
Inhaltsverzeichnis

Geleitwort	VII
Vorwort	IX
Inhaltsverzeichnis	XI
Abbildungsverzeichnis	XV
Tabellenverzeichnis	XVII
Abkürzungsverzeichnis	XVIII
1. Einleitung	1
1.1 Persistentes Verkehrsmittelwahlverhalten und die Rolle von Information im Entscheidungsprozeß	1
1.2 Ansatz und Zielsetzung	7
1.3 Wissenschaftstheoretische Anmerkungen	12
1.4 Aufbau der Arbeit	13
2. Entscheidungstheoretische Erklärung des Verkehrsmittelwahlverhaltens	15
2.1 Mikroökonomische Sicht der Verkehrsmittelwahlentscheidung	15
2.1.1 Der Verkehr als Untersuchungsobjekt	15
2.1.1.1 Das System Verkehr	15
2.1.1.2 Inanspruchnahme von Verkehrsleistung als Konsum	17
2.1.2 Die Wahlentscheidung des Einzelnen	19
2.2 Ansätze zur Erklärung des Entscheidungsverhaltens	23
2.2.1 Traditionelle neoklassische Modellierung.....	23
2.2.2 Verhaltensorientierter Ansatz von Simon	28
2.2.2.1 Bounded Rationality	28
2.2.2.2 Menschliche Ausführungsprogramme	31
2.2.2.3 Satisficing Behaviour	32
2.2.3 Evolutionstheoretischer Ansatz.....	37
2.2.3.1 Ungleichgewicht und Geschichtlichkeit	37
2.2.3.2 Individuum und System in Entwicklung	41
2.2.3.3 Überlegungen zur Modellierung	42

2.3	Ansatzpunkte für persistentes Entscheidungsverhalten	43
2.3.1	Individualismus und Anpassung	43
2.3.2	Intraaktive Dynamik.....	46
2.3.2.1	Individuelle Lernsituation	46
2.3.2.2	Theorien des Lernens	49
2.3.2.3	Lernkurveneffekte	53
2.3.2.4	Zusammenfassung	54
2.3.3	Interaktive Dynamik.....	55
2.3.3.1	Wechselwirkungen mit anderen Menschen	55
2.3.3.2	Dimensionen sozialen Handelns	56
2.3.3.3	Häufigkeitsabhängigkeitseffekte	59
2.3.3.4	Institutioneller Überbau	61
2.3.3.5	Zusammenfassung	61
2.3.4	Selbstorganisation als charakteristische Systemdynamik	62
2.3.4.1	Emergentes Entscheidungsverhalten	62
2.3.4.2	Zyklischer Charakter	64
2.3.4.3	Persistenz und Lock-In	66
2.4	Erweiterung durch den Transaktionskostenansatz	68
2.4.1	Transaktionskostentheorie.....	68
2.4.2	Transaktionskosten bei der Inanspruchnahme von Verkehrsleistung	72
2.4.2.1	Bestimmung der relevanten Kostenbereiche	72
2.4.2.2	Transaktionskostendeterminanten im Verkehr	74
2.4.2.3	Transaktionskostendifferenz zwischen dem öffentlichen und individuellen Verkehr	75
3.	Dynamisches Modell des Verkehrsmittelwahlverhaltens	79
3.1	Die Verkehrsmittelwahl als intra- und interaktiver Entscheidungsprozeß	79
3.2	Das Verkehrsmittelwahlverhalten als synergetischer Prozeß	81
3.2.1	Der Mastergleichungsansatz als Modellgrundlage	81
3.2.2	Operationalisierung der Entscheidungsfaktoren	84
3.2.2.1	Individuelle Entscheidungsspezifika	85
3.2.2.2	Basis- und Netznutzen	86
3.2.3	Konkretisierung des Mastergleichungsansatzes.....	88
3.2.3.1	Annahmen und Festlegungen	88
3.2.3.2	Spezifizierung der Übergangswahrscheinlichkeiten	89
3.2.3.3	Die Mastergleichung als dynamische Wahrscheinlichkeitsbilanz ..	91

3.3 Phänomenologische Betrachtung der Entstehung von Verkehrsmittelwahlverhaltensmustern	92
3.3.1 Referenzsituation.....	93
3.3.2 Wahlverhalten mit hoher Wechselbereitschaft.....	94
3.3.3 Wahlverhalten mit Basisnutzendifferenz	95
3.3.4 Wahlverhalten mit Rückkopplung	97
3.3.4.1 Wahlverhalten mit Rückkopplung und Ungleichverteilung	97
3.3.4.2 Wahlverhalten mit Rückkopplung und Gleichverteilung	98
3.4 Diskussion	99
4. Telematisches Einflußpotential auf persistentes Entscheidungsverhalten ...	101
4.1 Neue Informationstechnologie	102
4.1.1 Begriffsklärungen.....	102
4.1.2 Charakterisierung der technologischen Basis.....	105
4.1.3 Momentane Umsetzung.....	108
4.1.4 Verkehr und Information.....	110
4.2 Auswirkungen auf die Wahlentscheidung	113
4.2.1 Beeinflussung der intraaktiven Dynamik	113
4.2.1.1 Unterstützung der Entscheidungskapazität	113
4.2.1.2 Veränderungen bei der Wechselbereitschaft	118
4.2.1.3 Primäreffekt von telematischen Systemen	120
4.2.2 Flexibilisierung der interaktiven Dynamik	121
4.2.2.1 Telematische Systeme zur sozialen Reduktion von Unsicherheit .	121
4.2.2.2 Informatorische Integration der Verkehrsmittel in ein Verkehrssystem	123
4.2.2.3 Sekundäreffekt von telematischen Systemen	127
4.3 Auswirkungen auf die Transaktionskosten	127
4.3.1 Telematik und Transaktionskosten.....	127
4.3.2 Transaktionskostenreduktion durch telematische Systeme im Verkehr.....	129
4.3.2.1 Auswirkungen des Einsatzes telematischer Systeme auf die Transaktionskostendeterminanten	130
4.3.2.2 Zur Informationsphase	131
4.3.2.3 Transaktionsdurchführungssunterstützung	132
4.3.3 Nutzendifferenz pro Öffentlichem Verkehr durch Telematikeinsatz.....	133

5. Simulation des Einflusses von Telematiksystemen auf die Verkehrsmittelwahlentscheidung	135
5.1 Simulationsdesign	135
5.2 Szenario 1: Ungleichverteilung als Ausgangssituation	137
5.2.1 Transaktionskostenreduktion beim Öffentlichen Verkehr	137
5.2.2 Einflußnahme des Primäreffekts	139
5.2.3 Veränderungen durch den Sekundäreffekt	140
5.3 Szenario 2: Gleichverteilung als Ausgangssituation	141
5.3.1 Transaktionskostenreduktion beim Öffentlichen Verkehr	141
5.3.2 Wirkung des Primäreffekts	143
5.3.3 Veränderungen durch Primär- und Sekundäreffekt	144
5.4 Ergebnisdiskussion	145
5.5 Institutionelle Flankierung des Sekundäreffekts telematischer Systeme	148
5.5.1 Zielvorstellung: Integrative Technologie	148
5.5.2 Integrative Verkehrspolitik	149
6. Weiterer Forschungsbedarf und Zusammenfassung	153
6.1 Kritische Anmerkungen und mögliche Erweiterungen	153
6.2 Zusammenfassung	156
Literaturverzeichnis	159
Anhang: Fragebogen zur empirischen Untersuchung	179