

Inhalt

1	Mobilitätsgeschichte – eine Einleitung	9
	Mobilität als Potenzial	9
	Der Blick auf zwei Jahrhunderte	10
	Alltägliche Personenmobilität	12
	Ein handlungstheoretischer Rahmen	12
	Synthese und Forschungsprogramm	13
	 Teil 1: Ermöglichen und steuern: Das institutionelle, sozioökonomische und infrastrukturelle Umfeld der Mobilität	 15
2	Verkehrspolitik – Mobilitätspolitik	17
2.1	Der Bund sucht und findet seinen Platz	18
	Strassenpolitik als Sache der Kantone	19
	Die Bundesverfassung: Das Beseitigen von Hindernissen	20
	Bundesstaat und Eisenbahn	22
	Nationalisierung der Verkehrspolitik	24
2.2	Modellierung des Verkehrssystems als Service public	25
	Kommunalisierung der Verkehrsbetriebe um 1900	25
	Der städtische ÖV wird zum Sanierungsfall	27
	Umweltpolitische Rechtfertigung des öffentlichen Verkehrs nach 1970	28
2.3	Die Individualisierung erreicht die Verkehrspolitik:	
	Automobilisierung als staatlich lizenzierte Privatsache	31
	Auch das Auto wird zur Bundessache	31
	Tempopolitik – der autonome Automobilist	33
	Die Beharrungskraft der Individualisierung in der umweltpolitischen Aufbruchstimmung	35
2.4	Rollenspiele: Wesensgerechter Verkehr	36
2.5	Das Auto wird zum Problem, die Mobilitätspolitik kompliziert:	
	Verkehrssicherheit und Umweltwende	41
3	Sozioökonomische Rahmenbedingungen der Mobilität	45
3.1	Sozioökonomische Grosszusammenhänge	46
	Wirtschaftswachstum und Verstädterung	46
	Entwicklung der Bevölkerung und der Haushalte	48

3.2	Sinkende Preise und Mehrverkehr	50
	Der öffentliche Verkehr wird erschwinglich	50
	Sinkende Preise im Zeichen der Massenmotorisierung	54
4	Infrastruktur als Grundlage von Mobilität	59
4.1	Grosstechnische Systeme Eisenbahn und Automobil	59
4.2	Strassenbau in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und im 19. Jahrhundert	61
	Die Kantone bauen Strassen	61
	Tag und Nacht und erste Beleuchtung der Aussenräume	62
4.3	Nachholender Eisenbahnbau:	
	Die Entwicklung bis zum Ersten Weltkrieg	64
	Bequemlichkeit, Licht und Heizung	66
	Die Schiene erobert den Strassenraum: Trambahnen	68
4.4	Die Strassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts	68
	«Die ganze Automobilfrage ist in ihrer Totalität nur eine Strassenfrage»	69
	Der Weg zur Automobilstrasse	70
	Das Ideal der Verkehrstrennung	72
4.5	Eisenbahn und Trams von der Zwischenkriegszeit bis zur umweltpolitischen Wende	74
4.6	Der Nachkriegsbauboom: Strassenausbau in Zeiten der Massenmotorisierung	77
	Strassen nach 1950 – Fahrbahnen, Autobahnen	77
	«Development by Shortage» versus «Development by Excess»	81
4.7	Verkehrsinfrastrukturausbau in und nach der umweltpolitischen Wende	84
	Strassenbau trotz allem	85
	Die Renaissance der Schiene	86
Teil 2: Mobil sein wollen, mobil sein können:		
	Die Intentionen und Kompetenzen der Akteure	89
5	Entstehung und Transformation von Mobilitätsbedürfnissen	91
5.1	Wohin wir regelmässig müssen:	
	Zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen	93
5.2	Wohin wir möchten und wo wir bleiben wollen:	
	Aufbruch und Immobilität	99
5.3	Mobilitätsbedürfnisse und gesellschaftliche Rollenzuschreibungen	101
5.4	Sicher und angstfrei mobil sein	104

6	Mobil sein können: Mobilitätskompetenzen und Verkehrsmittel	107
6.1	Gehen können: Noch immer die wichtigste Mobilitätskompetenz	108
6.2	Tiere als Schwerarbeiter und wichtige Weggefährten	114
	Zugtiere	115
	Hunde als Mobilitätscoaches	116
6.3	Flatrates im öffentlichen Verkehr	118
6.4	Abonnemente machen Massenverkehr	119
	Umweltpolitische Zielsetzungen von Abonnements	122
6.5	Individuelle Mobilität für alle? Velo, Motorrad und Auto	124
	Velofahren vor, während und nach der Massenmotorisierung	125
	Das Motorrad: Mehr als ein Vorläufer des Autos	127
	Auch die Schweiz wird zum Autoland	128
6.6	Fahren lernen auf zwei, drei oder vier Rädern	130
6.7	Wir werden zu Mobilitätsmanagern: Multi- und Intermodalität	133
Teil 3: Mobilität für alle? Mobilitätsverhalten als Koevolution von individuellen Faktoren und externen Rahmenbedingungen		137
7	Entwicklungslinien der Alltagsmobilität	139
7.1	Mobil sein müssen: Zur Schule und zur Arbeit	140
	Schulwege: Oft unterschätzte Sozialisierungsräume	140
	Pendeln: Ein früh erkanntes Phänomen	142
7.2	Mobil sein wollen: Freizeitmobilität	146
	Freizeit als Kontrastfolie zur Arbeitswelt	146
	Freizeit als Treiber der Mobilität	147
	Pilgerfahrten als spezifische Form von Freizeitmobilität	151
7.3	Männliche und weibliche Mobilität?	152
	Mobilität als Männersache?	152
	Verschiedene Rollen – unterschiedliches Mobilitätsverhalten	153
	Das bürgerliche Familienideal als Intermezzo	154
	Übergriffe im öffentlichen Raum als Mobilitätsbarrieren	155
7.4	Gefährliche und gefährdete Mobilität	157
	Wenn Mobilität misslingt	157
	Kinder als Opfer der Mobilität	158
7.5	Mobilität als Konsum	161
	Die Stilisierung von Mobilität	161
	Periodisierungen der Konsumgeschichte	162
	Der Eigensinn der Akteure	163
	Der neidvolle Blick auf die Konsumwelt	164

8	Zeitschnitte: Mobilitätssysteme als Filmstills	167
8.1	Zu Fuss gehen: Das Mobilitätssystem um die Mitte des 19. Jahrhunderts	167
8.2	1900: Neue Mobilitätsformen im Zeitalter der Nervosität	170
8.3	1930: Massenverkehr und individueller Geschwindigkeitsrausch	172
8.4	Jeder Familie ihr Auto: Das Mobilitätssystem in der Mitte der 1960er-Jahre	175
8.5	Die Mobilität wird gemanagt: Das Mobilitätssystem im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts	178
9	Optimieren oder maximieren? Mobiler Alltag	181
9.1	Die Zahl der Optionen wächst	184
9.2	Die Stilisierung der Mobilität	186
9.3	Mobilität ohne Grenzen?	188
9.4	Mobilität als Phänomen dritter Art?	190
	Verzeichnis der Abbildungen, Grafiken und Tabellen	193
	Master- und Bachelorarbeiten im Umfeld des Nationalfondsprojekts «Mobilitätsgeschichte der Schweiz»	196
	Literatur und Quellen	199
	Anhänge	220