

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>15</b>
1.1	Lebensstile	17
1.2	Wohnstandortpräferenzen	19
1.3	Mobilitätsbiografien	21
<b>2</b>	<b>Theoretische Grundlagen</b>	<b>23</b>
2.1	Lebenslagen – Beginn der modernen Verkehrsgeneseforschung	24
2.2	Lebensstile und Individualisierung – Ernüchterung und ein Neubeginn in den 1990er Jahren	26
2.3	Raum und Verkehr: Struktur oder Individuum?	33
2.3.1	Raumstrukturen und Verkehr	33
2.3.2	Struktur oder Individuum? – Die Diskussion um residenzielle Selbstselektion und Wohnstandortpräferenzen	36
2.4	Zwischenresümee: ‘Subjektivierung’ der Verkehrsgeneseforschung	42
2.5	Erweiterung der Perspektive: Mobilitätsbiografien	45
2.5.1	Einleitung	45
2.5.2	Mobilitätsbiografien: Theoretische Bausteine	47
2.5.3	Routinen und ihre Bruchstellen: Schlüsselereignisse und biografische Prozesse	51
2.5.4	Die Bedeutung externer Rahmenbedingungen	54
2.5.5	Wohnmobilität als Element von Mobilitätsbiografien	55
2.6	Hypothesen	62
2.6.1	Historische Prozesse	62
2.6.2	Lebensstile und Präferenzen als Erklärungsgrößen für Verkehr	68
2.6.3	Verkehrsnachfrage als biografischer Prozess	70
2.7	Anforderungen an Daten und empirische Vorgehensweise	71
<b>3</b>	<b>Gibt es eine Individualisierung des Verkehrshandelns? – Längsschnittanalysen 1976 bis 2002</b>	<b>75</b>
3.1	Einleitung	75
3.2	Methodische Grundlagen	76
3.2.1	Datengrundlage	76
3.2.2	Datenaufbereitung	78
3.2.3	Analyseverfahren	80

3.3	Ergebnisse	81
3.3.1	Güte der Modelle: Wie gut lässt sich Verkehrshandeln erklären?	81
3.3.2	Sensitivitätsanalysen: Modelle für einzelne Bevölkerungsgruppen	82
3.3.3	Entwicklung von Raum- und Lebenslagemerkmalen: Woraus lässt sich Verkehrshandeln erklären?	89
<b>4</b>	<b>Subjektive Bestimmungsgrößen der Verkehrsnachfrage? – Querschnittsanalysen aus einer regionalen Fallstudie</b>	<b>97</b>
4.1	Einleitung	97
4.2	Modellansatz	98
4.3	Methodische Grundlagen	102
4.3.1	Datenerhebung	102
4.3.2	Datenaufbereitung	106
4.3.3	Analyseverfahren	116
4.4	Ergebnisse	122
4.4.1	Überblick	122
4.4.2	Übergreifende Betrachtung der Modelle jenseits des Verkehrshandelns	125
4.4.3	Einflussgrößen der Pkw-Verfügbarkeit	129
4.4.4	Verkehrshandeln: Aktivitätsspezifische Analysen	130
4.4.5	Verkehrsmittelnutzung	141
4.4.6	Interdependenz des Verkehrshandelns: Wegelängen und Verkehrsmittelnutzung	146
<b>5</b>	<b>Veränderung der Verkehrsnachfrage nach Wanderungen: ein empirischer Beitrag zu Mobilitätsbiografien</b>	<b>157</b>
5.1	Einleitung	157
5.2	Methodik	158
5.3	Ergebnisse I: Biografische Bindungen an frühere Wohnstandorte	162
5.4	Ergebnisse II: Wanderungen und Verkehrsmittelnutzung	166
<b>6</b>	<b>Schlussfolgerungen</b>	<b>181</b>
6.1	Empirische Ergebnisse	181
6.1.1	Längsschnittanalysen 1976 bis 2002: Individualisierungstendenzen	182

6.1.2	Querschnittsanalysen: Die Rolle von Lebensstilen und Wohnstandortpräferenzen	185
6.1.3	Mobilitätsbiografien: Wohnstandortwechsel und Verkehrsnachfrage	187
6.2	Methodische Konsequenzen	188
6.2.1	Theoretische Fundierung	188
6.2.2	Modellstruktur	190
6.2.3	Messgenauigkeit	190
6.2.4	Schätzmethodik	192
6.3	Konsequenzen für die Raum- und Verkehrsplanung	192
6.4	Konsequenzen für die Verkehrsprognostik	195
6.5	Ausblick auf die weitere Forschung	197
<b>7</b>	<b>Literatur</b>	<b>205</b>