Geographie

Dennis Dreher

Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für das Wohngebiet Rabenwiesen in der Stadt Süßen

Masterarbeit

GRIN

BEI GRIN MACHT SICH IHR
WISSEN BEZAHLT

- Wir veröffentlichen Ihre Hausarbeit,
  Bachelor- und Masterarbeit

- Ihr eigenes eBook und Buch -
  weltweit in allen wichtigen Shops

- Verdienen Sie an jedem Verkauf

Jetzt bei www.GRIN.com hochladen
und kostenlos publizieren

GRIN

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de/ abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Coverbild: Mikko Lemola @shutterstock.com

Impressum:

Copyright © 2021 GRIN Verlag
ISBN: 9783346679543

Dieses Buch bei GRIN:

https://www.grin.com/document/1254595

Dennis Dreher, Lutz Gaspers

Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für das Wohngebiet Rabenwiesen in der Stadt Süßen

GRIN Verlag

GRIN - Your knowledge has value

Der GRIN Verlag publiziert seit 1998 wissenschaftliche Arbeiten von Studenten, Hochschullehrern und anderen Akademikern als eBook und gedrucktes Buch. Die Verlagswebsite www.grin.com ist die ideale Plattform zur Veröffentlichung von Hausarbeiten, Abschlussarbeiten, wissenschaftlichen Aufsätzen, Dissertationen und Fachbüchern.

Besuchen Sie uns im Internet:

http://www.grin.com/

http://www.facebook.com/grincom

http://www.twitter.com/grin_com

„Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für das Wohngebiet Rabenwiesen in der Stadt Süßen“

Masterthesis zur Erlangung des Grades
Master of Engineering
an der Hochschule für Technik Stuttgart
im Masterstudiengang Verkehrsinfrastrukturmanagement
im Sommersemester 2021

Vorgelegt von:
Dennis Dreher

Erstprüfer: Prof. Dr.-Ing. Lutz Gaspers

Hinweis zur Verwendung geschlechtsneutraler Formulierungen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die Verwendung von geschlechtsspezifischen Doppelnennungen und Kurzformen verzichtet. Werden Personengruppen in der vorliegenden Arbeit genannt, wird stellvertretend die männliche Form für beide Geschlechter verwendet. Hierdurch werden Frauen und Männer im Rahmen der Ausarbeitung gleichermaßen berücksichtigt.

Kurzfassung

Die Arbeit der Verkehrsplaner hat sich in den letzten Jahren zusehends gewandelt. Abseits der Planung und Errichtung von Verkehrsanlagen hat sich ein weiteres großes Arbeitsfeld eröffnet: Die Bereiche des Mobilitätsmanagements und der Entwicklung von Mobilitätskonzepten. Diese Planungsdisziplinen spielen eine wichtige Rolle in Bezug auf eine nachhaltigere Mobilität für die Zukunft und deren Umweltverträglichkeit. Im Fokus stehen dabei häufig städtische Räume und Ballungszentren, für die ganzheitliche Mobilitätskonzepte geschaffen werden. Kleinere Gemeinden und Städte bleiben dabei häufig außen vor. An diesem Punkt setzt diese Arbeit an und untersucht das Mobilitätsverhalten eines Wohngebiets in einer Kleinstadt am Rande der Schwäbischen Alb. Neben einer umfangreichen räumlichen Analyse wird dabei auch eine detaillierte Untersuchung des Mobilitätsverhaltens durchgeführt. Darauf basierend werden Maßnahmen erarbeitet, welche etwaige Schwachstellen beheben könnten, um die Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit des Mobilitätsverhaltens zu stärken. In einer perspektivischen Betrachtung wird außerdem der Blick in die Zukunft geworfen. Unter Anwendung der Szenariotechnik werden verschiedene Zukunftsbilder geschaffen und die damit verbundenen Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet dargestellt.

Abstract

The work of transport planners has changed visibly within the past few years. Away from the planning and construction of traffic facilities, another large field of work has opened up: the areas of mobility management and the development of mobility concepts. These planning disciplines play an important role in terms of more sustainable mobility for the future and its environmental compatibility. The focus is often on urban areas and conurbations, for which holistic mobility concepts are created. Smaller communities and towns are often left out. This is where this paper comes in and examines the mobility behaviour of a residential area in a small town on the edge of the Swabian Alb. In addition to a comprehensive spatial analysis, a detailed investigation of mobility behaviour will be carried out. Based on this, measures will be developed that could eliminate any weaknesses in order to strengthen the sustainability and environmental compatibility of mobility behaviour. In a perspective view, a look into the future is also taken. Using the scenario technique, various images of the future are created and the associated effects on the study area are presented.

Inhaltsverzeichnis

Hinweis zur Verwendung geschlechtsneutraler Formulierungen II
Kurzfassung III
Abstract III
Inhaltsverzeichnis IV
Abbildungsverzeichnis VII
Tabellenverzeichnis IX
Abkürzungsverzeichnis X
Glossar XII

Danksagung 1
1. Einleitung und Methodik 1
1.1 Einführung und Hinleitung zum Thema 1
1.2 Vorgehensweise und Gliederung der Arbeit 2
2. Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte 4
2.1 Begriffsdefinition 4
2.2 Notwendigkeit für Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte 4
2.3 Zielsetzungen von Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepten 8
3. Erfahrungen anhand von Best-Practice-Beispielen 10
3.1 Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt 10
3.2 Stadt Staufen im Breisgau 12
3.3 Ableitung allgemeingültiger Aussagen 14
4. Festlegung des Untersuchungsgebiets und Schaffung eines Leitbilds 16
4.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets 16
4.2 Definition eines grundsätzlichen Leitbilds 17
5. Räumliche Analyse des Untersuchungsgebiets 19
5.1 Geographische Lage und erster Überblick 19
5.2 Einwohnerstruktur und Siedlungsstruktur 21
5.3 Verkehrsbeziehungen in die Umgebung 23
5.3.1 Berufspendler 23
5.3.2 Bildung 25
5.4 Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote 26
5.4.1 Straßeninfrastruktur 27
5.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 30
5.4.3 Weitere Mobilitätsangebote 35

6. Mobilitätsverhalten im Untersuchungsgebiet 39
6.1 Verkehrszählung 40
6.1.1 Erhebungskonzept und Durchführung 40
6.1.2 Analyse und Auswertung 42
6.1.3 Fehlerquellen 47
6.2 Haushaltsbefragung 48
6.2.1 Erhebungskonzept und Durchführung 48
6.2.2 Analyse und Auswertung 49
6.2.3 Fehlerquellen 57
6.3 Ermitteltes Mobilitätsverhalten 58
7. Beschreibung von Defiziten und Definition von konkreten Zielen 60
7.1 Beschreibung von Defiziten 60
7.2 Definition konkreter Ziele 61
8. Konzeption von Maßnahmen für die nahe Zukunft 63
8.1 Etablierung eines Car-Sharing-Angebots 64
8.1.1 Konzeptionelle Gedanken 64
8.1.2 Ausgestaltung des Angebots 66
8.1.3 Nutzen des Angebots und Wechselwirkungen 70
8.2 Stärkung des ÖPNV-Angebots 71
8.2.1 Konzeptionelle Gedanken 71
8.2.2 Ausgestaltung des Angebots 71
8.2.3 Nutzen des Angebots und Wechselwirkungen 77
8.3 Schaffung einer Plattform für Mitfahrgelegenheiten 78
8.3.1 Konzeptionelle Gedanken 78
8.3.2 Ausgestaltung des Angebots 79
8.3.3 Nutzen des Angebots und Wechselwirkungen 82
8.4 Mobilitätsberatung zur Stärkung von Multimodalität 83
8.4.1 Konzeptionelle Gedanken 83
8.4.2 Ausgestaltung des Angebots 83
8.4.3 Nutzen der Maßnahme und Wechselwirkungen 84
8.5 Zusammenfassende Darstellung 86
8.6 Prognose-Null-Fall 87
9. Die Mobilität im Untersuchungsgebiet im Jahr 2040 89
9.1 Die Methodik der Szenariotechnik 89
9.2 Entwicklungen von Mobilitätsszenarien für das Jahr 2040 90
9.2.1 Das Szenario „Neue Individualmobilität“ 93
9.2.2 Das Szenario „Neue Dienstleistungen“ 94
9.2.3 Das Szenario „Neue Mobilitätskultur“ 96

9.3 Mobilität im Untersuchungsgebiet unter Einfluss der Szenarien 97
9.3.1 Auswirkungen des Szenarios „Neue Individualmobilität“ 97
9.3.2 Auswirkungen des Szenarios „Neue Dienstleistungen“ 99
9.3.3 Auswirkungen des Szenarios „Neue Mobilitätskultur“ 101
9.4 Zusammenfassender Vergleich und Ausblick 103
10. Schlussteil 107
10.1 Weitergehende Untersuchungsmöglichkeiten 107
10.2 Zusammenfassung und Fazit 108
Literaturverzeichnis 110
Anhang 119

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Strukturierung der Arbeit. Eigene Darstellung 3
Abbildung 2: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten. Bildquelle: Statistisches Bundesamt 2021b..... 5
Abbildung 3: Flächeninanspruchnahme pro Person. Eigene Darstellung nach Randelhoff 2019 6
Abbildung 4: "Gehzeug" von Prof. Knoflacher. Bildquelle: Bernold 2014..... 7
Abbildung 5: Externe Umwelt- und Unfallkosten des Verkehrs in Deutschland nach Verkehrsträgern (2005). Eigene Darstellung nach: UBA 2012, S. 63 8
Abbildung 6: Sharing-Fahrzeug von "lincolnmobil". Bildquelle: HEAG 2020..... 12
Abbildung 7: Lage der Stadt Süßen im Landkreis Göppingen. Bildquelle: Landratsamt Göppingen 2020a 19
Abbildung 8: Städtebauliches Konzept von 1995. Bildquelle: Stadt Süßen 2014, S. 8 20
Abbildung 9: Übersichtsplan des Untersuchungsgebiets. Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Süßen 2021 21
Abbildung 10: Gebäudetypologien. Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Süßen 2021 22
Abbildung 11: Berufsauspendler der Stadt Süßen. Eigene Darstellung mit PTV Visum auf Basis von Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019d 24
Abbildung 12: Berufseinpendler der Stadt Süßen. Eigene Darstellung mit PTV Visum auf Basis von Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019d 25
Abbildung 13: Schülerströme der Stadt Süßen. Eigene Darstellung mit PTV Visum auf Basis von Landratsamt Göppingen 2016, S. 23 26
Abbildung 14: Potentielle Korridore für Radschnellverbindungen. Bildquelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2018b, S. 23 27
Abbildung 15: Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet. Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Süßen 2021..... 28
Abbildung 16: Empfohlener Querschnitt für Sammelstraßen. Bildquelle: FGSV 2006, S. 32 29
Abbildung 17: Aufnahme des Straßenquerschnitts der Törökbalinter-Str. Eigene Aufnahme 29
Abbildung 18: Empfohlene Querschnitte für Wohnwege. Bildquelle: FGSV 2006, S. 28 29
Abbildung 19: Ruhender Verkehr am Nikolaus-Groß-Weg. Eigene Aufnahme..... 30
Abbildung 20: Ruhender Verkehr in der Törökbalinter-Str. Eigene Aufnahme..... 30
Abbildung 21: Ausschnitt der VVS-Tarifzonen. Bildquelle: VVS 2020b 31
Abbildung 22: Haltestelleneinzugsbereiche. Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Süßen 2021 35
Abbildung 23: Fahrradboxen am Bahnhof Süßen. Eigene Aufnahme 37
Abbildung 24: Fahrradbügel am Bahnhof Süßen. Eigene Aufnahme 37
Abbildung 25: Mobilitätssäule am Bahnhof der Stadt Süßen. Bildquelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2021..... 38
Abbildung 26: Grundsätzliche Vorgehensweise der Verkehrserhebungen. Bildquelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2012, S. 20. 39
Abbildung 27: Lage der Zählstellen für die Verkehrszählung. Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Süßen 2021..... 40
Abbildung 28: Ganglinie der morgendlichen Spitzenstunde im Querschnitt Törökbalinter-Str. Eigene Darstellung 43
Abbildung 29: Ganglinie der morgendlichen Spitzenstunde im Querschnitt Nikolaus-Groß-Weg. Eigene Darstellung 43
Abbildung 30: Ganglinie der überlagerten Querschnitte (morgendliche Hauptverkehrszeit). Eigene Darstellung..... 44

Abbildung 31: Ganglinie der nachmittäglichen Spitzenstunde im Querschnitt Törökbalinter-Str. Eigene Darstellung 45
Abbildung 32: Ganglinie der nachmittäglichen Spitzenstunde im Querschnitt Nikolaus-Groß-Weg. Eigene Darstellung 45
Abbildung 33: Ganglinie der überlagerten Querschnitte (nachmittägliche Hauptverkehrszeit). Eigene Darstellung 46
Abbildung 34: Entwicklung der Rückläuferquote. Eigene Darstellung 50
Abbildung 35: Anzahl der beantworteten Fragen. Eigene Darstellung..... 51
Abbildung 36: Kriterien für ein attraktives Car-Sharing-Angebot aus Sicht der Befragten. Eigene Darstellung 52
Abbildung 37: Bewertung des ÖPNV-Angebots. Eigene Darstellung 53
Abbildung 38: Modal Split im Untersuchungsgebiet nach Wegezahl. Eigene Darstellung 55
Abbildung 39: Modal Split im Untersuchungsgebiet nach Wegelänge. Eigene Darstellung 55
Abbildung 40: Modal Split des Landkreis Göppingen. Eigene Darstellung nach: Landratsamt Göppingen 2018, S. 8 56
Abbildung 41: Veränderung der Verkehrsleistung und der Verkehrsmittelwahl durch COVID-19 in Deutschland. Bildquelle: Follmer und Schelewsky 2020, S. 9 58
Abbildung 42: SMART-Methode. Eigene Darstellung nach: Six Sigma 61
Abbildung 43: Standorte für Car-Sharing-Fahrzeuge. Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Süßen 2021 68
Abbildung 44: Fahrzeuge von Stadtmobil. Bildquelle: Stadtmobil 2019 69
Abbildung 45: Mittlerer PKW-Besetzungsgrad nach Wegezwecken. Quelle: infas und DLR 2010, S. 91 78
Abbildung 46: Bedieneroberfläche der App uRyde. Bildquelle: Ploner 2020 80
Abbildung 47: Mitfahrerbank in Solnhofen. Bildquelle: Gemeinde Solnhofen 81
Abbildung 48: Marketingmaßnahme zum Tag der Mobilität in Mönchengladbach. Bildquelle: moever 2019 84
Abbildung 49: Einordnung des Begriffs Szenario. Eigene Darstellung auf Basis von Zurek und Henrichs 2007, S. 1284 90
Abbildung 50: Modal Split nach Wegezahl im Szenario "Neue Individualmobilität" im Jahr 2040. Eigene Darstellung 99
Abbildung 51: Modal Split nach Wegezahl im Szenario "Neue Dienstleistungen" im Jahr 2040. Eigene Darstellung 101
Abbildung 52: Modal Split nach Wegezahl im Szenario "Neue Mobilitätskultur" im Jahr 2040. Eigene Darstellung 103
Abbildung 53: Vergleich des Modal Splits der Szenarien. Eigene Darstellung in Anlehnung an Baden-Württemberg Stiftung 2017, S. 141f. 104

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bewertungsmatrix zur Gebietsauswahl. Eigene Darstellung 17
Tabelle 2: Vergleich des Pendlersaldos von Gemeinden im Landkreis Göppingen. Eigene Darstellung nach: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2017 23
Tabelle 3: Linien des SPNV. Eigene Darstellung nach Deutsche Bahn AG 2021, S. 1ff. 32
Tabelle 4: Fahrzeiten mit dem SPNV im Vergleich zum MIV. Eigene Darstellung nach: Deutsche Bahn AG 2021, S. 1ff. und Google Maps 32
Tabelle 5: Linien des ÖSPV am Tag. Eigene Darstellung nach: VVS 2021a 33
Tabelle 6: Fahrtmöglichkeiten ab der Haltestelle Georg-Elser-Weg. Eigene Darstellung nach VVS 2021a 34
Tabelle 7: Linien des ÖPSV in der Nacht. Eigene Darstellung nach: VVS 2021a 34
Tabelle 8: Vergleich der Fahrpreise bei Einzelfahrscheinen und StadtTicket für Einzelpersonen. Eigene Darstellung nach: VVS 2020a 34
Tabelle 9: Vergleich der Tarifangebote für das Car-Sharing. Eigene Darstellung nach: deer GmbH 2020b 36
Tabelle 10: Zählzeiten für die Verkehrserhebung. Quelle: FGSV 2012, S. 195 41
Tabelle 11: Umrechnungsfaktoren für PKW-Einheiten. In Anlehnung an FGSV 2015 . 42
Tabelle 12: Car-Sharing-Modelle für kleine und mittlere Gemeinden. Quelle: BASt 2004, S. 75 65
Tabelle 13: Variante 1: Fahrplanentwurf Linie 970 (Montag-Freitag). Eigene Darstellung 72
Tabelle 14: Variante 1: Fahrplanentwurf Linie 971 (Samstag). Eigene Darstellung 73
Tabelle 15: Variante 1: Fahrplanentwurf Linie 971 (Sonn- und Feiertag). Eigene Darstellung 73
Tabelle 16: Variante 2: Fahrplanentwurf Linie 971 (Montag-Freitag). Eigene Darstellung 74
Tabelle 17: Vergleich der Umlaufzeiten in den Abendstunden. Eigene Darstellung 76
Tabelle 18: Vergleich der geschätzten Kosten. Eigene Darstellung 77
Tabelle 19: Gegenüberstellung der Maßnahmen. Eigene Darstellung 86
Tabelle 20: Zusammenfassung der konstanten Kenngrößen. In Anlehnung an: Baden-Württemberg Stiftung 2017, S. 122 93
Tabelle 21: Vergleich verschiedener Kenngrößen in den Szenarien. Eigene Darstellung in Anlehnung an Baden-Württemberg Stiftung 2017, S. 123 105

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
AST	Anrufsammeltaxi
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBSV	Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CSO	Car-Sharing-Organisation
DB	Deutsche Bahn
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
EAE	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen
EVE 2012	Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Ausgabe 2012
FIS	Forschungs-Informations-System
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
HBO	Hessische Bauordnung
HBS 2015	Handbuch zur Bemessung von Straßenanlagen, Ausgabe 2015
HEAG	Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt
HVZ	Hauptverkehrszeit
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
IV	Individualverkehr
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KFZ	Kraftfahrzeug
LBO	Landesbauordnung für Baden-Württemberg
LFZ	Lieferfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOBS	Mobil in Süßen
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen
PKW-E	PKW-Einheiten
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
UBA	Umweltbundesamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Glossar

Car-Sharing	Unter Car-Sharing können für den "für den allgemeinen Gebrauch bestimmte, öffentlich zugängliche Kraftfahrzeuge, die nach [...] Anmeldung [...] eigenständig gegen Gebühr genutzt werden können" (FGSV 2020, S. 21) verstanden werden.
Durchgangsverkehr	Als Durchgangsverkehr werden jene Verkehrsvorgänge bezeichnet, die außerhalb eines festgelegten Gebiets beginnen und auch wieder außerhalb dieses Gebiets enden (vgl. FGSV 2020, S. 21).
Flexible Bedienungsformen	Als flexible Bedienungsformen werden jene Systeme des Nahverkehrs beschrieben, die zur bedarfsorientierten Beförderung von Personen genutzt werden (vgl. Reinhardt 2018, S. 600).
Mitfahrgelegenheit	Der Begriff der Mitfahrgelegenheit beschreibt die "Möglichkeit der Mitnahme von einer oder mehreren Personen in einem privaten Kraftfahrzeug gegen Kostenbeteiligung" (FGSV 2020, S. 24).
Mobilitätsmanagement	Als Mobilitätsmanagement wird die "zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitäts-verhaltens mit koordinierenden, organisatorischen, informatorischen und beratenden Maßnahmen, gegebenenfalls auch unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus" (FGSV 2020, S. 24) verstanden.
Mobilitätsverhalten	Als Mobilitätsverhalten werden die Ortsveränderungen einer Person beschrieben. Dabei geht es sowohl um die räumliche, zeitliche, modale als auch wegezweckspezifische Ausprägung der zurückgelegten Wege (vgl. FGSV 2020, S. 26).
Modal Split	Der Modal Split beschreibt die Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmodi (vgl. FGSV 2020, S. 25). Dieser kann dabei nach der Wegezahl oder der Verkehrsleistung dargestellt werden.
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Unter dem Begriff des Motorisierten Individualverkehrs wird "Personenverkehr mit nicht allgemein zugänglichen motorisierten Verkehrsmitteln" (FGSV 2020, S. 24) verstanden.

Motorisierungsgrad	Der Motorisierungsgrad beschreibt das "Verhältnis der Einwohnerzahl zur Anzahl der amtlich zugelassenen Kraftfahrzeuge" (FGSV 2020, S. 25).
Multimodalität	Als Multimodalität wird bezeichnet, wenn für die zurückgelegten Wege einer Person innerhalb eines bestimmten Zeitraums unterschiedliche Verkehrsmodi genutzt werden (vgl. FGSV 2020, S. 25).
Mutationsfahrt	Betriebs- oder Leerfahrt eines Fahrzeugs des ÖPNV von der Endhaltestelle einer Linie zu einer abweichenden Starthaltestelle einer Linie
Pendler	Unter Pendlern werden jene Personen verstanden, "deren Wohnort und Arbeits- oder Ausbildungsstätte nicht in derselben Gemeinde liegt" (FGSV 2020, S. 26).
PKW-Einheit	Hierunter versteht man einen Äquivalentwert, der durch einen Umrechnungsfaktor unterschiedliche Kraftfahrzeugarten auf die Bezugsgröße Personenkraftwagen bezieht (vgl. FGSV 2020, S. 26).
Pull-Maßnahmen	Anreizorientierte Maßnahmen, die häufig eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung, aber einen eher geringen Nutzen aufweisen.
Push-Maßnahmen	Eher restriktive Maßnahmen, die dadurch in der Bevölkerung eher eine geringe Akzeptanz aufweisen, aber häufig einen großen Nutzen haben.
Quellverkehr	Als Quellverkehr werden jene Verkehrsvorgänge bezeichnet, die innerhalb eines festgelegten Gebiets beginnen und außerhalb dieses Gebiets enden (vgl. FGSV 2020, S. 27).
Spitzenstunde	Unter dem Begriff Spitzenstunde wird der 60-minütige Zeitraum des Tages verstanden, der die höchste Verkehrsbelastung aufweist (vgl. FGSV 2020, S. 28).
Szenario	Als Szenario werden mögliche Entwicklungen oder Zukunftsbilder einer bestimmten Situation verstanden (vgl. FGSV 2020, S. 30).
Verkehrserhebung	Der Begriff Verkehrserhebung bezeichnet die "Gewinnung von Daten eines bestehenden Verkehrszustands" (FGSV 2020, S. 32)