

Inhalt

- 7 AUFTAKT

- 9 Einleitung und Übersicht
- 16 Der Traum von der „schönen neuen Autowelt“
- 25 Zur Topographie von Möglichkeitsräumen:
Einführung in eine *sozialwissenschaftliche*
Verkehrsforschung
- 28 Mobilität und Verkehr: Definitionen und Ver-
hältnisse
- 34 Raum und Zeit als Koordinaten des
Verkehrsverhaltens

- 39 DAS ENDE DER VERKEHRSPOLITISCHEN
„GEWISHEITEN“

- 41 „Gewißheit“ Nr. 1: Das Verkehrsverhalten ist seit
Jahrzehnten konstant: Täglich eine Stunde bei
etwas mehr als drei Wegen
- 41 Selbstreferentielle Beweisführung:
Methodenprobleme in der Verkehrsforschung
- 57 „Gewißheit“ Nr. 2: Der Umstieg vom motorisierten
Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr
ist die Lösung der städtischen Verkehrsprobleme
- 58 Der öffentliche Verkehr in der Angebotskrise
- 64 Der öffentliche Verkehr in der Nachfragekrise
- 68 Der öffentliche Verkehr in der institutionellen Krise
- 74 „Gewißheit“ Nr. 3: Die Autoindustrie fährt mit
Vollgas in den Stau. Fahrzeuge verwandeln sich
zu Stehzeugen. Die Attraktivität des Autos sinkt

- 75 Kein Ende des Wachstums in Sicht
- 80 Konzentration auf das Kerngeschäft
- 83 Verkehrsinformationssysteme: Die Verantwortung für den Stau wird individualisiert
- 95 **„Gewißheit“ Nr. 4: „Die Stadt der kurzen Wege“ ist der Königsweg für die Verkehrsvermeidung**
- 95 Die neuen Ideale kritischer Verkehrs- und Umweltwissenschaft: „Entschleunigung“, „Stärkung des Nahraumes“ und „Stadt der kurzen Wege“
- 97 Der stabile Traum vom „Häuschen im Grünen“
- 104 Stadt als Gegensatz: Zwischen Kiezidylle und anonymem Großstadtleben
-
- 115 GRUNDRISSE EINER MODERNEN MOBILITÄTS- UND VERKEHRSPOLITIK**
- 117 **Re-Kontextualisierte Verkehrspolitik**
- 117 **Mobilitätsräume determinieren Verkehrslandschaften**
- 123 **Verkehrslandschaften determinieren Mobilitätsräume**
- 131 **Eigenzeiten und Eigenräume**
- 138 **Ein Vorschlag**
-
- 147 **LITERATUR**