

Inhalt

1	Einleitung	7	5	Durchführung einer eigenen Erhebung („Deutschland 1997/99“)	57
2	Telearbeit – Begriffsbestimmung und Entwicklung	8	5.1	Einleitung	57
3	Bisherige Untersuchungen zu verkehrlichen Auswirkungen von Telearbeit	13	5.2	Forschungsdesign	58
3.1	Empirische Untersuchungen	13	5.2.1	Telearbeitsform	58
3.1.1	Los Angeles 1976	13	5.2.2	Teilnehmer	58
3.1.2	State of California 1988/89	15	5.2.3	Untersuchungsmethode	59
3.1.3	Niederlande 1990/91	17	5.2.4	Materielle Anreize für die Teilnehmer (Incentives)	60
3.1.4	Puget Sound, Washington 1991/92	19	5.3	Entwicklung des Erhebungs-instrumentariums	61
3.1.5	Außerbetriebliche Arbeitsstätten IBM Stuttgart 1993	21	5.3.1	Einleitung	61
3.1.6	Nationale Verkehrs- und Kommunikationserhebungen Schweden (SIKA) 1996 ff.	23	5.3.2	Wegebuch	61
3.1.7	ENTRANCE, Southampton 1995/97	24	5.3.3	Haushaltsfragebogen	63
3.1.8	TWIST, BMW München 1995/99	26	5.3.4	Sonstige Unterlagen	64
3.2	Modellrechnungen, Szenarien und Abschätzungen	27	5.4	Anwerbung der Teilnehmer	65
3.2.1	Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU), Berlin 1983	27	5.4.1	Einleitung	65
3.2.2	MANTO, Zürich 1987	32	5.4.2	Anwerbung in Tübingen	65
3.2.3	Expertenrunde ISI Karlsruhe 1994	35	5.4.3	Anwerbung in Stuttgart	66
3.2.4	Öko-Institut Freiburg 1997	37	5.5	Durchführung der Befragung	68
4	Hypothesen zur verkehrlichen Wirkung von Telearbeit – Ergebnisse bisheriger Untersuchungen	39	5.5.1	Ablauf	68
4.1	Merkmale von Telearbeitern	39	5.5.2	Permutation der Anfangstage	69
4.2	Verkehrsvermeidung oder Neuverkehr	41	5.5.3	Permutation der Berichtszeiträume (Jahreszeit)	71
4.3	Zeitliche Auswirkungen	48	5.6	Datenaufbereitung	71
4.3.1	Zeitliche Auswirkungen im Tagesverlauf	48	5.6.1	Kodierung der Wegebuchdaten	71
4.3.2	Zeitliche Auswirkungen im Wochenverlauf	50	5.6.2	Kodierungskonventionen	73
4.4	Verkehrsmittelwahl	51	5.7	Datenauswertung	76
4.5	Räumliche Kontraktion des Aktionsradius	52	5.7.1	Stichprobenumfang	76
4.6	Langzeitfolgen	53	5.7.2	Anzahl der Berichtstage	76
			5.7.3	Einfluß langer Wege	77
			5.7.4	Auswerteroutinen	79
			5.7.5	Signifikanztests	80
			6	Ergebnisse der Erhebung „Deutschland 1997/99“	80
			6.1	Einleitung	80
			6.2	Wirkungen von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten	81
			6.2.1	Merkmale von Telearbeitern	81
			6.2.2	Verkehrsvermeidung oder Neuverkehr	83
			6.2.3	Zeitliche Auswirkungen	86
			6.2.4	Verkehrsmittelwahl	90
			6.2.5	Räumliche Kontraktion des Aktionsradius	93
			6.2.6	Langzeitfolgen	94
			6.3	Auswertungen der Wege über 50 km	94

6.4	Zusammenhänge zwischen Haushalts- bogen- und Wegebuchvariablen	96
6.5	Wie verallgemeinerungsfähig sind die Resultate dieser Studie?	101
7	Vergleich der Erhebung „Deutschland 1997/99“ mit anderen empirischen Erhebungen	102
7.1	Vergleich der Methodik	102
7.2	Vergleich der Teilnehmer	104
7.3	Vergleich der Ergebnisse	104
7.4	Vergleich der gesetzlichen Rahmen- bedingungen – Beispiel USA	105
8	Auswirkungen von alternierender Telearbeit auf den motorisierten Individualverkehr	107
8.1	Grundlagen der Abschätzung	107
8.2	Verbreitung von Telearbeit in Deutschland	107
8.2.1	Einleitung	107
8.2.2	Untersuchung „Entwicklung der Telearbeit - Arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen“	107
8.2.3	Europäischer Statusbericht zur Telearbeit 1999	108
8.3	Auswirkungen von alternierender Telearbeit auf den motorisierten Individualverkehr	109
9	Zusammenfassung und Empfehlungen	111
10	Literatur	116
10.1	Zitierte Literatur	116
10.2	Weiterführende Literatur	120