

Inhalt

Vorwort der Herausgeber	5
Vorwort	6
Danksagung	13
Zusammenfassung	15
Abstract	17
Abkürzungsverzeichnis	19
Abbildungsverzeichnis	21
Tabellenverzeichnis	23
1 Einleitung	25
1.1 Automobilität und die Verkehrswende	25
1.2 Zielsetzung der Untersuchung	31
1.3 Wissenschaftstheoretische Einordnung und Vorgehen der Untersuchung	32
1.4 Aufbau der Dissertation	39
2 Terminologie und Eingrenzung der Untersuchung	43
2.1 Terminologie	43
2.1.1 Nachhaltigkeit	43
2.1.2 Transformation und Transition	44
2.1.3 Exnovation	45
2.1.4 Verkehr und Mobilität	45
2.1.5 Verkehrswende und Mobilitätswende	47
2.1.6 Personenverkehr	47
2.1.7 Stadtbegriff	48
2.1.8 Stadtverkehr	48
2.1.9 Automobilität	48
2.1.10 Mobilitätsregime	49
2.1.11 Prozess	49
2.2 Zusammenfassung der Terminologie	49
2.3 Eingrenzung der Untersuchung	50

3	Stand der Erkenntnisse	53
3.1	Erkenntnisse der Transitionstheorie	53
3.1.1	Die Multi-Level Perspektive (MLP)	54
3.1.2	Das Transition Management	60
3.1.3	Das Pfadkonzept und Pfadabhängigkeiten	62
3.1.4	Regimedestabilisierung	63
3.1.5	Kipppunkte (»tipping points«)	66
3.1.6	Die Anwendung der Transitionstheorie im urbanen Raum	67
3.2	Die Anwendung der Transitionstheorie im (urbanen) Verkehr	69
3.3	Exnovationstheorie	71
3.3.1	Erklärungsansätze für Exnovation	73
3.3.2	Das Exnovationsverständnis	74
3.3.3	Das Verhältnis von Innovation und Exnovation	75
3.3.4	Exnovations-Governance	77
3.4	Kritische Würdigung des Erkenntnisstandes und Ableitung des Forschungsbedarfs	78
4	Theoretisches Analysekonzept und methodische Grundlagen	81
4.1	System- und Modelltheorie	81
4.2	Die Transitionstheorie als theoretischer Analyserahmen	83
4.3	Die (Einzel-)Fallstudie als Forschungsstrategie	85
4.4	Erhebungs- und Auswertungsmethoden	87
4.4.1	Die Literaturrecherche	88
4.4.2	Die Dokumentenanalyse	88
4.4.3	Die Ortsbegehung	89
4.4.4	Experteninterviews	89
4.4.5	Online-Interviews	91
4.4.6	Die qualitative Inhaltsanalyse als Auswertungsmethode	91
4.4.7	Die morphologische Analyse	91
4.5	Zusammenfassung und Konkretisierung der Vorgehensweise	93
5	Das urbane Personenverkehrssystem in Deutschland in der MLP – ein Beschreibungsmodell	95
5.1	Die Regimeebene	96
5.1.1	Vorherrschende und subalterne Regime und Regimeelemente	97
5.1.2	Die Regimeebene im urbanen Personenverkehrssystem in Deutschland	100

5.2	Landschaftsebene	104
5.2.1	Ökonomische und politische Trends	105
5.2.2	Ökologische Trends	107
5.2.3	Gesellschaftliche, kulturelle und soziale Trends	108
5.2.4	Unvorhersehbare Ereignisse	110
5.3	Die Ebene der Nischen	111
5.4	Die drei Systemebenen des urbanen Personenverkehrssystems	115
5.5	Die Verkehrswende als Zielvision: Das Regime des Umweltverbundes ...	116
5.5.1	Die Verkehrswende	116
5.5.2	Das Regime des Umweltverbundes	122
6	Verkehrswende und Exnovation in der MLP – ein Erklärungsmodell	125
6.1	Transfer der Transitionstheorie auf die urbane Verkehrswende	125
6.1.1	Transitions-Charakteristika	125
6.1.2	Die Phasen einer Transition	126
6.1.3	Transitionstypen	128
6.1.4	Transitionspfade	129
6.1.5	Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Transitionstheorie ...	135
6.2	Die Destabilisierung des Automobilitätsregimes durch Exnovation	137
6.2.1	Verständnis einer Exnovation im Kontext einer Verkehrswende ...	137
6.2.2	Veränderungsmodi in Kombination mit Exnovation	138
6.2.3	Exnovationsgovernance	141
6.2.4	Zusammenfassung: Verkehrswende-Exnovation im urbanen Personenverkehr	144
7	Exnovation im Kontext einer Verkehrswende – eine morphologische Analyse und Maßnahmenansätze	147
7.1	Morphologische Analyse für exnovative Verkehrswende-Maßnahmen	148
7.1.1	Erarbeitung eines Morphologischen Kastens	148
7.1.2	Übersicht des Morphologischen Kastens	155
7.1.3	Diskussion der Merkmalsausprägungen	155
7.2	Exnovative Verkehrswende-Maßnahmen zur Begünstigung einer Verkehrswende-Exnovation aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht ...	159
7.2.1	Bauliche Maßnahmen zur Reduktion der Automobilität	161
7.2.2	Verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Reduktion der Automobilität	162
7.2.3	Fiskalische Maßnahmen zur Reduktion der Automobilität	164

7.2.4	Organisatorische Maßnahmen zur Reduktion der Automobilität ...	166
7.2.5	Persuasive Maßnahmen zur Reduktion der Automobilität, eigene Darstellung	169
7.3	Erkenntnisse aus der Betrachtung von Maßnahmen zur Begünstigung einer Exnovation aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht	172
7.3.1	Erkenntnisse zum Untersuchungsdesign	172
7.3.2	Erkenntnisse zur Umsetzung	173
7.4	Die Exnovation als ganzheitlicher Prozess – Erkenntnisse aus der Exnovationsforschung	176
8	Die Umsetzung einer Verkehrswende-Exnovation am Fall der autofreien Innenstadt in Oslo	181
8.1	Methodologisches Vorgehen	181
8.1.1	Die Fallauswahl	181
8.1.2	Forschungsgegenstand der Fallstudie	183
8.1.3	Konkretisierung der Erhebungs- und Auswertungsmethoden	184
8.1.4	Fallstudienaufbau	189
8.2	Vorwissen über den Untersuchungsgegenstand der Fallstudie Oslo	190
8.2.1	Die Innenstadt als Untersuchungsgebiet	192
8.2.2	Der Personenverkehr in Oslo	193
8.2.3	Das Programm zum autofreien Stadtleben in Oslo	200
8.3	Erkenntnisse zum Umsetzungsprozess aus der Fallstudie Oslo	207
8.3.1	Begünstigende Ausgangsbedingungen	208
8.3.2	Umsetzungsprozess und umgesetzte Maßnahmen	212
8.3.3	Erfolgsfaktoren der Umsetzung	215
8.3.4	Barrieren und Hemmnisse in der Umsetzung	223
9	Handlungsempfehlungen zur Gestaltung von Verkehrswende- Exnovation	235
9.1	Die Verkehrswende und die Verkehrswende-Exnovation in Oslo in der MLP	235
9.1.1	Entwicklungen auf der Landschaftsebene	235
9.1.2	Nischenentwicklungen	236
9.1.3	Regimeebene	236
9.2	Erkenntnisse zur Umsetzung der Verkehrswende-Exnovation in Oslo	241
9.3	Abgleich theoretischer Vorüberlegungen und der Erkenntnisse der Fallstudie Oslo	242

9.4	Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Gestaltung von Verkehrswende-Exnovation	246
9.4.1	Handlungsempfehlungen zur Gestaltung von Verkehrswende-Exnovation	246
9.4.2	Kritische Würdigung der Übertragbarkeit der Erkenntnisse	249
10	Fazit	251
Anhang		256
Literaturverzeichnis		258
Nachwort		285
Quellen		288