

Inhalt

7	AUFTAKT
9	Einleitung und Übersicht
16	Der Traum von der „schönen neuen Autowelt“
25	Zur Topographie von Möglichkeitsräumen: Einführung in eine <i>sozialwissenschaftliche</i> Verkehrsforschung
28	Mobilität und Verkehr: Definitionen und Ver-
34	hältnisse Raum und Zeit als Koordinaten des Verkehrsverhaltens
39	DAS ENDE DER VERKEHRSPOLITISCHEN „GEWISSHEITEN“
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