

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Vorwort des Wissenschaftlichen Beirats | 5 |
| Vorwort des Herausgebers | 7 |
| Verzeichnis der Abbildungen | 12 |
| Verzeichnis der Tabellen | 12 |
| Verzeichnis der Übersichten | 12 |
| Mobilität in Städten als Herausforderung für die stadttökologische Forschung: eine Einführung | 13 |
| 1. Mobilität und Verkehr in Städten: ein (un-)lösbares Problem | 17 |
| 1.1. Verkehr und Umwelt | 18 |
| 1.2. Der Verkehr und die Städte | 19 |
| 1.3. Verkehrsverhalten, Lebensstile und Lebenslagen | 21 |
| 1.4. Hegemonie der Automobilität | 24 |
| 1.5. Mobilität – ein mehrdimensionales Phänomen | 28 |
| 1.6. Entkopplung von Mobilität und Automobilität – eine neue Leitorientierung | 30 |
| 2. Neue Perspektiven zur Erforschung und Gestaltung von Mobilität | 32 |
| 2.1. Bausteine einer Theorie von Mobilität und Verkehrsverhalten | 33 |
| 2.1.1. Mobilität verstehen: theoretische Perspektiven | 35 |
| 2.1.2. Mobilität erfassen: empirische Methoden | 40 |
| 2.2. Strategisches Mobilitätsmanagement: Konturen einer neuen Gestaltungsperspektive | 42 |
| 2.2.1. Neue Konzepte der Verkehrsplanung | 42 |
| 2.2.2. Vernetzung von Akteuren und Handlungsfeldern | 44 |
| 2.2.3. Die Kluft zwischen Verkehrsursachen und -folgen | 46 |
| 2.3. Schnittstellen zwischen Mobilitätsforschung und Planung | 49 |
| 2.3.1. Denken und Handeln in Zielgruppen | 50 |
| 2.3.2. Wirkungsforschung und -abschätzung von Planungsmaßnahmen | 52 |
| 3. Werkzeuge zur Gestaltung einer stadtverträglichen Mobilität | 55 |
| 3.1. Mobilitätsstile – ein empirisch fundiertes Zielgruppenmodell | 56 |
| 3.1.1. Ausgangssituation | 56 |
| 3.1.2. Die qualitative Untersuchungsphase | 57 |
| 3.1.3. Die quantitativ-repräsentative Untersuchungsphase | 59 |
| 3.1.3.1. Ergebnisse der Grundauszählung | 59 |
| 3.1.3.2. Ergebnisse der Clusteranalyse | 60 |
| 3.1.4. Mobilitätsstile: Zusammenhänge zwischen Orientierungen und Verhalten | 63 |
| 3.1.5. Umsetzung in der Kommune | 65 |

| | | |
|----------|--|-----|
| 3.1.5.1. | Umsetzungsperspektiven am Beispiel Freiburg ... | 65 |
| 3.1.5.2. | Umsetzungsperspektiven am Beispiel Schwerin .. | 66 |
| 3.1.6. | Fazit | 66 |
| 3.2. | Least-Cost Transportation Planning (LCTP) – Umweltentlastung durch Kostenminimierung im Verkehr | 67 |
| 3.2.1. | Ausgangslage und Ziele | 67 |
| 3.2.2. | Anpassung der LCP-Methodik an die Verkehrsproblematik | 69 |
| 3.2.2.1. | Unterschiede zwischen Energie- und Verkehrssektor | 70 |
| 3.2.2.2. | LCTP als Informationssystem und Bewertungsverfahren | 71 |
| 3.2.3. | Ergebnisse | 74 |
| 3.2.4. | Weiterführende Forschungsperspektiven und planerische Handlungsoptionen | 77 |
| 3.2.4.1. | Forderungen an die Kameralistik | 77 |
| 3.2.4.2. | Weiterer Forschungs- und Entwicklungsbedarf ... | 77 |
| 3.3. | Das Stadtmodell MOBIDYN | 79 |
| 3.3.1. | Stadtentwicklung in der Modellierung | 80 |
| 3.3.1.1. | Ursprünge der Stadtmodellierung | 80 |
| 3.3.1.2. | Theoretische Überlegungen zur Stadtmodellierung | 81 |
| 3.3.2. | Beschreibung des Stadtmodells MOBIDYN | 83 |
| 3.3.2.1. | Vorüberlegungen zu formalen Modellen | 83 |
| 3.3.2.2. | Allgemeine Merkmale von MOBIDYN | 84 |
| 3.3.3. | Arbeitsweise und Anwendung des Modells | 88 |
| 3.3.4. | Erprobung an Szenarien | 90 |
| 3.3.5. | Ausblick: Perspektiven der Stadtmodellierung | 92 |
| 3.4. | Handlungsfolgenabschätzung – ein interdisziplinäres Bewertungskonzept | 93 |
| 3.4.1. | Der Eigensinn der Verkehrsakteure | 93 |
| 3.4.2. | Ziele und konzeptioneller Ansatz der Handlungsfolgenabschätzung | 94 |
| 3.4.3. | Exemplarische Maßnahmen für eine stadtverträgliche Mobilität | 98 |
| 3.4.4. | Ausgewählte Ergebnisse der Folgenabschätzung | 100 |
| 3.4.5. | Perspektiven der methodisch-konzeptionellen Weiterentwicklung | 102 |
| 4. | Wege zur mobilen Stadt – Zukunftsbilder und Handlungs- empfehlungen für die kommunale Praxis | 104 |
| 4.1. | Strategiefelder für stadtverträgliche Mobilität | 104 |
| 4.2. | Autonutzung ohne Autobesitz | 107 |
| 4.2.1. | Verbesserte Angebote für die Autonutzung ohne Besitz ... | 108 |

| | | |
|---------|---|-----|
| 4.2.2. | Zielgruppenorientiertes Vorgehen | 109 |
| 4.2.3. | Stellplatzpolitik | 110 |
| 4.2.4. | Kosteninternalisierung und Entlastung nicht motorisierter Haushalte | 111 |
| 4.3. | Fahrradverkehr – Aufwertung eines unterschätzten Verkehrsmittels | 112 |
| 4.3.1. | Potentiale des Fahrrads | 112 |
| 4.3.2. | Bessere verkehrspolitische und planerische Akzeptanz für das Fahrrad | 113 |
| 4.3.3. | Beratung, Kommunikation und Kooperation für ein fahrradfreundliches Klima | 115 |
| 4.4. | Öffentlicher Verkehr – vernetzte, kundenorientierte Mobilitätsdienstleistungen | 117 |
| 4.4.1. | Mobilitätsberatung – aktiv um Kunden werben | 118 |
| 4.4.2. | Die Fahrgäste als Ratgebende einbeziehen | 120 |
| 4.4.3. | Den öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten | 120 |
| 4.5. | Gestaltung von Raum-Zeit-Strukturen | 122 |
| 4.5.1. | Räumliche und zeitliche Strukturen verknüpfen | 123 |
| 4.5.2. | Flächeneinsparung durch zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzung | 124 |
| 4.5.3. | Kommunale Zeitpolitik | 126 |
| 4.6. | Mobilitätsmanagement: Kommunikation – Kooperation – Marketing | 127 |
| 4.6.1. | Säule I: Zielgruppen ansprechen | 128 |
| 4.6.2. | Säule II: Die Vermittlerrolle einnehmen oder organisieren | 130 |
| 4.6.3. | Säule III: Neue Blickwinkel einnehmen und neue Werk- zeuge erproben | 130 |
| 4.6.4. | Säule IV: Die interne Kooperation verbessern | 132 |
| 4.7. | Ausblick: Übergänge zur mobilen Stadt | 133 |
| 5. | Literatur | 135 |
| 5.1. | Literaturverzeichnis | 135 |
| 5.2. | Veröffentlichungen des CITY:mobil Forschungs- verbundes (Hrsg.) | 139 |
| 5.2.1. | Forschungsberichte Stadtverträgliche Mobilität | 139 |
| 5.2.2. | Zeitschrift Stadtwege | 139 |
| 5.2.3. | Weitere Veröffentlichungen | 140 |
| Anhang: | Beteiligte am Forschungsprojekt „Stadtverträgliche Mobilität“ | 141 |