



Parl. Beratungs- und
Gutachterdienst des
Unterausschusses „Personal“
des Haushalts- und Finanzausschus-
ses des Landtags NRW
z. H. Frau Hemmer
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



Köln, den 30.07.1998
R 3-Hi/Schw

Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes, zur Änderung des Landesumzugskostengesetzes, zur Änderung des Ausschußmitglieder-Entschädigungsgesetzes und zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden

Ihr Schreiben vom 01.07.1998 - I. 1/PBGd -

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung der zum o. g. Betreff versandten Unterlagen.

Den im Betreff genannten Gesetzentwürfen stimmen wir vorbehaltlos zu.

Zu dem uns übersandten Fragebogen möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

- **Zu II. 8.:**

Soziale Unverträglichkeiten bei der Neuregelung sehen wir keine.

- **Zu II. 9.:**

Soweit durch das Landesreisekostengesetz die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel verstärkt wird, sehen wir hierin sowohl positive verkehrs- als auch positive haushaltspolitische Wirkungen.

- a) Durch eine verstärkte Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei Reisetätigkeit im öffentlichen Dienst wird insgesamt die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht. Dies führt auf der Angebotsseite ebenfalls zu einer Verstärkung, welches wiederum die Attraktivität des ÖPNV verbessert.
- b) Positive haushaltspolitische Wirkungen sehen wir insofern, als die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln preiswerter ist als die von Pkw.

Darüber hinaus ist das Unfall- und Verletzungsrisiko geringer. Dies hat zur Folge, daß zum einen krankheitsbedingte Ausfallzeiten zurückgehen und zum anderen Beihilfeaufwendungen sinken.

Zu III. 1.:

Das einzige Umsetzungsproblem bei der Parkraumbewirtschaftung sehen wir darin, daß Behörden vor Ort aufgrund von Egoismen versuchen könnten, die Umsetzung des Gesetzes durch konstruierte, vermeintliche Sachzwänge zu torpedieren.

Zu III. 2.:

In der Parkraumbewirtschaftung und im Jobticket sehen wir vielfältige verkehrs- und haushaltspolitische Potentiale:

- a) Die Parkraumbewirtschaftung kann in der breiten Öffentlichkeit und bei Privatunternehmen das Bewußtsein dafür wecken, daß die Zurverfügungstellung eines Parkplatzes durch den Arbeitgeber einen Geldwerten Vorteil darstellt, der dem Autofahrer zugute kommt.
- b) Durch die Parkraumbewirtschaftung und das Jobticket wird die Anzahl der ÖPNV-Benutzer erhöht und damit eine positive Wirkung auf den Modal-split erzielt. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Entlastung der Umwelt sowohl hinsichtlich der Reinhaltung der Luft, der Verminderung der Treibhausgase und der Reduzierung der Verkehrstoten und -verletzten.
- c) Die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist streßfreier und hilft damit, die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Landesverwaltung zu erhöhen.

Zu III. 6.:

Folgende Punkte halten wir für wesentlich, um die Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung i. V. m. dem Jobticket bei den Betroffenen zu erhöhen und hieraus verkehrspolitische Erfolge zu erzielen:

- Die Parkraumbewirtschaftung und die Einführung des Jobtickets sollten verbunden werden mit einer ausführlichen Informationskampagne über die jeweils vor Ort bestehenden Bedienungsangebote im ÖPNV. Es ist ein durch Untersuchungen (vgl. Anlage 1) bekannter Umstand, daß die Fahrzeiten, die Taktzeiten und die Bequemlichkeit öffentlicher Verkehrsmittel von Autofahrern regelmäßig vollkommen falsch - und zwar viel zu negativ - eingeschätzt werden. Die Mitgliedsunternehmen der VDV-Landesgruppe NRW - die Verkehrsverbünde VRR und VRS sowie die jeweils vor Ort tätigen Nahverkehrsunternehmen - sind gerne bereit, gemeinsam mit den jeweiligen Landesbehörden ein entsprechendes Informationskonzept zu erarbeiten.
- Bei der Planung und dem Bau von Landesgebäuden muß künftig stärker darauf geachtet werden, daß die Lage und Ausrichtung des Gebäudes zur Haltestelle hin erfolgt. Dies bedeutet z. B., daß den Gebäuden kein Parkplatz vorgelagert sein soll; ferner müssen die Eingänge zur Haltestelle ausgerichtet sein.

Wir hoffen, die von Ihnen an uns gerichteten Fragen in ausreichendem Maße beantwortet zu haben und verbleiben im übrigen

mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

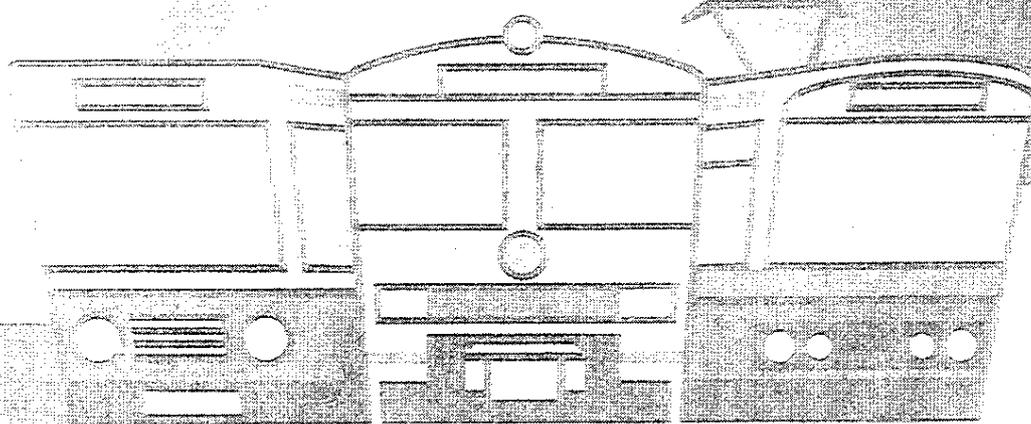


Hilpert
Rechtsanwalt

Anlage

EINSCHÄTZUNGEN ZUR MOBILITÄT

Grundlagen für ein Public-Awareness-Konzept



Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV)
Socialdata



Dieser Bericht entstand zur Vorbereitung der neuen Kampagne der Gemeinschaftswerbung des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) und der Deutschen Bundesbahn (DB)

Träger: Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsbetriebe mbH (BEKA), Köln

Auftraggeber: VÖV
Kamekestraße 37-39, 5000 Köln 1

Bearbeitung: Socialdata GmbH, München

Herstellung: Luthe-Druck, Köln

Copyright: © VÖV Köln 1989

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Vervielfältigungen oder Veröffentlichungen ganz oder teilweise bedürfen der Genehmigung.

Vorwort

Überall wird von Wertewandel gesprochen; die Umweltsensibilität ist gestiegen; Maßnahmen zum Umweltschutz erfreuen sich hoher Akzeptanz in der Bevölkerung; weiteren Ausbaumaßnahmen zugunsten des Autoverkehrs stehen die Bundesbürger zunehmend distanzierter gegenüber. Vor diesem Hintergrund gewinnt der öffentliche Personennahverkehr eine erhöhte Bedeutung — in vielen Fällen wird er als die wesentliche Möglichkeit angesehen, den totalen Verkehrsinfarkt zu verhindern.

Der VÖV und seine Mitgliedsunternehmen sowie die Deutsche Bundesbahn wollten es genauer wissen. Mit der Socialdata GmbH in München wurden zahlreiche Erhebungen vor Ort durchgeführt, die den vorstehenden Problemen genauer nachgehen und die die Grundlage für eine gezielte Public-Awareness-Kampagne bilden sollten. Die Ergebnisse liegen nunmehr vor. Sie untermauern in Maß und Zahl die Bewußtseinsveränderungen in der Bevölkerung. Da Verhaltensänderungen „im Kopf“ beginnen, erscheinen uns die Ergebnisse der Untersuchungen so wichtig, daß wir sie in dieser Broschüre kurz und prägnant

zusammengefaßt haben. Allen die daran mitgewirkt haben sei herzlich gedankt.

Die Schrift wendet sich an Politiker, Stadtplaner, Meinungsbildner und Verkehrsunternehmen. Sie alle sind aufgerufen, einer bürgernahen Verkehrspolitik zum Durchbruch zu verhelfen und die Erkenntnisse in die Praxis umzusetzen. Dabei muß eines klar sein: Nur durch ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr wird es gelingen, dem Umdenken auch das Umsteigen folgen zu lassen.

Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV)



Dr. Sattler
Präsident



Prof. Dr.-Ing. Girnau
Verbandsdirektor

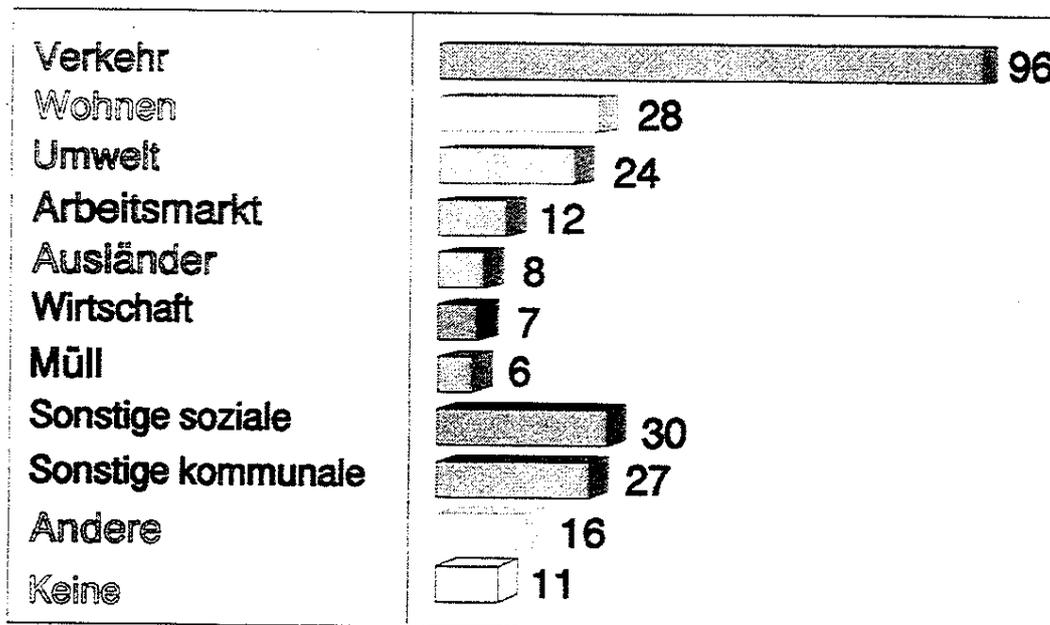
Einführung

Viele Bürger schätzen die Leistung des ÖPNV schlechter ein als sie tatsächlich ist; nicht zuletzt deshalb kommt ihnen oft gar nicht (mehr) der Gedanke, daß der ÖPNV für sie eine realistische Alternative bei der Verkehrsmittelwahl darstellt. Der PKW gilt als Verkehrsmittel mit großem individuellen Nutzen aber noch größeren Nachteilen für den Lebensraum Stadt. Dem ÖPNV wird ein geringerer individueller aber ein ungleich größerer kommunaler Nutzen attestiert.

Bei der generellen Bewertung von Mobilität und Verkehrsmittelwahl in der Stadt urteilen die Bürger eher im Wertesystem des kommunalen Nutzens und nicht (mehr) im Wertesystem der Maximierung individueller Nutzen. Deshalb sind sie mehrheitlich gegen weitere Maßnahmen zur Förderung des PKW-Verkehrs und deshalb würden sie im Konfliktfall eine Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem PKW ebenso mehrheitlich begrüßen.

Verkehr in unseren Städten

KOMMUNALE PROBLEME



1904.01

- Auf die Frage nach den wichtigsten kommunalen Problemen ergaben sich bei Befragungen in Kassel, Saarbrücken, Nürnberg und München im Schnitt etwa zweieinhalb Nennungen pro Befragtem.
- Etwa jede zweite dieser Nennungen befaßte sich mit Problemen aus dem Bereich Umwelt und — vor allem — Verkehr.
- Diese beiden Themenbereiche dominieren derzeit das entsprechende Denken der Bürger in unseren Städten.

PKW - VERKEHR

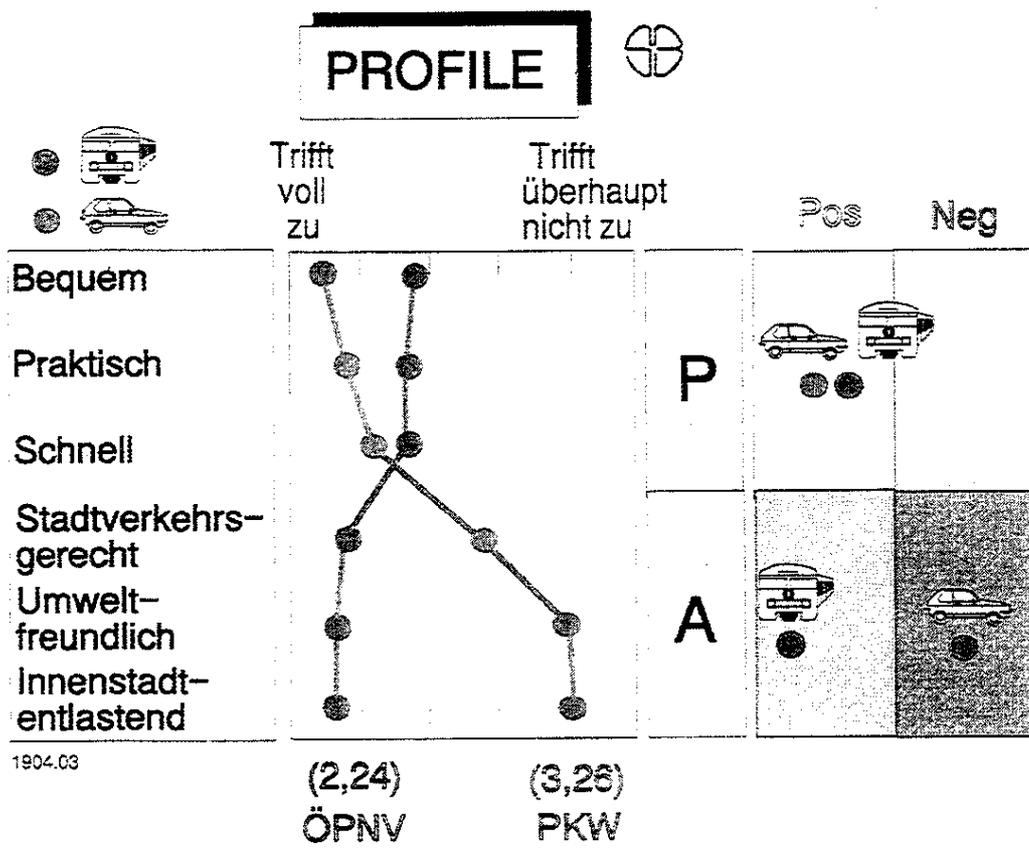


	ZUNAHME	GLEICH	ABNAHME
ANTEIL (%)	86	13	1
POSITIV	6	7	1
NEGATIV	80	6 (-)	-

1904.02

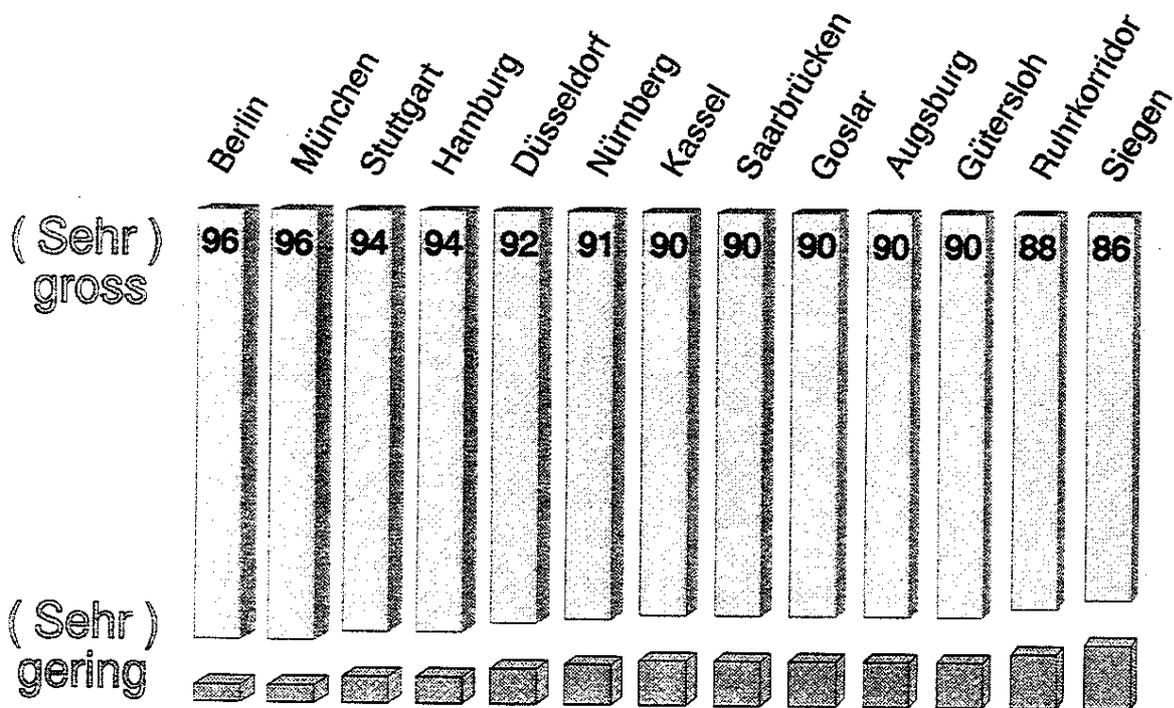
- Der überwiegende Teil (86%) der Bewohner von Graz, Kassel und Stuttgart ist der Auffassung, daß in den letzten Jahren der PKW-Verkehr zugenommen hat.
- Diese Zunahme beurteilen vier Fünftel negativ.
- Wer der Meinung ist, der PKW-Verkehr sei gleich geblieben, ist jeweils etwa zur Hälfte damit zufrieden („weil es nicht mehr geworden ist“) oder unzufrieden („weil es hätte weniger werden sollen“).
- Damit sind insgesamt nur 6% der Bürger in den drei Städten mit der tatsächlichen Entwicklung (deutliche Zunahme des PKW-Verkehrs) einverstanden.

Ein anderes Wertesystem



- Eine Bewertung von Verkehrsmitteln zeigt, daß der ÖPNV insgesamt (für 15 ausgewählte Merkmale) um einen ganzen Punkt besser bewertet wird als der PKW (im Stadtverkehr).
- Bei Merkmalen des persönlichen Nutzens (P) wird der PKW allerdings besser beurteilt.
- Dafür übertrifft der ÖPNV den PKW bei Merkmalen des allgemeinen Nutzens (A) umso deutlicher.
- Wer im Wertesystem individueller Nutzen denkt, wird deshalb den PKW bevorzugen. Dieses Wertesystem wird auch in der Regel bei planerischen/politischen Überlegungen zur Mobilität zugrunde gelegt.
- Dagegen spielt der ÖPNV im Wertesystem kommunalen Nutzens eine unbestritten führende Rolle.
- Deshalb sollte der ÖPNV sich offensiv und selbstbewußt in diesem Wertesystem präsentieren.

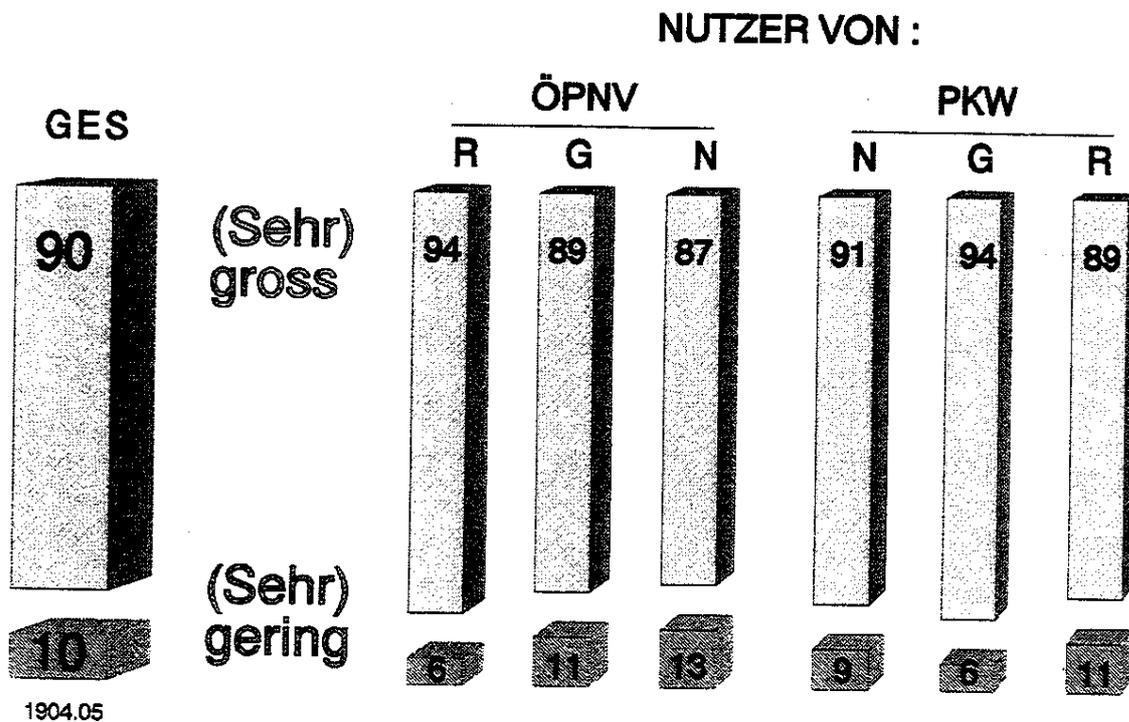
KOMMUNALE BEDEUTUNG ÖPNV



1904.04

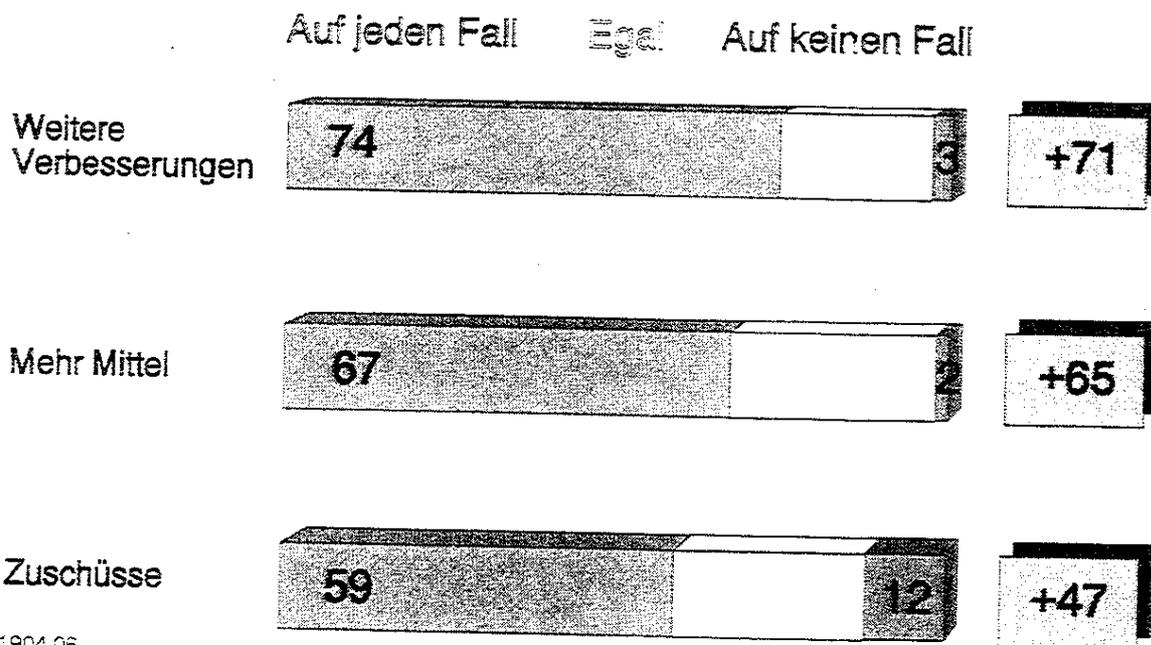
- Die kommunale Bedeutung des ÖPNV ist weitgehend unstrittig; er wird als eine unverzichtbare Dienstleistung in unseren Städten gesehen.
- Diese Einschätzung variiert nur geringfügig nach Stadtgröße und Qualität des ÖPNV-Angebotes.
- Sie muß deshalb zum zentralen Ausgangspunkt einer entsprechenden Kommunikation werden.

KOMMUNALE BEDEUTUNG ÖPNV



- Die zentrale kommunale Bedeutung des ÖPNV wird auch von den Nutzern verschiedener Verkehrsmittel (hier: Saarbrücken) nicht bestritten.
- Eine Aufgliederung nach regelmäßigen (R), gelegentlichen (G) oder Nicht- (N) Nutzern des ÖPNV oder eines PKW ergibt kaum Unterschiede.
- Der Wunsch nach einem funktionierenden ÖPNV-System in der eigenen Kommune besteht also unabhängig vom konkreten Verhalten.

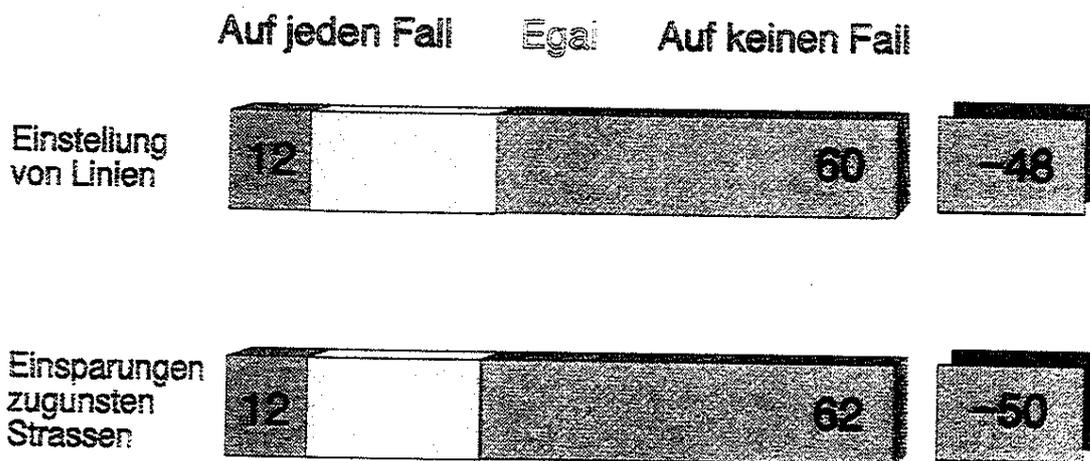
ZUKÜNFTIGE MASSNAHMEN



1904.06

- Drei von vier Bürgern in unseren Städten (74%) wünschen sich weitere Verbesserungen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln; nur jeder dreiunddreißigste lehnt dies ab. Hieraus errechnet sich ein Zustimmungs-Index von + 71 (74-3).
- Daß weitere Verbesserungen im ÖPNV zusätzliche finanzielle Mittel erfordern, ist dabei weitgehend klar (Index + 65).
- Die sich hieraus ergebende Konsequenz weiterer Zuschüsse (Defizit-Diskussion) wird mehrheitlich erkannt und akzeptiert: Fast drei Fünftel fordern weitere Zuschüsse, nur jeder achte lehnt sie ab.

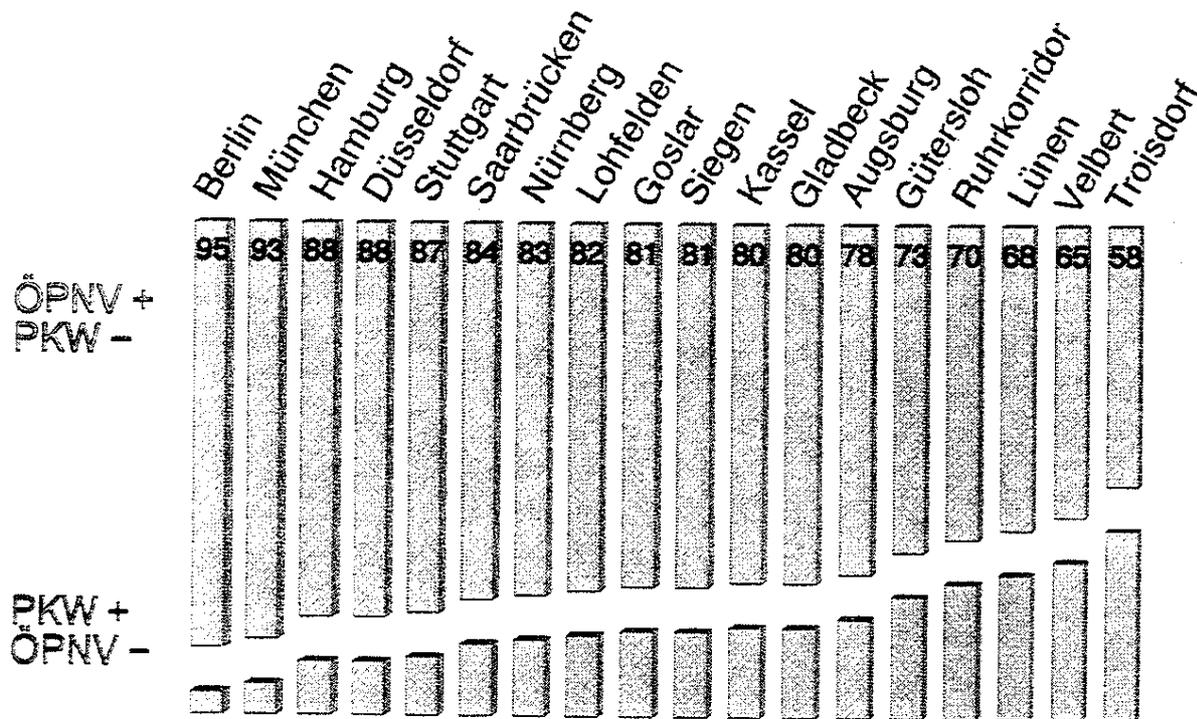
ZUKÜNFTIGE MASSNAHMEN



1904.07

- Nur jeder achte Bewohner deutscher Städte würde es für gut halten, wenn unrentable Linien im ÖPNV eingestellt würden; fast zwei Drittel lehnen einen solchen Vorschlag entschieden ab (Index — 48, aus 12-60).
- Noch etwas stärker wird der Vorschlag verworfen, finanzielle Mittel beim ÖPNV zu sparen und für den Straßenbau zu verwenden.

KONFLIKTE IN DER VERKEHRSPLANUNG



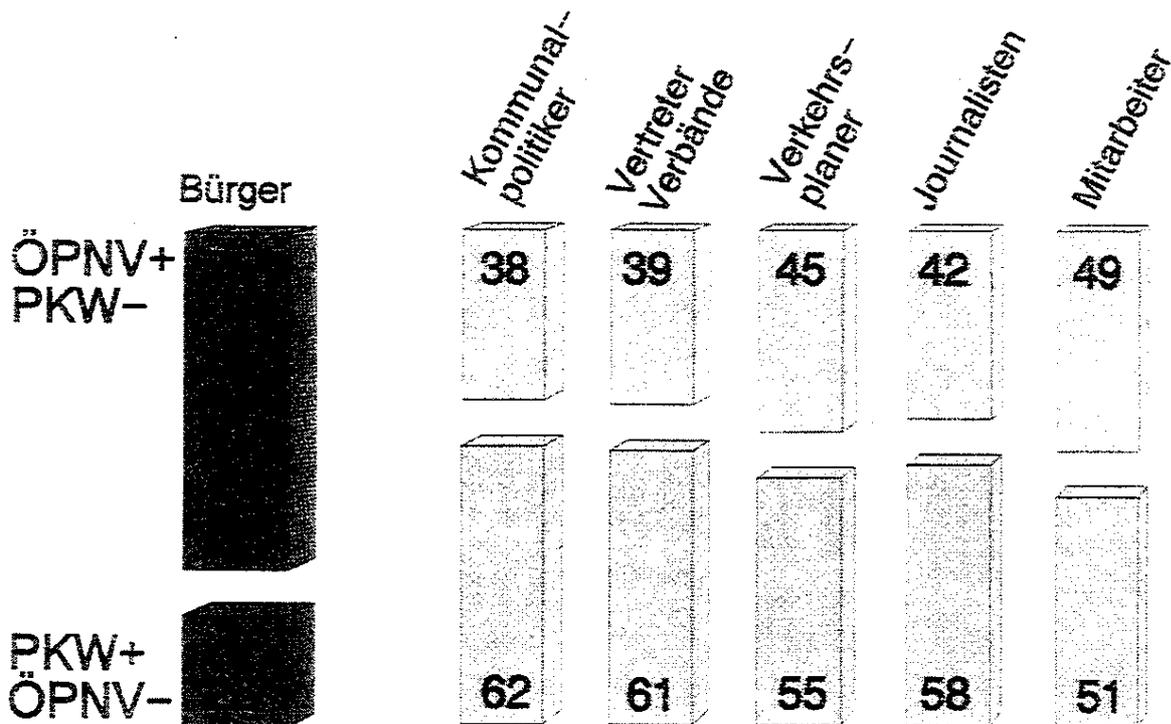
1904.08

- Im Falle eines Konfliktes in der Verkehrsplanung würden sich die Bürger eine Lösung wünschen, die den öffentlichen Verkehr bevorzugt, auch wenn dann Nachteile für den PKW-Verkehr in Kauf genommen werden müssen.
- Diese Priorität gilt — wenn auch abgeschwächt — selbst in Städten mit relativ bescheidenem Angebot und entsprechend geringer ÖPNV-Nutzung.

KONFLIKTE IN DER VERKEHRSPLANUNG



ÖPNV – PKW Einschätzung der Einschätzung durch...

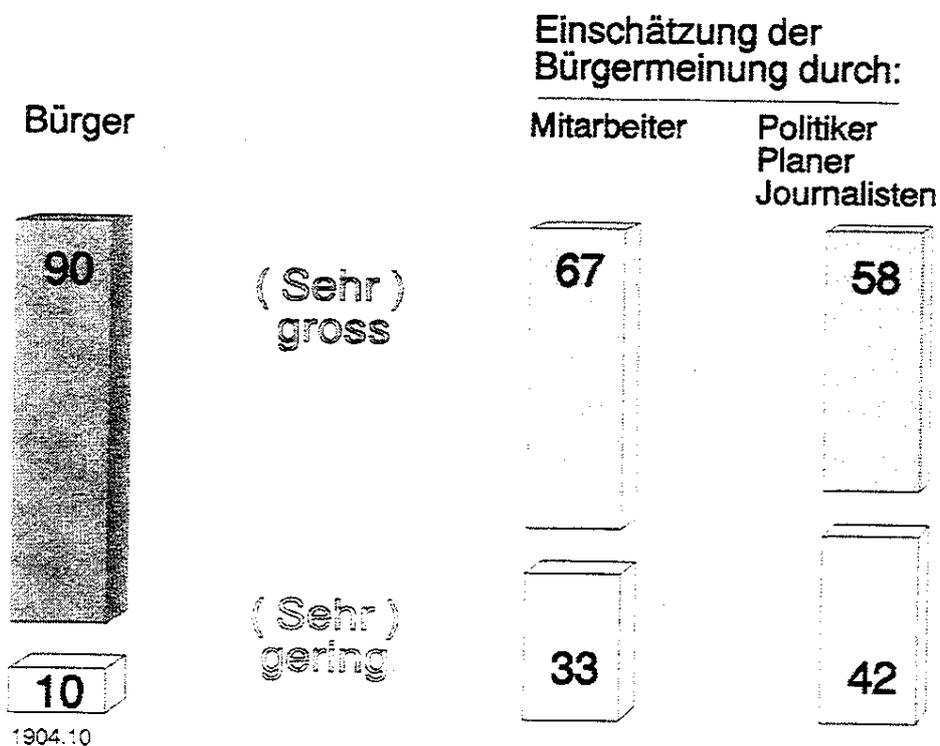


1904.09

- Bei der „Konfliktfrage“ (siehe Seite 13) würden sich etwa drei Viertel der Bewohner unserer Städte für die „ÖPNV-Lösung“ entscheiden (auch wenn dies den PKW benachteiligt).
- Dieser Anteil wird von Repräsentanten aus Kommunen, von Fachleuten und auch den Mitarbeitern in ÖPNV-Betrieben deutlich unterschätzt.
- Bei allen drei Gruppen wird die Mehrheit der Bürgermeinung am gegenläufigen Pol (Vorteile PKW und Nachteile ÖPNV) vermutet.

Einschätzung von Einschätzungen

KOMMUNALE BEDEUTUNG ÖPNV



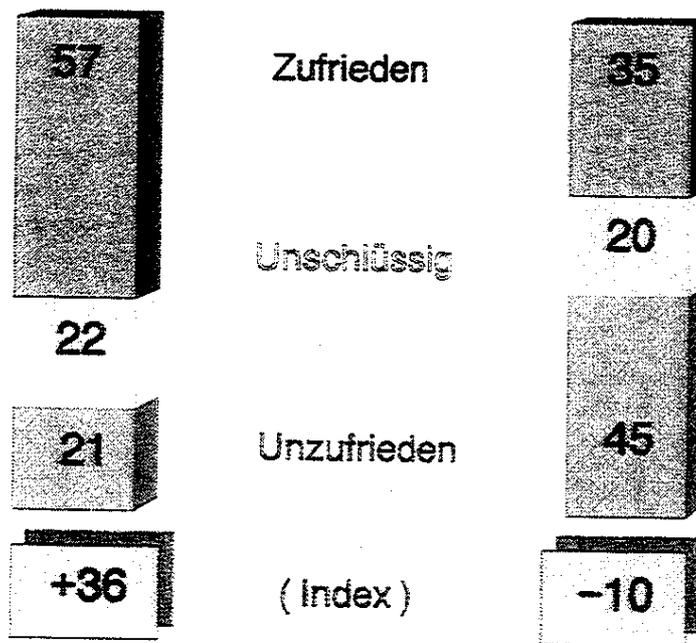
- In sechs ÖPNV-Betrieben wurden die Mitarbeiter befragt und dabei u. a. auch um eine Einschätzung der Bürgermeinung gebeten.
- Dabei unterschätzen sie die Einschätzung der kommunalen Bedeutung des ÖPNV durch die Bürger deutlich (statt 90% „positiv“ nur 67%).
- Allerdings ist die „Einschätzung der Einschätzungen“ durch Kommunalpolitiker, Planer und Journalisten noch pessimistischer.

ZUFRIEDENHEIT ÖPNV



BÜRGER

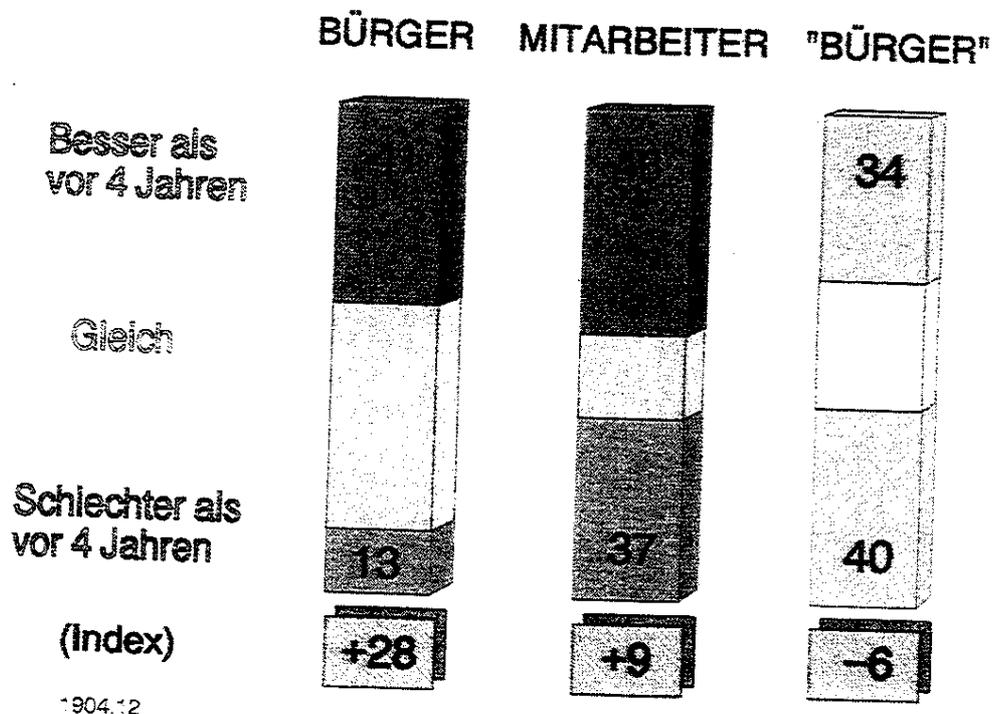
„BÜRGER“



1904.11

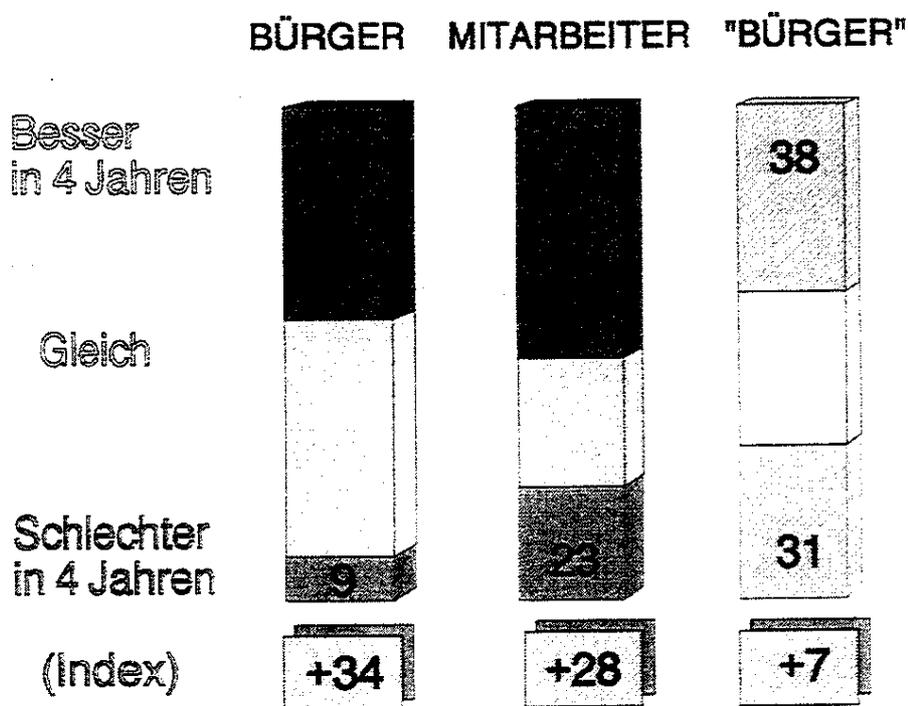
- Auch die Zufriedenheit der Bürger mit dem existierenden ÖPNV-Angebot wird deutlich unterschätzt.
- Aus einem tatsächlichen Zufriedenheits-Index von + 36 (aus 57% „zufrieden“ minus 21% „unzufrieden“) wird ein vermuteter Index von — 10.

BEWERTUNG ÖPNV



- Mitarbeiter in ÖPNV-Betrieben tendieren dazu, ihre Kritik an betrieblichen Abläufen nach außen zu projizieren:
- In sechs Betrieben wurden die Bürger und die Mitarbeiter um ihre Einschätzung des ÖPNV in den letzten vier Jahren gebeten.
Die Bürger urteilten insgesamt positiv (41% „besser“ minus 13% „schlechter“ = Index + 28).
- Die Mitarbeiter waren deutlich kritischer (Index: — 9).
- Diese kritische Haltung wurde — noch etwas verstärkt — nach außen projiziert (Index „Bürger“: — 6).

ERWARTUNG ÖPNV



1904.13

- In den Bedienungsgebieten der gleichen Unternehmen erwarteten die Bürger einen Aufschwung des ÖPNV (Index: + 34).
- Die Einschätzung der Mitarbeiter war fast genau so positiv (Index: + 28).
- Diese — positive — Haltung wurde jedoch nicht nach außen projiziert: Nach wie vor wurde die Einstellung der Bürger deutlich schlechter eingeschätzt als sie tatsächlich war (Index „Bürger“: + 7).

BEWERTUNG UNTERNEHMEN



BÜRGER

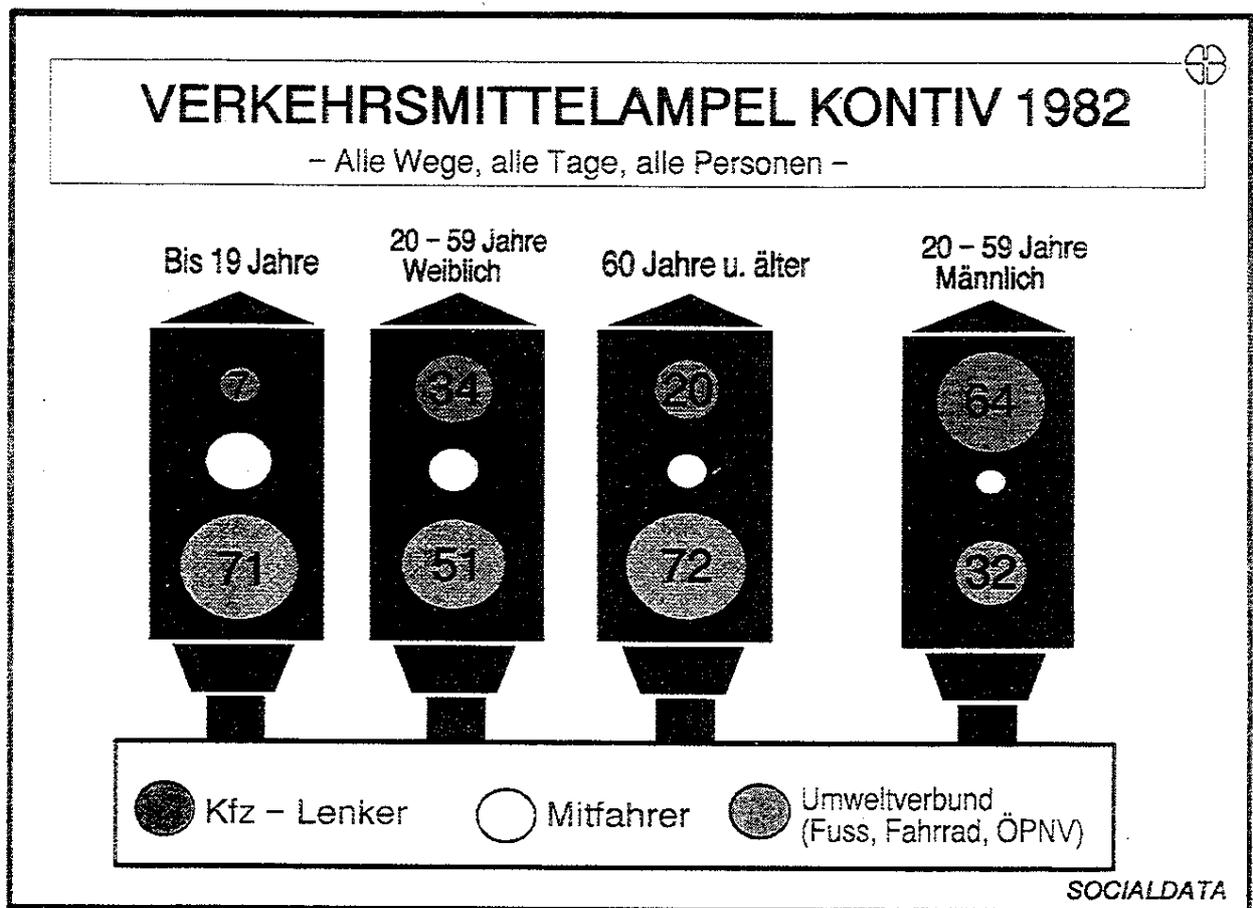
EINSCHÄTZUNG DER
BÜRGERMEINUNG DURCH:

MITARBEITER

PLANER



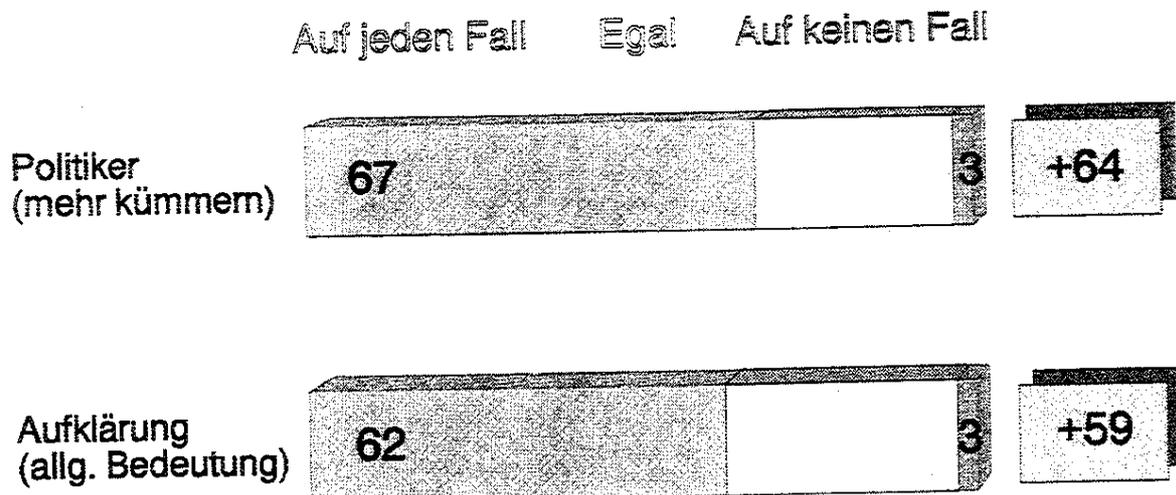
- Die insgesamt zu negative Einschätzung (von Fachleuten) der Einschätzungen (der Bürger) macht auch vor den ÖPNV-Unternehmen nicht halt.
- Dabei werden ÖPNV-Unternehmen in der Regel sehr gut bewertet.
- Die Mitarbeiter dieser Unternehmen schätzen allerdings die Einschätzung ihres eigenen Unternehmens durch die Bürger schlechter ein, als sie tatsächlich ist.
- Diese Einschätzung wird noch übertroffen durch die „Einschätzung der Einschätzungen“ durch kommunale Verkehrsplaner.



- Gruppiert man die Verkehrsmittel nach ihrer Umweltverträglichkeit und die Bevölkerung nach vier (einfachen) soziodemographischen Gruppen, so zeigt sich, daß nur die Männer mittleren Alters überwiegend einen PKW als Fahrer nutzen.
- Diese Gruppe stellt ein gutes Viertel der Bevölkerung, aber den weitaus größten Teil der mit der Mobilität befaßten Politiker, Planer, Journalisten etc.
- Bei den anderen drei Gruppen (knapp drei Viertel der Gesamtbevölkerung) wurden etwa zwei von drei Wegen (noch) mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durchgeführt.

Hinweise für die Kommunikation

ZUKÜNFTIGE MASSNAHMEN



1904.16

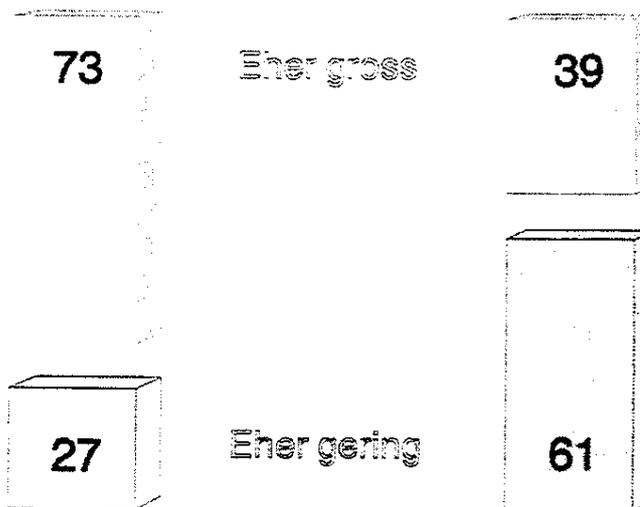
- Für eine weitere Förderung des ÖPNV halten die Bewohner deutscher Städte die beiden zur Beurteilung vorgelegten Maßnahmen für sehr geeignet.
- Dabei werden zwei wesentliche Säulen des sog. „Public Awareness Konzeptes“ angesprochen:
Die — im weitesten Sinne — kommunalpolitisch tätigen Institutionen der Stadt sollen sich noch stärker für eine Förderung des ÖPNV einsetzen und die Bürger sollen stärker über die allgemeinen/kommunalen Vorteile des ÖPNV aufgeklärt werden.

VERKEHRSPLANUNG



INTERESSE

VERSTÄNDNIS



1904.17

- Drei von vier (73%) Stadtbewohnern in der Bundesrepublik interessieren sich für die Verkehrspolitik in ihrer Stadt.
- Allerdings glaubt kaum mehr als ein Drittel (39%), daß sie die Zusammenhänge auch wirklich durchschauen.
- Kommunikation mit den Bürgern muß also in erster Linie verständlich sein; dann kann man allerdings sicher annehmen, daß sie auch auf Interesse stößt.

VERKEHRSMITTELWAHL



ENTWICKLUNGEN UND EINSCHÄTZUNGEN

	NMV 37			PKW 44			ÖPNV 19		
ENTWICK- LUNG	+	0	-	+	0	-	+	0	-
	53	30	17	82	12	6	56	30	14
EINSCHÄT- ZUNG	51	POS	3	8	POS	4	54	POS	1
	2	NEG	14	74	NEG	2	2	NEG	13

1904.18

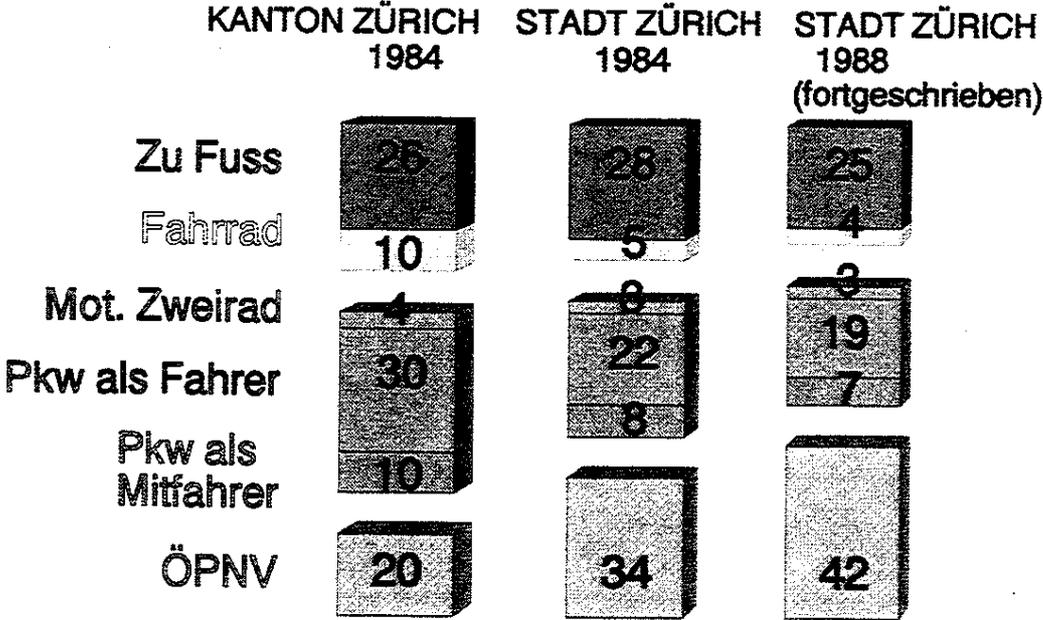
- Jeder zweite Nürnberger (53%) nimmt an, daß die Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel (NMV) bis zum Jahre 2000 (wieder) zunimmt, jeder sechste (17%) erwartet einen (weiteren) Rückgang, jeder dritte (30%) eine konstante Entwicklung.
- Wer eine Zunahme erwartet, begrüßt diese Entwicklung, wer eine Abnahme erwartet, bedauert dies.
- Gleiche Tendenzen ergeben sich beim ÖPNV.
- Dagegen erwarten die Nürnberger mehrheitlich einen weiteren Anstieg des PKW-Verkehrs, sind jedoch mit dieser Entwicklung keineswegs einverstanden.

**Verhaltensänderungen
sind möglich**

VERKEHRSMITTEL - WAHL

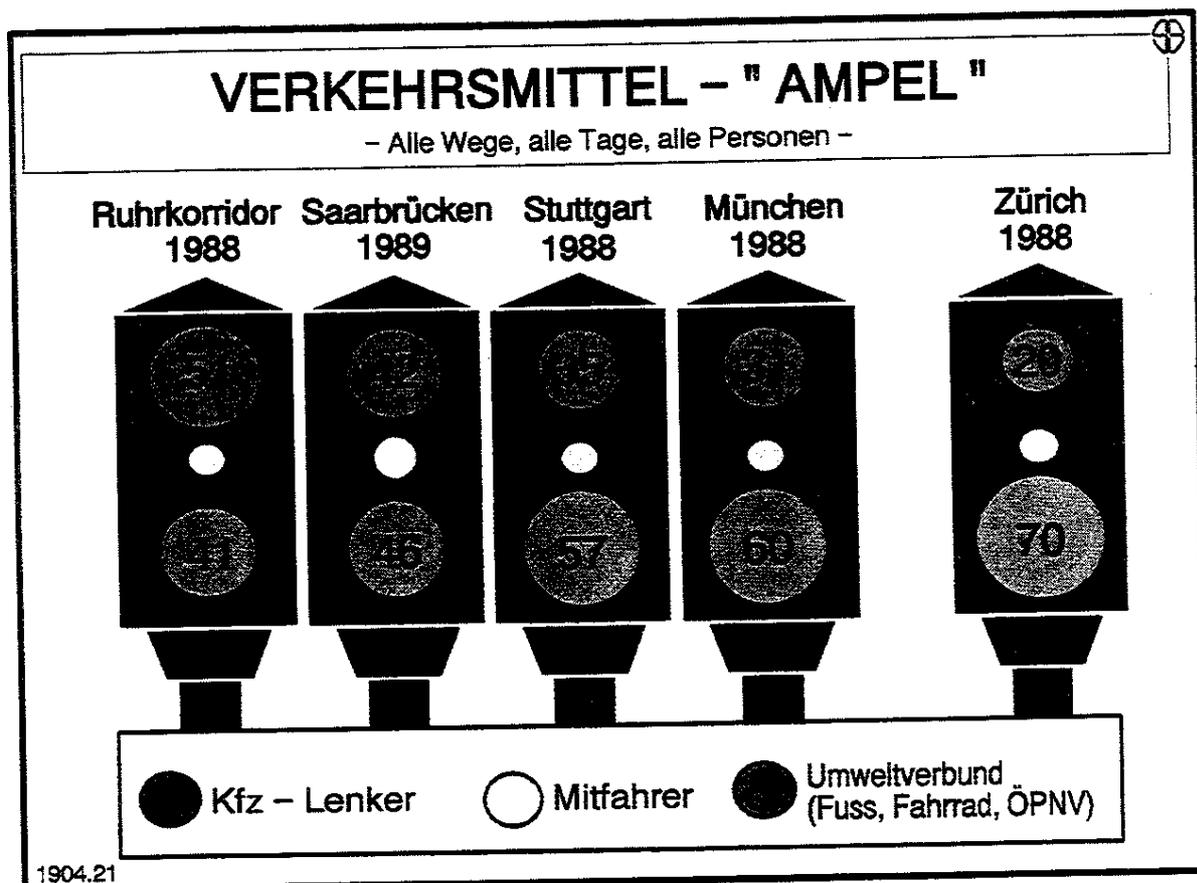


Personen ab 10 Jahre



1904.20

- Allein zwischen 1984 und 1988 hat in der Stadt Zürich die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel um etwa 25% zugenommen.
- Dies ist das Ergebnis einer konsequenten und integrierten Förderung des ÖPNV.



- Personen aller Altersgruppen nutzen heute in Zürich für 70% ihrer gesamten Mobilität Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV).
- Von diesem Zustand sind deutsche Städte noch (unterschiedlich) weit entfernt.

Schlußfolgerung

Eine verstärkte Nutzung des ÖPNV hat zur Voraussetzung, daß er von mehr Menschen als reale Verhaltensalternative wahrgenommen wird. Als reale Verhaltensalternative wird der ÖPNV umso eher wahrgenommen, je mehr es gelingt, verkrustete Vorurteile zu beseitigen. Die Beseitigung verkrusteter Vorurteile wird begünstigt durch glaubhafte positive Informationen. Glaubhafte positive Informationen finden sich vor allem im Bereich des kommunalen Nutzens des

ÖPNV. Die Bereitstellung solcher Informationen (Public Awareness-Kampagne) ist demnach eine notwendige und nützliche Voraussetzung zur Steigerung der Nachfrage des ÖPNV.

Dabei darf sich eine entsprechende Kommunikation nicht auf die Bürger beschränken, sondern sie muß vor allem auch Vertreter der verschiedenen kommunalen Institutionen mit einbeziehen.

Quellen

Die Auswertung*) stützt sich auf folgende Quellen:

- (1) Public Awareness des ÖPNV in Kassel; im Auftrag der KVG Kassel, 1988
- (2) Public Awareness des ÖPNV in Saarbrücken; im Auftrag der Saartal-Linien Saarbrücken, 1989
- (3) Public Awareness des ÖPNV in Nürnberg; im Auftrag der VAG Nürnberg, 1989
- (4) Förderung umweltbewußten Verhaltens im Verkehr; im Auftrag des Umweltschutzreferates München, 1989
- (5) Chancen und Probleme der Luftreinhaltung in Graz, Kassel und Stuttgart; Eigenauftrag 1988
- (6) Public Awareness des ÖPNV, im Auftrag des VÖV Köln, 1989
- (7) Public Awareness des ÖPNV in Berlin; Eigenauftrag 1989
- (8) Akzeptanz der SSB; im Auftrag der SSB Stuttgart, 1988
- (9) Public Awareness des ÖPNV in Hamburg; Eigenauftrag 1989
- (10) Public Awareness des ÖPNV in Düsseldorf; Eigenauftrag 1989
- (11) Public Awareness des ÖPNV in Goslar; im Auftrag der Stadtwerke Goslar, 1988
- (12) Public Awareness des ÖPNV in Augsburg; Eigenauftrag, 1989
- (13) Public Awareness des ÖPNV in Gütersloh; im Auftrag des VÖV Köln, 1988
- (14) Trendwende zum ÖPNV; im Auftrag des MSWV Düsseldorf, 1989
- (15) Public Awareness des ÖPNV in Siegen; Eigenauftrag 1989
- (16) Fahrradfreundliches Gladbeck; im Auftrag der Stadt Gladbeck, 1989
- (17) Fahrradfreundliches Lünen; im Auftrag der Stadt Lünen, 1989
- (18) Fahrradfreundliches Troisdorf; im Auftrag der Stadt Troisdorf, 1989
- (19) Verkehrsentwicklungsplan Velbert; im Auftrag der Stadt Velbert, 1989
- (20) Kontinuierliche Erhebung des Verkehrsverhaltens (KONTIV); im Auftrag des BMV Bonn, 1982
- (21) Mobilität in Zürich, Sonderauswertung der „KONTIV-Schweiz 1984“; Eigenauftrag 1989

Abbildungen

Seite 5:	Quellen (1), (2), (3), (4)	Seite 14:	Quelle (6)
Seite 6:	Quelle (5)	Seite 17, 18, 19, 20, 21:	Quellen (1), (2), (3), (14)
Seite 8:	Quelle (6)	Seite 22:	Quelle (20)
Seite 9:	Quellen (1), (2), (3), (4), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13), (14), (15)	Seite 24, 25, 26:	Quelle (6)
Seite 10:	Quelle (2)	Seite 29:	Quelle (21)
Seite 11, 12:	Quelle (6)	Seite 30:	Quellen (2), (4), (8), (14), (21)
Seite 13:	Quellen (1), (2), (3), (4), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13), (14), (15), (16), (17), (18), (19)		

*) Alle zitierten Projekte wurden von SOCIALDATA, München, durchgeführt.