

1. Record Nr.	UNINA9910473448403321
Autore	Mitteregger Mathias
Titolo	AVENUE21. Politische und Planerische Aspekte der Automatisierten Mobilität
Pubbl/distr/stampa	Springer Nature, 2021 Berlin, Heidelberg : , : Springer Berlin / Heidelberg, , 2021 ©2021
ISBN	3-662-63354-X
Descrizione fisica	1 online resource (481 pages)
Classificazione	TEC009070TEC009090
Altri autori (Persone)	BruckEmilia M SoteropoulosAggelos SticklerAndrea BergerMartin DangschatJens S ScheuvensRudolf Banerjeelan
Soggetti	Automotive technology & trades Mechanical engineering
Lingua di pubblicazione	Tedesco
Formato	Materiale a stampa
Livello bibliografico	Monografia
Nota di contenuto	Intro -- MIT WISSEN IN DIE ZUKUNFT -- VORWORT DER DAIMLER UND BENZ STIFTUNG -- WAS KOMMT DA AUF UNS ZU? -- VORWORT DES FORSCHUNGSTEAMS VON AVENUE21 -- AUTORiNNEN -- AUTORiNNEN -- MITWIRKENDE -- ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS -- INHALTSVERZEICHNIS -- 1 Automatisiertes und vernetztes Fahren: Das Lange Level 4 -- 1. EINLEITUNG -- 2. AUTOMATISIERUNG UND VERNETZUNG DES VERKEHRS IM KONTEXT -- 3. WIE SIEHT DIE ZEIT DES ÜBERGANGS IM MOBILITÄTSSYSTEM AUS? -- LITERATUR -- 2 Automatisiertes und vernetztes Fahren: Berücksichtigung des lokalen, räumlichen Kontextes und räumliche Differenzierung -- 1. EINLEITUNG -- 2. RÄUMLICHE DIFFERENZIERUNG UND RAUMTYPEN -- 3. RÄUMLICHE WIRKUNGSWEISEN DES AUTOMATISIERTEN FAHRENS -- 3.1 PRIMÄRE RÄUMLICHE WIRKUNGEN -- 3.2 SEKUNDÄRE RÄUMLICHE

WIRKUNGEN -- 4. RÄUMLICHE DIFFERENZIERTE WIRKUNGSWEISEN DES AUTOMATISIERTEN FAHRENS -- LITERATUR -- 3 Automatisiertes und vernetztes Fahren im Kontext einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätswende -- 1. EINLEITUNG -- 2. DEFINITIONEN DER BEGRIFFE VERKEHR, MOBILITÄT, MOTILITÄT SOWIE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSWENDE -- 3. INNOVATIONEN DER VERKEHRSWENDE (SHARED MOBILITY, MOBILITY AS A SERVICE UND AUTOMATISIERTES UND VERNETZTES FAHREN) -- 4. DIE AMBIVALENTEN WIRKUNGEN DES AUTOMATISIERTEN UND VERNETZTEN VERKEHRS AUF DIE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSWENDE -- 5. DER BEITRAG VON AUTOMATISIERTEM UND VERNETZTEM VERKEHR ZUR VERKEHRS- UND MOBILITÄTSWENDE -- LITERATUR -- TEIL I Mobilität und Verkehr -- 4 Selbstfahrende Wende oder automobile Kontinuität? Überlegungen zu Technologie, Innovation und sozialem Wandel -- 1. EINLEITUNG -- 2. TECHNOLOGISCHE INNOVATION UND GESELLSCHAFTLICHER WANDEL -- 3. ANTRIEBS- UND AUTOMATISIERUNGS-, VERKEHRS- ODER MOBILITÄTSWENDE? -- 4. ZUKUNFTSVORSTELLUNGEN UND ZUKUNFTSGESTALTUNGEN -- LITERATUR.

5 Automated Drivability und straßenräumliche Verträglichkeit im Stadt-Land-Kontinuum am Beispiel der Stadtregion Wien -- 1. EINLEITUNG -- 2. METHODIK DER VORLIEGENDEN UNTERSUCHUNG -- 2.1 ERMITTLEMENT DER EIGNUNG VON STRASSENRÄUMEN FÜR DEN EINSATZ AUTOMATISIERTER FAHRZEUGE: AUTOMATED DRIVABILITY -- 2.1.1 Ausgangspunkt, Framework und Komponenten der Automated Drivability -- 2.1.2 Ableitung von Indikatoren für die verschiedenen Komponenten des Framework -- 2.1.3 Verknüpfung der Indikatoren -- 2.2 VORGANGSWEISE ZUR BEWERTUNG DER STRASSENRÄUMLICHEN VERTRÄG-LICHKEIT BEI DEN STRASSENABSCHNITTEN -- 2.2.1 Bestimmung des Grundwerts der noch verträglichen Verkehrsbelastung -- 2.2.2 Bestimmung der tatsächlichen noch verträglichen Verkehrsbelastung: Adaptierung des Grundwerts durch Nutzung und Gestaltung des Straßenraums -- 2.2.3 Erhebung der erforderlichen Daten zur Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit -- 3. UNTERSUCHUNGSGEMEINDEN IN DER STADTREGION WIENS UND ANALYSIERTE STRASSENABSCHNITTE -- 4. ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG -- 4.1 ERGEBNISSE ZUR EIGNUNG VON STRASSENRÄUMEN FÜR DEN EINSATZ AUTOMATISIERTER FAHRZEUGE (AUTOMATED DRIVABILITY) -- 4.2 ERGEBNISSE ZUR STRASSENRÄUMLICHEN VERTRÄGLICHKEIT -- 4.2.1 Grundwert der noch verträglichen Verkehrsbelastung und tatsächliche Verkehrsbelastung -- 4.2.2 Bestimmung der tatsächlichen noch verträglichen Verkehrsbelastung: Adaptierung des Grundwerts durch Nutzung und Gestaltung des Straßenraums -- 4.2.3 Zusammenfassende Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit -- 4.3 ZUSAMMENSCHAU DER ERGEBNISSE ZUR AUTOMATED DRIVABILITY UND STRASSENRÄUMLICHEN VERTRÄGLICHKEIT -- 5. DISKUSSION UND FAZIT -- LITERATUR -- 6 Automatisierung, öffentlicher Verkehr und Mobility as a Service: Erfahrungen aus Tests mit automatisierten Shuttlebussen -- 1. EINLEITUNG.

2. ÖFFENTLICHER VERKEHR: DERZEITIGE ANGEBOTSFORMEN UND ZUKÜNTIGE USE CASES AUTOMATISIERTER FAHRZEUGE -- 3. AUTOMATISIERTE SHUTTLEBUSSE ALS VORRANGIGER USE CASE VON TESTPROJEKTEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR -- 4. TECHNISCHE UND RECHTLICHE ASPEKTE BEIM TESTEN AUTOMATISIERTER SHUTTLEBUSSE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR -- 4.1 DER VERWENDETE SHUTTLEBUS -- 4.2 STRECKENFINDUNG, INFRASTRUKTURANPASSUNG UND ORIENTIERUNG DES SHUTTLEBUSES -- 4.3 ZULASSUNG UND INBETRIEBNAHME -- 4.4 BISHERIGE ERKENNTNISSE -- 5. BETRIEB UND

INTEGRATION AUTOMATISIERTER SHUTTLEBUSSE IN DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR -- 5.1 VERWENDETER SHUTTLEBUS UND BETRIEB -- 5.2 INTEGRATION IN KUNDENINFORMATIONSSYSTEME DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS -- 5.3 BISHERIGE ERKENNTNISSE -- 6. FAZIT -- LITERATUR -- 7 Zustellroboter als Lösung für die letzte Meile in der Stadt? -- 1. EINLEITUNG -- 2. E-COMMERCE UND LIEFERVERKEHRE NEHMEN ZU -- 3. NEUE ZUSTELLKONZEPTE FÜR DIE LETZTE MEILE -- 4. BETRIEBSKONZEPTE AUTOMATISIERTER FAHRZEUGE IN DER LOGISTIK -- 5. ZUSTELLROBOTER -- 5.1 ZUSTELLROBOTER FÜR DEN BETRIEB AUF GEHWEGEN -- 5.2 ZUSTELLROBOTER FÜR DEN BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN -- 6. AUSGEWÄHLTE BEISPIELE VON TESTS MIT ZUSTELLROBOTERN -- 7. „GEHWEGTAUGLICHE“ ZUSTELLROBOTER ALS LÖSUNG FÜR DIE LETZTE MEILE? -- 8. PLANERISCHE IMPLIKATIONEN -- 9. FAZIT -- EIN INTERVIEW VON MARTIN BERGER UND AGGELOS SOTEROPoulos MIT BERT LEERKAMP -- LITERATUR -- TEIL II Öffentlicher Raum -- 8 Steuerung und Gestaltung von räumlichen Schnittstellen der Mobilität. Betrachtungen angesichts des automatisierten Fahrens -- 1. EINLEITUNG -- 2. AUSWIRKUNGEN DES AUTOMATISIERTEN FAHRENS AUF ÖFFENTLICHE RÄUME -- 2.1 PROBLEMSTELLUNG -- 2.2 BETRACHTUNGSFOKUS -- 3. STRATEGISCHE RAHMENBEDINGUNGEN RÄUMLICHER SCHNITTSTELLEN -- 3.1 BEWERTUNGEN INTEGRIEREN: EINSATZGEBIETE, MODI UND ZULÄSSIGE GESCHWINDIGKEITEN.

3.2 STATIONSNETZE ERWEITERN: AUSBAU UM HALTEZONEN UND SAMMELPUNKTE -- 3.3 ZENTRALITÄTEN STÄRKEN: VERKNÜPFUNG VON NUTZUNGEN, WEGEN UND ZIELEN -- 3.4 ADAPTIVITÄT SICHERN: OFFENHEIT FÜR ZUKÜNTIGEN NUTZUNGSWANDEL -- 4. KLEINRÄUMIGE GESTALTUNG MULTIMODALER ÖFFENTLICHER RÄUME -- 4.1 MULTIMODALE ÖFFENTLICHE RÄUME: ENTFLECHTUNG UND BÜNDELUNG VON MODI -- 4.2 FLEXIBLE FLÄCHENDIMENSIONIERUNG: BEDARFSABGESTIMMT ODER TAGESZEITABHÄNGIG -- 4.3 SANFTE ÜBERGÄNGE: DURCHLÄSSIG UND ZUM VERWEILEN EINLADEND -- 4.4 AUSSTATTUNG UND ADRESSBILDUNG: IM WECHSELSPIEL MIT DEM UMFELD -- 5. RESÜMEE UND AUSBLICK -- LITERATUR -- 9 Transformations of European Public Spaces with AVs -- 1. INTRODUCTION -- 2. COPENHAGEN DESIGN EXPERIMENTS ON THE SUSTAINABLE DEPLOYMENT OF AVS -- 2.1 RETHINKING THE SUBURB -- 2.2 FROM TRAIN STATION TO MOBILITY HUB -- 2.3 A NEW DYNAMIC STREETSCAPE -- 3. CONCLUSION -- LITERATURE -- 10 Am Ende der Straße: totale Sicherheit. Wie das Sicherheitskonzept von automatisierten und vernetzten Fahrsystemen den Straßenraum verändert -- 1. VERKEHRSSICHERHEIT ALS TREIBENDE KRAFT -- 1.1 FAHRROBOTER ALS SCHLÜSSEL ZUR SICHERHEIT -- 1.2 PERSPEKTIVE VERKEHRSSICHERHEIT: WER PROFITIERT? -- 1.3 EIN GANZ NEUER WEG -- 2. STRASSEN: TRANSPORT UND LEBENSRAUM -- 2.1 DIE BEDEUTUNG DES STRASSENRAUMS FÜR URBANITÄT -- 2.2 SICHERHEIT UND ÖFFENTLICHKEIT -- 2.3 AUGEN AUF DER STRASSE -- 2.4 DAS ENDE GLEICHER VERHÄLTNISSE -- 3. VON ÜBERWACHUNG ZU „SOCIAL ENGINEERING“ -- 3.1 DAS NIE PERFEKTE SYSTEM -- 3.2 EIN NEUES STRASSENMEDIUM -- LITERATUR -- 11 Integration des Radverkehrs in zukünftige urbane Verkehrsstrukturen mit automatisierten und vernetzten Fahrzeugen -- 1. EINLEITUNG -- 2. DIE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR -- 2.1 RECHTLICHE EINORDNUNG -- 2.2 FAHRVERHALTEN UND REGELAKZEPTANZ -- 2.3 RADFAHRTYPEN -- 2.4 UNFÄLLE VON RADFAHRENden.

3. RAHMENBEDINGUNGEN AUTOMATISIERTER UND VERNETZTER FAHRZEUGE -- 3.1 FAHRVERHALTEN DER AUTOMATISIERTEN UND VERNETZTEN FAHRZEUGE -- 3.2 AUSWIRKUNGEN AUF DIE ANZAHL DES

RUHENDEN UND FAHRENDEN MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS DURCH AUTOMATISIERTE UND VERNETZ-TE FAHRZEUGE -- 3.3 FLÄCHENERSPARNIS IM VERKEHRSRAUM DURCH AUTOMATISIERTE UND VERNETZTE FAHRZEUGE -- 4. LEITZIELE DER DEUTSCHEN BUNDESREGIERUNG ZUM RADVERKEHR UND AUTOMATISIERTEN UND VERNETZTEN FAHRZEUGEN -- 4.1 LEITZIELE ZUM RADVERKEHR -- 4.2 LEITZIELE HINSICHTLICH AUTOMATISIERTEN UND VERNETZTEN FAHRZEUGEN -- 5. KRITERIEN FÜR DIE DRIVABILITY VON AUTOMATISIERTEN UND VERNETZTEN FAHRZEUGEN IN DER INTERAKTION MIT RADFAHRENDEM -- 6. EIGNUNG VON RADVERKEHR-FÜHRUNGSFORMEN FÜR AVF: MISCHVERKEHR ODER GETRENNTER VERKEHR? -- 7. DIE BEDEUTUNG VON KNOTENPUNKTEN -- 8. FAZIT -- 9. AUSBLICK UND FORSCHUNGSBEDARF -- LITERATUR -- 12 Against the Driverless City -- TEIL III Raumentwicklung -- 13 Strategic spatial planning, "smart shrinking," and the deployment of CAVs in rural Japan -- 1. INTRODUCTION -- 2. JAPAN'S DEMOGRAPHIC CHALLENGE -- 2.1 POPULATION IMPLOSION -- 2.2 "DISAPPEARING MUNICIPALITIES" -- 3. EVOLUTION OF NATIONAL SPATIAL PLANNING -- 3.1 ACHIEVING BALANCED GROWTH: COMPREHENSIVE NATIONAL DEVELOPMENT PLANS (1962-1998) -- 3.2 FIRST RESPONSES TO DEPOPULATION: GRAND DESIGN FOR THE 21ST CENTURY (1998-2008) -- 3.2.1 Compact City and Transport-Oriented Design (TOD) -- 3.3 A TURNING POINT: FIRST NATIONAL SPATIAL STRATEGY (2008) -- 3.3.1 Low-Carbon City (2012) -- 3.4 THE SEARCH FOR A GRAND NARRATIVE OF CHANGE -- 3.4.1 Scenarios of hope: Reframing the problem -- 3.4.2 A culmination point: National Grand Design 2050 (2014) -- 3.4.3 Smart Shrinking: The principles of the National Grand Design 2050 -- 3.4.4 The three spatio-functional building blocks. 3.4.5 2nd National Spatial Strategy: A comprehensive planning device (2015-).

Sommario/riassunto

Gegenstand dieser Open Access Publikation sind die Auswirkungen automatisierter und vernetzter Fahrzeuge auf die Europäische Stadt sowie die Voraussetzungen, unter denen diese Technologie einen positiven Beitrag zur Stadtentwicklung leisten kann. Dabei vertreten die Autorinnen und Autoren zwei Thesen, die im wissenschaftlichen Diskurs bislang wenig Beachtung fanden: Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge werden sich für lange Zeit nicht in allen Teilläufen der Stadt durchsetzen. Dies hat zur Folge, dass bislang angenommene Wirkungen - von der Verkehrssicherheit bis zur Verkehrsleistung sowie räumliche Effekte - neu bewertet werden müssen. Um einen positiven Beitrag dieser Technologie zur Mobilität der Zukunft sicherzustellen, müssen verkehrs- und siedlungspolitische Regulationen weiterentwickelt werden. Etablierte territoriale, institutionelle und organisatorische Grenzen sind zeitnah zu hinterfragen. Trotz oder wegen der bestehenden großen Unsicherheiten befinden wir uns am Beginn einer Phase des Gestaltens - in der Technologieentwicklung, aber eben auch in der Politik, Stadtplanung, Verwaltung und der Zivilgesellschaft.
