

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	III
Verzeichnis der Tabellen	VIII
Verzeichnis der Abbildungen	XI
Verzeichnis der Anlagen im Anhang	XVI
1. Fragestellungen, Ziele und Methoden	1
2. Verkehr als sozialwissenschaftliches Phänomen	4
2.1 Abgrenzung des Stadtverkehrs	6
2.2 Entwicklung und Untersuchungselemente der Verkehrsgeographie	8
3. Entwicklung und Auswirkungen des Straßenpersonenverkehrs	10
3.1 Aufkommen und Verteilung im Personenverkehr	10
3.2 Stadtentwicklung und Verkehr	14
3.3 Probleme des Straßenpersonenverkehrs	23
3.3.1 Raumbezogene Probleme	23
3.3.2 Direkte Gefährdungspotentiale durch Unfälle	26
3.3.3 Indirekte Gefährdungspotentiale durch Emissionen	31
3.4 Ökonomisch-ökologische Bewertung	36
3.5 Technische Optionen zur Problemminderung	40
4. Bedeutung von Politik und Planung für die Verkehrsentwicklung und die Minderung von Verkehrsproblemen	43
4.1 Planung zugunsten des motorisierten Individualverkehrs	43
4.1.1 Instrumente der MIV-orientierten Planung	44
4.1.2 Wirkungen der MIV-Förderung	57
4.2 Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl als politische Zielsetzung	50
4.2.1 Strategien zur Verkehrsvermeidung	51
4.2.1.1 Fernkommunikation	52
4.2.1.2 Städtebau	53
4.2.1.3 Fahrgemeinschaften (car pooling)	55
4.2.1.4 Car sharing	55
4.2.2 Verkehrsberuhigung	56
4.2.2.1 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	57
4.2.2.2 Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen	59
4.2.2.3 Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum	61
4.2.3 Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs	63

4.2.3.1	Tarifäre Maßnahmen	64
4.2.3.2	Verkürzung von Reisezeiten im konventionellen ÖPNV	67
4.2.3.3	Bedarfsgesteuerte ÖPNV-Systeme	71
4.2.3.4	Erhöhung des Fahr- und Benutzungskomforts	74
4.2.4	Förderung des Radverkehrs	77
4.2.4.1	Separierung versus Integration des Radverkehrs	77
4.2.4.2	Flexibilisierungen und Ergänzungen im Verkehrsleitsystem	80
4.2.4.3	Ruhender Radverkehr, Koppelung mit anderen Verkehrsmitteln, finanzielle Anreize	82
4.2.5	Förderung des Fußgängerverkehrs	85
4.2.6	Öffentlichkeitsarbeit	88
4.2.7	Erfolgsaussichten, Probleme und offene Fragen in der Politik zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl	91
5.	Stand der Forschung im Bereich der Verkehrsmittelwahl	99
5.1	Aggregierte Modelle	100
5.2	Disaggregierte, verhaltensorientierte Modelle	100
5.3	Einstellungsorientierte Modelle	101
5.4	Ansatz abgestufter Wahlmöglichkeiten	103
5.5	Verknüpfung limitierender, psychologischer und soziologischer Modellelemente - der aktuelle Forschungsbedarf	106
6.	Auswahl der Untersuchungsgebiete	112
6.1	Einwohnerzahl	112
× 6.2	Stadtstruktur und Relief	113
6.3	Demographische und soziale Struktur	118
6.4	Verkehrsverhältnisse und städtische Verkehrspolitik	120
6.4.1	Städtebau und Straßennetzgestaltung	124
6.4.2	Verkehrsberuhigung	126
6.4.3	Öffentlicher Personennahverkehr	127
6.4.4	Förderung des Fahrradverkehrs	132
6.4.5	Förderung des Fußgängerverkehrs	134
6.4.6	Öffentlichkeitsarbeit	135
6.5	Bewertung der Vergleichbarkeit mit anderen Städten	136
7.	Befragungen von Verkehrsteilnehmern	137
7.1	Vorerhebung zur Ermittlung relevanter Verkehrsmittelwahlfaktoren und Fragebogen der Haupterhebung	138
7.2	Auswahl der Befragten und Durchführung der Haupterhebung	142
7.3	Ergebnisse der Hauptbefragung zur Verkehrsmittelwahl	146
7.3.1	Aktuelle Verkehrsmittelwahl	148
7.3.1.1	Berufsverkehr	149
7.3.1.2	Einkaufsverkehr	153
7.3.1.3	Freizeitverkehr	159

7.3.1.4	Soziodemographische Differenzierung	161
7.3.2	Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	164
7.3.2.1	Verfügbarkeit von privaten Verkehrsmitteln	164
7.3.2.2	Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln	165
7.3.2.3	Soziodemographische Differenzierung	167
7.3.2.4	Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln als Determinante von Wahlfreiheit und Auswahlrestriktion	170
× 7.3.3	Wegentfernungen und Wetter	173
7.3.4	Wegekoppelung	185
7.3.5	Gewohnheit	188
7.3.6	Zielerreichbarkeit	193
7.3.7	Sozialprestige und Verkehrsmittelimage	198
7.3.8	Einstellungsorientierte Parameter	204
7.3.8.1	Gewichtung der Einflußfaktoren	205
7.3.8.2	Unabhängigkeit/Flexibilität	210
7.3.8.3	Schnelligkeit	210
7.3.8.4	Möglichkeit zum Gepäcktransport	213
7.3.8.5	Umweltverträglichkeit	213
7.3.8.6	Verkehrssicherheit	216
7.3.8.7	Bequemlichkeit	219
7.3.8.8	Kosten	219
7.3.8.9	Gesundheit/Fitneß	222
7.3.8.10	Körperliche Belastung	224
7.3.8.11	Psychische Belastung	224
7.3.8.12	Erklärungsgehalt einstellungsorientierter Parameter	227
7.3.9	Verkehrsmittelwahl als entscheidungstheoretisches Modell	240
7.3.10	Subjektive Beeinflußbarkeit der Verkehrsmittelwahl	247
8.	Experimente zur Ermittlung von Reisegeschwindigkeiten	253
8.1	Bestandteile der Reisezeit	254
8.2	Durchführungsparameter	256
8.3	Ergebnisse	260
8.3.1	Durchschnittliche Relationen der Reisegeschwindigkeiten	260
8.3.2	Differenzierung nach Verkehrszeiten	264
8.3.3	Differenzierung nach Zielorten	267
8.3.4	Differenzierung nach Verhaltensvorgaben	269
8.3.5	Attraktivitätsbereiche der Verkehrsmittel	273
8.4	Reisezeitvariationen durch verkehrsplanerische Eingriffe	275
9.	Implikationen für die kommunale Verkehrspolitik/-planung und Vergleich mit den Konzeptionen in den Untersuchungsregionen	284
	Zusammenfassung	298
	Literaturverzeichnis	305
	Anhang	351