich.	1	2	3	4	5	6
... ist <i>die Trierer Kommunalpolitik</i> verantwortlich.	1	2	3	4	5	6
... sind <i>die Trierer Verkehrsbetriebe (z.B. Stadtwerke)</i> verantwortlich.	1	2	3	4	5	6

Finden Sie dies ungerecht?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Ich finde es ungerecht, ...	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
... wenn ich selbst mich bemühe, in Trier andere Verkehrsmittel als das Auto zu benutzen, die meisten anderen aber weiterhin mit dem Auto fahren, wie es ihnen paßt.	1	2	3	4	5	6
... wenn ich selbst freiwillig Unbequemlichkeiten in Kauf nehme und das Auto in Trier öfter stehen lasse, aber die meisten anderen nur an sich selbst denken und ihr Auto ständig nutzen.	1	2	3	4	5	6
... wenn ich selbst in Trier kein Auto benutze, aber den Belastungen durch die Autofahrten der anderen ausgesetzt bin.	1	2	3	4	5	6
... wenn ich selbst in Trier andere Verkehrsmittel als das Auto nutze, dadurch aber im Vergleich zu den Autofahrern nur Nachteile habe.	1	2	3	4	5	6
... wenn ich selbst in Trier kein Auto benutze, damit aber den anderen, die ihr Auto ständig benutzen, Platz auf den Straßen und Parkplätzen mache.	1	2	3	4	5	6

Sind die nachfolgenden kommunalpolitischen Maßnahmen für den Trierer Autoverkehr gerecht?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Ich finde es gerecht, ...	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu				
	1	2	3	4	5	6
... wenn die Parkmöglichkeiten in der Trierer Innenstadt drastisch eingeschränkt werden.	1	2	3	4	5	6
... wenn schadstoffarme Verkehrsmittel in Trier stärker gefördert werden.	1	2	3	4	5	6
... wenn eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Trierer Innenstadt eingeführt wird.	1	2	3	4	5	6
... wenn mehr weitgehend autofreie Stadtgebiete in Trier geschaffen werden.	1	2	3	4	5	6
... wenn in Trier für eine Verkehrsführung gesorgt wird, die einen flüssigen Autoverkehr garantiert (z.B. durch entsprechende Ampelschaltungen).	1	2	3	4	5	6
... wenn unnötige Einschränkungen für den Autoverkehr in Trier aufgehoben werden (z.B. verkehrsberuhigte Zonen).	1	2	3	4	5	6
... wenn wesentlich mehr Parkplätze in der Trierer Innenstadt geschaffen werden.	1	2	3	4	5	6
... wenn Geschwindigkeitsbegrenzungen in Trier so weit wie möglich aufgehoben werden, damit ein flüssiges Autofahren möglich ist.	1	2	3	4	5	6

Was ist Ihnen in Ihrem Leben wichtig?

Nachfolgend sehen Sie eine Reihe von Wertvorstellungen und Lebenszielen aufgelistet. Uns interessiert, wie wichtig Ihnen diese Aspekte in Ihrem Leben sind. Dabei spielt es gar keine Rolle, ob Sie das ein oder andere Lebensziel vielleicht schon erreicht haben oder nicht.

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

In meinem Leben ist mir besonders wichtig ...	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
... Leistung und Erfolg.	1	2	3	4	5	6
... Macht und Ansehen.	1	2	3	4	5	6
... Wohlstand und Luxus.	1	2	3	4	5	6
... Höflichkeit und Respekt.	1	2	3	4	5	6
... Sicherheit und Ordnung.	1	2	3	4	5	6
... Tradition und Heimatverbundenheit.	1	2	3	4	5	6
... Religiosität.	1	2	3	4	5	6
... Lebensgenuß und Vergnügen.	1	2	3	4	5	6
... Risiko und Abenteuer.	1	2	3	4	5	6
... Wohlbefinden und Attraktivität.	1	2	3	4	5	6
... Mitmenschlichkeit und Hilfsbereitschaft.	1	2	3	4	5	6
... Soziale Einbindung (Familie/Freunde).	1	2	3	4	5	6
... Selbstverwirklichung.	1	2	3	4	5	6
... Sinn im Leben.	1	2	3	4	5	6
... Mitgestaltung und politische Partizipation.	1	2	3	4	5	6
... Schutz von Umwelt und Natur.	1	2	3	4	5	6
... Gerechtigkeit.	1	2	3	4	5	6
... Freiheit und Unabhängigkeit.	1	2	3	4	5	6

Was sind für Sie von den oben genannten die drei wichtigsten Lebensziele?

Bitte schreiben Sie das für Sie wichtigste, zweitwichtigste und drittwichtigste Lebensziel auf.

1. _____
2. _____
3. _____

Wie wichtig finden Sie die nachfolgenden Ziele für die Verkehrspolitik in Trier?

Bei kommunalpolitischen Maßnahmen zum privaten Autoverkehr in Trier (z.B. Einschränkung der Parkmöglichkeiten, Aufhebung von Geschwindigkeitsbegrenzungen) geht es nicht nur um die Verringerung der Luftverschmutzung, sondern auch um zahlreiche andere, wichtige Ziele.

Im folgenden werden daher eine ganze Reihe von Zielen aufgelistet, die hinter **kommunalpolitischen Entscheidungen und Maßnahmen zum privaten Autoverkehr in Trier** stehen können. Geben Sie bitte an, inwieweit diese Ziele bei den Entscheidungen und Maßnahmen berücksichtigt werden sollten.

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Bei kommunalpolitischen Entscheidungen und Maßnahmen zum privaten Autoverkehr sollte(n) besonders berücksichtigt werden:	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
... Schutz der Luftqualität	1	2	3	4	5	6
... Schutz von Landschaft/Natur	1	2	3	4	5	6
... Schonung natürlicher Ressourcen (Kohle-, Erdgas- und Erdölbestände)	1	2	3	4	5	6
... Lärmschutz	1	2	3	4	5	6
... Schutz historischer Gebäude	1	2	3	4	5	6
... Erhalt von Arbeitsplätzen	1	2	3	4	5	6
... Tourismusförderung	1	2	3	4	5	6
... Wirtschaftsförderung	1	2	3	4	5	6
... geringe finanzielle Belastungen der Allgemeinheit	1	2	3	4	5	6
... hohe allgemeine Verkehrssicherheit	1	2	3	4	5	6
... hohe Attraktivität Triers für seine Bürger	1	2	3	4	5	6
... Ersparnis von Zeit und Kosten für die Bürger	1	2	3	4	5	6
... Unabhängigkeit und Flexibilität der Bürger	1	2	3	4	5	6
... Möglichkeit zu Kontakten mit anderen Menschen	1	2	3	4	5	6
... Komfort und Bequemlichkeit für die Bürger	1	2	3	4	5	6
... Möglichkeiten für die Bürger, zwischen verschiedenen attraktiven Verkehrsmitteln zu wählen	1	2	3	4	5	6

Was sind für Sie die drei wichtigsten Ziele der Verkehrspolitik in Trier?

Lesen Sie bitte nochmals alle genannten Ziele durch und schreiben Sie das wichtigste, das zweitwichtigste und das drittwichtigste Ziel für Sie auf.

1. _____
2. _____
3. _____

Welche Auswirkungen hätten die folgenden Maßnahmen für Sie?

Im folgenden interessiert uns, welche Auswirkungen die genannten Maßnahmen für Sie persönlich hätten. Da eine Maßnahme für eine Person gleichzeitig mit Vorteilen und Nachteilen verbunden sein kann, bitten wir Sie, beides getrennt voneinander einzuschätzen.

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu					
Wenn die Parkmöglichkeiten in der Trierer Innenstadt drastisch eingeschränkt werden, <i>hätte ich selbst davon ...</i>											
... <i>spürbare Vorteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
... <i>spürbare Nachteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
Wenn schadstoffarme Verkehrsmittel in Trier stärker gefördert werden, <i>hätte ich selbst davon ...</i>											
... <i>spürbare Vorteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
... <i>spürbare Nachteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
Wenn in Trier eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt wird, <i>hätte ich selbst davon ...</i>											
... <i>spürbare Vorteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
... <i>spürbare Nachteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
Wenn autofreie Stadtgebiete in Trier geschaffen werden, <i>hätte ich selbst davon ...</i>											
... <i>spürbare Vorteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
... <i>spürbare Nachteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
Wenn in der Trierer Innenstadt wesentlich mehr Parkplätze geschaffen werden, <i>hätte ich selbst davon ...</i>											
... <i>spürbare Vorteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
... <i>spürbare Nachteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
Wenn unnötige Einschränkungen für den Autoverkehr in Trier aufgehoben werden (z.B. verkehrsberuhigte Zonen), <i>hätte ich selbst davon ...</i>											
... <i>spürbare Vorteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
... <i>spürbare Nachteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
Wenn der Autoverkehr in Trier bei der Verkehrsführung konsequent Vorrang bekommt vor allen anderen Verkehrsmitteln, <i>hätte ich selbst davon ...</i>											
... <i>spürbare Vorteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
... <i>spürbare Nachteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
Wenn Geschwindigkeitsbegrenzungen in Trier weitestgehend aufgehoben werden, <i>hätte ich selbst davon ...</i>											
... <i>spürbare Vorteile.</i>	1	2	3	4	5	6					
... <i>spürbare Nachteile.</i>	1	2	3	4	5	6					

Wie wichtig sind für Sie diese Ziele, wenn Sie an Ihr eigenes Handeln denken?

Nachdem es bisher um kommunalpolitische Maßnahmen ging, denken Sie nun bitte an **Ihr eigenes Handeln, das mit dem Straßenverkehr in Trier zu tun hat**. Dazu gehört beispielsweise, welche Verkehrsmittel Sie in Trier täglich nutzen (Bus, Auto, Fahrrad, zu Fuß gehen), oder ob Sie sich aktiv für verkehrspolitische Maßnahmen in Trier einsetzen (z.B. in Gesprächen, in einer Bürgergruppe oder politischen Partei). Inwieweit berücksichtigen sie diese Ziele bei Ihrem eigenen Handeln?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Bei meinem eigenen Handeln, das mit dem Straßenverkehr in Trier zu tun hat, berücksichtige ich besonders:	stimmt überhaupt nicht						trifft genau zu
... meine Ersparnis von Zeit und Kosten.	1	2	3	4	5	6	
... meine Unabhängigkeit und Flexibilität.	1	2	3	4	5	6	
... meine Möglichkeit, andere Menschen zu treffen.	1	2	3	4	5	6	
... meine persönliche Anerkennung durch andere.	1	2	3	4	5	6	
... meine Sicherheit vor Unfällen oder Überfällen.	1	2	3	4	5	6	
... mein Komfort und meine Bequemlichkeit.	1	2	3	4	5	6	
... meine Fitneß.	1	2	3	4	5	6	
... meine Fahrfreude.	1	2	3	4	5	6	
... allgemeinen Umweltschutz (z.B. Schutz der Luftqualität, Schutz von Landschaft/Natur, Schonung der Kohle-, Erdgas- und Erdölbestände).	1	2	3	4	5	6	
... allgemeine ökonomische Interessen (z.B. Erhalt von Arbeitsplätzen, Wirtschaftsförderung, geringe allgemeine Kosten).	1	2	3	4	5	6	
... allgemeines Wohlbefinden in Trier (z.B. hohe Attraktivität Triers für seine Bürger, Schutz historischer Gebäude, hohe allgemeine Verkehrssicherheit).	1	2	3	4	5	6	

Was sind für Sie die drei wichtigsten Ziele bei Ihrem eigenen Handeln, das mit dem Straßenverkehr in Trier zu tun hat?

Lesen Sie bitte nochmals *alle in Klammern* genannten Ziele durch und schreiben Sie das wichtigste, das zweitwichtigste und das drittwichtigste Ziel für Sie auf.

1. _____
2. _____
3. _____

Trifft dies für Sie zu?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
Der Lärm durch den Autoverkehr in meinem Wohngebiet belastet mich stark.	1	2	3	4	5	6
Die Unfallgefahr durch den Autoverkehr in meinem Wohngebiet ist für mich eine starke Belastung.	1	2	3	4	5	6
Der Verbrauch und die Zerstörung von Landschaft durch den Straßenbau in Trier ist für mich schlimm.	1	2	3	4	5	6
Es ist für meinen Beruf sehr wichtig, daß ich mich in Trier mit dem Auto fortbewegen kann.	1	2	3	4	5	6
Eine Einschränkung des Trierer Autoverkehrs würde mir beruflich schaden.	1	2	3	4	5	6
Eine Förderung des Trierer Autoverkehrs würde mir beruflich Vorteile bringen.	1	2	3	4	5	6
Für mich ist es sehr wichtig, daß ich in meiner Freizeit in Trier flexibel mit dem Auto unterwegs sein kann.	1	2	3	4	5	6
Für die Versorgung meines Haushaltes / meiner Familie bin ich auf ein Auto in Trier angewiesen.	1	2	3	4	5	6
Eine Einschränkung des Trierer Autoverkehrs würde für mich gleichzeitig bedeuten, mich auch in meinem Privatleben stark einzuschränken.	1	2	3	4	5	6

Wie würden Sie die durchschnittlichen "typischen" Nutzer der Verkehrsmittel beschreiben?

Stellen Sie sich bitte die "typischen" Benutzer der jeweiligen Verkehrsmittel vor. Wie würden Sie diese Personen beschreiben?

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

	Der "typische" Fußgänger ist in meinen Augen ...		Der "typische" Autonutzer ist in meinen Augen ...		Der "typische" Radnutzer ist in meinen Augen ...		Der "typische" Busnutzer ist in meinen Augen ...	
	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu	stimmt überhaupt nicht	trifft genau zu
... jung	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... arm	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... naturverbunden	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... sportlich	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... eingebildet	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... aktiv	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... sparsam	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... umweltbewußt	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... aggressiv	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... flexibel	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... gestreßt	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... technikbegeistert	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... gesellig	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... ungeduldig	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	
... altmodisch	1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6		1 2 3 4 5 6	

Fehlt noch eine Eigenschaft?

Wenn ja, dann schreiben Sie hier bitte auf, bei welchem Nutzer welche Eigenschaft fehlt:

Wie würden wohl Ihre Freunde reagieren?

Denken Sie bitte im folgenden an Ihre besten Freunde. Was würden wohl diese Personen denken, wenn Sie sich so verhalten würden, wie in den folgenden Aussagen beschrieben? Sollten einige Aussagen für Sie keinen Sinn machen, dann überspringen Sie diese bitte.

1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

	stimmt überhaupt nicht			trifft genau zu		
Wenn ich mein Auto verkaufen würde, ...						
... dann würden sie mich wahrscheinlich für verrückt erklären.	1	2	3	4	5	6
... dann wären sie wahrscheinlich ziemlich beeindruckt.	1	2	3	4	5	6
Wenn ich mich aktiv für eine Einschränkung des Autoverkehrs in Trier einsetzen würde, ...						
... dann würden sie wahrscheinlich den Kopf über mich schütteln.	1	2	3	4	5	6
... dann würden sie mich wahrscheinlich darin unterstützen.	1	2	3	4	5	6
Wenn ich mein Auto mit anderen Personen teilen würde, ...						
... dann würden sie mich wahrscheinlich warnen.	1	2	3	4	5	6
... dann würden sie mich wahrscheinlich dafür loben.	1	2	3	4	5	6
Wenn ich das Auto in Trier sooft wie möglich stehen lassen und andere Verkehrsmittel nutzen würde, ...						
... dann würden sie dafür wahrscheinlich kein Verständnis haben.	1	2	3	4	5	6
... dann würden sie das wahrscheinlich gut finden.	1	2	3	4	5	6
Wenn ich mir ein neues, schönes, teures Auto kaufen würde, ...						
... dann würden sie mich wahrscheinlich für verrückt erklären.	1	2	3	4	5	6
... dann wären sie wahrscheinlich ziemlich beeindruckt.	1	2	3	4	5	6
Wenn ich mich aktiv für eine Förderung des Autoverkehrs in Trier einsetzen würde, ...						
... dann würden sie wahrscheinlich den Kopf über mich schütteln.	1	2	3	4	5	6
... dann würden sie mich wahrscheinlich darin unterstützen.	1	2	3	4	5	6
Wenn ich für fast alle Wege in Trier nur noch das Auto benutzen würde, ...						
... dann würden sie dafür wahrscheinlich kein Verständnis haben.	1	2	3	4	5	6
... dann würden sie das wahrscheinlich gut finden.	1	2	3	4	5	6

Welche Verkehrsmittel benutzen Sie normalerweise?

Sollte ein Bereich (Einkaufen, Arbeit, Freizeit) für Sie nicht relevant sein, dann lassen Sie ihn einfach aus und machen bitte beim nächsten Bereich weiter. Vielen Dank!

Zum Einkaufen in Trier ...

	fast nie					fast immer
... gehe ich zu Fuß.	1	2	3	4	5	6
... benutze ich das Fahrrad.	1	2	3	4	5	6
... benutze ich den Bus.	1	2	3	4	5	6
... benutze ich das Auto.	1	2	3	4	5	6

	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
Für welches Verkehrsmittel ich mich zum Einkaufen entscheide, dafür sind in erster Linie äußere Umstände (Wetter, Entfernung, Gewicht und Menge von zu transportierenden Waren usw.) ausschlaggebend.	1	2	3	4	5	6
Ich überlege jedes Mal, welches Verkehrsmittel ich für einen Weg zum Einkaufen wähle.	1	2	3	4	5	6
Zum Einkaufen benutze ich automatisch, ohne lange zu überlegen, immer das gleiche Verkehrsmittel.	1	2	3	4	5	6

Auf meinem Weg zur Arbeit ...

	fast nie					fast immer
... gehe ich zu Fuß.	1	2	3	4	5	6
... benutze ich das Fahrrad.	1	2	3	4	5	6
... benutze ich den Bus.	1	2	3	4	5	6
... benutze ich das Auto.	1	2	3	4	5	6

	stimmt überhaupt nicht					trifft genau zu
Für welches Verkehrsmittel ich mich für den Weg zur Arbeit entscheide, dafür sind in erster Linie äußere Umstände (Wetter, Entfernung, Gewicht und Menge von zu transportierenden Waren usw.) ausschlaggebend.	1	2	3	4	5	6
Ich überlege jedes Mal, welches Verkehrsmittel ich für meinen Weg zur Arbeit wähle.	1	2	3	4	5	6
Für meinen Weg zur Arbeit benutze ich automatisch, ohne lange zu überlegen, immer das gleiche Verkehrsmittel.	1	2	3	4	5	6

Wenn ich Freizeit in Trier verbringe ...	fast nie						fast immer					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
... gehe ich zu Fuß.	1	2	3	4	5	6						
... benutze ich das Fahrrad.	1	2	3	4	5	6						
... benutze ich den Bus.	1	2	3	4	5	6						
... benutze ich das Auto.	1	2	3	4	5	6						
	stimmt überhaupt nicht						trifft genau zu					
Für welches Verkehrsmittel ich mich in meiner Freizeit entscheide, dafür sind in erster Linie äußere Umstände (Wetter, Entfernung, Gewicht und Menge von zu transportierenden Waren usw.) ausschlaggebend.	1	2	3	4	5	6						
Ich überlege jedes Mal, welches Verkehrsmittel ich für einen Weg in meiner Freizeit wähle.	1	2	3	4	5	6						
In meiner Freizeit benutze ich automatisch, ohne lange zu überlegen, immer das gleiche Verkehrsmittel.	1	2	3	4	5	6						

Einige Angaben zur Person

Die folgenden Fragen beziehen sich auf Angaben zu Ihrer Person. Seien Sie versichert, daß diese Angaben streng vertraulich behandelt werden. Sollten Sie die eine oder andere Frage trotzdem nicht beantworten wollen, so steht Ihnen dies frei. Überspringen Sie dann einfach diese Frage, aber brechen Sie deshalb bitte nicht die Befragung ab.

Für unsere Untersuchung ist es wichtig, ob Sie in einem Gebiet mit eher hoher oder eher niedriger Luftbelastung leben. Dazu wäre es von großem Vorteil, wenn Sie uns den Namen Ihrer Straße (ohne Hausnummer!) angeben würden. Die Anonymität des Fragebogens bleibt aber gewahrt, da ja viele Personen in diesem Straßenzug wohnen. Sollten Sie dennoch nicht damit einverstanden sein, wäre uns auch geholfen, wenn Sie die nächstgelegene Seitenstraße nennen könnten, vor allem, wenn diese ein ähnlich hohes oder niedriges Verkehrsaufkommen hat.

Straße des Wohnortes (oder nächstgelegene Straße): _____

Wie lange wohnen Sie schon in Trier? _____ Jahre

Wieviel Verkehr ist auf der Straße, an der Sie wohnen?

kaum Verkehr			sehr viel Verkehr		
1	2	3	4	5	6

Wohnen Sie zur Miete? nein ja

Wieviele Personen wohnen (außer Ihnen) in Ihrem Haushalt? _____ Personen

Haben Sie beruflich in irgendeiner Form mit dem Straßenverkehr in Trier zu tun?

überhaupt nicht						sehr viel
1	2	3	4	5	6	

Wenn ja, beschreiben Sie bitte Ihre Tätigkeit mit einigen Stichworten: _____

Sind Sie Mitglied in einer Umweltschutzgruppe oder Organisation, die sich gezielt durch die Einschränkung des Straßenverkehrs für eine Verbesserung der Trierer Luftqualität einsetzt?

nein ja, der Name der Gruppe ist _____

Wenn ja, wie hoch schätzen Sie Ihr Engagement im Vergleich zu anderen Mitgliedern ein?	sehr niedrig			sehr hoch		
	1	2	3	4	5	6

Sind Sie Mitglied in einer Gruppe oder Organisation, die sich gezielt für eine Förderung des Straßenverkehrs oder Motorsports in Trier einsetzt?

nein ja, der Name der Gruppe ist _____

Wenn ja, wie hoch schätzen Sie Ihr Engagement im Vergleich zu anderen Mitgliedern ein?	sehr niedrig			sehr hoch		
	1	2	3	4	5	6

Wie gut sind Sie an die folgenden Verkehrsnetze angeschlossen?

	völlig unzureichend			völlig ausreichend		
Straßennetz (insgesamt)	1	2	3	4	5	6
Busnetz	1	2	3	4	5	6
Fahrradwegenetz	1	2	3	4	5	6
Fußwegenetz	1	2	3	4	5	6

Stehen Ihnen diese Verkehrsmittel zur Verfügung?

	fast nie					fast immer
Auto	1	2	3	4	5	6
Fahrrad	1	2	3	4	5	6
Eine gültige Busfahrkarte (z.B. Monats-, Jahreskarte)	1	2	3	4	5	6

Wenn Sie über ein Auto verfügen:

Sind Sie der alleinige Besitzer des Autos? nein ja

	fast nie					fast immer
Teilen Sie dieses Auto mit anderen Personen?	1	2	3	4	5	6

Wenn ja, mit wem? _____

Wie alt sind Sie? _____ Jahre

Sind Sie ... weiblich männlich ?

Sind Sie ... ledig verheiratet geschieden verwitwet ?

Leben Sie momentan in einer festen Partnerschaft? nein ja

Haben Sie Kinder? nein ja, im Alter von _____ Jahren

Welchen Schulabschluß haben Sie? _____

Welchen Beruf üben Sie aus? _____

Über welches (Netto-)Einkommen verfügen Sie in Ihrem Haushalt monatlich?

Bitte haben Sie Verständnis, daß wir auch nach dem Einkommen fragen. Wir benötigen diese Angabe für die statistische Vergleichbarkeit mit anderen Untersuchungen. Die Angaben werden selbstverständlich vertraulich behandelt. Wenn Sie die Frage aber nicht beantworten möchten, können Sie sie auslassen. Aber bitte brechen Sie deshalb nicht die Befragung ab!

- | | |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> unter 1500 DM | <input type="checkbox"/> 1500 bis 3000 DM |
| <input type="checkbox"/> 3000 bis 4500 DM | <input type="checkbox"/> 4500 bis 6000 DM |
| <input type="checkbox"/> über 6000 DM | |

Welche Einstellungen haben Sie?

Im folgenden finden Sie eine Liste von Aussagen. Lesen Sie bitte jeden Satz und bestimmen Sie, ob die jeweilige Aussage auf Sie zutrifft oder nicht. Kreuzen Sie dann bitte jeweils "richtig" oder "falsch" an.

	Richtig	Falsch
Manchmal werfe ich Müll einfach in die Landschaft oder auf die Straße.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eigene Fehler gebe ich stets offen zu und ertrage gelassen etwaige negative Konsequenzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Im Straßenverkehr nehme ich stets Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe schon einmal Drogen (Tabletten, Haschisch oder "ähnliches") konsumiert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich akzeptiere alle anderen Meinungen, auch wenn sie mit meiner eigenen nicht übereinstimmen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Wut oder schlechte Laune lasse ich hin und wieder an unschuldigen oder schwächeren Leuten aus.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe schon einmal jemanden ausgenutzt oder übers Ohr gehauen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In einem Gespräch lasse ich den anderen stets ausreden und höre ihm aufmerksam zu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich zögere niemals, jemandem in einer Notlage beizustehen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich etwas versprochen habe, halte ich es ohne Wenn und Aber.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich lästere gelegentlich über andere hinter deren Rücken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich würde niemals auf Kosten der Allgemeinheit leben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich bleibe immer freundlich und zuvorkommend anderen Leuten gegenüber, auch wenn ich selbst gestreßt bin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Im Streit bleibe ich stets sachlich und objektiv.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe schon einmal geliehene Sachen nicht zurückgegeben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich ernähre mich stets gesund.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manchmal helfe ich nur, weil ich eine Gegenleistung erwarte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

***Wir möchten Ihnen an dieser Stelle noch einmal
die vertrauliche Behandlung aller ihrer Angaben garantieren!***

Vielen herzlichen Dank, daß Sie den Fragebogen vollständig ausgefüllt haben.
Wir wissen, daß dies viel Zeit gekostet hat und danken Ihnen sehr für Ihre Mitarbeit!

Interview - Leitfaden

Luftqualität, Verkehr und Alltag in Trier

Vor Beginn des Interviews:

- Abklärung organisatorischer Dinge (Länge; Einwilligung zur Tonbandaufnahme)
- Bitte um ehrliches, offenes Antworten
- Kurzer Überblick über die Inhalte
- Klärung noch offener Fragen

[Zielpluralismus - Verkehrspolitik]

Beispiele für kommunalpolitische Maßnahmen, die in ihrer Konsequenz den privaten Autoverkehr in Trier einschränken oder ihn fördern. Bitte, sich verschiedene solcher kommunalpolitischer Entscheidungen und Maßnahmen vorzustellen. Ein Ziel solcher Maßnahmen könnte sein, die Luftverschmutzung in Trier zu verringern.

[Wortlaut]: *Bei solchen kommunalpolitischen Maßnahmen geht es aber nicht nur darum, die Luftverschmutzung in Trier zu verringern, sondern auch um andere, wichtige Ziele. Welche Ziele sollten Ihrer Meinung nach bei kommunalpolitischen Entscheidungen und Maßnahmen zum privaten Autoverkehr in Trier besonders berücksichtigt werden?*

[Zielpluralismus - eigenes Handeln]

Beispiele für eigenes verkehrrelevantes Handeln (tägliche Verkehrsmittelwahl sowie verkehrspolitisches Engagement). Auch hier wieder Frage nach den Zielen.

[Wortlaut]: *Wenn Sie nun also an Ihr eigenes Handeln denken, das mit dem Straßenverkehr in Trier zu tun hat - welche Ziele berücksichtigen sie dabei besonders?*

[Image Verkehrsmittel – NutzerInnen]

Den Trierer BürgerInnen stehen verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung: Bus, Auto, Rad und zu Fuß gehen. Bitte, nun an jeweils "typische" NutzerInnen dieser Verkehrsmittel zu denken und völlig frei alle Eigenschaften zu nennen, die spontan zu dem/der jeweiligen NutzerIn in den Sinn kommen.

[Wortlaut]: *Bitte stellen Sie sich so ganz "typische" Benutzer der jeweiligen Verkehrsmittel vor. Wie würden Sie diese Personen spontan beschreiben? Wie würden Sie also den folgenden Satz ergänzen?*

Der "typische" Fußgänger ist in meinen Augen ...

Der "typische" Autonutzer ist in meinen Augen ...

Der "typische" Radnutzer ist in meinen Augen ...

Der "typische" Busnutzer ist in meinen Augen ...

[Lebensstile]

Überleitung zu Lebensstilen. Mit Begriff vertraut machen ohne Definitionen anzubieten.

[Wortlaut]: *Wie würden Sie Ihren eigenen Lebensstil beschreiben – mit den Aspekten, die für Sie besonders wichtig sind?*

[Zeitverteilung]

Zeitverteilung als ein wichtiger Punkt der Alltagsgestaltung. Bitte, sich kurz den eigenen Alltag durch den Kopf gehen zu lassen. Genannte Bereiche werden auf Karten mitgeschrieben.

[Wortlaut]: *Wofür widmen Sie Ihre Zeit?*

Könnten Sie mir bitte die Karten mit "Ihren Bereichen" in eine Rangreihe legen? Beginnen Sie mit dem Bereich, dem Sie die meiste Zeit widmen.

Könnten Sie mir nun diese Rangreihe mit Prozentangaben noch verdeutlichen? Wie viel Prozent von hundert widmen Sie dem ersten Bereich, den sie ganz nach oben gelegt haben? Wie viel Prozent dem zweiten usw.

[Werte]

Überleitung zu weiterem Aspekt, der eng mit der Lebensgestaltung verbunden ist. Nochmals Bitte um völlig freies Aufzählen.

[Wortlaut]: *Welche Werte oder Ziele sind Ihnen in Ihrem eigenen Leben besonders wichtig? Dabei spielt es gar keine Rolle, ob Sie das eine oder andere Ziel vielleicht schon erreicht haben oder noch erreichen möchten.*

[Freizeitgestaltung]

Überleitung zur Freizeit. Zunächst Fokus auf Aufzählung von Tätigkeiten. Anschließend weg von den Tätigkeiten und hin zu den dahinterstehenden psychologischen Dimensionen.

[Wortlaut]: *Was tun Sie denn in Ihrer Freizeit?
Was ist Ihnen denn in Ihrer Freizeit besonders wichtig?*

[Emotionale Bedeutung Auto]

Besitzen Sie selbst ein eigenes Auto? Wenn ja: Bitte an das eigene Auto denken, sich vorstellen, darin zu sitzen, zu fahren usw..

[Wortlaut]: *Welche spontanen Gedanken oder Gefühle kommen Ihnen in den Sinn, wenn Sie an Ihr eigenes Auto denken?*

[Freundes-, Verwandtenkreis]

Denken Sie nun bitte an Ihren Freundes-, Verwandten- oder Bekanntenkreis.

[Wortlaut]: *Was würden diese Personen wohl sagen oder denken, wenn sie Ihre Antwort von der Frage eben gehört hätten?*

Was meinen Sie, würden wohl diese Personen, die Ihnen sehr wichtig sind, dazu sagen oder denken, wenn Sie auf einmal Ihr Auto verkaufen würden?

Was meinen Sie, würden diese Personen wohl sagen oder denken, wenn Sie Ihr Auto in Trier sooft wie möglich stehen lassen und andere Verkehrsmittel nutzen würden?

Was meinen Sie, würden diese Personen wohl sagen oder denken, wenn Sie sich ein neues, schönes, teures Auto kaufen würden?

Was würden diese Personen wohl sagen oder denken, wenn Sie für fast alle Wege in Trier nur noch das Auto benutzen würden?

(ProbandInnen, die kein eigenes Auto besitzen, wurden in diesem Komplex nur die beiden letzten Fragen gestellt.)

[Gewohnheiten]

Geht im Folgenden darum, welche Verkehrsmittel normalerweise im Alltag benutzt werden. Vorgehen: Kurze Schilderung kleiner alltäglicher Situationen in ein, zwei Sätzen. Anschließend Frage, auf welches Verkehrsmittel die Person in dieser Situation spontan zurückgreifen würde. Dabei sollte die Antwort so schnell wie möglich, innerhalb weniger Sekunden (3 sec), gegeben werden.

Beispiel zur Veranschaulichung: Es ist Wochenende und sehr schönes Wetter. Sie haben Lust, sich mal wieder ein bißchen zu bewegen und wollen daher gleich ins Schwimmbad bzw. in den Park. Welches Verkehrsmittel benutzen Sie dafür?

Situation 1:

Sie wollen mit einer langen Einkaufsliste in dem Supermarkt einkaufen, in dem Sie fast immer einkaufen. Welches Verkehrsmittel benutzen Sie, um dorthin zu gelangen?

Situation 2:

Sie haben erst vor kurzem in "Ihrem" Supermarkt eingekauft. Weil Sie aber ein paar Kleinigkeiten vergessen haben, müssen Sie demnächst, obwohl es regnet, noch mal los. Welches Verkehrsmittel benutzen Sie?

Situation 3:

Sie haben sich gerade für den morgendlichen Aufbruch zur Arbeit gerüstet. Sie haben die Ordner mit den Unterlagen eingepackt und müssen sich nun auf den Weg machen. Welches Verkehrsmittel benutzen Sie?

Situation 4:

Sie hatten nun einige Zeit Urlaub. Jetzt beginnt aber wieder der Arbeitsalltag an einem regnerischen und kühlen Tag. Sie müssen los, um nicht zu spät zu kommen. Welches Verkehrsmittel benutzen Sie?

Situation 5:

Sie sind abends mit Freunden in der Innenstadt verabredet. Es regnet, daher wollen Sie wahrscheinlich zusammen ins Kino oder Essen gehen. Wie kommen Sie zu ihrem Treffpunkt in der Innenstadt?

Situation 6:

Sie wollen nachmittags in der Innenstadt bummeln gehen und freuen sich schon auf Ihre Einkäufe. Welches Verkehrsmittel benutzen Sie?

Anhang B:
Tabellen und
Abbildungen

Verzeichnis der Tabellen in Anhang B

	Seite
Tabelle B-1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Engagementbereitschaft für kommunalpolitische Maßnahmen“	1
Tabelle B-2: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Private Handlungsbereitschaft zu möglichst umweltschonender Pkw-Nutzung“	2
Tabelle B-3: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Emotionale Bedeutung des Autos“	3
Tabelle B-4: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Emotionale Verbundenheit mit Trier“	4
Tabelle B-5: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Empörung über zu geringes Engagement anderer zum Schutz der Luftqualität in Trier“	5
Tabelle B-6: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Schuld aufgrund zu geringer eigener Anstrengungen für den Schutz der Trierer Luftqualität“	6
Tabelle B-7: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Angst vor Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung in Trier“	7
Tabelle B-8.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Bus“	7
Tabelle B-8.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Bus“	9
Tabelle B-9.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Fahrrad“	9
Tabelle B-9.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Fahrrad“	11
Tabelle B-10.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Auto“	11
Tabelle B-10.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Auto“	12
Tabelle B-11.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Zufußgehens“	13

Tabelle B-11.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Zufußgehens“	14
Tabelle B-12.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Eigene Freizeitgestaltung“	15
Tabelle B-12.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Eigene Freizeitgestaltung“	16
Tabelle B-13.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Persönliche Zeiteinteilung im Alltag“	17
Tabelle B-13.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Persönliche Zeiteinteilung im Alltag“	18
Tabelle B-14:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Wahrnehmung ökologischer Komplexität“	18
Tabelle B-15:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Gefahrenbewusstsein für die Trierer Luftverschmutzung“	19
Tabelle B-16:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Wahrgenommene Luftbelastung im eigenen Wohngebiet“	20
Tabelle B-17.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Verursachungsattribution für die heutige Luftverschmutzung in Trier“	21
Tabelle B-17.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Verursachungsattribution für die heutige Luftverschmutzung in Trier“	22
Tabelle B-18.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Zuschreibung von Einflussmöglichkeiten für den Schutz der Trierer Luftqualität“	22
Tabelle B-18.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Zuschreibung von Einflussmöglichkeiten für den Schutz der Trierer Luftqualität“	24
Tabelle B-19:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Verantwortungszuschreibungen für den zukünftigen Schutz der Trierer Luftqualität“	25
Tabelle B-20:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Wahrgenommene Ungerechtigkeit der Kosten-Nutzen-Verteilung bei eigenem Autoverzicht im Vergleich zu anderen“	26

Tabelle B-21:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Globale Gerechtigkeitsbewertung kommunalpolitischer Maßnahmen für den Trierer Autoverkehr“	27
Tabelle B-22.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Eigene Wertvorstellungen und Lebensziele“	28
Tabelle B-22.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Eigene Wertvorstellungen und Lebensziele“	30
Tabelle B-23.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Wichtige Ziele bei kommunalpolitischen Maßnahmen zum privaten Autoverkehr in Trier“	31
Tabelle B-23.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Wichtige Ziele bei kommunalpolitischen Maßnahmen zum privaten Autoverkehr in Trier“	33
Tabelle B-24:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Eigene Vor- und Nachteile bei der Realisierung kommunalpolitischer Maßnahmen“	33
Tabelle B-25.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Wichtige Ziele bei eigenem Handeln im Trierer Straßenverkehr“	35
Tabelle B-25.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Wichtige Ziele bei eigenem Handeln im Trierer Straßenverkehr“	37
Tabelle B-26.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Eigene Kosten und Nutzen durch das Auto bzw. den Autoverkehr in Trier“	37
Tabelle B-26.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Eigene Kosten und Nutzen durch das Auto bzw. den Autoverkehr in Trier“	39
Tabelle B-27:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute von 'typischen' Fußgängern“	39
Tabelle B-28:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute von 'typischen' Autonutzern“	41
Tabelle B-29:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute von 'typischen' Radnutzern“	42
Tabelle B-30:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute von 'typischen' Busnutzern“	43

Tabelle B-31.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Reaktionen des eigenen sozialen Umfeldes auf spezifische mobilitätsbezogene Handlungsentscheidungen“	45
Tabelle B-31.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Reaktionen des eigenen sozialen Umfeldes auf spezifische mobilitätsbezogene Handlungsentscheidungen“	47
Tabelle B-32.1:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl“	48
Tabelle B-32.2:	Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl“	49
Tabelle B-33:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Zweck des Weges: Einkaufen“	50
Tabelle B-34:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Zweck des Weges: Arbeit“	51
Tabelle B-35:	Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Zweck des Weges: Freizeit“	52
Tabelle B-36:	Übersicht zur Variablenbildung	53
Tabelle B-37:	Kategorienbesetzung kategorialer soziodemografischer Variablen	64
Tabelle B-38:	Deskriptive Statistiken der gesamten Variablen	65
Tabelle B-39:	Interkorrelationen der verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Variablen	75
Tabelle B-40:	Korrelationsmatrix aller verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Variablen mit den Kriteriumsvariablen	76
Tabelle B-41:	Interkorrelationen der eigennutzbezogenen Variablen	77
Tabelle B-42:	Korrelationsmatrix aller eigennutzbezogenen Variablen mit den Kriteriumsvariablen	78
Tabelle B-43:	Korrelationsmatrix aller verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Variablen mit allen eigennutzbezogenen Variablen	79

Tabelle B-44:	Korrelationsmatrix aller zielpluralistischen Variablen bzgl. Verkehrspolitik mit allen zielpluralistischen Variablen bzgl. eigenem verkehrsrelevantem Handeln	80
Tabelle B-45:	Korrelationsmatrix aller zielpluralistischen Variablen (bzgl. Verkehrspolitik und eigenem verkehrsrelevantem Handeln) mit den Kriteriumsvariablen	81
Tabelle B-46:	Korrelationsmatrix aller wahrgenommenen Attribute der Verkehrsmittel mit der subjektiven Einschätzung situativer verkehrsrelevanter Bedingungen in Trier (Variablenauswahl)	82
Tabelle B-47:	Korrelationsmatrix aller lebensstilbezogenen Variablen	83
Tabelle B-48:	Zuordnungsübersicht mit der Entwicklung der Fehlerquadratsummen bei einer hierarchisch agglomerativen Clusteranalyse einer Zufallsstichprobe von ProbandInnen ($N = 47$) mit allen lebensstilbezogenen Variablen	84
Tabelle B-49:	Zusätzliche formale Teststatistiken für die Clusterlösungen $k = 1$ bis $k = 10$ bei einer K-Means-Clusteranalyse ($N = 369$) mit allen lebensstilbezogenen Variablen	85
Tabelle B-50.1:	Mittelwerte und Streuungen der sieben Lebensstilgruppen bezüglich der Engagement- und Verhaltensbereitschaft	86
Tabelle B-50.2:	Signifikante Mittelwertsunterschiede zwischen den Clustern	86
Tabelle B-51.1:	Mittelwerte und Streuungen der sieben Lebensstilgruppen bezüglich der Variable der Angst und den wahrgenommenen Belastungen durch den Autoverkehr in Trier	87
Tabelle B-51.2:	Signifikante Mittelwertsunterschiede zwischen den Clustern	87
Tabelle B-52:	Übersicht über die moderierten multiplen Regressionen der beiden Bereitschaftskriterien auf die jeweils einflussreichsten Variablen der moral- und eigennutzbezogenen Prädiktorengruppe, verschiedene allgemeine Wertvorstellungen und den jeweiligen Produktterm	88

Verzeichnis der Abbildungen in Anhang B

	Seite B-
Abbildung B-1: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim ersten Cluster	89
Abbildung B-2: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim zweiten Cluster	89
Abbildung B-3: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim dritten Cluster	90
Abbildung B-4: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim vierten Cluster	90
Abbildung B-5: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim fünften Cluster	91
Abbildung B-6: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim sechsten Cluster	91
Abbildung B-7: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim siebten Cluster	92

Tabelle B-1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Engagementbereitschaft für kommunalpolitische Maßnahmen**“ (359 ≤ N ≤ 365; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂
Ich bin bereit, mich aktiv dafür einzusetzen, ...							
engapol4	... dass mehr weitgehend autofreie Stadtgebiete in Trier geschaffen werden.	3.50	1.69	.70	.66	.80	-.16
engapol1	... dass Parkmöglichkeiten in Trier, vor allem in der Innenstadt, drastisch eingeschränkt werden.	2.85	1.73	.65	.53	.69	-.22
engapol3	... dass eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Trierer Innenstadt eingeführt wird.	3.33	1.80	.63	.50	.69	-.16
engapol2	... dass schadstoffarme Verkehrsmittel in Trier stärker gefördert werden.	4.84	1.36	.57	.47	.68	.01
engapol6	... dass unnötige Einschränkungen für den Autoverkehr in Trier aufgehoben werden.	2.17	1.53	.63	.56	-.16	.73
engapol7	... dass in Trier, vor allem in der Innenstadt, wesentlich mehr Parkplätze geschaffen werden.	2.64	1.76	.63	.56	-.21	.72
engapol8	... dass Geschwindigkeitsbegrenzungen in Trier so weit wie möglich aufgehoben werden.	2.01	1.45	.58	.49	-.23	.66
engapol5	... dass in Trier für eine Verkehrsführung gesorgt wird, die einen flüssigen Autoverkehr garantiert.	4.38	1.71	.43	.29	.05	.54

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 3.28 (1), 1.75 (2), .85 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **50.7 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-1)

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Engagementbereitschaft für kommunalpolitische Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs in Trier (engapol1 - 4)	.81	.83	.82
l ₂ Engagementbereitschaft für kommunalpolitische Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs in Trier (engapol5 - 8)	.76	.80	.79

Tabelle B-2: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Private Handlungsbereitschaft zu möglichst umweltschonender Pkw-Nutzung**“ (313 ≤ N ≤ 318; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁
Ich bin als Trierer Bürger prinzipiell bereit, ...						
engaver3	... sooft es geht, Fahrgemeinschaften zu bilden.	4.41	1.58	.62	.58	.76
engaver1	... das Auto, so oft es möglich ist, stehen zu lassen und andere Verkehrsmittel zu nutzen.	4.73	1.49	.45	.30	.55
engaver2	... möglichst spritfahrend zu fahren.	5.16	1.12	.44	.30	.55
engaver4	... nur ein schadstoffarmes Auto mit geringem Verbrauch zu kaufen.	4.84	1.31	.42	.30	.54
engaver5	... ein Auto mit anderen Personen, auch außerhalb der Familie, zu teilen.	3.24	1.89	.38	.21	.45

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 2.31 (1), .96 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **33.7 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-2)

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Private Handlungsbereitschaft zu möglichst umweltschonender Pkw-Nutzung (engaver1 - 5)	.69	.73	.70

Tabelle B-3: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Emotionale Bedeutung des Autos**“ ($310 \leq N \leq 313$; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1
bedeut6	Mir würde etwas fehlen ohne mein Auto, denn das gehört schon richtig zu mir.	2.54	1.71	.80	.73	.85
bedeut1	Mein Auto ist für mich wie ein zweites Zuhause, wo ich mich wohl fühle.	2.28	1.50	.74	.63	.80
bedeut8	Mein Auto ist nicht nur irgendein Gegenstand, sondern ist für mich wie ein treuer Begleiter.	2.11	1.57	.70	.57	.76
bedeut5	In meinem Auto finde ich mich selber gut.	1.99	1.40	.67	.54	.73
bedeut7	Ich genieße es, wenn mich die anderen mit meinem Auto richtig gut finden.	1.57	1.14	.63	.48	.69
bedeut2	Wenn ich kein Auto hätte, würde ich mich fühlen, als wenn ich nur noch halb soviel wert wäre.	1.99	1.48	.64	.47	.68
bedeut3	Ich genieße den Luxus, ein eigenes Auto für mich zu haben.	3.43	1.79	.60	.39	.62
bedeut4	Mein Auto gibt mir ein Gefühl von Freiheit.	3.57	1.75	.61	.39	.62

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 4.65 (1), .97 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **52.4 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-3)

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
1 ₁ Emotionale Bedeutung des Autos (bedeut1 - 8)	.89	.86	.86

Tabelle B-4: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Emotionale Verbundenheit mit Trier**“ (N = 368; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1
verbund3	Ich erlebe eine innere Verbundenheit mit der Landschaft um Trier.	4.36	1.42	.79	.83	.91
verbund1	Ich fühle mich mit der Natur in und um Trier innerlich verbunden.	4.60	1.37	.72	.63	.79
verbund2	Ich empfinde gegenüber den Trierer Kulturgütern eine innere Bindung.	4.14	1.46	.70	.58	.76

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 2.35 (1), .40 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **68.0 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
1 ₁ Emotionale Verbundenheit mit Trier (verbund1 - 3)	.86	.89	.81

Tabelle B-5: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Empörung über zu geringes Engagement anderer zum Schutz der Luftqualität in Trier**“ (363 ≤ N ≤ 366; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁
Ich bin empört, ...						
empoer2	... dass die Trierer Bürger zuwenig gegen die Luftverschmutzung in ihrer eigenen Stadt tun.	4.21	1.36	.82	.78	.88
empoer3	... dass sich Kommunalpolitiker zuwenig dafür einsetzen, die Luftverschmutzung in Trier zu verringern.	4.54	1.37	.81	.75	.87
empoer1	... dass die Luftverschmutzung in Trier zuwenig in der Öffentlichkeit diskutiert wird.	4.19	1.42	.81	.75	.86
empoer4	... dass sich Trierer Industrie- und Gewerbebetriebe zuwenig bemühen, die Luftverschmutzung in Trier zu reduzieren.	4.31	1.35	.72	.57	.76

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 3.13 (1), .41 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **71.1 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Empörung über zu geringes Engagement anderer zum Schutz der Luftqualität (empoer1 - 4)	.91	.89	.89

Tabelle B-6: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Schuld aufgrund zu geringer eigener Anstrengungen für den Schutz der Trierer Luftqualität**“ (N = 368; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1
Ich habe ein schlechtes Gewissen, ...						
schuld1	... weil ich zuwenig dafür tue, meinen eigenen Anteil an der Luftverschmutzung in Trier so gering wie möglich zu halten.	2.61	1.47	.74	.83	.91
schuld3	... weil ich durch mein alltägliches Verhalten auch zur Luftverschmutzung in Trier beitrage.	2.68	1.40	.64	.50	.71
schuld2	... weil ich mir kaum Gedanken mache, was ich zur Verringerung der Luftverschmutzung in Trier beitragen kann.	2.44	1.35	.63	.50	.71

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 2.19 (1), .50 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **60.9 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Schuld aufgrund zu geringer eigener Anstrengungen für den Schutz der Trierer Luftqualität (schuld1 - 3)	.82	.79	.70

Tabelle B-7: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Angst vor Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung in Trier**“ (N = 368; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1
angst3	Angst, durch die Luftverschmutzung in Trier einmal krank zu werden.	3.21	1.60	.85	.86	.92
angst1	Angst, dass die Luftverschmutzung in Trier auf lange Sicht meiner Gesundheit schadet.	3.79	1.58	.82	.77	.88
angst2	Angst bei dem Gedanken, aufgrund der Luftverschmutzung in Trier nur noch schädliche Luft einzuatmen.	3.54	1.60	.79	.70	.84

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 2.55 (1), .27 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **77.7 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Angst vor Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung in Trier (angst1 - 3)	.91	.93	.83

Tabelle B-8.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Bus**“ (357 ≤ N ≤ 365; Extraktionskriterium: Faktoren = 4)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4
Das Verkehrsmittel Bus bzw. Busfahren finde ich ...									
imagbu1	... praktisch.	4.09	1.59	-	.88	.90	.14	.21	.09
imagbu2	... bequem.	3.77	1.52	-	.62	.60	.43*	.25	.09
imagbu11	... zuverlässig.	4.12	1.33	.49	.47	.05	.58	.35	.06
imagbu3	... sicher.	4.85	1.19	.45	.42	.26	.56	.12	.14

(Fortsetzung von Tabelle B-8.1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4
imagbu10	... entspannend.	3.63	1.65	.47	.40	.13	.54	.25	.17
imagbu9	... flexibel.	2.58	1.37	.47	.50	.25	.23	.62	-.03
imagbu7	... schnell.	3.10	1.34	.48	.48	.28	.29	.56	-.06
imagbu5	... billig.	2.55	1.69	.32	.20	.09	.07	.43	.11
imagbu8	... sportlich.	1.59	1.03	-	.15	.00	.07	.33	.18
imagbu6	... gesund.	3.50	1.49	-	.53	.04	.10	.25	.68
imagbu4	... umweltfreundlich.	4.66	1.25	-	.24	.11	.31	-.09	.35

* Verletzung der Einfachstruktur

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten fünf Faktoren betragen: 3.67 (1), 1.22 (2), 1.14 (3), .93 (4), .90 (5). Die vierfaktorielle Lösung klärt **44.4 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Bequem (imagbu1, 2)	-	$r = .67$	-
Sicher und zuverlässig (imagbu3, 10, 11)	.65	.68	.59
l_3 Effizient (imagbu5, 7, 9)	.61	.66	.58
<i>→ gesplittet in:</i>			
Flexibel und schnell (imagbu7, 9)	-	$r = .51$	-
Billig (imagbu5)	-	-	-
<i>→ Einzelitem:</i>			
Sportlich (imagbu8)	-	-	-
l_4 Gesund (imagbu6)	-	-	-
<i>→ Einzelitem:</i>			
Umweltfreundlich (imagbu4)	-	-	-

Tabelle B-8.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Bus“

	Sicher & zuverlässig	Flexibel & schnell	Billig	Sportlich	Gesund	Umweltfreundlich
Bequem	.47**	.50**	.21**	.13*	.19**	.18**
Sicher & zuverlässig		.48**	.21**	.20**	.27**	.27**
Flexibel & schnell			.33**	.23**	.18**	.06
Billig				.15**	.20**	.04
Sportlich					.21**	.03
Gesund						.26**

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-9.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Fahrrad“ (357 ≤ N ≤ 361; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂
Das Verkehrsmittel Fahrrad bzw. Radfahren finde ich ...							
imagra2	... bequem.	3.38	1.49	.71	.69	.83	.06
imagra1	... praktisch.	4.43	1.54	.67	.58	.75	.14
imagra7	... schnell.	4.25	1.39	.56	.39	.59	.22
imagra10	... entspannend.	3.97	1.50	.52	.34	.55	.19
imagra9	... flexibel.	5.03	1.21	.58	.43	.55	.36
imagra3	... sicher.	2.67	1.30	.44	.26	.51	.00
imagra11	... zuverlässig.	4.75	1.26	.51	.35	.48	.35
imagra5	... billig.	5.73	.73	.67	.70	.04	.83

(Fortsetzung von Tabelle B-9.1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
Das Verkehrsmittel Fahrrad bzw. Radfahren finde ich ...							
imagra6	... gesund.	5.65	.77	.60	.48	.16	.67
imagra8	... sportlich.	5.52	.97	.50	.37	.17	.58
imagra4	... umweltfreundlich.	5.84	.70	.44	.28	.13	.51

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 4.08 (1), 1.80 (2), .88 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **44.2 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Bequem und effizient (imagra1 - 3, 7, 9 - 11)	.83	.76	.72
<i>→ gesplittet in:</i>			
Bequem (imagra1, 2)	-	r = .66	-
Effizient (imagra3, 7, 9 - 11)	.72	.69	.67
l_2 Gesund und umweltfreundlich (imagra4 - 6, 8)	.75	.73	.72
<i>→ gesplittet in:</i>			
Gesund und billig (imagra5, 6, 8)	.74	.69	.65
Umweltfreundlich (imagra4)	-	-	-

Tabelle B-9.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Fahrrad“

	Effizient	Gesund & billig	Umweltfreundlich
Bequem	.70**	.24**	.18**
Effizient		.39**	.26**
Gesund & billig			.44**

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-10.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Auto“ ($356 \leq N \leq 362$; Extraktionskriterium: Eigenwerte > 1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
Das Verkehrsmittel Auto bzw. Autofahren finde ich ...							
imagau1	... praktisch.	5.03	1.14	.67	.66	.81	-.02
imagau9	... flexibel.	5.10	1.14	.66	.54	.73	.11
imagau2	... bequem.	5.23	1.03	.65	.52	.71	.09
imagau7	... schnell.	4.72	1.28	.55	.40	.59	.24
imagau11	... zuverlässig.	4.66	1.19	.55	.36	.56	.21
imagau3	... sicher.	4.09	1.26	.50	.33	.50	.29
imagau4	... umweltfreundlich.	1.99	1.14	.50	.42	.10	.64
imagau8	... sportlich.	1.81	1.33	.50	.38	.03	.61
imagau6	... gesund.	2.15	1.22	.48	.33	.15	.56
imagau10	... entspannend.	2.99	1.45	.46	.39	.38	.50
imagau5	... billig.	2.16	1.18	.37	.21	.11	.44

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 3.89 (1), 1.78 (2), .85 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **41.2 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-10.1)

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
1 ₁ Bequem und effizient (imagau1 - 3, 7, 9, 11)	.82	.80	.80
<i>→ gesplittet in:</i>			
Bequem (imagau1, 2)	-	r = .63	-
Effizient (imagau3, 7, 9, 11)	.73	.74	.74
1 ₂ Gesund und umweltfreundlich (imagau4 - 6, 8, 10)	.70	.69	.68
<i>→ gesplittet in:</i>			
Umweltfreundlich (imagau4)	-	-	-
Gesund (imagau6, 8, 10)	.62	.63	.59
Billig (imagau5)	-	-	-

Tabelle B-10.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Verkehrsmittels Auto“

	Effizient	Umweltfreundlich	Gesund	Billig
Bequem	.65**	.12*	.25**	.09
Effizient		.28**	.40**	.23**
Umweltfreundlich			.48**	.30**
Gesund				.34**

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-11.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Subjektiv wahrgenommene Attribute des Zufußgehens**“ (361 ≤ N ≤ 365; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂
Zu Fuß gehen finde ich ...							
imagfu1	... praktisch.	4.15	1.56	.64	.60	.75	.04
imagfu2	... bequem.	3.48	1.54	.63	.55	.74	.04
imagfu9	... flexibel.	4.47	1.56	.57	.39	.62	.07
imagfu7	... schnell.	2.75	1.47	.50	.37	.60	-.08
imagfu11	... zuverlässig.	5.22	1.21	.52	.34	.54	.21
imagfu10	... entspannend.	4.74	1.34	.44	.33	.48	.30
imagfu3	... sicher.	4.23	1.45	-	.15	.37	.12
imagfu5	... billig.	5.84	.71	.69	.70	.00	.84
imagfu4	... umweltfreundlich.	5.90	.58	.70	.67	-.02	.82
imagfu6	... gesund.	5.70	.76	.53	.41	.14	.63
imagfu8	... sportlich.	4.97	1.29	-	.19	.26	.35

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 3.48 (1), 2.17 (2), .95 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **42.3 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Bequem und effizient (imagfu1, 2, 7, 9 - 11)	.79	.71	.71
→ gesplittet in:			
Bequem (imagfu1, 2)	-	r = .65	-
Effizient (imagfu7, 9 - 11)	.68	.59	.59

(Fortsetzung von Tabelle B-11.1)

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
<i>Einzelitem:</i>			
Sicher (imagfu3)	-	-	-
l ₂ Umweltfreundlich und gesund (imagfu4 - 6)	.79	.71	.65
<i>Einzelitem:</i>			
Sportlich (imagfu8)	-	-	-

Tabelle B-11.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute des Zufußgehens“

	Effizient	Sicher	Umweltfreundlich & gesund	Sportlich
Bequem	.61**	.33**	.09	.20**
Effizient		.29**	.18**	.28**
Sicher			.13*	.13*
Umweltfreundlich & gesund				.35**

* .01 ≤ p ≤ .05 **p < .01 (2-seitig)

Tabelle B-12.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Eigene Freizeitgestaltung“ (362 ≤ N ≤ 364; Extraktionskriterium: Faktoren = 3)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂	l ₃
In meiner freien Zeit ...								
freiz7	... zieht es mich dahin, wo ich mit anderen Menschen zu tun habe.	3.61	1.28	.72	.65	.78	.08	.19
freiz4	... fühle ich mich so richtig wohl, wenn ich etwas mit anderen Menschen unternehme.	4.17	1.24	.68	.59	.75	.08	.13
freiz6	... unternehme ich vor allem etwas mit anderen, aber nicht alleine.	3.55	1.51	.61	.49	.69	-.07	.05
freiz3	... bin ich nur ungern alleine.	3.21	1.57	.53	.36	.60	-.03	.03
freiz5	... lerne ich immer wieder gerne neue Leute kennen.	4.18	1.26	.56	.38	.57	.09	.21
freiz2	... bin ich sehr gerne unter Leuten, auch wenn ich sie nicht so gut kenne.	3.51	1.31	.51	.31	.52	.06	.19
freiz1	... ist es mir sehr wichtig, viel Zeit mit meinen Freunden zu verbringen.	4.42	1.22	.50	.28	.52	.00	.11
freiz16	... fühle ich mich erst so richtig wohl, wenn ich mich auch geistig weiterbilden kann.	3.98	1.36	.72	.61	-.06	.78	.02
freiz15	... beschäftige ich mich sehr gerne mit geistigen Dingen.	4.47	1.19	.69	.59	-.09	.76	.02
freiz17	... Sorge ich dafür, dass ich ständig neue Dinge hinzulerne, die meinen Horizont erweitern.	4.31	1.30	.70	.60	.11	.75	.15
freiz13	... will ich auch geistig gefordert werden.	4.70	1.11	.67	.56	.06	.73	.14
freiz14	... gefällt es mir, wenn ich mich weiterentwickeln kann.	4.92	.94	.67	.57	.15	.73	.14
freiz11	... Sorge ich dafür, dass ich etwas Aufregendes erlebe.	2.82	1.33	.77	.75	.13	.04	.86
freiz10	... will ich Abenteuer erleben.	2.87	1.40	.75	.68	.15	.04	.81

(Fortsetzung von Tabelle B-12.1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2	l_3
freiz12	... will ich immer wieder etwas Neues entdecken und ausprobieren.	3.49	1.31	.69	.63	.11	.33	.71
freiz9	... reizt es mich am meisten, etwas Unbekanntes auszuprobieren.	3.41	1.35	.69	.55	.20	.11	.70
freiz8	... fühle ich mich so richtig wohl, wenn ich auch etwas Spannendes erlebe.	3.74	1.40	.60	.48	.40*	.09	.56

* Verletzung der Einfachstruktur

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten vier Faktoren betragen: 5.18 (1), 3.16 (2), 2.03 (3), 1.13 (4).
Die dreifaktorielle Lösung klärt **53.4 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Freizeitgestaltung: Geselligkeit (freiz1 - 7)	.83	.88	.87
l_2 Freizeitgestaltung: Weiterbildung (freiz13 - 17)	.87	.82	.81
l_3 Freizeitgestaltung: Spannung (freiz8 - 12)	.87	.88	.85

Tabelle B-12.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „**Eigene Freizeitgestaltung**“

	Weiterbildung	Spannung
Geselligkeit	.08	.38**
Weiterbildung		.24**

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-13.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Persönliche Zeiteinteilung im Alltag**“ ($367 \leq N \leq 368$; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	h^2	l_1	l_2	l_3
Ich widme sehr viel Zeit ...							
zeit5	... meinen Interessen und Hobbys.	4.20	1.23	.80	.89	-.08	-.05
zeit6	... mir selbst und meinem Körper.	3.91	1.30	.34	.54	-.08	.22
zeit1	... meinem beruflichen Vorwärtskommen / meiner Karriere.	3.69	1.54	.60	-.07	.76	-.12
zeit2	... meinem Geldverdienst.	3.51	1.48	.56	-.08	.74	.04
zeit3	... meinem Haushalt bzw. der Familienversorgung.	3.65	1.40	.77	-.06	-.05	.88
zeit4	... meiner Familie und meinen Freunden.	4.51	1.10	.37	.26	-.03	.55

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten vier Faktoren betragen: 1.95 (1), 1.42 (2), 1.24 (3), .60 (4).

Die dreifaktorielle Lösung klärt **57.4 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	r_{ii}
l_1 Viel Zeitaufwand für sich selbst und Hobbys (zeit5, 6)	$r = .48$
l_2 Viel Zeitaufwand für Karriere und Geldverdienst (zeit1, 2)	$r = .57$
l_3 Viel Zeitaufwand für Familie und Freunde (zeit3, 4)	$r = .47$

Tabelle B-13.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „**Persönliche Zeiteinteilung im Alltag**“

	Zeit für Karriere und Geldverdienst	Zeit für Familie und Freunde
Zeit für sich selbst und Hobbys	-.15**	.17**
Zeit für Karriere und Geldverdienst		-.09

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-14: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Wahrnehmung ökologischer Komplexität**“ ($368 \leq N \leq 369$; Extraktionskriterium: Eigenwert > 1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1
komplex2	Ich kann nur schwer beurteilen, mit welchen Maßnahmen die Luftqualität in Trier wirkungsvoll verbessert werden kann.	3.55	1.58	.79	.89	.94
komplex3	Es ist für mich kaum nachvollziehbar, von welchen Entscheidungen und Verhaltensweisen die Luftqualität in Trier abhängt.	3.13	1.54	.72	.66	.81
komplex1	Ich kann heute kaum einschätzen, wie sich die Luftqualität in Trier in den nächsten Jahren entwickeln wird.	4.11	1.51	.61	.43	.65

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 2.28 (1), .50 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **65.7 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Wahrnehmung ökologischer Komplexität (komplex1 - 3)	.84	.85	.76

Tabelle B-15: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Gefahrenbewusstsein für die Trierer Luftverschmutzung**“ (365 ≤ N ≤ 366; Extraktionskriterium: Eigenwert >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁
Die Luftverschmutzung in Trier ...						
bewust1	... hat heute schon viel negative Auswirkungen.	4.35	1.27	.67	.63	.80
bewust3	... beeinträchtigt das körperliche Wohlbefinden der Trierer Bürger.	4.17	1.32	.63	.55	.74
bewust5	... wird sich in den nächsten Jahren weiter verschlimmern, wenn sich nichts Grundlegendes ändert.	4.62	1.31	.55	.41	.64
bewust2	... gibt keinen Anlass zur Sorge.*	4.68	1.36	.49	.29	.54
bewust4	... wird in der Öffentlichkeit hochgespielt.*	4.82	1.16	.48	.29	.54

* Diese negativ formulierten Items wurden vor der Faktorenanalyse rekodiert.

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 2.70 (1), .75 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **43.5 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Gefahrenbewusstsein für die Trierer Luftverschmutzung (bewust1 - 5)	.79	.79	.73

Tabelle B-16: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Wahrgenommene Luftbelastung im eigenen Wohngebiet**“ ($367 \leq N \leq 368$; Extraktionskriterium: Eigenwert >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1
Die Luftverschmutzung dort, wo ich in Trier lebe ...						
belast3	... empfinde ich persönlich als störend.	3.24	1.75	.85	.86	.93
belast5	... beeinträchtigt mein persönliches körperliches Wohlbefinden.	2.96	1.64	.78	.71	.85
belast1	... hat für mich persönlich heute schon viele negative Auswirkungen.	2.87	1.62	.77	.71	.84
belast4	... empfinde ich persönlich als unbelastend.*	3.90	1.73	.69	.53	.73
belast2	... ist für mich persönlich auch in Zukunft kein Anlass zur Sorge.*	4.18	1.61	.53	.30	.55

* Diese negativ formulierten Items wurden vor der Faktorenanalyse rekodiert.

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 3.44 (1), .69 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **62.3 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Wahrgenommene Luftbelastung im eigenen Wohngebiet (belast1 - 5)	.88	.91	.88

Tabelle B-17.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Verursachungsattribution für die heutige Luftverschmutzung in Trier**“ (366 ≤ N ≤ 369; Extraktionskriterium: Eigenwert >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂	l ₃
Heutige Luftverschmutzung in Trier entsteht durch ...								
verurs10	... den Güterverkehr der Industrie und des Gewerbes in Trier.	4.55	1.12	.68	.68	.81	.15	.00
verurs11	... den allgemeinen Güterverkehr durch Trier.	4.63	1.16	.62	.58	.73	.22	-.02
verurs9	... die Luftschadstoffe, die Industrie und Gewerbe in Trier bei der Produktion freisetzen.	4.78	1.06	.69	.54	.72	.15	-.05
verurs7	... den Energieverbrauch von Betrieben und öffentlichen Einrichtungen in Trier.	4.52	1.09	.53	.48	.49	.49*	.08
verurs8	... die Schadstoffe, die bei Weinberg-spritzungen in Trier freigesetzt werden.	4.17	1.45	.46	.26	.48	.17	.00
verurs3	... das Verkehrsverhalten sämtlicher Trierer Bürger.	4.71	1.10	.69	.72	.11	.83	.10
verurs4	... den Energieverbrauch sämtlicher Trierer Bürger.	4.42	1.10	.63	.71	.17	.79	.25
verurs5	... das Verkehrsverhalten von Pendlern und Einkäufern aus dem Trierer Umland.	4.52	1.20	.62	.43	.25	.60	.01
verurs6	... das Verkehrsverhalten von Touristen und Tourismusunternehmen.	3.99	1.30	.51	.35	.36	.47	.04
verurs2	... meinen eigenen Energieverbrauch in Trier.	2.81	1.21	.56	.74	.05	.14	.85
verurs1	... mein eigenes Verkehrsverhalten in Trier.	2.46	1.31	.56	.44	-.07	.07	.65

* Verletzung der Einfachstruktur

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten vier Faktoren betragen: 4.10 (1), 1.85 (2), 1.21 (3), .90 (4).

Die dreifaktorielle Lösung klärt **53.7 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-17.1)

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Gutt- man (r)
l ₁ Externale Verursachungsattribution (Industrie) (verurs7 - 11)	.80	.71	.68
l ₂ Externale Verursachungsattribution (Bürger) (verurs3 - 6)	.79	.70	.69
l ₃ Internale Verursachungsattribution (eigene Person) (verurs1, 2)	-	r = .56	-

Tabelle B-17.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „**Verursachungsattribution für die heutige Luftverschmutzung in Trier**“

	Externale Verursachungs- attribution (Bürger)	Internale Verursachungsattri- bution (eigene Person)
Externale Verursachungs- attribution (Industrie)	.50**	.02
Externale Verursachungs- attribution (Bürger)		.20**

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-18.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Zuschreibung von Einflussmöglichkeiten für den Schutz der Trierer Luftqualität**“ (362 \leq N \leq 369; Extraktionskriterium: Eigenwert >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l ₁	l ₂	l ₃
Trierer Luftqualität kann wirkungsvoll geschützt werden, ...								
kontro6	... indem ich mich zusammen mit anderen für Planung und Realisierung autofreier Stadtgebiete in Trier einsetze.	3.99	1.55	.84	.77	.81	.27	.20
kontro10	... indem die Trierer Kommunalpolitik autofreie Stadtgebiete in Trier schafft.	4.00	1.63	.73	.69	.79	.05	.26

(Fortsetzung von Tabelle B-18.1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2	l_3
Trierer Luftqualität kann wirkungsvoll geschützt werden, ...								
kontro4	... indem ich mich zusammen mit anderen für eine deutliche Einschränkung des Autoverkehrs in Trier einsetze.	4.11	1.58	.82	.77	.75	.44*	.09
kontro7	... indem die Trierer Kommunalpolitik das Parkplatzangebot in Trier drastisch einschränkt und verteuert.	3.54	1.74	.70	.57	.72	.18	.13
kontro5	... indem ich mich zusammen mit anderen für eine Einführung von Car-Sharing in Trier stark mache.	3.96	1.60	.73	.68	.62	.50*	.21
kontro2	... indem ich für regelmäßige Fahrten Fahrgemeinschaften bilde.	4.67	1.47	.71	.65	.18	.76	.18
kontro3	... indem ich ein Auto mit anderen Personen, auch außerhalb der Familie, teile.	4.24	1.65	.65	.66	.37	.71	.15
kontro1	... indem ich sooft wie möglich statt des Autos andere Verkehrsmittel benutze oder zu Fuß gehe.	5.07	1.28	.62	.53	.15	.63	.32
kontro12	... indem die Trierer Verkehrsbetriebe ein besseres Park & Ride - Angebot in Trier schaffen.	4.85	1.30	.53	.48	.02	.10	.69
kontro11	... indem die Trierer Verkehrsbetriebe die Preise für Fahrkarten in Trier senken.	5.28	1.12	.47	.37	.03	.15	.59
kontro8	... indem die Trierer Kommunalpolitik öffentliche Verkehrsmittel in Trier stärker fördert.	5.37	1.04	.52	.44	.28	.27	.54
kontro9	... indem die Trierer Kommunalpolitik die höher gelegenen Stadtteile besser an das öffentliche Verkehrsnetz anschließt.	5.19	1.13	.44	.31	.23	.17	.48
kontro13	... indem die Trierer Verkehrsbetriebe ihr Angebot ausbauen und attraktiver gestalten, auch wenn es dadurch teurer wird.	4.18	1.53	.39	.26	.24	.06	.44

* Verletzung der Einfachstruktur

(Fortsetzung von Tabelle B-18.1)

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten vier Faktoren betragen: 5.55 (1), 1.67 (2), 1.26 (3), .94 (4).

Die dreifaktorielle Lösung klärt **55.2 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Internale und externale Kontrollüberzeugungen: Politisches Engagement zur Einschränkung des Autoverkehrs (kontro4 - 7, 10)	.90	.87	.84
l ₂ Internale Kontrollüberzeugung: Einschränkung der Autofahrten (kontro1 - 3)	.81	.81	.75
l ₃ Externale Kontrollüberzeugung: Förderung des öffentlichen Verkehrs (kontro8, 9, 11 - 13)	.71	.65	.65

Tabelle B-18.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Zuschreibung von Einflussmöglichkeiten für den Schutz der Trierer Luftqualität“

	Internale Kontrollüber- zeugung: Einschränkung der Autofahrten	Externale Kontrollüber- zeugung: Förderung des öffentlichen Verkehrs
Internale & externale Kon- trollüberzeugungen: Pol. En- gagement zur Einschränkung des Autoverkehrs	.57**	.44**
Internale Kontrollüber- zeugung: Einschränkung der Autofahrten		.43**

* .01 ≤ p ≤ .05 **p < .01 (2-seitig)

Tabelle B-19: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Verantwortungszuschreibungen für den zukünftigen Schutz der Trierer Luftqualität**“ (362 ≤ N ≤ 366; Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	h ²	l ₁	l ₂
Für den zukünftigen Schutz der Trierer Luftqualität ...						
verant1	... bin ich selbst verantwortlich.	4.22	1.48	.81	.88	.18
verant2	... bin ich selbst zusammen mit anderen Trierer Bürgern verantwortlich.	4.86	1.23	.72	.80	.28
verant4	... sind die Trierer Verkehrsbetriebe verantwortlich.	4.51	1.34	.41	.09	.64
verant3	... ist die Trierer Kommunalpolitik verantwortlich.	5.08	1.12	.49	.34	.61

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 2.28 (1), .96 (2), .53 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **60.7 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Γ_{ii}
l ₁ Internale Verantwortungszuschreibung (verant1, 2)	r = .76
l ₂ Externale Verantwortungszuschreibung (verant3, 4)	r = .42

Tabelle B-20: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Wahrgenommene Ungerechtigkeit der Kosten-Nutzen-Verteilung bei eigenem Autoverzicht im Vergleich zu anderen**“ ($363 \leq N \leq 365$; Extraktionskriterium: Eigenwert >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1
Ich finde es ungerecht, ...						
verger1	... wenn ich mich bemühe, in Trier andere Verkehrsmittel als das Auto zu benutzen, die meisten anderen aber weiterhin mit dem Auto fahren.	3.86	1.71	.83	.85	.92
verger2	... wenn ich freiwillig Unbequemlichkeiten durch Verzicht auf das Auto in Trier in Kauf nehme, die meisten anderen aber nur an sich denken und ihr Auto ständig nutzen.	3.87	1.73	.83	.85	.92
verger3	... wenn ich selbst in Trier kein Auto benutze, aber den Belastungen durch Autofahrten der anderen ausgesetzt bin.	4.35	1.60	.70	.56	.75
verger4	... wenn ich in Trier andere Verkehrsmittel als das Auto nutze, dadurch aber im Vergleich zu den Autofahrern nur Nachteile habe.	4.17	1.64	.65	.46	.68
verger5	... wenn ich in Trier kein Auto benutze, damit aber den anderen, die ständig ihr Auto benutzen, Platz auf Straßen und Parkplätze mache.	3.14	1.75	.60	.40	.63

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 3.44 (1), .59 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **62.2 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Wahrgenommene Ungerechtigkeit der Kosten-Nutzen-Verteilung bei eigenem Autoverzicht im Vergleich zu anderen (verger1 - 5)	.88	.82	.77

Tabelle B-21: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Globale Gerechtigkeitsbewertung kommunalpolitischer Maßnahmen für den Trierer Autoverkehr**“ ($363 \leq N \leq 368$; Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
Ich finde es gerecht ...							
masger6	... wenn unnötige Einschränkungen für den Autoverkehr in Trier aufgehoben werden.	2.40	1.54	.69	.63	.78	-.18
masger8	... wenn Geschwindigkeitsbegrenzungen in Trier für flüssigen Autoverkehr so weit wie möglich aufgehoben werden.	2.24	1.54	.71	.63	.76	-.22
masger7	... wenn wesentlich mehr Parkplätze in der Trierer Innenstadt geschaffen werden.	2.56	1.64	.63	.56	.69	-.29
masger5	... wenn in Trier für eine Verkehrsführung gesorgt wird, die flüssigen Autoverkehr garantiert.	4.52	1.57	-	.11	.33	-.06
masger4	... wenn mehr weitgehend autofreie Stadtgebiete in Trier geschaffen werden.	3.77	1.67	.66	.65	-.18	.79
masger3	... wenn eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Trierer Innenstadt eingeführt wird.	3.71	1.78	.64	.59	-.18	.74
masger1	... wenn Parkmöglichkeiten in der Trierer Innenstadt drastisch eingeschränkt werden.	3.28	1.77	.59	.48	-.35	.59
masger2	... wenn schadstoffarme Verkehrsmittel in Trier stärker gefördert werden.	5.38	.96	-	.10	-.06	.31

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 3.35 (1), 1.35 (2), 1.06 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **46.9 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-21)

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Bewertung kommunalpolitischer Maßnahmen zur Förderung des Trierer Autoverkehrs als gerecht (masger6 - 8)	.82	.84	.75
l ₂ Bewertung kommunalpolitischer Maßnahmen zur Einschränkung des Trierer Autoverkehrs als gerecht (masger1, 3, 4)	.79	.81	.71

Tabelle B-22.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Eigene Wertvorstellungen und Lebensziele**“ (365 ≤ N ≤ 369; Extraktionskriterium: Faktoren = 3)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂	l ₃
In meinem Leben ist mir besonders wichtig ...								
werte11	... Mitmenschlichkeit und Hilfsbereitschaft.	5.40	.79	.59	.54	.69	-.07	.25
werte16	... Schutz von Umwelt und Natur.	5.03	1.01	.58	.46	.65	-.15	.13
werte17	... Gerechtigkeit.	5.36	.94	.57	.45	.60	.00	.30
werte14	... Sinn im Leben.	5.24	1.00	.50	.35	.56	.04	.18
werte12	... soziale Einbindung (Familie / Freunde).	5.46	.79	.48	.37	.55	.05	.25
werte15	... Mitgestaltung und politische Partizipation.	3.76	1.39	.34	.23	.46	.04	-.12
werte18	... Freiheit und Unabhängigkeit.	5.20	.98	.34	.21	.41	.22	.01
werte3	... Wohlstand und Luxus.	3.48	1.28	.48	.48	-.24	.64	.13
werte2	... Macht und Ansehen.	2.81	1.27	.55	.42	-.15	.63	-.02
werte8	... Lebensgenuss und Vergnügen.	4.34	1.22	.47	.35	.07	.58	-.07
werte1	... Leistung und Erfolg.	4.25	1.28	.43	.34	.10	.54	.22

(Fortsetzung von Tabelle B-22.1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2	l_3
werte9	... Risiko und Abenteuer.	2.84	1.33	.41	.31	.06	.50	-.24
werte13	... Selbstverwirklichung.	4.65	1.23	.40	.40	.36	.50	-.15
werte10	... Wohlbefinden und Attraktivität.	4.79	.96	-	.26	.25	.37	.24
werte5	... Sicherheit und Ordnung.	4.66	1.20	.54	.64	.11	.15	.78
werte6	... Tradition und Heimatverbundenheit.	3.49	1.49	.60	.46	.07	-.07	.67
werte4	... Höflichkeit und Respekt.	5.02	1.03	.41	.41	.31	.16	.54
werte7	... Religiosität.	2.87	1.73	.38	.20	.12	-.16	.40

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten vier Faktoren betragen: 3.97 (1), 2.78 (2), 1.88 (3), 1.18 (4).

Die dreifaktorielle Lösung klärt **38.2** Prozent der **Itemgesamtvarianz** auf.

Der **zweite Faktor** wird nach inhaltlichen Überlegungen zusätzlich **gesplittet**.

Das **Item 'werte10'** geht als **Einzelitem** in die weiteren Berechnungen ein.

Somit ergeben sich folgende Faktoren:

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Postmaterialistische Wertvorstellungen und Lebensziele (werte11, 12, 14 -18)	.75	.74	.72
l_2 Hedonistische Wertvorstellungen und Lebensziele (werte1 - 3, 8, 9, 13)	.72	.60	.60
<i>→ gesplittet in:</i>			
Erfolgsorientierte hedonistische Wertvorstellungen und Lebensziele (werte1 - 3)	.69	.67	.59
Risikoorientierte hedonistische Wertvorstellungen und Lebensziele (werte8, 9, 13)	.60	.58	.50

(Fortsetzung von Tabelle B-22.1)

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
<i>Einzelitem:</i>			
Wohlbefinden und Attraktivität als Wertvorstellung und Lebensziel (werte10)	-	-	-
1 ₃ Traditionelle Wertvorstellungen und Lebensziele (werte4 - 7)	.68	.58	.56

Tabelle B-22.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Eigene Wertvorstellungen und Lebensziele“

	Erfolgsorientierte Wertvorstellungen	Risikoorientierte Wertvorstellungen	Wohlbefinden & Attraktivität als Wertvorstellung	Traditionelle Wertvorstellungen
Postmaterialistische Wertvorstellungen	-.03	.17**	.25**	.32**
Erfolgsorientierte Wertvorstellungen		.43**	.23**	.08
Risikoorientierte Wertvorstellungen			.36**	-.11*
Wohlbefinden & Attraktivität als Wertvorstellung				.26**

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-23.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Wichtige Ziele bei kommunalpolitischen Maßnahmen zum privaten Autoverkehr in Trier“ ($363 \leq N \leq 367$; Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
Bei kommunalpolitischen Entscheidungen und Maßnahmen zum privaten Autoverkehr sollte(n) besonders berücksichtigt werden:							
zielpo12	... Ersparnis von Zeit und Kosten für die Bürger.	4.32	1.28	.74	.69	.83	.02
zielpo13	... Unabhängigkeit und Flexibilität der Bürger.	4.31	1.18	.70	.59	.77	.08
zielpo15	... Komfort und Bequemlichkeit für die Bürger.	3.94	1.26	.63	.49	.70	.00
zielpo9	... geringe finanzielle Belastungen der Allgemeinheit.	4.19	1.35	.59	.46	.68	.04
zielpo6	... Erhalt von Arbeitsplätzen.	4.86	1.19	.63	.47	.64	.24
zielpo8	... Wirtschaftsförderung.	4.24	1.28	.62	.41	.62	.17
zielpo7	... Tourismusförderung.	3.92	1.23	.56	.33	.56	.13
zielpo14	... Möglichkeit zu Kontakten mit anderen Menschen.	4.64	1.18	.53	.36	.52	.29
zielpo11	... hohe Attraktivität Triers für seine Bürger.	4.84	1.06	.47	.29	.46	.26
zielpo16	... Möglichkeiten für die Bürger, zwischen verschiedenen attraktiven Verkehrsmitteln zu wählen.	4.77	1.25	.45	.25	.43	.25
zielpo1	... Schutz der Luftqualität.	5.16	1.01	.67	.69	-.01	.83
zielpo2	... Schutz von Landschaft und Natur.	5.36	.81	.69	.63	.09	.79
zielpo3	... Schonung natürlicher Ressourcen.	5.01	1.06	.63	.47	.08	.68
zielpo4	... Lärmschutz.	5.16	.91	.53	.38	.14	.60
zielpo10	... hohe allgemeine Verkehrssicherheit.	5.09	1.01	.41	.39	.40*	.48
zielpo5	... Schutz historischer Gebäude.	4.82	1.07	-	.24	.29	.39

* Verletzung der Einfachstruktur

(Fortsetzung von Tabelle B-23.1)

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 5.62 (1), 2.50 (2), 1.19 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **44.6 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Der **erste Faktor** wird nach inhaltlichen Überlegungen mehrfach **gesplittet**.

Das **Item 'zielpo10'**, das auf beiden Faktoren hoch lädt, wird aus inhaltlichen Erwägungen für die weiteren Berechnungen **dem ersten Faktor zugeordnet**.

Somit ergeben sich folgende Faktoren:

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Wirtschafts- und attraktivitätsbezogene Ziele (zielpo6 - 16)	.88	.82	.82
→ <i>gesplittet in:</i>			
Wirtschaftliche Ziele (zielpo6 - 8)	.81	.88	.81
Attraktivitätsbezogene Ziele (zielpo9 - 16)	.84	.84	.84
→ <i>nochmals gesplittet in:</i>			
Attraktivitätsbezogene Ziele für die Allgemeinheit (zielpo9 - 11)	.60	.62	.53
Attraktivitätsbezogene Ziele für die einzelnen Bürger (zielpo12 - 16)	.81	.79	.75
l ₂ Umweltbezogene Ziele (zielpo1 - 4)	.81	.79	.79

Tabelle B-23.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Wichtige Ziele bei kommunalpolitischen Maßnahmen zum privaten Autoverkehr in Trier“

	Attraktivitätsbezogene Ziele für die Allgemeinheit	Attraktivitätsbezogene Ziele für die einzelnen Bürger	Umweltbezogene Ziele
Wirtschaftliche Ziele	.54**	.55**	.23**
Attraktivitätsbezogene Ziele für die Allgemeinheit		.66**	.33**
Attraktivitätsbezogene Ziele für die einzelnen Bürger			.30**

* .01 ≤ p ≤ .05 **p < .01 (2-seitig)

Tabelle B-24: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Eigene Vor- und Nachteile bei der Realisierung kommunalpolitischer Maßnahmen“ (345 ≤ N ≤ 360; Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂
knmass5	Vorteile, wenn in Trier eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt wird.	3.42	1.81	.69	.59	.74	-.19
knmass12	Nachteile, wenn unnötige Einschränkungen für den Autoverkehr in Trier aufgehoben werden.	3.09	1.80	.69	.56	.74	-.06
knmass10	Nachteile, wenn in der Trierer Innenstadt wesentlich mehr Parkplätze geschaffen werden.	2.88	1.78	.68	.50	.70	-.11
knmass16	Nachteile, wenn Geschwindigkeitsbegrenzungen in Trier weitestgehend aufgehoben werden.	3.69	1.85	.67	.48	.67	-.18
knmass1	Vorteile, wenn die Parkmöglichkeiten in der Trierer Innenstadt drastisch eingeschränkt werden.	2.72	1.70	.62	.43	.64	-.12

(Fortsetzung von Tabelle B-24)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
knmass7	Vorteile, wenn autofreie Stadtgebiete in Trier geschaffen werden.	3.57	1.73	.58	.44	.63	-.19
knmass14	Nachteile, wenn der Autoverkehr in Trier bei der Verkehrsführung Vorrang bekommt vor allen anderen Verkehrsmitteln.	3.77	1.96	.63	.47	.63	-.28
knmass3	Vorteile, wenn schadstoffarme Verkehrsmittel in Trier stärker gefördert werden.	4.53	1.47	.48	.29	.54	-.01
knmass13	Vorteile, wenn der Autoverkehr in Trier bei der Verkehrsführung Vorrang bekommt vor allen anderen Verkehrsmitteln.	2.60	1.70	.71	.63	-.13	.78
knmass15	Vorteile, wenn Geschwindigkeitsbegrenzungen in Trier weitestgehend aufgehoben werden.	2.34	1.50	.65	.51	-.11	.71
knmass2	Nachteile, wenn die Parkmöglichkeiten in der Trierer Innenstadt drastisch eingeschränkt werden.	3.14	1.77	.64	.48	-.09	.69
knmass9	Vorteile, wenn in der Trierer Innenstadt wesentlich mehr Parkplätze geschaffen werden.	3.06	1.80	.67	.49	-.16	.68
knmass11	Vorteile, wenn unnötige Einschränkungen für den Autoverkehr in Trier aufgehoben werden.	2.57	1.62	.60	.45	-.06	.66
knmass6	Nachteile, wenn in Trier eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt wird.	2.88	1.66	.58	.41	-.21	.61
knmass8	Nachteile, wenn autofreie Stadtgebiete in Trier geschaffen werden.	2.81	1.58	.53	.35	-.21	.55
knmass4	Nachteile, wenn schadstoffarme Verkehrsmittel in Trier stärker gefördert werden.	1.87	1.17	-	.15	-.06	.39

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 5.56 (1), 2.72 (2), 1.36 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **45.2 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-24)

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Vorteile für die eigene Person bei Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs (knmass1, 3, 5, 7, 10, 12, 14, 16)	.87	.80	.79
l ₂ Vorteile für die eigene Person bei Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs (knmass2, 6, 8, 9, 11, 13, 15)	.86	.79	.77

Tabelle B-25.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Wichtige Ziele bei eigenem Handeln im Trierer Straßenverkehr**“ (360 ≤ N ≤ 364; Extraktionskriterium: Faktoren = 4)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂	l ₃	l ₄
Bei meinem eigenem Handeln, das mit dem Straßenverkehr in Trier zu tun hat, berücksichtige ich besonders:									
zielse11	... allgemeines Wohlbefinden in Trier	3.67	1.56	.73	.90	.92	-.09	.14	.16
zielse10	... allgemeine ökonomische Interessen	3.18	1.60	.53	.49	.61	.06	.33	.04
zielse9	... allgemeinen Umweltschutz	4.12	1.36	.46	.41	.51	-.15	-.01	.35
zielse5	... meine Sicherheit vor Unfällen oder Überfällen	3.88	1.64	-	.27	.36	.11	.33	.15
zielse2	... meine Unabhängigkeit und Flexibilität	4.70	1.18	.52	.52	-.01	.71	.14	.06
zielse1	... meine Ersparnis von Zeit und Kosten	4.67	1.31	.51	.46	.00	.68	.02	.01
zielse6	... meinen Komfort und meine Bequemlichkeit	4.00	1.41	.45	.38	-.05	.52	.31	-.07
zielse4	... meine persönliche Anerkennung durch andere.	1.89	1.23	.39	.61	.16	.10	.75	.13

(Fortsetzung von Tabelle B-25.1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2	l_3	l_4
zielse3	... meine Möglichkeit, andere Menschen zu treffen	3.60	1.51	.39	.29	.28	.21	.41	.00
zielse8	... meine Fahrfreude	2.76	1.69	-	.30	.11	.24	.38	.29
zielse7	... meine Fitness	3.42	1.62	-	.90	.25	.00	.19	.90

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten fünf Faktoren betragen: 3.23 (1), 2.08 (2), 1.00 (3), .92 (4), .76 (5). Die vierfaktorielle Lösung klärt **50.2 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Die **Items 'zielse5'** und **'zielse8'** gehen als **Einzelitems** in die weiteren Berechnungen ein.

Somit ergeben sich folgende Faktoren:

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Gemeinwohlbezogene Ziele (zielse9 - 11)	.74	.86	.80
<i>Einzelitem:</i>			
Eigene Sicherheit (zielse5)	-	-	-
l_2 Eigene Mobilitätseffizienz (zielse1, 2, 6)	.68	.64	.58
l_3 Eigene soziale Anerkennung und Kontakt (zielse3, 4)	-	$r = .39$	-
<i>Einzelitem:</i>			
Eigene Fahrfreude (zielse8)	-	-	-
l_4 Eigene Fitness (zielse7)	-	-	-

Tabelle B-25.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen und Einzelitems der Skala „Wichtige Ziele bei eigenem Handeln im Trierer Straßenverkehr“

	Eigene Sicherheit	Eigene Mobilitätseffizienz	Eigene soziale Anerkennung & Kontakt	Eigene Fahrfreude	Eigene Fitness
Gemeinwohlbezogene Ziele	.40**	-.04	.37**	.23**	.44**
Eigene Sicherheit		.16**	.35**	.18**	.30**
Eigene Mobilitätseffizienz			.29**	.27**	.03
Eigene soziale Anerkennung & Kontakt				.32**	.27**
Eigene Fahrfreude					.38**

* .01 ≤ p ≤ .05 **p < .01 (2-seitig)

Tabelle B-26.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Eigene Kosten und Nutzen durch das Auto bzw. den Autoverkehr in Trier“ (361 ≤ N ≤ 367; Extraktionskriterium: Eigenwerte >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂	l ₃
konuaut5	Eine Einschränkung des Trierer Autoverkehrs würde mir beruflich schaden.	2.10	1.57	.81	.91	.93	.19	-.05
konuaut4	Es ist für meinen Beruf sehr wichtig, dass ich mich in Trier mit dem Auto fortbewegen kann.	2.50	1.79	.74	.68	.75	.33	-.10
konuaut6	Eine Förderung des Trierer Autoverkehrs würde mir beruflich Vorteile bringen.	1.82	1.31	.68	.53	.67	.29	-.03
konuaut9	Eine Einschränkung des Trierer Autoverkehrs würde für mich bedeuten, mich auch in meinem Privatleben einzuschränken.	2.64	1.62	.74	.74	.26	.81	-.08

(Fortsetzung von Tabelle B-26.1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2	l_3
konuaut7	Für mich ist es sehr wichtig, dass ich in meiner Freizeit in Trier flexibel mit dem Auto unterwegs sein kann.	2.93	1.70	.67	.62	.22	.74	-.18
konuaut8	Für die Versorgung meines Haushaltes / meiner Familie bin ich auf ein Auto in Trier angewiesen.	3.16	1.87	.64	.52	.27	.66	-.08
konuaut2	Die Unfallgefahr durch den Autoverkehr in meinem Wohngebiet ist für mich eine starke Belastung.	2.78	1.59	.65	.72	.02	-.05	.84
konuaut1	Der Lärm durch den Autoverkehr in meinem Wohngebiet belastet mich stark.	3.22	1.75	.63	.64	.00	-.08	.79
konuaut3	Der Verbrauch und die Zerstörung von Landschaft durch den Straßenbau in Trier ist für mich schlimm.	3.76	1.44	.38	.23	-.17	-.15	.42

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten vier Faktoren betragen: 3.69 (1), 1.82 (2), 1.08 (3), .72 (4).

Die dreifaktorielle Lösung klärt **61.8 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Eigener beruflicher Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier (konuaut4 - 6)	.86	.82	.65
l_2 Eigener privater Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier (konuaut7 - 9)	.82	.86	.75
l_3 Eigene Belastungen durch den Autoverkehr in Trier (konuaut1 - 3)	.72	.57	.45

Tabelle B-26.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Eigene Kosten und Nutzen durch das Auto bzw. den Autoverkehr in Trier“

	Eigener privater Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier	Eigene Belastungen durch den Autoverkehr in Trier
Eigener beruflicher Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier	.53**	-.14**
Eigener privater Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier		-.22**

* .01 ≤ p ≤ .05 **p < .01 (2-seitig)

Tabelle B-27: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Subjektiv wahrgenommene Attribute von 'typischen' Fußgängern“ (350 ≤ N ≤ 353; Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂
Der 'typische' Fußgänger ist in meinen Augen ...							
nimagf3	... naturverbunden.	4.14	1.41	.71	.64	.80	.08
nimagf4	... sportlich.	4.02	1.39	.71	.61	.78	.03
nimagf8	... umweltbewusst.	4.59	1.26	.67	.53	.72	-.06
nimagf6	... aktiv.	4.51	1.27	.64	.52	.72	-.08
nimagf7	... sparsam.	4.05	1.40	.53	.37	.60	.11
nimagf13	... gesellig.	3.48	1.32	-	.19	.31	.31
nimagf10	... flexibel.	3.92	1.34	-	.07	.27	.00
nimagf9	... aggressiv.	1.67	1.01	.60	.53	-.09	.73
nimagf5	... eingebildet.	1.60	.97	.58	.46	-.01	.68

(Fortsetzung von Tabelle B-27)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
nimagf14	... ungeduldig.	2.27	1.27	.57	.43	-.12	.65
nimagf11	... gestresst.	2.46	1.36	.55	.38	-.09	.61
nimagf15	... altmodisch.	2.32	1.44	.34	.24	.13	.47
nimagf12	... technikbegeistert.	1.95	1.11	.34	.16	.03	.40
nimagf2	... arm.	2.69	1.50	-	.24	.31	.38
nimagf1	... jung.	2.89	1.36	-	.07	.15	.22

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 3.56 (1), 3.01 (2), 1.39 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **36.4 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Subjektiv wahrgenommene <u>positive</u> Eigenschaften 'typischer' Fußgänger (nimagf3, 4, 6 - 8)	.84	.78	.74
l_2 Subjektiv wahrgenommene <u>negative</u> Eigenschaften 'typischer' Fußgänger (nimagf5, 9, 11, 12, 14, 15)	.75	.77	.77

Tabelle B-28: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Subjektiv wahrgenommene Attribute von 'typischen' Autonutzern**“ ($345 \leq N \leq 351$; Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
Der 'typische' Autonutzer ist in meinen Augen ...							
nimaga8	... umweltbewusst.	2.05	1.12	.68	.60	.76	-.15
nimaga3	... naturverbunden.	2.25	1.13	.65	.56	.74	-.13
nimaga4	... sportlich.	2.46	1.24	.66	.54	.73	.09
nimaga6	... aktiv.	2.69	1.20	.65	.50	.71	.06
nimaga7	... sparsam.	2.20	1.19	.57	.38	.61	.00
nimaga13	... gesellig.	3.00	1.28	.52	.44	.60	.28
nimaga10	... flexibel.	3.62	1.48	-	.12	.34	.05
nimaga2	... arm.	2.01	1.04	-	.10	.25	.19
nimaga9	... aggressiv.	3.53	1.45	.72	.64	-.07	.80
nimaga14	... ungeduldig.	4.24	1.39	.70	.61	-.04	.78
nimaga11	... gestresst.	4.11	1.38	.67	.54	.00	.73
nimaga5	... eingebildet.	3.11	1.49	.61	.50	.00	.71
nimaga12	... technikbegeistert.	3.83	1.36	.40	.33	.31	.48
nimaga15	... altmodisch.	2.59	1.43	-	.16	.03	.39
nimaga1	... jung.	3.38	1.45	-	.19	.26	.35

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 3.96 (1), 3.24 (2), 1.32 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **41.2 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-28)

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Subjektiv wahrgenommene <u>positive</u> Eigenschaften 'typischer' Autonutzer (nimaga3, 4, 6 - 8, 13)	.84	.81	.81
l ₂ Subjektiv wahrgenommene <u>negative</u> Eigenschaften 'typischer' Autonutzer (nimaga5, 9, 11, 12, 14)	.82	.79	.73

Tabelle B-29: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Subjektiv wahrgenommene Attribute von 'typischen' Radnutzern**“ (344 ≤ N ≤ 350; Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁	l ₂
Der 'typische' Radnutzer ist in meinen Augen ...							
nimagr8	... umweltbewusst.	5.06	1.05	.71	.66	.81	-.11
nimagr3	... naturverbunden.	4.58	1.12	.65	.57	.75	.00
nimagr4	... sportlich.	4.96	1.06	.64	.55	.74	-.03
nimagr6	... aktiv.	5.12	.92	.65	.55	.74	-.08
nimagr7	... sparsam.	4.40	1.36	.51	.37	.59	.16
nimagr10	... flexibel.	4.43	1.28	.42	.19	.44	.00
nimagr13	... gesellig.	3.68	1.29	.36	.23	.41	.24
nimagr1	... jung.	4.29	1.22	-	.14	.31	.21
nimagr9	... aggressiv.	2.44	1.30	.64	.54	-.05	.73
nimagr11	... gestresst.	2.55	1.26	.63	.50	-.02	.71
nimagr5	... eingebildet.	2.03	1.21	.62	.50	-.08	.70
nimagr14	... ungeduldig.	2.66	1.26	.59	.47	.00	.68
nimagr15	... altmodisch.	2.07	1.20	.48	.26	.06	.51

(Fortsetzung von Tabelle B-29)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
nimagr2	... arm.	2.68	1.35	.43	.26	.21	.46
nimagr12	... technikbegeistert.	3.05	1.30	-	.18	.28	.32

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 3.86 (1), 3.19 (2), 1.38 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **39.8 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Subjektiv wahrgenommene <u>positive</u> Eigenschaften 'typischer' Radnutzer (nimagr3, 4, 6 - 8, 10, 13)	.81	.76	.74
l_2 Subjektiv wahrgenommene <u>negative</u> Eigenschaften 'typischer' Radnutzer (nimagr2, 5, 9, 11, 14, 15)	.80	.83	.83

Tabelle B-30: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Subjektiv wahrgenommene Attribute von 'typischen' Busnutzern**“ ($345 \leq N \leq 350$; Extraktionskriterium: Faktoren = 2)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
Der 'typische' Busnutzer ist in meinen Augen ...							
nimagb3	... naturverbunden.	3.03	1.25	.65	.56	.72	.21
nimagb6	... aktiv.	2.82	1.22	.61	.48	.68	.14
nimagb4	... sportlich.	2.47	1.13	.55	.40	.60	.21
nimagb13	... gesellig.	3.46	1.30	.52	.36	.56	.22
nimagb10	... flexibel.	3.18	1.29	.47	.29	.54	-.04

(Fortsetzung von Tabelle B-30)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}	h^2	l_1	l_2
nimagb7	... sparsam.	3.25	1.32	.50	.32	.53	.18
nimagb8	... umweltbewusst.	4.01	1.27	.42	.28	.51	-.14
nimagb12	... technikbegeistert.	2.27	1.11	.51	.41	.49	.41*
nimagb1	... jung.	2.86	1.28	-	.14	.29	.24
nimagb9	... aggressiv.	2.15	1.16	.67	.67	-.01	.82
nimagb14	... ungeduldig.	2.52	1.24	.57	.45	.07	.67
nimagb11	... gestresst.	2.80	1.34	.53	.43	.01	.65
nimagb5	... eingebildet.	1.88	1.04	.46	.33	.20	.54
nimagb15	... altmodisch.	2.41	1.27	.45	.23	.11	.46
nimagb2	... arm.	2.79	1.37	.39	.21	.21	.40

* Verletzung der Einfachstruktur

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten drei Faktoren betragen: 4.44 (1), 2.29 (2), 1.15 (3).

Die zweifaktorielle Lösung klärt **37.0 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Das **Item 'nimagb12'**, das auf beiden Faktoren hoch lädt, wird aufgrund inhaltlicher Überlegungen für die weiteren Berechnungen **dem zweiten Faktor zugeordnet**.

Somit ergeben sich folgende Faktoren:

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Subjektiv wahrgenommene <u>positive</u> Eigenschaften 'typischer' Busnutzer (nimagb3, 4, 6 - 8, 10, 13)	.79	.75	.73
l_2 Subjektiv wahrgenommene <u>negative</u> Eigenschaften 'typischer' Busnutzer (nimagb2, 5, 9, 11, 12, 14, 15)	.78	.81	.79

Tabelle B-31.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Reaktionen des eigenen sozialen Umfeldes auf spezifische mobilitätsbezogene Handlungsentscheidungen**“ (306 ≤ N ≤ 348; Extraktionskriterium: Faktoren = 1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it} *	h ²	l ₁
freund3	Wenn ich mich für eine Einschränkung des Trierer Autoverkehrs einsetzen würde, dann würden meine Freunde den Kopf schütteln.	2.89	1.66	.54	.31	.56
freund14	Wenn ich für fast alle Wege in Trier nur noch das Auto benutzen würde, dann würden meine Freunde das gut finden.	2.09	1.31	.32	.28	.53
freund7	Wenn ich das Auto in Trier sooft wie möglich stehen lassen und andere Verkehrsmittel nutzen würde, dann würden meine Freunde dafür kein Verständnis haben.	2.16	1.46	.48	.27	.52
freund8	Wenn ich das Auto in Trier sooft wie möglich stehen lassen und andere Verkehrsmittel nutzen würde, dann würden meine Freunde das gut finden.	4.48	1.38	.47	.26	-.51
freund4	Wenn ich mich für eine Einschränkung des Trierer Autoverkehrs einsetzen würde, dann würden meine Freunde mich darin unterstützen.	3.11	1.41	.49	.26	-.51
freund13	Wenn ich für fast alle Wege in Trier nur noch das Auto benutzen würde, dann würden meine Freunde dafür kein Verständnis haben.	4.34	1.63	.49	.26	-.51
freund9	Wenn ich mir ein neues, schönes, teures Auto kaufen würde, dann würden meine Freunde mich für verrückt erklären.	3.69	1.81	.49	.25	-.50
freund6	Wenn ich mein Auto mit anderen Personen teilen würde, dann würden meine Freunde mich dafür loben.	3.30	1.52	.48	.24	-.49
freund5	Wenn ich mein Auto mit anderen Personen teilen würde, dann würden meine Freunde mich warnen.	3.17	1.70	.41	.19	.44
freund1	Wenn ich mein Auto verkaufen würde, dann würden meine Freunde mich für verrückt erklären.	2.67	1.75	.48	.19	.43
freund11	Wenn ich mich für eine Förderung des Trierer Autoverkehrs einsetzen würde, dann würden meine Freunde den Kopf über mich schütteln.	3.77	1.80	.42	.17	-.42

(Fortsetzung von Tabelle B-31.1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r_{it}^*	h^2	l_1
freund10	Wenn ich mir ein neues, schönes, teures Auto kaufen würde, dann wären meine Freunde beeindruckt.	2.61	1.54	-	.16	.39
freund12	Wenn ich mich für eine Förderung des Trierer Autoverkehrs einsetzen würde, dann würden meine Freunde mich darin unterstützen.	2.52	1.46	-	.14	.37
freund2	Wenn ich mein Auto verkaufen würde, dann wären meine Freunde beeindruckt.	2.91	1.66	-	.01	-.10

* Die Werte von r_{it} beziehen sich hier aufgrund der unterschiedlichen Vorzeichen bereits auf die inhaltlich – und nach dem Vorzeichen – gesplitteten Faktoren.

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten beiden Faktoren betragen: 3.75 (1), 2.00 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **21.4 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Der **Faktor** wird nach dem Vorzeichen **gesplittet**.

Somit ergeben sich folgende Faktoren.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l_1 Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigene mobilitätsbezogene Entscheidungen (freund1, 3 - 9, 11, 13, 14)			
→ <i>gesplittet in:</i>			
Negative Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehreinschränkendes Handeln (konträr) (freund1, 3, 5, 7, 14)	.69	.58	.52
Reaktionen des sozialen Umfeldes im Sinne einer Befürwortung autoverkehreinschränkenden Handelns (freund4, 6, 8, 9, 11, 13)	.73	.60	.59

(Fortsetzung von Tabelle B-31.1)

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
<i>→ nochmals gesplittet in:</i>			
Positive Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehreinschränkendes Handeln (übereinstimmend) (freund4, 6, 8)	.70	.60	.51
Negative Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehrförderndes Handeln (konträr) (freund9, 11, 13)	.65	.67	.58

Tabelle B-31.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „**Reaktionen des eigenen sozialen Umfeldes auf spezifische mobilitätsbezogene Handlungsentscheidungen**“

	Positive Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehreinschränkendes Handeln (übereinstimmend)	Negative Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehrförderndes Handeln (konträr)
Negative Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehreinschränkendes Handeln (konträr)	-.37**	-.23**
Positive Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehreinschränkendes Handeln (übereinstimmend)		.39**

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-32.1: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl“ (306 ≤ N ≤ 360; Extraktionskriterium: Faktoren = 3)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it} *	h ²	l ₁	l ₂	l ₃
kaufwie4	Zum Einkaufen in Trier benutze ich das Auto.	3.45	1.89	.78	.73	-.74	-.36	-.23
kaufwie1	Zum Einkaufen in Trier gehe ich zu Fuß.	3.88	1.76	.53	.54	.73	.04	.03
freiwie4	Wenn ich Freizeit in Trier verbringe, benutze ich das Auto.	3.23	1.77	.74	.66	-.71	-.30	-.24
arbwie4	Auf meinem Weg zur Arbeit benutze ich das Auto.	3.46	2.19	.66	.52	-.59	-.36	-.22
arbwie1	Auf meinem Weg zur Arbeit gehe ich zu Fuß.	2.54	1.97	.41	.31	.55	.00	.11
freiwie1	Wenn ich Freizeit in Trier verbringe, gehe ich zu Fuß.	4.09	1.50	.44	.28	.52	-.02	.08
kaufwie2	Zum Einkaufen in Trier benutze ich das Fahrrad.	2.79	1.87	.75	.75	.08	.86	.05
freiwie2	Wenn ich Freizeit in Trier verbringe, benutze ich das Fahrrad.	3.24	1.86	.74	.62	.11	.78	.05
arbwie2	Auf meinem Weg zur Arbeit benutze ich das Fahrrad.	2.61	1.90	.67	.59	.12	.75	.06
freiwie3	Wenn ich Freizeit in Trier verbringe, benutze ich den Bus.	3.17	1.78	.74	.90	.13	-.01	.94
kaufwie3	Zum Einkaufen in Trier benutze ich den Bus.	2.90	1.74	.66	.56	.15	.04	.73
arbwie3	Auf meinem Weg zur Arbeit benutze ich den Bus.	2.98	2.04	.54	.38	.19	.14	.57

* Die Werte von r_{it} beziehen sich hier aufgrund der unterschiedlichen Vorzeichen bereits auf die inhaltlich – und nach dem Vorzeichen – gesplitteten Faktoren.

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten vier Faktoren betragen: 4.37 (1), 2.01 (2), 1.61 (3), 1.03 (4).

Die dreifaktorielle Lösung klärt **56.8 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

(Fortsetzung von Tabelle B-32.1)

Faktor	Cronbachs α	Spearman- Brown (r)	Guttman (r)
l₁ Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fußgänger / Auto (kaufwie1, 4; arbwie1, 4; freiwie1, 4)			
→ <i>gesplittet in:</i>			
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fußgänger (kaufwie1; arbwie1; freiwie1)	.64	.63	.51
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Auto (kaufwie4; arbwie4; freiwie4)	.85	.86	.73
l₂ Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fahrrad (kafwie2; arbwie2; freiwie2)	.85	.86	.76
l₃ Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Bus (kaufwie3; arbwie3; freiwie3)	.80	.86	.77

Tabelle B-32.2: Interkorrelationen der aggregierten Variablen der Skala „Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl“

	Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Auto	Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fahrrad	Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Bus
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fußgänger	-.57**	.14**	.24**
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Auto		-.45**	-.40**
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fahrrad			.13*

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-33: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Zweck des Weges: Einkaufen**“ (352 ≤ N ≤ 363; Extraktionskriterium: Eigenwert >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁
kaufhab2	Ich überlege jedes Mal, welches Verkehrsmittel ich für einen Weg zum Einkaufen wähle.*	3.66	1.90	.59	.64	.80
kaufhab3	Zum Einkaufen benutze ich automatisch, ohne lange zu überlegen, immer das gleiche Verkehrsmittel.	3.13	1.90	.54	.46	.68
kaufhab1	Für welches Verkehrsmittel ich mich zum Einkaufen entscheide, dafür sind in erster Linie äußere Umstände ausschlaggebend.*	2.20	1.64	.43	.26	.51

* Diese negativ formulierten Items wurden vor der Faktorenanalyse rekodiert.

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten zwei Faktoren betragen: 1.87 (1), .68 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **45.3 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Einkaufen (kaufhab1 - 3)	.70	.72	.66

Tabelle B-34: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Zweck des Weges: Arbeit**“ (326 ≤ N ≤ 335; Extraktionskriterium: Eigenwert >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁
arbhab2	Ich überlege jedes Mal, welches Verkehrsmittel ich für meinen Weg zur Arbeit wähle.*	4.93	1.57	.59	.80	.89
arbhab3	Für meinen Weg zur Arbeit benutze ich automatisch, ohne lange zu überlegen, immer das gleiche Verkehrsmittel.	4.19	1.98	.45	.34	.58
arbhab1	Für welches Verkehrsmittel ich mich auf dem Weg zur Arbeit entscheide, dafür sind in erster Linie äußere Umstände ausschlaggebend.*	3.56	2.09	.38	.22	.47

* Diese negativ formulierten Items wurden vor der Faktorenanalyse rekodiert.

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten zwei Faktoren betragen: 1.81 (1), .74 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **44.9 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Arbeit (arbhab1 - 3)	.65	.64	.58

Tabelle B-35: Ergebnisse der Item- und Skalenanalysen der Skala „**Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Zweck des Weges: Freizeit**“ (356 ≤ N ≤ 360; Extraktionskriterium: Eigenwert >1)

Item	Itemwortlaut	AD	SD	r _{it}	h ²	l ₁
freihab2	Ich überlege jedes Mal, welches Verkehrsmittel ich für einen Weg in meiner Freizeit wähle.*	3.59	1.78	.61	.81	.90
freihab3	In meiner Freizeit benutze ich automatisch, ohne lange zu überlegen, immer das gleiche Verkehrsmittel.	2.86	1.76	.49	.34	.58
freihab1	Für welches Verkehrsmittel ich mich in meiner Freizeit entscheide, dafür sind in erster Linie äußere Umstände ausschlaggebend.*	2.52	1.63	.43	.27	.52

* Diese negativ formulierten Items wurden vor der Faktorenanalyse rekodiert.

Weitere Maße zur Beurteilung der Faktorenanalyse und der ausgewählten Faktoren:

Die **Eigenwerte** der ersten zwei Faktoren betragen: 1.87 (1), .71 (2).

Die einfaktorielle Lösung klärt **47.2 Prozent** der **Itemgesamtvarianz** auf.

Faktor	Cronbachs α	Spearman-Brown (r)	Guttman (r)
l ₁ Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Freizeit (freihab1 - 3)	.69	.68	.60

Tabelle B-36: Übersicht zur Variablenbildung

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α (r)	r (S-B)	r (G)
<u>Bereitschaftskriterien</u>				
Engagementbereitschaft für kommunalpolitische Maßnahmen zur Einschränkung des Autover- kehrs in Trier (ENGAPRO)	engapol1-4 (4)	.81	.83	.82
Engagementbereitschaft für kommunalpolitische Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs in Trier (ENGACONT)	engapol5-8 (4)	.76	.80	.79
Private Handlungsbereitschaft zu möglichst umweltschonender Pkw-Nutzung (VERHBER)	engaver1-5 (5)	.69	.73	.70
<u>Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl</u>				
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fußgänger (NUTZFUSS)	kaufwie1, arb- wie1, freiwie1 (3) 1 = fast nie ... 6 = fast immer	.64	.63	.51
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fahrrad (NUTZRAD)	kaufwie2, arb- wie2, freiwie2 (3) 1 = fast nie ... 6 = fast immer	.85	.86	.76
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Bus (NUTZBUS)	kaufwie3, arb- wie3, freiwie3 (3) 1 = fast nie ... 6 = fast immer	.80	.86	.77
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Auto (NUTZAUTO)	kaufwie4, arb- wie4, freiwie4 (3) 1 = fast nie ... 6 = fast immer	.85	.86	.73

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α r (S-B) r (G)		
<u>Verantwortungsbezogene Prädiktoren</u>				
<u>Kognitionen:</u>				
Wahrnehmung ökologischer Komplexität (KOMPLEX)	komplex1-3 (3)	.84	.85	.76
Gefahrenbewusstsein für die Trierer Luftverschmutzung (BEWUSTTR)	bewust1-5 (5)	.79	.79	.73
Internale Verursachungsattribution bzgl. Trierer Luftverschmutzung (eigene Person) (URSINTER)	verurs1, 2 (2) 1 = kein nennenswerter Beitrag ... 6 = sehr großer Beitrag	(.56)	-	-
Externale Verursachungsattribution bzgl. Trierer Luftverschmutzung (Bürger) (URSEXTBU)	verurs3-6 (4) 1 = kein nennenswerter Beitrag ... 6 = sehr großer Beitrag	.79	.70	.69
Externale Verursachungsattribution bzgl. Trierer Luftverschmutzung (Industrie) (URSEXTIN)	verurs7-11 (5) 1 = kein nennenswerter Beitrag ... 6 = sehr großer Beitrag	.80	.71	.68
Internale Kontrollüberzeugung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung: Einschränkung der Autofahrten (KONTIN)	kontro1-3 (3)	.81	.81	.75
Internale und externe Kontrollüberzeugung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung: Politisches Engagement zur Einschränkung der Autoverkehrs (KONTPAUT)	kontro4-7, 10 (5)	.90	.87	.84
Externale Kontrollüberzeugung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung: Förderung des öffentlichen Verkehrs (KONTPOEV)	kontro8, 9, 11-13 (5)	.71	.65	.65

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α (r)	r (S-B)	r (G)
Internale Verantwortungszuschreibung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung (VERANTIN)	verant1, 2 (2)	(.76)	-	-
Externale Verantwortungszuschreibung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung (VERANTEX)	verant3, 4 (2)	(.42)	-	-
<u>Emotionen:</u>				
Emotionale Verbundenheit mit Trier (VERBUND)	verbund1-3 (3)	.86	.89	.81
Empörung über zu geringes Engagement anderer zum Schutz der Trierer Luftqualität (EMPOER)	empoer1-4 (4)	.91	.89	.89
Schuld aufgrund zu geringer eigener Anstrengungen für den Schutz der Trierer Luftqualität (SCHULD)	schuld1-3 (3)	.82	.79	.70
<u>Gerechtigkeitsbezogene Prädiktoren</u>				
Bewertung kommunalpolitischer Maßnahmen zur Einschränkung des Trierer Autoverkehrs als gerecht (GERMASPR)	masger1, 3, 4 (3)	.79	.81	.71
Bewertung kommunalpolitischer Maßnahmen zur Förderung des Trierer Autoverkehrs als gerecht (GERMASCO)	masger6-8 (3)	.82	.84	.75
Wahrgenommene Ungerechtigkeit der Kosten-Nutzen-Verteilung bei eigenem Autoverzicht im Vergleich zu anderen (UNGEVERT)	verger1-5 (5)	.88	.82	.77
<u>Eigennutzbezogene Prädiktoren</u>				
Wahrgenommene Luftbelastung im eigenen Wohngebiet (BEWUSTWG)	belast1-5 (5)	.88	.91	.88

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α (r)	r (S-B)	r (G)
Angst vor Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung in Trier (ANGST)	angst1-3 (3)	.91	.93	.83
Eigene Belastungen durch den Autoverkehr in Trier (KOSTABEL)	konuaut1-3 (3)	.72	.57	.45
Eigener beruflicher Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier (NUTZAJOB)	konuaut4-6 (3)	.86	.82	.65
Eigener privater Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier (NUTZAPRI)	konuaut7-9 (3)	.82	.86	.75
Vorteile für die eigene Person bei Maßnahmen zur Einschränkung des Trierer Autoverkehrs (VORTPRO)	knmass1, 3, 5, 7, 10, 12, 14, 16 (8)	.87	.80	.79
Vorteile für die eigene Person bei Maßnahmen zur Förderung des Trierer Autoverkehrs (VORTCON)	knmass2, 6, 8, 9, 11, 13, 15 (7)	.86	.79	.77
<u>Zielpluralistische Prädiktoren</u>				
<u>Mit Bezug auf kommunale verkehrspolitische Maßnahmen:</u>				
Akzeptanz umweltbezogener Ziele (ZIELPOUM)	zielpo1-4 (4)	.81	.79	.75
Akzeptanz wirtschaftlicher Ziele (ZIELPOWI)	zielpo6-8 (3)	.81	.88	.81
Akzeptanz attraktivitätsbezogener Ziele für die Allgemeinheit der Trierer Bevölkerung (ZIPOATBU)	zielpo9-11 (3)	.60	.62	.53
Akzeptanz attraktivitätsbezogener Ziele für die einzelnen Bürger (ZIPOATSE)	zielpo12-16 (5)	.81	.79	.75
<u>Mit Bezug auf das eigene verkehrsrelevante Handeln:</u>				
Akzeptanz gemeinwohlbezogener Ziele (ZIELSALL)	zielse9-11 (3)	.74	.86	.80

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α r (r)	r (S-B)	r (G)
Eigene Mobilitätseffizienz als Ziel (ZIELSEFF)	zielse1, 2, 6 (3)	.68	.64	.58
Eigene soziale Anerkennung und Kontakt als Ziel (ZIELSSOZ)	zielse3, 4 (2)	(.39)	-	-
Eigene Sicherheit als Ziel (ZIELSSAF)	zielse5 (1)	-	-	-
Eigene Fitness als Ziel (ZIELSFIT)	zielse7 (1)	-	-	-
Eigene Fahrfreude als Ziel (ZIELSFUN)	zielse8 (1)	-	-	-
<u>Mobilitätsspezifische Prädiktoren</u>				
Emotionale Bedeutung des Autos (BEDEUTAU)	bedeut1-8 (8)	.89	.86	.86
Negative Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehrsinschränkendes Handeln (konträr) (PEERPRAK)	freund1, 3, 5, 7, 14 (5)	.69	.58	.52
Reaktionen des sozialen Umfeldes im Sinne einer Befürwortung autoverkehrsinschränkenden Handelns (PEERCONA)	freund4, 6, 8, 9, 11, 13 (6)	.73	.60	.59
Positive Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehrsinschränkendes Handeln (PCONAUEB)	freund4, 6, 8, (3)	.70	.60	.51
Negative Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehrförderndes Handeln (PCONADIS)	freund9, 11, 13 (3)	.65	.67	.58
Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Einkaufen (HABKAUF)	kaufhab1-3 (3)	.70	.72	.66
Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Arbeit (HABJOB)	arbhhab1-3 (3)	.65	.64	.58

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α (r)	r (S-B)	r (G)
Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Freizeit (HABFREIZ)	freihab1-3 (3)	.69	.68	.60
<u>Subjektiv wahrgenommene Attribute von "typischen" Verkehrsmittelnutzern:</u>				
Subjektiv wahrgenommene positive Eigenschaften 'typischer' Fußgänger (NIMFUSSP)	nimagf3, 4, 6-8 (5)	.84	.78	.74
Subjektiv wahrgenommene negative Eigenschaften 'typischer' Fußgänger (NIMFUSSN)	nimagf5, 9, 11, 12, 14, 15 (6)	.75	.77	.77
Subjektiv wahrgenommene positive Eigenschaften 'typischer' Autofahrer (NIMAUTOP)	nimaga3, 4, 6-8, 13 (6)	.84	.81	.81
Subjektiv wahrgenommene negative Eigenschaften 'typischer' Autofahrer (NIMAUTON)	nimaga5, 9, 11, 12, 14 (5)	.82	.79	.73
Subjektiv wahrgenommene positive Eigenschaften 'typischer' Radfahrer (NIMRADP)	nimagr3, 4, 6-8, 10, 13 (7)	.81	.76	.74
Subjektiv wahrgenommene negative Eigenschaften 'typischer' Radfahrer (NIMRADN)	nimagr2, 5, 9, 11, 14, 15 (6)	.80	.83	.83
Subjektiv wahrgenommene positive Eigenschaften 'typischer' Busnutzer (NIMBUSP)	nimagb3, 4, 6-8, 10, 13 (7)	.79	.75	.73
Subjektiv wahrgenommene negative Eigenschaften 'typischer' Busnutzer (NIMBUSN)	nimagb2, 5, 9, 11, 12, 14, 15 (7)	.78	.81	.79
<u>Subjektiv wahrgenommene Attribute der Verkehrsmittel:</u>				
Bus: Bequem (IBUSHEDO)	imagbu1, 2 (2)	(.67)	-	-
Bus: Sicher und zuverlässig (IBUSSAFE)	imagbu3, 10, 11 (3)	.65	.68	.59

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α (r)	r (S-B)	r (G)
Bus: Flexibel und schnell (IBUSFLEX)	imagbu7, 9 (2)	(.51)	-	-
Bus: Billig (IBUSBILL)	imagbu5 (1)	-	-	-
Bus: Sportlich (IBUSSPOR)	imagbu8 (1)	-	-	-
Bus: Gesund (IBUSGESU)	imagbu6 (1)	-	-	-
Bus: Umweltfreundlich (IBUSOEKO)	imagbu4 (1)	-	-	-
Fahrrad: Bequem (IRADHEDO)	imagra1, 2 (2)	(.66)	-	-
Fahrrad: Effizient (IRADEFI)	imagra3, 7, 9-11 (5)	.72	.69	.67
Fahrrad: Gesund und billig (IRADGESU)	imagra5, 6, 8 (3)	.74	.69	.65
Fahrrad: Umweltfreundlich (IRADOEKO)	imagra4 (1)	-	-	-
Auto: Bequem (IAUTHEDO)	imagau1, 2 (2)	(.63)	-	-
Auto: Effizient (IAUTEFI)	imagau3, 7, 9, 11 (4)	.73	.74	.74
Auto: Umweltfreundlich (IAUTOEKO)	imagau4 (1)	-	-	-
Auto: Gesund (IAUTGESU)	imagau6, 8, 10 (3)	.62	.63	.59
Auto: Billig (IAUTBILL)	imagau5 (1)	-	-	-
Zu Fuß gehen: Bequem (IFUSHEDO)	imagfu1, 2 (2)	(.65)	-	-

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α (r)	r (S-B)	r (G)
Zu Fuß gehen: Effizient (IFUSEFFI)	imagfu7, 9-11 (4)	.68	.59	.59
Zu Fuß gehen: Sicher (IFUSSAFE)	imagfu3 (1)	-	-	-
Zu Fuß gehen: Umweltfreundlich und gesund (IFUSOEKO)	imagfu4-6 (3)	.79	.71	.65
Zu Fuß gehen: Sportlich (IFUSSPOR)	imagfu8 (1)	-	-	-
<u>Lebensstilbezogene Prädiktoren</u>				
Erfolgsorientierte hedonistische Wertvorstellungen und Lebensziele (WHEDERFO)	werte1-3 (3)	.69	.67	.59
Risikoorientierte hedonistische Wertvorstellungen und Lebensziele (WHEDRISK)	werte8, 9, 13 (3)	.60	.58	.50
Traditionelle Wertvorstellungen und Lebensziele (WERTTRAD)	werte4-7 (4)	.68	.58	.56
Postmaterialistische Wertvorstellungen und Lebensziele (WERTPOST)	werte11, 12, 14-18 (7)	.75	.74	.72
Wohlbefinden und Attraktivität als Wertvorstellung und Lebensziel (WERTATTR)	werte10 (1)	-	-	-
Freizeitgestaltung: Geselligkeit (FREILEUT)	freiz1-7 (7)	.83	.88	.87
Freizeitgestaltung: Spannung (FREIFUN)	freiz8-12 (5)	.87	.88	.85
Freizeitgestaltung: Weiterbildung (FREIBILD)	freiz13-17 (5)	.87	.82	.81
Viel Zeitaufwand für Karriere und Geldverdienst (ZEITKAR)	zeit1, 2 (2)	(.57)	-	-

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α r (S-B) r (G) (r)		
Viel Zeitaufwand für Familie und Freunde (ZEITFAM)	zeit3, 4 (2)	(.47)	-	-
Viel Zeitaufwand für sich selbst und Hobbys (ZEITICH)	zeit5, 6 (2)	(.48)	-	-
<u>Kontrollvariable</u>				
Tendenz zu sozial erwünschtem Antwortverhalten (CM)	cm1-17 (17) 1 = richtig; 2 = falsch	.79		
<u>Soziodemografische Variablen</u>				
Alter (AGE)	direkte Wertübernahme			
Geschlecht (SEX)	1 = weiblich; 2 = männlich			
Familienstand (FAMSTAND)	1 = ledig; 2 = verheiratet; 3 = geschieden; 4 = verwitwet			
Momentane Partnerschaft (PARTNER)	1 = nein; 2 = ja			
Existenz eigener Kinder (KINDER)	1 = nein; 2 = ja			
Alter eigener Kinder (KINDAGE)	direkte Wertübernahme			
Haushaltsgröße (Personen) (HAUSHALT)	direkte Wertübernahme			
Schulabschluss (BILDUNG)	1 = kein; 2 = Hauptschule; 3 = Mittlere Reife; 4 = Abitur; 5 = Hochschule			
Beruflich mit Straßenverkehr zu tun (JOBVERK1)	1 = überhaupt nicht ... 6 = sehr viel			

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich ¹⁾ (Itemanzahl)	C's α r (S-B) r (G) (r)
Einkommen (EINKOMM)	1 = bis 1500 DM; 2 = bis 3000 DM; 3 = bis 4500 DM; 4 = bis 6000 DM; 5 = über 6000 DM	
Wohnen zur Miete (MIETE)	1 = nein; 2 = ja	
Wohndauer in Trier (DAUERTRI)	direkte Wertübernahme	
Mitgliedschaft in einer Umweltschutzgruppe (UMWELTGR)	1 = nein; 2 = ja	
Eigenes Engagement in Umweltschutzgruppe (UMGRENGA)	1 = sehr niedrig ... 6 = sehr hoch	
Mitgliedschaft in einem Auto-, Motorsportclub (AUTOGR)	1 = nein; 2 = ja	
Eigenes Engagement in Auto-, Motorsportclub (AUGRENGA)	1 = sehr niedrig ... 6 = sehr hoch	
<i>Verkehrsrelevante situative Bedingungen</i>		
Strasse des Wohnortes (STRASSE)	direkte Wertübernahme	
Verkehr an eigener Strasse (VERKEHR)	1 = kaum Verkehr ... 6 = sehr viel Verkehr	
Anschluss an Straßennetz (NETZ1)	1 = völlig unzurei- chend ... 6 = völlig ausreichend	
Anschluss an Busnetz (NETZ2)	1 = völlig unzurei- chend ... 6 = völlig ausreichend	
Anschluss an Fahrradwegenetz (NETZ3)	1 = völlig unzurei- chend ... 6 = völlig ausreichend	
Anschluss an Fußwegenetz (NETZ4)	1 = völlig unzurei- chend ... 6 = völlig ausreichend	
Verfügbarkeit eines Autos (VERFUEG1)	1 = fast nie ... 6 = fast immer	

(Fortsetzung von Tabelle B-36)

Variablenbezeichnung (EDV-Label)	Items/Werte- bereich¹⁾ (Itemanzahl)	C's α r (S-B) r (G) (r)
Verfügbarkeit eines Fahrrads (VERFUEG2)	1 = fast nie ... 6 = fast immer	
Verfügbarkeit einer gültigen Busfahrkarte (VERFUEG3)	1 = fast nie ... 6 = fast immer	
Alleiniger Autobesitzer (AUTOTEIL1)	1 = nein; 2 = ja	
Teilen des Autos mit anderen Personen (AUTOTEIL2)	1 = fast nie ... 6 = fast immer	

¹⁾ Soweit in der Tabelle nicht anders angegeben, haben die Items folgenden Wertebereich:
1 = stimmt überhaupt nicht ... 6 = trifft genau zu

Tabelle B-37: Kategorienbesetzung kategorialer soziodemografischer Variablen ^{*)}

Variable / Kategorienzuordnung	1	2	3	4	5	k. A.
Geschlecht (SEX) 1 = weiblich; 2 = männlich	189 (51.2)	176 (47.7)				4 (1.1)
Familienstand (FAMSTAND) 1 = ledig; 2 = verheiratet; 3 = geschieden; 4 = verwitwet	169 (45.8)	155 (42.0)	26 (7.0)	13 (3.5)		6 (1.6)
Momentane Partnerschaft (PARTNER) 1 = nein; 2 = ja	94 (25.5)	254 (68.8)				21 (5.7)
Existenz eigener Kinder (KINDER) 1 = nein; 2 = ja	211 (57.2)	153 (41.5)				5 (1.4)
Schulabschluss (BILDUNG) 1 = kein; 2 = Hauptschule; 3 = Mittlere Reife; 4 = Abitur; 5 = Hochschule	8 (2.2)	41 (11.1)	53 (14.4)	201 (54.5)	50 (13.6)	16 (4.3)
Einkommen (EINKOMM) 1 = bis 1500 DM; 2 = bis 3000 DM; 3 = bis 4500 DM; 4 = bis 6000 DM; 5 = über 6000 DM	78 (21.1)	94 (25.5)	65 (17.6)	55 (14.9)	32 (8.7)	45 (12.2)
Wohnen zur Miete (MIETE) 1 = nein; 2 = ja	119 (32.2)	248 (67.2)				2 (0.5)
Mitgliedschaft in einer Umweltschutz- gruppe (UMWELTGR) 1 = nein; 2 = ja	339 (91.9)	28 (7.6)				2 (0.5)
Mitgliedschaft in einem Auto-, Motor- sportclub (AUTOGR) 1 = nein; 2 = ja	355 (96.2)	11 (3.0)				3 (0.8)
Alleiniger Autobesitzer (AUTOTEIL1) 1 = nein; 2 = ja	127 (34.4)	172 (46.6)				70 (19.0)

*) Angabe in absoluter Anzahl sowie in Klammern in Prozent

Tabelle B-38: Deskriptive Statistiken der gesamten Variablen

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
<u>Bereitschaftskriterien</u>						
Engagementbereitschaft für kommunalpolitische Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs in Trier (ENGAPRO)	365	3.64	3.75	1.33	-.09	-.85
Engagementbereitschaft für kommunalpolitische Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs in Trier (ENGACONT)	365	2.80	2.75	1.23	.56	-.20
Private Handlungsbereitschaft zu möglichst umweltschonender Pkw-Nutzung (VERHBER)	315	4.48	4.60	1.00	-.44	-.35
<u>Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl</u>						
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fußgänger (NUTZFUSS)	354	3.58	3.67	1.40	.10	-.96
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Fahrrad (NUTZRAD)	344	2.90	2.67	1.67	.34	-1.23
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Bus (NUTZBUS)	355	3.02	3.00	1.57	.23	-1.20
Selbstberichtete Verkehrsmittelwahl: Auto (NUTZAUTO)	355	3.39	3.67	1.71	-.04	-1.34
<u>Verantwortungsbezogene Prädiktoren</u>						
Kognitionen:						
Wahrnehmung ökologischer Komplexität (KOMPLEX)	369	3.60	3.67	1.34	-.05	-.81
Gefahrenbewusstsein für die Trierer Luftverschmutzung (BEWUSTTR)	366	4.53	4.60	.94	-.34	-.64

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Internale Verursachungsattribution bzgl. Trierer Luftverschmutzung (eigene Person) (URSINTER)	369	2.63	2.50	1.12	.70	.35
Externale Verursachungsattribution bzgl. Trierer Luftverschmutzung (Bürger) (URSEXTBU)	369	4.41	4.50	.93	-.66	.48
Externale Verursachungsattribution bzgl. Trierer Luftverschmutzung (Industrie) (URSEXTIN)	368	4.53	4.60	.88	-.41	.19
Internale Kontrollüberzeugung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung: Einschränkung der Autofahrten (KONTIN)	366	4.66	5.00	1.25	-.74	-.24
Internale und externe Kontrollüberzeugung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung: Politisches Engagement zur Einschränkung der Autoverkehrs (KONTPAUT)	367	3.92	3.80	1.37	-.20	-.77
Externale Kontrollüberzeugung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung: Förderung des öffentlichen Verkehrs (KONTPOEV)	368	4.97	5.20	.84	-.94	.46
Internale Verantwortungszuschreibung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung (VERANTIN)	365	4.54	5.00	1.27	-.73	-.09
Externale Verantwortungszuschreibung bzgl. Verringerung der Trierer Luftverschmutzung (VERANTEX)	366	4.80	5.00	1.04	-.97	.94

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Emotionen:						
Emotionale Verbundenheit mit Trier (VERBUND)	368	4.37	4.33	1.25	-.61	-.31
Empörung über zu geringes Engagement anderer zum Schutz der Trierer Luftquali- tät (EMPOER)	366	4.31	4.50	1.22	-.61	-.17
Schuld aufgrund zu geringer eigener Anstrengungen für den Schutz der Trierer Luftqualität (SCHULD)	368	2.58	2.33	1.20	.48	-.54
<u>Gerechtigkeitsbezogene Prädiktoren</u>						
Bewertung kommunalpolitischer Maß- nahmen zur Einschränkung des Trierer Autoverkehrs als gerecht (GERMASPR)	368	3.59	3.67	1.46	-.02	-1.02
Bewertung kommunalpolitischer Maß- nahmen zur Förderung des Trierer Auto- verkehrs als gerecht (GERMASCO)	367	2.40	2.00	1.35	.78	-.27
Wahrgenommene Ungerechtigkeit der Kosten-Nutzen-Verteilung bei eigenem Autoverzicht im Vergleich zu anderen (UNGEVERT)	364	3.88	4.00	1.39	-.29	-.93
<u>Eigennutzbezogene Prädiktoren</u>						
Wahrgenommene Luftbelastung im eigenen Wohngebiet (BEWUSTWG)	368	3.43	3.20	1.38	.14	-.91
Angst vor Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung in Trier (ANGST)	368	3.52	3.67	1.47	-.03	-1.03
Eigene Belastungen durch den Auto- verkehr in Trier (KOSTABEL)	367	3.25	3.00	1.28	.28	-.71

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Eigener beruflicher Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier (NUTZAJOB)	363	2.14	1.67	1.38	1.19	.51
Eigener privater Nutzen durch das Auto (bzw. den Autoverkehr) in Trier (NUTZAPRI)	366	2.91	3.00	1.49	.30	-1.01
Vorteile für eigene Person bei Maßnahmen zur Einschränkung des Trierer Autoverkehrs (VORTPRO)	357	3.47	3.38	1.29	.11	-.82
Vorteile für eigene Person bei Maßnahmen zur Förderung des Trierer Autoverkehrs (VORTCON)	356	2.77	2.71	1.23	.39	-.57
<u>Zielpluralistische Prädiktoren</u>						
Mit Bezug auf kommunale verkehrspolitische Maßnahmen:						
Akzeptanz umweltbezogener Ziele (ZIELPOUM)	367	5.17	5.25	.78	-1.06	1.29
Akzeptanz wirtschaftlicher Ziele (ZIELPOWI)	367	4.34	4.33	1.05	-.61	.32
Akzeptanz attraktivitätsbezogener Ziele für die Allgemeinheit der Trierer Bevölkerung (ZIPOATBU)	367	4.70	4.67	.86	-.43	.17
Akzeptanz attraktivitätsbezogener Ziele für die einzelnen Bürger (ZIPOATSE)	367	4.39	4.40	.94	-.20	-.48
Mit Bezug auf das eigene verkehrsrelevante Handeln:						
Akzeptanz gemeinwohlbezogener Ziele (ZIELSALL)	363	3.66	3.67	1.22	-.05	-.53
Eigene Mobilitätseffizienz als Ziel (ZIELSEFF)	364	4.46	4.33	1.02	-.47	-.11

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Eigene soziale Anerkennung und Kontakt als Ziel (ZIELSSOZ)	364	2.75	2.50	1.15	.56	.31
Eigene Sicherheit als Ziel (ZIELSSAF)	362	3.88	4.00	1.64	-.36	-1.07
Eigene Fitness als Ziel (ZIELSFIT)	363	3.42	3.00	1.62	-.01	-1.14
Eigene Fahrfreude als Ziel (ZIELSFUN)	360	2.76	2.00	1.69	.56	-.96
<u>Mobilitätsspezifische Prädiktoren</u>						
Emotionale Bedeutung des Autos (BEDEUTAU)	313	2.44	2.25	1.18	.88	.12
Negative Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehrsbeschränkendes Handeln (konträr) (PEERPRAK)	333	2.60	2.60	1.09	.56	.10
Reaktionen des sozialen Umfeldes im Sinne einer Befürwortung autoverkehrsbeschränkenden Handelns (PEERCONA)	343	3.79	3.83	1.04	-.25	-.25
Positive Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehrsbeschränkendes Handeln (PCONAUEB)	356	3.64	3.67	1.16	.00	-.48
Negative Reaktionen des sozialen Umfeldes auf eigenes autoverkehrsförderndes Handeln (PCONADIS)	354	3.94	4.00	1.38	-.27	-.75
Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Einkaufen (HABKAUF)	362	3.01	2.67	1.44	.47	-.69
Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Arbeit (HABJOB)	333	4.24	4.33	1.45	-.40	-.81

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl; Wegzweck: Freizeit (HABFREIZ)	359	2.99	2.67	1.37	.43	-.58
Subjektiv wahrgenommene Attribute von "typischen" Verkehrsmittelnutzern:						
Subjektiv wahrgenommene positive Eigenschaften 'typischer' Fußgänger (NIMFUSSP)	352	4.26	4.40	1.06	-.46	-.10
Subjektiv wahrgenommene negative Eigenschaften 'typischer' Fußgänger (NIMFUSSN)	352	2.04	1.83	.80	.88	.60
Subjektiv wahrgenommene positive Eigenschaften 'typischer' Autofahrer (NIMAUTOP)	349	2.44	2.50	.89	.32	-.22
Subjektiv wahrgenommene negative Eigenschaften 'typischer' Autofahrer (NIMAUTON)	349	3.76	3.80	1.08	-.40	-.17
Subjektiv wahrgenommene positive Eigenschaften 'typischer' Radfahrer (NIMRADP)	348	4.61	4.64	.80	-.83	1.45
Subjektiv wahrgenommene negative Eigenschaften 'typischer' Radfahrer (NIMRADN)	348	2.41	2.33	.89	.54	.61
Subjektiv wahrgenommene positive Eigenschaften 'typischer' Busnutzer (NIMBUSP)	349	3.17	3.29	.84	-.15	.32
Subjektiv wahrgenommene negative Eigenschaften 'typischer' Busnutzer (NIMBUSN)	348	2.41	2.43	.80	.12	-.28
Subjektiv wahrgenommene Attribute der Verkehrsmittel:						
Bus: Bequem (IBUSHEDO)	365	3.93	4.00	1.42	-.32	-.76
Bus: Sicher und zuverlässig (IBUSSAFE)	363	4.19	4.33	1.08	-.42	-.41

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Bus: Flexibel und schnell (IBUSFLEX)	365	2.85	3.00	1.19	.51	-.08
Bus: Billig (IBUSBILL)	365	2.55	2.00	1.69	.83	-.59
Bus: Sportlich (IBUSSPOR)	357	1.59	1.00	1.03	2.08	4.43
Bus: Gesund (IBUSGESU)	359	3.50	4.00	1.49	-.02	-.88
Bus: Umweltfreundlich (IBUSOEKO)	364	4.66	5.00	1.25	-.95	.31
Fahrrad: Bequem (IRADHEDO)	360	3.90	4.00	1.38	-.41	-.64
Fahrrad: Effizient (IRADEFFI)	360	4.13	4.20	.91	-.41	-.04
Fahrrad: Gesund und billig (IRADGESU)	361	5.63	6.00	.67	-3.39	16.14
Fahrrad: Umweltfreundlich (IRADOEKO)	361	5.84	6.00	.70	-5.58	33.55
Auto: Bequem (IAUTHEDO)	363	5.13	5.50	.99	-1.41	2.26
Auto: Effizient (IAUTEFFI)	361	4.64	4.75	.90	-.88	1.04
Auto: Umweltfreundlich (IAUTOEKO)	362	1.99	2.00	1.14	1.17	.99
Auto: Gesund (IAUTGESU)	360	2.32	2.00	1.01	.91	.84
Auto: Billig (IAUTBILL)	360	2.16	2.00	1.18	.87	-.01
Zu Fuß gehen: Bequem (IFUSHEDO)	362	3.81	4.00	1.41	-.23	-.75
Zu Fuß gehen: Effizient (IFUSEFFI)	363	4.30	4.50	1.01	-.63	.46

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Zu Fuß gehen: Sicher (IFUSSAFE)	361	4.23	4.00	1.45	-.55	-.57
Zu Fuß gehen: Umweltfreundlich und gesund (IFUSOEKO)	364	5.81	6.00	.58	-5.22	32.00
Zu Fuß gehen: Sportlich (IFUSSPOR)	363	4.97	5.00	1.29	-1.26	.92
<u>Lebensstilbezogene Prädiktoren</u>						
Erfolgsorientierte hedonistische Wertvorstellungen und Lebensziele (WHEDERFO)	367	3.51	3.67	1.00	-.12	-.01
Risikoorientierte hedonistische Wertvorstellungen und Lebensziele (WHEDRISK)	367	3.94	4.00	.93	-.44	.10
Traditionelle Wertvorstellungen und Lebensziele (WERTTRAD)	368	4.01	4.00	.99	-.04	-.32
Postmaterialistische Wertvorstellungen und Lebensziele (WERTPOST)	369	5.07	5.14	.63	-1.01	1.45
Wohlbefinden und Attraktivität als Wertvorstellung und Lebensziel (WERTATTR)	368	4.79	5.00	.96	-1.02	1.64
Freizeitgestaltung: Geselligkeit (FREILEUT)	364	3.81	3.86	.95	.06	-.11
Freizeitgestaltung: Spannung (FREIFUN)	364	3.26	3.20	1.10	.10	-.32
Freizeitgestaltung: Weiterbildung (FREIBILD)	363	4.48	4.40	.96	-.43	.05
Viel Zeitaufwand für Karriere und Geldverdienst (ZEITKAR)	368	3.60	4.00	1.34	-.30	-.51

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Viel Zeitaufwand für Familie und Freunde (ZEITFAM)	368	4.08	4.00	1.08	-.02	-.46
Viel Zeitaufwand für sich selbst und Hobbys (ZEITICH)	368	4.05	4.00	1.09	-.33	-.21
<u>Kontrollvariable</u>						
Tendenz zu sozial erwünschtem Antwortverhalten (CM)	366	1.64	1.67	.22	-.52	-.38
<u>Soziodemografische Variablen</u>						
Alter (AGE)	364	38.16	35.00	14.08	.81	.10
Haushaltsgröße (Personen) (HAUSHALT)	362	1.72	1.00	1.44	1.33	4.09
Beruflich mit Straßenverkehr zu tun (JOBVERK1)	364	1.71	1.00	1.49	1.98	2.44
Wohndauer in Trier (DAUERTRI)	362	17.49	11.00	15.77	1.18	.71
Eigenes Engagement in Umweltschutzgruppe (UMGRENGA)	31	3.23	3.00	1.56	-.07	-1.29
Eigenes Engagement in Auto-, Motorsportclub (AUGRENGA)	13	2.38	2.00	1.19	.15	-1.50
<u>Verkehrsrelevante situative Bedingungen</u>						
Verkehr an eigener Strasse (VERKEHR)	366	3.41	3.00	1.76	.12	-1.34
Anschluss an Straßennetz (NETZ1)	358	5.55	6.00	.87	-2.46	6.48

(Fortsetzung von Tabelle B-38)

Variablen	N	AM	MD	SD	SCH	EX
Anschluss an Busnetz (NETZ2)	365	4.80	5.00	1.47	-1.06	-.02
Anschluss an Fahrradwegenetz (NETZ3)	357	3.38	3.00	1.70	.12	-1.22
Anschluss an Fußwegenetz (NETZ4)	363	4.98	5.00	1.35	-1.32	.74
Verfügbarkeit eines Autos (VERFUEG1)	360	4.62	6.00	1.95	-1.00	-.70
Verfügbarkeit eines Fahrrads (VERFUEG2)	357	4.87	6.00	1.91	-1.31	-.07
Verfügbarkeit einer gültigen Busfahrkarte (VERFUEG3)	361	3.55	4.00	2.33	-.03	-1.89
Teilen des Autos mit anderen Personen (AUTOTEIL2)	278	3.48	3.00	2.15	.03	-1.76

	Verursachung (internal)	Verursachung (BürgerInnen)	Verursachung (Industrie)	Kontrolle (internal)	Kontrolle (intern. & external)	Kontrolle (external)	Verantwortung (internal)	Verantwortung (external)	Ökologische Komplexität	Ungerechte Kosten-Nutzen- Verteilung	Gerechtigkeit Maßnahmen (Einschränkung)	Gerechtigkeit Maßnahmen (Förderung)	Emotionale Ver- bundenheit	Empörung	Schuld
Gefahrenbewusstsein	.11*	.41**	.37**	.23**	.36**	.23**	.29**	.24**	-.23**	.21**	.39**	-.36**	.25**	.57**	.08
Verursachung (internal)	-	.20**	.02	.07	.10*	.04	.17**	.03	-.04	-.01	.03	-.14**	-.04	.03	.30**
Verursachung (BürgerInnen)		-	.50**	.28**	.38**	.19**	.37**	.21**	-.17**	.18**	.34**	-.35**	.08	.35**	.09
Verursachung (Industrie)			-	.21**	.22**	.28**	.12*	.21**	.07	.19**	.21**	-.08	.19**	.30**	.12*
Kontrolle (internal)				-	.57**	.43**	.39**	.16**	.04	.28**	.33**	-.26**	.21**	.22**	.06
Kontrolle (internal & external)					-	.44**	.36**	.29**	-.20**	.30**	.68**	-.43**	.15**	.36**	.15**
Kontrolle (external)						-	.30**	.38**	.07	.28**	.27**	-.15**	.22**	.30**	.08
Verantwortung (internal)							-	.40**	-.17**	.13*	.28**	-.30**	.17**	.21**	.05
Verantwortung (external)								-	-.04	.30**	.22**	-.06	.12*	.18**	.08
Ökolog. Komplexität									-	.09	-.24**	.28**	.03	-.17**	.15**
Ungerechte Kosten- Nutzen-Verteilung										-	.33**	-.03	.26**	.35**	.05
Gerechtigkeit Maßnah- men (Einschränkung)											-	-.46**	.16**	.46**	.09
Gerechtigkeit Maßnah- men (Förderung)												-	.00	-.22**	-.10*
Emotion. Verbundenheit													-	.38**	-.02
Empörung														-	.09

* .01 ≤ p ≤ .05

**p < .01

(2-seitig)

Tabelle B-39: Interkorrelationen der verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Variablen

Tabelle B-40: Korrelationsmatrix aller verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Variablen mit den Kriteriumsvariablen

	Bereitschaft, sich aktiv für eine Einschränkung des Autoverkehrs in Trier zu engagieren	Bereitschaft, den eigenen Pkw möglichst umwelt-schonend zu nutzen
Gefahrenbewusstsein Luftverschmutzung	.41**	.40**
Verursachungsattribution (internal)	.01	-.01
Verursachungsattribution (BürgerInnen)	.33**	.26**
Verursachungsattribution (Industrie)	.16**	.26**
Kontrollüberzeugung (internal)	.27**	.49**
Kontrollüberzeugung (internal und external)	.54**	.46**
Kontrollüberzeugung (external)	.23**	.40**
Verantwortungsattribution (internal)	.25**	.32**
Verantwortungsattribution (external)	.16**	.24**
Ökologische Komplexität	-.24**	-.15**

Ungerechte Kosten-Nutzen-Verteilung bei eigenem Autoverzicht	.22**	.29**
Gerechtigkeit von Maßnahmen (Einschränkung Autoverkehr)	.69**	.46**
Gerechtigkeit von Maßnahmen (Förderung Autoverkehr)	-.47**	-.31**

Emotionale Verbundenheit mit Trier	.22**	.32**
Empörung	.49**	.45**
Schuld	.06	-.02

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-41: Interkorrelationen der eigennutzbezogenen Variablen

	Wahrgenommene Luftbelastung im Wohngebiet	Subj. Belastungen durch Autoverkehr in Trier	Vorteile durch Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs	Vorteile durch Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs	Privater Nutzen durch Auto / Autoverkehr in Trier	Beruflicher Nutzen durch Auto / Autoverkehr in Trier
Angst vor Gesundheitsschäden	.52**	.38**	.37**	-.16**	-.12**	-.12**
Wahrgenommene Luftbelastung im Wohngebiet		.61**	.31**	-.27**	-.22**	-.19**
Subj. Belastungen durch Autoverkehr in Trier			.34**	-.22**	-.22**	-.14**
Vorteile durch Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs in Trier				-.35**	-.37**	-.26**
Vorteile durch Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs in Trier					.62**	.51**
Privater Nutzen durch Auto / Autoverkehr in Trier						.53**

* .01 ≤ p ≤ .05 **p < .01 (2-seitig)

Tabelle B-42: Korrelationsmatrix aller eigennutzbezogenen Variablen mit den Kriteriumsvariablen

	Bereitschaft, sich aktiv für eine Einschränkung des Autoverkehrs in Trier zu engagieren	Bereitschaft, den eigenen Pkw möglichst umweltschonend zu nutzen
Angst vor Gesundheitsschäden	.42**	.38**
Wahrgenommene Luft- belastung im Wohngebiet	.36**	.34**

Subjektive Belastungen durch den Autoverkehr in Trier	.40**	.41**
Vorteile durch Maßnahmen zur Einschränkung des Auto- verkehrs in Trier	.60**	.44**
Vorteile durch Maßnahmen zur Förderung des Autover- kehrs in Trier	-.45**	-.30**
Privater Nutzen durch Auto / Autoverkehr in Trier	-.43**	-.33**
Beruflicher Nutzen durch Auto / Autoverkehr in Trier	-.30**	-.28**

* $.01 \leq p \leq .05$ ** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-43: Korrelationsmatrix aller verantwortungs- und gerechtigkeitsbezogenen Variablen mit allen eigennutzbezogenen Variablen

	Angst vor Gesund- schäden	Wahrgen. Luftbelas- tung im Wohn- gebiet	Subj. Belast. durch Auto- verkehr	Vorteile d. Maßnah- men (Ein- schrän- kung)	Vorteile d. Maßnah- men (Förde- rung)	Priv. Nut- zen durch Auto / Autover- kehr	Berufl. Nutzen d. Auto / Autover- kehr
Gefahrenbewusstsein Luft	.57**	.47**	.35**	.36**	-.24**	-.21**	-.19**
Verursachung (internal)	.08	.12*	.11*	-.01	.14**	.08*	.10
Verursachung (BürgerInnen)	.27**	.23**	.13**	.27**	-.22**	-.21**	-.23**
Verursachung (Industrie)	.26**	.22**	.21**	.10*	-.02	-.07	-.07
Kontrollüberzeugung (internal)	.16**	.19**	.21**	.26**	-.23**	-.26**	-.14**
Kontrollüberzeugung (int. und ext.)	.26**	.26**	.29**	.50**	-.35**	-.37**	-.22**
Kontrollüberzeugung (external)	.17**	.16**	.10*	.15**	-.07	-.11*	-.06
Verantwortung (internal)	.08	.16**	.13*	.20**	-.21**	-.12*	-.14**
Verantwortung (external)	.07	.09	.05	.16**	.00	.00	-.04
Ökologische Komplexität	-.13*	-.14**	-.05	-.21**	.23**	.16**	.12*
Ungerechte Kosten- Nutzen-Verteilung	.30**	.17**	.22**	.23**	.04	-.05	.02
Gerechtigkeit von Maßnahmen (Einschränkung)	.40**	.36**	.38**	.59**	-.47**	-.42**	-.30**
Gerechtigkeit von Maßnahmen (Förderung)	-.16**	-.24**	-.20**	-.41**	.55**	.43**	.40**
Emotionale Verbun- denheit	.28**	.15**	.22**	.08	-.02	.03	.05
Empörung	.56**	.43**	.38**	.37**	-.22**	-.14**	-.16**
Schuld	.12*	.05	.05	.01	.12*	.25**	.13*

* .01 ≤ p ≤ .05

**p < .01

(2-seitig)

Tabelle B-44: Korrelationsmatrix aller zielpluralistischen Variablen bzgl. Verkehrspolitik mit allen zielpluralistischen Variablen bzgl. eigenem verkehrsrelevantem Handeln

	Umweltbezogene Ziele (Politik)	Wirtschaftliche Ziele (Politik)	Attraktivitätsbez. Ziele (Bürger- Innen; Politik)	Attraktivitätsbez. Ziele (Einzelner; Politik)
Gemeinwohl- bezogene Ziele	.26**	.30**	.39**	.36**
Eigene Mobili- tätseffizienz	.09	.24**	.26**	.37**
Eigene soziale Ziele	.11*	.26**	.19**	.31**
Eigene Fitness	.20**	.05	.15**	.09
Eigene Sicherheit	.18**	.17**	.32**	.25**
Eigene Fahrfreude	-.01	.17**	.17**	.19**

* $.01 \leq p \leq .05$

** $p < .01$ (2-seitig)

Tabelle B-45: Korrelationsmatrix aller zielpluralistischen Variablen (bzgl. Verkehrspolitik und eigenem verkehrsrelevantem Handeln) mit den Kriteriumsvariablen

	Bereitschaft, sich aktiv für eine Einschränkung des Autoverkehrs in Trier zu engagieren	Bereitschaft, den eigenen Pkw möglichst umweltschonend zu nutzen
Umweltbezogene Ziele (Politik)	.37**	.45**
Wirtschaftliche Ziele (Politik)	-.15**	.02
Attraktivitätsbezogene Ziele (BürgerInnen; Politik)	-.02	.18**
Attraktivitätsbezogene Ziele (Einzelner; Politik)	-.11*	.05

Gemeinwohlbezogene Ziele	.28**	.35**
Eigene Mobilitätseffizienz	-.26**	-.07
Eigene soziale Ziele	.07	.08
Eigene Fitness	.27**	.31**
Eigene Sicherheit	.02	.15**
Eigene Fahrfreude	.04	.01
* .01 ≤ p ≤ .05	**p < .01	(2-seitig)

Tabelle B-46: Korrelationsmatrix aller wahrgenommenen Attribute der Verkehrsmittel mit der subjektiven Einschätzung situativer verkehrsrelevanter Bedingungen in Trier (Variablenauswahl)

	Verfügbarkeit: Auto	Verfügbarkeit: Fahrrad	Verfügbarkeit: gültige Busfahrkarte	Anbindung ans Busnetz	Anbindung ans Fahrrad- wegenetz
Bus: Bequem	-.20**	.05	.26**	.18**	.12*
Bus: Sicher & zuverlässig	-.09	.12*	.07	.12*	.08
Bus: Flexibel & schnell	-.20**	.07	.23**	.27**	.07
Bus: Billig	-.20**	-.07	.41**	.13*	.06
Bus: Sportlich	-.09	.14*	.01	.02	.11*
Bus: Gesund	-.11*	.02	.08	.09	.06
Bus: Umweltfreundlich	.06	.06	.01	.04	-.02

Rad: Bequem	-.16**	.27**	.12*	.11*	.03
Rad: Effizient	-.10	.24**	.09	.15**	.03
Rad: Gesund & billig	-.05	.15**	-.03	.13*	-.05
Rad: Umweltfreundlich	-.01	.07	.07	.03	-.10

Auto: Bequem	.20**	-.10	-.10	-.01	-.08
Auto: Effizient	.19**	-.15**	-.08	-.02	-.07
Auto: Umweltfreundlich	.22**	-.09	-.06	.02	.10
Auto: Gesund	.17**	-.07	-.09	-.04	.02
Auto: Billig	.12*	-.03	-.09	-.01	.03

Zu Fuß gehen: Bequem	-.09	.06	.00	.09	.01
Zu Fuß gehen: Effizient	-.08	.05	-.06	.11*	.11*
Zu Fuß gehen: Sicher	.00	.05	-.02	-.02	.03
Zu Fuß gehen: Umwelt- freundlich & gesund	.05	-.01	-.05	.13*	-.03
Zu Fuß gehen: Sportlich	.04	.06	-.18**	.07	.05

* .01 ≤ p ≤ .05

**p < .01

(2-seitig)

Tabelle B-47: Korrelationsmatrix aller lebensstilbezogenen Variablen

	Erfolgs-orientierte Wertvorstellungen	Risiko-orientierte Wertvorstellungen	Wohl-befinden & Attraktivität	Traditionelle Wert-orientierungen	Post-materialistische Wert-orientierungen
Viel Zeit für Karriere & Geldverdienst	.41**	.30**	.11*	-.02	.01
Viel Zeit für Familie & Freunde	-.08	-.04	.19**	.32**	.24**
Viel Zeit für sich selbst & Hobbys	.13*	.22**	.13*	.20**	.24**
Freizeitgestaltung: Spannung	.23**	.51**	.17**	.01	.11*
Freizeitgestaltung: Geselligkeit	.13*	.19**	.21**	.20**	.19**
Freizeitgestaltung: Weiterbildung	.11*	.04	-.02	.19**	.31**

* .01 ≤ p ≤ .05 **p < .01 (2-seitig)

Tabelle B-48: Zuordnungsübersicht mit der Entwicklung der Fehlerquadratsummen bei einer **hierarchisch agglomerativen Clusteranalyse** einer **Zufallsstichprobe** von ProbandInnen ($N = 47$) mit allen lebensstilbezogenen Variablen (Distanzmaß: Quadrierte Euklidische Distanz; Clustermethode: Ward-Verfahren)

Schritt	Zusammengeführte Cluster		Koeffizienten	Erstes Vorkommen des Clusters		Nächster Schritt
	Cluster 1	Cluster 2		Cluster 1	Cluster 2	
1	97	333	.93	0	0	20
2	138	156	1.87	0	0	18
3	12	145	3.52	0	0	5
4	20	275	5.25	0	0	16
5	12	341	7.10	3	0	15
6	70	199	9.13	0	0	22
7	126	188	11.16	0	0	27
8	60	231	13.23	0	0	17
9	159	174	15.66	0	0	21
10	246	351	18.41	0	0	23
11	179	287	21.55	0	0	23
12	34	331	24.83	0	0	22
13	173	181	28.16	0	0	25
14	43	209	31.50	0	0	30
15	12	264	34.87	5	0	19
16	9	20	38.24	0	4	19
17	60	175	42.41	8	0	30
18	138	337	46.76	2	0	40
19	9	12	51.42	16	15	25
20	97	316	56.17	1	0	24
21	159	251	61.40	9	0	34
22	34	70	67.07	12	6	40
23	179	246	72.80	11	10	33
24	97	256	79.03	20	0	28
25	9	173	85.78	19	13	34
26	79	336	92.84	0	0	32
27	29	126	100.30	0	7	37
28	97	171	108.50	24	0	38
29	32	178	117.00	0	0	36
30	43	60	125.68	14	17	35
31	72	146	134.76	0	0	35
32	79	357	145.15	26	0	42
33	179	288	155.60	23	0	38
34	9	159	166.66	25	21	39
35	43	72	178.28	30	31	41
36	32	117	190.50	29	0	41
37	29	311	203.83	27	0	43
38	97	179	217.71	28	33	44
39	9	180	231.95	34	0	42
40	34	138	247.18	22	18	45
41	32	43	272.02	36	35	44
42	9	79	297.25	39	32	43
43	9	29	324.30	42	37	46
44	32	97	361.08	41	38	45
45	32	34	406.84	44	40	46
46	9	32	517.09	43	45	0

Tabelle B-49: Zusätzliche formale Teststatistiken für die Clusterlösungen $k = 1$ bis $k = 10$ bei einer K-Means-Clusteranalyse ($N = 369$) mit allen lebensstilbezogenen Variablen

	Eta_k^2	PRE_k	F-MAX_k
Clusterlösung $k = 1$	.00	-99.00 ¹⁾	-99.00 ¹⁾
Clusterlösung $k = 2$	.15	.15	65.74
Clusterlösung $k = 3$	.23	.09	53.97
Clusterlösung $k = 4$	.28	.07	47.81
Clusterlösung $k = 5$	.32	.05	41.85
Clusterlösung $k = 6$	.34	.04	37.48
Clusterlösung $k = 7$	.37	.04	35.10
Clusterlösung $k = 8$	.36	-.02	28.45
Clusterlösung $k = 9$	.40	.07	30.06
Clusterlösung $k = 10$	.40	-.01	26.09

¹⁾ nicht definiert

Tabelle B-50.1: Mittelwerte und Streuungen der sieben Lebensstilgruppen bezüglich der Engagement- und Verhaltensbereitschaft

	Engagementbereitschaft			Verhaltensbereitschaft	
	<i>N</i>	<i>AM</i>	<i>SD</i>	<i>AM</i>	<i>SD</i>
Wertkonservative Familienmenschen (C1)	59	3.71	1.37	4.66	.91
Ungeessige KarriereplanerInnen (C2)	59	3.52	1.34	4.31	1.08
Moderne AbenteurerInnen (C3)	69	3.79	1.33	4.69	.82
Aufopfernde Familienmenschen (C4)	48	3.96	1.34	4.55	1.01
Erhabene BildungsbürgerInnen (C5)	32	3.82	1.27	4.54	1.00
Gesellige Undifferenzierte (C6)	50	3.77	1.39	4.92	.82
Junge Desinteressierte (C7)	52	2.97	1.05	3.67	.93

Tabelle B-50.2: Signifikante Mittelwertsunterschiede zwischen den Clustern (Tukey-Test)

Engagementbereitschaft							Verhaltensbereitschaft						
	C1	C2	C3	C4	C5	C6		C1	C2	C3	C4	C5	C6
C1							C1						
C2							C2						
C3							C3						
C4							C4						
C5							C5						
C6							C6		*				
C7	*		**	**		*	C7	**	**	**	**	**	**
$F(6, 358) = 3.13, p < .01$							$F(6, 308) = 8.38, p < .01$						
* $.01 \leq p \leq .05$			** $p < .01$				* $.01 \leq p \leq .05$			** $p < .01$			

Tabelle B-51.1: Mittelwerte und Streuungen der sieben Lebensstilgruppen bezüglich der Variable der Angst und den wahrgenommenen Belastungen durch den Autoverkehr in Trier

	<i>N</i>	Angst vor Gesundheitsschäden		Belastung durch Auto- verkehr in Trier	
		<i>AM</i>	<i>SD</i>	<i>AM</i>	<i>SD</i>
Wertkonservative Familienmenschen (C1)	59	3.87	1.47	3.68	1.44
Ungeessellige KarriereplanerInnen (C2)	59	3.49	1.49	3.09	1.27
Moderne AbenteurerInnen (C3)	69	3.35	1.38	3.28	1.10
Aufopfernde Familienmenschen (C4)	48	3.65	1.33	3.23	1.35
Erhabene BildungsbürgerInnen (C5)	32	3.59	1.39	3.36	1.40
Gesellige Undifferenzierte (C6)	50	3.93	1.66	3.48	1.30
Junge Desinteressierte (C7)	52	2.80	1.34	2.65	.94

Tabelle B-51.2: Signifikante Mittelwertsunterschiede zwischen den Clustern

Angst (Tukey-Test)							Belastung (Games-Howell-Test)						
	C1	C2	C3	C4	C5	C6		C1	C2	C3	C4	C5	C6
C1							C1						
C2							C2						
C3							C3						
C4							C4						
C5							C5						
C6							C6						
C7	**			*		**	C7	**		*			**
$F(6, 361) = 3.65, p < .01$							$F(6, 360) = 3.62, p < .01$						
* .01 ≤ p ≤ .05			**p < .01				* .01 ≤ p ≤ .05			**p < .01			

Tabelle B-52: Übersicht über die moderierten multiplen Regressionen der beiden Bereitschaftskriterien auf die jeweils einflussreichsten Variablen der moral- und eigennutzbezogenen Prädiktorengruppe, verschiedene allgemeine Wertvorstellungen und den jeweiligen Produktterm

	Moderator: Erfolgsorientierte Wertvorstellungen	Moderator: Traditionelle Wertvorstellungen	Moderator: Postmaterialist. Wertvorstellungen
Verkehrspol. Engagementbereitschaft auf Gerechtigkeitseinschätzung einschränkender Maßnahmen	n.s.	*	n.s.
Verkehrspol. Engagementbereitschaft auf erwartete Vorteile durch einschränkende Maßnahmen	*	n.s.	n.s.
Verhaltensbereitschaft auf interne Kontrollüberzeugung	n.s.	n.s.	n.s.
Verhaltensbereitschaft auf erwartete Vorteile durch einschränkende Maßnahmen	n.s.	**	**

* .01 < p < .05 ** p < .01

Abbildung B-1: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim ersten Cluster ("Wertkonservative Familienmenschen")

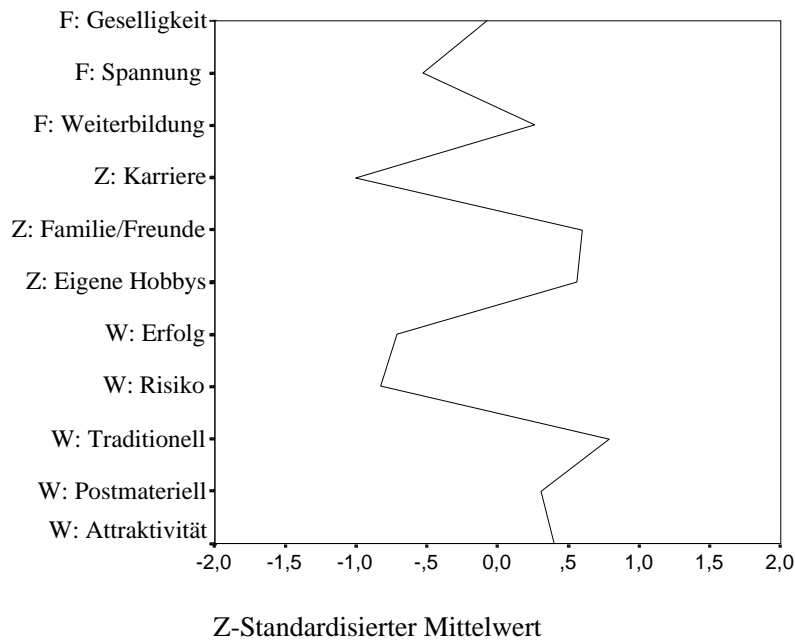


Abbildung B-2: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim zweiten Cluster ("Unghesellige KarriereplanerInnen")

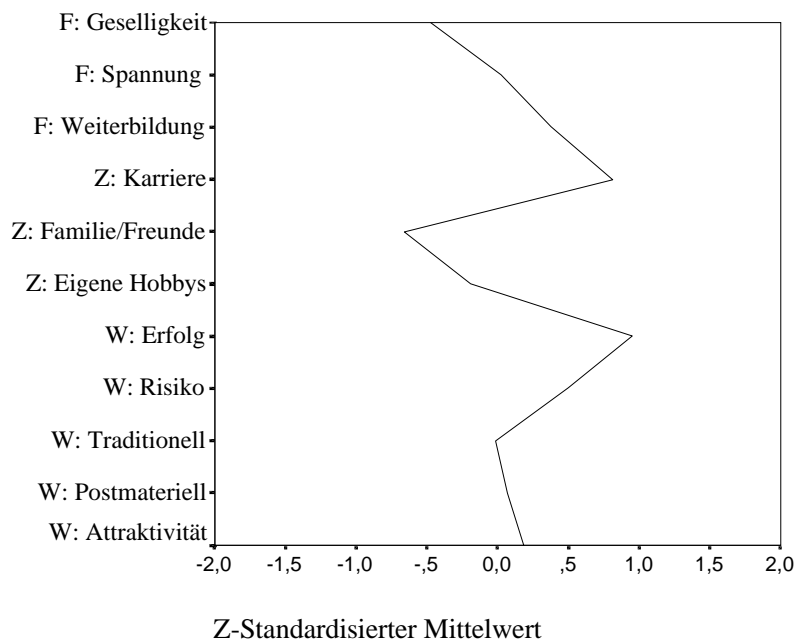


Abbildung B-3: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim dritten Cluster ("Moderne AbenteuerInnen")

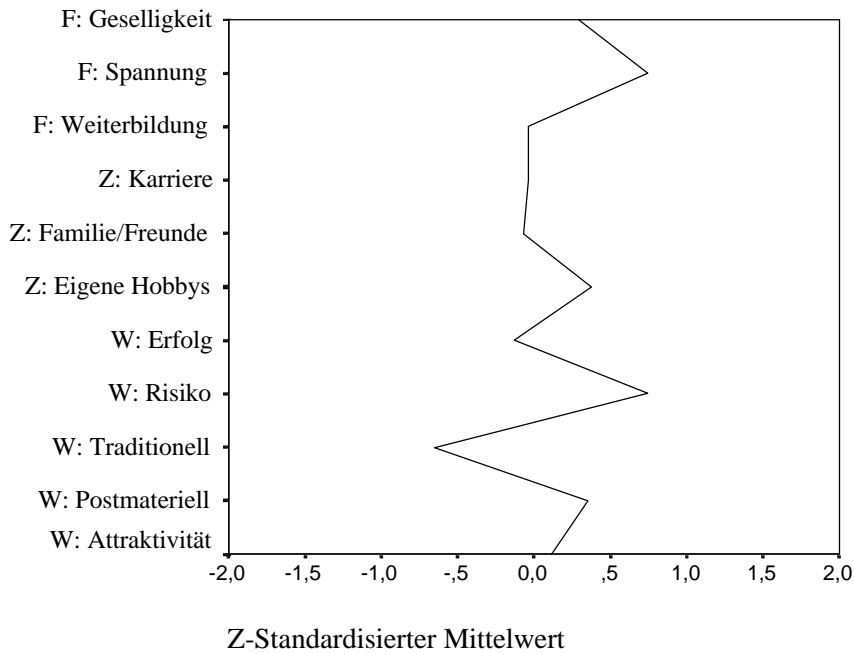


Abbildung B-4: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim vierten Cluster ("Aufopfernde Familienmensen")

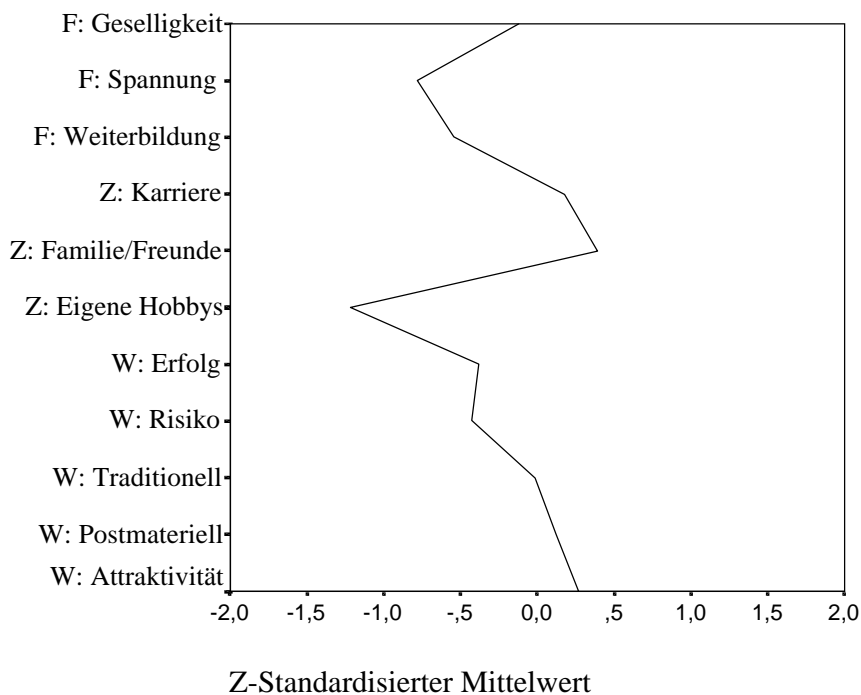


Abbildung B-5: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim fünften Cluster ("Erhabene BildungsbürgerInnen")

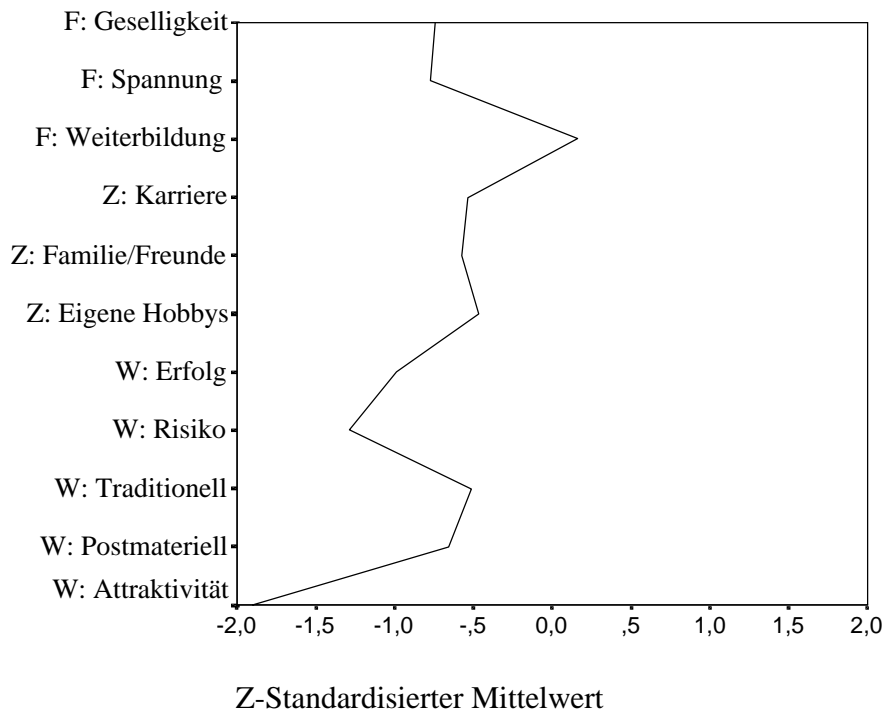


Abbildung B-6: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim sechsten Cluster ("Gesellige Undifferenzierte")

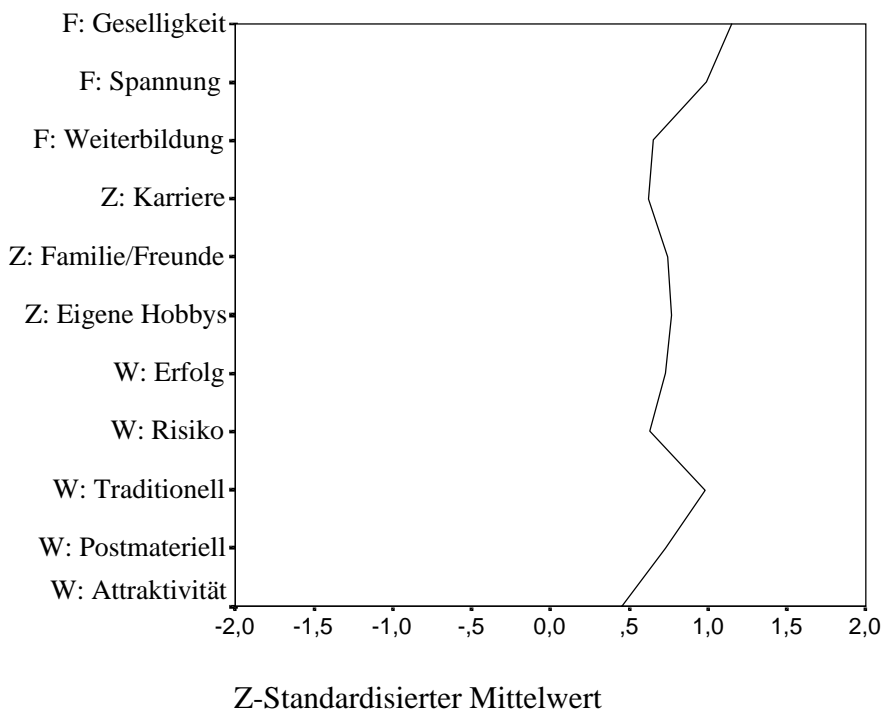
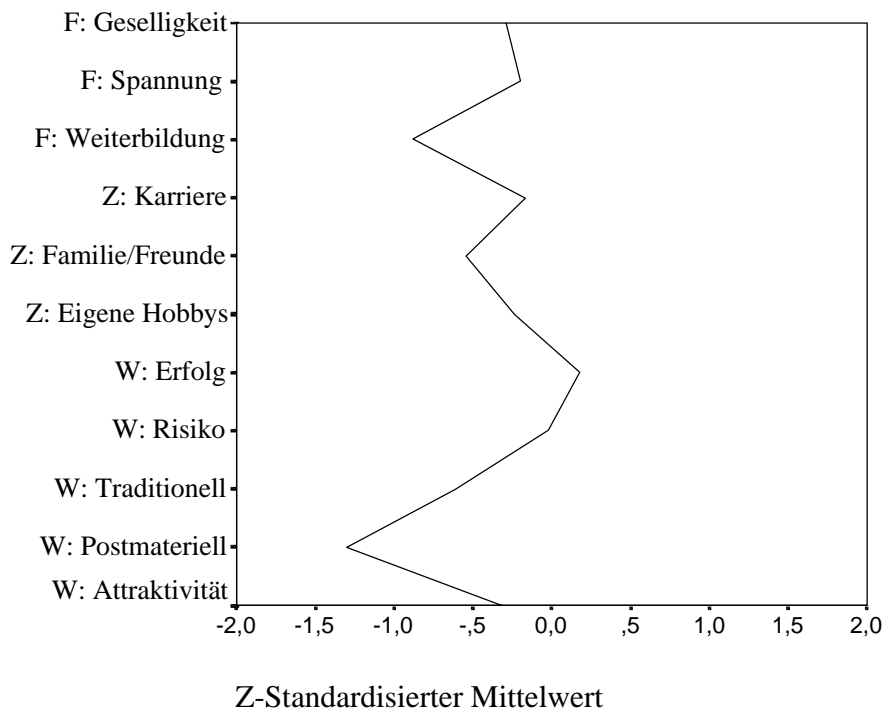


Abbildung B-7: Z-Standardisierte Mittelwerte der aktiven Lebensstilvariablen beim siebten Cluster ("Junge Desinteressierte")



Anhang C:
Exemplarische
Rechnerausdrucke

Anhang C: Exemplarischer Rechnerausdruck

Statistiken und ausgewählte Diagramme zur Überprüfung einiger Voraussetzungen der schrittweisen multiplen Regressionsanalysen der verkehrspolitischen Engagementbereitschaft zur Einschränkung des Autoverkehrs in Trier auf die Beurteilung derartiger Maßnahmen als gerecht, Empörung über zu geringes Engagement anderer und den erwarteten Vorteilen durch die Maßnahmen.

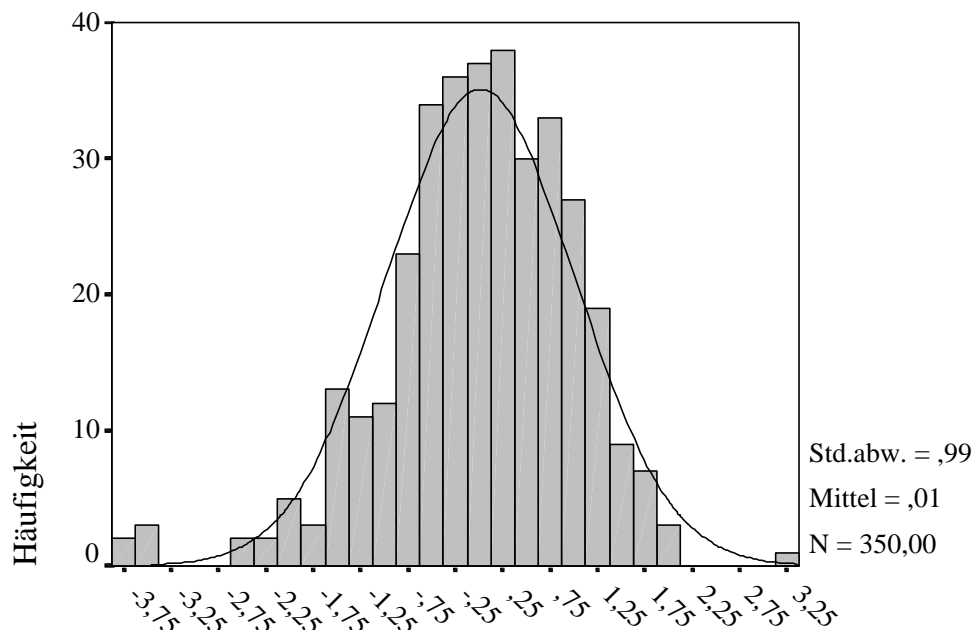
Residuenstatistik^a

	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung	N
Nicht standardisierter vorhergesagter Wert	1,49	5,66	3,66	,99	354
Nicht standardisierte Residuen	-3,38	2,81	1,25E-02	,88	350
Standardisierter vorhergesagter Wert	-2,17	2,03	,02	1,00	354
Standardisierte Residuen	-3,81	3,17	,01	,99	350

a. Abhängige Variable: ENGAPRO

Histogramm

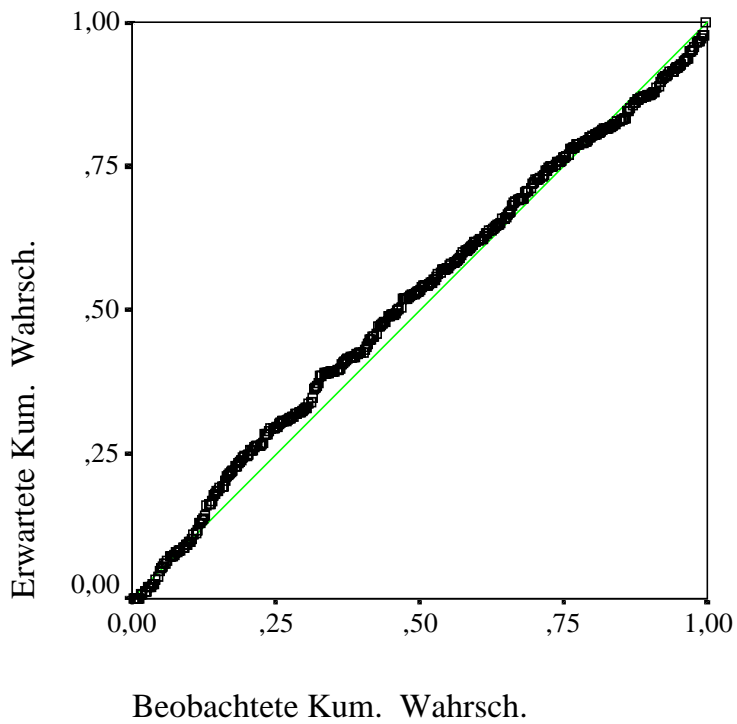
AV: Verkehrspolitische Engagementbereitschaft



Regression Standardisiertes Residuum

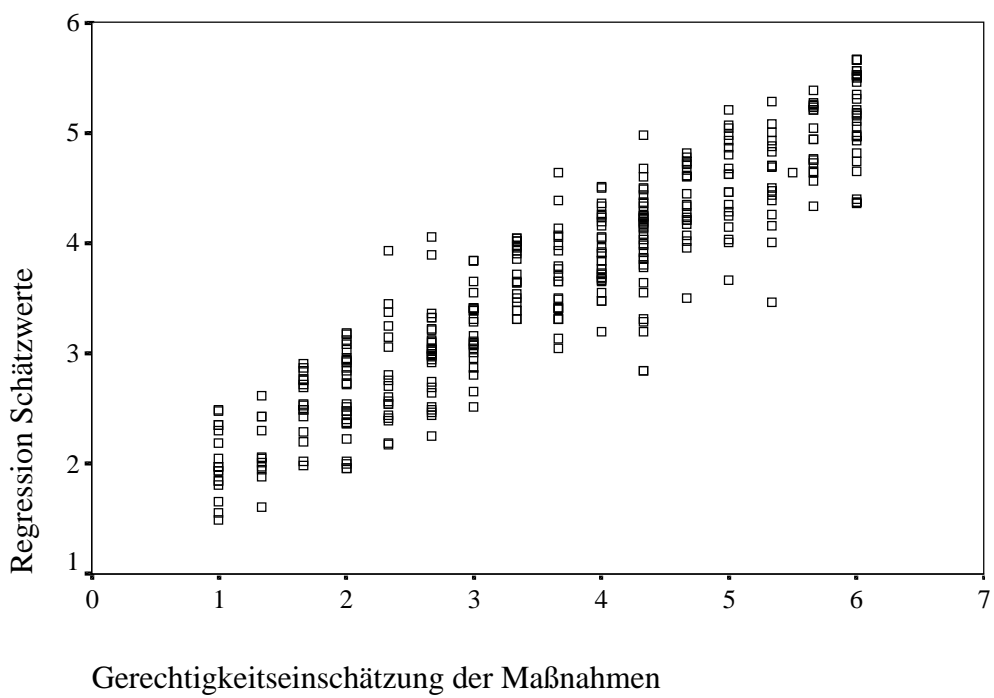
P-P-Diagramm von Standardisiertes Residuum

AV: Verkehrspolitische Engagementbereitschaft



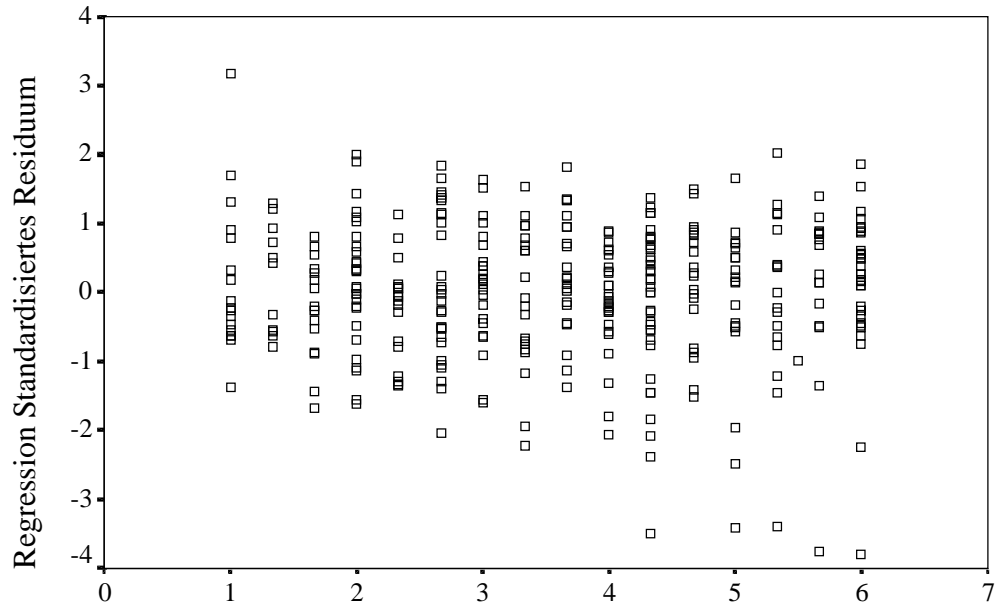
Streudiagramm

AV: Verkehrspolitische Engagementbereitschaft



Streudiagramm

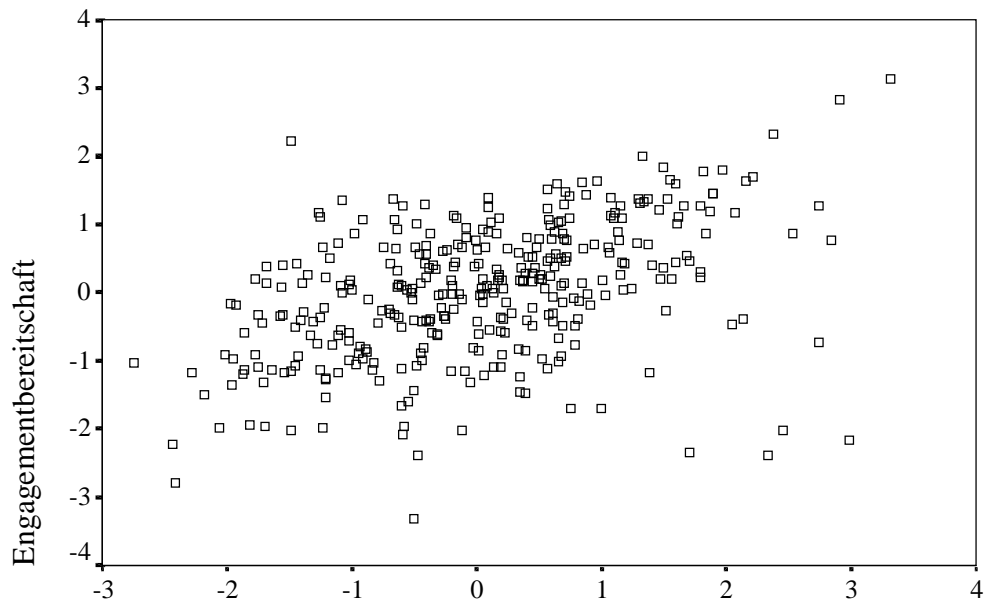
AV: Verkehrspolitische Engagementbereitschaft



Gerechtigkeitsbewertung der Maßnahmen

Partielles Regressionsdiagramm

AV: Verkehrspolitische Engagementbereitschaft



Gerechtigkeitsbewertung der Maßnahmen

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich durch meine Unterschrift, dass die vorliegende Arbeit mein geistiges Eigentum ist, und dass ich sie ohne fremde Hilfe verfasst habe. Ich habe keine andere als die angegebene Literatur verwandt. Alle wörtlichen und gedanklichen Übernahmen sind zitiert.

Trier, den 8. Oktober 2001

Heidi Ittner