

## Bevorzugter Zitierstil für diesen Vortrag

---

Simma, Anja (2001) Verkehrsverhalten als eine Funktion soziodemografischer und räumlicher Faktoren, FSV-Preisverleihung, Wien, November 2001.

# Verkehrsverhalten als eine Funktion soziodemografischer und räumlicher Faktoren

A Simma

IVT  
ETH  
Zürich

November 2001



Eidgenössische Technische Hochschule Zürich  
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

# Organisatorisches

---

Betreuer: Prof. Dr. Kay Axhausen  
Prof. Dr. Gerd Sammer

Ort: Universität Innsbruck

Finanzielles: FWF-Stipendium

# Kontext

---

## Veränderungen der Haushaltsformen und Rollen:

- Zunahme der Einpersonenhaushalte
- Zunahme der Einelternfamilien
- Verkleinerung der Haushaltsgrösse
  
- Zunahme der Frauenerwerbsquote
- Abnahme des traditionellen Familienmodells

# Fragestellung

---

Spiegeln sich die Veränderungen in den Lebensformen im Verkehrsverhalten wider?

Verkehrsverhalten = komplexes Gewebe aus Autobesitz, Verkehrsmittelwahl, Wegehäufigkeit, Verkehrsleistung sowie Art, Reihenfolge (Wegketten) und Dauer der Aktivitäten

Welche intervenierende Rolle spielt der Raum?

# Verkehrserhebung Oberösterreich 1992

---

Datenbasis: 1982, **1992**, 2001

Inhalt: Haushalts- und Personenfragebogen,  
Wegtagebuch für einen Tag

Räumliche Schärfe: jede Gemeinde

Stichprobe: 330'000 Personen, 900'000 Wege

Kritik: Fehlen von Familienstand, Servicewegen,  
Alter der Kinder, Ausmass der Erwerbstätigkeit,  
Zeitkartenbesitz

# Methode - SEM

---

Generell: Regression und Faktorenanalyse sind Spezialfälle

3 Teilmodelle: 1 Strukturmodell und 2 Messmodelle

Strukturmodell:  $\eta = B\eta + \Gamma\xi + \zeta$

Ergebnisse: Direkte und totale Effekte

Güte des Modells

R<sup>2</sup>s

# Modelle

---

Modell zur Verkehrsbeteiligungsquote

Modell zur Gemeindestruktur

Gesamtmodell

Modell zur Erwerbstätigkeit der Frau

Modell zur innerfamilialen Arbeitsteilung

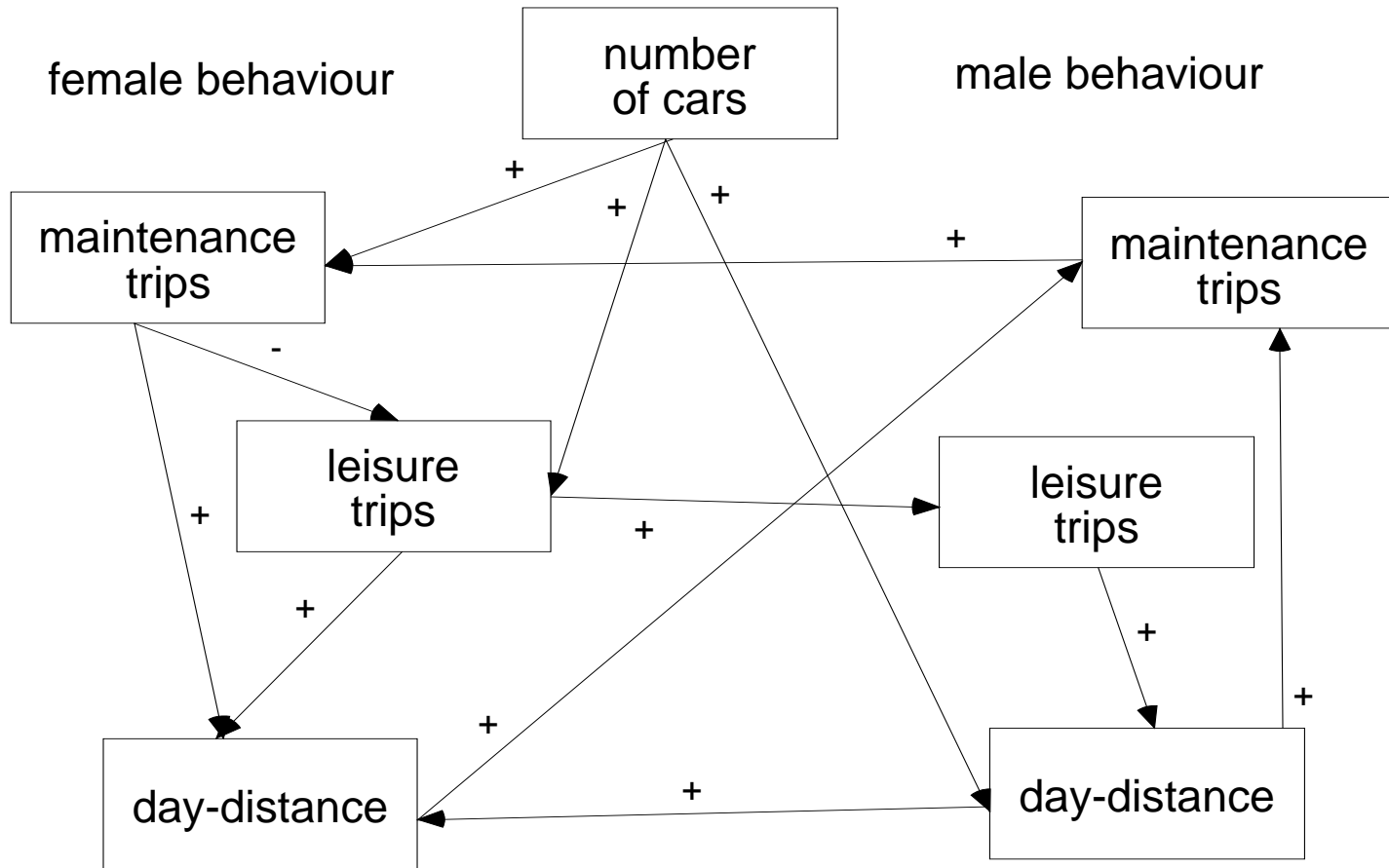
Modell zum Vergleich von Eineltern- und Kleinfamilien

Modell zum Alleinleben



# Beispiel: Familienmodell

---



# Modellergebnisse

---

## Exogene Variablen:

- Hohe Bedeutung der Erwerbsarbeit
- Soziodemografie wichtiger als räumliche Variablen
- wenn, dann noch Infrastrukturausstattung in der Wohnumgebung bedeutend

## Endogene Variablen:

- Auto besitzt Mittlerrolle zwischen exogenen und endogenen Variablen
- Auto mobilitätsinduzierend
- Hierarchie von Aktivitäten, insbesondere bei Frauen

# Schlussfolgerungen

---

## Inhaltliche Schlussfolgerungen:

- Traditionelle Rollenaufteilung zumindest im Verkehrsverhalten sichtbar
- Erwerbsarbeit = Schlüsselvariable
- Wohnumfeld von grosser Bedeutung
- grosse Auswirkung der Festlegung Auto

## Methodische Schlussfolgerungen:

- SEM-Methode geeignet
- Verbesserung der Datenbasis: Ausmass der Erwerbsarbeit, Familienstand, Zeitkartenbesitz und Servicewege

# Erweiterungen und Ausblick

---

## Testen zusätzlicher Variablen:

- Zeitkartenbesitz - Analyse von anderen Datensätzen (British NTS, Schweizer Mikrozensus)
- Erreichbarkeitsindikatoren - basierend auf VISUM

## Analyse des Zeitverlaufs:

- Analyse des Deutschen und des Holländischen Panels
- Zeitverlauf von Querschnittsdaten

## Verkehrsmittel- und Zielwahl:

- Entwicklung von Logitmodellen für Freizeitverkehr

[www.ivt.baug.ethz.ch/vp.html](http://www.ivt.baug.ethz.ch/vp.html)