

- *Compact city – Mobility behaviour – Residential mobility – Shopping mobility – Berlin*

**Dirk Gebhardt, Martina Joos and Niklas Martin (Berlin)**

## **Living the Compact City? – Planning Paradigm and Real-Life Mobility**

*Die kompakte Stadt leben? –  
Ein Planungsleitbild und das tatsächliche Mobilitätsverhalten*

With 10 Figures and 4 Tables

In an attempt of “greening the metropolis”, the planning paradigm of the compact city emphasizes the (re-)creation of a functional mix in urban quarters with the aim of reducing the high extent of spatial division of labour between different parts of the city and, consequently, the enforced mobility necessary to re-connect especially residential areas on the one hand and areas for work, services or leisure on the other hand. However, this planning concept seems to ignore a good deal of the actual activity patterns and orientations of the urban population. Investigating both residential preferences and their determining factors as well as shopping habits, a large-scale empirical analysis on the example of Berlin demonstrates that at least for those two functional aspects, observed activity patterns do not necessarily comply with the compact city paradigm, yet with some clear differences in orientation and activities between inner-city and suburban households.

*Summary: Living the Compact City? Planning Paradigm and Real-Life Mobility*

Facing increasing road traffic, the promotion of more compact, multi-functional settlement structures has become a major urban planning issue in many European cities. Under the label of the “compact city”, the spatial integration of residence, labour, recreation and complementary functions is regarded as an appropriate answer to sustainability challenges. However, to what degree

is this approach capable of stimulating traffic reducing mobility behaviour? Based on the assumption that people’s mobility decisions are not exclusively grounded on proximity, we argue that the compact city paradigm neglects the importance of other motivational factors influencing individual mobility behaviour. By juxtaposing it with our empirical research on mobility patterns in Berlin, we outline contradictions between policy and behaviour.

*Zusammenfassung: Die kompakte Stadt leben? – Ein Planungsleitbild und das tatsächliche Mobilitätsverhalten*

Angesichts des Verkehrswachstums ist die Förderung kompakter, Nutzungsgemischter Siedlungsstrukturen in vielen europäischen Städten ein zentrales Ziel für Stadtplanung und -politik. Das Leitbild einer Stadt der kurzen Wege zielt auf die Schaffung räumlicher Nähe der Daseinsfunktionen als Grundprinzip für nachhaltige, verkehrssparende Raumstrukturen. Doch kann das Verkehrsverhalten mit diesen Mitteln tatsächlich wirksam beeinflusst werden? Wir möchten zeigen, dass der Ansatz einer Stadt der kurzen Wege Motive des individuellen Mobilitätshandelns, die nicht der Reduzierung von Wegedistanzen dienen, oft ignoriert. Durch Gegenüberstellung des Leitbilds mit empirischen Forschungsergebnissen zum Mobilitätsverhalten in Berlin wollen wir Widersprüche zwischen dem Leitbild und realen Verhaltensweisen beleuchten.

*Résumé: Vivre la ville compacte ? – Un modèle urbaniste et la réalité du comportement de mobilité*

Face à l'augmentation de la circulation, l'objectif principal de l'urbanisme et de la politique urbaine dans de nombreuses villes européennes vise à renforcer l'armature urbaine pour une ville plus compacte et multifonctionnelle. Le modèle de « la ville des courtes distances » a pour principe fondamental de vouloir réunir les fonctions existentielles de la population afin de créer des structures spatiales permettant de réduire durablement les voies de circulation. Mais ces nouveaux moyens pourront-ils influencer efficacement le comportement de la circulation en milieu urbain ? Nous aimerions montrer que l'effort de créer une ville des courtes distances ignore souvent les motifs de l'action de mobilité individuelle souvent étrangers à la réduction des distances. En comparant ce modèle avec les résultats scientifiques et empiriques sur le comportement de mobilité à Berlin, nous voulons éclairer les contradictions entre ce modèle et les comportements réels.

*Dipl.-Geogr. Dirk Gebhardt, Dipl.-Geogr. in Martina Joos, Dipl.-Geogr. Niklas Martin, Geographisches Institut der Humboldt-Universität zu Berlin, Unter den Linden 6, 10099 Berlin, dirk.gebhardt@web.de, martina.joos@web.de, niklas.martin@gmx.net.de*