



Markus Sieber

Schneller, weiter, billiger, mehr?

Mobilität und Verkehr
in der Schweiz seit 1918

Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3

Herausgegeben von
Christian Rohr und Hans-Ulrich Schiedt



Markus Sieber

Schneller, weiter, billiger, mehr?

Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918

CHRONOS

Publiziert mit Unterstützung des Schweizerischen Nationalfonds
zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung.

Inauguraldissertation der philosophisch-historischen Fakultät
der Universität Bern zur Erlangung der Doktorwürde,
angenommen im Frühjahrssemester 2019 auf Antrag von
Prof. Dr. Christian Rohr und Prof. Dr. Ueli Haefeli.



Informationen zum Verlagsprogramm:
www.chronos-verlag.ch

Umschlagbild: Bahnübergang Bruggerstrasse Baden 1950.
B. E. Lindroos Pressephoto Zürich.
Schweizerisches Sozialarchiv Zürich (SSA) F 5030-Fc-0347.

© 2022 Chronos Verlag, Zürich
ISBN 978-3-0340-1659-9
E-Book (PDF): DOI 10.33057/chronos.1659

Inhalt

Dank	9
1 Einleitung	11
1.1 Mobilität und Verkehr als Forschungsgegenstand	15
1.2 Fragestellung und Zielsetzung	16
1.3 Quellen und methodisches Vorgehen	18
1.3.1 Quantitative Quellen	18
1.3.2 Zeitgenössische Verkehrs- und Mobilitätsstudien	19
1.3.3 Zeitungen, Zeitschriften und Bildquellen	20
1.3.4 Oral History	25
1.4 Forschungsstand und wichtige theoretische Ansätze	27
1.4.1 Verkehrsgeschichte	28
1.4.2 New mobilities paradigm	29
1.4.3 Übrige Literatur und Ansätze	32
1.5 Theoretische Einbettung: Ein allgemeines Rahmenmodell für die historische Mobilitätsforschung	33
1.6 Erklärung zentraler Begriffe	36
1.7 Aufbau	37
2 Verkehr und Verkehrssystem seit 1918	39
2.1 Im Zeichen von ÖV und Langsamverkehr: 1918–1945	40
2.1.1 Der öffentliche Verkehr und sein Durchbruch zum alltäglichen Verkehrsmittel	44
2.1.2 Verkehrshindernis oder gleichberechtigter Strassennutzer? Der Langsamverkehr	62
2.1.3 Der motorisierte Individualverkehr auf dem Weg zum Massenbedürfnis	75
2.1.4 Verkehr und Verkehrssystem 1918–1945: Fazit und internationale Einordnung	87
2.2 Mit Vollgas in die Hochkonjunktur: 1945–1970	93
2.2.1 Ein einzig Volk von Autofahrern? Durchbruch der Massenmotorisierung	95
2.2.2 Auf dem Abstellgleis? Das öffentliche Verkehrssystem	108
2.2.3 Von schwindenden Fussgängern und Fahrradfahrern: Das Ende des Langsamverkehrs?	117

2.2.4	Verkehr und Verkehrssystem 1945–1970: Fazit und internationale Einordnung	126
2.3	Wachstumstrend trotz Krisendiskursen: Verkehr seit 1970	132
2.3.1	Die anhaltende Dominanz des motorisierten Strassenverkehrs	139
2.3.2	Von der Krise zur Renaissance? Das öffentliche Verkehrssystem	153
2.3.3	Städte am Anschlag: Die Wiederentdeckung des Langsamverkehrs	162
2.3.4	Verkehr und Verkehrssystem 1970–2015: Fazit und internationale Einordnung	179
2.4	Vom Verkehr zur Mobilität: Zeit für einen Perspektivenwechsel	186
3	Mobiler Alltag im 20. und 21. Jahrhundert	187
3.1	Gefangen in der Wachstumsspirale? Zur Modernisierung der Alltagsmobilität	188
3.1.1	Schneller, weiter, mehr	189
3.1.2	Billiger	193
3.1.3	Sicherer	198
3.1.4	Fazit: Immer mobiler?	201
3.2	Verkehrszwecke – oder warum wir im Alltag mobil werden	202
3.3	Mobilität und Arbeit: Vom täglichen Pendeln an den Arbeitsplatz	205
3.3.1	Umziehen oder pendeln? Die Bedeutung residenzieller Mobilität im 19. und frühen 20. Jahrhundert	206
3.3.2	Die Geburtsstunde des Pendlers: Von der Einführung einer statistischen Definition und ihren Grenzen	208
3.3.3	Immer mobiler? Die Frage nach der Zunahme der Pendlermobilität	210
3.3.4	Die klassische Perspektive auf die Entwicklung der Pendlermobilität	217
3.3.5	Die vernachlässigten Akteure: Kontexte, Motive, Zwänge und Präferenzen von Pendlern	224
3.3.6	Arbeitswege und Mobilität: Fazit	232
3.4	Mobilität und Freizeit: Von der Genese eines Massenbedürfnisses	234
3.4.1	Arbeitszeitreduktion und die Etablierung des Wochenendes als soziale Institution	237
3.4.2	Der Weekendemensch als Homo mobilis	243
3.4.3	Wandel in der Wahrnehmung der Natur und der Funktionen des menschlichen Körpers	247
3.4.4	Die Kommerzialisierung der Freizeit und die Frage des Zugangs zu Verkehrsmitteln	250
3.4.5	Das Zusammenspiel von Freizeit und Mobilität: Fazit	256

4	Mobilitätsbiografien: ein Oral-History-Projekt	261
4.1	Mobilität im Lebensverlauf: Ein Generationenvergleich	263
4.1.1	Die Generation der mobilen Rentner	264
4.1.2	Die Generation der Babyboomer	275
4.1.3	Die Generation Y	285
4.2	Fazit: Mobilität, Lebensverlauf und Schlüsselereignisse	298
5	Mobilität und Verkehr seit 1930: Synthese und Schlussbetrachtung	303
5.1	Mobilitätshandeln als Koevolution von Umwelt und Akteur/en	304
5.1.1	Raum und Verkehrsinfrastruktur: Die physischen Komponenten der Mobilität	305
5.1.2	Mobilität und die sozioökonomischen Rahmenbedingungen	308
5.1.3	Mobilität und ihre soziokulturellen Einflussfaktoren	310
5.1.4	Mobilität: Rechtliche, politische und administrative Aspekte	313
5.1.5	Ein Blick über die einzelnen Umweltfaktoren hinaus	313
5.2	Schlussbetrachtung und Ausblick	315
6	Abkürzungen	318
7	Abbildungen, Grafiken, Tabellen	319
8	Quellen und Literatur	323
8.1	Ungedruckte Quellen	323
8.2	Gedruckte Quellen	323
8.2.1	Amtliche Publikationen	323
8.2.2	Statistiken und Geschäftsberichte	326
8.2.3	Zeitungen und Zeitschriften	327
8.2.4	Karten	328
8.3	Literatur	328
8.4	Internetressourcen	358

Dank

Dieses Buch ist eine leicht überarbeitete Version meiner im Dezember 2018 eingereichten Dissertation, die im Rahmen des SNF-Forschungsprojekts «Mobilität im schweizerischen Bundesstaat. Ein neuer Blick auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz nach 1848» an der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte der Universität Bern entstanden ist. Die Initianten und Projektleiter Prof. Dr. Christian Rohr, Prof. Dr. Ueli Haefeli und Dr. Hans-Ulrich Schiedt haben mit ihrer fachkundigen Unterstützung und ihrer konstruktiven Kritik viel zum Gelingen der Studie beigetragen. Gleiches gilt für meinen Kommilitonen Benjamin Spielmann. Ihnen allen gilt deshalb mein grosser Dank. Darüber hinaus möchte ich mich beim Schweizerischen Nationalfonds für die vierjährige Finanzierung meiner Forschungen und die grosszügige Unterstützung der Publikation bedanken. Ein grosses Merci gilt schliesslich meinen Kolleginnen und Kollegen von der WSU sowie allen Freunden und Familienmitgliedern, die mich auf dem Weg zu meiner Dissertation begleitet und unterstützt haben.

Thun, März 2021

1 Einleitung

«Wissen Sie, was Bewegung ist? Wissen Sie, was Beweglichkeit ist? Kennen Sie die Redensart in Bewegung geraten? Wissen Sie, was Anpassungsfähigkeit, was Bereitschaft zur Veränderung ist? Ja? – Warum sagen Sie dann so oft Mobilität?» (Hans Weigel)¹

Mit seiner pointierten Kritik beklagte der österreichische Schriftsteller Hans Weigel Anfang der 1970er-Jahre in seinem Buch «Die Leiden der jungen Wörter» die inflationär gewordene Verwendung des Begriffs Mobilität. Jung war das Wort zum Zeitpunkt von Weigels Kritik allerdings längst nicht mehr. Etymologisch reichen seine Wurzeln bis ins Lateinische zurück, wo «mobilitas» wahlweise für Bewegung, Beweglichkeit und Schnelligkeit oder für Veränderlichkeit, Unbeständigkeit und Gewandtheit steht.² Diese bereits in der Wortherkunft angelegte Bedeutungsvielfalt wurde in die deutsche Sprache übernommen. Spätestens seit dem Ende des 18. Jahrhunderts wird das Adjektiv «mobil» umgangssprachlich verwendet und steht für beweglich, munter und frisch. Ausserdem wird die Marsch- und Kriegsbereitschaft von Truppen spätestens seit dem 17. Jahrhundert als Mobilisierung oder Mobilmachung bezeichnet.³ Erste Berührungspunkte mit dem Verkehr ergaben sich Ende des 19. Jahrhunderts, als der Begriff Automobil aufkam und sich zusehends gegen Synonyme wie Motor- oder Kraftwagen durchzusetzen begann.⁴ Im Verkehrskontext wurde lange nur selten auf den Begriff der Mobilität zurückgegriffen. In Fachpublikationen oder verkehrspolitischen Diskussionen trat er bis Ende der 1970er-Jahre kaum auf. Wenn bis dahin in wissenschaftlichen, politischen oder öffentlichen Diskursen von Mobilität die Rede war, dann meist, um die Bewegung von Personen oder Gruppen zwischen unterschiedlichen sozialen Schichten (soziale Mobilität) oder die Veränderung des Wohnortes (residenzielle Mobilität) zu beschreiben.⁵ Beide Phänomene erhielten seit Anfang des 20. Jahrhunderts vermehrt Aufmerksamkeit und erlebten in der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Umbruchphase der 1960er-Jahre einen wei-

1 Weigel 1974, 97.

2 Vgl. Baier 2013, 3113.

3 Vgl. Basler 1942, 125.

4 Vgl. Fahlbusch, Nübling 2016, 113–119.

5 Vgl. Ritter, Gründer 1984, 2.

teren Schub. Während der Aufbruch traditioneller Klassenstrukturen intensive Diskurse rund um die Thematik der sozialen Mobilität anregte, führte die rasch wachsende Zersiedelung zu einer verstärkten Auseinandersetzung mit Fragen der residenziellen Mobilität. Es war dieser Kontext, den Hans Weigel vor Augen hatte, als er 1974 den häufigen Gebrauch des Wortes Mobilität kritisierte und Mobilität dabei als ein junges Wort interpretierte. Die Verwendung des Begriffs als Synonym für Verkehr war hingegen zu dieser Zeit noch kaum verbreitet. Der Terminus fand damals – vermutlich über den angelsächsischen Raum – gerade erst Eingang in den Fachdiskurs von deutschsprachigen Verkehrsfachleuten.⁶ Gegen Ende der 1970er-Jahre hinterliess der Begriff schliesslich auch erste Spuren in der Schweizer Politik. Im Schlussbericht der schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption wurde 1977 erstmals von Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gesprochen.⁷ Seinen eigentlichen Siegeszug trat der Begriff aber erst in den 1990er-Jahren an und prägte fortan die öffentlichen Diskurse immer stärker. Das lässt sich statistisch etwa am Beispiel der «Neuen Zürcher Zeitung» zeigen (Grafik 1). Die nachfolgende Grafik führt die Anzahl Artikel pro Jahr auf, in denen im Verkehrskontext mindestens einmal auf die Bezeichnung Mobilität zurückgegriffen wurde.⁸ Nach einer vergleichsweise moderaten Entwicklung bis Anfang der 1990er-Jahre zeigt die Darstellung für den Rest des Jahrzehnts einen anhaltend starken Anstieg, der sich nach einer zwischenzeitlichen Abschwächung bis heute fortsetzt.

Räumliche Mobilität ist nach 1990 also fraglos zu einem medialen Dauerthema geworden, wobei sich die Verwendung des Begriffs im Verkehrskontext bis heute durch deutliche Ambivalenzen auszeichnet. Einerseits steht Mobilität für ein kontinuierliches Verkehrswachstum und damit verbunden für schwerwiegende Probleme und Herausforderungen. Beispiele sind verstopfte Strassen, überfüllte Züge, zersiedelte Landschaften oder Umweltauswirkungen wie Lärm, Luftverschmutzung oder ein hoher Ressourcenverbrauch. Andererseits gilt Mobilität als Ausdruck von Wohlstand, Freiheit und Spass, von Freude an Bewegung und Geschwindigkeit sowie von Flexibilität. Das haben mittlerweile auch Verkehrsanbieter entdeckt und verwenden den Begriff vermehrt in ihren Marketing- und Werbekampagnen. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) werben beispielsweise damit, in Zukunft nicht mehr nur Eisenbahn sein zu wollen, sondern sich zum «digitalen und persönlichen Mobilitätsdienstleister» zu wandeln.⁹ Audi verspricht seinen Kunden eine goldene Zukunft, in der Mobilität dank technischer Innovationen noch mehr Spass macht und erst noch nachhaltig ist: «Bei Audi bedeutet der Wandel der Mobilität nicht Verzicht. Denn

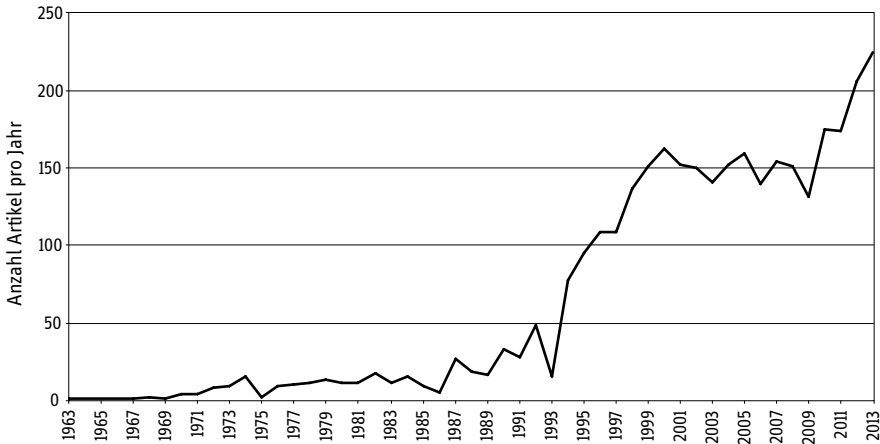
6 In den USA und England wurde der Begriff spätestens seit Anfang der 1960er-Jahre in Lehrbüchern für angehende Verkehrsplaner verwendet. Vgl. Owen 1964.

7 Vgl. EVED 1977, 36.

8 Der Begriff ist nur dann gezählt, wenn er in einem verkehrsrelevanten Kontext verwendet wurde.

9 SBB, Mobilität der Zukunft (Web, 17. 2. 2017).

Grafik 1: Anzahl Artikel der «Neuen Zürcher Zeitung» mit mindestens einmaliger Nennung des Begriffs Mobilität, 1963–2013



Quelle: Zeitungsarchiv NZZ.

Nachhaltigkeit und Fahrspass sind kein Gegensatz. Ganz im Gegenteil – die Audi g-tron und e-tron Technologie steht für individuelle Lösungen, die Nachhaltigkeit und sportliches Fahren in einem Premium-Fahrzeug vereinen.»¹⁰

Die Werbeabteilung von Audi spielt hier bewusst mit den erwähnten Ambivalenzen und thematisiert sie vor dem Hintergrund eines angeblichen Mobilitätswandels. Das erinnert an Diskurse, die in der vermeintlich stetig mobiler werdenden Gesellschaft eine Gefahr für Mensch und Umwelt sehen und nach nachhaltigeren Lösungen verlangen. Das Auto steht seit den 1970er-Jahren diesbezüglich besonders im Fokus: Der Pkw ermöglicht einen hohen Grad an Freiheit bei der Wahl des Wohn- und Arbeitsorts, erleichtert alltägliche Aufgaben wie das Einkaufen und erweitert die freizeithlichen Möglichkeitsräume seiner Besitzer. Er ist bei der Mehrzahl der Bevölkerung deshalb nicht von ungefähr zum beliebtesten Verkehrsmittel avanciert. Gleichzeitig ist der Automobilität mitverantwortlich für schwerwiegende Umweltbelastungen und führt zu ernst zu nehmenden sozialen Kosten. Emissionen, Lärm, Ressourcenverschleiss oder Unfälle, die Liste seiner negativen Eigenschaften ist lang. Es ist diese Spannung, die Gegner und Anhänger des Automobilität seit den 1970er-Jahren entzweit und viele Lenkerinnen und Lenker beim Autofahren begleitet.¹¹ Viele von ihnen sind sich durchaus bewusst, dass Autofahren aus Umweltsicht nicht unproblematisch ist. Gleichzeitig ist der Pkw aber fest in die Alltagsstrukturen eingebun-

10 Audi zur nachhaltigen Mobilität: Audi Schweiz, Vorsprung durch Technik (Web, 31. 8. 2018).

11 Vgl. Krämer-Badoni et al. 1971; Dollinger 1972; Blumer 1973.

den, sei es auf dem Arbeitsweg, im Familienalltag oder in der Freizeitgestaltung. Sein Einsatz ist bequem, teilweise unabdingbar und steht für Flexibilität, Freiheit und Fahrspass.¹² Es ist dieses Dilemma zwischen negativen Umweltauswirkungen und den individuellen Vorteilen des Automobils, das die Werbung von Audi zu lösen verspricht. Alternative Antriebstechnologien, wahlweise mit Gas oder Strom, sollen die negative Umweltbilanz der Fahrzeuge hinfällig machen und den Weg in eine nachhaltige Mobilität ebnen. Eine Mobilität frei von Verzicht, aber umso mehr Fahrspass.

Man mag von dieser Idee halten, was man will, eines hat Audi ohne Zweifel richtig erkannt. Mobilität steht vor einem Wandel, der in seinem Ausmass wohl nur mit dem Aufkommen der Eisenbahn oder dem Durchbruch der Massenmotorisierung vergleichbar ist. Innovationen bei der Antriebstechnologie scheinen dabei nur die Speerspitze zu sein. Trends wie die Digitalisierung und Automatisierung verfügen über das Potenzial, unsere Alltagsmobilität in vielen Bereichen zu revolutionieren. Autonomes Fahren, Sensortechnik und Verkehrsdaten versprechen ein deutlich effizienteres Verkehrsmanagement; Innovationen wie das Internet der Dinge dürften in Kombination mit smarten Mobilitätslösungen den Güterverkehr revolutionieren, und auf der Nutzerseite sollen neue IT-Applikationen in Kombination mit Smartphones und anderen vernetzten Geräten eine einfachere und flexiblere Handhabung von Mobilitätsoptionen erlauben.¹³

Zukunftsforscher, Industrievertreter, Behörden, Politiker und Medien streiten heute kaum mehr über die Frage, ob, sondern lediglich noch wann und wie die prognostizierte Mobilitätsrevolution eintreffen wird. Wie akkurat sie mit ihren derzeitigen Prognosen dereinst liegen, wird sich erst in der Retrospektive weisen. Ein Blick auf die Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts mahnt diesbezüglich zur Vorsicht. Experten, Politiker und zeitgenössische Kommentatoren haben in der Vergangenheit selten mit besonders zuverlässigen Vorhersagen geblüht. Aufgrund seiner Komplexität und seines Facettenreichtums entzieht sich unser alltägliches Mobilitätshandeln einfachen Prognosen. Speziell die Adaption und die Auswirkungen von neuen Verkehrstechnologien sind oft schwer zu prognostizieren und hängen nicht nur von technischen, sondern auch von sozialen, ökonomischen, politischen und kulturellen Aspekten ab, die häufig erst in der Rückschau offenkundig werden. Historische Perspektiven spielen in den Diskussionen rund um die Mobilität der Zukunft bisher allerdings kaum eine Rolle. Wenn vergangene Entwicklungen in die Analysen einfließen, konzentrieren sie sich in aller Regel auf die letzten drei Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts. Wesentliche Bestandteile unseres Verkehrssystems und seine Verflechtungen mit spezifischen Mobilitätsbedürfnissen und -praktiken reichen jedoch deutlich weiter zurück. Ein vertieftes Verständnis von Verkehr

12 Vgl. Canzler 2016a.

13 Vgl. Huber et al. 2011; Froböse, Kühne 2013; Rammler 2014; Kollosche, Schwedes 2016; Bilger 2018.

und Mobilität bedingt deshalb eine stärkere Ausweitung des zeitlichen Fokus. Dabei ist nicht zu erwarten, dass historische Analysen einfache Patentrezepte für die Lösung von Verkehrsproblemen liefern oder eindeutige Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Mobilität ermöglichen. Sie können aber helfen, besser zu verstehen, welche Bedingungen, Prozesse und Wechselwirkungen in der Rückschau an der Ausgestaltung des Verkehrssystems beteiligt waren und welche Folgen sich daraus für die alltägliche Mobilität der Bevölkerung ergaben. Sie verfügen damit letztlich über das Potenzial, den Blick auf aktuelle Probleme und Herausforderungen zu schärfen und Diskussionen über zukünftige Entwicklungen mit neuen Impulsen zu bereichern.

1.1 Mobilität und Verkehr als Forschungsgegenstand

Wie eingangs erwähnt, wird Mobilität je nach Kontext für ganz unterschiedliche Analysebereiche verwendet. Als soziale Mobilität beschreibt sie die Positionswechsel von Personen oder Gruppen innerhalb eines Gesellschaftssystems.¹⁴ Als räumliche Mobilität steht sie für die Bewegung von Menschen, Gütern und Informationen in einem geografischen Raum. Dabei wird analytisch häufig zwischen residenzieller und zirkulärer Mobilität unterschieden.¹⁵ In die erste Kategorie fallen dauerhafte Wohnsitzwechsel auf unterschiedlichen Masstabsebenen: von innerkommunalen Umzügen bis hin zu internationalen Wanderungen (Migration). Im Gegensatz dazu umfasst die zirkuläre Mobilität nur räumliche Bewegungen, bei denen nach einiger Zeit eine Rückkehr zum Ausgangsort stattfindet. Darunter fallen so unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse wie die jährliche Ferienreise im Sommer, der monatliche Besuch bei der Grossmutter im Altersheim, der wöchentliche Grosseinkauf an Samstagen oder das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz. Das vorliegende Buch beschränkt sich auf eine Untersuchung zirkulärer Mobilitätsformen und innerhalb dieser Kategorie auf deren alltägliche Erscheinungsformen, die häufig unter dem Begriff der Alltagsmobilität zusammengefasst werden.¹⁶

Damit ist die grobe Einordnung innerhalb der wissenschaftlichen Forschung geklärt. Über die tatsächliche Bedeutung des Begriffs Mobilität und seiner Beziehung zum Thema Verkehr ist damit allerdings noch wenig gesagt. Beide Bezeichnungen werden häufig unreflektiert als Synonyme verwendet. Tatsächlich sind sie eng miteinander verwandt, meinen im Grundsatz aber nicht zwingend das Gleiche. Sie werden in der nachfolgenden Studie deshalb so weit als möglich analytisch voneinander getrennt. Unter Mobilität wird ganz allgemein die

¹⁴ Vgl. Berger 2001.

¹⁵ Vgl. Franz 1984, 25.

¹⁶ Vgl. Pooley et al. 2005, 2–9; Hammer, Scheiner 2006, 19.

Möglichkeit beziehungsweise die Fähigkeit des Menschen zur physikalischen Raumüberwindung und damit zur Erfüllung von Bedürfnissen, die Ortsveränderungen voraussetzen, verstanden. Beispiele sind das Pendeln an den Arbeitsplatz, die Besorgung der täglichen Einkäufe oder der Besuch von Freunden und Verwandten. Mobilität beschreibt dabei sowohl tatsächlich realisierte Ortsveränderungen (realisierte Mobilität) als auch nicht ausgeschöpfte Mobilitätsoptionen (potenzielle Mobilität). Im Fokus steht also eine Betrachtungsweise, die nicht nur realisierte Bewegungen in den Blick nimmt, sondern auch nach den Möglichkeiten fragt, die unterschiedlichen sozialen Gruppen zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse offenstehen.¹⁷ Die Termini Verkehr beziehungsweise Verkehrssystem (Verkehrsmittel, Infrastrukturen, Fahrpläne, Verkehrsregeln usw.) stehen demgegenüber für ein Set von Instrumenten und Bedingungen, das die konkrete Verwirklichung von Mobilitätsbedürfnissen überhaupt erst ermöglicht. Sie sind damit Ausdruck dessen, wie wir als Gesellschaft unsere räumlichen Bewegungen organisieren und koordinieren. Ausserdem steht Verkehr für die messbaren Auswirkungen realisierter Mobilität. Ein offenkundiges Beispiel ist die Verkehrsleistung, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums auf Strassen- oder Schienenabschnitten auftritt.¹⁸ Obwohl die Begriffe Mobilität und Verkehr also keine synonyme Bedeutung aufweisen, sind sie eng miteinander verknüpft und beeinflussen sich gegenseitig. Einerseits wirken sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung unweigerlich auf den realisierten Verkehr und das Verkehrssystem aus. Andererseits haben Zugang und Zustand des Verkehrssystems einen entscheidenden Einfluss auf die Qualität und die gesellschaftliche Verteilung von Mobilitätspotenzialen. Verkehr und Mobilität lassen sich deshalb nicht unabhängig voneinander, sondern nur in ihrer gegenseitigen Wechselwirkung verstehen.

1.2 Fragestellung und Zielsetzung

Die vorliegende Arbeit konzentriert sich in einem ersten Schritt darauf, einen umfassenden Gesamtblick auf die Langzeitentwicklung des Verkehrssystems seit 1918 zu erarbeiten.¹⁹ Ziel ist es, dadurch ein vertieftes Verständnis der

17 Kaufmann 2009; Kellerman 2012; Becker 2016, 17–19.

18 Vgl. Becker et al. 1999, 71; Flade 2013, 19–21.

19 Der Entscheid, die Untersuchung mit dem Ende des Ersten Weltkriegs einzusetzen, ist zwei Aspekten geschuldet. Erstens ist die vorliegende Studie im Rahmen des Projekts «Mobilität im schweizerischen Bundesstaat. Ein neuer Blick auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz nach 1848» entstanden. Sie fungiert deshalb als zeitliche Ergänzung zur Studie meines Kommilitonen Benjamin Spielmann, der in seiner Dissertation den Zeitraum 1848 bis 1939 abdeckt. Vgl. Spielmann 2020. Der Einstieg im Jahr 1918 erfolgt aber auch deshalb, weil bereits in der Zwischenkriegszeit wichtige Durchbrüche, Vorbedingungen und Weichenstellungen erfolgt sind, die für die weitere Entwicklung von Verkehr und Mobilität im 20. und 21. Jahrhundert von Bedeutung waren.

grundlegenden Tendenzen der Verkehrsentwicklung zu ermöglichen sowie die Determinanten und Auswirkungen derselben besser zu verstehen. Das Wissen darüber, wie sich das Verkehrssystem im 20. und 21. Jahrhundert entfaltete beziehungsweise wie sich der Verkehr auf den Schienen und Strassen des Landes entwickelte, stellt für eine vertiefte Reflexion zur historischen Genese alltäglicher Mobilität eine unabdingbare Voraussetzung dar. Forschungsleitend für den ersten Hauptteil der Arbeit sind folgende Forschungsfragen:

- Wie haben sich die verschiedenen Teilbereiche des Verkehrssystems (motorisierter Individualverkehr, ÖV und Langsamverkehr) im Spannungsfeld von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft seit 1918 angebots- und nachfrage-seitig entwickelt?
- Wie gestaltete sich der Zugang zum Verkehrssystem beziehungsweise zu einzelnen Verkehrsmitteln im Zeitverlauf? Welche Faktoren wirkten sich hemmend oder fördernd auf diesen Zugang aus? Wo waren/sind Ungleichheiten erkennbar?
- Wie ist die Entwicklung des Schweizer Verkehrssystems im internationalen Vergleich einzuschätzen?

Anschliessend soll im zweiten Hauptteil der Frage nachgegangen werden, inwiefern sich die diskutierten Veränderungen des Verkehrssystems konkret auf die Alltagsmobilität der Schweizer Bevölkerung auswirkten. Sind wir – wie gerne behauptet wird – heute tatsächlich so viel mobiler als früher? Diese oft geäusserte Pauschalisierung soll kritisch hinterfragt werden. Dafür wird in einem ersten Schritt herausgearbeitet, auf welchen Aspekten die These von der stetig mobiler werdenden Gesellschaft aufbaut, wie die entsprechende Argumentation in der Langzeitentwicklung einzuschätzen ist und welche Merkmale von Mobilität dabei ausgeblendet oder vernachlässigt werden. Anschliessend folgt in einem zweiten Schritt der Blick auf die konkrete Entwicklung alltäglicher Mobilität. Dabei können allerdings nur ausgewählte Aspekte diskutiert werden. Die Vielfalt alltäglicher Mobilitätshandlungen zwingt zu Einschränkungen. In der vorliegenden Untersuchung wird das Schwergewicht deshalb auf die beiden häufigsten Verkehrszwecke gelegt, die uns im Alltag mobil werden lassen: das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz sowie die freizeitbedingte Mobilität. Die Fragestellung für den zweiten Hauptteil lautet entsprechend:

- Wie hat sich die Alltagsmobilität der Schweizerinnen und Schweizer seit 1918 entwickelt? Anhand welcher Merkmale lässt sich diese Entwicklung charakterisieren?
- Wie lassen sich die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Zeitverlauf beschreiben? Welche Konstanten und Veränderungen ergaben sich diesbezüglich bei der Arbeits- und Freizeitmobilität?
- Wie verteilten sich die Mobilitätschancen in der Gesellschaft?

Der dritte und letzte Hauptteil der Arbeit widmet sich zum Schluss der noch relativ jungen Forschung zu Mobilitätsbiografien. Dieser Perspektivenwech-

sel soll dazu beitragen, eine Schwachstelle der beiden ersten Hauptkapitel zu mildern. Mit ihrem Blick auf die *longue durée* der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung konzentrieren sich die beiden ersten Teile zwangsläufig auf zentrale Entwicklungslinien, Zäsuren und Trends. Dieses Vorgehen läuft Gefahr, die Vielschichtigkeit alltäglicher Mobilität, insbesondere auf individualbiografischer Ebene, zu vernachlässigen. Im dritten Hauptteil wird der Blick deshalb auf derartige qualitative Aspekte gelegt. Als Quelle für die Diskussion dienen zwölf individuelle Mobilitätsbiografien von Angehörigen dreier Generationen, mittels Oral-History-Interviews erarbeitet und miteinander verglichen. Die Gespräche orientieren sich an folgender erkenntnisleitender Fragestellung:

- Wie haben die ausgewählten Zeitzeugen die Entwicklung ihrer eigenen Mobilität und Mobilitätspraktiken im Lebensverlauf erlebt und wie beurteilen sie diese rückblickend?
- Welche generationsübergreifenden Konstanten oder Unterschiede zeichnen sich in den Gesprächen ab?
- Welche Rolle spielten Faktoren wie die individuelle Lebenssituation, persönliche Einstellungen, Erfahrungen, Präferenzen oder Routinen für das Mobilitätsverhalten der Befragten?

1.3 Quellen und methodisches Vorgehen

Die breit gefächerte Fragestellung der vorliegenden Studie bedingt ein weites Spektrum der Quellen. Ausserdem setzt sie einen Methodenmix voraus, der nicht nur verschiedene Ansätze der Geschichtswissenschaften vereint, sondern auch einen Blick über das eigene Fachgebiet hinaus wagt.

1.3.1 Quantitative Quellen

Quantitative Methoden waren seit je eine beliebte Strategie von Wissenschaftlern, Behörden, Verbänden und Unternehmen, um Verkehrs- und Mobilitätsprozesse zu erfassen, zu visualisieren und zu untersuchen. Entsprechend vielfältig und umfangreich sind die überlieferten Bestände. Das quantitative Material reicht von statistischen Erhebungen zur Verkehrsinfrastruktur, den Fahrzeugbeständen, den Verkehrsausgaben der Haushalte, den Passagierzahlen und Personenkilometern von Verkehrsanbietern über Verkehrszählungen und Unfallstatistiken bis hin zu quantitativen Befragungen zum Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Die gute Überlieferungssituation, der leichte Zugang sowie die Möglichkeit zur seriellen Auswertung machen quantitative Quellen für die Untersuchung längerer Zeiträume zu einer unabdingbaren Grundlage. Bei allen Vorteilen weist die Quellengattung aber auch eindeutige Limitierungen auf: Statistiken beschränken sich immer auf bestimmte Teilbereiche und Kategorien und widerspiegeln nicht die gesamte Verkehrs-

und Mobilitätsrealität. Wie die Auswahl, Erfassung und Auswertung des statistischen Materials erfolgte, ist ferner nicht immer ausreichend transparent. Auch wird in Verkehrs- und Mobilitätsstatistiken gerne auf Hochrechnungen und andere statistische Modelle zurückgegriffen. Obwohl diese in den letzten Jahrzehnten laufend verbessert und verfeinert wurden, ist eine gewisse Fehleranfälligkeit nicht von der Hand zu weisen. Quantitative Quellen bedürfen deshalb immer einer quellenkritischen Reflexion beziehungsweise einer genauen Kontextualisierung.²⁰ Selbst bei grösster Sorgfalt lassen sich jedoch Fehler, Mängel und Ungenauigkeiten historischer Statistiken nicht immer vollständig ausmerzen. Die in dieser Studie verwendeten Tabellen und Grafiken stellen entsprechend nur eine Annäherung an die tatsächlichen Verhältnisse dar. Sie sollen in erster Linie zentrale Entwicklungen und Tendenzen aufzeigen und visualisieren. Die Auswertung des quantitativen Materials erfolgt ausschliesslich mittels deskriptiver Statistik. Wann immer möglich, wird anstelle von absoluten auf relative Werte zurückgegriffen. Bei Vergleichen von Preisen erfolgt die Inflationsbereinigung mithilfe des Landesindex der Konsumentenpreise, der vom Bundesamt für Statistik herausgegeben wird.²¹ Sofern nicht anders angegeben, gilt 2015 als Referenzjahr.

1.3.2 Zeitgenössische Verkehrs- und Mobilitätsstudien

Eine weitere wichtige Quelle, insbesondere für die Aufarbeitung der Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte in den ersten beiden Hauptkapiteln, sind zeitgenössische Studien von Verkehrswissenschaftlern, Planern und Behörden. Sie haben sich seit je nicht nur eingehend mit der statistischen Seite der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung, sondern auch mit deren technischen, wirtschaftlichen, politischen, kulturellen und sozialen Gesichtspunkten auseinandergesetzt. Allerdings fällt auf, dass die Diskurse bis in die 1970er-Jahre von einer stark technisch-infrastrukturellen Perspektive geprägt waren und sich in erster Linie mit dem Thema Verkehr beschäftigten. Zumindest zwischen den Zeilen lassen sich indes auch bei älteren Studien und Berichten immer wieder Hinweise zu mobilitätsrelevanten Aspekten finden. Die Analyse und Auswertung zeitgenössischer Fachliteratur bildet für die vorliegende Studie deshalb eine wichtige Grundlage. Die Auswahl der Quellen erfolgte zum einen mittels Recherche in den einschlägigen Bibliotheks- und Archivdatenbanken sowie einer intensiven Internetsuche. Insbesondere jüngere Studien und Behördenberichte sind oft online verfügbar. Zum anderen wurde auf dem Onlineportal E-Periodica, das eine Reihe von Fachzeitschriften digital zur Verfügung stellt, eine Stichwortsuche durchgeführt.²²

20 Vgl. Meyer 2015, 14 f.

21 Vgl. BFS, Landesindex der Konsumentenpreise (Web, 7. 8. 2018).

22 In der Datenbank finden sich beispielsweise verschiedene Jahrbücher geografischer Gesellschaften, Fachmagazine für Bau- und Ingenieurwesen, Architektur und Stadtplanung oder regionale Publikationen wie die «Badener Neujaersblätter», die immer wieder Verkehrsstudien publizierten.

Eine Übersicht der verwendeten Stichwörter kann der Tabelle 1 entnommen werden (Kapitel 1.3.3).

Anders als Studien zur allgemeinen Verkehrsentwicklung oder zu den technischen Aspekten des Verkehrssystems entstanden systematische Untersuchungen zur Mobilität der Schweizer Bevölkerung erst in der Zeit nach 1970. Die diesbezüglich bis heute gültige Referenzerhebung ist der bereits erwähnte Mikrozensus Mobilität und Verkehr, der erstmals 1974 durchgeführt und seither alle fünf Jahre wiederholt wird.²³ Der Schwerpunkt der Publikation liegt seit je auf der Auswertung und Präsentation quantitativer Umfrageergebnisse. Darüber hinaus eignet sich die Quelle aber auch für heuristische Analysen. Die Art und Weise, wie die Ergebnisse im Zeitverlauf interpretiert, welche thematischen Schwerpunkte gesetzt oder welche Bereiche vernachlässigt wurden, sagt viel über den Umgang und die Wahrnehmung von Verkehr und Mobilität aus. Sie zeigt insbesondere auf, dass beide Begriffe in ihrer Definition und Auslegung nicht statisch sind, sondern sich über die Zeit verändern.

1.3.3 Zeitungen, Zeitschriften und Bildquellen

Verkehr und Mobilität lassen sich nicht nur in Zahlen messen, und zeitgenössische Studien von Verkehrswissenschaftlern, Planern und Behörden sind zwar in vielerlei Hinsicht hilfreich, klammern aber oft wesentliche Gesichtspunkte aus. Ihre primär technisch-infrastrukturelle Perspektive auf Verkehr sowie die ausgeprägte Dominanz quantitativer Methoden führte in der Vergangenheit etwa dazu, dass die Nutzerinnen und Nutzer von Verkehrssystemen lange kaum in Erscheinung traten und qualitative Aspekte der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung weitgehend untergingen. Verkehr und Mobilität sowie die Normen, Werte, Einstellungen, Bedürfnisse, Konflikte und Wünsche, die sich dahinter verbergen, werden jedoch nicht allein von technischen Faktoren beeinflusst, sondern sind Teil einer komplexen Alltagskultur und werden mitunter medial vermittelt. Zeitungen, Zeitschriften und Bildquellen bieten deshalb eine Möglichkeit, der sozial- und kulturgeschichtlichen Bedingtheit solcher Aspekte und Wahrnehmungsmuster auf die Spur zu kommen. Die vorliegende Untersuchung setzt diesbezüglich auf eine Reihe unterschiedlicher Quellen, die nachfolgend kurz vorgestellt werden. Im Anschluss daran folgen einige Hinweise zur methodischen Herangehensweise, die bei der Quellenarbeit zur Anwendung kam.

23 Vgl. Scope 1975; EVED 1983, 1986 und 1992; BFS, Dienst für Gesamtverkehrsfragen 1996; ARE, BFS 2001; BFS, ARE 2007, 2012 und 2017.

Das Satiremagazin «Nebelspalter»

Die politische Satire bezieht sich thematisch auf aktuelle Ereignisse, Prozesse, Entscheidungen, Positionen und Verhalten, die der politischen Einflussnahme unterliegen.²⁴ Dabei konzentriert sie sich häufig auf gesellschaftliche Reibungspunkte oder Konflikte und nimmt dazu wertend, polarisierend und polemisierend Stellung.²⁵ Das macht den «Nebelspalter» zu einer anspruchsvollen Quelle.²⁶ Die ursprüngliche Intention von satirischen Texten oder Karikaturen ist angesichts von Übertreibungen, stereotypen Zuschreibungen oder ironischen Anspielungen nicht immer einfach zu rekonstruieren.²⁷ Ohne saubere Quellenkritik ist die Gefahr von Fehlinterpretationen entsprechend gross. Das feine Gespür von Satirikern und Karikaturisten für zeitgenössische Probleme, Reibungspunkte und Konflikte macht den «Nebelspalter» aber gleichzeitig zu einer idealen Quelle, um der gesellschaftlichen Auseinandersetzung mit Verkehr und Mobilität in einer Langzeitperspektive auf den Grund zu gehen. Die vorliegende Studie setzt ihren Schwerpunkt diesbezüglich auf den Zeitraum 1920 bis 1970. Auf eine Untersuchung der seither erschienenen Ausgaben musste aus Zeitgründen verzichtet werden.²⁸ Ausserdem beschränkt sich die Quellenanalyse auf jeweils drei Jahrgänge pro Jahrzehnt. Ziel des Vorgehens war, für die jeweiligen Zeitabschnitte typische verkehrs- und mobilitätsrelevante Diskursstränge herauszuarbeiten. Das Buch verfolgt nicht die Absicht, diese einzelnen Stränge vertieft zu untersuchen, sondern sich primär einen allgemeinen Überblick zu zentralen und wiederkehrenden Debatten zu verschaffen. Aus diesem Grund erfolgt auch keine ausführliche Diskussion des entsprechenden Quellenmaterials. Vielmehr werden immer wieder exemplarische Beispiele wichtiger Diskursstränge eingestreut und diskutiert. Sofern dafür Bilder oder Karikaturen zur Anwendung kommen, orientiert sich die Studie in puncto Auswahl, formaler Analyse und Interpretation an der seriellen Ikonografie.²⁹ Bei schriftlichen Texten bilden hingegen die von Joachim Landwehr für historische Diskursanalysen vorgeschlagenen Untersuchungsschritte den Bezugsrahmen.³⁰ Beide Methoden kommen auch bei den nachfolgenden Quellen zur Anwendung. Sie werden deshalb erst am Schluss des Kapitels vertieft diskutiert.

24 Vgl. Grünewald 2002, 14.

25 Vgl. Jones, 2009, 33-44.

26 Das 1875 gegründete Magazin avancierte während des Zweiten Weltkriegs zur wichtigsten humoristisch-satirischen Publikation der Deutschschweiz. Seine Blütezeit hatte es in den 1960er- und 70er-Jahren, als die Auflage bis auf 70 000 Exemplare stieg. Danach begannen sich die Abonnementenzahlen nach und nach abzuschwächen. Derzeit liegt die Auflage bei rund 21 000. Vgl. Knobel 1985; Knobel 2009; Schramm o. J.

27 Vgl. Rohr 2015, 26-34.

28 Mit der Bachelorarbeit Michael Woodtli (2016) steht für die 1970er-Jahre eine ähnlich gelagerte Untersuchung zur Verfügung.

29 Vgl. Brocks 2012, 61-64.

30 Vgl. Landwehr 2008, 100-131.

Tab. 1: Themenbereiche und Stichwortsuche für die Recherche im NZZ-Archiv und auf der Plattform E-Periodica

<u>Berufsmobilität</u>		
Berufsverkehr	Berufsmobilität	Pendler/-in, -innen
Pendlerverkehr	Pendlermobilität	Pendelwanderung
Arbeitsweg/e	Wege zur Arbeit	Pendlerwanderung
<u>Freizeitmobilität</u>		
Freizeitverkehr	Verkehr, Freizeit	Freizeitmobilität
Freizeit, Mobilität	Freizeit, mobil	Ausflugsverkehr
Ausflügler/-in	Tagesausflug	Sonntagsausflug
Sonntagsspaziergang	Sonntagsbummel	
<u>Langsamverkehr</u>		
Fahrrad, Fahrräder	Fahrradfahrer	Fahrradfahrer/-in, -innen
Fahrradweg/e	Radwege	Radfahrweg/e
Veloweg/e	Velos	Velofahrer
Velofahrer/-in, -innen	Veloziped	Fussgänger
Fussgänger/-in, -innen	Spaziergänger	Spaziergänger/-in, -innen
Spazierwege	Fussweg/e	Gehweg/e
Trottoirs	Fussgängerstreifen	Zebrastreifen
Langsamverkehr		

«*Neue Zürcher Zeitung*» und E-Periodica

Die «*Neue Zürcher Zeitung*» sowie das Onlineportal E-Periodica wurden für die vorliegende Untersuchung in erster Linie verwendet, um Wissenslücken zu schliessen und das Quellenspektrum punktuell zu erweitern.³¹ Die Publikationen wurden deshalb nicht systematisch ausgewertet, auch wenn einzelne Themenbereiche durchaus über längere Perioden verfolgt wurden. Das gilt insbesondere für Artikel und Veröffentlichungen zur Pendler- und Freizeitmobilität sowie zum Langsamverkehr, die für die Zwischenkriegszeit sowie

31 Die «*Neue Zürcher Zeitung*» wurde 1780 gegründet und gehört seit je zu den wichtigsten Leitmedien der Schweiz. Politisch hat sie sich einer freiheitlich-demokratischen Ausrichtung verschrieben und vertritt häufig bürgerliche Perspektiven. Vgl. Maissen 2005, 81-286; Maissen 2015. E-Periodica ist eine von der ETH-Bibliothek betriebene Open-Access-Plattform für digitalisierte Zeitschriften und periodisch erscheinende Publikationen mit Bezug zur Schweiz – von illustrierten Zeitschriften über Publikationen von Behörden bis hin zu Fachmagazinen für Geschichte und Heimatkunde, Ingenieurwissenschaften, Architektur und Stadtplanung, Geografie und Landeskunde, Religion und Erziehung oder für Tourismus. Vgl. www.e-periodica.ch.

die 1950er- und 60er-Jahre mittels Stichwortsuchen herausgefiltert und untersucht werden. Dieses Vorgehen war möglich, weil beide Plattformen über eine Onlinesuchfunktion verfügen, die einen vergleichsweise einfachen Zugang zu potenziellen Quellen ermöglicht. Tabelle 1 gibt einen Überblick, welche Stichwörter zur Anwendung kamen.

Bildquellen in Archiven

Quellen zur alltäglichen Mobilität der Schweizer Bevölkerung sind generell schwierig aufzutreiben. Die oft als banal empfundenen Bewegungen der Bevölkerung wurden nur selten festgehalten und als überlieferungswürdig taxiert. Eine Ausnahme stellen historische Fotografien dar, die das alltägliche Leben auf Strassen, Plätzen und in der freien Natur dokumentieren. Sie verfügen, bei sauberer Kontextualisierung und Quellenkritik, über das Potenzial, die Funktion von Schaufenstern zu übernehmen, durch die sich die flüchtige Alltagsmobilität zumindest ansatzweise fassen lässt.³² Für die vorliegende Studie werden hierfür hauptsächlich Bildquellen aus Zeitschriften oder Fachpublikationen verwendet. Für den Zeitraum 1920 bis 1965 wird darüber hinaus auf den umfangreichen Nachlass des Pressefotografen Carl Jost (1899–1967) zurückgegriffen, der vom Staatsarchiv des Kantons Bern aufgearbeitet wurde und online zur Verfügung steht.³³

Methodische Ansätze: Serielle Ikonografie und historische Diskursanalyse

Die für die Arbeit untersuchten Quellen in Zeitungen, Zeitschriften und Bildarchiven zeichnen sich durch ein verbindendes Merkmal aus. Die Arbeit mit ihnen bedingt einen methodischen Ansatz, der eine Analyse sowohl von Text- als auch von Bildquellen über längere Untersuchungsperioden erlaubt. Für Bildanalysen bietet sich in dieser Hinsicht die serielle Ikonografie an. Die Methode ist auf die Analyse von grossen Bildmengen über längere Zeiträume angelegt und soll helfen, Bildmotive, ihre Wandlungen und Verstetigung sowie die Kontexte, die sie bestimmten, besser zu verstehen. Es geht also letztlich darum, kontinuierliche beziehungsweise diskontinuierliche Entwicklungen, Auffälligkeiten und Differenzen sowie Typisierungen und Interpretationen herauszuarbeiten, die auf kulturelle Einstellungen und deren Veränderung schliessen lassen.³⁴ Für stärker textbasierte Quellen wird in historischen Studien gerne auf die ähnlich gelagerte Diskursanalyse gesetzt.³⁵ Die Vertreter dieser Methode gehen davon aus, dass die Gesellschaft ihre Wirklichkeit zu verschiedenen

32 Schmucki 2001, 31.

33 Vgl. StABE, Fotonachlass Carl Jost (FN Jost).

34 Vgl. Pilarczyk, Mietzner 2005, 141.

35 Diskursanalysen beschränken sich nicht zwingend auf schriftliche Erzeugnisse, sondern können durchaus auch Bilder und Darstellungen umfassen. Sie tun dies aber häufig (noch) weniger systematisch als etwa die serielle Ikonografie. Vgl. Maasen et al. 2006, 7–26.

Zeiten unterschiedlich, das heisst mit jeweils spezifischen Sinnmustern wahrnimmt. Diskurse übernehmen dabei die Aufgabe, diese Wirklichkeit zur Verfügung zu stellen und zu vermitteln. Entsprechend untersucht die historische Diskursanalyse die «Wahrnehmungen von Wirklichkeit, den Wandel sozialer Realitätsauffassungen, oder, um es besonders allgemein zu formulieren: Historische Diskursanalyse erforscht die Sachverhalte, die zu einer bestimmten Zeit in ihrer zeichenhaften und gesellschaftlichen Vermittlung [...] als gegeben anerkannt werden.»³⁶

Bezüglich ihres methodischen Vorgehens ähneln sich Bild- und Diskursanalysen stark. Beide setzen voraus, dass Quellen in einem mehrstufigen Verfahren zunächst eingehend untersucht werden, bevor eine Interpretation möglich wird. Für Bildanalysen bietet zum Beispiel Christine Brocks einen entsprechenden Leitfaden.³⁷ Diskursanalytische Untersuchungen orientieren sich diesbezüglich oft an den Arbeitsschritten von Achim Landwehr oder Sigmund Jäger.³⁸ Für die nachfolgende Übersicht wurden die drei Ansätze wie folgt synthetisiert:

1. *Kontextualisierung*: Jede Quelle ist unter bestimmten institutionellen und historischen Rahmenbedingungen entstanden. Darunter fallen die Medienzugehörigkeit und Ausrichtung, Autorschaft/Hersteller, Adressaten usw. Darüber hinaus gilt es den allgemeinen sozialen, kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Kontext zu betrachten, in den eine Quelle eingebunden ist.
2. *Formale Analyse*: Sie beinhaltet eine kritische Betrachtung der Komposition von Bild und Text. Dazu gehören etwa der Bild- und der Textaufbau oder die gegenseitige Beziehung von Elementen wie Bildern, Grafiken, Überschriften oder Text hervorhebungen.
3. *Motivanalyse und sprachlich-rhetorische Mittel*: In einem dritten Schritt werden Codes und Rhetorik eines Bildes oder eines Textes analysiert. Bildliche Darstellungen werden beispielsweise nach Bildsprache(n), Metaphern, Symbolen oder Allegorien untersucht. Bei Texten stehen eher Argumentationsstrategien, Implikationen und Anspielungen, Redewendungen sowie Sprichwörter, Wortwitz und Stil auf dem Prüfstand.
4. *Analyse inhaltlich-ideologischer Inhalte*: In den meisten Texten und Bildern finden sich Aussagen und Formulierungen, die Rückschlüsse auf die ideologische Verortung von Autor oder Bildproduzent erlauben. Beispiele sind weltanschauliche Aspekte wie das vertretene Menschheitsbild oder die Position des Autors zu Technologie, Wirtschaft und Ökologie.
5. *Interpretation*: Zum Schluss werden die Ergebnisse der Arbeitsschritte eins bis vier synthetisiert und vor dem Hintergrund der eigenen Fragestellung interpretiert.

36 Landwehr 2008, 51.

37 Vgl. Brocks 2012, 19–22.

38 Vgl. Landwehr 2008, 100–132; Jäger 2009, 158–187.

Für die vorliegende Untersuchung wurden rund 200 Artikel und mehrere Hundert Fotografien und Karikaturen aus den weiter vorne beschriebenen Quellen zusammengetragen und ausgewertet. Ziel dieses Vorgehens war nicht, eine umfassende Bild- und Diskursanalyse vorzulegen, sondern zum einen zentrale Diskursstränge herauszuarbeiten, welche die gesellschaftliche Auseinandersetzung mit Themen aus den Bereichen Verkehr und Mobilität im Zeitverlauf kennzeichneten. Zum anderen wurde insbesondere das Bildmaterial nach Hinweisen auf alltägliche Mobilitätspraktiken der Bevölkerung durchsucht. Das präsentierte Fünfschritteprogramm fungierte bei dieser Quellenarbeit als wichtiger Denk- und Analyserahmen und half insbesondere dabei, einen kritischen Blick auf das untersuchte Material zu wahren. Die überblicksartige Ausrichtung der Studie erlaubt es indes nicht, diesen Teil der Quellenarbeit in den einzelnen Kapiteln exzessiv zu diskutieren. Der Autor beschränkt sich in dieser Hinsicht zwangsläufig auf die Präsentation ausgewählter Bilder, Karikaturen und Textausschnitte, die sich im Rahmen der seriellen Auswertung als geeignete Beispiele für spezifische Diskursstränge herauskristallisiert haben.

1.3.4 Oral History

Die klassische Verkehrsgeschichte, mit ihrem Fokus auf einzelne Verkehrsmittel und/oder technisch-infrastrukturelle Entwicklungen sowie verkehrsplanerische und -politische Entwicklungspfade, hat den Vorteil, dass sie sich zumeist auf ein breites und vergleichsweise einfach erschliessbares Quellenspektrum abstützen kann. Wie bereits erwähnt, sind mobilitätsgeschichtliche Überlieferungen im Vergleich dazu deutlich seltener, häufig stark verstreut und oft nur schwer zu finden.³⁹ Wie Menschen in der Vergangenheit Mobilität erlebten und wie sich Mobilitätsbedürfnisse im Zeitverlauf veränderten, ist deshalb nur schwer zu fassen. Die Befragung von Zeitzeugen bietet eine Möglichkeit, dieses Problem zu umgehen. Die vorliegende Studie orientiert sich diesbezüglich am Konzept der Mobilitätsbiografien (vgl. Kapitel 1.4.3). Der Ansatz verfolgt das Ziel, Mobilität unter Berücksichtigung individueller Rahmenbedingungen entlang des Lebenslaufs von Menschen genauer zu erforschen. Mit wenigen Ausnahmen wurden Mobilitätsbiografien bisher vor allem mit standardisierten Fragebögen abgefragt und in erster Linie quantitativ ausgewertet. Die vorliegende Studie geht einen anderen Weg und setzt auf eine qualitative Erhebung. Dabei orientiert sie sich an der in anderen Themenfeldern bereits etablierten qualitativen Biografieforschung.⁴⁰ Die zwölf im Rahmen der Untersuchung befragten Männer und Frauen wurden im Vorfeld der Befragung gebeten, eine Lebenslauftabelle auszufüllen, die Auskunft über die Ausbildungs- (Schul- und Ausbildungsstationen), Berufs- (Stellenwechsel) und Wohnbiografie (Umzüge)

39 Vgl. Haefeli et al. 2015, 3.

40 Vgl. Kohli 1978; Schütze 1983; Rosenthal 1995; Küsters 2009.

lieferte. Ausserdem wurden vorgängig Angaben zur Familiensituation (Geburtsdatum, Heirat/Scheidung, Kindern) eingeholt. Dieses Vorgehen erlaubte es dem Interviewer, sich im Vorfeld mit dem groben Verlauf der Biografie der/ des Befragten vertraut zu machen, und fungierte während des Gesprächs für beide als Orientierungshilfe. Das Gespräch begann für alle Beteiligten mit einer Einstiegsfrage zur Mobilität in der Kindheit und wurde chronologisch fortgesetzt. Abgesehen von diesem strukturierenden Eingriff wurden die Interviews offen geführt. Es wurde deshalb auch kein standardisierter Fragebogen verwendet. Die Befragten sollten möglichst viel Raum erhalten, um die Erzählung der eigenen Mobilitätsbiografie so weit als möglich selbst zu gestalten, denn erst durch das freie Erzählen von selbst Erlebtem können sich subjektive Bedeutungsstrukturen und Handlungszusammenhänge abzeichnen, die sich in systematischen Befragungen oft kaum erschliessen.⁴¹ Die Interviews folgten den Gesprächsregeln von Reinhard Völzke (Tab. 2). Die Dauer der Interviews war nicht festgelegt. Im Schnitt betrug sie rund eine Stunde. Sämtliche Gespräche wurden mit Einwilligung der Befragten aufgezeichnet und transkribiert. Die anschliessende Auswertung orientierte sich an der von Ulrich Oevermann begründeten und später von Gabriele Rosenthal weiterentwickelten objektiven Hermeneutik.⁴² Das Verfahren umfasst sechs unterschiedliche Arbeitsschritte: erstens die Analyse der zentralen lebensgeschichtlichen Daten. Zweitens die Text- und thematische Feldanalyse (welche Themen werden im Gespräch wann eingeführt? Welche Themenfelder zeigen sich? Welche Themen fehlen? Was fällt bezüglich der Selbstrepräsentation der Erzählerin / des Erzählers auf?). Drittens die Rekonstruktion der Fallgeschichte. Viertens die Feldanalyse einzelner Textstellen. Fünftens die Kontrastierung der erzählten und erlebten Geschichte und schliesslich sechstens die Typenbildung.

Die Rekrutierung der Befragten erfolgte mittels Mundpropaganda im Umfeld des Interviewers. Geografisch verteilen sich die zwölf Personen auf die Grossräume Bern und Thun, wobei zwei der Teilnehmer als Wochenaufenthalter in Basel beziehungsweise in Zürich leben. Insgesamt wohnen acht der Befragten in städtischen Siedlungen respektive stadtnahen Vororten und vier in eher ländlich geprägten Gemeinden an den Agglomerationsrändern. Hinsichtlich des Alters umfasst das Sample drei unterschiedliche Kohorten: 30–40 Jahre, 50–60 Jahre und 75–85 Jahre. Für sämtliche Generationen wurden je zwei Männer und zwei Frauen befragt. Das breite Spektrum unterschiedlicher Jahrgänge ermöglicht sowohl intra- als auch intergenerationelle Vergleiche.⁴³ Angesichts des beschränkten Umfangs und der beschriebenen Auswahlkriterien besteht hinsichtlich des Samples kein Anspruch auf Repräsentativität. Das ist auch nicht das Ziel der bio-

41 Vgl. Küsters 2009, 29–38.

42 Oevermann et al. 1979; Rosenthal 1995 und 1997.

43 «Intra-» steht für Vergleiche innerhalb derselben Generation, «inter-» für generationsübergreifende Analysen.

Tab. 2: Regeln der biografisch-narrativen Gesprächsführung nach Reinhard Völzke

Prinzipien	Gesprächsregeln
Erzählgenerierende Impulse und szenisches Erinnern fördern (Erzählschwelle absenken).	Zugewandtes, interessiertes und möglichst genaues Zuhören, unterstützt durch auffordernde Signale wie Kopfnicken oder Anschauen. Durch erzählgenerierende Impulse die Erzählschwelle überwinden. Durch ereignisorientiertes «absenkendes» Nachfragen den Erzählprozess stützen. Biografische Rückgriffe zulassen und in den weiteren Gesprächsverlauf einbetten. Pausen im Gesprächsverlauf aushalten.
Eigene Resonanz wahrnehmen und zurückhaltend reagieren (evaluative Nichtintervention).	Eigene Anknüpfungspunkte zurückstellen. Fragen nach Bewertungen und Gefühlen vermeiden. Mit eigenen Bewertungen und Gefühlsäusserungen zurückhaltend sein. Eigene Bewertungen als Hypothesen verstehen und im weiteren Gesprächsverlauf durch genaues Zuhören und zurückhaltendes Nachfragen überprüfen. Im Gesprächsverlauf ausgelöste Gefühle zur Wahrnehmung von Übertragungsphänomenen nutzen.

Quelle: Völzke 2016, 464 f.

grafischen Analyse. Ihr geht es gerade nicht darum, repräsentative Standardfälle zu identifizieren, sondern ein soziales Phänomen in seinen unterschiedlichen Ausprägungen besser verstehbar zu machen.⁴⁴ Allfällige verallgemeinernde Aussagen erfolgen deshalb, anders als bei der quantitativen Forschung, nicht numerisch, sondern mittels qualitativer Vergleiche von Einzelfällen.⁴⁵

1.4 Forschungsstand und wichtige theoretische Ansätze

Die Studienlandschaft zu den Themen Verkehr und Mobilität hat sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. Nachfolgend wird deshalb zunächst ein vertiefter Blick auf den aktuellen Forschungsstand und die wichtigsten theoretischen Ansätze geworfen. Anschliessend wird in Kapitel 1.5 ein allgemeines Rahmenmodell vorgestellt, welches eine Integration verschiedener Theorien

⁴⁴ Jakob 2010, 222.

⁴⁵ Vgl. Rosenthal 2008, 74.

erlaubt und damit ein analytisches Instrumentarium für die historische Raum- und Mobilitätsforschung bereitstellt.

1.4.1 Verkehrsgeschichte

Noch Mitte der 1990er-Jahre hatte Christoph Maria Merki auf den erheblichen Rückstand der Schweizer Verkehrsgeschichte etwa im Vergleich zur deutschen Historiografie hingewiesen.⁴⁶ Seither ist die Forschungslandschaft jedoch auch hierzulande spürbar in Bewegung geraten. Wichtige Grundlagen sind etwa im Umfeld der Stiftung für Verkehrsgeschichte ViaStoria entstanden. Neben zahlreichen Beiträgen in der stiftungseigenen Zeitschrift «Wege und Geschichte» ist diesbezüglich insbesondere auf die Aufarbeitung verschiedener kantonaler Strassengeschichten sowie erste Vorstudien zur Entwicklung des Langsamverkehrs hinzuweisen.⁴⁷ Aus der Zusammenarbeit der Universitäten Neuenburg (Laurent Tissot) und Lausanne (Cédric Humair) sind gleichzeitig zentrale Grundlagenwerke an der Schnittstelle zwischen Verkehrs- und Tourismusgeschichte entstanden.⁴⁸ Wichtige Impulse gingen darüber hinaus von der 2003 gegründeten International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T²M) aus, an der sich auch eine Reihe von Schweizer Historiker/-innen beteiligen. Die Früchte dieser Zusammenarbeit zeigen sich nicht zuletzt anhand der verschiedenen Sammelbände, die in den letzten Jahren mit Schweizer Beteiligung entstanden sind.⁴⁹ Darüber hinaus haben auch hierzulande diverse Institutionen und Fachmagazine der Verkehrsgeschichte Tagungen und Sondernummern gewidmet.⁵⁰

Diese neuen Impulse widerspiegeln sich ferner in der deutlich gestiegenen Zahl von verkehrsgeschichtlichen Dissertationen und Habilitationsschriften an Schweizer Universitäten.⁵¹ Unter Berücksichtigung älterer Beiträge ist damit die Geschichte einzelner Verkehrsträger und ihrer Infrastrukturen relativ gut abgedeckt. Am umfangreichsten ist die Literatur zu den Schweizer Eisenbahnen.⁵² Zu wünschen übrig lässt hier einzig die geringe Zahl sozial- oder kulturgeschichtlicher Studien.⁵³ In diesen Bereichen verfügt die internationale Forschung derzeit noch über einen klaren Vorsprung.⁵⁴ Vergleichsweise

46 Vgl. Merki 1995, 445.

47 Vgl. Schiedt 2009a; Schiedt 2010; Flückiger Strebel, Schiedt 2011; Flückiger Strebel 2014; Schiedt 2014.

48 Vgl. Tissot 2010; Humair, Tissot 2011; Gigase et al. 2014; Tissot 2017.

49 Vgl. Mom et al. 2009; Dienel, Schiedt 2010; Duc et al. 2014.

50 Vgl. Traverse. Zeitschrift für Geschichte 15/1 (2008); Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56/1 (2006); Schiedt et al. 2010.

51 Vgl. Hürlimann 2007; Kirchhofer 2010; Steinmann 2010; Jaquemet 2012; Fehr 2014; Meyer 2015; Merki 2002; Haefeli 2008.

52 Für einen vertieften Einblick in den aktuellen Forschungsstand vgl. Kirchhofer 2010, 18–31; Steinmann 2010, 28–37.

53 Erste Ansätze liefern die Arbeiten von Balthasar 1993; Frey, Vogel 1997; Frey, Schiedt 2005.

54 Zu denken ist etwa an die wegweisende Studie von Wolfgang Schiewelbusch (1977) oder die neueren des britischen Historikers Colin Divall (2009; 2015).

gut versorgt ist die Schweiz hingegen mit Beiträgen zur Geschichte städtischer Nahverkehrssysteme und der Luftfahrt.⁵⁵ Das Gleiche gilt für die Geschichte des Automobils, die national wie international besonders für das späte 19. und die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts gut aufgearbeitet ist.⁵⁶ Für die Zeit nach 1950 existieren für die Schweiz hingegen bisher keine vergleichbaren Untersuchungen. Eine gewisse Abhilfe verschaffen auch hier ausländische Studien.⁵⁷ Damit verbleibt zum Abschluss dieser knappen Übersicht der bis dato stark vernachlässigte Langsamverkehr, das heisst die Mobilität zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Die Schweizer Verkehrsgeschichte ist diesbezüglich bisher nicht über erste Grundlagenarbeiten hinausgekommen. Neben den bereits erwähnten Vorstudien von Hans-Ulrich Schiedt und Erika Flückiger Strelbel ist vor allem auf die Lizenziatsarbeiten von Benedikt Meyer und René Rohner-Gassmann zur Geschichte des Fahrrads zu verweisen.⁵⁸ Ergänzend zu diesen Grundlagenarbeiten bietet sich ein Blick in die internationale Forschung an.⁵⁹

Wie dieser kurze Gang durch den aktuellen Forschungsstand der Verkehrsgeschichte verdeutlicht, konnten in den letzten Jahren in verschiedenen Bereichen wichtige Forschungslücken geschlossen werden. Neben wichtigen Grundlagenarbeiten zur Geschichte verschiedener Verkehrsmittel und ihrer Infrastrukturen hat insbesondere die Forschung zur historischen Verkehrspolitik und -planung erhebliche Fortschritte gemacht.⁶⁰ Auch wenn nicht alle Themengebiete in gleichem Umfang aufgearbeitet wurden, scheint die Zeit reif, diese Ergebnisse erstmals umfassend zu synthetisieren und die wenigen bereits existierenden Überblicksdarstellungen zur Verkehrsgeschichte mit neuen Blickwinkeln zu ergänzen.⁶¹

1.4.2 New mobilities paradigm

Der Begriff *mobilities* steht für einen Paradigmenwechsel in den Sozialwissenschaften, der sich der Erforschung der Mobilität von Menschen, Ideen und Dingen sowie den vielfältigen sozialen Implikationen dieser Bewegungen verschrieben hat.⁶² Die auch unter dem Schlagwort *new mobilities paradigm* zusammengefassten Forschungsansätze kritisieren traditionelle sozialwissenschaft-

55 Vgl. Appenzeller 1995; Galliker 1997; Ploujoux 2010, 2012, 2015; Jaquemet 2012; Fehr 2014; Meyer 2015.

56 Vgl. Merki 2002; Möser 2002; Mom 2015a.

57 Vgl. Sachs 1984; Canzler 1996; Möser 2002; Featherstone et al. 2005.

58 Vgl. Meyer 2014; Rohner-Gassmann 1991.

59 Relativ gut untersucht ist die Geschichte des Fahrrads im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert. Für spätere Perioden werden die Beiträge indes dünner. Für eine aktuelle Diskussion zum Forschungsstand vgl. Meyer 2014, 10. Bisher erst ansatzweise untersucht ist die Geschichte des Gehens. Erste Anknüpfungspunkte bieten König 1996; Wehap 1997; Solnit 2001; Amato 2004; König 2013; Mayer 2013; Müller 2013.

60 Vgl. Schmucki 2001; Haefeli 2008; Berger et al. 2009; Schlimm 2011; Haefeli 2012; Haefeli 2016.

61 Vgl. Bagwell, Lyth 2002; Kopper 2002; Merki 2008; Filarski 2011; Haefeli 2012.

62 Vgl. Urry 2000, 1.

liche Perspektiven wegen ihres statistischen und weitgehend «raumlosen» Verständnisses von modernen Gesellschaften. Sie werfen ihnen insbesondere vor, die Bedeutung von Mobilität und Immobilität für die Konstitution von Gesellschaften in der Vergangenheit vernachlässigt zu haben. Beispielsweise wurde lange übersehen, wie wichtig der Zugang zu Mobilität für die Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen und damit für gesellschaftliche Teilhabe ist. Die unterschiedlichen Mobilitätspotenziale sozialer Akteure können deshalb Ungleichheiten produzieren und verfestigen.⁶³ Der bewusst gewählte Plural *mobilities studies* steht daher zum einen für die Erforschung des breiten Spektrums mobiler Erscheinungsformen, das von einfachen Ortswechseln von Personen, Gütern und Ideen bis hin zu komplexen Migrationsbeziehungen und globalen Warenströmen reicht. Zum anderen verweist er auf die komplexen Wechselwirkungen zwischen Mobilität beziehungsweise Immobilität und der sozialen, politischen und ökonomischen Organisation von Gesellschaften.⁶⁴

Mit seiner breiten Ausrichtung steht das *new mobilities paradigm* deshalb eher für eine spezifische (poststrukturalistische) Perspektive auf die Wechselwirkungen von Mobilität und Gesellschaft als für eine einheitliche Theorie oder ein klar definiertes Set von Methoden. Vielmehr will der Ansatz zum interdisziplinären Nachdenken anregen und die Offenheit gegenüber Konzepten, Ideen und Theorien aus unterschiedlichen Wissenschaftsbereichen fördern. Eine Plattform für den gegenseitigen Austausch bieten Zeitschriften wie «*Mobilities*», «*Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*» oder «*Applied Mobilities*».⁶⁵ In den letzten Jahren sind ausserdem eine Reihe von Sammelbänden und erste Einführungswerke erschienen, die einen Einblick in die disziplinäre Vielfalt ermöglichen und wichtige Beiträge vorstellen.⁶⁶ Ursprünglich stark in der Soziologie und Humangeografie verankert, hat das *new mobilities paradigm* in der Zwischenzeit auch Nachbardisziplinen wie die Anthropologie, die Geschichts- und Medienwissenschaften, die Ökonomie oder die Urban und Gender Studies erreicht.⁶⁷

Einmal abgesehen von den eher programmatischen Beiträgen von Mimi Sheller und John Urry, sind aus der Perspektive der Mobilitätsgeschichte vor allem die Überlegungen des Humangeografen Tim Cresswell wertvoll. Für ihn ist Mobilität mehr als Bewegung, nämlich in aller Regel mit Bedeutung/en aufgeladen. Sie kann zum Beispiel als Abenteuer, Zwang, Freiheit, Gefahr oder als Bedro-

63 Vgl. Uteng, Cresswell 2008; Ohnmacht et al. 2009; Manderscheid 2016.

64 Vgl. Sheller, Urry 2006, 208.

65 Vgl. *Mobilities*. Milton Park, Abingdon, Oxon 2006 bis heute; *Transfers*. New York 2011 bis heute; *Applied Mobilities*. Abingdon, Oxfordshire 2016 bis heute.

66 Vgl. Adey 2010; Grieco, Urry 2011; Adey et al. 2014; Jensen 2015; Endres et al. 2016; Fari, Moraglio 2016.

67 Vgl. Büscher et al. 2016. Beispiele für die Anwendung des Konzepts in der Geschichtswissenschaft finden sich etwa in den Sammelbänden Divall 2015 oder Fari, Morgaglio 2016 sowie in den Jahrbüchern der International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility 2009–2017.

hung interpretiert werden und damit für unterschiedliche Repräsentationen stehen. Diese Interpretationen können frei gewählt sein, aber auch von aussen zugeschrieben oder aufgezwungen. Dabei spielt häufig eine entscheidende Rolle, wo Mobilität stattfindet beziehungsweise welchen Bewegungsmustern und Praktiken sie folgt. Mit Praktiken sind einerseits alltägliche Vorgänge wie Gehen, Fahrrad-, Zug- oder Autofahren gemeint. Andererseits stehen Praktiken für die sinnhaften körperlichen Erfahrungen, die mit Mobilität einhergehen. Für Cresswell ist Mobilität deshalb eine komplexe, sinnhafte Verknüpfung von Bewegungsmustern, Repräsentationen und Praktiken. Diese Verknüpfungen sind keine starren Gebilde, sondern verändern sich im Spannungsfeld von Politik, Wirtschaft, Technik und Gesellschaft über die Zeit. Cresswell spricht in diesem Zusammenhang von historisch gewachsenen Mobilitätskonstellationen, die über die Eigenschaft verfügen, sozial ungleich verteilte Mobilitätspotenziale zu produzieren und zu verfestigen.⁶⁸

Divergierende Mobilitätspotenziale sind auch ein Schwerpunkt in der Forschung des Soziologen Vincent Kaufmann. In Anschluss an Pierre Bourdieu, der die Position von Akteuren innerhalb eines sozialen Raums als abhängig von deren ökonomischem, sozialem, kulturellem und symbolischem Kapital erklärte, versteht Kaufmann Mobilität beziehungsweise Motilität als eine weitere, bisher stark vernachlässigte Kapitalform.⁶⁹ Mit dem aus der Biologie entlehnten Begriff der Motilität bezeichnet er die Fähigkeit von Entitäten (Personen, Güter, Informationen usw.), in einem sozialen und geografischen Raum mobil zu werden. Diese Fähigkeit hängt nach Kaufmann von drei unterschiedlichen Faktoren ab. Erstens vom Zugang der Akteure zum Mobilitätssystem. Zweitens von deren Kompetenzen und Fähigkeiten. Damit sind zum Beispiel die physische Konstitution, angelerntes Know-how wie Fahrbefähigung, räumliches Wissen (zum Beispiel Orientierung innerhalb eines Raumes) oder organisatorische Fähigkeiten (zum Beispiel optimale Zugverbindungen ausfindig machen) gemeint. Drittens hängt die Motilität von der Art und Weise ab, wie sich Menschen Mobilität aneignen, das heisst, wie sie verschiedene Optionen abwägen, als angemessen oder ungenügend taxieren und sich schliesslich für eine bestimmte Variante entscheiden. Diese Aneignung hängt wesentlich von den ersten beiden Faktoren ab, wird aber zusätzlich von den Wünschen, Plänen sowie den Erwartungen der Akteure mitgeprägt und steht in Zusammenhang mit individuellen oder kollektiven Strategien, Motiven, Werten und Routinen.⁷⁰ Die Stärke von Kaufmanns Ansatz liegt also zum einen in der Art und Weise, wie er soziale und räumliche Mobilität verbindet und über das Konzept der Motilität zu einer vertieften Erforschung der Zusammenhänge von Mobilität

68 Vgl. Cresswell 2006; Cresswell 2010.

69 Vgl. Bourdieu 1983.

70 Kaufmann et al. 2004; Kaufmann et al. 2010.

und sozialer Ungleichheiten anregt. Zum anderen bezieht sich das Konzept auf ein Verständnis von Mobilität, das nicht allein auf den tatsächlich realisierten Verkehr abstellt. Entscheidender ist vielmehr, ob die gewünschten beziehungsweise benötigten Mobilitätsoptionen zu einem bestimmten Zeitpunkt zur Verfügung stehen. In diesem Sinne misst sich die Qualität eines Mobilitätssystems nicht allein anhand tatsächlicher Ortsveränderungen, sondern auch daran, wie die Mobilitätsbedürfnisse einer Gesellschaft befriedigt werden oder wie Mobilitätschancen sowie unerwünschte Nebenwirkungen (zum Beispiel Lärm, Unfälle) sozial verteilt sind.⁷¹

1.4.3 Übrige Literatur und Ansätze

Die Diskussionen rund um das *new mobilities paradigm* haben der Auseinandersetzung mit mobilitätsrelevanten Fragestellungen zweifellos neue Impulse verliehen, und die entsprechende Forschungscommunity ist in den letzten Jahren nicht nur gewachsen, sondern hat sich disziplinär deutlich aufgefächert. Allerdings gibt es nach wie vor eine Vielzahl interessanter Forschungsbereiche, die über keine oder nur sehr lose Beziehungen zu den *mobilities studies* verfügen. Das gilt etwa für Themenfelder und Konzepte, die eher dem verkehrswissenschaftlichen beziehungsweise dem verkehrsplanerischen Milieu zuzuordnen sind.

Wichtige Beiträge leistete diesbezüglich beispielsweise die Verkehrsgenese-forschung, die nach den Ursachen für die Entstehung und Ausdifferenzierung von Verkehr fragt.⁷² Nicht zu vergessen ist ausserdem die feministische Raum- und Verkehrsplanung, die lange vor dem *new mobilities paradigm* darauf hinwies, dass Raumstrukturen und Mobilität über das Potenzial verfügen, soziale Ungleichheiten zu produzieren und zu zementieren. Sie hat dadurch nicht nur den Blick auf die lange vernachlässigten Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsrealitäten von Frauen geschärft, sondern in diesem Zusammenhang auf weitere häufig marginalisierte Verkehrsteilnehmer/-innen hingewiesen (zum Beispiel ältere Menschen, Kinder, Behinderte).⁷³ Darüber hinaus entstammen feministischen Kreisen wichtige konzeptionelle und theoretische Beiträge für eine nachhaltigere Raum- und Verkehrsplanung.⁷⁴

Angesichts des für diese Studie umgesetzten Oral-History-Projekts ergeben sich ferner enge Bezüge zur bereits erwähnten Mobilitätsbiografieforschung. Das Konzept strebt an, Mobilität unter Berücksichtigung individueller Rahmenbedingungen entlang des Lebenslaufes von Akteuren genauer zu erforschen. Dafür werden die erwähnten Rahmenbedingungen einerseits für unterschiedliche Lebensphasen, Kohorten oder auch ganze Biografien identifiziert und

71 Kellerman 2012, 171-183; Adey et al. 2014, 371-375.

72 Vgl. Scheiner 2007a, 687-709.

73 Vgl. Law 1999; Becker 2004; Bauhardt 2007, 301-319; Walsh 2007.

74 Vgl. Bauhardt 2004, 101-148.

untersucht. Andererseits wird danach gefragt, inwiefern sich Veränderungen dieser Rahmenbedingungen auf das Mobilitätshandeln der Akteure auswirken. Eingeführt wurde der Begriff der Mobilitätsbiografie nach der Jahrtausendwende.⁷⁵ Seither sind weltweit zahlreiche Studien mit Biografie- oder Lebenslaufansätzen erschienen.⁷⁶ Der Schwerpunkt der Forschung lag bisher darauf, nach Schlüsselereignissen in Biografien zu suchen, die zu Veränderungen im Mobilitätshandeln führen.⁷⁷ Solche Schlüsselereignisse können etwa Wohn- oder Arbeitsplatzwechsel sein.⁷⁸ Wichtig sind in diesem Zusammenhang aber auch veränderte Haushalts- und Familienstrukturen (zum Beispiel durch Heirat, Geburt eines Kindes, Scheidung), Veränderungen der Verkehrsmittelverfügbarkeit oder der Verkehrsinfrastruktur sowie Übergänge zwischen verschiedenen Lebensphasen (zum Beispiel Volljährigkeit, Ausbildungsende, Pensionierung).⁷⁹ Wichtig sind solche Schlüsselereignisse nicht zuletzt deshalb, weil sich Mobilitätshandeln in den Phasen davor und danach meist als sehr konstant und routiniert präsentiert.⁸⁰ Dieser Umstand legt nahe, dass sich Brüche und Übergänge in Biografien deshalb besonders gut für politisch-planerische Interventionen eignen.⁸¹ Das macht den Ansatz über die Wissenschaft hinaus auch für die Praxis relevant.

1.5 Theoretische Einbettung: Ein allgemeines Rahmenmodell für die historische Mobilitätsforschung

Der Blick auf den aktuellen Stand der Verkehrs- und Mobilitätsforschung verdeutlicht die eindruckliche Dynamik, die das Feld vor allem seit der Jahrhundertwende erfasst hat. Sie zeigt aber auch die Vielschichtigkeit der verwendeten Ansätze und Konzepte sowie die starke Fragmentierung hinsichtlich der gewählten Schwerpunkte. Während die Verkehrsgeschichte sich lange primär auf Verkehrsmittel und Infrastrukturen sowie auf die Geschichte der Verkehrspolitik und -planung konzentrierte, haben die Sozialwissenschaften ihren Fokus mit dem *new mobilities paradigm* stärker auf die Akteurseite verlagert.

75 Vgl. Lanzendorf 2003.

76 Vgl. Beispielsweise in Deutschland, vgl. Prillwitz et al. 2006; Tully, Baier 2006; Scheiner 2007b; Harms, Lanzendorf 2007; Scheiner 2009; Lanzendorf 2010; Ottmann 2010; Scheiner, Holz-Rau 2013; Müggenburg 2017; Schönduwe 2017; Döring 2018, in der Schweiz vgl. Axhausen 2006; Beige 2008; Ohnmacht et al. 2008; Ohnmacht 2009; Beige, Axhausen 2012, in den Niederlanden vgl. Waerden et al. 2003; Oakil et al. 2014; Sharmeen et al. 2014, oder in Grossbritannien vgl. Chatterjee et al. 2013; Jones 2013.

77 Vgl. Döring 2015, 32.

78 Vgl. Prillwitz 2008; Scheiner 2009; Beige, Axhausen 2012; Scheiner, Holz-Rau 2013.

79 Vgl. Beige, Axhausen 2012; Scheiner, Holz-Rau 2013.

80 Vgl. Gärling, Axhausen 2003; Scheiner 2007b.

81 Vgl. Scheiner, Holz-Rau 2015, 5. Ein Exempel für eine solche Intervention ist etwa, wenn Rentnerinnen und Rentner zur Pensionierung mit Informationskampagnen für nachhaltige Mobilitätslösungen sensibilisiert werden und ihnen beispielsweise ein ÖV-Schnupperabo zur Verfügung gestellt wird.

Auch in der Geschichtswissenschaft wurde seit den frühen 2000er-Jahren eine Verlagerung von der traditionellen Verkehrs- hin zu einer modernen Mobilitätsgeschichte gefordert.⁸² Letztere soll sich weniger auf die Entwicklung einzelner Verkehrsmittel und ihrer Infrastrukturen konzentrieren, sondern aus der Perspektive verschiedener Akteure vermehrt nach der zeitlichen Evolution von Mobilitätsbedürfnissen und -konzepten fragen und Veränderungen hinsichtlich des gesellschaftlichen Zugangs zum Mobilitätssystem stärker in den Blick nehmen. Ein solches Vorgehen verspricht nicht zuletzt die individuellen und sozialen Konsequenzen von Mobilitätsprivilegien und -restriktionen für einzelne soziale Gruppen (Eliten, Unterschichten, Frauen, Männer, Kinder, Jugendliche, ältere Menschen usw.) besser zu verstehen.⁸³

Trotz der zahlreichen Fortschritte der Verkehrsgeschichte ist der schon länger proklamierte Paradigmenwechsel erst in Ansätzen erkennbar.⁸⁴ Das hängt mit einer Reihe unterschiedlicher Faktoren zusammen. Erstens ist das Feld nach wie vor entlang einzelner Verkehrsmittel fragmentiert. Der Blick auf Mobilität als gesamtheitliches Phänomen bleibt die Ausnahme.⁸⁵ Zweitens tut sich die lange technisch dominierte Forschungsgemeinschaft mit sozial- und kulturgeschichtlichen Ansätzen weiterhin eher schwer.⁸⁶ Drittens sind mobilitätsgeschichtliche Quellen, anders als solche zu Verkehrsmitteln, Infrastrukturen oder zur Verkehrspolitik, oft verstreut und deshalb nur schwer zu finden. Ihre Interpretation setzt ausserdem eine aufwendige Kontextualisierung voraus und ist entsprechend anspruchsvoll.⁸⁷ Und schliesslich fehlt es viertens bisher an einem theoretischen Rahmen, der eine Integration verschiedener – auch interdisziplinärer – Ansätze erlaubt und eine gesamtheitlichere Sicht auf Mobilität erleichtert.⁸⁸

Eines der Ziele des Projekts «Mobilität im schweizerischen Bundestaat. Ein neuer Blick auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz nach 1848», aus dem die vorliegende Arbeit hervorgegangen ist, war es deshalb, ein theoretisches Rahmenmodell für die historische Mobilitätsforschung zu entwickeln. Die Basis dafür fand das Team in einem zwischen 2001 und 2006 für die interdisziplinäre Forschung entwickelten Handlungsmodell der Umwelt- und Sozialpsychologen Ruth Kaufmann-Hayoz und Heinz Gutscher.⁸⁹ Der Ansatz der beiden Psychologen ist stark von der psychoökologischen Theorie von James J. Gibson inspiriert, der den lange postulierten Dualismus zwischen einer kulturellen und

82 Vgl. Mom et al. 2003, 121–138; Merki 2008, 115.

83 Vgl. Haefeli et al. 2015, 2.

84 Vgl. Mom 2012, 15–30.

85 Vgl. Mom 2015b, 1.

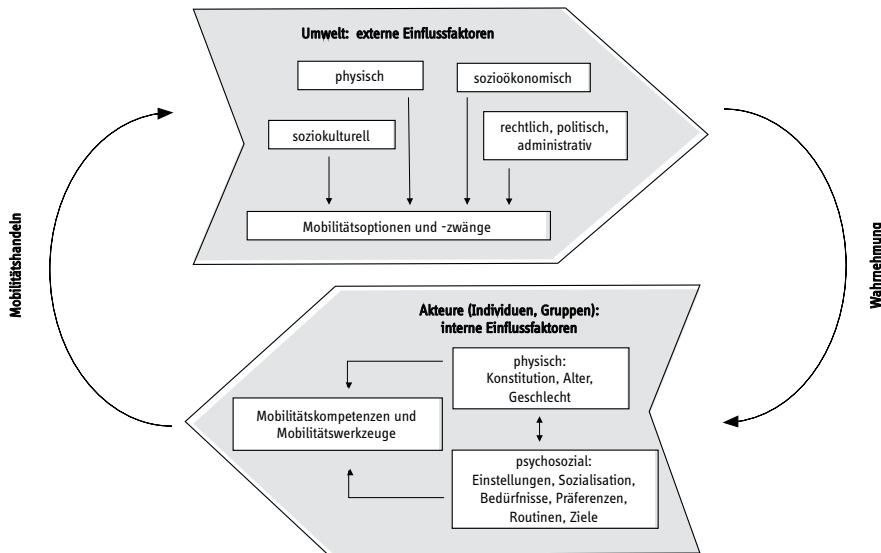
86 Vgl. Divall, Revill 2005, 99–111; Mom 2015b, 8.

87 Vgl. Haefeli et al. 2015, 2.

88 Vgl. ebd., 3.

89 Vgl. Kaufmann-Hayoz, Gutscher 2001; Kaufmann-Hayoz 2006.

Grafik 2: Allgemeines Rahmenmodell für die Erklärung des Mobilitätshandelns



Quelle: Haefeli et al. 2015.

einer physischen Welt abstritt. Nach Gibson interagieren Lebewesen – und damit auch menschliche Individuen und soziale Gruppe – unaufhörlich mit verschiedenen Aspekten unserer Umwelt. Diese Interaktionen strukturieren unsere Wahrnehmung sowie unser Handeln entscheidend mit. Gibson spricht in diesem Zusammenhang davon, dass die Umwelt für verschiedene Lebewesen/Akteure unterschiedliche Angebote (*affordances*) bereithält.⁹⁰ Dieser Prozess der Koevolution von Umwelt und Akteur/en beziehungsweise von Wahrnehmen und Handeln wurde für das nachfolgende Rahmenmodell übernommen (Grafik 2). Die Umwelt steht dabei für ein Set externer Einflüsse und umfasst physische (zum Beispiel Terrain, Infrastrukturen), sozioökonomische (zum Beispiel Einkommensverteilung), soziokulturelle (zum Beispiel gesellschaftliche Normen und Werte) sowie rechtliche, politische und administrative Faktoren (zum Beispiel Verkehrsgesetze, Verkehrspolitik). Aus diesem Ensemble verschiedener Einflüsse ergeben sich für die Akteure sowohl Mobilitätsoptionen als auch -zwänge. Diese Optionen und Zwänge, beziehungsweise deren Wahrnehmung, hängen wiederum erheblich von den betroffenen Akteuren ab. Diese unterscheiden sich etwa hinsichtlich physischer Eigenschaften (zum Beispiel Konstitution, Alter, Geschlecht), psychosozialer Faktoren (zum Beispiel

90 Vgl. Gibson 1979, 127–146.

persönliche Einstellungen, Sozialisation, Bedürfnisse, Präferenzen, Ziele), Mobilitätskompetenzen (zum Beispiel Führerausweis, räumliche Wahrnehmung) oder ihrer Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen (zum Beispiel Pkw, Fahrrad, ÖV-Abo).

Die zentrale These des Modells: Akteure treffen ihre Mobilitätsentscheidungen sowohl aufgrund externer Umwelteinflüsse als auch intrinsischer Faktoren. Die aus diesem Zusammenwirken resultierenden Mobilitätshandlungen verfügen ihrerseits über das Potenzial, die Umweltbedingungen langfristig zu modifizieren und damit zukünftige Mobilitätsoptionen und -zwänge zu beeinflussen. Dabei erhebt das Modell nicht den Anspruch, eine vollständige Handlungstheorie anzubieten. Seine Stärken liegen gerade darin, dass es sich gut mit anderen Theorien mittlerer Reichweite verbinden und ergänzen lässt. Das Modell möchte primär dazu anregen, vertieft über die historische Entwicklung und die Auswirkungen der erwähnten Wechselwirkungen nachzudenken. In diesem Sinne wird es auch für die vorliegende Studie verwendet.

1.6 Erklärung zentraler Begriffe

Für Leserinnen und Leser, die nicht vom Verkehrsfach sind, werden nachfolgend ein paar Fachbegriffe erklärt. Zuvor ein Wort zum Sprachlichen. Allein aus stilistischen Gründen wird vorwiegend das generische Maskulinum verwendet (Autofahrer, Fussgänger usw.). Und Nichtschweizer mögen Helvetismen mit Nachsicht lesen: Das Velo ist ein Fahrrad und ÖV die hierzulande übliche Abkürzung für öffentlicher Verkehr.

Nun zu zentralen verkehrswissenschaftlichen Begriffen. Die Masseinheit Personenkilometer, in der Verkehrsstatistik gebraucht, ist das Produkt der Anzahl mit einem Verkehrsmittel beförderter Personen und der dabei zurückgelegten Distanz.⁹¹ Modalsplit steht für die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi).⁹² Die Begriffe Etappe und Weg, Tagesdistanz und Tagesunterwegszeit werden etwa in den Publikationen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr verwendet, um das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu beschreiben. Die Tagesdistanz ist die pro Person und Tag zurückgelegte Wegstrecke. Die dafür aufgewendete Zeit wird Tagesunterwegszeit genannt.⁹³ Etappe und Weg dienen vor allem der Beschreibung der im täglichen Verkehr eingesetzten Verkehrsmittel sowie der Analyse verschiedener Verkehrszwecke (Arbeit, Freizeit, Einkaufen usw.). Die Etappe ist die kleinste Einheit, sie hat eine Mindestlänge von 25 Metern und wird ausser Haus mit einem einzigen Ver-

91 Vgl. Stock, Bernecker 2014, 7.

92 Vgl. BFS, ARE 2017, 79.

93 Vgl. ebd., 19.

kehrsmittel zurückgelegt; darin eingeschlossen ist der Fussverkehr. Wird das Verkehrsmittel gewechselt, beginnt eine neue Etappe. Dieser Umstand unterscheidet die Etappe vom Weg. Er besteht aus einer oder mehreren Etappen und kann somit mit einem oder mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Definiert wird ein Weg durch den Verkehrszweck, der sich wiederum nach der Aktivität am Zielort richtet. Ein neuer Weg beginnt entweder nach einem längeren Zwischenhalt, beim Wechsel des Verkehrszwecks oder sobald die Rückfahrt nach Hause angetreten wird.⁹⁴ Sofern nicht anders vermerkt, beziehen sich Angaben zu Tagesdistanzen, Tagesunterwegszeit, Etappen und Wegen in diesem Buch auf im Inland zurückgelegte Strecken.

Das Wort Mobilitätswerkzeuge meint ein Set von Hilfsmitteln, das einer Person oder Gruppe zur Verfügung steht, um mobil zu werden. Die Verkehrsstatistik versteht darunter in aller Regel Fahrzeuge (Auto, Motor- und Fahrrad, Roller und Mofa), Führerschein und ÖV-Abos (General-, Halbtax-, Strecken-, Verbundabonnement).⁹⁵ Diese Definition ist nachvollziehbar, deckt aber nicht das ganze Spektrum alltäglicher Mobilitätswerkzeuge ab. Gerne vergessen werden zum Beispiel Fahrzeuge wie Kick- oder Skateboard, die Mitgliedschaft bei Car- oder Bikesharing-Anbietern sowie die eigenen Füße. Die vorliegende Studie setzt auf ein erweitertes Verständnis von Mobilitätswerkzeugen, das auch solche Aspekte berücksichtigt.

1.7 Aufbau

Das erste Hauptkapitel beschreibt die Entwicklung des Verkehrs und Verkehrssystems seit 1918. Dieses umfangreichste Kapitel synthetisiert die bis dato stark zersplitterten Forschungsstränge der Verkehrsgeschichte und ergänzt sie mit interdisziplinären Beiträgen sowie eigenen Forschungserkenntnissen. Es stellt damit wichtige Grundlagen für die Reflexion mobilitätsbezogener Fragestellungen bereit, die in Kapitel drei und vier im Mittelpunkt stehen. Kapitel drei beschäftigt sich zunächst mit allgemeinen Fragen zur Entwicklung der Alltagsmobilität. Im Zweiten Teil steht das Nachdenken über die historische Genese der Pendler- und Freizeitmobilität im Fokus. In Kapitel vier wird auf der Basis von 12 qualitativen Interviews nach intra- und intergenerationellen Aspekten der Alltagsmobilität sowie nach dem Zusammenwirken von individueller Biografie und Mobilitätshandeln gefragt.

94 Vgl. ebd., 21. Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Mikrozensus Mobilität und Verkehr neben Etappen und Wegen auch Ausgänge erfasst. Sie werden in der vorliegenden Studie jedoch nicht berücksichtigt. Als Ausgang wird eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die zu Hause beginnt und wieder dort endet.

95 Vgl. ebd., 92.

2 Verkehr und Verkehrssystem seit 1918

«Heute rächt sich die Strasse. Ihre Bedeutung als Verkehrsträger wächst täglich, und die Folgen drücken sich in sinkenden Einnahmen der Bahnen aus. [...] Wenn einmal die Kinder motorisiert auf die Welt kommen, und wenn man für eine Besorgung im Rathaus einen Parkplatz in der Nähe des Weissensteins suchen muss, werden vielleicht auch die Bahnen wieder zu Ehren kommen und ihrerseits wieder Rache an der Strasse nehmen.»
(Willi Ritschard)¹

Mit diesen Worten beschrieb der spätere SP-Bundesrat und Verkehrsminister Willi Ritschard 1959 im solothurnischen Kantonsrat die Verkehrsverhältnisse der späten Fünfzigerjahre: Das private Automobil, bis vor wenigen Jahren noch ein gesellschaftlich eng begrenztes Privileg, wurde damals für immer breitere Bevölkerungskreise zu einem bezahlbaren und gerne eingesetzten Alltagsverkehrsmittel. Mit durchaus beachtenswerter Weitsicht erkannte Ritschard die weitreichenden Folgen dieses Prozesses und warnte früh vor drohenden Engpässen im Strassenverkehr. Dabei spekulierte er auch bereits über das Potenzial einer wiedererstarbten Eisenbahn. Dies zu einem Zeitpunkt, als viele seiner Politikerkollegen die Zukunft des modernen Verkehrs in erster Linie mit dem bevorstehenden Bau des Nationalstrassennetzes verbanden.²

Willi Ritschards Bemerkung bietet sich insbesondere deshalb als einführendes Zitat an, weil darin zwei Entwicklungen angesprochen werden, die in den Diskursen zur Entwicklung des Verkehrs im 20. Jahrhundert eine zentrale Rolle spielten und es bis in die Gegenwart tun: die ab den 1950er-Jahren einsetzende Massenmotorisierung beziehungsweise die in der Folge bis heute anhaltende Dominanz des privaten Strassenverkehrs sowie die wieder aufkeimende Dynamik des öffentlichen Verkehrs seit den 1980er-Jahren. Ohne Zweifel hat das Automobil als «Allerheiligstes der Moderne» (Peter Sloterdijk) oder als «Schlüsselprodukt der Konsumgesellschaft» (Christian Pfister) unsere Vorstellungen, Erwartungen und unseren Umgang mit Verkehr und Mobilität im 20.

1 Zitiert nach Schiedt 2018, 254.

2 Vgl. Ackermann 1992, 269–272.

und 21. Jahrhundert entscheidend geprägt.³ Gleichzeitig blieb der öffentliche Verkehr selbst in den automobilbegeisterten 1950er- und 60er-Jahren eine unabdingbare Stütze für die Abwicklung des alltäglichen Verkehrs. In den letzten Jahrzehnten hat er ausserdem nicht zuletzt durch Grossprojekte wie die Bahn 2000 oder die NEAT sowie durch den Ausbau und die Förderung des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs neue Popularisierungs- und Wachstumsimpulse erhalten.⁴

Die unbestreitbare Bedeutung beider Verkehrsmittel für das moderne Verkehrssystem wird in den folgenden Abschnitten in ihrer Langzeitentwicklung vertieft beleuchtet. Dabei soll allerdings nicht vergessen werden, dass Verkehr stets mehr umfasste als Autofahrer und ÖV-Nutzer. In dieser Hinsicht ist vor allem an den bis heute bedeutsamen Fuss- und Fahrradverkehr zu denken, der in Politik und Planung lange Zeit ein stiefmütterliches Dasein fristete.⁵ Dem sogenannten Langsamverkehr soll deshalb ebenfalls gebührend Platz eingeräumt werden. Die Analyse in diesem Kapitel erfolgt chronologisch, entlang dreier wichtiger Zeitabschnitte: der knapp drei Jahrzehnte zwischen dem Ende des Ersten und Zweiten Weltkriegs (1918–1945), der starken Wachstumsphase nach dem Zweiten Weltkrieg (1945–1970) sowie der Entwicklungen nach 1970 bis in die Gegenwart. Am Ende der drei Zeitabschnitte wird jeweils ein kurzes Fazit gezogen. Dort erfolgt auch eine Einordnung der Schweizer Verhältnisse in den internationalen Kontext.

2.1 Im Zeichen von ÖV und Langsamverkehr: 1918–1945

Der Ausgangspunkt für das starke Verkehrswachstum des 20. Jahrhunderts wird in der heutigen Wahrnehmung oft primär mit dem Durchbruch der Massenmotorisierung in den 1950er- und 60er-Jahren assoziiert. Dabei wird allerdings unterschlagen, dass Verkehrsexperten, Stadtplaner, Behörden, Politiker und Medien bereits in der Zwischenkriegszeit intensiv über die zusehends anschwellenden Verkehrsströme debattierten. Ein prominentes Beispiel für solche Diskurse ist die deutschsprachige Satirezeitschrift «Nebelspalter», die immer wieder pointiert zur Verkehrssituation Stellung bezog. Exemplarisch stehen dafür die beiden folgenden Karikaturen aus den frühen 1930er-Jahren, in denen der steigende Regulierungsbedarf des stadtzürcherischen Verkehrs

3 Zu den Anfängen des Automobilismus in der Schweiz vgl. Merki 2002; Nussbaum 1989; Jaisli 1958. Für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg stehen für die Schweiz bisher keine vergleichbaren Studien zur Verfügung. Eine gewisse Abhilfe verschaffen aber Untersuchungen aus Deutschland, darunter Möser 2002; Sachs 1984; Krämer-Badoni et al. 1971.

4 Vgl. Haefeli 2012, 734–738.

5 Vgl. Flückiger Strebel 2014.

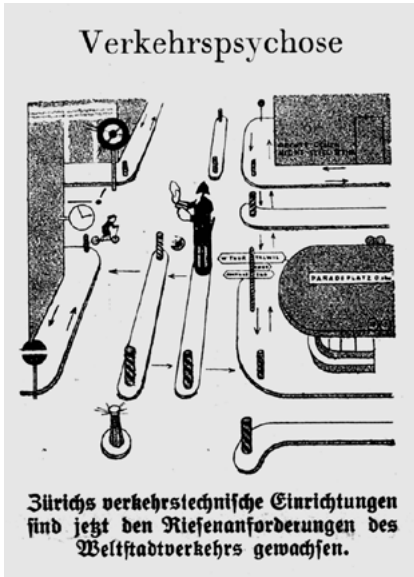


Abb. 1.1 und 1.2: Karikaturen aus den frühen 1930er-Jahren zur Verkehrssituation in der Stadt Zürich. Nebelspalter 56/3 (1930), 2, und 58/31 (1932), 6.

als Verkehrspsychose gedeutet und der Zürcher Hauptbahnhof als konstant überlastete Verkehrsinfrastruktur dargestellt wurde (Abb. 1).

Dass der «Nebelspalter» mit Zürich die Verkehrsprobleme einer Stadt diskutierte, war kein Zufall. In den rasch wachsenden Schweizer Städten zeigten sich die Folgen und Herausforderungen des anschwellenden Verkehrsaufkommens am deutlichsten. Angelockt von der Aussicht auf Arbeit und der Hoffnung auf bessere Lebensverhältnisse zog es im Zuge der Industrialisierung seit Mitte des 19. Jahrhunderts immer mehr Menschen in die urbanen Zentren. Während die 30 grössten Städte der Schweiz 1850 zusammen 13,5 % der Landesbevölkerung beherbergten, stieg dieser Anteil bis 1941 auf 32,6 %.⁶ Dieses rasche Wachstum blieb nicht ohne Folgen: Hygieneprobleme, Umweltverschmutzung und Lärm nahmen in vielen Städten besorgniserregende Dimensionen an.⁷ Darüber hinaus fehlte es in den urbanen Zentren häufig an bezahlbarem Wohnraum. Dafür sorgten nicht nur die oftmals knappen Platzverhältnisse in den mittelalterlichen Altstädten, sondern auch die seit der Jahrhundertwende einsetzende Citybildung. Das hohe Bevölkerungswachstum und die steigende Kauf-

6 Ritzmann-Blickenstorfer 2000, 240. Zur Funktion der Eisenbahn in diesem Urbanisierungsprozess vgl. Frey, Vogel 1997; Fritzsche 1986; Bärtschi 1983.

7 Vgl. Walter 1996, 71–104.

kraft verstärkten in den Zentren die Nachfrage nach Bürogebäuden, Banken, Geschäftslokalen, Verwaltungsdienstleistungen, Bildungseinrichtungen und kulturellen Angeboten. Dadurch verknappte sich nicht nur der Wohnraum, die wachsende Nachfrage nach höherwertigen Dienstleistungen führte in den Innenstädten zudem zu ständig steigenden Bodenpreisen.⁸ In der Folge verloren die Stadtzentren für breitere Bevölkerungskreise zusehends ihre Funktion als Wohnorte. Immer mehr Menschen zog es deshalb in die neu entstehenden Aussenquartiere oder nahe gelegenen Vororte. In der Folge wuchs die räumliche Trennung zwischen den Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit, was zwangsläufig in eine Steigerung des Verkehrsaufkommens mündete. Grundlegend für diese Entwicklung waren das Vorhandensein eines schnellen und bezahlbaren öffentlichen Verkehrssystems sowie die starke Verbreitung des Fahrrads. Erst dies schuf für breite Bevölkerungskreise die Voraussetzung, die grösser werdenden Distanzen im Alltagsverkehr überwinden zu können.⁹

Die steigenden Passagierzahlen des öffentlichen Verkehrs und die wachsende Zahl der Fahrradfahrer sollten allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass in der Zwischenkriegszeit weiterhin auch ältere Verkehrsformen im alltäglichen Verkehrsgeschehen wichtig blieben. Beispielsweise gehörten Pferdedroschken oder Fuhrwerke nach wie vor zum Strassenbild, auch wenn ihre zahlenmässige Bedeutung schwand.¹⁰ Darüber hinaus waren die eigenen Füsse für viele Verkehrsteilnehmer noch immer das mit Abstand wichtigste Fortbewegungsmittel und entsprechend ausgeprägt war der Fussgängerverkehr.¹¹ Und natürlich ist auch an den rasch wachsenden motorisierten Strassenverkehr zu denken, der die Kräfteverhältnisse zusehends neu zu mischen begann. Pkws, Lastwagen oder Motorräder nahmen den öffentlichen Strassenraum immer stärker in Anspruch und gerieten dadurch in Konflikt mit den übrigen Verkehrsteilnehmern, namentlich mit den zahlreichen Fussgängern und Fahrradfahrern. Ein Vergleich zwischen den Verkehrsverhältnissen in der Stadt Zürich um 1900 mit der Situation im Jahr 1940 zeigt, in welchem hohem Tempo sich die bisher nur kurz skizzierten Veränderungen damals vollzogen. Bei den nachfolgenden Angaben der ETH-Verkehrsplaner Philipp Kremer und Kurt Leibbrand aus dem Jahr 1953 handelt es sich zwar nur um grobe Schätzungen, dennoch können sie einen Eindruck von der enormen Dynamik der damaligen Entwicklung vermitteln (Grafik 3). Um die Jahrhundertwende war Zürich noch weitgehend eine Fussgängerstadt. Daneben kam höchstens der öffentliche Verkehr auf einen nennenswerten Anteil an den jährlich im Stadtgebiet zurückgelegten Per-

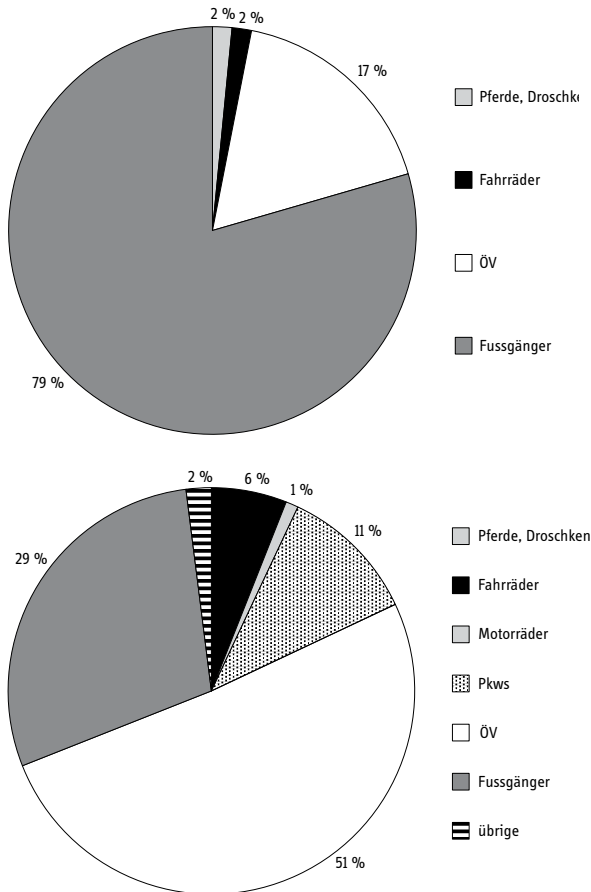
8 Vgl. Schröteler-von Brandt 2014, 160–173.

9 Vgl. Meyer 2014, 21; Haefeli 2012, 717 f.; Galliker 1997, 57–174; Appenzeller 1995, 50–66.

10 Das zeigt sich etwa in den 1928/29 und 1936/37 durchgeführten Strassenverkehrszählungen. Vgl. Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner 1931 und 1938.

11 Vgl. Leibbrand 1957a, 33.

Grifik 3: Geschätzter Anteil der Verkehrsmittel an den in der Stadt Zürich zurückgelegten Personenkilometern (Modalsplit) 1900 und 1940



Quelle: Kremer, Leibbrand 1953, Anlage I/III.

sonenkilometern.¹² Eine wichtige Bedeutung kam diesbezüglich vor allem den städtischen Trams zu, die ihren Elitecharakter bereits vor dem Ersten Weltkrieg abstreiften und zusehends auch für breitere Bevölkerungskreise zugänglich wurden.¹³ Der motorisierte Strassenverkehr spielte demgegenüber Anfang des

¹² Vgl. Stock, Bernecker 2014, 7.

¹³ Vgl. Galliker 1997; Appenzeller 1995.

20. Jahrhunderts noch keine wesentliche Rolle. 40 Jahre später fällt zunächst einmal der beträchtliche Rückgang bei den Fussgängern auf, die aber nach wie vor fast ein Drittel für sich beanspruchten. Darüber hinaus sticht das enorme Wachstum des öffentlichen Verkehrs ins Auge, der seinen Anteil in nur vier Jahrzehnten verdreifachen konnte. Eisenbahnen und Postautos, vor allem aber städtische Trams, Trolleybusse und Busse waren 1940 endgültig zu alltäglichen Verkehrsmitteln aufgestiegen, und der öffentliche Verkehr bildete, gemeinsam mit dem Langsamverkehr, der neben den Fussgängern auch die Fahrradfahrer umfasste, das eigentliche Rückgrat des städtischen Personenverkehrs. Dabei ist zu bedenken, dass Wege zu Fuss oder per Fahrrad bei Berechnungen mit Personenkilometern gegenüber schnelleren Verkehrsmitteln tendenziell im Nachteil sind. Grund dafür ist der Umstand, dass sie im Vergleich zum motorisierten Verkehr häufig nur über kurze Distanzen führen und in der Statistik deshalb weniger stark zum Ausdruck kommen. Ihre Bedeutung dürfte deshalb weit aus grösser gewesen sein, als die unten stehenden Grafiken vermuten lassen. Eindeutig ist hingegen, dass dem motorisierten Individualverkehr mit einem Anteil von 11 % im Verkehrsalltag 1940 erst eine vergleichsweise bescheidene Bedeutung zukam.

Dieses ausgeprägte Verkehrswachstum in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, das neben Zürich auch die übrigen Städte und immer mehr auch ländliche Regionen erfasste, stellte nicht nur die bestehende Infrastruktur zunehmend vor Schwierigkeiten, es erforderte darüber hinaus eine beträchtliche Koordination zwischen den zum Teil stark divergierenden Anforderungen und Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Es lohnt sich daher, diese bisher nur oberflächlich skizzierten Entwicklungsprozesse nachfolgend für die einzelnen Verkehrsmittel genauer zu beleuchten.

2.1.1 Der öffentliche Verkehr und sein Durchbruch zum alltäglichen Verkehrsmittel

Die Anfänge des öffentlichen Verkehrs reichen in der Schweiz weit über das 20. Jahrhundert zurück. In vormoderner Zeit waren zunächst Flüsse und Seen die dominierenden Verkehrsräume, Segelschiffe, Ruderboote und Fähren, waren die leistungsfähigsten Verkehrsmittel im Personen- und Gütertransport. Mit der Durchsetzung des Dampfantriebs in den 1820er-Jahren wurde das Schiff um die Jahrhundertmitte gar noch vor der Eisenbahn zum ersten Verkehrsmittel, das für den Transport grosser Menschenmengen angelegt war. Danach setzte aber ein rascher Ausdifferenzierungsprozess ein, in dessen Verlauf die Schiffe zusehends von den Eisenbahnen verdrängt wurden. Hinsichtlich des Personenverkehrs beschränkte sich ihre Funktion deshalb ab dem späten 19. Jahrhundert primär auf den touristischen Betrieb.¹⁴ Sie werden in der nachfolgenden Übersicht deshalb nicht behandelt. Stattdessen beschränkt sich die

¹⁴ Vgl. Schiedt 2009b, 166-168.

Analyse auf die schweizerischen Eisenbahnen, die städtischen Trams, Auto- und Trolleybusse sowie den Überlandverkehr, der von den staatlich betriebenen Postautos sowie den Bussen konzessionierter Verkehrsunternehmen bedient wurde.

Eisenbahnen

Die erste Eisenbahnlinie der Schweiz wurde 1847 eröffnet, verzögert gegenüber den Nachbarländern Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich, die bereits in den 1830er-Jahren entsprechende Strecken gebaut hatten. In der zweiten Jahrhunderthälfte nahm der ursprünglich von privaten Investoren finanzierte Ausbau des Eisenbahnnetzes dann aber auch in der Schweiz rasch Schwung auf, es erreichte kurz vor dem Ersten Weltkrieg mit einer Gesamtlänge von 5077 Kilometern eine mit heutigen Verhältnissen vergleichbare Ausdehnung.¹⁵ Mit der Verstaatlichung der fünf grössten Eisenbahngesellschaften und deren Zusammenlegung unter dem Dach der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wurden bis 1909 ausserdem grosse Teile des Bahnnetzes einem einzigen Betreiber unterstellt.¹⁶ Die verbliebenen Privatbahnen haben aber bis heute im Vororts- und Regionalverkehr eine wichtige Funktion.¹⁷

Für die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg fallen hinsichtlich der Entwicklung des Eisenbahnsystems weniger die im Vergleich zur Bautätigkeit im 19. und frühen 20. Jahrhundert bescheidenen Netzerweiterungen ins Gewicht als vielmehr die markante Steigerung der Transportmengen im Personenverkehr. Zwischen 1918 und 1945 haben die Schweizer Bahngesellschaften die absolute Zahl der beförderten Personen von jährlich 103,3 auf 284,8 Millionen Passagiere mehr als verdoppelt und landeten damit, bezogen auf ihre Verkehrsleistung, im internationalen Vergleich Ende des Zweiten Weltkriegs auf dem Spitzenplatz.¹⁸

Dieses starke Wachstum des schienengebundenen Personenverkehrs ging auf eine Reihe verschiedener Faktoren zurück. Erstens ermöglichten technische Innovationen wie die Umstellung von Dampfbetrieb auf elektronische Traktion,¹⁹ der Einsatz modernster Stadtschnellzüge und Leichttriebwagen sowie

15 Aktuell beträgt die Gesamtlänge des schweizerischen Eisenbahnnetzes 5196 km. Vgl. BFS, Infrastruktur und Streckenlänge (Web, 10. 4. 2018). Es ist an dieser Stelle nicht möglich, detailliert auf die Entstehungsgeschichte des Bahnnetzes einzugehen. Für eine Übersicht und eine internationale Gegenüberstellung vgl. Bairoch 1989.

16 Dabei handelte es sich um die Jura-Simplon-Bahn, die Schweizerische Nordostbahn, die Schweizerische Centralbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen sowie die Gotthardbahn. Vgl. Arx 2001, 67–78.

17 Der Anteil der Privatbahnen am schweizerischen Eisenbahnnetz beträgt heute rund 40 %. Der Begriff Privatbahn weist mittlerweile allerdings mehr auf ihre Rechtsform denn auf ihre Besitzverhältnisse hin. Bei den meisten dieser Unternehmen ist die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) heute Mehrheitsaktionär. Vgl. Haefeli 2012, 720.

18 Vgl. Bairoch 1989, 49.

19 Die Elektrifizierung schritt in der Schweiz in einem weltweit einzigartigen Tempo voran. Ihre Geschichte reicht bis ins 19. Jahrhundert zurück. Das heute bekannte Wechselstromsystem kam erstmals 1913 mit der Eröffnung der Lötschbergbahn zum Einsatz und fand nach dem Ersten Weltkrieg schnell Verbreitung.

Fortschritte bei der automatischen Zugsicherung, eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten und damit eine Reduzierung der Reisezeiten (Tab. 3).²⁰ Ausserdem haben sich die Transportkapazitäten der Bahnen durch die technische Weiterentwicklung des Rollmaterials sowie die Vergrösserung des Wagenbestandes seit Anfang des 20. Jahrhunderts beinahe verdoppelt: 1905 kamen SBB und Privatbahnen gemeinsam auf eine Kapazität von 163 752 Sitz- und Stehplätzen. Bis 1945 stieg dieses Fassungsvermögen auf insgesamt 306 324 Plätze an.²¹

Tab. 3: Entwicklung der Reisezeiten der schnellsten Verbindung auf ausgewählten Streckenabschnitten, 1900–1939

	Genf–Bern–Zürich	Zürich–Basel	Zürich–Luzern	Zürich–St. Gallen	Bern–Luzern
1900	5 h 59	1 h 42	1 h 22	2 h 00	2 h 25
1910	5 h 59	1 h 40	1 h 11	1 h 50	1 h 58
1920	6 h 30	1 h 40	1 h 24	1 h 57	2 h 14
1930	4 h 57	1 h 13	1 h 00	1 h 17	1 h 50
1939	3 h 20	1 h 05	58 min	1 h 00	1 h 21

Quelle: Kundert 1941, 58.

Zweitens wurden die neuen Geschwindigkeitspotenziale und die gesteigerten Transportkapazitäten mit organisatorischen und baulichen Massnahmen ergänzt. Etwa mit der Verkürzung der Aufenthaltszeiten an Bahnhöfen, der Reduzierung von Zwischenhalten oder dem Ausbau einspuriger Gleisanlagen auf Doppelspur.²² Dadurch konnte die Anzahl der täglich verkehrenden Züge erhöht werden, was eine deutliche Verdichtung des Fahrplans zur Folge hatte.²³ Schliesslich stieg drittens auch die Nachfrage nach Bahndienstleistungen stark an. Diese Entwicklung verlief jedoch nicht gradlinig. Nachdem die Passagierzahlen im Ersten Weltkrieg regelrecht eingebrochen waren, setzte nach den wirtschaftlich schwierigen Nachkriegsjahren ab 1922 ein rasches Wachstum ein, das allerdings mit der Weltwirtschaftskrise Ende des Jahrzehnts bereits

Um die Jahrhundertmitte waren bereits 93 % des Netzes elektrifiziert. Italien erreichte damals lediglich einen Elektrifizierungsgrad von 35 %, Österreich 22 %, Frankreich 11 % und Deutschland (DDR und BRD) 4 %. Die weit fortgeschrittene Elektrifizierung der Schweizer Bahnen war eine wichtige Voraussetzung für die beinahe uneingeschränkte Fortführung des Bahnbetriebs während des Zweiten Weltkriegs. Vgl. Steinmann 2010, 92–94; Bairoch 1989, 45.

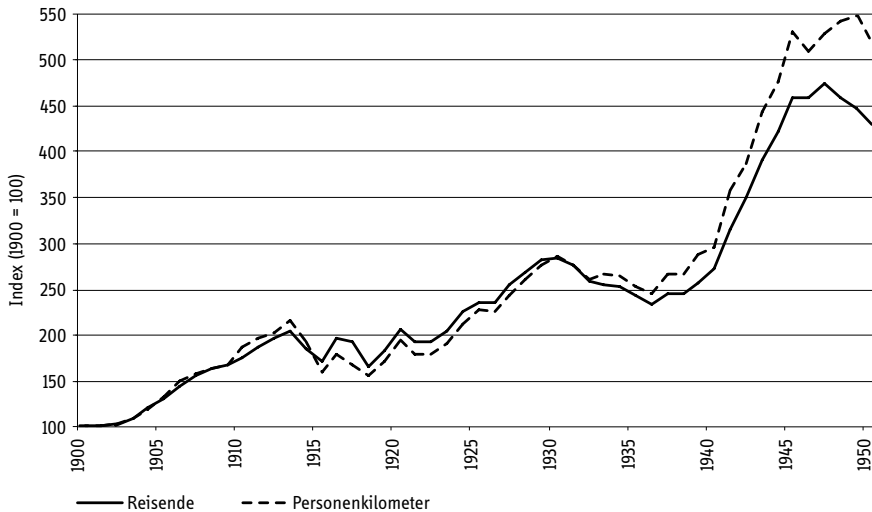
20 Vgl. Guth 1948, 84–90; Felber 1949, 308.

21 Vgl. Lingg 1947, 465.

22 Bei der Gründung der SBB lag der Anteil der Doppelspur am 2851 km langen Normalspurnetz lediglich bei 18 %. Bis 1947 erhöhte er sich auf 39 %. Vgl. Jatou 1949, 115.

23 Vgl. Kundert 1941, 117–128.

Grafik 4: Indexierte Entwicklung der Fahrgastzahlen und Personenkilometer im Eisenbahnverkehr, 1900–1950



Quelle: BFS, Statistisches Jahrbuch der Schweiz, diverse Jahrgänge.

wieder zum Stillstand kam. Zwischen 1930 und 1935 verringerte sich die jährliche Beförderungsleistung dann gar von 176,5 auf 151,5 Millionen Reisende. Ab 1937 setzte schliesslich eine erneute Erholung ein, ehe die Passagierzahlen während des Zweiten Weltkriegs förmlich explodierten (Grafik 4).

Das starke Wachstum während des Krieges war auf eine Verkettung unterschiedlicher Umstände zurückzuführen. Erstens wirkten sich die umfangreichen Truppentransporte, die die Bahngesellschaften für das Schweizer Militär leisteten, auf die wachsenden Passagierzahlen aus. Gemäss einer Schätzung des Eidgenössischen Amtes für Verkehr kann für die Zeit zwischen 1939 und 1945 von insgesamt rund 100 Millionen Dienstreisen ausgegangen werden. Allerdings variierte dieser Militärverkehr in den einzelnen Kriegsjahren relativ stark. Sein Anteil am gesamten Reiseaufkommen lag jeweils zwischen 12 % und 20 %, wobei er in Zeiten der Mobilisierung und der Grenzaufmärsche 1939, 1940 und 1944 besonders bedeutend war.²⁴ Der kriegsbedingte Transitverkehr, namentlich zwischen Deutschland und Italien, hatte beim Personenverkehr – anders als beim Gütertransport – hingegen keinen wesentlichen Einfluss auf das Verkehrswachstum.²⁵

²⁴ Vgl. Burgener 2012, 51–57, 107.

²⁵ Für die Zeit zwischen 1941 und 1943 wird er auf lediglich 180 000 Passagiere geschätzt. Vgl. Forster 2001, 169–171.

Zweitens kam der private motorisierte Strassenverkehr während des Zweiten Weltkriegs beinahe vollständig zum Erliegen. Die anhaltenden Benzinrationierungen, ein akuter Gummimangel und die Requisition von Automobilen durch die Schweizer Armee sorgten dafür, dass die Strassen von immer weniger Fahrzeugen befahren wurden.²⁶ Dieser Wegfall des privaten Pkw-Verkehrs brachte den Bahnen Fahrgäste zurück, die damals eigentlich schon verloren schienen. Weil zahlungskräftige Kunden immer häufiger das private Automobil bevorzugten, waren die Passagierzahlen in der ersten Klasse nämlich bereits seit Ende der 1920er-Jahre rückläufig.²⁷ Diese Entwicklung wurde durch den Zusammenbruch des privaten Strassenverkehrs während des Zweiten Weltkriegs zwischenzeitlich rückgängig gemacht.

Drittens erweiterte sich der Zugang zur Eisenbahn zusehends auch auf Gesellschaftsschichten, die sich regelmässige Bahnfahrten bisher nicht leisten konnten. Diese Feststellung gilt nicht nur für die Kriegsjahre 1939–1945, sondern auch für die gesamte Zwischenkriegszeit. Das zeigt sich etwa daran, dass der Grossteil des Passagierwachstums seit den 1920er-Jahren auf die bis 1956 bestehende dritte Wagenklasse entfiel.²⁸ Grossen Anteil an dieser Entwicklung hatte der immer schneller wachsende Berufsverkehr. Grafik 5 verdeutlicht, welchen Umfang das tägliche Pendeln an den Arbeitsplatz im damaligen Bahnverkehr bereits angenommen hatte. In den Jahren 1927 bis 1947 lag der durchschnittliche Anteil der Streckenabonnemente am Gesamtpersonenverkehr der SBB bei nicht weniger als 48 %.²⁹

So positiv sich der wachsende Berufsverkehr auf das Passagieraufkommen der Zwischenkriegszeit auswirkte, aus betriebswirtschaftlicher Sicht wurde seine Dominanz für die SBB zunehmend zu einem Problem. Dies, weil die Bahn für berufsbedingte Fahrten auf politischen Druck hin erhebliche Sozialrabatte zu gewähren hatte. Vergünstigte Fahrkarten, allen voran die beliebten Arbeiter- und Schülerabonnemente, sollten sicherstellen, dass tägliche Bahnfahrten zum Arbeitsplatz beziehungsweise zur Schule oder zur Universität für breite Bevölkerungskreise erschwinglich wurden. Angesichts der tiefen Taxen liess sich mit dem Berufsverkehr allerdings kaum Gewinn erwirtschaften. Obwohl fast die Hälfte der jährlich beförderten Fahrgäste mit Arbeiter-, Schüler- oder Streckenabonnementen unterwegs waren, erzielten die SBB mit diesen Passagieren zwischen 1927 und 1947 im Schnitt nur rund 8 % des Gesamtumsatzes im Personenverkehr.³⁰ Wie bereits erwähnt, mussten die Bundesbahnen ausserdem gleichzeitig bei ihrem lukrativsten Kundensegment, den Gästen der ersten Klasse, erhebliche Einschnitte hinnehmen. Der wachsende Berufsver-

26 Vgl. Burgener 2012, 28–32; Steinmann 2010, 58–63.

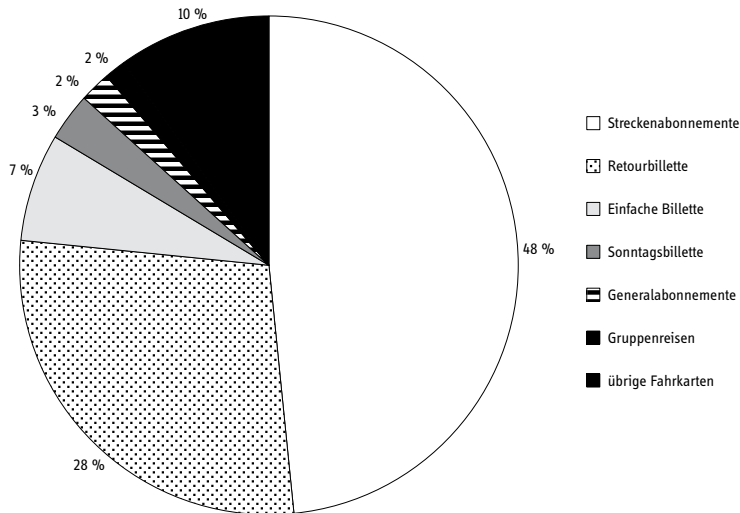
27 Vgl. SBB, Statistische Tabellen, Jahre 1920–1930; Schwabe et al. 1997, 292.

28 Vgl. Halm 1957, 294.

29 Für weiterführende Informationen zur Entwicklung des Berufsverkehrs vgl. Kapitel 3.3.

30 Vgl. Branger 1949, 144.

Grifik 5: Anteile der verschiedenen Fahrkarten am Gesamtpersonenverkehr der SBB, 1927–1947



Quelle: Branger 1949, 144.

kehr, sinkende Fahrgastzahlen in der Luxusklasse und die allgemein schwierige Konjunkturlage während der Weltwirtschaftskrise sorgten schliesslich dafür, dass die Erträge je Passagier zwischen 1922 und 1940 um fast 20 % einbrachen.³¹ Parallel dazu gerieten auch die Einnahmen im Güterverkehr infolge der wachsenden Autokonkurrenz immer stärker unter Druck. Zu diesem schwierigen betriebswirtschaftlichen Umfeld gesellte sich der Umstand, dass die Staatsbahn finanziell bereits angeschlagen aus dem Ersten Weltkrieg kam. Die hohen Investitionen in der Zwischenkriegszeit für die Elektrifizierung erhöhten die bestehenden Schulden zudem nochmals beträchtlich. Anders als die Privatbahnen, die für die teure Umstellung ab 1919 beim Bund verbilligte Elektrifizierungskredite beantragen konnten, mussten die SBB Aufwände allein über die Aufnahme von festverzinslichen Anleihen finanzieren. Die jährliche Amortisation dieser Schulden wuchs der Staatsbahn angesichts des schwierigen Marktumfelds ab den 1930er-Jahren zusehends über den Kopf. Die Finanzlage spitzte sich schliesslich derart zu, dass 1944 per Bundesgesetz eine einmalige Entschuldung nötig wurde.³² Den Privatbahnen ging es in finanzieller Hinsicht kaum besser. Um weiterhin am Netz bleiben zu können, erhielten auch sie im Rah-

³¹ Vgl. Kirchhofer 2010, 243.

³² Vgl. Buchli 2006, 188–214.

men des sogenannten Privatbahnhilfegesetzes 1939 finanzielle Unterstützung durch den Bund und die Kantone.³³

Für den Eisenbahnverkehr der Zwischenkriegszeit lässt sich zusammenfassend festhalten, dass einerseits regelmässige Fahrten mit der Bahn für eine wachsende Zahl von Menschen Teil des Alltags wurden. Entsprechend wuchs das Personenverkehrsaufkommen auf dem Eisenbahnnetz, abgesehen von einem konjunkturellen Einbruch in den frühen 1930er-Jahren, kontinuierlich an. Das gilt insbesondere für die Phase des Zweiten Weltkriegs. Einen wichtigen Beitrag zu dieser Verkehrszunahme leisteten verbilligte Fahrkarten und Abonnemente, aber auch Einzelstrecken sowie Hin- und Rückfahrten wurden inflationsbereinigt ab Mitte der 1930er-Jahre günstiger. 1945 lag der Preis für ein Retourbillet zum Beispiel mehr als 40 % unter demjenigen von 1935 (Grafik 6).

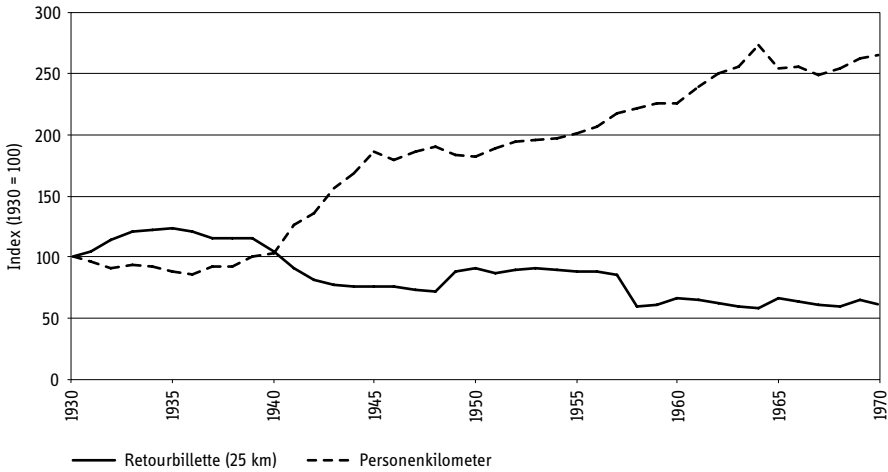
Andererseits profitierten die Bahnen finanziell kaum vom Wachstum des Personen- und Güterverkehrs. Der allgemeine Preiszerfall sowie die hohen Investitionen für die Elektrifizierung und die Modernisierung der Infrastruktur vergrösserten die finanzielle Not der Betreiber gar noch und führten letztlich in eine zunehmende Überschuldung.

Der städtische Nahverkehr: Trams, Auto- und Trolleybusse

Die Eisenbahnen waren innerhalb des öffentlichen Verkehrssystems nicht der einzige Bereich, der nach dem Ersten Weltkrieg ein starkes Passagierwachstum erlebte. In vielen Schweizer Städten wurden gleichzeitig Trams und ab den 1930er-Jahren auch Auto- und Trolleybusse zu alltäglichen Verkehrsmitteln. Der Ausbau der städtischen Tramnetze begann bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Nachdem zunächst pferde- oder dampfbetriebene Fahrzeuge eingesetzt worden waren, setzte sich ab Ende des Jahrhunderts schliesslich der elektrische Betrieb durch. Um die Jahrhundertwende entstanden in den Städten Zürich, Basel, Bern, Genf, Lausanne, La Chaux-de-Fonds, Freiburg, Neuenburg, Luzern, Winterthur, Zug, St. Gallen, Schaffhausen, Lugano und Locarno entsprechende Linien. Sie erschlossen und erweiterten mit ihrem schnell wachsenden Netz nicht nur das jeweilige Stadtgebiet, sondern führten insbesondere bei grösseren Kommunen auch in die expandierenden Vororte. Daneben gab es sogenannte Überlandstrassenbahnen, die entlang einer längeren Strecke mehrere Gemeinden miteinander verbanden, etwa die Société électrique Vevey-Montreux oder die Rheintalischen Strassenbahnen. Andere Trams verbanden Ortskerne mit ausserhalb gelegenen Bahnhöfen und Schiffstationen, so die Schwyzer Strassenbahn und die Linie Altdorf-Flüelen, oder dienten, wie die Strassenbahn St. Moritz und die Linie Meiringen-Aareschlucht, vorwiegend dem Fremdenverkehr. Bis Mitte der 1920er-Jahre wuchs das Gesamtnetz der Schweizer Trambahnen auf insgesamt 489 Kilometer, ehe es sich bis 1945

33 Vgl. Kirchhofer 2003, 28–42.

Grafik 6: Index der Realpreise (in Franken = 2015) für Retourbillets im Vergleich zur Entwicklung der Personenkilometer bei den SBB, 1930–1970



Quellen: Iff 2014; SBB, Statistisches Jahrbuch, diverse Jahrgänge.

geringfügig auf 407 Kilometer verringerte (vgl. Tab. 5). Unmittelbar vor dem Zweiten Weltkrieg fielen rund zwei Drittel dieses Netzes auf die Grossstädte Genf (72,8 km), Basel (71,8 km), Lausanne (63,6 km) und Zürich (63,3 km), während Bern als drittgrösste Stadt der Schweiz lediglich über 17,4 Kilometer Tram-schienen verfügte.³⁴ Das lag allerdings auch an der vergleichsweise grossen Ausdehnung des dortigen Auto- und Trolleybusnetzes.³⁵ Bern war die erste Stadt der Schweiz, die 1924 mit der Verbindung von Bümpliz nach Ostermundigen eine Autobuslinie in Betrieb nahm. Bis Anfang der 1930er-Jahre folgten zahlreiche Gemeinden diesem Beispiel, sodass das Gesamtnetz der städtischen Autobuslinien, das seit 1939 auch Trolleybusse umfasste, rasch wuchs.³⁶ 1930 war es schweizweit 170, 1935 bereits 280 und 1945 schliesslich 375 Kilometer lang. Damit erreichten die Auto- und Trolleybusse am Ende des Zweiten Weltkriegs eine vergleichbare Ausdehnung wie die Strassenbahnen (vgl. Tab. 5).

Hinsichtlich der Beförderungsleistung lagen zwischen beiden Verkehrsmitteln allerdings Welten. Während die Strassenbahnen 1930 jährlich bereits rund 239 Millionen Fahrgäste beförderten, kamen die städtischen Autobusbetreiber auf lediglich 9,7 Millionen. Der krasse Vorsprung der Trams war darauf zurückzuführen, dass sie deutlich grössere Passagierkapazitäten befördern konnten

34 Vgl. Bauer 1964, 432–439; Bahndaten.ch (Web, 6. 3. 2017).

35 Vgl. Fischer 1946, 353 f.

36 Vgl. Bauer 1964, 439–441.

und in der Regel eine sehr viel höhere Fahrplandichte aufwiesen.³⁷ Der finanzielle Aufwand für den Bau von Strassenbahnlinien war allerdings hoch und ein grosses Fahrgastpotenzial deshalb eine unabdingbare Voraussetzung für den erfolgreichen Betrieb. Die vergleichsweise geringen Investitionskosten für Autobuslinien prädestinierten Busse demgegenüber für Strecken mit geringerem Verkehrsaufkommen.³⁸ Sie wurden deshalb vor allem zur Erschliessung neuer Quartiere und Vororte oder zur Verdichtung des bestehenden ÖV-Netzes eingesetzt (Abb. 2) und waren, anders als die teuren Trambahnen, auch für kleinere Städte und Gemeinden attraktiv. Diese finanziellen Vorteile waren denn auch ein wichtiger Grund dafür, dass der Ausbau des öffentlichen Stadtverkehrs ab den 1930er-Jahren fast ausnahmslos auf neue Auto- und Trolleybuslinien entfiel. Zu diesem Umstand trug auch ein Mentalitätswandel bei, der damals Verkehrs- und Stadtplaner, Politiker, Medien und die Öffentlichkeit erfasste. Aufgrund der steigenden Zahl der Motorfahrzeuge und der vielerorts engen Platzverhältnisse in den Innenstädten verschärfte sich der Druck auf die kommunalen Strassenräume. Das Tram wurde immer häufiger als starres und schwerfälliges Verkehrshindernis wahrgenommen und sollte durch Auto- und Trolleybusse ersetzt werden oder in den Untergrund verschwinden. Die Hoffnung, durch solche Massnahmen «autogerechtere Städte» zu schaffen, blieb zunächst aber noch eine Wunschvorstellung. Bis 1945 wurden – mit Ausnahme der Stadt Genf – kaum Strassenbahnen aufgehoben oder durch Busse ersetzt. Diese Entwicklung gelangte erst in den Nachkriegsjahren zum Durchbruch (vgl. Kapitel 2.2.2).³⁹

Aufgrund des schnellen Wachstums der Auto- und Trolleybuslinien seit den späten 1920er-Jahren konnte die jährliche Transportleistung auf dem entsprechenden Netz bedeutend ausgebaut werden. Während 1925 schweizweit gerade einmal 1,3 Millionen Passagiere befördert wurden, waren es 1940 bereits 21,8 Millionen. In den darauffolgenden Kriegsjahren wurde der Autobusbetrieb allerdings stark eingeschränkt. Treibstoffrationierungen, Gummimangel sowie Versorgungsschwierigkeiten bei Schmiermitteln und anderen Materialien für den Betriebsunterhalt verunmöglichten vielerorts die Aufrechterhaltung der Fahrpläne.⁴⁰ Im Vergleich dazu kam der Trolleybus besser durch die Krise. Gleichwohl transportierten die städtischen Auto- und Trolleybusse mit 12,2 Millionen Passagieren 1945 deutlich weniger Fahrgäste als noch vor dem Krieg (vgl. Tab. 5). Trotz des zumindest bis zum Kriegsausbruch beachtlichen Ausbaus der Transportkapazitäten blieben Auto- und Trolleybusse damit weit hinter der

37 Vgl. Fritzsche et al. 2001, 66.

38 Vgl. Bauer 1964, 447.

39 Vgl. Galliker 1997, 187–196; Appenzeller 1995, 50–66; Bauer 1967, 433–443; Ploujoux 2012, 1–182.

40 Zum Beispiel in Zürich erreichten die städtischen Autobusse 1945 nur noch 33 % der Transportleistung des Jahres 1938. In Basel gar nur 13 %. Genf und Bern kamen immerhin auf 56 % beziehungsweise 65 %. Vgl. Jäger 1946b, 34.



Abb. 2.1 und 2.2: Autobusbetrieb in der Stadt Bern (1936). Fotos Carl Jost. StABE, FN Jost N 2565 und N 2567.

Transportleistung der Strassenbahnen zurück, die nach wie vor das eigentliche Rückgrat des städtischen öffentlichen Verkehrs bildeten.

Tab. 4: Tramfahrten pro Einwohner und Jahr in der Stadt Zürich, 1900–1950

	Tramfahrten/Einwohner
1900	65
1905	95
1910	173
1915	180
1920	229
1925	262
1930	339
1935	271
1940	250
1945	366
1950	405

Quelle: Steffen 1953, 29.

Trams wurden erstmals vor dem Ersten Weltkrieg zu einem für breitere Bevölkerungskreise alltäglichen Verkehrsmittel.⁴¹ Diese Entwicklung kann etwa am Beispiel Zürichs verdeutlicht werden (Tab. 4). Während dort um die Jahrhundertwende auf jeden Einwohner jährlich lediglich 65 Tramfahrten fielen, waren es 1910 bereits 173, 1920 schon 229 und 1930 339. Danach gingen die Fahrten wegen der schlechten Konjunkturlage infolge der Weltwirtschaftskrise und der anhaltenden Konkurrenz der anderen Verkehrsmittel bis Mitte der 1930er-Jahre stark zurück und erreichten nach weiteren turbulenten Jahren 1940 mit 250 Fahrten pro Jahr und Einwohner ihren Tiefpunkt. Der starke Rückgang der Passagierzahlen in den 1930er-Jahren verdeutlicht, wie anfällig der öffentliche Nahverkehr damals noch auf Konjunkturveränderungen reagierte. Tramfahren mag zwar für eine wachsende Zahl von Menschen zusehends zum Alltag gehört und damit seinen Status als Luxusgut verloren haben, in wirtschaftlich schwierigen Zeiten mussten oder wollten allerdings nicht wenige auf das Verkehrsmittel verzichten. Zu dieser Verhaltensanpassung trugen auch die noch vergleichsweise kurzen Distanzen im öffentlichen Nahverkehr bei, denn sie führten dazu, dass die Strassenbahnen in enger Konkurrenz mit dem Fahrrad-

41 Vgl. Galliker 1997, 167–174; Appenzeller 1995, 50–66.

Grafik 7: Indexierte Entwicklung der Fahrgastzahlen der Strassenbahnen in den Städten Zürich, Basel, Genf und Bern, 1938–1945



Quelle: Jäger 1946b, 31–36.

und Fussverkehr standen. Liessen die finanziellen Verhältnisse keine Tramfahrten mehr zu, boten sich das Fahrrad oder die eigenen Füsse als günstige Alternativen an.⁴²

Diesen Substitutionseffekt bekamen die Strassenbahnen nicht nur bei schlechten Konjunkturlagen zu spüren, sondern auch im stark schwankenden Saisonverkehr. Die Fahrgastzahlen waren jeweils im Winter am höchsten, weil sie dann auch von Passagieren benutzt wurden, die bei besseren Witterungsverhältnissen eher zum Auto oder Motorrad beziehungsweise zum Fahrrad oder Zufussgehen tendierten.⁴³ Wie bei den Eisenbahnen war es auch unter Trambetreibern in der Zwischenkriegszeit ausserdem üblich, die wachsende Motorisierung ganz generell als wichtigen Grund für die ab 1930 sinkenden Fahrgastzahlen anzugeben. Wie gross dieser Effekt tatsächlich war, lässt sich allerdings nicht eindeutig bestimmen. Es liegt aber nahe, dass zumindest der starke Anstieg der Passagierzahlen während des Zweiten Weltkriegs – analog zur Situation bei den Eisenbahnen – zum Teil auf den brach liegenden motorisierten Strassenverkehr zurückzuführen war (Grafik 7). Doch dürften auch hier weitere Faktoren eine Rolle gespielt haben. Beispielsweise der bereits erwähnte Berufsverkehr, der durch die Vollbeschäftigung und den deutlichen Anstieg der

⁴² Vgl. Galliker 1997, 159; Appenzeller 1995, 60.

⁴³ Vgl. Steffen 1953, 116 f. Auch der übrige öffentliche Verkehr bekam diese saisonalen Schwankungen in der Zwischenkriegszeit jeweils deutlich zu spüren. Vgl. Jäger 1946a, 154.

Frauenerwerbsquote während des Zweiten Weltkriegs weitere Impulse erhielt. Zu denken ist auch an die Verbilligung der Taxen, die zum Teil seit den frühen 1930er-Jahren nicht mehr an die Teuerung angepasst wurden, oder an die anhaltende Wohnknappheit in den Innenstädten, die die Ansiedlung an Stadträndern und in Vororten begünstigte.⁴⁴

Überlandverkehr: Postautos und konzessionierte Busunternehmen

Mit der Ausweitung des Busangebots durch die Post sowie einem deutlichen Anstieg konzessionierter Busunternehmen wurde auch der sogenannte Überlandverkehr nach dem Ersten Weltkrieg immer stärker vom Wachstumstrend des öffentlichen Verkehrs erfasst. Mit der Pferdepост reichen die Vorläufer dieses modernen Bussystems bis ins 18. Jahrhundert zurück. Allerdings erfuhr der Postkutschenverkehr mit dem Aufkommen der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zusehends einen Funktionswandel.⁴⁵ Da die Pferdepост weder hinsichtlich der Transportkapazitäten noch der Reisegeschwindigkeiten gegenüber modernen Zügen konkurrenzfähig war, fiel ihr innerhalb des Verkehrssystems nach und nach die Rolle eines Zubringerdienstes für die Bahnen zu. Sie bot zahlungskräftigen Kunden im Umland vergleichsweise schnelle und bequeme Anschlüsse an die Bahnhöfe und erreichte auch Gebiete, für die eine direkte Eisenbahnanbindung zum Beispiel aus wirtschaftlichen Gründen nicht infrage kam. Ausserdem spielte sie bis Anfang des 20. Jahrhunderts im Fremdenverkehr eine wichtige Rolle.⁴⁶ Diesen Umständen ist es denn auch geschuldet, dass die Pferdepост ihr Netz trotz der Eisenbahnkonkurrenz zwischen 1849 und 1913 von 4600 auf 6250 Kilometer ausbauen konnte und kurz vor dem Ersten Weltkrieg mit 1,9 Millionen Fahrgästen eine neue Rekordmarke erreichte. Danach setzte allerdings ein rascher Abwärtstrend ein.⁴⁷ Neben dem kriegsbedingten Verkehrseinbruch war dieser Rückgang in erster Linie auf den endgültigen Siegeszug des Motorbusses zurückzuführen.

Die ersten Fahrzeuge dieser Art wurden in der Schweiz Anfang des 20. Jahrhunderts eingesetzt. Meist waren es kleinere Gemeinden, die damit den Anschluss an das nächste Zentrum oder einen nahe gelegenen Bahnhof sicherstellen wollten. Viele dieser Projekte kamen allerdings nicht über die Projektphase hinaus oder gingen nach kurzer Zeit wieder ein.⁴⁸ Dass sich der Autobus zunächst noch nicht gegen die Pferdepост durchsetzen konnte, lag auch daran, dass er bis zum Ende des Ersten Weltkriegs im direkten Vergleich kaum Vorteile bot. Er war weder bedeutend schneller noch sicherer oder leistungsfähiger und schnitt

⁴⁴ Vgl. Jäger 1946a, 119–140.

⁴⁵ Vgl. Bretscher 1982, 15–38; Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung 1932, 17–32; Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung 1949, 319–330.

⁴⁶ Vgl. Merki 1998, 94–96.

⁴⁷ Vgl. Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung 1932, 81.

⁴⁸ Vgl. Merki 1998, 97.



Abb. 3.1 und 3.2: Postautobetrieb Mitte der 1930er-Jahre. Das Bild oben zeigt zwei Postautos beim Kreuzen auf dem Grimselpass. Der Standort der Aufnahme unten ist unbekannt. Fotos Carl Jost. StABE, FN Jost N 734 und N 740.

auch bei der Zuverlässigkeit häufig schlechter ab. Mit dem Ende des Krieges war seine Zeit aber schliesslich gekommen. Das hing zum einen mit der technischen Weiterentwicklung zusammen, die den Autobus nicht nur deutlich leistungsfähiger, sondern auch weniger pannen anfällig und wartungsaufwendig machte.⁴⁹ Zum anderen führte der enorme Verkehrseinbruch während des Ersten Weltkriegs zu einem starken Rückgang des Pferdebestandes. Weil gleichzeitig mit dem Ende der Kriegshandlungen viele ausgemusterte Lastwagen der Schweizer Armee zur Verfügung standen, die von den PTT gratis übernommen, umgebaut und danach im Überlandverkehr eingesetzt werden konnten, schien die Zeit für eine Ablösung der Pferdepost definitiv reif.⁵⁰ Ein Blick auf die Fahrgaststatistik zeigt, wie rasch sich diese Umstellung danach vollzogen hat. Während 1920 noch 74,5 % der Fahrgäste mit der Pferdepost transportiert wurden, waren es 1925 nur noch 11,5 %.⁵¹ Parallel zur technischen Umstellung bei der Post stieg auch die Zahl der konzessionierten Busunternehmen, die ihren Fahrzeugpark ebenfalls modernisierten und ausbauten. Der vermehrte Einsatz von Motorfahrzeugen führte innerhalb kürzester Zeit zu einer deutlichen Steigerung der Transportkapazitäten, dichteren Fahrplänen und einer weiteren Ausdehnung der Überlandlinien. Zwischen 1920 und 1945 wuchs das Gesamtnetz von 5956 auf 6758 Kilometer an. Es war damit rund 1500 Kilometer länger als das schweizerische Schienennetz.⁵²

Aus regionalpolitischer Perspektive kam diesen Linien oft eine wichtige Bedeutung zu, denn sie erschlossen – noch stärker als die Pferdepost – Gebiete, die von der Eisenbahn nicht bedient wurden (Abb. 3), und erhöhten dadurch deren Erreichbarkeit. Christoph Maria Merki hat deshalb zu Recht darauf hingewiesen, dass das Postauto und die konzessionierten Busbetreiber nicht nur die kleinräumige Besiedlungsstruktur der Schweiz konsolidierten und der damaligen Landflucht, das heisst dem Sog der Städte, entgegenwirkten, sondern auch die erst nach dem Zweiten Weltkrieg voll einsetzende Suburbanisierung vorbereiteten.⁵³ Während Postautos und Busse in der ersten Expansionsphase des öffentlichen Überlandverkehrs in den 1920er-Jahren vorwiegend für Gelegenheitsfahrten genutzt wurden – zum Beispiel für Markt-, Behörden- und

49 Neben der Erhöhung der Transportkapazitäten (mehr Sitzplätze) gehörte die gesteigerte Motorleistung, die nicht nur schnellere Geschwindigkeiten erlaubte, sondern auch die Befahrung von steilen Bergstrecken ermöglichte, zu den wichtigsten technischen Innovationen der Zwischenkriegszeit. Zentral war darüber hinaus die Umstellung auf den Dieselmotor beziehungsweise die Einführung des Doppelwellenverfahrens mit Direkteinspritzung, weil dadurch der Treibstoffverbrauch drastisch gesenkt werden konnte. Eine wichtige Rolle spielte schliesslich auch der Wechsel von Vollgummirädern auf Pneus, denn damit fielen die Bereifungskosten deutlich günstiger aus. Vgl. Merki 1998, 102–105; Bretscher 1982, 121–137; Kuster 1955, 12–17.

50 Vgl. Merki 1998, 99.

51 Bis 1945 sank der Anteil der Pferdepost schliesslich auf 0,2%. Vgl. Strassendaten.ch (3. 11. 2017).

52 Vgl. Tabelle 5 in diesem Buch; Kuster 1955.

53 Vgl. Merki 1998, 111 f.

Arztbesuche oder für Ausflüge und dergleichen –, gewann die regelmässige Nutzung im Berufsverkehr spätestens seit den 1940er-Jahren an Bedeutung.⁵⁴ Am Ende des Zweiten Weltkriegs fielen bereits 21,4 % des jährlichen Gesamtverkehrs auf Fahrten mit Arbeiter- oder Schülerabonnements. Noch 1925 wurden bei insgesamt 1,9 Millionen beförderten Passagieren lediglich 475 solcher Abos ausgegeben.⁵⁵

Das Wachstum der im Überlandverkehr seit den 1920er-Jahren abgewickelten Verkehrsmengen ist entsprechend eindrucklich. Der 1911 noch mit der Pferdepost erzielte Rekordwert von jährlich 1,9 Millionen Passagieren wurde bereits 1921 egalisiert, mit kontinuierlichem Wachstum danach. Eine Abkühlung dieses Trends erfolgte erst mit dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise, allerdings weit weniger stark als zum Beispiel bei den städtischen Trams. Als mögliche Erklärung könnte hier der Umstand herhalten, dass Busfahrten im Überlandverkehr eher auf Distanzen angelegt waren, die nicht oder nur unter grossem Aufwand mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurückgelegt werden konnten. Nach den konjunkturell schwierigen 1930er-Jahren erlebte der Überlandverkehr mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs analog zu den Eisenbahnen und Trams schliesslich ein explosionsartiges Wachstum. Anders als die städtischen Autobusbetriebe, deren Fahrgastzahlen im schwierigen Kriegsumfeld zum Teil erheblich einbrachen, konnten die PTT die Verkehrsmenge zwischen 1939 und 1945 deutlich ausbauen (Grafik 8). Allerdings stellten die Brennstoff- und Pneucontingentierung, das Sonntagsfahrverbot und andere Einschränkungen auch die Post vor erhebliche Probleme. Die Aufrechterhaltung des Betriebs gelang letztlich nur durch Investitionen in Höhe von mehreren Millionen Franken, mit denen der Fahrzeugpark von flüssigem Brennstoff auf Holzgas, Holzkohlengas, Karbid oder Methan umgestellt wurde.⁵⁶ Auf diese Weise gelang es, die jährlichen Fahrgastzahlen bis 1945 auf 16,7 Millionen Passagiere zu erhöhen. Ein durchaus beachtliches Wachstum. Innerhalb des öffentlichen Verkehrssystems kam dem Überlandverkehr aber trotzdem nur eine vergleichsweise bescheidene Bedeutung zu. Von den im Jahr 1945 transportierten Fahrgästen benutzten 44 % die Eisenbahn, 54 % ein Verkehrsmittel des städtischen Nahverkehrs (Tram, Trolleybus oder Bus) und nur 3 % ein Postauto oder ein Fahrzeug eines konzessionierten Busunternehmens (vgl. Tab. 5). Bezüglich Postauto fällt auf, dass die Post ihren Marktanteil zwischen 1920 und 1945 stark ausgebaut hat. Mit einem Anteil von 52,3 % beförderten die PTT 1920 gut die Hälfte der jährlichen Fahrgäste des Überlandverkehrs, 1945 waren es bereits 70 %.⁵⁷

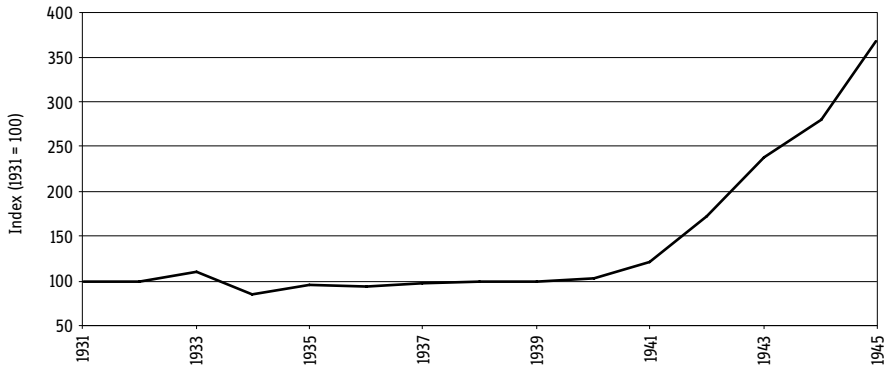
54 1925 wurde nur etwa jede siebte Fahrt des Postautodienstes der PTT mit einem Retourbillett oder einem Abonnement gemacht. Vgl. Merki 1998, 101.

55 Vgl. Merki 1998, 101; Kuster 1955, 82.

56 Vgl. Burkhardt 1956, 155.

57 Vgl. Strassendaten.ch (3. 11. 2017).

Grafik 8: Indexierte Entwicklung der Passagierzahlen der PTT-Reisepost, 1931-1945



Quelle: Kuster 1955, 82.

Der öffentliche Verkehr zwischen 1918 und 1945: Eine Zwischenbilanz

Die Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Teilbereichen des öffentlichen Verkehrssystems hat einige zentrale Tendenzen verdeutlicht, die an dieser Stelle zusammengefasst werden: Öffentliche Verkehrsmittel gehörten nach dem Ersten Weltkrieg für immer mehr Menschen zum Alltag. In der Folge verdoppelten sich die Passagierzahlen zwischen 1920 und 1945 von 321 auf 647,3 Millionen (Tab. 5). Dieses Wachstum verlief allerdings nicht kontinuierlich. Auf eine erste Wachstumsphase in den 1920er-Jahren folgte 1929 die Weltwirtschaftskrise, die dem öffentlichen Verkehr bis zum Ende der 1930er-Jahre spürbar zusetzte. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs erfolgte dann aber ein sprunghafter Anstieg der jährlich abgefertigten Fahrgäste. Während 1940 mit 393,5 Millionen noch weniger Fahrgäste transportiert wurden als Mitte der 1930er-Jahre, erzielte der öffentliche Verkehr 1945 mit 647,3 Millionen Passagieren einen deutlichen Rekordwert. Die Gründe für diesen Anstieg waren vielfältig: Zum einen flossen dem öffentlichen Verkehr durch den beinahe vollständigen Zusammenbruch des privaten motorisierten Strassenverkehrs zwangsläufig Fahrgäste zu. Darüber hinaus sorgten die Dienstreisen des Militärpersonals für eine nicht unwesentliche Erhöhung der Verkehrsmenge. Die steigende Nachfrage wurde aber auch durch den Zustrom neuer Passagiere beeinflusst. Dem schnell wachsenden Berufsverkehr, der unter anderem eine Folge der grösser werdenden Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort war, kam in dieser Hinsicht eine besonders wichtige Bedeutung zu.

Tab. 5: Netzlänge und Passagierzahlen des öffentlichen Verkehrs, 1920–1945

Netzlänge (in Kilometern)					
	Eisenbahnen	Strassenbahnen	Städtische Auto- und Trolleybusse	Überlandverkehr (PTT und Konzessionäre)	Total
1920	5 080	476	0	5 956	11 512
1925	5 100	489	21	6 500	12 110
1930	5 140	485	170	6 443	12 238
1935	5 135	471	280	7 144	13 030
1940	5 220	412	345	6 886	12 863
1945	5 215	407	375	6 758	12 755

Passagierzahlen (in Millionen)					
	Eisenbahnen	Strassenbahnen	Städtische Auto- und Trolleybusse	Überlandverkehr (PTT und Konzessionäre)	Total
1920	128,5	191,5	0	1,0	321,0
1925	146,4	188,4	1,3	1,8	337,9
1930	176,5	239,4	9,7	4,6	430,2
1935	151,5	217,4	21,8	5,5	396,2
1940	169,5	197,6	19,9	6,5	393,5
1945	284,8	333,6	12,2	16,7	647,3

Quellen: BFS, Statistisches Jahrbuch der Schweiz, diverse Jahrgänge; Widmer, Meister 2005, 29–34.

Auf der Ebene des Verkehrssystems hat sich darüber hinaus gezeigt, dass sich seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und insbesondere im Verlauf der Zwischenkriegszeit im öffentlichen Verkehr eine Aufgabenteilung verfestigte, die zumindest in ihrer idealtypischen Form bis heute besteht. Strassenbahnen, Auto- und Trolleybusse durchdrangen die Städte mit einem zusehends enger werdenden Liniennetz und stellten die Verbindungen in die Aussenquartiere und benachbarten Vororten sicher, während private Bahngesellschaften und die SBB mit ihren modernen Leichttriebwagen den wachsenden Regionalverkehr bedienten. Wo Eisenbahnlinien fehlten oder eine stärkere regionale Feinverteilung angestrebt wurde, kamen nach dem Ersten Weltkrieg immer häufiger Postautos oder Busse zum Einsatz. Die SBB stellten darüber hinaus mit ihrem Netz die internationalen Anschlüsse sicher und sorgten mit Schnellzügen für rasche Verbindungen zwischen den grösseren Städten.

2.1.2 Verkehrshindernis oder gleichberechtigter Strassenutzer? Der Langsamverkehr

Der Durchbruch des ÖV zum Verkehrsmittel breiter Bevölkerungskreise ist für die Zeit nach 1918 zweifelsohne ein wichtiger Meilenstein. Allerdings wurde das damalige Verkehrsgeschehen nach wie vor auch stark von Fortbewegungsformen geprägt, die heute unter den Begriff des Langsamverkehrs fallen.⁵⁸ Das zeigen nicht nur zeitgenössische Verkehrsstatistiken, sondern auch historische Fotografien. Die Zusammenstellung Abbildung 4 gibt einen kleinen Einblick in die vielfältigen Erscheinungsformen, die den Langsamverkehr damals im Alltag kennzeichneten. In den Städten waren die Strassen zahlenmässig noch stark von Fussgängern und Fahrradfahrern geprägt, denn der Weg zur Arbeit, für den täglichen Einkauf, zur Schule oder in die Kirche wurde häufig zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Zudem spielten beide Fortbewegungsarten im Freizeitverhalten der Bevölkerung eine wichtige Rolle und waren auch aus dem Berufsalltag nicht wegzudenken. Der Postbote brachte Briefe und Pakete vielerorts noch zu Fuss oder mit dem Fahrrad an die Haustür, Handwerker, Monteure und Elektriker eilten gleichfalls mit dem Fahrrad von Auftrag zu Auftrag und Geschäfte belieferten ihre Kunden nicht nur mit Motorfahrzeugen, sondern auch mit Fahrradkurieren oder Leiterwagen. Zudem fiel ein Teil des lokalen Güterverkehrs auf die Transportleistung von Fuhrwerken. Auch ausserhalb der Städte war der Langsamverkehr im täglichen Verkehrsgeschehen allgegenwärtig. In der noch kaum motorisierten Landwirtschaft waren die Transport- und Fortbewegungskapazitäten von Menschen und Tieren nach wie vor unersetzlich. Rückentragen, Körbe, Handkarren und -schlitten gehörten ebenso zum Arbeitsalltag wie von Tieren gezogene Transportgeräte. Dabei wurden nicht nur Pferde, sondern auch Ochsen, Esel, Maultiere, Kühe und sogar Hunde vor Wagen und Schlitten gespannt.⁵⁹ Und schliesslich gewann seit den 1920er-Jahren das Fahrrad auch in ländlichen Gegenden an Bedeutung.⁶⁰ Es gibt also Gründe genug, der Entwicklung des Langsamverkehrs in dieser Überblicksdarstellung einen gebührenden Platz einzuräumen.⁶¹ Die Ausführungen konzentrieren sich dabei primär auf den Fussgänger- und Fahrradverkehr, weil dieser im Gegensatz zu Fuhrwerken und dergleichen auch nach 1945 wichtig blieb.

58 Die Bezeichnung umfasst sämtliche nicht motorisierten, durch Muskelkraft angetriebenen Fortbewegungsarten zu Fuss, auf Rädern oder Rollen und spielt auf den Tempounterschied des Fuss- und Fahrradverkehrs gegenüber schnelleren Verkehrsmitteln wie Autos, Busse, Züge oder Trams an. Insbesondere Interessenvertreter des Fuss- und Fahrradverkehrs lehnten ihn deshalb zunächst ab, weil er zu negativ konnotiert sei. Dennoch hat sich die Bezeichnung heute in Politik, Planung und Wissenschaft weitgehend durchgesetzt. Vgl. Flückiger Strebel 2014, 6.

59 Vgl. Schiedt 2009a; Kruker 1979; Niederer 1979.

60 Vgl. Schweizerische Strassenverkehrsliga 1929, 10 f.

61 Zumal die Thematik innerhalb der Geschichtswissenschaft bisher kaum Beachtung gefunden hat (vgl. Kapitel 1.4.1).

Dominanz der Fahrradfahrer und Fussgänger im Strassengeschehen

Das Fahrrad wurde in der Schweiz nach dem Ersten Weltkrieg innerhalb weniger Jahre zum am stärksten verbreiteten Individualverkehrsmittel. Während 1918 erst jeder zwölfte Einwohner ein eigenes Rad besass, war es 1945 schon jeder Dritte.⁶² Im internationalen Vergleich besetzte das Land damit ab Ende der 1920er-Jahre hinter den Niederlanden, Schweden, Dänemark und Belgien einen Spitzenplatz – den es in den 1960er-Jahren allerdings wieder verlor.⁶³ Die beträchtliche Zunahme der Fahrradbestände nach dem Ersten Weltkrieg ging nicht zuletzt darauf zurück, dass sich das Fahrrad, ausgehend von den städtischen Zentren, nun auch in ländlichen Regionen immer stärker verbreitete.⁶⁴ Innerhalb von nur zwei Jahrzehnten hatte sich das erschwingliche Fahrzeug landauf, landab zu einem unverzichtbaren Alltagsgerät entwickelt: «Das Fahrrad ist heute für grosse Teile der Bevölkerung zum unentbehrlichen Verkehrsmittel geworden, vor allem sind die ärmeren Bevölkerungskreise auf seine Benützung angewiesen. Für diese Leute bedeutet der Verlust des Fahrrads eine Katastrophe; es ist fast unersetzlich.»⁶⁵

«Als Beförderungsmittel aber ist ihm [dem Fahrrad] hinsichtlich der Verwendbarkeit unter den verschiedenartigsten örtlichen Verhältnissen, in Hinsicht auf Ausnutzbarkeit und minimale Betriebskosten, kein anderes auch nur annähernd gleichzustellen, in der Grossstadt, auf dem Dorfe wie auf der Landstrasse. Nur ganz schlechte Wege behindern seine Verwendung; nur tiefer Schnee macht sie ganz unmöglich. [...] Es ist das billigste Verkehrsmittel, es frisst kein Futter, verbraucht keinen Brennstoff oder elektrischen Strom und kostet kein Fahrgeld, so dass die Betriebskosten nahezu gleich null sind. Es braucht nahezu keine Wartung; die Unbilden der Witterung – geeignete Wege vorausgesetzt – sind ohne Einfluss auf seine Verwendbarkeit. Es erfordert geringe Anschaffungskosten und die geringste Unterhaltungsquote.»⁶⁶

Die grosse Bedeutung des Fahrrads im damaligen Strassenverkehr zeigt sich auch in zeitgenössischen Verkehrszählungen. Beispielsweise in Basel, wo 1923 und 1935 knapp 73 % der innerhalb eines Tages auf den vier Rheinbrücken gezählten Verkehrsteilnehmer mit dem Fahrrad unterwegs waren (Tab. 6). In der Kleinstadt Baden kam eine Erhebung nahe dem Fabrikareal von Brown, Boveri & Cie. (BBC), damals der grösste Arbeitgeber der Schweiz, 1947 sogar auf einen Fahrradanteil von rund 80 %.⁶⁷

62 Für eine Übersicht der Bestandszahlen der Fahrräder seit 1918 vgl. Strassendaten.ch (11. 4. 2017).

63 Vgl. Schacht 1933, 8; Meyer 2014.

64 Flückiger Strebel 2014, 19 f.

65 NZZ, 3. 12. 1941, 2.

66 Schweizerische Strassenverkehrsliga 1935, 16 f.

67 Killer 1953, 322.



Abb. 4.1-4.6: Beispiele für die vielfältigen Erscheinungsformen des Langsamverkehrs in den 1930er-Jahren. Fotos Carl Jost. StABE, FN Jost N 475, N 715, N 723, N 1261, N 2662, N 4251.





Tab. 6: Prozentanteile verschiedener Fahrzeuge am täglichen Strassenverkehr auf den vier Rheinbrücken der Stadt Basel, 1901-1935

	Motorfahrzeuge	Pferdefuhrwerke	Handwagen	Fahrräder
1901	0,3	52,2	27,5	20,0
1923	8,3	7,8	11,1	72,8
1935	25,1	0,7	1,4	72,8

Quelle: Oberholzer 1939, 131.

Das Strassenbild war nicht nur innerhalb von Ortschaften zahlenmässig stark von Fahrrädern geprägt. Selbst die eidgenössische Verkehrszählung 1936/37, die in erster Linie den Durchgangsverkehr auf ausserorts gelegenen Hauptstrassen erfasste, wies im Durchschnitt aller Zählstationen einen Fahrradanteil von noch immer 50,4 % aus.⁶⁸

Anders als die Fahrradfahrer wurden Fussgänger in den Verkehrszählungen kaum je systematisch erfasst. Bei der ersten schweizweiten Erhebung 1928/29 führten immerhin die beiden Kantone Zürich und Luzern entsprechende Zählungen durch. Dabei kamen die Fussgänger auf einen Anteil am Gesamtstrassenverkehr von durchschnittlich 37,6 %, wobei sich die Zählstellen auch hier in der Regel auf Überlandstrassen befanden, Dorfkerne und Innenstädte also nicht erfasst wurden.⁶⁹ Das ist umso bedauerlicher, weil davon auszugehen ist, dass der Fussgängerverkehr gerade dort eine noch wesentlich bedeutendere Rolle spielte. Das zeigt sich etwa auf zeitgenössischen Foto- oder Filmaufnahmen, aber auch in der sich damals zuspitzenden Auseinandersetzung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer um den Vorrang im knapper werdenden Strassenraum.

Wem gehört die Strasse? Die Anfänge der Verkehrstrennung

Bis zum Aufkommen moderner Verkehrsmittel waren Strassen nicht ausschliesslich Verkehrsinfrastrukturen, sondern zugleich multifunktionale öffentliche Lebensräume, wo flaniert, gespielt, gehandelt, gefeiert wurde und man sich versammelte.⁷⁰ In verkehrlicher Hinsicht dominierten bis Anfang des 20. Jahrhunderts Fussgänger, Handkarren und Fuhrwerke das Strassenbild. Weil sie dieses traditionelle Strassengefüge aus dem Lot zu bringen drohten, galten Fahrradfahrer und Automobilisten daher zunächst als unliebsame Ein-

68 Vgl. Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner 1938, 4.

69 Vgl. ebd., 11.

70 Vgl. Sagner et al. 2006.

dringlinge, die sich unterzuordnen hatten, etwa wenn es um die Frage der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ging.⁷¹ Das interkantonale Konkordat über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern von 1914 orientierte sich zum Beispiel noch klar an den Bedürfnissen des nicht motorisierten Verkehrs: «Beim Durchfahren von Städten, Dörfern und Weilern darf die Schnelligkeit auf keinen Fall die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes (18 Kilometer per Stunde) überschreiten [...]. Der Führer hat diese Geschwindigkeit noch zu verringern, und wenn nötig das Fahrzeug anzuhalten, wenn er einem Fuhrwerke oder einer Viehherde begegnet.»⁷² Auch mussten sich Fahrradfahrer und Automobilisten gedulden, wenn sie im Verkehr auf Fussgänger trafen. Vielerorts gab es noch keine Trottoirs, und wer zu Fuss unterwegs war, durfte sich nach Belieben auf den Strassen bewegen. Noch 1922 hielt das Aargauer Obergericht diesbezüglich fest, «dass ein Fussgänger auf der Strasse vollständig frei ist, wo er gehen will, dass ferner nicht nur normalhörige, sondern auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit sehr schweren Holzschuhen die Strasse betreten dürfen. Denn sie gefährden andere nicht; das Gefahrenmoment aber schafft das Automobil, das mit bedeutend grösserer Schnelligkeit als der Fussgänger sich fortbewegt.»⁷³

Wenige Jahre später wendete sich das Blatt für die Fussgänger allerdings. Einen Beleg dazu liefert die Vollziehungsverordnung zum Strassenpolizeigesetz des Kantons Bern aus dem Jahr 1930. Im Abschnitt zur gesetzlichen Regelung des Fussgängerverkehrs wurde nun definiert: «Fussgänger haben die für sie bestimmten Steige oder Fusswege zu benützen. Wo infolge dichten Verkehrs der Platz hierzu nicht ausreicht, haben sie sich am Rande der Strassenbahn zu halten. Sie sollen bei Benützung der Strasse alle durch den Verkehr gebotene Sorgfalt beobachten, auf die Signale und Zeichen der Fahrzeuge und der Verkehrspolizei achtgeben und anderen Strassenbenützern soweit möglich rechtzeitig ausweichen. Die Fussgänger sollen die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege, wenn möglich senkrecht kreuzen und gegebenenfalls die hierfür von der Strassenverwaltung oder der Polizei bezeichneten Stellen benützen.»⁷⁴

Die Zeit der freien Benützung der Strasse war für die Fussgänger also Anfang der 1930er-Jahre definitiv vorbei. Sie hatten sich nun beim Gehen am Rande der Strasse zu halten und – sofern vorhanden – Trottoirs und Fussgängerstreifen zu benützen. Diese wurden damals noch als Fussgängerschutzwege bezeichnet

71 Vgl. Nussbaum 1989, 11.

72 Art. 35–37 des Konkordats betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 7. April 1914. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr 1914–1915. BAR, E21#1000/131#20914*. Die Geschwindigkeitsvorschriften des Konkordats blieben bis zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 in Kraft.

73 Zitiert nach Fischer 1979, 3.

74 Art. 86 der Vollziehungsverordnung zum Strassenpolizeigesetz des Kantons Bern vom 15. 9. 1930. Staatskanzlei des Kantons Bern 1930, 115.



Abb. 5: Fussgängerstreifen beim Berner Käfigturm (1935). Foto Carl Jost. StABE, FN Jost N 2277.

und bestanden lediglich aus zwei weissen Abtrennlinien (Abb. 5) oder gar nur aus einer Reihe in den Asphalt eingeschlagener Eisennägel.⁷⁵ Anders als heute beschränkten sich solche Fussgängerstreifen in der Zwischenkriegszeit in der Regel auf die besonders verkehrsreichen Stellen in den städtischen Zentren. Quartier-, Dorf- und Überlandstrassen wurden hingegen erst ab den 1950er-Jahren flächendeckend damit ausgestattet.⁷⁶ Gleiches gilt für Trottoirs, die sich in

⁷⁵ Vgl. Thommen 1937; Thommen 1938; Vogt 1938, 223.

⁷⁶ Vgl. Flückiger Strebel 2014, 13 f.

den Städten zwar bereits seit dem späten 19. Jahrhundert verbreiteten, aber insbesondere in ländlichen Gemeinden vielerorts erst nach dem Zweiten Weltkrieg in grösserem Umfang erstellt wurden.⁷⁷ Trotzdem markierten die frühen 1930er-Jahre für den Fussgängerverkehr eine Phase des Umbruchs. Die Kräfteverhältnisse auf den Strassen hatten sich eindeutig zu ihren Ungunsten entwickelt. Auch die Fahrradfahrer gerieten nun zusehends unter Druck, denn die stetig grösser werdende Zahl von Motorfahrzeugen begann das Strassengeschehen immer stärker zu dominieren: «Vor wenigen Jahrzehnten noch vertrugen sich die unterschiedlichen Strassenbenützer recht gut auf einer Fahrbahn; man kam mit einer verhältnismässig zahmen Fahrordnung aus und gondelte friedlich über die Strasse, ohne dass sich die verschiedenen Vehikel ernstlich in die Quere gekommen wären. Heute aber stossen sich auch im Strassenverkehr die Dinge hart im Raume; auf den hauptsächlichen Verkehrsarterien herrscht zuweilen ein lebensgefährliches Gedränge; die verschiedene Schnelligkeit der an Zahl von Jahr zu Jahr zunehmenden Traktionsmittel schuf zudem neue Gefahrenherde für die Strassenbenützer; die Unfallziffern kletterten beängstigend in die Höhe, und allmählich setzte sich bei den Verkehrsinteressenten und bei den zuständigen Behörden die Einsicht durch, dass sich eine Trennung des Verkehrs im Interesse der Verkehrssicherheit nicht mehr umgehen lässt.»⁷⁸

Tatsächlich hatte sich die Unfallgefahr auf den Strassen in der Zwischenkriegszeit bedeutend erhöht. Das lässt sich auch statistisch nachweisen. Mitte der 1930er-Jahre war im Schnitt etwa jedes zehnte Motorfahrzeug innerhalb eines Jahrs in einen Unfall mit Personenschaden involviert.⁷⁹ Auch richtig ist, dass die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern mit der technischen Weiterentwicklung der Motorfahrzeuge deutlich grösser wurden, was die Gefahr von schweren Verletzungen bei Unfällen erhöhte.⁸⁰ Die Idee der Verkehrstrennung versprach vordergründig, die Sicherheit auf den Strassen wieder zu verbessern, was letztlich allen Verkehrsteilnehmern zugutekommen sollte. Allerdings verbarg sich dahinter der Umstand, dass langsamere Strassenbenützer wie Fussgänger, Fuhrwerke, Fahrradfahrer oder Trams von Verkehrsplanern und Motorfahrzeugführern zusehends als Verkehrshindernisse wahrgenommen wurden. Sie standen dem Traum vom unterbruchsfreien Verkehrsfluss buchstäblich im Weg. Ganz nach dem Motto «Jedem Verkehrsteilnehmer seine Fahrbahn» sollten Fussgänger deshalb abge-

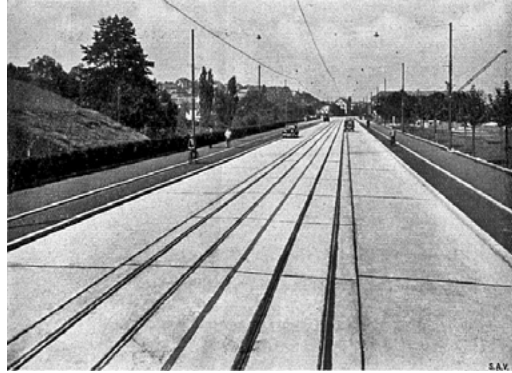
77 Vgl. Oberer 1991.

78 NZZ, 11. 10. 1936, 2.

79 Unfallzahlen und Motorfahrzeugbestände gemäss Strassendaten.ch (12. 4. 2017). Diese hohe Unfallhäufigkeit pro Fahrzeug wurde nur noch während des Zweiten Weltkriegs unterboten und blieb seither unerreicht. Demgegenüber haben die jährlich im Strassenverkehr verunfallten Personen sowohl in absoluten Zahlen als auch gemessen an den Unfällen pro Kopf der Bevölkerung ihren Höhepunkt erst Anfang der 1970er-Jahre erreicht. Vgl. Brunner 2015.

80 Vgl. Merki 2002, 167–173.

Abb. 6: Verkehrstrennung auf dem Dorenbachviadukt in Basel in den 1930er-Jahren. Schweizerische Strassenverkehrsliga 1935, 58.



trennte Trottoirs, Fahrräder spezielle Radwege, Motorfahrzeuge autogerechte Strassen und Trams eine separate Linienführung erhalten. Abbildung 6 zeigt am Beispiel des Dorenbachviadukts in Basel, wie die Idealvorstellung der Experten in den 1930er-Jahren diesbezüglich ausgesehen hat: Am rechten und linken Strassenrand befinden sich die beiden Trottoirs, danach folgen zwei nach Richtung getrennte Radwege, die mit Randsteinen abgegrenzt sind. Die Tramgleise verlaufen in der Mitte der Strasse und sind so angelegt, dass ausreichend Platz für zwei separate Fahrbahnen vorhanden ist.

In der verkehrs- und städtebaulichen Praxis liessen sich solche Musterbeispiele indes nur schwerlich realisieren. Ihr Raumbedarf vertrug sich selten mit den bereits bestehenden Baustrukturen, und ohne den grosszügigen Einsatz der Abrißbirne fehlte meist der Platz für solch gross angelegte Projekte. Die Behörden beschränkten sich deshalb vielerorts auf eine Modernisierung des bestehenden Strassennetzes und ergänzten dieses wo möglich mit Trottoirs. Radwege wurden hingegen kaum gebaut.⁸¹ Auf Überlandstrassen waren die verfügbaren Bauflächen weniger ein Problem, die Anlage von Trottoirs und Radfahrwegen hatte aber auch hier keinen Vorrang. Priorität genoss der Bau von autogerechten Strassen, ein Vorhaben, das in der Zwischenkriegszeit mit beträchtlichem finanziellem Aufwand und grossen Arbeitsanstrengungen vorangetrieben wurde (vgl. Kapitel 2.1.3). Dem intensiven Expertendiskurs zur Verkehrstrennung zum Trotz fehlte es auf vielen Strassen an Trottoirs, Fussgängerstreifen, Schutzinseln, Radwegen oder Radstreifen. Selbst dort, wo sie gebaut wurden, orientierten sich die Planer eher an den Bedürfnissen der Motorfahrzeughalter als an den langsamen Verkehrsteilnehmern.⁸² Fussgänger und Fahrradfahrer wurden deshalb zwangsläufig an die Strassenränder abgedrängt und waren dem wachsenden Strassenverkehr selbst dort vielerorts schutzlos ausgeliefert.

81 Vgl. Meyer 2014, 24, 28; Oberholzer 1939, 301-309.

82 Vgl. Thommen 1937; Thommen 1938.

Organisationen wie der Fussgängerschutzverband, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege sowie eine Reihe von Fahrradverbänden versuchten zwar den Interessen des Langsamverkehrs in Politik und Planung mehr Geltung zu verschaffen, ihr Einfluss blieb jedoch gering.⁸³

Verkehrsgerechtes Verhalten: Die Anfänge der Verkehrserziehung

Die baulichen Massnahmen im Sinne der Verkehrstrennung waren nicht die einzige Reaktion auf die steigende Unfallgefahr und den stockenden Verkehrsfluss des schnell wachsenden Strassenverkehrs. Um Unfälle zu vermeiden beziehungsweise fliessenden Verkehr sicherzustellen, war nach Meinung damaliger Experten auch eine zwingende Verhaltensanpassung der langsameren Verkehrsteilnehmer notwendig. Fussgänger und Fahrradfahrer sollten ein Gefühl für mögliche Gefahrensituationen entwickeln und ihr Verhalten so disziplinieren, dass es für Motorfahrzeuglenker besser voraussehbar werde.⁸⁴ Weil die Unfallgefahr für Kinder besonders gross war und sie als zukünftige Motorfahrzeugführer möglichst frühzeitig zu vorbildlichen Verkehrsteilnehmern geformt werden sollten, stellten sie die Hauptzielgruppe für solche Verkehrserziehungsmassnahmen dar.⁸⁵ In den 1930er-Jahren begannen die kantonalen Polizeibehörden deshalb an den Schulen regelmässig theoretischen und praktischen Verkehrsunterricht zu erteilen und Unterrichtsmaterialien wie Verkehrsbüchlein, Kleber, Wandbilder und Plakate zu verteilen (Abb. 7).

Bei der Erziehung der erwachsenen Verkehrsteilnehmer wurde primär auf Informationsbroschüren und den vermehrten Einsatz von Verkehrspolizisten gesetzt. Dadurch sollten auch sie zu einem verkehrsgerechteren Verhalten angehalten werden. Dazu gehörte etwa, dass Fussgänger die Fahrbahn nicht ohne vorgängigen Kontrollblick nach links und rechts betreten sowie das Überqueren derselben mit einem Handzeichen ankündigten.⁸⁶ Ausserdem sollten sie Strassen immer auf dem kürzesten Weg, das heisst rechtwinklig, überqueren und dabei – sofern vorhanden – Fussgängerstreifen benutzen (Abb. 8).

Oberstes Ziel solcher Massnahmen war die Ordnung der Verkehrsverhältnisse. Das unübersichtliche Durcheinander auf den Strassen sollte einem Verkehrsgeschehen weichen, in dem jeder Teilnehmer einen klar definierten Platz zugewiesen erhielt. Gleichzeitig hatten sich Fahrradfahrer und Fussgänger mit den wichtigsten Verkehrszeichen, Signalen und Regeln vertraut zu machen. In Broschüren und Ratgebern wurde immer wieder betont, dass sie nicht nur für Automobilisten, sondern für alle Verkehrsteilnehmer galten.⁸⁷ Fussgänger und Fahrradfahrer wurden also nicht nur physisch immer stärker an den Rand der

83 Vgl. Flückiger Strebler 2014, 12–16, 26–35; Nussbaum 1989, 187–343.

84 Vgl. Hättenschwiler 1990, 17–38.

85 Vgl. ebd., 47 f.

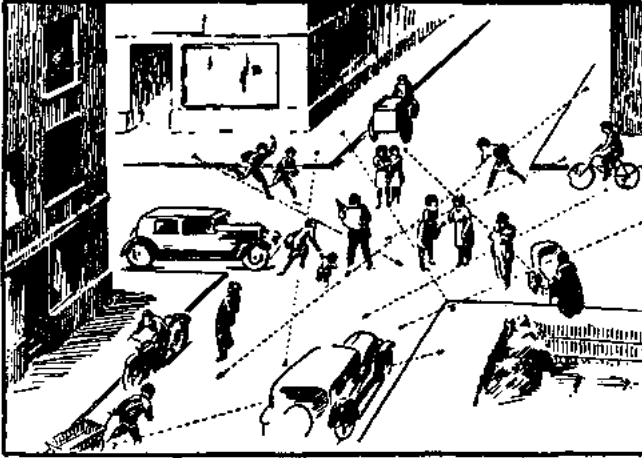
86 Vgl. Polizeidirektion des Kantons Bern 1946, 2–8.

87 Vgl. Duft 1933.



Abb. 7.1 und 7.2: Polizisten beim Verkehrsunterricht in einer Berner Schule (1935). Fotos Carl Jost. StABE, FN Jost N 2305 und N 2293.

Gefährliche Unordnung!



Ordnung!

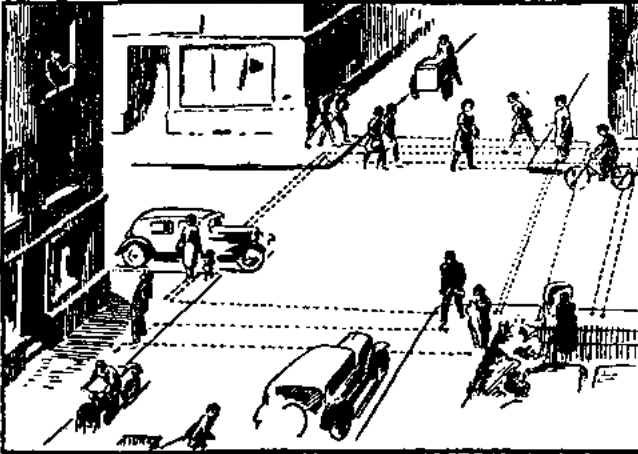


Abb. 8: Unordnung als Gefahrenherd im Strassenverkehr. Verkehrserzieherische Darstellung, 1946. Polizeidirektion des Kantons Bern 1946, 2.

Strasse gedrängt, sie hatten darüber hinaus auch ihr Verhalten an die Anforderungen des modernen Strassenverkehrs anzupassen. Gefordert wurden Konzentration und Disziplin. Die Kontrollierung von Blick und Bewegung wurde überlebenswichtig.⁸⁸ Die Strasse, so die Polizeidirektion des Kantons Bern in einem Ratgeber 1946, «[...] ist kein Spielplatz, keine Rennbahn, keine Zirkusarena und namentlich keine Plauderecke. Die Strasse dient einzig dem Verkehr!».⁸⁹ Diese Verhaltensanpassung setzte eine beträchtliche Disziplinierungsleistung voraus, die sich nicht von heute auf morgen erzwingen liess. Die Klagen über unvorsichtige und eigennützige Fussgänger oder Fahrradfahrer, die sich nicht um Verkehrsregeln oder die Benützung von Fussgänger- und Radstreifen scherten, blieb deshalb bis in die 1960er-Jahre im öffentlichen Diskurs virulent (vgl. Kapitel 2.2.3).

2.1.3 Der motorisierte Individualverkehr auf dem Weg zum Massenbedürfnis

Die eigentliche Massenmotorisierung setzte in der Schweiz erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein. Allerdings wuchs die Zahl der Motorfahrzeuge auf den Schweizer Strassen schon seit den 1920er-Jahren bedeutend an. Das belegen nicht nur die bereits diskutierten qualitativen Quellen zur Verkehrstrennung oder zeitgenössische Verkehrszählungen, sondern auch Statistiken zu den Pkw- und Motorradbeständen. Beide erhöhten sich insbesondere zwischen 1920 und 1930 markant (Grafik 9).⁹⁰ Im Zuge der Weltwirtschaftskrise schwächte sich dieses Wachstum bei den Personenwagen allerdings deutlich ab, ehe es sich ab 1936 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wieder etwas erholte. Das Motorrad wurde von der schlechten Konjunkturlage Ende der 1920er-Jahre noch stärker beeinflusst als der Pkw. Die Bestände erfuhren eine regelrechte Talfahrt und anders als beim Automobil sanken die Zahlen auch in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre kontinuierlich. Während des Zweiten Weltkriegs wurden dann sowohl die Pkw- als auch die Motorradbestände von einem extremen Einbruch erfasst. Ursache waren die kriegsbedingten Benzinrationierungen, ein akuter Gummimangel und die Requisition von Automobilen durch die Schweizer Armee, die den motorisierten Strassenverkehr beinahe vollständig zum Erliegen brachten.

Dass Pkw und Motorrad von der Weltwirtschaftskrise unterschiedlich betroffen waren, dürfte vor allem auf Unterschiede in der sozialen Zusammensetzung der Fahrzeugbesitzer zurückzuführen sein. Das Automobil verlor in

88 Vgl. Fritzsche et al. 1994, 306–308.

89 Polizeidirektion des Kantons Bern 1946, 13.

90 Die Statistiken zu den Fahrzeugbeständen erfassten nicht nur Personenwagen und Motorräder, sondern eine Vielzahl weiterer Motorfahrzeuge wie Last- und Lieferwagen, Traktoren, Busse und dergleichen. Die Motorisierung umfasste als Phänomen deshalb mehr als nur Autos und Motorräder. Weil in diesem Kapitel allerdings der Personenverkehr, speziell der motorisierte Individualverkehr, im Zentrum steht, beschränken sich die Ausführungen hier dennoch auf diese beiden Fahrzeuge.

den 1920er-Jahren den Nimbus des reinen Luxusguts, das sich nur wenige Superreiche leisten konnten, und begann sich gesellschaftlich auszubreiten. Allerdings blieb der Besitz in der Regel auf die Angehörigen des gehobenen Bürgertums beschränkt, für das Kleinbürgertum und die Arbeiterklasse lag das Fahrzeug noch weitgehend ausser Reichweite.⁹¹ Im Kanton Zürich zum Beispiel waren 1927 nur 6,9 % der Pkw-Besitzer Angestellte und Arbeiter. Ganz anders lagen die Verhältnisse beim Motorrad, das in den 1920er-Jahren auch für weniger vermögende Schichten zum Einstiegsgerät in den motorisierten Individualverkehr wurde. Gemäss der Zürcher Erhebung waren 1927 54,9 % der Motorradbesitzer Angestellte und Arbeiter (Tab. 7). Da sich die schwierige Konjunkturlage Anfang der 1930er-Jahre auf diese Gesellschaftsschicht besonders verheerend auswirkte, ist es nicht erstaunlich, dass sich die Krise in den Beständen der Motorräder deutlicher ablesen lässt als bei den Pkws.⁹²

Tab. 7: Fahrzeugbesitzer nach Berufen im Kanton Zürich, 1927

Berufskategorien	Personenwagen (in %)	Motorräder (in %)
Juristische Personen	13,4	2,4
Industrielle, Kaufleute	29,4	3,6
Gewerbetreibende	23,2	20,7
Wissenschaftliche und freie Berufe	12,2	3,5
Landwirte, Gärtner	2,6	7,4
Höheres Personal in Handel, Industrie und Verwaltung	5,2	2,2
Angestellte und Arbeiter	6,9	54,9
Chauffeure und Taxibesitzer	2,9	3,0
Personen ohne Beruf	4,2	2,3
Total	100	100

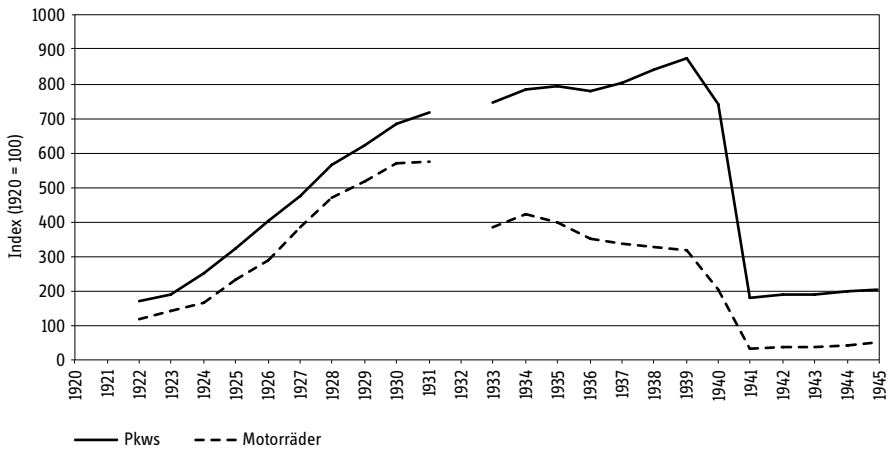
Quelle: Jaisli 1958, 141.

Der vergleichsweise hohe Anteil von Arbeitern und Angestellten unter den Motorradbesitzern darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Motorrad in der Zwischenkriegszeit angesichts des insgesamt überschaubaren

91 Vgl. Merki 2002, 111 f. Wer innerhalb dieser Schicht dennoch ein Auto besass, war in der Regel beruflich darauf angewiesen. Vgl. Gurtner 1946, 25.

92 Daneben spielte aber auch eine Rolle, dass Motorradunfälle ab 1932 nicht mehr durch die Nichtbetriebsunfallversicherung der SUVA gedeckt wurden, sondern privat versichert werden mussten, wodurch sich der Besitz der Fahrzeuge verteuerte. Vgl. Jaisli 1958, 72. Ausserdem dürfte ein Teil des Rückgangs durch den Umstieg auf Kleinwagen zurückzuführen sein. Vgl. Gurtner 1946, 30.

Grafik 9: Indexierte Entwicklung der Pkw- und Motorradbestände, 1920–1945



Quelle: Strassendaten.ch (25. 4. 2017).

Bestands nur eine geringe gesellschaftliche Reichweite erzielte.⁹³ Selbst beim 1931 erreichten Höchststand von schweizweit 46 875 Fahrzeugen kamen auf 1000 Einwohner gerade einmal 11 Motorräder. Bei den Pkws präsentierte sich die Situation ähnlich. Sie erreichten ihre stärkste Verbreitung 1939, das Verhältnis lag aber auch hier bei lediglich 18 Autos pro 1000 Einwohner.⁹⁴ Damit entfaltete allein das Fahrrad unter den Individualverkehrsmitteln bereits in der Zwischenkriegszeit landesweit eine ausgeprägte gesellschaftliche Breitenwirkung.⁹⁵

Die bis 1945 auf gesamtschweizerischer Ebene noch geringen Bestandszahlen bei den Pkws und Motorrädern sollten indes nicht dazu verleiten, die Motorisierung in der damaligen Zeit als unbedeutend abzutun. Dagegen sprechen erstens die grossen geografischen Unterschiede bei der Verbreitung der Fahrzeuge. Die Schweiz hatte mit Genf einen auffallenden automobilen Schwerpunkt. Dort war die Anzahl der Pkws pro Einwohner 1941 mehr als doppelt so hoch wie im zweitplatzierten Basel-Stadt (Grafik 10).⁹⁶ Darüber hinaus häuften

93 In dieser Hinsicht unterschied sich die Schweiz beispielsweise vom benachbarten Deutschland, wo das Motorrad bereits in der Zwischenkriegszeit ein vergleichsweise weitverbreitetes Alltagsverkehrsmittel war. Vgl. Mom 2015a, 290–292; Möser 2002, 206–208.

94 Die Schweiz lag damit deutlich hinter Nationen wie Grossbritannien (42), Frankreich (42) und Deutschland (28) sowie knapp hinter Belgien (19) aber noch vor den Niederlanden (11). Vgl. Filarski 2011, 91.

95 Im Jahr 1939 kamen auf 1000 Einwohner bereits 306 Fahrräder. Für die Fahrzeugbestände vgl. Strassendaten.ch (25. 4. 2017). Bevölkerungszahlen gemäss HSSO, Tabelle B.42 (Web, 25. 4. 2017).

96 Zu den Gründen für den hohen Pkw-Bestand im Kanton Genf und in weiten Teilen der übrigen Romandie vgl. Merki 2002, 70 f.

sich Personenwagen besonders in Städten und Agglomerationen und wirkten sich dort bereits in der Zwischenkriegszeit spürbar auf den Strassenverkehr aus. Auf dem Land beziehungsweise in ländlich geprägten Kantonen waren sie dagegen noch merklich seltener anzutreffen. Motorräder waren auch dort schon stärker verbreitet und überstiegen in ländlichen Gemeinden die Zahl der Automobile zum Teil um ein Vielfaches.⁹⁷

Zweitens wurden – trotz der im Vergleich mit späteren Jahrzehnten noch eher tiefen Motorisierungsquote – wichtige technische, ökonomische, politische, rechtliche und gesellschaftliche Weichen für den Durchbruch der Massenmotorisierung bereits in der Zwischenkriegszeit gestellt. Dieser komplexe Prozess wird nachfolgend genauer beleuchtet.

Vom pannenanfälligen Sportvehikel zum verlässlichen Alltagsfahrzeug: Personenwagen und Motorräder in den 1920er- und 30er-Jahren

Die rasche Zunahme der Pkw- und Motorradbestände nach dem Ersten Weltkrieg ist ohne den Einbezug der technikgeschichtlichen Entwicklung beider Fahrzeuge nicht zu verstehen. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts war das Auto primär ein Sportgerät, ein Abenteuerspielzeug für grossbürgerliche Technikenthusiasten.⁹⁸ Die zumeist männlichen Autofahrer massen sich und ihre Maschinen gerne an Rennen oder fanden im Autotouring eine neue Freizeitbeschäftigung. Die Fahrzeuge erforderten ein erhebliches technisches Know-how. Sie waren pannen anfällig und Reparaturarbeiten mussten nicht selten selbstständig und auf offener Strasse durchgeführt werden. Ausserdem setzte die Bedienung der Fahrzeuge viel Erfahrung und technisches Gespür voraus. Wer diese Fähigkeiten nicht mitbrachte, brauchte einen Chauffeur, was die ohnehin schon hohen Kosten des Gefährts noch mehr in die Höhe trieb.⁹⁹ Bis in die 1920er-Jahre durchlief das Automobil allerdings eine technische Weiterentwicklung, die es in zunehmendem Masse zum alltagsfähigen Fortbewegungsmittel transformierte. Der Pkw veränderte sich von einem Vehikel für Spezialisten zu einem Fahrzeug für Laien. Er wurde fehlertoleranter, sicherer, bequemer, zuverlässiger und so einfach handhabbar, dass ihn auch technisch nicht ausgebildete Chauffeure selbstständig fahren konnten. Durch die immer häufigere Schliessung des Innenraums wurde das Fahrzeug zudem wettersicherer, eine wichtige Voraussetzung für den täglichen und saisonunabhängigen Einsatz.¹⁰⁰ Auch das Motorrad durchlief in den 1920er-Jahren entscheidende technische Weiterentwicklungen, die es zu einem zuverlässigen und alltagstauglichen Verkehrsmittel werden liessen. Federung und breiterer Sattel machten das

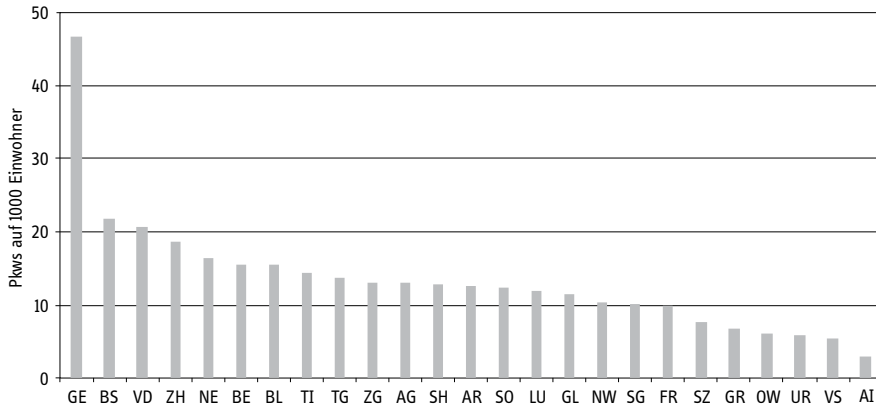
97 Vgl. ebd., 124 f.

98 Vgl. Sachs 1984, 13–45.

99 Vgl. Merki 2002, 48; Möser 2002, 68–86.

100 Für einen ausführlichen Überblick zu den wichtigsten technischen Innovationen in dieser Phase des Automobilismus vgl. Möser 2002, 38–48.

Grafik 10: Anzahl Pkws pro 1000 Einwohner nach Kantonen, 1941



Quellen: Strassendaten.ch (25. 4. 2017); HSSO, Tabelle B.42 (Web, 25. 4. 2017).

Fahrzeug bequemer, ein niedriger Schwerpunkt und stärkere Bremsen sicherer, leistungsfähigere Motoren schneller und der Einbau von Gangwechsellern geschmeidiger. Erfindungen wie der Soziussitz oder Seitenwagen ermöglichten zudem, das Motorrad auch zu zweit oder gar zu dritt zu verwenden.¹⁰¹

Abgesehen von technischen Weiterentwicklungen, setzten sich in der Zwischenkriegszeit auch im Bereich der Produktionsorganisation und der Fabrikation entscheidende Innovationen durch. Wesentlicher Impulsgeber war die amerikanische Autoindustrie. Henry Ford setzte 1908 mit seinem Model T als Erster auf ein standardisiertes Einheitsauto, das mit Fließbandfertigung und tayloristischer Arbeitsorganisation das Zeitalter der automobilen Massenproduktion einläutete.¹⁰² Mitte der 1920er-Jahre revolutionierte Alfred P. Sloan, von 1923 bis 1937 Präsident von General Motors, die Automobilbranche mit einem neuen Produktionskonzept ein weiteres Mal. Anstatt wie Ford auf ein standardisiertes Einheitsauto zu setzen, propagierte er jährliche Modellwechsel und verschiedene Fahrzeugklassen. Kunden sollten ihr Auto nicht nur häufiger wechseln, sondern innerhalb der Fahrzeugkategorien auch eine Aufstiegsoption erhalten. Der Traum vom eigenen Auto erstreckte sich nun vom preisgünstigen Chevrolet über den Pontiac bis hin zum teuren Cadillac. Auch diese Markenpalette wurde in hochproduktiver Massenfertigung hergestellt. Zwar produzierte man keine kompletten Autos im Einheitslook mehr, dafür wurden in den verschiedenen Modellen möglichst viele gleichartige Kompo-

101 Vgl. Merki 2002, 121-125.

102 Vgl. Kuhm 1995, 93-111.

nenten verbaut.¹⁰³ Erst diese Versöhnung von sloanistischer Modellvielfalt mit der fordistischen Massenproduktion «schuf die industrielle Grundlage für die nach Modellklassen hierarchisierte Autokultur des 20. Jahrhunderts».¹⁰⁴ Kunden profitierten nach dem Ersten Weltkrieg nicht nur von technologisch deutlich weiterentwickelten Automobilen und einer wachsenden Modellvielfalt, die Fahrzeuge wurden durch die Massenproduktion auch billiger. Kunden, die sich einen Neuwagen nicht leisten konnten, stand die Möglichkeit offen, sich auf dem wachsenden Gebrauchtwagenmarkt umzusehen oder einen Autokauf auf Abzahlung ins Auge zu fassen.¹⁰⁵ Trotz dieser neuen Kauf- und Finanzierungsoptionen blieb das Automobil allerdings für nichtbürgerliche Bevölkerungskreise in den meisten Fällen ein Wunschtraum. Das sollte sich erst in der Hochkonjunktur der 1950er- und 60er-Jahre ändern.

Autogerechte Strassen braucht das Land!

Die technologische Entwicklung der Automobile und Motorräder zu praxistauglichen Alltagsfahrzeugen blieb in der Zwischenkriegszeit nicht die einzige bedeutende Veränderung. Mindestens genauso wichtig war die Anpassung des Strassennetzes an die Bedürfnisse des wachsenden motorisierten Verkehrs. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts handelte es sich beim Grossteil der damaligen Strassenverbindungen um sogenannte Kunststrassen, die vornehmlich in den 1830er- und 40er-Jahren – und damit deutlich vor dem Aufkommen der ersten Automobile – angelegt worden waren. Ihre Oberfläche bestand aus Schotter oder Kies und musste bei starkem Verkehr regelmässig nachgefüllt werden. Die anschliessende Verdichtung des Strassenkörpers wurde bis um die Jahrhundertwende zumeist den Verkehrsfahrzeugen selbst überlassen. Erst danach setzte sich, ausgehend von den städtischen Zentren, das systematische Walzen der Strassenoberfläche mit dampfbetriebenen Maschinen durch.¹⁰⁶ Gewalzte Strassen hatten unter anderem den Vorteil, dass sie bei Regen oder Schnee weniger schnell verschlammten, darüber hinaus waren sie weniger verschleiss- und reparaturanfällig. Ein wesentliches Problem der damaligen Stras-

103 Vgl. Möser 2002, 162 f.

104 Ebd., 163. Anders als in den USA setzten sich die volle Fliessbandarbeit und der Ausbau der Modellvielfalt in der europäischen Automobilproduktion erst nach 1945 endgültig durch. Vgl. Schmucki 2003, 237–250. Durch den Import von amerikanischen Pkws profitierten die Kunden in der Schweiz indes schon vorher von den neuen Marktverhältnissen.

105 1938 waren schätzungsweise 28% der Personenwagen in der Schweiz Gebrauchtwagen. Das Volumen des Occasionsmarkts lag damit deutlich tiefer als etwa in Frankreich oder den USA. Dort waren Gebrauchtwagen bereits in den 1930er-Jahren etwa 2,3-mal häufiger als Neuwagen. Vgl. Mom 2015a, 289. Die Finanzierung mittels Konsumkredit war in der Schweiz ab den späten 1920er-Jahren möglich. Genaue Zahlen zum Anteil der Kreditfinanzierung an den Autoverkäufen liegen jedoch keine vor. Vgl. Schmidt 1929.

106 Vgl. Schiedt 2004, 12. Diese Verbreitung verlief allerdings nur schleppend. Noch 1917 wurden die Strassen in mehr als der Hälfte aller Kantone noch nicht gewalzt. Erst in der Zwischenkriegszeit wurde das Walzen zu einer normalen Massnahme im Strassenbau. Vgl. Schiedt 2012, 183.

senverhältnisse konnten sie allerdings nicht endgültig beheben: Die steigende Zahl der Motorfahrzeuge und die immer höheren Geschwindigkeiten wirbelten besonders bei trockener Witterung riesige Staubwolken auf, die oft minutenlang in der Luft hängen blieben. Das war nicht nur für die Autofahrer, sondern auch für die übrigen Strassenbenützer unangenehm.¹⁰⁷ Die Lösung des Problems, das unter dem Banner der Staubplage zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen Anhängern und Gegnern des Automobilität führte, wurde bereits vor dem Ersten Weltkrieg in der Asphaltierung, Teerung oder Pflasterung der Strassen gesehen. Noch Anfang der 1920er-Jahre galten solche künstlichen Deckenbeläge auf längeren Strecken jedoch als unrealisierbar. Die Kosten waren schlicht zu hoch.¹⁰⁸ Dass es bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs dennoch gelang, rund 80 % des Schweizer Hauptstrassen- beziehungsweise 44 % des Kantonsstrassennetzes mit solchen Belägen zu versehen, lag an verschiedenen Faktoren:¹⁰⁹ Zum einen wurden bis Ende der 1920er-Jahre erste wichtige finanzpolitische Voraussetzungen für den Ausbau und die Modernisierung des Strassennetzes geschaffen. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg gingen erste Kantone dazu über, Steuern und Gebühren aus dem Motorfahrzeugverkehr zweckgebunden für den Strassenbau einzusetzen. Der Bund folgte diesem Beispiel 1928 mit der teilweisen Zweckbindung der Benzinzölle. Die dadurch geschaffene Finanzierungsautomatik wurde zum eigentlichen Motor des Strassenbaus. Je stärker die Zahl der Motorfahrzeuge und die Nachfrage nach Treibstoffen stiegen, desto mehr finanzielle Mittel standen für den Strassenbau zu Verfügung. Strassenverkehr und Strassenbau begannen sich gegenseitig aufzuschaukeln.¹¹⁰ Zum anderen etablierten sich in den 1920er- und 30er-Jahren zentrale verwaltungsorganisatorische und bautechnische Grundlagen, die eine weitgehende Anpassung der Strassen an die Bedürfnisse des modernen Strassenverkehrs erst erlaubten. Angesichts der raschen Verbreitung der Motorfahrzeuge wurde die Organisation des Strassenunterhalts immer schwieriger. Bisher unterhielten Strassenmeister und Strassenknechte die ihnen zugewiesenen Abschnitte selbstständig. Reparaturarbeiten wurden im sogenannten Flicksystem erledigt, das heisst, sie beschränkten sich auf die fallweise Behebung einzelner schadhafter Stellen. Erst die Reorganisation und Professionalisierung der kantonalen und städtischen Tiefbauämter ermöglichte es, ganze Strassenzüge mit Gruppen von Arbeitern zu sanieren und damit der steigenden Belastung der Strassen

107 Vgl. Merki 2002, 167–174. Neben der Staubplage sorgten auch das Verspritzen von Kot und umherfliegende Steine bei der nicht motorisierten Bevölkerung für Unmut. Vgl. Nussbaum 1989, 3.

108 Vgl. Schiedt 2004, 14.

109 Unter dem Begriff der Hauptstrasse wurden Kantonsstrassen mit Vortrittsrecht gefasst. Über den Anteil der mit Belägen versehenen Kantons- und Hauptstrassen gibt Strassendaten.ch (2. 5. 2017) Auskunft. Für die Gemeindestrassen existieren keine entsprechenden Statistiken.

110 Vgl. Ochsenbein 1999, 29–34; Merki 1996; Nussbaum 1989, 116–158, 190–235.

durch Motorfahrzeuge Herr zu werden.¹¹¹ Darüber hinaus wurden in der Zwischenkriegszeit auch die rechtlichen Zuständigkeiten für den Strassenbau und Strassenunterhalt genauer definiert. Während neue kantonale Strassenverkehrsgesetze die Aufgabenteilung zwischen den Kantonen und ihren Gemeinden regelten, erhielt der Bund mehr Mitbestimmungsrechte sowie eine aktivere Rolle in der Planung und Finanzierung des Strassennetzes.¹¹² Nicht nur gab er, wie bereits erwähnt, ab 1928 einen Teil seiner Benzinzolleinnahmen an die Kantone weiter, er förderte den Strassenbau ferner mit verschiedenen Subventionsprogrammen. So wurde der Ausbau der Kantonsstrassen in den 1930er-Jahren zum Beispiel primär durch Notstandsarbeiten vorangetrieben, die im Zuge der Weltwirtschaftskrise vom Bund durch Arbeitsbeschaffungskredite subventioniert wurden.¹¹³ Darüber hinaus verpflichteten sich die Bundesbehörden, auch den Ausbau der Alpenstrassen finanziell zu unterstützen.¹¹⁴ Noch während des Zweiten Weltkriegs präsentierten sie ausserdem ein erstes Programm zum Ausbau des Schweizer Hauptstrassennetzes, das später der Autobahnplanung in den 1950er-Jahren als Vorlage diente.¹¹⁵ Und schliesslich wirkten sich auch technologische Innovationen auf den Strassenboom der 1930er-Jahre aus. Erst der Einsatz von Dampfwalzen und modernen Lastwagen schuf die nötigen Kapazitäten, um ganze Strassenzüge anzulegen und grössere Flächen mit Asphalt, Teer oder Pflästerungen zu versehen.¹¹⁶

Dass der Motorfahrzeugverkehr in der Zwischenkriegszeit endgültig zur Referenzgrösse des modernen Strassenbaus wurde, lässt sich im Übrigen nicht nur an der steigenden Anzahl der mit Hartbelägen versehenen Strassen ablesen. Der autogerechte Ausbau des Strassennetzes umfasste eine ganze Reihe weiterer Massnahmen: beispielsweise die bereits diskutierte Verkehrstrennung, die dem motorisierten Strassenverkehr mithilfe von baulichen und erzieherischen Eingriffen die Vorfahrt einräumen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöhen sowie den Verkehrsfluss sicherstellen sollte. Auch die Linienführung von Strassen wurde zusehends von den Bedürfnissen der Motorfahrzeuglenker bestimmt. Begradigungen, eingeleitete und überhöhte Kurven, eine höhere Tragfähigkeit der Strassenunterlage, Steigungsreduktionen, Fahrbahnverbreiterungen sowie erste Ortsumfahrungen und Eisenbahnunterführungen gehörten nun zu den zwingenden Voraussetzungen für ein autogerechtes Strassensystem. Auch erste Autobahnprojekte wurden, inspiriert von ausländischen Beispielen, bereits seit den 1920er-Jahren diskutiert. Ausserdem wurden die Strassen in wachsender Dichte mit standardisierten Warnzeichen, Hinweis-

111 Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011; Schiedt 2010.

112 Schiedt 2012, 191.

113 Vgl. ebd., 54.

114 Vgl. Ackermann 1992, 84 f.

115 Vgl. ebd., 98–109.

116 Allerdings blieb der Anteil der Handarbeit auch in der Zwischenkriegszeit gross. Vgl. Schiedt 2014, 53.

tafeln und Strassenmarkierungen versehen.¹¹⁷ Obwohl die hier beschriebenen Elemente der autogerechten Strasse in vielen Fällen erst nach 1945 eine weitgehende Umsetzung erfuhren, gehörten sie bereits in der Zwischenkriegszeit zu den massgebenden Bestandteilen der Strassenplanung. Der Schweizer Verkehrshistoriker Hans-Ulrich Schiedt hält denn auch fest, dass sich bereits damals jene Strassenform entwickelte, «die uns heute so vertraut und bis zu den Dolendeckeln so allgemein ist, dass wir damit nur mit Mühe noch ihre Geschichtlichkeit oder eine besondere kulturelle Errungenschaft verbinden».¹¹⁸ Zumindest in den Köpfen von Experten und Planern waren damit die strasseninfrastrukturellen Voraussetzungen für den Durchbruch der Massenmotorisierung bereits in der Zwischenkriegszeit gegeben.

In dieser Hinsicht waren allerdings nicht nur autogerechte Strassen eine zentrale Vorbedingung. Wichtig war auch ein ausreichend dichtes Netz von Tankstellen, Garagen, Abschleppdiensten und Parkplätzen. Erst der Aufbau und die schrittweise Professionalisierung dieser automobilen Dienstleistungen schuf die Grundlage für den späteren Durchbruch des Automobils zum Massenverkehrsmittel. Zum Beispiel die Kanister, die in Apotheken oder bei Krämern mit Treibstoff aufgefüllt werden konnten, wurden erst Mitte der 1920er-Jahre durch Zapfsäulen an Tankstellen ersetzt.¹¹⁹ Danach entwickelte sich, nicht zuletzt infolge des Markteintritts von internationalen Firmen wie Shell, BP oder Esso, ein schnell wachsendes Tankstellennetz.¹²⁰

Parallel zur Zunahme der Motorfahrzeuge wuchs auch die Zahl der Garagen und Strassenhilfsdienste. Bis Anfang der 1920er-Jahre waren Automobilisten noch auf die Abschleppdienste von Bauern angewiesen und mussten auf dem Land oft auf autokundige Handwerker oder Fahrradhändler hoffen. Vereine wie Touring Club Schweiz oder Automobil Club der Schweiz bemühten sich deshalb um den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Werk- und Verkaufsstätten und boten ihren Mitgliedern mobile Pannenhilfsdienste an.¹²¹ Und schliesslich wuchs in der Zwischenkriegszeit auch die Zahl der Autoabstellplätze schnell an. Neubauten wie Grosswohnanlagen oder Firmen- und Fabrikgebäude wurden – ebenso wie Ausflugsziele, Restaurants und Touristenorte – immer häufiger mit gross angelegten Parkfeldern versehen. Gleichzeitig wuchs in den Schweizer Innenstädten der Druck, historische Plätze und Strassenränder in Parkierungszonen umzuwandeln.¹²²

117 Vgl. ebd., 177–194

118 Schiedt 2004, 20.

119 Vgl. Merki 2002, 43.

120 Vgl. Shell-Karte der Schweiz von 1930; Autokarte der Schweiz von 1937.

121 Vgl. Merki 2002, 43.

122 Vgl. Zietzschmann 1947–1949.

Autokultur: Die Entwicklung eines Massenbedürfnisses

Die herausragende Bedeutung der Zwischenkriegszeit für die endgültige Etablierung des Automobils beschränkte sich indes nicht nur auf technische Weiterentwicklungen der Fahrzeuge oder den Ausbau automobiler Infrastrukturen. Hinzu kam der kulturelle Wandel des Autos nach dem Ersten Weltkrieg – ein Prozess, der in vielen westlichen Industriestaaten in den 1920er- und 30er-Jahren sehr ähnlich verlief.¹²³ Das Aufkommen der ersten Pkws stiess ausserhalb des eng begrenzten Kreises von Automobilisten zunächst auf heftige Kritik, zum Teil gar auf offene Feindschaft. Autofahrer galten als reiche und rücksichtslose Schnösel, die mit ihren Fahrzeugen das traditionelle Strassengefüge unnötig durcheinanderbrachten und für Tiere und Menschen eine lebensbedrohliche Gefahr darstellten (Abb. 9). Der Grund für diesen Widerstand lag in den hohen sozialen Kosten, die das Fahrzeug ausserhalb des eng begrenzten Besitzerkreises auslöste. Dazu gehörten etwa die stark steigenden Unfallzahlen, die mit der Verbreitung der schnellen Pkws einhergingen. Aber auch die bereits thematisierten Staubwolken und die Schäden, die Automobile den Strassen zufügten, sorgten in der Öffentlichkeit für viel Unmut. Ferner sorgten der Lärm und Gestank der Fahrzeuge vor allem in Grossstädten für Kritik. Ausserdem fühlten sich nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zusehends an den Rand der Strassen gedrängt. Gegen diesen schleichenden Prozess setzten sie sich aktiv zur Wehr und verteidigten die Strasse als multifunktionalen Aufenthaltsraum. Schliesslich wurde der Widerstand nicht zuletzt auch vom sozialen Profil der Pkw-Eigentümer beeinflusst. Automobilisten wurden vor allem auf dem Land gerne als Herrenfahrer bezeichnet und als «städtisch», «fremd» und «elitär» wahrgenommen.¹²⁴

Diese kritische Haltung der Öffentlichkeit widerspiegelte sich nicht nur auf diskursiver Ebene. Besonders auf dem Land kam es mitunter auch zu gewalttätigen Protesten. Überdies sahen sich Pkw-Lenker bis in die 1920er-Jahre vielerorts mit einschlägigen Verboten konfrontiert. Bekanntestes Beispiel ist Graubünden, wo bis 1925 ein explizites Verbot für den privaten Motorverkehr bestand. Die übrigen Kantone setzten sich zwar nicht ganz so rigoros zur Wehr, dennoch gehörten etwa Sonntagsfahrverbote damals noch zu den gängigen Massnahmen, um die Öffentlichkeit zumindest auf dem sonntäglichen Spaziergang ausreichend zu schützen.¹²⁵ Trotz dieser schwierigen Ausgangslage gelang es in den 1920er-Jahren – und damit lange vor dem Durchbruch der Massenmotorisierung –, den Widerstand gegen das Automobil zum Verschwinden zu bringen und einer breiten Akzeptanz Platz zu verschaffen. Christoph Maria

123 Vgl. Merki 2002 für die Schweiz, Deutschland und Frankreich; Fraunholz 2002 für Deutschland; McShane 1994 und Norton 2011 für die USA; O'Connell 1998 für England; Mom 2015a für diverse westliche Staaten.

124 Vgl. Merki 2002, 167–178.

125 Erst 1924 wurden diese Sonntagsverbote mit Ausnahme von Obwalden und Glarus in allen Kantonen aufgehoben. Vgl. Jaisli 1958, 69.



Abb. 9.1 und 9.2: Beispiele für die Autokritik der 1920er- und 30er-Jahre. Nebelspalter 56/32 (1930), Titelbild; Schiedt 2014, 176.

Merki hat diesen Prozess in seiner Habilitationsschrift detailliert aufgearbeitet und dabei folgende Faktoren identifiziert: Zum einen trat in der Öffentlichkeit eine gewisse Gewöhnung an das Kraftfahrzeug ein, «die je nach Standpunkt als Resignation, Einsicht, Anpassung oder Disziplinierung charakterisiert werden kann. Fussgänger, Radfahrer, Fuhrleute und Reiter passten sich dem neuen, dominierenden Verkehrsteilnehmer an, indem sie ihm die Strasse überliessen und sich mit einem Platz am Rande der Fahrbahn begnügten.»¹²⁶ Zum anderen setzte auch unter Automobilisten ein Lernprozess ein. Unfallversicherungsprämien, polizeiliche Sanktionen und die Aufklärungs- und Erziehungsarbeit von Publizistik, Verbänden und Fahrschulen blieben nicht ohne Wirkung. Unangepasstes Verhalten im Strassenverkehr, rücksichtslose Raserei oder Fahrten unter Alkoholeinfluss stiessen deshalb auch unter Automobilisten zusehends auf Ablehnung. Mit der Inkraftsetzung des ersten gesamtschweizerischen Motorfahrzeuggesetzes von 1932 wurde darüber hinaus die zunehmende Verrechtlichung des Strassenverkehrs zementiert. Die rechtliche Kodifizierung, die sich nicht nur in Verhaltensregeln und Sanktionen, sondern auch in technischen Mindestanforderungen, Verkehrszeichen oder Fahrbahnmarkierungen aus-

126 Merki 2002, 194.

drückte, entschärfte das Konfliktpotenzial unter den verschiedenen Strassenbenützern entscheidend.¹²⁷ Als weitere Faktoren nennt Merki die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs sowie die Erfahrungen im Zuge des Ersten Weltkriegs. Mit den aufkommenden Postautos und Bussen erlebten auch weniger begüterte Schichten erstmals die Vorteile von motorisierten Strassenfahrzeugen, und die Kriegszeit verdeutlichte einer breiten Öffentlichkeit die vielfältige Verwendbarkeit von Nutzfahrzeugen wie Lastwagen, Panzern, Sanitäts- und Feuerwehrfahrzeugen. Überdies spielte auch die Einführung und kontinuierliche Erhöhung von Steuern und Gebühren eine Rolle. Sie wurden nicht nur als Entgelt für die Benützung der Strassen angesehen, sondern galten als Voraussetzung für deren Modernisierung und die Beseitigung der verhassten Staubplage.¹²⁸ Und schliesslich war auch die schichtübergreifende Anziehungskraft des Pkw von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung. Während sich der Automobilismus in seiner frühen Phase an reiche Sportfans und Abenteurer richtete, gelang es in der Zwischenkriegszeit, das eigene Fahrzeug auf breiter Front als erstrebenswertes Ziel zu etablieren.¹²⁹ Autofahren wurde fortan nicht mehr als sinnloses Freizeitvergnügen gebrandmarkt, sondern galt als vernünftige Alltagshandlung und verlieh erst noch gesellschaftliches Prestige. Trotz dieser Rationalisierung automobilen Verhaltens behielt das Fahrzeug seinen irrationalen, lustbetonten Charakter. Das Auto stand deshalb stets auch für nichtfunktionalen und nicht transportorientierten Gebrauch. Besitzer und Fahrzeug gehen bis heute in vielen Fällen eine persönliche Beziehung ein. Das zeigen etwa die Erinnerungen, die viele Autofahrer mit früheren Fahrzeugen verbinden, etwa mit dem Familienwagen aus der Kindheit oder dem ersten eigenen Pkw. Ein Auto verschafft vielen Menschen zweifellos Freude, erfüllt sie vielleicht gar mit Stolz und verspricht Status. Es steht für Freiheit, Unabhängigkeit oder die Lust an der Geschwindigkeit. Diese und ähnliche Zuschreibungen gehörten bereits in der Zwischenkriegszeit zum festen Kanon automobiler Kreise und wurden aktiv propagiert. Zu denken ist dabei etwa an die Kfz-Industrie und den Autohandel, aber auch an Automobilverbände, Rennveranstalter, Aussteller, Werber oder die Medien. Christoph Maria Merki bezeichnet den Automobilismus deshalb zu Recht als soziale Bewegung und meint damit, dass sich der Siegeszug des Pkw nicht allein auf seine technische Überlegenheit oder sein ökonomisches Potenzial zurückführen lässt. Wichtig war auch der emotionale und soziale Mehrwert, den ein Automobil versprach, beziehungsweise das spezifische Lebensgefühl, das es vermittelte. Die sich dahinter verbergende Werthaltung und die Deutungsschemata verbanden sich bereits in der Zwischenkriegszeit zu einem «automobilen Habitus», der weit über die Autobe-

127 Zum Verhältnis zwischen Automobilismus und Rechtsetzung vgl. auch Ottiger 2005.

128 Vgl. Merki 2002, 194–196.

129 Vgl. Zürcher 1999, 333–350; Sachs 1984, 55–60.

sitzklasse hinausreichte.¹³⁰ Der Pkw war damit endgültig in der Gesellschaft angekommen, die Weichen für die Massenmotorisierung gestellt. In Deutschland wurde mit dem KdF-Wagen, dem Vorläufer des VW Käfer, zu dieser Zeit bereits an der Idee eines Volkswagens gearbeitet. Der durchschlagende Erfolg sollte sich, in Deutschland wie in der Schweiz, allerdings erst nach dem Zweiten Weltkrieg einstellen.¹³¹ Erst jetzt verband sich der Traum vom eigenen Fahrzeug mit einem breit abgestützten Wohlstand, der die unmittelbare Folge der *trente glorieuses*, einer beispielsweise Hochkonjunkturphase zwischen 1945 und 1975, war.

2.1.4 Verkehr und Verkehrssystem 1918–1945: Fazit und internationale Einordnung

Der Austausch von Personen und Gütern war für Volkswirtschaften, Staaten und Kulturen seit je eine unabdingbare Bedingung für deren Existenz, Sicherheit und Fortschritt. Auch Megatrends wie die Industrialisierung, Urbanisierung, Nationalisierung und Globalisierung wären ohne die bereits in der frühen Neuzeit einsetzende Beschleunigung, Verfestigung und Verbilligung des Verkehrs kaum denkbar gewesen.¹³² Das Verkehrssystem wurde deshalb nicht erst im 20. Jahrhundert von starken Wachstumsimpulsen erfasst, allerdings erreichte seine Entwicklung nach 1900 bisher unerreichte Dimensionen. Besonders betont wird in diesem Zusammenhang häufig die in den 1960er-Jahren einsetzende Massenmotorisierung, die nicht nur in puncto Verkehrswachstum, sondern auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Siedlungsstrukturen, Umwelt und Gesellschaft zweifellos neue Maßstäbe setzte. So folgenreich diese Entwicklung war, der häufig einseitige Fokus auf die Automobilisierung läuft Gefahr, zu überdecken, dass der Verkehrsalltag vieler Menschen bereits vor dem Durchbruch des Pkw bedeutenden Veränderungen unterlag. Sowohl das öffentliche Verkehrssystem als auch das Fahrrad entwickelte sich zum Beispiel bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu Massenverkehrsmitteln und erweiterten damit die alltäglichen Mobilitätsspielräume vieler Menschen erheblich.

Beim Fahrrad lässt sich dieser Prozess anhand der Entwicklung der Bestände illustrieren: 1918 verfügte erst jeder zwölfte Einwohner über ein eigenes Rad, 1945 war es schon jeder dritte, was der Schweiz bezüglich Fahrraddichte damals einen internationalen Spitzenplatz bescherte. Trotz seiner hohen Verbreitung spielte das Fahrzeug verkehrspolitisch allerdings nur eine untergeordnete Rolle.

130 Vgl. Merki 2002, 195; Korte, Schäfers 2010, 74–76: In der Soziologie bezeichnet Habitus die Gewohnheiten im Denken, Fühlen und Handeln, die Mitglieder einer Gruppe teilen, sowie die dadurch mitgeformte Persönlichkeitsstruktur von Individuen. Beide Ebenen, Gruppe und Individuum, stehen in einem reziproken Verhältnis. Sie reproduzieren die soziale Ordnung mit ihren habitualisierten Handlungen und Gewohnheiten, verfügen aber gleichzeitig über das Potenzial, diese Ordnung zu verändern. Sascha Disko hat das Konzept des Habitus jüngst für die Aufarbeitung der Geschichte des Motorrads in der Weimarer Republik verwendet und kommt zu ähnlichen Schlüssen wie Merki für das Automobil. Vgl. Disko 2016.

131 Vgl. Mommsen, Grieger 1997; Sachs 1984, 72–79.

132 Vgl. Merki 2008, 8–87.

Anders als etwa in den Niederlanden, wo es der Fahrradlobby in den 1920er- und 30er-Jahren gelang, ihre Forderung nach Radwegen politisch durchzusetzen und in der Folge das weltweit dichteste Fahrradwegnetz aufzubauen, waren vergleichbare Bestrebungen in der Schweiz kaum erfolgreich.¹³³ Radfahrer waren dem wachsenden Motorfahrzeugverkehr hierzulande deshalb vielerorts nicht nur unmittelbar ausgesetzt, sie wurden dabei auch immer stärker an die Strassenränder gedrängt – ein Schicksal, das sie mit der grossen Zahl von Fussgängern teilten. Obwohl sich Verkehrsexperten, Politiker und Behörden durchaus bemühten, die wachsende Verletzlichkeit der langsameren Verkehrsteilnehmer auf den Strassen zu entschärfen, wird in der Rückschau deutlich, dass die Bedürfnisse von Fussgängern und Fahrradfahrern in der Zwischenkriegszeit letztlich kaum in die konkrete Ausgestaltung des Verkehrssystems einflossen. Die Priorität lag eindeutig auf der Anpassung der Strasseninfrastruktur an die Herausforderungen der wachsenden Motorisierung. In der Konsequenz wurden für Fussgänger und Fahrradfahrer – trotz ihrer grossen quantitativen Bedeutung im Verkehrsalltag – räumliche Tatsachen geschaffen, die sich zusehends negativ auf deren Mobilitätsqualität auswirkten. Im Gegensatz zu den Niederlanden, wo das Fahrrad in der Zwischenkriegszeit zu einem festen Bestandteil der nationalen Identität avancierte, konnte sich in der Schweiz unter diesen Umständen deshalb auch keine umfassende Fahrradkultur etablieren.¹³⁴

Neben dem Fahrrad erreichte auch der öffentliche Verkehr in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erstmals breite Bevölkerungskreise. Mit dem Bau eines der weltweit dichtesten Eisenbahnnetze und der Anlage von städtischen Strassenbahnlinien wurden die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Transport grosser Menschenmengen zwar bereits im 19. Jahrhundert gelegt, den öffentlichen Verkehr für diese Zeit als Massenverkehrsmittel zu bezeichnen, würde indes zu weit führen. Die regelmässige Nutzung von Bahnen und Trams blieb bis um 1900 in aller Regel ein Privileg bürgerlicher Gesellschaftsschichten. Erst danach öffnete sich der Zugang sukzessive auch für weniger begüterte Bevölkerungskreise. Wichtig für diese Entwicklung waren nicht zuletzt die beträchtlichen Rabatte, die Bahnen und städtische Verkehrsbetriebe auf Abonnemente des Berufs- und Schülerverkehrs zu gewähren begannen. Diese gewannen rasch an Popularität – bei den SBB machten Fahrten mit verbilligten Strecken-, Arbeiter- und Schülerabonnements beispielsweise bereits in den späten 1920er-Jahren fast 50 % des Personenverkehrsaufkommens aus.¹³⁵ Der grosse Umfang dieser verbilligten Abonnemente ist ein wichtiges Indiz dafür, dass öffentliche Verkehrsmittel nach dem Ersten Weltkrieg im Alltag vieler Menschen an Bedeutung gewannen. Daraus sollte indes nicht geschlussfolgert

133 Vgl. Ebert 2010, 378–389.

134 Auch im städtischen Nahverkehr spielten solche Abos eine wichtige Rolle. In Zürich lag ihr Anteil bei Erhebungen 1938 und 1945 beispielsweise bei durchschnittlich rund 60 %. Vgl. Jäger 1946b, 38.

135 Vgl. Grafik 5 (Kapitel 2.1.1).

werden, dass der Zugang zum ÖV in der Zwischenkriegszeit frei von sozialen Schranken war. Die freizeitliche Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere über den Nahverkehrsbereich hinaus, überstieg zum Beispiel in der Regel die finanziellen Möglichkeiten von Arbeiterhaushalten (vgl. Kapitel 3.4.4). Ausserdem reagierten selbst Kunden, die den ÖV für den eigenen Arbeitsweg benutzten, noch stark auf konjunkturelle Schwankungen. Trotz solcher Vorbehalte kann insgesamt aber davon ausgegangen werden, dass sich der ÖV nach dem Ersten Weltkrieg endgültig zu einem Massenverkehrsmittel entwickelte. Für den städtischen Nahverkehr wurde diese These in der Vergangenheit bereits durch die Fallstudien von Hans-Rudolf Galliker (für Zürich) und Stephan Appenzeller (für Basel) belegt.¹³⁶ Auch die Schweizer Eisenbahnen erlebten nach dem Zweiten Weltkrieg ein starkes Wachstum. Zwischen 1920 und 1945 stieg die Zahl der transportierten Fahrgäste von jährlich 103,3 auf 284,8 Millionen Passagiere. Im europäischen Vergleich lag die Schweiz 1920 mit jährlich 33 Bahnfahrten pro Einwohner noch nicht ganz an der Spitze und platzierte sich hinter Grossbritannien (37) und Deutschland (48). Fünf Jahre später führte sie die Rangliste dann aber erstmals an und baute ihren Vorsprung bis 1945 schliesslich massiv aus (Tab. 8).

136 Vgl. Galliker 1997; Appenzeller 1995. In der Verkehrsforschung hat sich bisher keine eindeutige Definition durchgesetzt, die besagte, ab wann ein Mobilitätswerkzeug als Massenverkehrsmittel gilt. Die vorliegende Studie orientiert sich diesbezüglich an zwei Aspekten. Zum einen an der Grössenordnung des Verkehrsaufkommens. Sowohl der städtische Nahverkehr als auch die Eisenbahnen haben bereits in der Zwischenkriegszeit Transportmengen befördert, die die Bezeichnung Massenverkehr durchaus rechtfertigen. Zum anderen an der sozialen Reichweite eines Verkehrsmittels. Erst wenn die regelmässige Nutzung eines Mobilitätswerkzeugs nicht mehr ausschliessliches Privileg der gesellschaftlichen Elite ist, sondern einer breiteren Bevölkerung möglich ist, kann von einem wirklichen Massenverkehrsmittel gesprochen werden. Das war beim ÖV erstmals mit dem Durchbruch verbilligter Abonnemente für den Berufsverkehr gegeben. Darauf verweist einerseits ihr hoher Anteil an der Gesamttransportleistung. Andererseits deutet gerade der massive Erfolg der Arbeiterbillets darauf hin, dass der öffentliche (Berufs-) Verkehr bereits in der Zwischenkriegszeit zunehmend auch untere Gesellschaftsschichten erreichte. In abgeschwächter Form traf dies auch auf den Freizeitverkehr zu. Allerdings gelang es den ÖV-Anbietern in der Zwischenkriegszeit primär einmal, sich die wachsende Mittelschicht als neues Kundensegment zu erschliessen. Für Arbeiterhaushalte blieben regelmässige ÖV-Fahrten in der Freizeit lange die Ausnahme (vgl. Kapitel 3.4.4). Der Begriff Massenverkehrsmittel soll deshalb nicht implizieren, dass die ÖV-Nutzung bereits damals in allen Lebensbereichen und über alle Bevölkerungskreise hinweg zu einer ubiquitären Erfahrung wurde. ÖV-Fahrten blieben für viele Menschen eine teure Angelegenheit und waren stets gut überlegte Investitionen. Dort aber, wo sich die hohen Kosten rechtfertigen liessen, das heisst vor allem für Ausbildung oder Erwerb, entwickelte sich der ÖV bereits in der Zwischenkriegszeit über soziale Schichten hinweg zu einem massenwirksamen Alltagsverkehrsmittel.

Tab. 8: Jährliche Bahnfahrten pro Einwohner, 1920–1950

	1920	1925	1930	1935	1940	1945	1950
Schweiz	33	37	44	37	40	65	57
Deutschland	48	34	29	23	?	?	?
Frankreich	13	20	19	14	9	16	13
Italien	3	3	3	3	5	4	11
Österreich	12	18	15	8	?	?	17
Niederlande	8	6	7	5	7	5	16
Belgien	30	32	32	24	11	26	25
Grossbritannien	37	28	19	19	15	22	14

Quelle: Mitchell 2003, 84–88, 697–709.

Dabei dürfte der Schweiz auch zugutegekommen sein, dass die Bahninfrastruktur unbeschadet aus dem Zweiten Weltkrieg hervorging und der Bahnbetrieb vergleichsweise geringen Kriegseinschränkungen unterlag.¹³⁷ Allerdings ist zu beachten, dass sich der Bahnverkehr 1945 infolge des stark eingeschränkten Motorfahrzeugverkehrs und der nicht unwesentlichen Truppentransporte in einer Ausnahmesituation befand. Gleichzeitig fällt jedoch auf, dass die Zahl der jährlichen Bahnfahrten nach dem Krieg nicht dramatisch sank und 1950 noch immer bei 57 lag. Der Einfluss des Krieges sollte demnach nicht überbewertet werden. Die Eisenbahn war spätestens ab den 1920er-Jahren und über den Zweiten Weltkrieg hinaus ein unabdingbares Massenverkehrsmittel und die Schweiz nahm in dieser Hinsicht in Europa eine Vorrangstellung ein. Allerdings lässt sich aus der beeindruckenden Verkehrsleistung der Schweizer Bahnen nicht direkt schlussfolgern, dass die Bevölkerung bereits in der Zwischenkriegszeit besonders ÖV-affin war. In Ländern wie Grossbritannien oder den Niederlanden wurden die Eisenbahnen zum Beispiel bereits Ende der 1930er-Jahre ernsthaft vom wachsenden Busverkehr herausgefordert.¹³⁸ Die eher tieferen Zahlen bei den jährlichen Bahnfahrten pro Kopf in den Niederlanden könnten deshalb zumindest teilweise auf die stärkere Buskonkurrenz zurückzuführen sein. Überprüfen lassen sich solche Hypothesen letztlich nur, wenn neben den Daten zum Eisenbahnverkehr auch die Fahrten mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln länderübergreifend ausgewertet werden. Für die Zwischenkriegszeit erlaubt die Datenlage gegenwärtig einzig einen Vergleich mit der Situation in den Nie-

137 Der 1945 erreichte Höchstwert von durchschnittlich 65 Fahrten pro Kopf und Jahr lag übrigens über dem aktuellen Wert von 59 Bahnfahrten (2015). Zahlen für 2015 gemäss Medienmitteilung der LITRA, Schweiz bleibt Europameister im Bahnfahren (Web, 13. 12. 2017).

138 Vgl. Filarski 2011, 119, für Zahlen zu den Niederlanden; Tabelle 5 in diesem Buch für die Daten zur Schweiz.

derlanden. Dort wurden 1935 pro Einwohner im Schnitt 48 ÖV-Fahrten unternommen.¹³⁹ In der Schweiz lag dieser Wert im gleichen Jahr bereits bei 95, war also praktisch doppelt so hoch.¹⁴⁰ Gross war die Abweichung dabei nicht nur, wie in Tabelle 8 gezeigt, im Eisenbahnverkehr, sondern auch bei den Tramfahrten. Während die Schweiz 1935 pro Einwohner 52 Strassenbahnfahrten verzeichnete, waren es in den Niederlanden lediglich 28. Diese Differenz dürfte zumindest partiell der grösseren Bedeutung des Fahrrads im niederländischen Verkehr geschuldet sein.¹⁴¹ Schwieriger zu erklären sind die deutlichen Abweichungen beider Länder bei den Bahnfahrten. Der Verdacht, dass der Rückstand der Niederlande eine Folge der grösseren Bedeutung des dortigen Bussystems war, lässt sich nämlich nicht erhärten. Zwar wurden in den Niederlanden 1935 bereits rund 23 % der Passagiere des ÖV mit Bussen befördert – in der Schweiz waren es zum gleichen Zeitpunkt lediglich 7 % –, gemessen an den jährlichen Busfahrten pro Kopf bestanden allerdings kaum Unterschiede. Die Niederlande kamen 1935 pro Einwohner auf 11, die Schweiz auf 7 Fahrten. Entsprechend wurde die in den Niederlanden bedeutend geringere Zahl der jährlichen Bahn- und Tramfahrten pro Einwohner nur zu einem sehr geringen Teil durch den leicht höheren Wert bei den Busfahrten kompensiert.¹⁴²

Wie der Schweizer ÖV zwischen 1918 und 1945 im Vergleich zu anderen europäischen Ländern abschnitt, muss wegen fehlender Daten vorerst offenbleiben. Ausgehend vom Vergleich mit den Niederlanden könnte sich für die Schweiz aber unter Umständen schon für die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg eine überdurchschnittlich hohe ÖV-Nutzung abzeichnen. Zur Bestätigung dieser These bedarf es allerdings weiterer Forschungsanstrengungen. Darüber hinaus fällt auf, dass in der Zwischenkriegszeit selbst im Bahnland Schweiz der grösste Teil der Verkehrsleistung im Nahverkehrsbereich geleistet wurde, das heisst von städtischen Trams und Bussen. Diese Feststellung widerspiegelt sich bisher noch zu wenig in der historischen Verkehrs- und Mobilitätsforschung, die sich in der Vergangenheit schwergewichtig mit dem Eisenbahnfernverkehr auseinandergesetzt hat.

139 In der Zählung eingeschlossen sind Eisenbahnen, Trams, Busse (inklusive Trolleybussen) und Dampfschiffe. Vgl. Filarski 2011, 119.

140 Die Daten für die Schweiz basieren auf den Angaben zu den Fahrten mit Eisenbahnen, Trams und Bussen (inklusive Trolleybussen). Vgl. Tabelle 5 in diesem Buch.

141 Vgl. Ebert 2010; Oldenziel et al. 2016.

142 Leider ermöglicht die niederländische Statistik keine Unterscheidung der Busfahrten nach Stadt- und Fernverkehr. Vgl. Filarski 2011, 119.

Tab. 9: Anzahl Automobile pro 1000 Einwohner, 1910–1950

	1910	1920	1930	1938	1950
Schweiz	< 1	2	15	18	31
Deutschland	< 1	< 1	8	28	?
Frankreich	1	4	27	42	41 ^a
Niederlande	?	2	9	11	14
Belgien	?	3	12	19	32
Grossbritannien	1	4	24	42	51
USA	5	77	188	194	268

a Zahlen für das Jahr 1951.

Quelle: Filarski 2011, 91, 177.

Anders als der ÖV, das Fahrrad oder das Zufussgehen erreichten Motorfahrzeuge zwischen 1918 und 1945 noch keine Massenwirkung. Zwar begann sich das Motorfahrrad ab den 1920er-Jahren auch unter der Arbeiterschaft stärker zu verkaufen, im Gegensatz etwa zu Deutschland erreichte das Fahrzeug insgesamt aber nur eine geringe Verbreitung. Ausserdem brachen die Bestände bereits mit der Weltwirtschaftskrise 1929 wieder ein und erholten sich bis 1945 nicht mehr. Auch der Verkauf von privaten Automobilen zog nach dem Ersten Weltkrieg deutlich an, allerdings blieb das Gefährt in der Regel ein Vorrecht vermöglicher Kreise. Während 1920 auf tausend Einwohner lediglich zwei Pkws fielen, waren es 1930 immerhin bereits 15. Im Unterschied zu den Motorrädern wuchsen die Bestände auch nach dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise weiter, allerdings weniger stark als zuvor. Im internationalen Vergleich (vgl. Tab. 9) lag die Schweiz 1938 mit einer Motorisierungsrate von 18 Autos pro 1000 Einwohner im Bereich von anderen Kleinstaaten wie Belgien (19) oder den Niederlanden (11), aber deutlich hinter Nationen wie Deutschland (28), Frankreich (42), Grossbritannien (42) oder den Vereinigten Staaten (194). Trotz dieser Abweichungen gilt für die Schweiz, wie für die übrigen europäischen Staaten, dass dem Automobil damals noch keine Funktion als Massenverkehrsmittel zukam. Einzig in den USA erreichte das Fahrzeug schon vor dem Zweiten Weltkrieg in grösserem Umfang auch Bevölkerungskreise jenseits der gesellschaftlichen Elite. Obschon der Pkw zwischen 1918 und 1945 in der Schweiz und im übrigen Europa für die meisten Menschen also noch ausser Reichweite lag, entfalteten sich wichtige Bedingungen für den späteren Durchbruch der Massenmotorisierung schon in dieser Periode. Fortschritte bei der Technologie und Produktion machten den Pkw nach dem Ersten Weltkrieg zu einem verlässlichen, einfach handhabbaren und vielseitig einsetzbaren Alltagsfahrzeug. Gleichzeitig nahm

der automobile Ausbau des Verkehrssystems weiter an Fahrt auf. Behörden und Verkehrsplaner intensivierten ihre Bemühungen, das bestehende Strassennetz autogerecht umzubauen, in Städten und Gemeinden sprossen Parkplätze wie Pilze aus dem Boden und innerhalb kürzester Zeit entstand in der Schweiz ein dichtes Netz aus Tankstellen und Garagen. Darüber hinaus etablierte sich der Automobilismus in den 1920er- und 30er-Jahren endgültig als gesellschaftlich breit abgestütztes Leitbild und Synonym für Fortschritt, Unabhängigkeit und sozialen Aufstieg. Mit dieser Entwicklung stand die Schweiz nicht alleine da. Trotz der erheblichen Unterschiede hinsichtlich des Motorisierungsgrads verliefen die Diskurse und Massnahmen in allen westlichen Industrieländern damals ähnlich. Keine Nation wollte den Anschluss an die automobile Zukunft verpassen und entsprechend wurden die Verkehrssysteme bereits zu einem Zeitpunkt grosszügig an die Bedürfnisse des Automobilismus angepasst, als Motorfahrzeuge – mit Ausnahme der USA – die Strassen zahlenmässig noch vergleichsweise wenig dominierten.¹⁴³

2.2 Mit Vollgas in die Hochkonjunktur: 1945–1970

Die Schweiz erlebte nach 1945 den stärksten Entwicklungsschub ihrer jüngeren Geschichte. Die Wirtschaft wuchs zwischen 1950 und 1973 jährlich um durchschnittlich 4,4 %, während sich das Bruttoinlandprodukt pro Kopf mehr als verdoppelte.¹⁴⁴ Der neu gewonnene Wohlstand erlaubte es erstmals breiten Bevölkerungskreisen, an der wachsenden Konsumgesellschaft teilzuhaben. Das zeigt sich zum Beispiel an der Veränderung der Ausgabenstruktur der Schweizer Haushalte. Noch 1945 entfiel die Hälfte eines durchschnittlichen Haushaltsbudgets auf Nahrungsmittel (40 %) und Bekleidung (10 %). 25 Jahre später machten beide Ausgabenposten nur noch 31 % aus, während sich zum Beispiel der Anteil für Erholung und Bildung fast verdoppelte und derjenige für Verkehr und Reisen sich gar verdreifachte.¹⁴⁵ Der Wachstumstrend der Nachkriegszeit widerspiegelte sich deshalb auch auf den Strassen und Schienen. Zwischen 1950 und 1970 vervierfachten sich die jährlich im Inland zurückgelegten Personenkilometer, wobei 89 % der Zunahme auf den privaten Strassenverkehr und nur 11 % auf den öffentlichen Verkehr entfielen.¹⁴⁶ Diese Entwicklung wurde wesentlich

143 Filarski 2011, 108–111, und Mom 2015a präsentieren dazu einen internationalen Überblick. Für länderspezifische Studien vgl. Möser 2002 und Fraunholz 2002 für Deutschland; Merki 2002 für Deutschland, die Schweiz und Frankreich; O'Connell 1998 für Grossbritannien; Norton 2011 und McShane 1994 für die USA.

144 Müller, Woitek 2012, 96.

145 1945 betrug die Ausgaben für Bildung und Erholung 6 %, diejenigen für Verkehr und Reisen 2 % des durchschnittlichen Haushaltsbudgets. 1975 kamen Bildung und Erholung auf 11 %, Verkehr und Reisen auf 7 %. Vgl. HSSO, Tabelle T4 (Web, 20. 6. 2017).

146 LITRA, Verkehrszahlen, Ausgabe 2013, 14 f. Zum Vergleich: Die Schweizer Bevölkerung ist im gleichen Zeitraum lediglich um einen Viertel gewachsen (von 4,7 Mio. 1950 auf 6,2 Mio. 1970). Ergo muss im

durch die in den 1950er-Jahren einsetzende Massenmotorisierung angetrieben und hatte zur Folge, dass der ÖV – bezogen auf die zurückgelegten Personenkilometer – relativ zum privaten Strassenverkehr an Bedeutung verlor. Während sein Anteil 1950 bei 57 % lag, kam er 1960 noch auf 36 % und erreichte 1970 schliesslich den vorläufigen Tiefstwert von 23 %. Der private Strassenverkehr steigerte sich hingegen im gleichen Zeitraum von 43 % auf 77 % (Tab. 10).

Tab. 10: Modalsplit (Pkm) für ÖV und privaten Strassenverkehr in Prozent, 1950–1970

	1950	1960	1970
Privater Strassenverkehr	43,2	64,1	77,4
ÖV	56,8	35,9	22,6

Quelle: LITRA, Verkehrszahlen, Ausgabe 2013, 14 f.

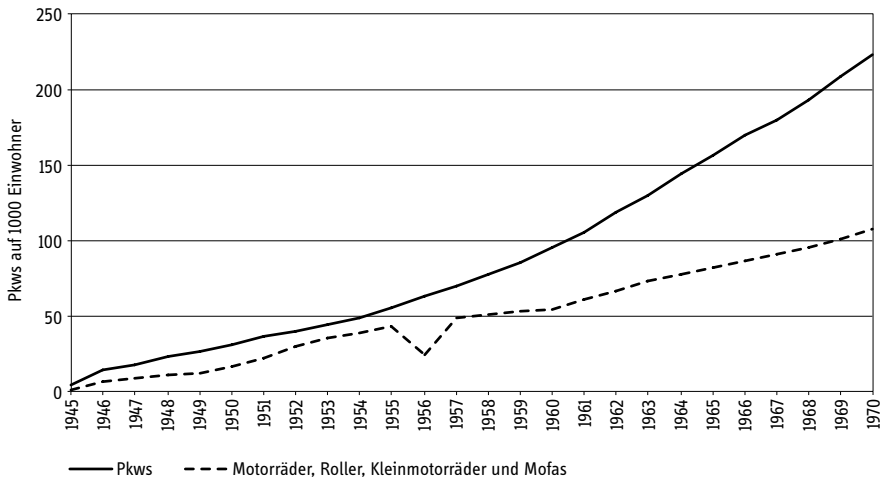
Die 25 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren damit ohne Zweifel die folgenreichste Zäsur in der Umwelt-, Raum- und Verkehrsentwicklung des 20. und frühen 21. Jahrhunderts.¹⁴⁷ Nach 1945 wurden die Schweizer Strassen in raschem Tempo immer stärker von Autos, Motorrädern, Mofas und Nutzfahrzeugen in Beschlag genommen. Die Aussicht auf den baldigen Besitz eines eigenen Fahrzeuges versetzte nicht mehr nur Ärzte, Industrielle und reiche Kaufleute in Aufregung, sondern war zunehmend auch für Arbeiter und einfache Angestellte realistisch. Auch verkehrspolitisch führte nun kein Weg mehr am Primat des Automobils vorbei, das über alle politischen Lager hinweg als Sinnbild für Modernität, wirtschaftlichen Erfolg, Freiheit und Individualität gefeiert wurde.¹⁴⁸ Die zweifellose überragende Bedeutung des Motorfahrzeugs für die Entwicklung des modernen Verkehrssystems birgt allerdings die Gefahr, speziell die autobegeisterten 1950er- und 60er-Jahre einseitig auf diesen Aspekt zu reduzieren. Trotz der zunehmenden Dominanz des privaten Strassenverkehrs fand in der Nachkriegszeit nach wie vor ein nicht unbedeutender Teil des Verkehrs zu Fuss und – zumindest bis Ende der 1950er-Jahre – mit dem Fahrrad statt. Ausserdem profitierte auch der öffentliche Verkehr, trotz seines relativen Bedeutungsverlusts, vom Wirtschaftsboom. Bis Mitte der 1960er-Jahre erhöhten sich die Zahlen der beförderten Fahrgäste sowie der zurückgelegten Personenkilometer laufend. Wenn es nachfolgend darum geht, die wichtigsten Aspekte des Verkehrssystems für die Zeit zwischen 1945 und 1970 herauszuarbeiten, soll

Untersuchungszeitraum die Häufigkeit der Beförderungsfälle und/oder die Reiseweite pro Fahrt zugezogen haben. Vgl. Porro 1979, 12.

¹⁴⁷ Vgl. Haefeli 2012, 726.

¹⁴⁸ Vgl. Haefeli, 2011.

Grafik 11: Pkws und Motorräder pro 1000 Einwohner, 1945–1970



Quellen: Strassendaten.ch (20. 6. 2017); HSSO, Tabelle B.42 (Web, 20. 6. 2017).

deshalb neben dem motorisierten Strassenverkehr auch der Fussgänger-, Fahrrad- sowie der öffentliche Verkehr in die Überlegungen einfließen.

2.2.1 Ein einzig Volk von Autofahrern? Durchbruch der Massenmotorisierung

Bevor die Massenmotorisierung Mitte der 1950er-Jahre richtig Fahrt aufnahm, musste sich der motorisierte Strassenverkehr zunächst von einem heftigen Rückschlag erholen. Die schwierigen Verhältnisse während des Zweiten Weltkriegs hatten die Bestandszahlen der Motorfahrzeuge auf den Umfang der frühen 1920er-Jahre zurückgeworfen. Zwar erholten sich die Bestände nach 1945 rasch, das Vorkriegsniveau wurde jedoch bei den Pkws erst 1955 wieder erreicht. Schneller aus der Krise fanden Motorräder, Roller, Kleinmotorräder und Mofas, die sich nach dem Krieg als vergleichsweise günstiger Einstieg in die Motorisierung grosser Beliebtheit erfreuten. Mitte der 1950er-Jahre setzte schliesslich auch bei den Automobilen ein atemberaubendes Wachstum ein, das sich in den 1960er-Jahren noch stärker beschleunigte. Innerhalb von nur zehn Jahren erhöhte sich der Pkw-Bestand von 95 (1960) auf 225 (1970) Fahrzeuge pro 1000 Einwohner (Grafik 11). Im Schnitt besass damit knapp jeder vierte Schweizer ein eigenes Auto.

Allerdings sind solche Grobeinschätzungen mit Vorsicht zu geniessen. Zeitgenössische Studien zur sozialen Verteilung der Automobile zeichnen ein etwas differenzierteres Bild. Noch 1965 besass zum Beispiel in der Deutschschweiz weniger als ein Drittel der Arbeiter (28 %) und Landwirte (29 %) einen eigenen

Pkw. Bei Angestellten betrug der Anteil schon 45 %. Noch stärker motorisiert waren Angestellte in leitender Stellung (65 %) sowie Selbstständigerwerbende (71 %).¹⁴⁹ Im Vergleich zur Zwischenkriegszeit sind das durchaus eindruckliche Zahlen, denn damals bewegte sich der Automobilbesitz bei Landwirten, Arbeitern und einfachen Angestellten im tiefen einstelligen Prozentbereich. Allerdings verdeutlichen die Daten auch, dass in allen drei Schichten die Mehrheit der Haushalte Mitte der 1960er-Jahre noch autofrei lebten. Selbst bezogen auf die gesamte Deutschschweizer Bevölkerung verfügten 1965 erst rund 45 % der Haushalte über ein eigenes Auto, weitere 10 % hatten Zugang zu einem Geschäftswagen, der auch privat benutzt werden durfte. Diese Zahlen verdeutlichen, dass die Massenmotorisierung sich nach dem Zweiten Weltkrieg zwar in atemberaubendem Tempo ausbreitete, Mitte der 1960er-Jahre allerdings noch längst nicht alle Bevölkerungskreise erreichte. Neben der sozialen Stellung gab es weitere limitierende Faktoren: Erstens scheint sich der Pkw bei jungen und mittleren Jahrgängen tendenziell stärker verbreitet zu haben. Eine Studie aus dem Jahr 1965 kam zum Schluss, dass der Automobilbesitz bei Familien unter 30 Jahren bereits rund 55 % betrug, während die 30- bis 49-Jährigen nur auf einen Anteil von 35 % kamen. Bei über 50-Jährigen war der Pkw mit knapp 21 % ausserdem nochmals deutlich weniger häufig.¹⁵⁰ Zweitens war Autofahren bis in die 1960er-Jahre (und darüber hinaus) eindeutig eine Männerdomäne, auch wenn die Frauen speziell bei den Neulenkern laufend zulegten. Im Kanton Waadt beispielsweise gingen 1968 schon etwa 34 % der neu ausgestellten Fahrausweise an Autofahrerinnen.¹⁵¹ Für den Kanton Zürich wurde der Frauenanteil 1970 gar bereits auf rund 40 % geschätzt.¹⁵² Verglichen mit der Situation in den 1930er-Jahren war das ohne Zweifel eine beachtenswerte Entwicklung, denn damals gingen in beiden Kantonen weniger als 15 % der neuen Führerscheine an Frauen.¹⁵³ Trotz des eindrucksvollen Wachstums bei den Neulenkern waren Frauen gegenüber Männern bis weit über die 1970er-Jahre hinaus eindeutig stark unterrepräsentiert.¹⁵⁴

Trotz solcher Vorbehalte bezüglich der sozialen Reichweite des Pkw bleibt die Entwicklung der 1950er- und 60er-Jahre eindrucklich. In den zwei Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg etablierte der Automobilismus seine dominierende Stellung im modernen Verkehrssystem nicht nur endgültig, sondern baute sie massiv aus. Im Zuge dieser Entwicklung bildete sich letztlich eine

149 Vgl. Verlagsgesellschaft Beobachter 1966, 57. Bei der 1965 durchgeführten Umfrage wurden insgesamt 2000 Haushalte in der Deutschschweiz befragt. Sie alle gehörten zum Abonnentenkreis der *Konsumtenzeitschrift*.

150 Vgl. unbekannter Autor. In: *Die Volkswirtschaft*. 37/8 (1967), 397.

151 1960 waren es gar erst 22,7 %. Vgl. Brunner 2014, 4.

152 Vgl. Finocchio 2004, 21.

153 Vgl. Brunner 2014, 4; Finocchio 2004, 19.

154 Vgl. dazu die Ausführungen in Kapitel 2.3.1.

Systemlogik heraus, der heute von der Techniksoziologie eine selbsterhaltende oder gar selbstverstärkende Tendenz zugeschrieben wird. Der Automobilismus wird dabei als ein soziotechnisches System verstanden, das sich aus einer Vielzahl von Teilbereichen zusammensetzt, deren komplexe Wechselbeziehungen zu positiven Rückkoppelungseffekten oder gar Pfadabhängigkeiten führen und letztlich die anhaltende Dominanz des Automobilismus sichern.¹⁵⁵ Im vorangehenden Kapitel wurde bereits darauf hingewiesen, dass viele der technischen, ökonomischen, politischen und gesellschaftlichen Komponenten dieses Systems mindestens bis in die Zwischenkriegszeit zurückreichten. Nach 1945 entfaltete sie aber eine Dynamik, die den Automobilismus endgültig ins Zentrum der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung katapultierte.

Entwicklung des Automobil- und Treibstoffmarkts

Wie erwähnt hing der Durchbruch der Massenmotorisierung eng mit dem Wirtschaftsboom der Nachkriegszeit zusammen. Erst die bis in die frühen 1970er-Jahre anhaltende Hochkonjunktur schuf die materielle Grundlage für die massenwirksame Verbreitung des Automobils. 1948 musste ein Arbeiter zum Beispiel noch fast 2700 Stunden arbeiten, um sich das Standardmodell des VW Käfer als Neuwagen leisten zu können, 1961 waren es nur noch knapp 1000 Stunden.¹⁵⁶ Damit rückte die Anschaffung eines eigenen Pkw für immer mehr Menschen in Griffnähe und die Automobilindustrie stand bereit, ihnen diesen Wunsch zu erfüllen. Die in den USA schon vor dem Zweiten Weltkrieg etablierte Massenproduktion erfasste nun auch die europäischen Hersteller. Gleichzeitig erlebten automobilähnliche Fahrzeuge wie der Kabinenroller von Messerschmitt oder die BMW Isetta eine kurze Blütezeit. Allerdings genügten sie den Vorstellungen und Erwartungen der Kundschaft schon bald nicht mehr. Fahrzeuge der unteren Mittelklasse wie der VW Käfer, der Citroën 2CV oder der Morris Minor bedienten die Bedürfnisse der Käufer besser und etablierten sich schliesslich als typische Familienwagen und als Einstiegsautos für die breite Masse. Für zahlungskräftigere Kunden stand hingegen schon damals eine rasch wachsende Palette von Limousinen der Mittel- und Oberklasse bereit, die geräumiger waren, grösseren Komfort boten und über mehr Leistung verfügten. Dieser Trend zu PS-lastigeren und geräumigeren Fahrzeugen erfasste in den 1960er-Jahren schliesslich auch die unteren Wagenklassen. Selbst der VW Käfer, das meistverkaufte Fahrzeug seiner Epoche, konnte den sich schnell verändernden Transportbedürfnissen bald kaum noch genügen und wurde zusehends als zu eng für Familienausflüge, Einkäufe oder Urlaubsreisen empfunden.¹⁵⁷ Um ihre Kunden längerfristig an sich zu binden, begannen die europäischen Her-

155 Vgl. Urry 2007, 112–134; Canzler 1996, 297–323.

156 Anschaffungspreise des VW Käfer gemäss «Automobil Revue». Für den durchschnittlichen Stundenlohn eines Arbeiters vgl. HSSO, Tabelle G.1 (Web, 26. 5. 2017).

157 Vgl. Möser 2002, 217–227; Sachs 1984, 80–108.

steller deshalb dem amerikanischen Vorbild nachzueifern und ihre Produkte hierarchisch zu differenzieren. Die Schliessung von Lücken in der Stufenfolge der Fahrzeugtypen sollte sicherstellen, möglichst für jeden potenziellen Käufer ein passendes Modell im Angebot zu haben. Dadurch fächerte sich in den 1960er-Jahren die Angebotspalette nochmals beträchtlich aus. Der deutsche Soziologie Wolfgang Sachs beschrieb die damalige Situation in seinem 1982 erschienen Standardwerk zur Automobilgeschichte wie folgt: «Automobile aller Schattierungen buhlten um die Kunden, so dass die Unterschiede an Status, Vorlieben und Einkommen sich in den Unterschieden an Automobilen wiederfinden konnten. Damit war man gerüstet, den beiden grossen Schüben in der Nachfrage zu begegnen, nämlich zum einen jenem Schub vor allem von Landwirten, Arbeitern und unteren Angestellten, die sich zum erstenmal zum Kauf eines Autos entschlossen, und jenen Selbstständigen, Freiberuflern und Angestellten, die sich in ihrem Autobesitz nach oben verbessern wollten.»¹⁵⁸

Diese Veränderungen auf dem Automobilmarkt waren, gekoppelt mit dem steigenden Wohlstand, eine wichtige Bedingung dafür, dass der Traum vom eigenen Pkw in den 1950er- und 60er-Jahren für immer mehr Menschen in Erfüllung ging. Erleichtert wurde der Einstieg in die Motorisierung darüber hinaus durch den wachsenden Gebrauchtwagenmarkt und die Möglichkeit der Kreditfinanzierung. Vorsichtige Schätzungen gehen für die 1960er-Jahre davon aus, dass etwa 20–25 % der neu angeschafften Pkws mit Teilzahlungskrediten finanziert wurden.¹⁵⁹ Ausserdem wurde Autofahren ab den 1950er-Jahren durch staatliche Massnahmen wie den Steuerabzug für berufsbedingte Fahrkosten oder die in der Schweiz im internationalen Vergleich tiefe Fiskalbelastung der Pkws indirekt subventioniert.¹⁶⁰ Und schliesslich hing der Durchbruch der Massenmotorisierung auch eng mit der langfristigen Entwicklung der Treibstoffpreise zusammen. Um 1950 kostete ein Liter Benzin in der Schweiz noch 62 Rappen und war damit rund 20 % teurer als ein Kilo Brot. Bereits in den späten 1950er-Jahren begann sich der Benzinpreis jedoch von den übrigen Lebenshaltungskosten zu entkoppeln und sank immer stärker ab.¹⁶¹ Bis 1970 halbierte er sich real beinahe (Grafik 12).

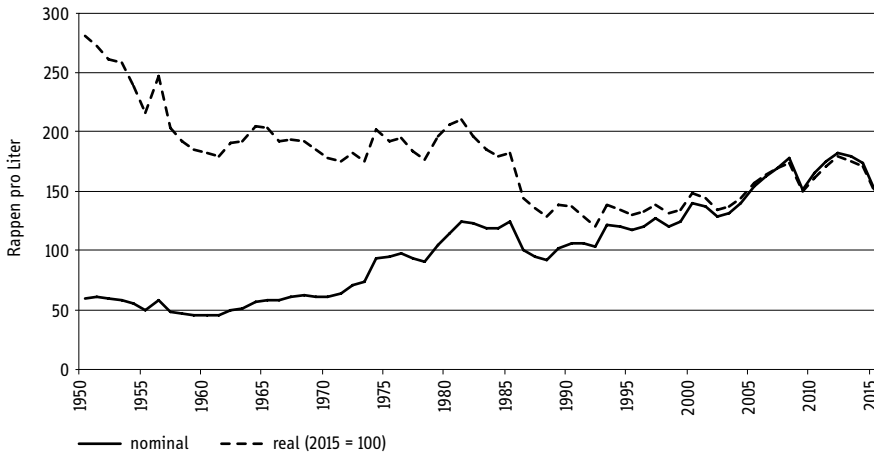
158 Sachs 1984, 99.

159 Vgl. Schäfer 1961, 619. Zum Anteil des Gebrauchtwagenmarkts liegen leider keine Angaben vor. Eine andere Studie geht gar von einem Occasionsanteil von einem Drittel aus. Vgl. Verlagsgesellschaft Beobachter 1966, 31.

160 Unter Einbezug der Kaufkraft war die Fiskalbelastung des Pkw Anfang der 1950er-Jahre nur in Schweden und den USA, beide damals absolute Spitzenreiter beim Motorisierungsgrad, höher als in der Schweiz. Vgl. Wellauer 1952, 139.

161 Vgl. Pfister 1995, 84–95.

Grafik 12: Entwicklung der Preise für Normalbenzin/Bleifrei 95, 1950–2015



Quellen: HSSO, Tabelle H27e und H38 (Web, 20. 6. 2017); Widmer, Meister 2005, 25; BFS, Preise für Benzin und Heizöl (Web, 26. 6. 2017); Shell Schweiz, Treibstoffpreise (Web, 26. 6. 2017).

Ausbau der Strassenverkehrsinfrastruktur

Die schnelle Zunahme der Motorfahrzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg machte sich auf den Schweizer Strassen rasch bemerkbar. Besonders die Innenstädte litten zusehends unter den wachsenden Verkehrsströmen. Klagen über eine sich zuspitzende Verkehrsnot, die sich in verstopften Strassen, steigenden Unfallzahlen, Lärm und dergleichen ausdrückte, waren in den 1950er- und 60er-Jahren deshalb an der Tagesordnung.¹⁶² Wie diese Probleme zu lösen seien, darüber herrschte unter Experten und Behörden weitgehend Einigkeit. Es galt, das vorhandene Verkehrsnetz an die Bedürfnisse der Motorisierung anzupassen. Diese von der Mehrheit der Stimmberechtigten getragene Planungspolitik war im wahrsten Sinne des Wortes einschneidend. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Schweiz in unbekanntem Ausmass umgebaut und dabei in Unmengen von Asphalt, Beton und Zement gegossen.¹⁶³ Auffälligstes und am meisten diskutiertes Beispiel ist der Ende der 1950er-Jahre beschlossene Bau eines der weltweit dichtesten Autobahnnetze.¹⁶⁴ Experten und Verkehrspolitiker konstatierten nach dem Zweiten Weltkrieg diesbezüglich einen deutlichen Rückstand gegenüber dem Ausland und forderten, möglichst rasch mit der Errichtung eigener Autobahnen zu beginnen. Sonst drohe die Schweiz von ihren

162 Vgl. Haefeli 2008, 47–49, 85–107.

163 Vgl. Ewald, Klaus 2010, 324–433.

164 Zur Geschichte der Schweizer Autobahn vgl. Haefeli 2001; Heller, Volk 1999; Ackermann 1992; Kammann 1990; Bassand et al. 1986; Studer 1985.

Nachbarn umfahren zu werden, was einer volkswirtschaftlichen Katastrophe gleichkäme.¹⁶⁵ Darüber hinaus sei ein dichtes Nationalstrassennetz eine unabdingbare Voraussetzung, die peripheren Regionen des Landes an die städtischen Zentren anzuschliessen und sie dadurch an der wirtschaftlichen Entwicklung teilhaben zu lassen. Mit diesen Verweisen zum angeblichen Zusammenhang zwischen der Kapazität des Autobahnnetzes und dem wirtschaftlichen Erfolg des Landes wurde nach dem Zweiten Weltkrieg ein Argumentarium geschaffen, das die Diskussionen über den weiteren Ausbau der Schnellstrassen bis heute wesentlich mitbestimmt.¹⁶⁶

Für die Finanzierung des ursprünglich auf 5,7 Milliarden Franken budgetierten Grossprojekts setzte der Bund auf altbewährte Mittel.¹⁶⁷ Nachdem der zweckgebundene Anteil der Mineralölsteuer auf Druck der Kantone, die damit den Ausbau ihrer Strassen forcieren wollten, bereits 1950 von 19 % auf 50 % erhöht worden war, erfolgte im Rahmen der Nationalstrassendebatte 1959 eine Erhöhung auf 60 %. Darüber hinaus wurde ab 1962 ein Zollzuschlag erhoben, der vollumfänglich für die Nationalstrassen reserviert blieb. Dadurch wurde ein Karussell in Schwung gesetzt, das bis heute nichts von seiner Dynamik eingebüsst hat: Je mehr Treibstoff verbraucht wurde, desto mehr Gelder standen für den Strassenbau zur Verfügung.¹⁶⁸ Die Verkehrsprobleme wurden durch den Ausbau des Strassennetzes indes meist nur vorübergehend gelöst, denn die verbesserte Infrastruktur regte gleichzeitig weiteres Verkehrswachstum an, dem häufig über kurz oder lang mit neuen Ausbaumassnahmen begegnet wurde (Abb. 10).¹⁶⁹ Dieses heute unter dem Begriff des induzierten Verkehrs diskutierte Phänomen war in den 1950er- und 60er-Jahren noch kein Thema. Das lag auch daran, dass die zukünftige Entwicklung des Automobilismus krass unterschätzt wurde. 1960 rechneten die Planer für die 1980 am stärksten genutzten Streckenabschnitte mit einem Verkehr von maximal 40 000 Fahrzeugen pro Tag. Dieser Wert wurde allerdings bereits 1970 erreicht. Heute sind es auf der A1 in Lausanne täglich 80 000, in Basel 100 000 und in Zürich gar 140 000 Fahrzeuge.¹⁷⁰

Bei aller Euphorie, die der Autobahnbau nach dem Zweiten Weltkrieg in Politik, Verkehrsplanung und der Bevölkerung entfachte, traf er – zumindest auf lokaler Ebene – bereits ab den 1960er-Jahren auch auf heftigen Widerstand. Der Schwerpunkt der Konflikte lag dabei in den Innenstädten, die mit sogenannten Express-

165 Vgl. Buomberger 2012, 47 f.

166 Dieser angebliche volkswirtschaftliche Nutzen des Autobahnnetzes wird in der jüngeren Forschung allerdings zusehends kritisch diskutiert. Vgl. Haefeli 2012, 727 f.

167 Die tatsächlichen Kosten für die Schweizer Autobahnen beliefen sich bis 1999 auf 76 Milliarden Franken. Vgl. Pfister 2006, 2.

168 Vgl. Merki 1996, 322–326.

169 Vgl. Meier 1989.

170 Vgl. ASTRA 2014b, 18.



Abb. 10.1 und 10.2: Der Bau der A1 zwischen Hunzenschwil und Lenzburg (1964) und die fertiggestellte Autobahn bei der Raststätte Deitingen (1968). Bildarchiv ETH (Web, 10. 5. 2017).

strassen vom drohenden Verkehrskollaps gerettet werden sollten. Beim geplanten Bau dieser Stadtautobahnen waren gemäss dem Historiker Ueli Haefeli zwei Komponenten ausschlaggebend: «Erstens die verkehrsplanerische Logik, nach der das Verkehrsaufkommen dort [in den Städten] am höchsten war, die Staus am häufigsten und die zu erwartende Entlastung am grössten. Zweitens spielte es für die Städte eine entscheidende Rolle, dass Autobahnen im Gegensatz zu allen anderen Strassen mit Bundesmitteln finanziert wurden. Die Städte hofften also, ihre lokalen Verkehrsprobleme mit Bundesmitteln lösen zu können.»¹⁷¹

Die geplante Linienführung mitten in die Innenstädte führte jedoch zu heftiger Gegenwehr, die sich in Form von lokalen Protesten, Einsprachen und ablehnenden Volksabstimmungen manifestierte. Diese lokalen Widerstände konnten sich aufgrund des direktdemokratischen Systems in der Schweiz besonders nachhaltig artikulieren. Darüber hinaus hat sich der Umstand, dass die Städte ihr Verkehrssystem – anders als in Deutschland – in der Zeit des Nachkriegsbooms im Wesentlichen ohne Bundesmittel finanzieren mussten, nachträglich als volkswirtschaftlicher Segen erwiesen. Für eine Umsetzung der auch hierzulande in den 1950er- und 60er-Jahren oft überdimensionierten Infrastrukturprojekte fehlte es vielerorts schlicht an Geld. Dass die Schweizer Städte hinsichtlich ihrer Kombination von individuellem und öffentlichem Verkehr heute im Ausland häufig als Musterbeispiele gelten, hängt auch damit zusammen. Für die Autobahnanschlüsse der Städte hatten die Widerstände der lokalen Bevölkerung letztlich zur Folge, dass vielerorts entweder eine weniger zentrale Linienführung gewählt wurde oder sich der Bau beziehungsweise die Fertigstellung der städtischen Autobahnen stark verzögerte.¹⁷²

Das 1960 mit einer Gesamtlänge von 1892 Kilometern geplante Autobahnnetz, das heute zu etwa 96 % fertiggestellt ist, war im 20. und 21. Jahrhundert sicherlich der augenscheinlichste Eingriff in die Landschaft im Namen des Verkehrs.¹⁷³ Bei genauerem Hinsehen wird jedoch deutlich, dass der automobilgerechte Umbau des Verkehrssystems auch kleinräumig und fern der nationalen Aufmerksamkeit ablief. Zu denken ist etwa an die unzähligen lokalen oder regionalen Strassenbauprojekte, die in ihrer Gesamtheit eine mindestens genauso prägende Wirkung entfalteten wie der Nationalstrassenbau. Ob Zufahrtsstrassen für Maiensässe, autogerechte Kantons- und Gemeindestrassen, Unter- und Überführungen, Kreuzungen, Ortsumfahrungen oder Garagen, Parkplätze – seit den 1950er-Jahren wurde die Schweiz in einem atemberaubenden Tempo automobilfreundlich umgebaut.¹⁷⁴ Handlungsleitend waren dabei die bereits

171 Haefeli 2012, 728 f.

172 Vgl. Haefeli 2008.

173 Netzlänge und Ausbaustand gemäss ASTRA, Aktuelle Ausdehnung des Nationalstrassennetzes (Web, 24. 5. 2017).

174 Diese Entwicklung wurde für die Schweiz bisher nicht systematisch untersucht. Für eine erste Annäherung an die Geschichte der Strasseninfrastruktur in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vgl. Schiedt

in der Zwischenkriegszeit etablierten Leitideen der Verkehrstrennung beziehungsweise des autogerechten Strassenbaus, die nach 1945 grossflächig umgesetzt wurden. Ihren Anfang nahm die Entwicklung in den Städten, wo sich die Motorfahrzeuge schon in den 1950er-Jahren immer mehr zu stauen begannen. Mit der fortschreitenden Motorisierung wurden allerdings bald auch Vororte und schliesslich selbst periphere Regionen von diesem Sog erfasst.¹⁷⁵

Siedlungs- und Raumentwicklung

Die soziale und räumliche Ausbreitung der Motorfahrzeuge und der damit verknüpfte Ausbau der Strasseninfrastruktur veränderten nicht nur das Schweizer Verkehrssystem nachhaltig, sie standen darüber hinaus in einer engen Wechselbeziehung mit der allgemeinen Raum- und Siedlungsentwicklung. Bevor die Motorisierung zum Massenphänomen wurde, sorgte die Eisenbahn für ein sternförmiges, den Linien und Bahnstationen folgendes Siedlungswachstum, das sich stark auf die angeschlossenen städtischen Zentren konzentrierte. Zwar begannen Nahverkehrsmittel wie Tram oder Bus sowie das Fahrrad bereits in der Zwischenkriegszeit damit, diese Struktur aufzubrechen, die massenweise Verbreitung der Motorfahrzeuge hievte diesen Trend aber in neue Dimensionen. Angelockt von günstigen Wohnlagen und mit der Sehnsucht nach Ruhe fernab der nunmehr häufig als hektisch, laut und unsicher wahrgenommenen Städte, zog es Hunderttausende in Vororte oder noch weiter aufs Land. Die Folge war nicht nur eine starke Zersiedelung der Landschaft, sondern mit einer gewissen Verzögerung auch eine zunehmende Urbanisierung. Die herbeigesehnte ländliche Idylle hielt deshalb meist nicht lange an, die Stadt holte die Auszügler bald wieder ein. Nach und nach verschmolzen auch die ehemals ländlich geprägten Umlandgemeinden der Städte immer stärker zu grossflächigen Agglomerationen. Die enorme Dynamik, die diese Entwicklung seit den 1950er-Jahren angenommen hat, kann nicht ausschliesslich der Massenmotorisierung zugeschrieben werden, sie wäre aber ohne sie kaum in einem solchen Ausmass möglich gewesen.¹⁷⁶

Erst die massenweise Verbreitung von leistungsfähigen und preiswerten Motorfahrzeugen ermöglichte eine weiträumige Verzettelung von Lebens-

2014 und 2010; Flückiger Strebel, Schiedt 2011. Wichtige Hinweise liefern auch die historischen Fallstudien zur Verkehrsentwicklung in Schweizer Städten von Haefeli 2008; Galliker 1997; Blanc 1993. Statistisch ist lediglich die Entwicklung der Kantons-, Gemeinde- und Nationalstrassen fassbar. Dabei fällt vor allem der starke Ausbau der Gemeindestrassen auf, die zwischen 1945 und 1970 von 33 350 auf 41 634 km angewachsen sind. Die Kantonsstrassen wuchsen im gleichen Zeitraum um knapp 1000 km, während das neu erstellte Nationalstrassennetz um 651 km zunahm. Vgl. Strassendaten.ch (25. 7. 2017). Parkplätze und Parkierungsanlagen sowie übrige Bestandteile der Strassenverkehrsinfrastruktur wie Unterführungen, Kreuzungen, Kreiseln usw. wurden hingegen nie systematisch erfasst. Für eine Übersicht zur Entwicklung der Parkraumpolitik der Stadt Zürich seit 1950 vgl. Bonzanigo 2016.

175 Vgl. Flückiger Strebel, Schiedt 2011, 79 f.; Hunziker 1952, 383–396.

176 Vgl. Haefeli 2012, 726–730; Schuler et al. 2007, 55–91; Haefeli 1996.

aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit.¹⁷⁷ Fortan wurde zum Beispiel die Wohnstandortwahl nicht mehr zwingend von der begrenzten Reichweite der eigenen Füsse beziehungsweise des Fahrrads oder der Erschliessung eines Gebiets durch den öffentlichen Verkehrs bestimmt. Dadurch verlor unter anderem die räumliche Nähe zum Arbeitsort an Bedeutung, was eine stetig steigende Zahl von Erwerbstätigen veranlasste, von der neuen Flexibilität Gebrauch zu machen und fortan mit dem Motorfahrzeug zur Arbeit zu pendeln (vgl. Kapitel 3.3.3). Darüber hinaus beschleunigte die Motorisierung einen sich teilweise bereits in der Zwischenkriegszeit andeutenden Strukturwandel im Detailhandel, der das tägliche Einkaufsverhalten spürbar veränderte. Kleine, dezentrale Lebensmittelgeschäfte wurden nach und nach durch räumlich stärker konzentrierte Selbstbedienungsläden von Coop und Migros, später auch durch Discounter wie Denner und ab Ende der 1960er-Jahre durch Grossmärkte auf der grünen Wiese, verdrängt. Und schliesslich vergrösserten Motorfahrzeuge die freizeithlichen Handlungsspielräume, was sich unter anderem in einer starken Zunahme der für Freizeit Zwecke zurückgelegten Distanzen manifestierte (vgl. Kapitel 3.4). In ihrer Gesamtheit führte die räumliche Ausdehnung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit also zu neuen Mobilitätsmustern, die zunehmend den Zugang zu einem Automobil voraussetzten oder den Einsatz eines Pkw zumindest stark begünstigten.

Soziale und kulturelle Wirkungen: Durchbruch des automobilzentrierten Lebensstils

Spätestens seit den 1990er-Jahren sind in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung neben räumlichen Aspekten zusehends auch die sozialen und kulturellen Wirkungen der Massenmotorisierung ins Blickfeld gerückt. Kern dieser Debatten ist das Argument, dass die massenwirksame Verbreitung des Pkw zur Entstehung eines automobilzentrierten Lebensstils geführt hat, der nicht nur Siedlungen und Landschaften, sondern auch ästhetische Vorstellungen, kulturelle Zuschreibungen, soziale und zeitliche Gesellschaftsstrukturen oder die individuelle Körper- und Bewegungswahrnehmung entscheidend mitgeprägt hat.¹⁷⁸

Damit knüpft die jüngere Forschung an die mittlerweile gut erforschte Geschichte des frühen Automobilismus an. Im vorangehenden Kapitel wurde diesbezüglich bereits gezeigt, dass sich dieser nicht nur auf seine vermeintliche technische oder wirtschaftliche Überlegenheit reduzieren lässt, sondern auch in seiner sozialen und kulturellen Dimension betrachtet werden muss. Wichtig waren immer auch der emotionale und soziale Mehrwert, den ein Automobil versprach, das spezifische Lebensgefühl, das es vermittelte, sowie die ihm zugeschriebenen Werte, Merkmale und Potenziale. Viele dieser bis heute mit dem Automobilismus verknüpften Vorstellungen, etwa die angebliche Steigerung

¹⁷⁷ Vgl. Pfister 1995, 76 f.

¹⁷⁸ Vgl. Kaschuba 2004, 180–204.



Abb. 11: Familie beim Aufbruch in die Autoferien, 1962. Bildarchiv ETH (Web, 10. 5. 2017).

der individuellen Freiheit und Unabhängigkeit, die Vermittlung von Prestige und Begehrlichkeit oder Attribute wie Sportlichkeit, Eleganz und Fahrspass wurden bereits in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts etabliert und zum Beispiel in Werbebotschaften propagiert.¹⁷⁹

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich der Pkw auch für breite Bevölkerungskreise endgültig und nachhaltig als Schlüsselprodukt eines modernen Lebensstils durch.¹⁸⁰ Dieser aus historischer Perspektive noch kaum erforschte Übergang war von herausragender Bedeutung für die weitere Entwicklung der Alltagsmobilität in der Schweiz. Im Zuge seiner massenwirksamen Verbreitung begann der Pkw einerseits bestehende Mobilitätsmuster zu substituieren. Für Wege, die früher zu Fuss, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr bewältigt wurden, kam nun immer häufiger das Automobil zum Einsatz. Das betraf nicht nur Wege über weite Distanzen, sondern gerade auch die kleinräumige Alltagsmobilität.¹⁸¹ Gleichzeitig förderte der Pkw, wie bereits gezeigt, die Entstehung von neuen Mobilitätsmustern und war nach dem Zweiten Weltkrieg der wichtigste Impulsgeber für die starke Zunahme der Verkehrsleistung

179 Das zeigt ein Blick in die Zeitschriften «Automobil Revue», «Revue du Touring Club Suisse», «Auto. Magazin des Automobil Club der Schweiz» der 1920er- und 30er-Jahre.

180 Vgl. Kaschuba 2004, 221.

181 Vgl. Pfister 1995, 91.

im Personenverkehr.¹⁸² Damit wurde das Auto seit den 1950er-Jahren zusehends zum eigentlichen Dreh- und Angelpunkt der alltäglichen Mobilität.¹⁸³

Die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung geht heute davon aus, dass die Stabilität des Automobilismus neben Einflüssen wie der Autoindustrie und ihren Verbänden, der Verkehrspolitik, der Strasseninfrastruktur, den rechtlichen Rahmenbedingungen oder dem technologischen Fortschritt der Fahrzeuge auch wesentlich durch soziale und kulturelle Gesellschaftsentwicklungen sowie individuelle Zuschreibungen, Erfahrungen und Routinen von Autofahrern und Beifahrern gestützt wird.¹⁸⁴ Der deutsche Techniksoziologe Weert Canzler bringt diese These auf den Punkt: «Automobilismus ist Teil gesellschaftlicher Konstruktion von Wirklichkeit. Seine empirisch festzustellende Stabilität ist der Tatsache geschuldet, dass eine klassische technische Pfadabhängigkeit mit einer in modernen und sich modernisierenden Gesellschaften mehrheitlich getragenen lebensweltlichen Aneignung eines polyvalent nutzbaren Artefakts und mit extrafunktionalen, vor allem symbolischen Konsumformen einer zur Konvergenz strebenden globalen Mittelschicht einher gehen.»¹⁸⁵

Diese lebensweltliche Aneignung des Automobils erreichte in den 1950er- und 60er-Jahren zum ersten Mal eine Massenwirkung. In der Folge bildete sich ein automobilzentrierter Lebensstil heraus, der für einen wachsenden Teil der Bevölkerung nicht mehr nur Sehnsucht war, sondern mit der Anschaffung des ersten eigenen Fahrzeugs zur Realität, alsbald zur Normalität und schliesslich zur Routine wurde. Autofahren entwickelte sich zu einer alltäglichen sozialen und kulturellen Praxis, die von immer mehr Menschen geteilt wurde.¹⁸⁶ Das zeigte sich etwa daran, dass sich der Pkw nun auch für Familien der Mittelschicht zusehends zum selbstverständlichen Verkehrsmittel entwickelte. Ob für die Väter am Steuer, die Mütter auf dem Beifahrersitz oder die Kinder auf der Rückbank, Autofahren wurde für die ganze Familie zur alltäglichen Erfahrung, zum festen Bestandteil des Familienlebens und für die Sprösslinge Teil der Sozialisation. Die Motorisierung war damit endgültig zur biografischen Norm geworden.¹⁸⁷ Dazu trugen nach dem Zweiten Weltkrieg zumindest kurzfristig auch Motor(fahr)räder und Roller bei, die als preisgünstige Alternative zum Pkw auch weniger betuchten Bevölkerungsschichten, insbesondere der Arbeiterschaft, den Einstieg in die Motorisierung ermöglichten. Allerdings galten sie für ihre Besitzer oft eher als Zwischenlösung und wurden, sobald es die Finanzlage erlaubte, durch

182 Gemäss Schätzungen der Gesamtverkehrskonzeption nahm die Verkehrsleistung pro Kopf der Bevölkerung zwischen 1950 und 1970 von jährlich 2770 km auf 8550 km zu. Der mit Abstand grösste Teil dieser Zunahme entfiel auf den Pkw. Vgl. Porro 1979, 12.

183 Vgl. Pfister 1995, 76 f., 91 f.; Sachs 1984, 101–106; Borscheid 1988, 124–127.

184 Vgl. Canzler 2012; Buhr et al. 1999; Burkhart 1994.

185 Canzler 2016a, 29.

186 Vgl. Kaschuba 2004, 220–227.

187 Vgl. Meyer 2014, 37.

ein Automobil ersetzt. Eine spezielle Stellung nahm ausserdem das Mofa ein, das sich in den 1960er-Jahren zum Kultobjekt der Jugend entwickelte und dabei half, die Wartezeit bis zum Erreichen des Autoalters zu überbrücken.¹⁸⁸

Was die 1950er- und 60er-Jahre für die Entwicklung des Automobilismus also rückblickend so herausragend macht, ist der Umstand, dass sich seine bereits in der Zwischenkriegszeit etablierte gesellschaftliche Akzeptanz und kulturelle Vormachtstellung erstmals mit den konkreten Alltagserfahrungen breiter werdender Bevölkerungskreise verband. In der Folge verzahnte sich der Pkw aufs Engste mit den Mobilitätsansprüchen und -bedürfnissen der Menschen. Bald schon gehörte sein Einsatz für viele zur Gewohnheit und Routine und begann Alltagsabläufe, Wohnstandortentscheide, Arbeitsplatzsuche, Freizeitpräferenzen und dergleichen immer stärker zu strukturieren. Gleichzeitig baute das Auto nach dem Zweiten Weltkrieg seine gesellschaftliche Stahlkraft weiter aus und stand symbolisch für sozialen Aufstieg, Wohlstand, Prestige, Erfolg, Selbstbestimmung, Unabhängigkeit, Individualität und Modernität.¹⁸⁹ Es diente seinen Besitzern im sozialen Kontext deshalb immer auch als Repräsentations- und Distinktionsmerkmal.¹⁹⁰ Diese Kombination aus alltäglichen Erfahrungen und Routinen sowie den eher symbolischen Aspekten des Konsumprodukts Auto ist bis heute ein entscheidender Faktor für seine anhaltende Dominanz.¹⁹¹ Darüber hinaus wird in der sozialwissenschaftlichen Automobilforschung gerne auf seine enge und wechselseitige Beziehung mit gesellschaftlichen Trends wie der Individualisierung, Flexibilisierung und Pluralisierung von Lebensstilen und -lagen verwiesen, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg parallel zur Massenmotorisierung durchsetzten.¹⁹² Sie machten den Verkehr räumlich und zeitlich disperser und die Verkehrsbedürfnisse hybrider, weil sie komplexe Wegketten förderten, mit denen verschiedene Orte und Tätigkeiten verknüpft wurden. Diese neuen Anforderungen begünstigten den Pkw mit seiner zeitlich unabhängigen und polyvalenten Einsatzbarkeit.¹⁹³

Die Nachkriegszeit war in dieser Hinsicht eine wichtige Initialphase. Allerdings darf die Wirkung der 1950er- und 60er-Jahre nicht überstrapaziert werden. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass das Automobil damals noch längst nicht alle Gesellschaftsschichten erreichte. Der Zugang zum Pkw wurde nach wie vor erheblich durch ökonomische, soziale sowie räumliche Disparitäten geprägt. Die transformative Wirkung der Massenmotorisierung hatte also eindeutig Grenzen. Ein nicht unbedeutender Teil der Bevölkerung bestritt die Alltagsmobilität bis 1970 weiterhin ohne Auto. Diese Menschen vor allem be-

188 Vgl. ebd., 37–39; Hägele 1997.

189 Vgl. Kaschuba 2004, 220–227; Sachs 1984, 80–107.

190 Vgl. Bourdieu 1982.

191 Vgl. Canzler 2016a, 29.

192 Vgl. ebd., 51–54.

193 Vgl. Canzler 1999, 24.

kamen die negativen Begleiterscheinungen des wachsenden Strassenverkehrs zu spüren. Spätestens ab Mitte der 1960er-Jahre sorgten verstopfte Strassen, zugeparkte Trottoirs, Lärm und Luftverschmutzung sowie die anhaltende Verdrängung nicht motorisierter Strassenbenützer denn auch zusehends für rote Köpfe. Diese zunächst primär lokal diskutierten Probleme schlugen aber erst im Zuge der Umweltwende in den 1970er- und 80er-Jahre in eine breit rezipierte Kritik um. Bis dahin genoss das Auto in der Öffentlichkeit, der Verkehrspolitik sowie unter Stadt- und Verkehrsplanern fast uneingeschränkt Vorfahrt.¹⁹⁴

2.2.2 Auf dem Abstellgleis? Das öffentliche Verkehrssystem

Der Durchbruch der Massenmotorisierung sowie die automobilfreundliche Verkehrspolitik der Nachkriegszeit werden rückwirkend gerne als fundamentale Krise des öffentlichen Verkehrs interpretiert.¹⁹⁵ Beide Aspekte haben die Entwicklung des ÖV in den 1950er- und 60er-Jahren zweifellos beeinflusst. Allerdings konnten auch Eisenbahnen, Trams und Busse nach dem Zweiten Weltkrieg von der enormen Zunahme der Verkehrsnachfrage profitieren, wenngleich weit weniger stark als der motorisierte Individualverkehr. Auch angebotsseitig erlebte das öffentliche Verkehrssystem trotz eines zusehends schwierigeren Marktumsfelds nach 1945 einen weiteren Ausbau. Allerdings waren nicht alle Verkehrsmittel in gleichem Umfang von diesen Entwicklungen betroffen.

Eisenbahnen

Die Schweizer Eisenbahnen sahen sich nach den Rekordwerten des Zweiten Weltkriegs zunächst mit einem schwachen Rückgang der jährlichen Passagierzahlen konfrontiert. Danach konnte die Transportleistung aber bis zur Mitte der 1960er-Jahre deutlich ausgebaut werden, ehe sich das Wachstum abkühlte und bis 1970 in einen leichten Rückgang mündete (Grafik 13).¹⁹⁶

Trotz des insgesamt beachtlichen Ausbaus der Passagierkapazitäten fuhren die meisten Privatbahnen bereits ab den 1950er-Jahren wachsende Verluste ein. Den SBB gelang es bis in die frühen 1960er-Jahre, gewinnbringend zu wirtschaften, ehe auch die Staatsbahn erneut in die roten Zahlen rutschte. Für diese zunehmende Schieflage der Bahnen gibt es in der Forschung drei konkurrierende Erklärungsansätze: Eine Argumentationslinie sieht den Hauptgrund in der ungleichen Finanzierung der Strassen- und der Bahninfrastruktur, die langfristig dafür sorgte, dass das Angebot der Bahnen im Vergleich zur Strasse schrittweise an Attraktivität verlor.¹⁹⁷ Während die Strasse mit den Erträgen aus dem Treibstoffzoll über einen Finanzierungsmodus verfügte, der kaum von Budgetdis-

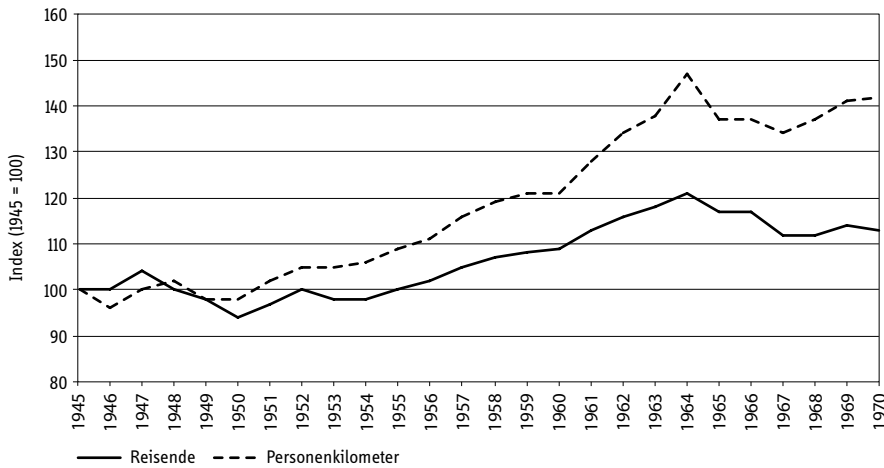
194 Vgl. Haefeli 2008; Blanc 1993.

195 Vgl. Balthasar 1993, 133; Krebs 1996, 42.

196 Zwischen 1965 und 1970 reduzierte sich die Zahl der jährlich im Eisenbahnverkehr abgefertigten Passagiere von 334,1 auf 322,6 Millionen.

197 Vgl. EVED 1979, 10; Balthasar 1993, 138-140, Krebs 1996, 40-47; Washington, ARE 2000, 5.

Grafik 13: Indexierte Entwicklung der Nachfrage im Bahnverkehr, 1950–1970



Quelle: BFS, Statistisches Jahrbuch der Schweiz, diverse Jahrgänge.

kussionen und Sparübungen berührt wurde und sich zudem selbst verstärkte, war der finanzielle Spielraum der Bahnen deutlich stärker eingeschränkt. Sie hatten den Unterhalt und Ausbau ihrer Infrastruktur sowie die Erneuerung des Rollmaterials auf eigenen Rechnung oder mit Rahmenkrediten des Bundes zu finanzieren. Aufgrund der schwierigen Finanzlage der Bahnen fand diese Modernisierung in der Nachkriegszeit zunächst jedoch nur unzureichend statt. Erst die Revision des Eisenbahngesetzes 1957 brachte zumindest Privatbahnen eine gewisse Entspannung. Fortan erhielten sie nicht mehr nur situative Krisenhilfe, sondern wurden für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Modernisierung ihrer Anlagen und des Rollmaterials mit Beiträgen von Bund und Kantonen entschädigt. Die SBB mussten hingegen bis 1971 ohne staatliche Zusatzleistungen auskommen und warteten gar bis zur Etablierung des Leistungsauftrages 1982 auf die Institutionalisierung dieser jährlichen Beiträge (vgl. Kapitel 2.3.2). Insgesamt blieben die Investitionen ins Schienennetz deshalb bis in die 1970er-Jahre weit hinter denjenigen für das Strassensystem zurück (Tab. 11). Immerhin wurde den Bundesbahnen ab 1961 bei ihren Investitionen mehr Handlungsspielraum eingeräumt. Seit der Entschuldung der SBB in den 1940er-Jahren war die maximale Höhe der Investitionen per Gesetz auf die Summe der jährlichen Abschreibungen festgelegt. Diese Begrenzung wurde 1961 aufgehoben und ermöglichte auch den Bundesbahnen eine erste, zunächst noch sanfte Modernisierung.¹⁹⁸

198 Vgl. Steinmann 2010, 102 f.; Hürlimann 2007, 25–29.

Tab. 11: Infrastrukturinvestitionen von Bund, Kantonen und Gemeinden in Millionen Franken, 1950–1970

	Strasse	Schiene
1950	134	97,5
1955	250	110
1960	490	139,4
1965	1590	300
1970	2053,9	368,4

Quelle: LITRA, Verkehrszahlen, Ausgabe 2010, 26.

Als zweites Argument wird häufig ins Feld geführt, dass die bereits erwähnten gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu einer Wettbewerbsverzerrung führten. Anders als private Firmen wurden den Bahnen vier Grundpflichten (Betriebs-, Fahrplan-, Beförderungs- und Tarifpflicht) auferlegt. Sie hatten gewisse Dienstleistungen deshalb selbst dann aufrechtzuerhalten, wenn sie rein ökonomisch nicht rentabel waren, was ihnen aus unternehmerischer Sicht erhebliche Nachteile einbrachte und ihre Handlungsfähigkeit stark einschränkte. Im Personenverkehr betraf dies in erster Linie die bereits thematisierten Sozialrabatte für Berufspendler und Schüler, beim Güterverkehr vor allem den nicht kostendeckenden Stückguttransport. Besonders die SBB, die wie erwähnt im Gegensatz zu den Privatbahnen damals für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen noch keine staatliche Entschädigung erhielten, bekundeten ab Mitte der 1960er-Jahre zusehends Mühe, unter diesen Bedingungen wirtschaftlich erfolgreich zu arbeiten.¹⁹⁹

Eine dritte Argumentationslinie verweist demgegenüber auf unternehmerische Versäumnisse, darunter veraltete Führungsstrukturen, zu hohe Personalbestände, diffuse Kompetenzregelungen sowie ein fehlendes Kostenbewusstsein seitens der Bahnen.²⁰⁰ Darüber hinaus kritisierten zeitgenössische Verkehrsexperten, dass aus regionalpolitischen Gründen häufig selbst dann an unrentablen Bahnstrecken festgehalten wurde, wenn mit einer Umstellung auf Autobusbetrieb eine ökonomisch sinnvollere Alternative existierte.²⁰¹

Wie gross der Einfluss dieser unterschiedlichen Faktoren auf das Bahnsystem im Einzelnen war, muss an dieser Stelle offenbleiben. Doch dürften alle drei daran beteiligt gewesen sein, dass das Schweizer Bahnnetz, anders als etwa

199 Vgl. Steinmann 2010, 75–91; Hürlimann 2007, 25.

200 Vgl. Kirchhofer 2010, 187–195, 276–287.

201 Vgl. Steinmann 2010, 331–337.

Grossbritannien, Frankreich oder Deutschland, in der Nachkriegszeit nur einen geringfügigen Rückbau in Kauf nehmen musste.²⁰² Die Privatbahnen waren in den 1950er-Jahren finanziell schwer angeschlagen, Anlagen und Rollmaterial meist stark veraltet. Zahlreiche Gesellschaften hätten ohne die ab 1957 ausgerichteten Unterstützungsleistungen sowie die regionalpolitische Schützenhilfe kaum überlebt. Die SBB erhielten bis 1971 zwar keine finanziellen Zuschüsse, sie waren aufgrund des guten Geschäftsgangs bis Mitte der 1960er-Jahre aber auch noch nicht zwingend darauf angewiesen.²⁰³ Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die die Bahngesellschaften für Staat, Wirtschaft und die Bevölkerung erbrachten, sicherten den SBB und den Privatbahnen ausserdem selbst in der automobilbegeisterten Nachkriegszeit eine nicht zu unterschätzende Legitimation.²⁰⁴ Dabei sollte auch nicht vergessen werden, dass die Bahnen – speziell die SBB – in der Schweiz nach dem Zweiten Weltkrieg in der Öffentlichkeit nach wie vor ein gutes Image genossen, nicht zuletzt, weil sie symbolisch für die Verbindung der kulturellen Vielfalt des Landes zu einer nationalen Identität standen.²⁰⁵ Das Auto mag die Technologie der Stunde gewesen sein, die Bahnen waren damit aber nicht automatisch abgeschrieben. Zwar verunmöglichten die geringen Infrastrukturinvestitionen durch den Staat sowie der enge finanzielle und unternehmerische Spielraum eine umfassende Modernisierung des Netzes. Gross angelegte Projekte wie die Bahn 2000, die Alpentransversale oder der Taktfahrplan wurden zum Beispiel bereits in den 1950er- und 60er-Jahren angedacht, konnten aber erst Jahrzehnte später realisiert werden.²⁰⁶ Dennoch gelang es den Bahnen, ihr Angebot im Personenverkehr auch in der Zeit zwischen 1945 und dem Beginn der erwähnten Grossprojekte in den 1980er- und 90er-Jahre qualitativ weiter zu verbessern. Der kontinuierliche Ausbau von doppelspurigen Streckenabschnitten, die punktuelle Entflechtung von Netzengpässen durch Überwerfungsbauwerke wie Brücken und Tunnel, die Modernisierung des Fahrzeugparks sowie Massnahmen bei der Automatisierung und Elektronisierung des Fahrbetriebs ermöglichten einen flexibleren Betrieb, höhere Geschwindigkeiten und grössere Transportleistungen. Für die Bahnkunden bedeuteten diese Veränderungen vor allem kürzere Reisezeiten, eine Verdichtung des Angebots sowie eine Steigerung des Fahrkomforts.²⁰⁷

202 Das Netz reduzierte sich von 1945 bis 1970 um 205 km. In den meisten Fällen handelte es sich dabei um Nebenlinien, die auf Busbetrieb umgestellt wurden. Vgl. SBB, Statistisches Jahrbuch, Ausgaben 1945 und 1970.

203 Vgl. Steinmann 2010.

204 Zum Wandel des Konzepts der Gemeinwirtschaftlichkeit in der Verkehrswissenschaft und der Verkehrspolitik vgl. Kirchhofer 2010.

205 Erstaunlicherweise wurde diese identitätsstiftende Funktion der Schweizer Eisenbahnen in der Forschung bisher kaum diskutiert. Vgl. NZZ, 9. 12. 2004, 15.

206 Vgl. Hürlimann 2007, 25–225.

207 Vgl. Hidber 1992, 22 f.; Hürlimann 2007, 37–186; Steinmann 2010, 94–96.

Städtische Trams, Trolley- und Autobusse

Wie die Eisenbahnen verzeichnete auch der städtische Nahverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg ein markantes Wachstum. Nicht nur wuchs die Gesamtlänge der städtischen Netze zwischen 1945 und 1970 von 782 auf 1201 Kilometer, auch die Transportleistung konnte stark ausgebaut werden. Während 1945 jährlich 348,8 Millionen Passagiere den städtischen Nahverkehr nutzten, waren es 1970 mit 639 Millionen beinahe doppelt so viele. Allerdings profitierten Trams und Busse nicht in gleichem Masse von dieser Entwicklung. Während Busse nach 1945 einen starken Aufschwung erlebten, gerieten die Strassenbahnen zusehends ins verkehrsplanerische und -politische Abseits. Die bereits in der Zwischenkriegszeit aufflammende Kritik, wonach sie angesichts des schnell wachsenden Strassenverkehrs ein unnötiges Hindernis darstellten und den Verkehrsfluss störten, wurde nicht nur immer lauter, sie hatte auch erstmals konkrete Folgen. Vor allem kleine und mittelgrosse Städte begannen nun ihre Trambetriebe aufzulösen und sie durch Trolley- und Autobuslinien zu ersetzen – so geschehen in Biel (1948), La Chaux-de-Fonds (1950), Freiburg (1950), Winterthur (1951), Lugano (1959) und Locarno (1960). Auch die beiden grössten Städte der Westschweiz nahmen markante Eingriffe vor. In Genf schrumpfte das Strassenbahnnetz bis zum Ende der 1960er-Jahre auf eine einzige, rund acht Kilometer lange Linie. In Lausanne wurde ab 1964 sogar gänzlich auf Trams verzichtet. Auch in den Deutschschweizer Städten Zürich, Basel und Bern stritten Anhänger und Gegner der Strassenbahn in den 1950er- und 60er-Jahren heftig über Sinn und Unsinn des Verkehrsmittels. Obwohl schliesslich für einzelne Linien eine Umstellung auf den Busbetrieb erfolgte, wurden die Tramnetze insgesamt jedoch weniger stark angetastet als in der Westschweiz.²⁰⁸ Der starke Gegenwind, der den Strassenbahnen in der Nachkriegszeit entgegenwehte, führte auf gesamtschweizerischer Ebene letztlich dazu, dass sich die Zahl der Trambetriebe zwischen 1950 und 1970 um beinahe zwei Drittel reduzierte. Dadurch schrumpfte die Ausdehnung des Gesamtnetzes von 403 auf nur noch 168 Kilometer. Die Anzahl der Haltestellen verringerte sich von 1324 auf 441 und diejenige der Sitzplätze von 32 642 auf 27 060. Trotz dieser massiven Einschnitte blieb die Transportleistung der verbleibenden Strassenbahnen aber annähernd konstant. Die Zahl der jährlich transportierten Passagiere verringerte sich insgesamt um nur knapp 7%.²⁰⁹ Dort, wo die Tramstrecken nicht oder nur leicht zurückgebaut wurden, blieben Strassenbahnen also auch in der Nachkriegszeit ein unentbehrlicher Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems, auch wenn die städtischen Trolley- und Autobusse sie Mitte der 1960er-Jahre in Bezug auf die Fahrgastzahlen erstmals übertrafen. Noch 1950 transportierten Strassenbahnen mit jährlich 330,3 Millionen Reisenden mehr als dreimal

208 Vgl. Galliker 1997, 197–225; Appenzeller 1995, 136–154.

209 Vgl. BFS, Schweizerische Verkehrsstatistik 2000, 68–82.

so viele Passagiere wie Trolley- und Autobusse. 15 Jahre später kamen diese auf 332, Trams hingegen noch auf 315,5 Millionen Fahrgäste.²¹⁰ Neben dem erwähnten Rückbau der Strassenbahnen war diese Verschiebung die Folge eines starken Ausbaus der Businfrastruktur. Zwischen 1950 und 1970 vergrösserte sich die Gesamtausdehnung der städtischen Trolley- und Autobusnetze von 448 auf 1033 Kilometer; das Sitzplatzangebot wuchs von 5741 auf 73 158, die Zahl der bedienten Haltestellen wurde mehr als verdoppelt.²¹¹ Damit wurde der Rückbau bei den Trambahnen nicht nur kompensiert: Gestützt auf die verfügbaren Daten erfuhr das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zwischen 1945 und 1970 einen weiteren Ausbau. Das gilt – wie bereits gezeigt – auch für die Nachfrageseite, die sich ebenfalls durch ein deutliches Wachstum auszeichnete. Allerdings geben die hochaggregierten Daten keinen Aufschluss darüber, wie sich diese Entwicklungen in den einzelnen Städten und ihren öffentlichen Verkehrsnetzen genau manifestierten. Aus neueren Studien geht hervor, dass sich Qualität und Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs lokal zum Teil erheblich unterschieden.²¹² Ein Vergleich der jährlichen Anzahl Fahrten je Einwohner in den fünf Grossstädten lässt vermuten, dass solche Unterschiede bereits in der Nachkriegszeit bestanden (Tab. 12). Auffällig ist dabei insbesondere die tiefere ÖV-Nutzung in den Westschweizer Städten Genf und Lausanne, die in dieser Hinsicht übrigens bis heute deutlich hinter Zürich, Basel und Bern zurückliegen (vgl. Kapitel 2.3.2).

Tab. 12: Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr je Einwohner und Jahr, 1950, 1960, 1970

	Fahrten pro Einwohner		
	1950	1960	1970
Zürich	410	450	479
Basel	359	432	533
Bern	325	386	443
Genf	288	361	425
Lausanne	238	273	299

Quelle: Statistik der Schweizer Städte, Jahrgänge 1950–1970.

210 Vgl. BFS, Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1966, 235 f.; BFS, Schweizerische Verkehrsstatistik 2000, 129. Die verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Hintergründe dieser Verdrängung der Trambahn wurden für Zürich und Basel detailliert aufgearbeitet. Vgl. Galliker 1997, 197–225; Appenzeller 1995, 136–154.

211 Vgl. Appenzeller 1995, 76–82.

212 Vgl. Munafò et al. 2012.

Ferner fehlen in den eidgenössischen Verkehrsstatistiken quantitativ nicht oder nur schwer fassbare Informationen etwa zur Entwicklung der Fahrplandichte, der Umsteigehäufigkeit oder des Reisekomforts, die sich gleichfalls auf die Angebotsqualität auswirken. So hält zum Beispiel Hans-Rudolf Galliker für Zürich fest, dass die Busverbindungen in den 1950er- und 60er-Jahren im Vergleich zu den Trams in der Regel die schlechteren Verbindungen waren, weil sie seltener verkehrten und oft zu mehrmaligem Umsteigen zwangen.²¹³ Für eine umfassende Bewertung der Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs, die auch solche lokale Gegebenheiten genügend berücksichtigt, bräuchte es daher dringend weitere vergleichbare Studien.

Überlandverkehr

Die schweizerische Post sowie die konzessionierten Autobusbetriebe erlebten nach dem Zweiten Weltkrieg eine ähnlich stürmische Entwicklung wie der städtische Nahverkehr. Das Postautonetz wuchs zwischen 1945 und 1970 um rund 2500 Kilometer und erreichte 1970 eine Gesamtausdehnung von 7410 Kilometern. Parallel zu dieser Netzerweiterung verdoppelten sich die in Betrieb stehenden Fahrzeuge, während das jährliche Passagieraufkommen mit 41,4 Millionen beinahe um den Faktor vier wuchs. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der konzessionierten Autobusbetriebe von rund 100 auf 179. In der Folge dehnte sich das Gesamtnetz der Konzessionäre von 1195 auf 3242 Kilometer aus und die Fahrgastzahl nahm von jährlich fünf auf 73,3 Millionen zu.²¹⁴

Damit trug der Überlandverkehr mit einer jährlichen Transportleistung von insgesamt 114,7 Millionen Passagieren 1970 zwar nur etwa einen Zehntel zur Gesamtleistung des öffentlichen Verkehrs bei, deckte dabei aber ein Netz ab, das die doppelte Ausdehnung der Eisenbahnen erreichte und fast neunmal so gross war wie dasjenige aller städtischen Verkehrsbetriebe zusammen. Die expandierenden Buslinien der Post und der Konzessionäre waren daher insbesondere für ländliche Gebiete und von der Bahn oder städtischen Verkehrsanbietern nicht erschlossene Agglomerationsgemeinden unverzichtbar, denn dort stand in den 1950er- und 60er-Jahren noch längst nicht überall ein Motorfahrzeug in der Garage. Es waren deshalb zunächst vor allem Postautos und Überlandbusse, die eine wachsende Zahl von Pendlern täglich an ihren auswärtigen Arbeitsplatz brachten, den Anschluss ans Eisenbahnnetz sicherstellten und dem nicht motorisierten Teil der Bevölkerung Zugang zu den Dienstleistungen und Attraktionen der städtischen Zentren boten. Umgekehrt versorgten sie touristisch attraktive Regionen mit Tagesausflüglern und Feriengästen.²¹⁵

213 Vgl. Galliker 1997, 210.

214 Zahlen gemäss BFS, Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Jahrgänge 1945–1970.

215 Vgl. Burkhardt 1956, 154; Ganz et al. 2006, 74 f.

Zwischenbilanz: Der öffentliche Verkehr in der Krise?

Der Durchbruch der Massenmotorisierung hat das schon zuvor schwierige Marktumfeld für die öffentlichen Verkehrsbetriebe zweifellos weiter dramatisiert. Die Bahnen verloren in den 1950er-Jahren im Personenverkehr endgültig ihre Monopolstellung. Ausserdem verschärfte sich die Motorfahrzeugkonkurrenz im Güterverkehr. Die lange Zeit übliche Quersubventionierung des Personenverkehrs aus Erträgen der Gütersparte wurde deshalb zusehends schwieriger. Darüber hinaus hatten die Bahnen bei den Infrastrukturinvestitionen gegenüber der Strasse in den 1950er- und 60er-Jahren eindeutig das Nachsehen. Den Betrieb und Ausbau des stark wachsenden öffentlichen Nahverkehrs mussten die Städte sogar vollständig ohne staatliche Unterstützung finanzieren. Kennzeichnend für die Situation in den urbanen Zentren war zudem, dass die Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs zu einer starken Reduzierung – vielerorts gar zu einer vollständigen Auflösung – der Tramnetze führte. An ihre Stelle traten Auto- oder Trolleybusse, die eine flexiblere Gestaltung der Netze erlaubten. Bisher weitgehend ungeklärt ist die Frage, wie sich diese Entwicklungen auf lokaler Ebene konkret manifestierten, speziell ob sich das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs im Zuge dieser Umstellung tendenziell weiter verbesserte oder eher Qualität einbüsste. Symptomatisch für die Entwicklung in der Schweiz ist ferner, dass das Bahnnetz entgegen vielen ausländischen Beispielen in der unmittelbaren Nachkriegszeit kaum Reduktionen in Kauf nehmen musste. Eine wesentliche Rolle spielte dabei der in der Schweiz stark verankerte Föderalismus, der regionalpolitischen Partikularinteressen traditionell einen vergleichsweise hohen Stellenwert einräumte. Er führte beispielsweise dazu, dass der Ersatz von Bahnlinien durch Busse, eine Diskussion, die in den 1950er- und 60er-Jahren in Expertenkreisen und Behörden durchaus geführt wurde, sich kaum je gegen die Abwehrhaltung in den betroffenen Gebieten durchsetzen konnte. Zu gross war dort die Angst, mit dem Verlust der Bahn ins wirtschaftliche Abseits zu geraten. Wichtig war in diesem Zusammenhang aber auch die 1957 institutionalisierte Kompensation der Privatbahnen für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Ohne diese Unterstützung, die später auch auf einzelne städtische Vorortbahnen und Buslinien ausgedehnt wurde, wären viele Betriebe wohl nicht im Netz geblieben.²¹⁶

Trotz dieses schwierigen Umfelds erlebte der öffentliche Verkehr nach dem Zweiten Weltkrieg nachfrageseitig einen weiteren Wachstumsschub. Insgesamt vergrösserte sich das Fahrgastaufkommen zwischen 1945 und 1970 von jährlich 647,3 auf 1076,3 Millionen (Tab. 13), was einem Zuwachs von 66 % entspricht.²¹⁷ Zum Vergleich: Zwischen 1985 und 2015 – einer Phase, die in vie-

²¹⁶ Vgl. Steinmann 2010, 68–90.

²¹⁷ Auch die Transportmengen im Güterverkehr konnten zwischen 1950 und 1970 in absoluten Zahlen deutlich ausgebaut werden. Allerdings verloren die Bahnen gegenüber dem Strassentransportgewerbe stark an Marktanteilen. Vgl. Steinmann 2010, 58–65.

len Publikationen als Renaissance des öffentlichen Verkehrs gilt – betrug das Wachstum 78 %.²¹⁸

Tab. 13: Jährliche Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr in Millionen, 1945–1970

	Eisenbahnen	Strassenbahnen	Städtische Auto- und Trolleybusse	Überlandverkehr	Total
1945	284,8	333,6	12,2	16,7	647,3
1950	267,6	330,3	96,6	31,9	726,4
1955	284,5	341,8	143,3	40,3	809,9
1960	310,7	325,2	223,5	49,4	908,8
1965	334,1	315,5	332	66,24	1 047,8
1970	322,6	294,8	344,2	114,7	1 076,3

Quelle: BFS, Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Jahrgänge 1945–1970.

Bezogen auf die Zunahme der Passagierzahlen konnte sich die Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems also auch in den autobegeisterten 1950er- und 60er-Jahren durchaus sehen lassen. Für viele Menschen blieben öffentliche Verkehrsmittel im Verkehrsalltag zentrale Mobilitätswerkzeuge. Das gilt insbesondere für die Zeit bis Mitte der 1960er-Jahre, erst danach setzte beim Passagieraufkommen und der Verkehrsleistung eine merkliche Stagnation ein. Die Einschätzung, wonach Bahnen, Trams, Busse und Postautos mit dem Durchbruch der Massenmotorisierung kaum mehr genutzt wurden, scheint deshalb nicht haltbar.²¹⁹ Dass sie sich dennoch so hartnäckig hält, hängt wohl in erster Linie damit zusammen, dass bei Analysen zur Verkehrsentwicklung oft einseitig auf die statistische Kerngrösse der zurückgelegten Personenkilometer zurückgegriffen wird. Daraus lässt sich zwar ableiten, dass der öffentliche Verkehr zwischen 1950 und 1970 weit weniger stark am markanten Anstieg der Verkehrsleistung beteiligt war als der motorisierte Individualverkehr. Tatsächlich hat sich der Anteil des ÖV in besagtem Zeitraum von 57 % auf 23 % reduziert (vgl. Tab. 10). Daraus direkt eine wachsende Verschmähung öffentlicher Verkehrsmittel abzuleiten, ist allerdings problematisch. Zum einen ist der angebliche Bedeutungsverlust des ÖV relativ und nicht etwa absolut zu verstehen. Zum anderen berücksichtigen Personenkilometer den Umstand zu wenig, dass

218 Vgl. BFS, Statistik des öffentlichen Verkehrs, Tabelle T6.1 (Web, 14. 11. 2018); BFS, Schweizerische Verkehrsstatistik 2000, 126.

219 Vgl. Balthasar 1993, 133.

im ÖV der 1950er- und 60er-Jahre eher kurze Fahrdistanzen dominierten.²²⁰ Entsprechend kamen Fahrten mit Zügen, Trams, Bussen und Trolleybussen in der Statistik deutlich weniger stark zum Ausdruck als die durchschnittliche Fahrleistung von Pkws, die in den 1950er-Jahren zum Beispiel für den Kanton Zürich bereits auf rund 19 000 Kilometer pro Fahrzeug und Jahr geschätzt wurde.²²¹ Erschwerend kommt hinzu, dass Angaben zum Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an den täglich zurückgelegten Etappen oder Wegen, die hinsichtlich der alltäglichen Verkehrsmittelwahl deutlich aufschlussreicher wären, für die 1950er- und 60er-Jahre komplett fehlen. Angesichts des auch nach dem Zweiten Weltkrieg lange Zeit wachsenden Passagieraufkommens, das Mitte der 1960er-Jahre erstmals die Marke von einer Milliarde Personenfahrten übertraf, ist deshalb vor einem voreiligen Abschreiben des öffentlichen Verkehrs zu warnen. Dass Züge, Busse und Trams nach wie vor wichtig blieben, erklärt sich schon allein aus dem Umstand, dass der Verbreitung des Pkw bis 1970 in sozialer Hinsicht noch eindeutige Grenzen gesetzt waren (vgl. Kapitel 2.2.1). Zumindest für die nach wie vor grosse Zahl nicht motorisierter Haushalte blieben öffentliche Verkehrsmittel – sofern nicht die eigenen Füße oder das Fahrrad zum Einsatz kamen – deshalb unabdingbare Stützen im alltäglichen Verkehr.

2.2.3 Von schwindenden Fussgängern und Fahrradfahrern:

Das Ende des Langsamverkehrs?

Für Fussgänger und Fahrradfahrer bedeutete der endgültige Siegeszug der Massenmotorisierung die Weiterführung einer Entwicklung, die sich bereits in der Zwischenkriegszeit abgezeichnet hatte. Tageszeitungen und Zeitschriften waren in den 1950er- und 60er-Jahren voll von Artikeln und Leserbriefen, die die fortlaufende Verdrängung des Langsamverkehrs aus dem Strassenraum und die steigende Unfallgefahr für Fussgänger und Fahrradfahrer problematisierten. Angesichts der sich neu eröffnenden Mobilitätsoptionen, insbesondere des gesellschaftlich breiter abgestützten Zugangs zum Pkw bei zusehends länger und komplexer werdenden Wegen im Alltagsverkehr, verloren die eigenen Füße und das Fahrrad in der Bevölkerung an Bedeutung. Diese Entwicklung dürfte zumindest zum Teil auch durch einen Imageverlust beider Fortbewegungsarten gefördert worden sein. Im Schatten des für Modernität, Freiheit und Bequemlichkeit stehenden Automobils wurden Zufussgehen und Fahrradfahrten, beides körperliche Anstrengungen, ausserhalb von Freizeitaktivitäten zusehends als unmodisch und unbequem wahrgenommen. Zu Fuss oder mit

220 Zum einen, weil zwischen 1950 und 1970 rund 60 % des Verkehrsaufkommens auf den städtischen Nahverkehr entfiel, wo die Distanzen tendenziell eher kurz waren. Zum anderen, weil auch bei den Eisenbahnen insgesamt kurze Strecken überwogen. Vgl. BFS, Schweizerische Verkehrsstatistik 1950, 27–29; 1960, 29–31; 1970, 29–31.

221 Vgl. Leibbrand 1957b.

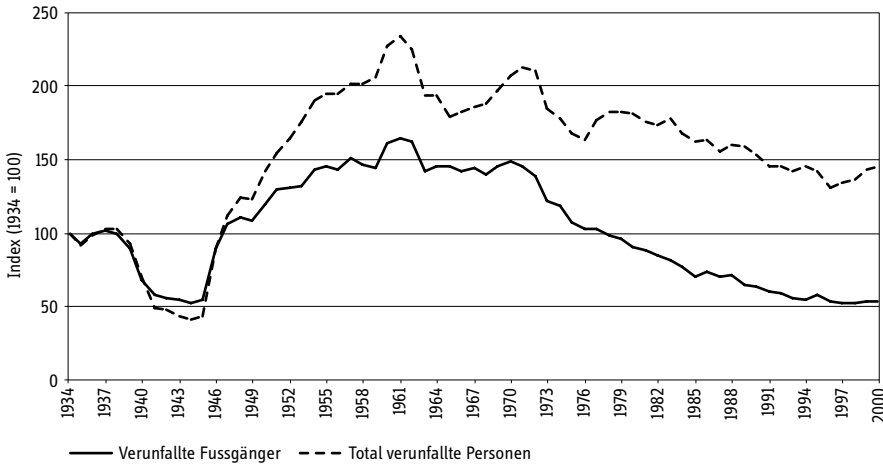
dem Stahlross schien sich im Alltag nur noch zu bewegen, wer keine andere Wahl hatte. Ein Autor der Satirezeitschrift «Nebelspalter» meinte dazu 1972 lakonisch: «Ich stosse je länger je weniger auf Verständnis für meine alte Infanteristenliebe zum Fussmarsch! Schwärme ich zum Beispiel einem Pfarrer vor, für mich sei eine Kirchfahrt ein Kirchgang, so schaut er mich so schräg an, als sei er mehr um meinen Geist als um meine Seele besorgt. Will ich nach einem geselligen Abend mit überladener Tafel eine Viertelstunde zu Fuss nach Hause, so hält nacheinander jeder Eidgenosse auf seinem Weg den Wagen an und will mich aufladen. Winke ich lachend ab und sage, ich gehe absichtlich zu Fuss, so betrachten sie mich als verrückt. Selbst die Sportkameraden aus dem Turnverein, mit denen ich eine Stunde lang gesundheitshalber umherhopse, staunen mich und mein Fahrrad an wie Wundertiere, wenn ich den Weg zur Turnhalle am Fahrradlenker und nicht am Steuer meines Wagens zurücklege. Und wie ich kürzlich eine kleine Ausfahrt durch die Rebberge machte, standen am Strassenrand picknickende Automobilisten auf, bildeten ein Spalier und feuerten mich scherzeshalber an, als wäre ich der Eddy Merckx persönlich! Nun möchte ich, an mir allmählich zweifelnd, Sie fragen, lieber Leser: Bin ich, wenn ich zufällig keine Autoräder unter dem Hintern habe und mich doch bewege, wirklich verrückt?»²²²

In der alltäglichen Verkehrsrealität verlief der hier beschriebene Niedergang des Langsamverkehrs indes nicht ganz so dramatisch. Zwar fehlen für die ersten beiden Nachkriegsjahrzehnte genaue Statistiken, die Erhebungen zum Mobilitätsverhalten, die in der Schweiz ab 1974 durchgeführt wurden, zeigten später aber, dass zumindest das Zufussgehen auch im Zeitalter der Massenmotorisierung im Alltagsverkehr eine unerlässliche Fortbewegungsart blieb (vgl. Kapitel 2.3.3). Selbst Autofahrer und ÖV-Nutzer wurden schliesslich zwangsläufig zu Fussgängern, sobald sie ihre Fahrzeuge verliessen. Zahlenmässig blieben Fussgänger – zumindest in den Städten – daher nach wie vor die grösste Teilnehmergruppe am Verkehrsgeschehen.²²³ Es war deshalb weniger eine dramatische Abnahme der zu Fuss gehenden Verkehrsteilnehmer als vielmehr deren bereits angesprochene Verdrängung aus dem Strassenraum sowie ihre steigende Verletzlichkeit im wachsenden motorisierten Strassenverkehr, die nach dem Zweiten Weltkrieg die Diskussionen um das angebliche Aussterben der Fussgänger befeuerten. Tatsächlich stiegen die Personenunfälle pro Kopf der Bevölkerung nach dem Zweiten Weltkrieg schnell und kontinuierlich an (Grafik 14).

222 Nebelspalter 98/43 (1972), 24. Vgl. dazu Woodtli 2016.

223 Vgl. Schürch 1973, 1–25.

Grafik 14: Indexierte Entwicklung der Personenunfälle pro Kopf der Bevölkerung, 1934–2000



Quelle: Strassendaten.ch (31. 7. 2017).

Das galt auch für Unfälle mit Fussgängern, die infolge des fehlenden Schutzes vergleichsweise oft schwer oder gar tödlich waren. Ältere Menschen und Kinder waren bereits in der Nachkriegszeit überdurchschnittlich häufig betroffen und insbesondere der Anstieg der tödlichen Kinderunfälle sorgte in den 1950er- und 60er-Jahren für emotional geführte Diskussionen (Abb. 12).

So war denn 1950 die erste nationale Kampagne der 1938 gegründeten Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) dem Schutz von Kindern gewidmet. Ein Jahr später lancierte die Organisation die Idee der Schülerpatrouillen, die auf dem Schulweg das sichere Überqueren von Strassen erleichtern sollten. In Zusammenarbeit mit kantonalen und städtischen Polizeibehörden wurde ausserdem der Verkehrsunterricht in Schulen weiter ausgebaut.²²⁴ Auch erwachsene Verkehrsteilnehmer wurden durch die jährlichen Verkehrserziehungsaktionen der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr auf die steigenden Gefahren aufmerksam gemacht. Mit Slogans wie «Achtung Fussgänger – Fussgänger Achtung» oder «Schütze den Fussgänger – Fussgänger schütze dich selbst» sollten sowohl Fahrzeughalter als auch zu Fuss Gehende angesprochen werden. Ziel war die Hebung der Verkehrsdisziplin, die in den Kommentarspalten von Tageszeitungen wie der NZZ von Verkehrsexperten, Automobilisten und Fussgängern immer wieder beklagt wurde. Insbesondere die beiden letzten Gruppen schoben die Verantwortung dabei gerne der jeweils anderen Seite zu. Autofahrer wurden etwa als rücksichtlose Raser dargestellt,

224 Vgl. BFU 1989, 25.



Abb. 12: Karikatur zur steigenden Unfallhäufigkeit bei Kindern in den 1950er-Jahren. Nebelspalter 81/22 (1955), 27.

während Fussgänger als unbelehrbare Egoisten gebrandmarkt wurden, die keinen Deut auf die geltenden Verkehrsregeln gaben.²²⁵ Nachdem die disziplinarischen Massnahmen für fehlbare Automobilisten mit der Einführung des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr bereits 1932 verschärft worden waren, gerieten in den 1950er-Jahren auch Fussgänger verstärkt in den Fokus. Selbst der Fussgängerschutzverband, der intensiv für die Interessen der langsamen Verkehrsteilnehmer lobbyierte, stellte sich hinter den Standpunkt, wonach auch bei Fussgängern auf eine stärkere Verkehrsdisziplin gepocht werden müsse.²²⁶ Gleiches galt für die Beratungsstelle für Unfallverhütung, deren Adjunkt 1959 verkündete, «dass Fussgänger zwischen 60 und 80 Prozent an den sie betreffenden Verkehrsunfällen ganz oder doch teilweise schuld sind. Also müssen sich auch die Fussgänger vermehrt an die Verkehrsregeln halten, wie sie im neuen Strassenverkehrsgesetz, das in Bälde in Kraft tritt, enthalten sind.»²²⁷

Als wichtige Ursache für die schlechte Verkehrsdisziplin wurde der Umstand ausgemacht, dass im Unterschied zu den Motorfahrzeug- und Fahrradfahrern fehlbare Fussgänger durch die Polizei höchstens gemahnt, nicht aber bestraft werden konnten. Mit dem neuen Gesetz beziehungsweise den ihm zugrunde liegenden Verordnungen konnten Missachtungen, etwa von Lichtsignalen, deshalb neu auch für Fussgänger eine Anzeige und/oder Geldbusse zur Folge

225 Vgl. NZZ, 15. 11. 1951, 6; 21. 1. 1953, 5.

226 Vgl. NZZ, 26. 10. 1956, 15.

227 NZZ, 22. 2. 1959, 7. Heute geht die BFU vom umgekehrten Fall aus und kommt in neueren Studien zum Schluss, dass 90 % der Unfälle auf Zebrastreifen auf Fehlverhalten von Motorfahrzeuglenkern zurückzuführen sind Vgl. BFU 2014, 36.

haben.²²⁸ Ferner sollten die neuen Richtlinien mehr Klarheit bezüglich der Frage des Vortrittsrechts auf Fussgängerstreifen schaffen. Darüber bestand bisher selbst bei Gerichten eine gewisse Unklarheit.²²⁹ Das neue Gesetz definierte daher zwei Arten von Fussgängerstreifen, solche ohne und solche mit Vortritt für Fussgänger, wobei letztere speziell gekennzeichnet werden sollten.²³⁰ Bereits 1961 sah sich der Bundesrat allerdings gezwungen, die Regelung, die in der Öffentlichkeit für zusätzliche Verwirrung gesorgt hatte, wieder aufzuheben und Fussgängern auf allen Zebrastreifen das absolute Vortrittsrecht zu gewähren.²³¹ Auch die 1959 innerorts eingeführte Höchstgeschwindigkeit von 60 Kilometern pro Stunde war in ihrem Kern eine Fussgängerschutzmassnahme. Es hatte sich gezeigt, dass die 1932 erfolgte Abschaffung sämtlicher Tempolimits insbesondere auf den städtischen Ausfallstrassen zu einer Erhöhung der Unfälle führte. Diesem Trend sollte mit der neuen Geschwindigkeitsbeschränkung entgegengewirkt werden.²³²

Was die 1950er- und 60er-Jahre betrifft, so darf insgesamt also auf einen durchaus ambivalenten Umgang mit Fussgängern geschlossen werden. Einerseits wurde ihnen häufiges Fehlverhalten vorgeworfen, was als Hauptursache für die steigende Zahl der Fussgängerunfälle interpretiert wurde. Fussgänger sollten deshalb mit verbesserten Verkehrserziehungsmassnahmen und strikteren Strafbestimmungen zu mehr Disziplin erzogen werden. Auf der anderen Seite erkannte die Verkehrspolitik und -planung ihre zunehmende Verletzlichkeit und versuchte mittels Sensibilisierungskampagnen und gesetzlicher Regelungen wie Vortrittsrecht auf Zebrastreifen oder innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen für mehr Schutz zu sorgen. In die gleiche Kerbe schlug der bereits in der Zwischenkriegszeit in Angriff genommene Ausbau der Fussgängerinfrastruktur, der nach dem Zweiten Weltkrieg deutlich Fahrt aufnahm. Zebrastreifen (Abb. 13 und 14), Inseln sowie Unter- und Überführungen sollten die Sicherheit von Fussgängern erhöhen, schränkten aber gleichzeitig deren Bewegungsfreiheit ein und wurden deshalb häufig als Verdrängung empfunden. Ausserdem war ihre bauliche Umsetzung teilweise von zweifelhafter Qualität.

228 Vgl. NZZ, 5. 2. 1964, 6. Am Beispiel der Stadt Zürich lässt sich zeigen, dass die städtischen Behörden den neuen disziplinarischen Handlungsspielraum durchaus genutzt haben. 1964 wurden total 2000 Fussgänger wegen verschiedener Übertretungen verzeigt. Im Vergleich zu den 46 000 im selben Jahr ausgesprochenen Anzeigen wegen Parkvergehen war die Zahl der bestrafte Fussgänger allerdings eher gering. Vgl. NZZ, 23. 4. 1965, 6.

229 Vgl. NZZ, 11. 6. 1956, 5.

230 Vgl. Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Art. 33.

231 Vgl. NZZ, 3. 3. 1961, 1.

232 Vgl. Bundesratsbeschluss vom 8. Mai 1959 über die Höchstgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge. Amtliche Sammlung des Bundesrechts 1959, 445.



Abb. 13: Fussgängerstreifen Massagno (TI), 1961. Beratungsstelle für Unfallverhütung.



Abb. 14: Fussgängerstreifen in Seelisberg (UR), 1960er-Jahre. Zwischengas (Web, 10. 11. 2018).

Solche Beispiele veranschaulichen, dass Fussgänger und ihre Bedürfnisse in der damaligen Verkehrs- und Stadtplanung noch kaum eine Rolle spielten.²³³ Zwar galt es, Fussgänger so gut wie möglich vor dem wachsenden Verkehr zu schützen, darüber hinaus wurden sie als Verkehrsteilnehmer jedoch kaum wahrgenommen. Das sollte sich erst gegen Ende der 1960er-Jahre langsam ändern, als in den Einkaufsmeilen der Innenstädte erste Fussgängerzonen geplant und eingerichtet wurden. So richtig kam diese Entwicklung dann aber erst nach 1970 in Fahrt (vgl. Kapitel 2.3.3).

Ähnlich erging es dem Fahrrad, das bis zu seiner Wiederentdeckung in den 1970er-Jahren in der Verkehrspolitik und -planung einen schweren Stand hatte. Noch 1942 sahen die Pläne des Bundes zum Ausbau der Hauptstrassen vor, rund 80 % des auf 1714 Kilometer angelegten Strassennetzes mit Radwegen auszustatten.²³⁴ Geschehen ist allerdings wenig: Zehn Jahre später verfügte die Schweiz lediglich über etwa 250 Kilometer solcher Wege, was im internationalen Vergleich eher bescheiden war. Ausserdem blieb ihre Qualität schlecht.²³⁵ Das veranlasste den Schweizerischen Radfahrerbund (SRB), den Arbeiter-Touring-Bund (ATB), den Touring Club Schweiz (TCS), den Automobil-Club der Schweiz (ACS) sowie die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU), sich 1952 mit einer gemeinsamen Resolution bei den Kantonen für mehr Dynamik im Radwegbau einzusetzen. Die Reaktionen fielen bescheiden aus. 1956 blieb eine vergleichbare Eingabe beim eidgenössischen Oberbauinspektorat ebenfalls erfolglos. Die Behörde argumentierte, der Bau hätte früher in Angriff genommen werden müssen, mittlerweile sei vielerorts kein Platz mehr vorhanden – eine Aussage, die gemäss dem Historiker Benedikt Meyer «zum Refrain der Radwegbemühungen wurde».²³⁶ Der «Nebelspalter» hielt bezüglich eines erneuten Vorstosses der Fahrradlobby im Jahr 1959 denn auch pointiert fest: «Die schweizerische Aktionsgemeinschaft für das Fahrrad verlangt beim schweizerischen Strassenbau eine bessere Berücksichtigung der Velofahrerinteressen. Das klingt zurzeit etwa so, wie wenn die schweizerische Aktionsgemeinschaft für Raumfahrer eine bessere Verkehrsregelung auf der Milchstrasse verlangen würde.»²³⁷

Entsprechend bescheiden verlief der weitere Ausbau. 1959 gab es schweizweit lediglich 327 Kilometer Fahrradwege. Davon war der grösste Teil nicht zusammenhängend, und keine einzige Stadt verfügte hinsichtlich Grösse und Konnek-

233 Einzelne Architekten und Städteplaner haben schon in den frühen 1950er-Jahren eine stärkere Rückbesinnung auf die Bedürfnisse von Fussgängern gefordert. Bis Ende der 1960er-Jahre drangen sie mit ihren Forderungen aber kaum durch. Vgl. Bernoulli 1954, 1–7, oder Hans Marti, der sich unter anderem in der NZZ immer wieder für die Interessen von Fussgängern eingesetzt hat: NZZ, 8. 8. 1952, 6; 27. 7. 1956, 7; 5. 3. 1957, 2.

234 Eidgenössisches Oberbauinspektorat 1942.

235 Vgl. Meyer 2014, 28.

236 Ebd., 27.

237 Nebelspalter 85/20 (1959), 29.

tivität über ein Radwegenetz, das es mit den Verhältnissen ausländischer Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen hätte aufnehmen können.²³⁸ Insbesondere in den Innenstädten, wo der Platz angesichts der fortschreitenden Motorisierung zusehends knapper ausfiel, wurden die Wege teilweise gar zurückgebaut oder, was weitaus häufiger vorkam, einfach stillschweigend umgenutzt.²³⁹

Der schleppende Radwegbau war nicht das einzige Zeichen für den stärker werdenden Gegenwind, dem sich die Radfahrer nach dem Zweiten Weltkrieg ausgesetzt sahen. Analog zu den Fussgängern verlangte die Autolobby nun auch für Fahrradfahrer schärfere Gesetze und striktere Erziehungsmassnahmen. Die ab 1944 eingeführten kantonalen Fahrradgesetze waren daher deutlich restriktiver als der eidgenössische Erlass von 1932. Ferner führten immer mehr Kantone Fahrradprüfungen ein, die für mehr Disziplin auf den Strassen sorgen sollten.²⁴⁰ Mit Inkrafttreten des neuen Strassenverkehrsgesetzes wurde 1958 ausserdem das Nebeneinanderfahren stark eingeschränkt. Bis dahin war es Fahrradfahrern auf allen Strassen gestattet, zu zweit nebeneinander zu fahren. Dieses Recht galt fortan nur noch, wenn es die Verkehrsverhältnisse erlaubten, und wurde 1975 ganz aufgehoben.²⁴¹ Fortan galt auch für Fahrradfahrer Kolonnenverkehr. An der Bedeutung des Fahrradfahrens im Verkehrsalltag änderten solche Massnahmen zunächst jedoch wenig. Bis in die 1950er-Jahre blieb das Fahrrad ein günstiges und vielseitig einsetzbares Verkehrsmittel und war für viele Menschen unabdingbar. Nutzung und Bestände gingen deshalb nur langsam zurück. Das zeigt sich etwa auf zeitgenössischen Bildern zum Verkehrsgeschehen (Abb. 15) oder an den verfügbaren Zahlen zu den Fahrradbeständen (Grafik 15). Prestige war mit dem Fahrzeug allerdings schon damals kaum mehr zu holen. Wer es sich leisten konnte, kaufte sich nun lieber ein Mofa, einen Roller, allenfalls gar ein Motorrad oder stieg gleich auf ein Automobil um. Weil das immer mehr Menschen taten, wandelte sich schliesslich die soziale Wahrnehmung des Rades. Es wurde vom allseits geliebten Verkehrsmittel zum Fahrzeug für Kinder und Arme. Mit der zunehmenden Motorisierung des Strassenverkehrs wurde Fahrradfahren ausserdem ungemütlicher und gefährlicher. Diese Umstände sorgten schliesslich dafür, dass das Gefährt ab den 1960er-Jahren zusehends aus dem Alltagsverkehr verschwand. Obwohl vielerorts nach wie vor Fahrräder im Keller standen, wurden sie immer weniger genutzt. Wenn überhaupt, dann verwendeten die meisten Erwachsenen sie höchstens noch für den Sport.²⁴²

238 Zur Geschichte des Fahrradfahrens in jenen Städten vgl. Oldenziel et al. 2016, 17–28, 77–88.

239 Vgl. Meyer 2014, 32.

240 Vgl. ebd., 28 f.

241 Vgl. Britschgi 1952, 397; Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Art. 46; Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Änderung vom 20. März 1975, Art. 46.

242 Vgl. Meyer 2014, 39–42.



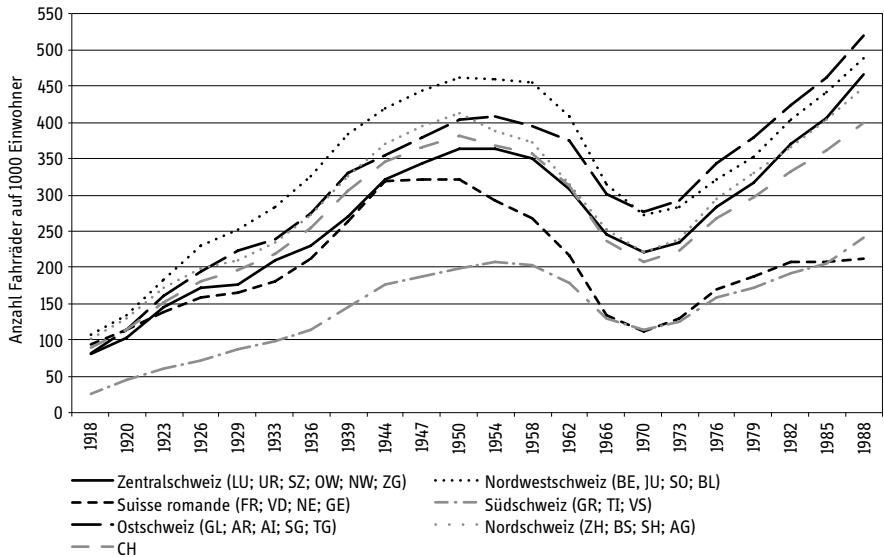
Abb. 15: Verkehr in der Basler Innenstadt in den 1950er-Jahren. www.suva.ch, 10. 11. 2018.

Sich mit dem Fahrrad schnaufend und schwitzend im Alltag fortzubewegen, darauf wurde immer häufiger verzichtet. Das lässt sich auch an den pro Person gefahrenen Fahrradkilometern ablesen, die gemäss Schätzungen zwischen 1950 und 1970 um etwa 60 % zurückgingen.²⁴³ Damit war das Fahrrad innerhalb von nur zwei Jahrzehnten in eine schwere Krise geschlittert. Von der Verkehrspolitik und der breiteren Öffentlichkeit wurde es erst im Zuge der Umweltwende in den 1970er- und 80er-Jahren wiederentdeckt, konnte seine einstmalige Bedeutung im Verkehrsalltag aber trotz intensiver Bemühungen bis heute nicht vollständig zurückerlangen.²⁴⁴

243 Vgl. ebd.

244 Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass die Anzahl Fahrräder pro 1000 Einwohner Ende der 1980er-Jahre eine neue Rekordmarke erreichte (vgl. Grafik 15). Zur Bedeutung des Fahrrads seit 1970 vgl. Kapitel 2.3.3.

Grafik 15: Anzahl Fahrräder pro 1000 Einwohner nach Regionen, 1918–1988



Quelle: Flückiger Strebler 2014, 20.

2.2.4 Verkehr und Verkehrssystem 1945–1970: Fazit und internationale Einordnung

In der Umwelt-, Raum- und Verkehrsentwicklung markierten die 25 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg die einschneidendste Phase des 20. Jahrhunderts.²⁴⁵ Im Zeichen des anhaltenden Wirtschaftsbooms, der bis in die frühen 1970er-Jahre anhielt, legte das Bruttosozialprodukt der Schweiz um mehr als das Doppelte zu, während die Bevölkerung rund einen Drittel wuchs. Die neue wirtschaftliche Prosperität ermöglichte erstmals auch Arbeitern und Angestellten den zunächst noch zaghaften Einstieg in die Massenkonsumentengesellschaft. Dieser Prozess, der sich ab Mitte der 1950er-Jahre beschleunigte, führte zu einer fortschreitenden, schichtübergreifenden Angleichung von Konsumleitbildern und Verbrauchsmustern, die sich stark am American Way of Life orientierten.²⁴⁶ Ein zentraler Ausdruck des neuen Lifestyles waren die steigende Nachfrage nach suburbanen Wohnlagen, die einen Ausweg aus den zusehends als teuer, eng, laut, gefährlich und stickig empfundenen Städten versprach, sowie der Besitz eines Automobils, das auch in stadtfernen und kaum vom öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebieten eine hohe Mobilität garantierte. Die unerwünschten Nebenwirkungen dieser Entwicklung, die fortschreitende Zersiedelung, die

²⁴⁵ Vgl. Haefeli 2012, 726.

²⁴⁶ Vgl. Tanner 1992; Tanner 1994.

räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit sowie die damit verbundene Verkehrszunahme und Umweltbelastung wurden vorerst nur von einer Minderheit als problematisch wahrgenommen und thematisiert. Das sollte sich erst um 1970 ändern, als die Kritik an den negativen Folgen der Massenmotorisierung erstmals breite Bevölkerungskreise erreichte.

Bis dahin genoss das Automobil in der Gesellschaft einen weitgehend uneingeschränkten Status als Symbol für Fortschritt, Unabhängigkeit und sozialen Aufstieg. Diese grosse Ausstrahlungskraft widerspiegelte sich auch in der Stellung des Fahrzeugs in der Verkehrspolitik. Der Pkw entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg über alle Parteigrenzen hinweg zum Referenzobjekt moderner Verkehrsplanung, und der autogerechte Ausbau des Verkehrssystems wurde in einem wahrlich atemberaubenden Tempo weiter vorangetrieben. Innerhalb weniger Jahre wurde eines der weltweit dichtesten Autobahnnetze geplant, finanziert und in die Bauphase überführt, während gleichzeitig das Kantons- und Gemeindestrassennetz, das teilweise bereits in der Zwischenkriegszeit einen automobilgerechten Ausbau erfahren hatte, ebenfalls für die Massenmotorisierung fit gemacht wurde. Der umfangreiche Infrastrukturausbau konnte den rasant wachsenden Motorfahrzeugverkehr allerdings nur kurzzeitig auffangen. Zwischen 1950 und 1970 stieg die Anzahl der Automobile in der Schweiz von 31 auf 198 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner und übertraf damit selbst die kühnsten Prognosen der Verkehrsexperten. Abgesehen von den Vereinigten Staaten, wo die massenwirksame Verbreitung des Pkw bereits in der Zwischenkriegszeit einsetzte, war die rasante Zunahme der Automobilbestände eine Entwicklung, die alle europäischen Industrieländer in den 1950er- und 60er-Jahren erfasste.²⁴⁷ Bezogen auf die Motorisierungsquote lag die Schweiz bis 1960 etwa gleichauf mit Belgien, deutlich hinter Frankreich und Grossbritannien, aber noch vor Deutschland oder den Niederlanden (Tab. 14). Danach schloss die Alpenrepublik aber rasch auf. 1970 lag die Schweiz mit 225 Pkws pro 1000 Einwohner bereits vor Grossbritannien und knapp hinter Deutschland und Frankreich. Ganz allgemein scheinen sich die Abstände zwischen den einzelnen Staaten – mit Ausnahme der USA – bis 1970 spürbar abgeschwächt zu haben. Letztlich gelang dem Automobil in allen europäischen Industrieländern in der Nachkriegszeit der Durchbruch zum Massenverkehrsmittel, wobei der Begriff der Masse nicht zur Annahme verleiten sollte, dass sich nach 1945 sämtliche Bevölkerungskreise innerhalb kürzester Zeit motorisierten. Noch Mitte der 1960er-Jahre verfügte in der Schweiz nur etwa ein Drittel der Arbeiter oder Landwirte über einen eigenen Pkw und selbst unter Angestellten lag der Anteil der Automobilbesitzer erst bei 45 %. Ausserdem waren jüngere Generationen in dieser ersten Phase der Massenmotorisierung häufiger mit einem Wagen ausgestattet als ältere, während Frauen generell deutlich unterrepräsentiert

247 Vgl. Möser 2002 für Deutschland; Jones 2008 für die USA.

waren. Der Pkw baute seine Rolle als Taktgeber in Politik, Kultur und Gesellschaft in den 1950er- und 60er-Jahren zweifellos weiter aus, für eine nicht unbedeutende Zahl der Verkehrsteilnehmer fand der Verkehrsalltag damals aber noch weitgehend ohne eigenes Auto statt.

Tab. 14: Anzahl Autos pro 1000 Einwohner, 1950–1970

	1950	1960	1970
Schweiz	31	89	225
Deutschland	–	73 ^b	237 ^b
Frankreich	41 ^a	122	255
Niederlande	14	45	198
Belgien	32	82	213
Grossbritannien	51	108	214
USA	268	343	439

a Zahlen für das Jahr 1951

b nur Westdeutschland

Quellen: Filarski 2011, 177; Strassendaten.ch, 15. 5. 2015.

Dieser Umstand widerspiegelt sich nicht zuletzt in der nach wie vor grossen Bedeutung des Langsamverkehrs. Das Fahrrad zum Beispiel, das sich in der Zwischenkriegszeit als meistverbreitetes Individualverkehrsmittel etablierte, erreichte seinen Zenit in den 1950er-Jahren. Verkehrspolitisch blieb das Fahrzeug aber trotz der neuen Höchststände weiterhin stark marginalisiert. Die Interessen von Fahrradfahrern flossen auch nach dem Zweiten Weltkrieg kaum in die Verkehrsplanung und den Ausbau der Strasseninfrastruktur ein. Der schnell wachsende Motorfahrzeugverkehr wirkte sich deshalb umso unmittelbarer auf die Fahrradnutzer aus. Fahrrad fahren wurde nach dem Zweiten Weltkrieg statistisch nicht nur gefährlicher, sondern angesichts des schnell wachsenden Motorfahrzeugverkehrs auch ungemütlicher. Der Mehrverkehr vergrösserte ausserdem das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Automobilisten, Fahrradfahrer und Fussgänger warfen sich gegenseitig immer häufiger rücksichtsloses Fehlverhalten vor und forderten eindeutigere Regeln sowie ein strengeres Durchgreifen bei Verstössen. Gleichzeitig verschlechterte sich die öffentliche Wahrnehmung des früher so geliebten Velos, dem nun mehr und mehr das Image eines Fahrzeugs für Arme und Kinder anhaftete. Dieser schleichende Niedergang brachte das Fahrrad in den 1960er-Jahren schliesslich als Alltagsverkehrsmittel der breiten Masse zum Verschwinden. Von dieser Ent-

wicklung war nicht nur die Schweiz betroffen, sie war in den übrigen von der Massenmotorisierung erfassten westlichen Industrieländern ähnlich. Selbst in den Niederlanden, der klassischen Fahrradnation, blies dem Fahrzeug in den 1950er- und 60er-Jahren ein eisiger Wind entgegen. In Amsterdam reduzierte sich der Fahrradanteil im städtischen Verkehr zum Beispiel allein zwischen 1960 und 1973 um fast die Hälfte (von 63 % auf 33 %).²⁴⁸

Ebenfalls sehr unmittelbar vom wachsenden Motorfahrzeugverkehr betroffen waren Fussgänger, die im Nahverkehrsbereich, speziell im städtischen Verkehr, quantitativ nach wie vor die grösste Verkehrsteilnehmergruppe waren. Weil sie den Gefahren der Strasse vielerorts wehrlos ausgeliefert waren und sich unter den Fussgängern besonders viele Kinder und älteren Menschen befanden, lag der Fokus der Verkehrspolitik und -planung zwischen 1945 und 1970 primär auf einer Verbesserung des Fussgängerschutzes. Dieser sollte zum einen mit Infrastrukturmassnahmen wie der Anlage von Trottoirs, Fussgängerstreifen, Inseln und Ampeln erreicht werden. Zum anderen sollten Informationskampagnen Automobilisten, Fahrradfahrer und Fussgänger stärker für die Gefahren des Strassenverkehrs sensibilisieren, striktere Verkehrsgesetze und härtere Sanktionen die Wahrscheinlichkeit von Regelbrüchen vermindern. Darüber hinaus interessierte sich die Verkehrspolitik und -planung aber kaum für Fussgänger. Wie sich der wachsende Mehrverkehr auf deren Bewegungsfreiheit auswirkte, wurde (noch) nicht gefragt. Dass fussgängerbedingte Mobilität ganz eigenen Ansprüchen und Bedürfnissen folgt, erkannten Experten, Behörden und Politiker im Wesentlichen erst nach 1970.

Für deutlich mehr Diskussionsstoff sorgte bei den Zeitgenossen die Frage, ob die rasche Expansion der Motorisierung das baldige Ende des öffentlichen Verkehrs einläute. Genährt wurden solche Thesen primär durch die sich schnell verändernden Anteile von Strasse und Schiene an den jährlich zurückgelegten Personenkilometern. Diese wuchsen zwischen 1950 und 1970 um nicht weniger als das Vierfache. Allerdings partizipierte der ÖV deutlich weniger an dieser dynamischen Entwicklung als die privaten Motorfahrzeuge. Noch 1950 fielen 57 % der jährlich gefahrenen Personenkilometer auf den ÖV, 1970 waren es nur noch 23 %. Gleichzeitig erhöhte sich der Anteil des Motorfahrzeugverkehrs von 43 % auf 77 %. Daraus wird gerne der Schluss gezogen, dass der öffentliche Verkehr nach dem Zweiten Weltkrieg rasch an Bedeutung verlor und immer weniger Menschen Bahnen, Trams oder Busse nutzten. Die Statistik stützt das nicht: Die pro Einwohner innerhalb eines Jahres mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Fahrten nahmen zwischen 1945 (147) und 1965 (176) konstant zu. Erst danach kam es bis 1970 (172) zu einem leichten Rückgang (Tab. 15).

248 Vgl. Oldenziel et al. 2016, 21. Neben dem Amsterdamer Fallbeispiel weist die Publikation diesen starken Rückgang des Fahrradverkehrs in den 1960er-Jahren auch für zahlreiche weitere europäische Städte nach.

Tab. 15: Jährliche Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln pro Kopf der Bevölkerung, 1945–1970

	1945	1950	1955	1960	1965	1970
Eisenbahnen	65	57	57	58	56	51
Strassenbahnen	76	70	69	61	53	47
Städtische Auto- und Trolleybusse	3	21	29	42	56	55
Überlandbusse	3	7	8	9	11	19
Total ÖV-Fahrten	147	155	163	170	176	172

Quelle: Statistik der Schweizer Städte, Jahrgänge 1945–1970.

Auffällig ist, dass die öffentlichen Verkehrsmittel unterschiedlich vom Verkehrswachstum der Nachkriegszeit betroffen waren. Die jährlichen Fahrten mit Überlandbussen nahmen zwischen 1945 und 1970 laufend zu, was angesichts der rasch expandierenden Suburbanisierung und des nach wie vor bedeutenden Anteils autoloser Haushalte nicht erstaunt. Etwas weniger eindeutig verlief die Entwicklung bei den städtischen Verkehrsbetrieben. Während die Fahrten mit Strassenbahnen nach 1945 kontinuierlich zurückgingen, stiegen die Auto- und Trolleybusfahrten bis 1965 deutlich an. Hintergrund dieser Verlagerung war der verkehrspolitische und -planerische Niedergang des Trams, das aufgrund des wachsenden Motorfahrzeugverkehrs zusehends als starres und unflexibles Verkehrshindernis wahrgenommen wurde.²⁴⁹ In der Folge fand in den 1950er- und 60er-Jahren in vielen Schweizer Städten eine Reduzierung oder gar ein vollständiger Abbau der Tramnetze statt. Dort, wo Alternativen infrage kamen, wurde anstelle der Strassenbahn auf Auto- und Trolleybusse gesetzt, die weniger hohe Investitions- und Unterhaltskosten für Infrastruktur und Fahrzeuge sowie eine höhere Flexibilität bei der Linienführung versprachen. Wie sich diese Veränderungen auf lokaler Ebene konkret auf das Angebot und die Nachfrage des ÖV auswirkten, ist bisher nur ansatzweise untersucht.²⁵⁰ Erste Indizien lassen vermuten, dass es zwischen den Städten wohl schon damals beträchtliche Unterschiede gab.²⁵¹ Zumindest auf gesamteidgenössischer Ebene zeichnete sich aber auch der öffentliche Stadtverkehr bis in die 1960er-Jahre durch ein nachfrageseitiges Wachstum aus. Zwischen 1945 und 1965 erhöhte sich die Zahl der jährlichen Fahrten pro Einwohner von 79 auf 109, ehe sie bis 1970 auf 102 zurückging. Damit durchlief die Schweiz eine ähnliche Ent-

249 Die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Diskurse unterschieden sich in diesem Punkt in der Schweiz kaum vom Ausland. Vgl. Haefeli 2008; Schmucki 2001.

250 Vgl. Haefeli 2008.

251 Vgl. Duc, Perroux 2016, 211–234.

wicklung wie das benachbarte Ausland. Auch in Deutschland und Frankreich setzte im städtischen Nahverkehr in den 1960er-Jahren – im Fall von Grossbritannien bereits in den 1950er-Jahren – ein spürbarer Abwärtstrend ein. Die schnell wachsende Massenmotorisierung und die verkehrspolitische Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs begannen endgültig und nachhaltig Wirkung zu zeigen.²⁵²

Im Eisenbahnverkehr kam der Schweiz hingegen nach wie vor eine Sonderrolle zu. Die bereits in der Zwischenkriegszeit erreichte Spitzenposition gab das Land nach 1945 nicht mehr ab. Die hohen Transportmengen, die während des Zweiten Weltkriegs erzielt wurden, konnten indes nicht mehr ganz erreicht werden. Zwischen 1945 und 1950 reduzierte sich die Zahl der jährlichen Eisenbahnfahrten pro Einwohner von 65 auf 57, ehe sie sich bis Mitte der 1960er-Jahre auf konstant hohem Niveau stabilisierte. Erst 1965 setzte auch in der Schweiz ein leichter Rückgang ein, doch waren die Werte im europäischen Vergleich nach wie vor konkurrenzlos hoch. In der Schweiz wurde 1970 im Schnitt rund doppelt so häufig Bahn gefahren wie in Belgien oder Österreich, dreimal mehr als in Deutschland und gar viermal so viel wie in Grossbritannien und Italien (Tab. 16).

Tab. 16: Jährliche Bahnfahrten pro Einwohner, 1920–1950

	1945	1950	1955	1960	1965	1970
Schweiz	65	57	57	58	56	51
Deutschland	?	29	30	25	20	17
Frankreich	16	13	12	12	13	12
Italien	4	11	12	11	9	8
Österreich	?	17	25	23	24	23
Niederlande	5	16	17	17	16	14
Belgien	26	25	27	29	29	26
Grossbritannien	22	14	15	14	11	10

Quelle: Mitchell 2003, 84–88, 697–709.

Dieser massive Vorsprung ist erklärungsbedürftig. Eine Rolle dürfte dabei gespielt haben, dass sich die Ausdehnung des Schweizer Schienennetzes anders als etwa in Grossbritannien (–39%), Belgien (–16%), Frankreich (–12%) oder Deutschland (–11%) zwischen 1950 und 1970 kaum reduzierte. Die Schweiz

252 Yago 1984, 8–48; Pucher, Lefèvre 1996, 43–86; Bagwell, Lyth 2002, 118–122; Haefeli 2008, 131–285.

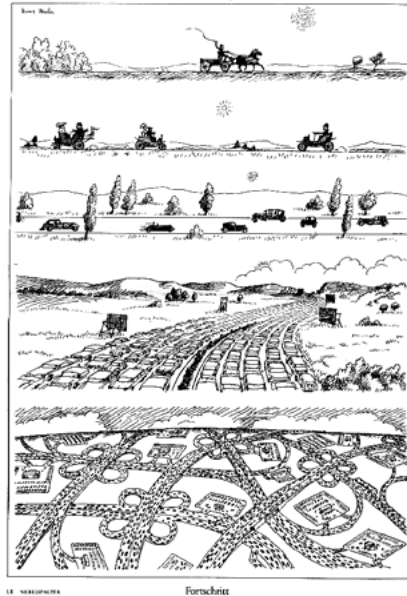
verfügte in der Nachkriegszeit weiterhin über eines der dichtesten und leistungsfähigsten Eisenbahnnetze der Welt, das angesichts der kleinräumigen Strukturen des Landes seine Stärken nicht nur im Fern-, sondern auch im Nah- und Regionalverkehr ausspielen konnte. Den weitgehenden Erhalt des Eisenbahnnetzes hatte die Schweiz nicht zuletzt ihrer föderalen Verkehrspolitik zu verdanken, die regionalpolitischen Partikularinteressen traditionell einen hohen Stellenwert einräumte. Die Aufhebung von Eisenbahnlinien war deshalb politisch nur schwer durchzusetzen. Mit dem revidierten Eisenbahngesetz stand ab 1957 ausserdem ein Instrument zur Verfügung, das die Rettung zahlreicher kriselnder Privatbahnen ermöglichte und diese künftig für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen finanziell entschädigte. Welche weiteren Faktoren die Sonderstellung des Schweizer Bahnverkehrs beeinflussten, muss aufgrund der nach wie vor erheblichen Forschungslücken offenbleiben. Unklar ist etwa, wie sich das Schweizer Bahnangebot in den 1950er- und 60er-Jahren hinsichtlich seiner Qualität und Preisstruktur von ausländischen Beispielen unterschied. War Bahnfahren hierzulande schon damals bequemer, schneller und erschwinglicher als andernorts? Oder blieb die Bevölkerung während der Massenmotorisierung ganz einfach bahnaffiner als anderswo? Bisher galt das Schweizer Bahnsystem vor allem aufgrund seiner starken verkehrspolitischen Förderung nach der Umweltwende und den bedeutenden Innovationsleistungen seit den 1980er-Jahren international als Vorzeigebispiel. Zu denken ist etwa an den Ausbau der Bahn 2000, die Implementierung regionaler S-Bahn-Systeme, die Umsetzung des Taktfahrplans oder die Einführung verbilligter Abonnemente und regionaler Tarifverbände. Die Forschungsergebnisse in diesem Kapitel deuten ergänzend an, dass einzelne Bestandteile des Erfolgsmodells «Bahnlandschaft Schweiz» vielleicht deutlich weiter zurückreichen, als bis anhin gedacht.

2.3 Wachstumstrend trotz Krisendiskursen: Verkehr seit 1970

Mit der enormen Zunahme der Motorfahrzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg zeigte sich ab den 1960er-Jahren immer deutlicher, dass der motorisierte Strassenverkehr seine Vorteile wie Schnelligkeit und Flexibilität zu verlieren drohte, sollte sich seine Dominierung des Verkehrssystems in den bisherigen Dimensionen weiterentwickeln. Vor allem in den Städten blieb «die automobilen Revolution zusehends im Stau stecken»,²⁵³ während gleichzeitig der Unmut über Luftverschmutzung, Lärmemissionen sowie die steigende Zahl der Verkehrstoten wuchs. Vor diesem Hintergrund wurde der Fortschritts- und Modernisierungskonsens der Nachkriegszeit ab der Mitte der 1960er-Jahre zusehends

253 Haefeli 2016, 108.

Abb. 16: Karikatur zum Verhältnis von Verkehr und Fortschritt (1971). Nebelspalter 97/4 (1971), 18.



infrage gestellt (Abb. 16).²⁵⁴ Abgesehen von den negativen Auswirkungen des wachsenden Verkehrs auf Mensch und Umwelt trug dazu auch bei, dass sich die Gesellschaft damals ganz generell in der Situation einer allgemeinen Verunsicherung befand, die auf eine Verkettung unterschiedlicher Ursachen zurückzuführen war. Einerseits kämpfte die Wirtschaft mit einer steigenden Inflation, welche die Wohlstandsgewinne des nachkriegszeitlichen Wirtschaftsbooms zusehends aufzufressen drohte. Spätestens der Ölpreisschock 1973 und die darauffolgende Wirtschaftskrise brachten den Traum vom ewigen Aufschwung und die Aussicht auf Vollbeschäftigung endgültig zum Platzen. Andererseits war die allgemeine Verunsicherung auch Folge eines Bedeutungsverlustes von traditionellen Wertorientierungen wie Gehorsam, Autorität und Disziplin, von Klassenzugehörigkeit und Religion zugunsten einer ab den späten 1960er-Jahren stärkeren Akzentuierung von Autonomie, Individualität und (weiblicher) Selbstbestimmung.²⁵⁵ Vor diesem Hintergrund war die schweizerische Gesellschaft offen für neue Deutungsmuster beziehungsweise «fundamentale Lernprozesse» (Hansjörg Siegenthaler), die zu einer Neuinterpretation der dynamischen Modernisierung der Nachkriegsjahre und deren Folgen für die natürliche Umwelt führten.²⁵⁶ Zusehends setzte sich die Einsicht durch, dass ehemals isoliert betrachtete Politikbereiche wie Gewässerschutz, Luftreinhal-

254 Vgl. Haefeli 2008, 107–111.

255 Vgl. Andrey et al. 2006, 893–898; Maissen 2011, 239–241; Tanner 2015, 381–406.

256 Vgl. Siegenthaler 2012; Siegenthaler 1993.

tion, Lärmschutz usw. Teil eines komplexen Ökosystems sind, das seine Funktionen nur als intakte Einheit aufrechterhalten kann. Aus Natur wurde Umwelt und Begriffe wie Umweltschutz und Ökologie hielten verstärkt Einzug in den öffentlichen und politischen Diskurs.²⁵⁷ Dazu trug auch bei, dass ab den späten 1960er-Jahren neue Formen des politischen Protests entstanden. Anti-AKW-, Ökologie- und andere Alternativbewegungen versuchten mit kollektiven Aktionen ausserhalb des etablierten Parteien- und Institutionensystems auf die negativen Umweltfolgen der Modernisierung aufmerksam zu machen.²⁵⁸

Die Entdeckung der Umwelt führte um 1970 zu einer eigentlichen Zäsur, die in der Forschung auch als «Umweltwende» bezeichnet wird.²⁵⁹ Eine Mehrheit der Bevölkerung nahm die ökologisch negativen Begleiterscheinungen des Wirtschaftsbooms endgültig als gravierendes Problem wahr. Das zeigte sich etwa an der Abstimmung über den Verfassungsartikel zum Umweltschutz, der 1971 mit der überwältigenden Mehrheit von 93 % Jastimmen angenommen wurde.²⁶⁰ Gleichzeitig wuchs die Opposition gegen den weiteren Ausbau der Strasseninfrastruktur und die negativen Auswirkungen der Massenmotorisierung. Beispiele hierfür sind die zahlreichen in den frühen 1970er-Jahren an der Urne gescheiterten Vorlagen zum Ausbau der städtischen Verkehrsinfrastruktur oder die starke Häufung von gegen den motorisierten Individualverkehr gerichteten Volksinitiativen.²⁶¹ Allein 1974 wurden fünf Vorlagen eingereicht, darunter die «Albatros-Initiative» gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge sowie die Initiativen «Demokratie im Nationalstrassenbau», «12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr», «Förderung der Fuss und Wanderwege» und nicht zuletzt die Initiative «gegen den Strassenlärm». Obwohl nur die Initiative zur Förderung der Fuss- und Wanderwege an der Urne erfolgreich war, verdeutlichten die Vorstösse das wachsende Unbehagen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr eindrücklich.²⁶²

Abgesehen von sich akzentuierenden Umweltproblemen wurde um 1970 auch immer deutlicher, dass sich die Finanzierung des Verkehrs je länger, je mehr zur Herkulesaufgabe entwickelte. Der Bau des Nationalstrassennetzes verschlang deutlich mehr Gelder als geplant, die Unterstützungsleistungen für Privatbahnen stiegen seit den späten 1950er-Jahren kontinuierlich an und auch die finanzielle Lage der SBB verschlechterte sich ab Mitte der 1960er-Jahre rapide. Diese Situation veranlasste den Bundesrat 1972 im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH), nach neuen Lösungen zu suchen. Vertreter sämtlicher interessierter Organe, Unternehmen und Verbände sollten gemeinsam

257 Vgl. Haefeli 2008, 107; Kupper 2003; Walter 1996, 162–205.

258 Vgl. Tanner 2015, 381–406.

259 Haefeli 2008, 49.

260 Vgl. Haefeli 1998a, 241–249.

261 Vgl. Haefeli 2008, 49 f.

262 Vgl. Haefeli 2012, 733; ARE 2001, 25 f.

die Grundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik erarbeiten. Der Schlussbericht wurde 1977 vorgelegt und umfasste vier zentrale Grundpostulate: erstens eine Koordination von Planung, Bau und Betrieb des Verkehrssystems, einen Verlagerungsauftrag für den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene und einen stärkeren Einbezug der Wechselbeziehungen zwischen Verkehr, Raumplanung sowie Energie- und Wirtschaftspolitik; zweitens die langfristige Eigenwirtschaftlichkeit aller Verkehrsmittel, ohne Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Eingriffe und unter Berücksichtigung externer Kosten und gemeinwirtschaftlicher Leistungen; drittens eine klare Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen Gebietskörperschaften, welche die Zuständigkeiten des Bundes auf das nationale Netz und diejenige der Kantone auf den Regionalverkehr beschränkt; viertens die Sicherstellung der Finanzierung des Verkehrs durch die Schaffung separater Fonds für Schiene und Strasse. Weiter sollten die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs genauer definiert, von den politischen Instanzen des Bundes und der Kantone regelmässig überprüft und falls nötig angepasst werden. Und schliesslich sollte der Verkehr vom Grundsatz der Umweltverträglichkeit her geplant werden.²⁶³ In der 1978 beginnenden Vernehmlassung zeichnete sich dann aber schnell ab, dass die Forderungen der Gesamtverkehrskonzeption ohne politische Abstriche nicht mehrheitsfähig waren. Weil die Kantone eine Mehrbelastung der Staatsfinanzen fürchteten, fanden sie kaum Gefallen an der geplanten Aufgabenteilung und Hierarchisierung. Städtische Gemeinden und Umweltverbände beklagten hingegen die fehlende Berücksichtigung des Agglomerationsverkehrs, während Interessenvertreter von Schiene und Strasse eine Bevorzugung der jeweils anderen Seite befürchteten. Erst 1987 kam nach mehrjährigem Ringen ein Bundesbeschluss zustande, der ein Jahr später allerdings mit einem Neinstimmenanteil von 54,5 % an der Urne scheiterte.²⁶⁴

Trotz des negativen Ausgangs wurde die schweizerische Verkehrspolitik und damit auch das Verkehrssystem bis in die Gegenwart spürbar von den Grundsätzen der GVK-CH geprägt. Viele der darin enthaltenen Thesen flossen seither in Politik und Planung ein.²⁶⁵ Darunter etwa die Idee einer neuen Eisenbahntransversale durch das schweizerische Mittelland, die später in überarbeiteter Form als Bahn 2000 realisiert wurde. Mit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe (1984) beziehungsweise dem Wechsel zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (1994) sowie der Annahme der Alpentransversale NEAT (1992) und dem Erfolg des Alpenschutzartikels (1994) wurde ausserdem die Verlagerungspolitik im Güterverkehr vorangetrieben. Auch das Ziel zweier separater Finanzierungsfonds für Strasse und Schiene wurde mittlerweile er-

263 Vgl. Haefeli 2008, 51; Kirchhofer 2010, 295–297.

264 Vgl. Kirchhofer 2010, 296; Washington, ARE 2000, 27–32.

265 Vgl. Haefeli 2006.

reicht. Der Schienenverkehr verfügt seit der Annahme des Bundesbeschlusses über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) im Jahr 2014 über einen unbefristeten Fonds.²⁶⁶ 2017 zog der Strassenverkehr mit der Schaffung eines ebenfalls zeitlich unbegrenzten Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) nach. Ferner wurde die Anregung der GVK-CH, die Handhabung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB genauer zu definieren und laufend zu überprüfen, seit Anfang der 1980er-Jahre in mehreren Reformschritten umgesetzt (Leistungsaufträge 1982 und 1987, Bahnreformen 1 und 2 in den Jahren 1996 und 2009). Seither treten Bund und Kantone im regionalen Personenverkehr als kostenpflichtige Besteller auf, das heisst, sie kaufen für eine zeitlich begrenzte Periode bei den Bahnen Leistungen, überprüfen diese laufend und nehmen gegebenenfalls Anpassungen vor.²⁶⁷

Darüber hinaus steht die Gesamtverkehrskonzeption aber auch symbolisch für die kybernetische Planung der 1970er-Jahre.²⁶⁸ Die beteiligten Experten waren nach wie vor überzeugt, die bestehenden Verkehrsprobleme mit technokratischen Ansätzen lösen zu können. Eine grundsätzliche Kritik am Verkehrswachstum blieb aus und auch Massnahmen zur Begrenzung sahen weder Experten noch Behörden oder Verkehrspolitiker vor. Daraus resultierte letztlich eine teure Doppelförderung von Schiene und Strasse, die die Schweizer Verkehrspolitik bis heute prägt.²⁶⁹ Während der Fokus der Infrastrukturinvestitionen bis 1980 noch eindeutig auf dem motorisierten Strassenverkehr lag, hat der öffentliche Verkehr seither seinen finanziellen Rückstand weitgehend aufgeholt (Tab. 17).

266 Er löste den Bundesbeschluss für den Bau und die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) ab, der 1998 von den Stimmberechtigten angenommen wurde, allerdings nur einen befristeten Fonds vorsah.

267 Vgl. Berger et al. 2009, 181–210.

268 Vgl. Sandmeier 2014, 215–230.

269 Vgl. Haefeli 2011, 131 f.

Tab. 17: Infrastrukturinvestitionen von Bund, Kantonen und Gemeinden in Millionen Franken, 1970–2010

	Strasse	Schiene
1970	2 053,9	368,4
1975	2 490,0	640,0
1980	2 575,8	519,2
1985	2 650,0	900,0
1990	3 674,4	1 967,2
1995	3 900,0	2 400,0
2000	4 230,9	2 920,7
2005	4 283,0	4 471,0
2010	4 676,0	3 766,0

Quelle: LITRA, Verkehrszahlen, Ausgabe 2016, 26.

Dieser massive Ausbau der Investitionen wurde von einer stetigen Zunahme der Verkehrsleistung begleitet, und zwar sowohl beim privaten Strassenverkehr als auch beim ÖV. Insgesamt haben sich die jährlich zurückgelegten Personenkilometer zwischen 1970 und 2015 mehr als verdoppelt und sind deutlich stärker gewachsen als die Wohnbevölkerung (Grafik 16).²⁷⁰ Der grösste Anteil des Verkehrswachstums fiel lange Zeit dem privaten Strassenverkehr zu. Der ÖV kam erst ab Ende der 1990er-Jahre wieder so richtig in Fahrt und konnte seither gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wieder Boden gutmachen. Während sein Anteil am gesamten Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Modalsplit) 1998 noch bei 17,1 % lag, kommt er heute wieder auf 20,6 %.²⁷¹

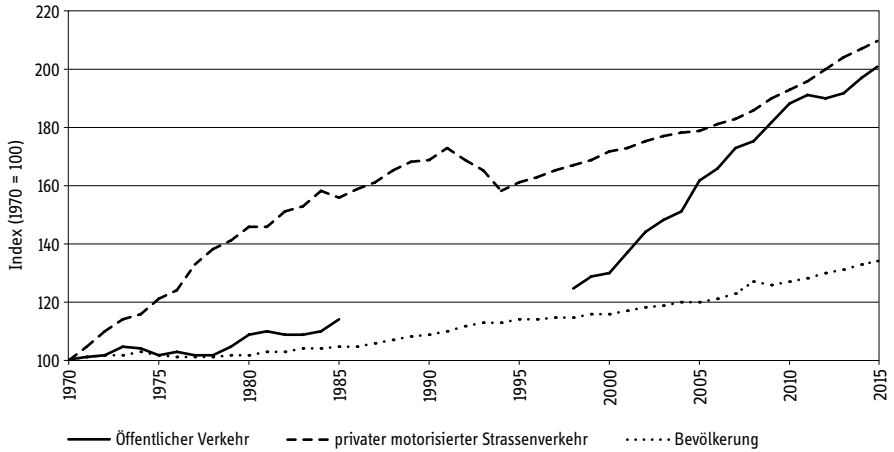
Die jüngsten Zuwächse des öffentlichen Verkehrs werden gerne als Schritt hin zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem gefeiert. Tatsächlich ist der ÖV dem motorisierten Individualverkehr in dieser Hinsicht eindeutig überlegen. Sein Energie- und Flächenverbrauch ist geringer, seine Schadstoffemissionen tiefer und selbst aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Sicht schneidet er besser ab.²⁷² Allerdings kommt auch der ÖV nicht ohne Umweltbelastungen aus und kann – wie der motorisierte Individualverkehr – eine nicht unbedeutende

270 Für die Jahre 1986 bis 1997 fehlen für den öffentlichen Strassenverkehr verlässliche Angaben, weshalb die Zeitreihe einen Unterbruch aufweist. Zu beachten ist ferner, dass sich die Methode der SBB für die Erhebung der Fahrgäste und Personenkilometer Mitte der 1990er-Jahre geändert hat. Die Zahlen ab 1995 sind deshalb mit denjenigen der Vorjahre nicht direkt vergleichbar. Grafik 16 gibt daher auch nur eine grobe Tendenz wieder.

271 Vgl. VöV 2018, 13.

272 Vgl. VCÖ 2011; Haefeli 2008; Gallez et al. 2013.

Grafik 16: Indexierte Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr (Pkm) im Vergleich zum Wachstum der Bevölkerung, 1970–2015



Quelle: BFS, Verkehrsleistung im Personenverkehr (Web, 20. 6. 2018).

verkehrsinduzierende Wirkung entfalten.²⁷³ Allein die Förderung beziehungsweise Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr kann die Probleme des wachsenden Mehrverkehrs deshalb nicht lösen. Trotzdem wurde das mittlerweile seit Jahrzehnten anhaltende Verkehrswachstum bisher nie grundsätzlich infrage gestellt. Daran änderten selbst die ÖV-freundliche Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre, die Diskussionen um den globalen Klimawandel, die Verknappung natürlicher Ressourcen oder die fortschreitende Zersiedelung der Landschaft wenig. Auch die zunehmende Überlastung des Verkehrssystems oder die politischen Grabenkämpfe um die explodierenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur führten bisher zu keinem eindeutigen Kurswechsel. Dennoch haben Krisendiskurse und gesellschaftliche Umbrüche seit den 1970er-Jahren ihre Spuren hinterlassen: Die Dominanz des motorisierten Strassenverkehrs im Verkehrssystem hält zwar auf nationaler Ebene weiter an, doch zeichnen sich etwa in den Grossstädten, wo die Zahl der autolosen Haushalte steigt, auch gegenläufige Tendenzen ab (vgl. Kapitel 2.3.1). Ferner hat sich vor dem Hintergrund der Debatten um die negativen Auswirkungen des motorisierten Strassenverkehrs die bereits angedeutete Förderung des ÖV seit den 1980er-Jahren deutlich verstärkt (vgl. Kapitel 2.3.2). Und schliesslich wurde im

273 Zur Umweltbilanz des ÖV vgl. VCÖ 2011. Mit der verkehrsinduzierenden Wirkung neuer Verkehrsinfrastrukturen im ÖV haben sich mehrere Ex-post-Analysen grosser Ausbauprojekte beschäftigt, etwa Evaluationen zur ersten Etappe der Bahn 2000, zum Lötschberg-Basistunnel oder zur Zürcher S-Bahn. Vgl. Bundesamt für Verkehr 2006; ARE 2004; ARE 2012.

Zuge der umweltpolitischen Aufbruchsstimmung der 1970er- und 80er-Jahre auch der Langsamverkehr als wichtige Stütze der Alltagsmobilität wiederentdeckt (vgl. Kapitel 2.3.3).

2.3.1 Die anhaltende Dominanz des motorisierten Strassenverkehrs

Obwohl sich der motorisierte Strassenverkehr ab den 1970er-Jahren wachsender Kritik ausgesetzt sah und insbesondere seine negativen Auswirkungen auf die natürliche Umwelt und die menschliche Gesundheit für anhaltende Diskussionen sorgten, blieb der Verkehr in der Schweiz auch nach der Umweltwende stark vom Auto geprägt. Das zeigt sich etwa daran, dass zwischen 1970 und 2010 jeweils mindestens drei Viertel der jährlich zurückgelegten Personenkilometer auf den Pkw entfielen. Ausserdem nahmen die pro Person im motorisierten Verkehr zurückgelegten Strecken seit 1970 insgesamt um 55 % zu.²⁷⁴ Die Gründe für dieses anhaltende Wachstum sind vielfältig und komplex. In den beiden vorangehenden Kapiteln wurde bereits ausführlich beschrieben, wie sich der Automobilismus, interpretiert als soziotechnisches System, seit der Zwischenkriegszeit herausgebildet und etabliert hat. Viele der in diesem Zusammenhang diskutierten Teilkomponenten prägten die Entwicklung des Automobilismus auch nach 1970 entscheidend mit. So setzte sich etwa der bereits in der Zwischenkriegszeit begonnene Ausbau der automobilen Infrastruktur, der in den 1950er- und 60er-Jahren nochmals deutlich an Dynamik zulegte, nach 1970 weiter fort. Allein das Nationalstrassennetz hat sich seit 1970 von 651 auf 1823 Kilometer ausgedehnt, während die Gemeindestrassen, angetrieben durch ein starkes Siedlungswachstum und den anhaltenden Trend zur Zersiedelung, von 41 628 auf 51 799 Kilometer zulegte. Kaum gewachsen ist hingegen das Kantonsstrassennetz, was vor allem daran liegt, dass es bereits in den 1960er-Jahren in seinen wesentlichen Zügen fertiggestellt wurde.²⁷⁵ Wie schon in der unmittelbaren Nachkriegszeit war der Bau neuer Strassenabschnitte ausserdem nicht der einzige Versuch, die Leistungsfähigkeit der Strassen nach 1970 weiter zu erhöhen. Eine Vielzahl lokaler Projekte verfolgte die Strategie, dem Problem mit Kreiseln, Ortsumfahrungen, Unterführungen oder anderen baulichen Massnahmen zu Leibe zu rücken.²⁷⁶ Dass neue Infrastrukturen stets auch verkehrsinduzierende Folgen nach sich ziehen, wurde von Strassenplanern und Verkehrsexperten lange Zeit ignoriert. Die Frage, inwiefern der Ausbau des Strassennetzes eine sinnvolle Lösung für die Behebung von Verkehrsengpässen darstellt, wird bis in die Gegenwart heftig debattiert – jüngst vor allem vor dem

274 Vgl. BFS, ARE 2012, 3.

275 Vgl. BFS, Streckennetz nach Verkehrsträgern (Web, 20. 6. 2018). Das Kantonsstrassennetz ist zwar seit den 1960er-Jahren in seiner Ausdehnung nicht mehr weitergewachsen, aber seither stark modernisiert und ausgebaut worden. Vgl. Schiedt 2004, 12–25.

276 Analog der Situation in den 1950er- und 60er-Jahren existieren zu solchen Ausbauten auch für die Zeit nach 1970 keine eindeutigen statistischen Angaben.

Hintergrund des starken Verkehrsanstiegs auf den Autobahnen, auf die heute rund 40 % der Strassenverkehrsleistung entfallen. Weil dieser Verkehr zusehends ins Stocken gerät – die jährlichen Stautunden haben sich zwischen 1994 und 2016 von 2500 auf 24 066 Stunden fast verzehnfacht –, fordern automobilfreundliche Kreise seit längerem einen weiteren Ausbau des Netzes.²⁷⁷

Auch wenn eine genaue Quantifizierung nachträglich kaum möglich ist, sind die induzierenden Effekte neuer Verkehrsinfrastrukturen heute in der Verkehrsforschung unbestritten. Kapazitätserweiterungen und Leistungsgewinne tendieren in der Regel dazu, sich über die Zeit zu erschöpfen, weil Siedlungsstrukturen und Lebensgewohnheiten sich schnell auf die neuen Bedingungen einstellen. Die Gefahr ist deshalb gross, dass Kapazitätserweiterungen durch Verkehrswachstum wieder zunichte gemacht werden und sich die Möglichkeiten und Angebote des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs dadurch weiter verschlechtern.²⁷⁸ Die starke Verkehrszunahme nach 1970 dürfte deshalb zumindest zum Teil durch Anreizeffekte neuer Infrastrukturen verursacht worden sein. Weil die Betriebskosten²⁷⁹ eines durchschnittlichen Pkw zwischen 1972 und 1999 deutlich weniger stark wuchsen als der Konsumentenpreisindex oder die Aufwände für Bahnfahrten, ist Autofahren ausserdem relativ gesehen günstiger geworden. Besonders auffällig ist dabei, dass die Treibstoffkosten, die bei vielen Automobilisten die Kostenwahrnehmung der Autohaltung dominieren, besonders langsam stiegen (Grafik 17).²⁸⁰

Die günstige Entwicklung auf der Kostenseite dürfte deshalb eine weitere wichtige Triebfeder für das anhaltende Wachstum der im Verkehr zurückgelegten Autokilometer und die starke Zunahme des Autobesitzes gewesen sein. 1970 lag die Motorisierungsrate, das heisst die Anzahl Autos pro 1000 Einwohner, schweizweit gemittelt gerade einmal bei 225 Pkws. Seither ist sie kontinuierlich auf rund 550 (2010) gestiegen. Damit belegt die Schweiz im europäischen Vergleich einen absoluten Spitzenplatz.²⁸¹ Ausserdem verdeutlichen die Zahlen, dass die Massenmotorisierung in der Hochkonjunkturphase nach dem Zweiten Weltkrieg zwar ihren Durchbruch hatte, der Prozess damit aber noch lange nicht abgeschlossen war. Mitte der 1960er-Jahre besaßen erst etwa 45 % der Schweizer Haushalte mindestens ein Auto, 2015 waren es fast 80 %.²⁸²

Trotz der mittlerweile starken Verbreitung des Automobils weist der Motorisierungsgrad allerdings bis heute beträchtliche räumliche Unterschiede aus (Grafik 18, links). Schon seit den Anfängen des Automobilismus war der Autobesitz

277 Vgl. ASTRA 2017, 20; ASTRA 2003, 5.

278 Schallaböck 1996, 196.

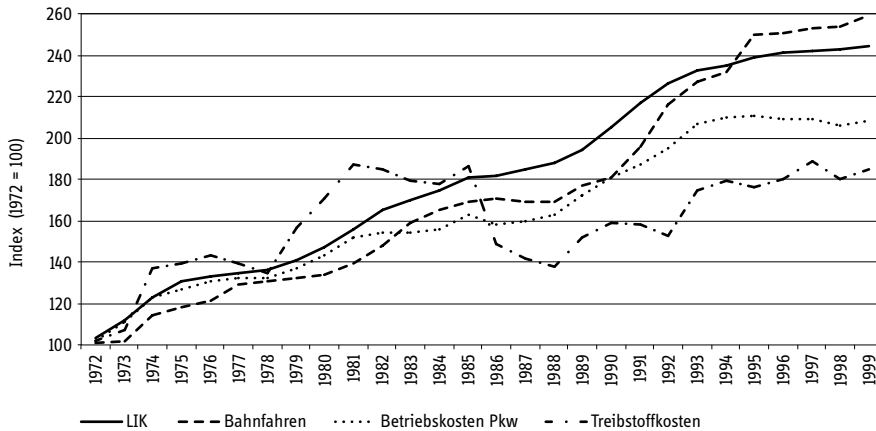
279 Die Gesamtkosten beinhalten die Kosten für Anschaffung, Versicherungen, Steuern, Service und Unterhalt sowie Treibstoffe.

280 Neuere Untersuchungen bestätigen, dass sich diese Trends bis heute fortsetzen. Vgl. WBF 2016, 3 f.

281 Vgl. Grafik 27 (Kapitel 2.3.4).

282 Vgl. Verlagsgesellschaft Beobachter 1966, 57; BFS, ARE 2017, 11–13.

Grafik 17: Entwicklung des Landesindex der Konsumentenpreise im Vergleich zu den Kosten für Bahnfahrten, den privaten Pkw und die Treibstoffkosten, 1972–1999



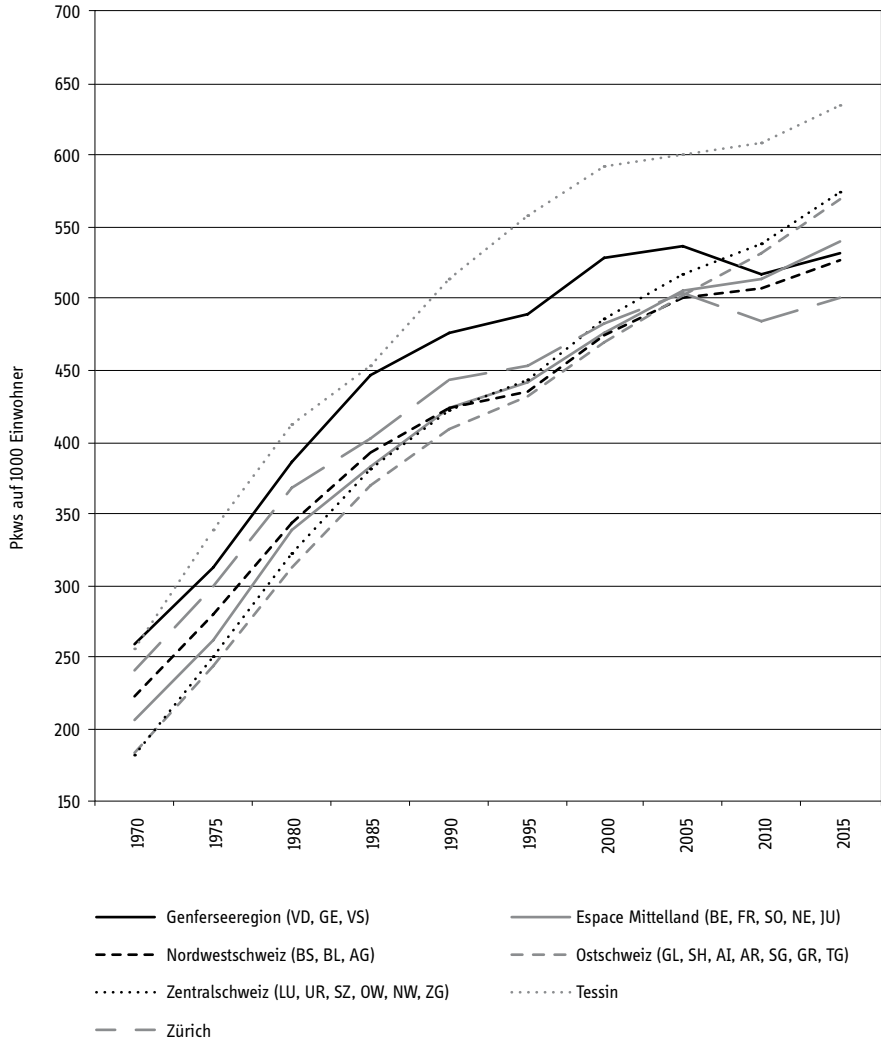
Quelle: ARE 2001.

in der Westschweiz, später auch im Tessin besonders hoch. Dieser Trend hat sich bis heute weitestgehend fortgesetzt. Allerdings folgt die Genferseeregion seit 2005 eher Deutschschweizer Kantonen wie Zürich, während der Kanton Tessin nach wie vor unangefochten an der Spitze liegt.

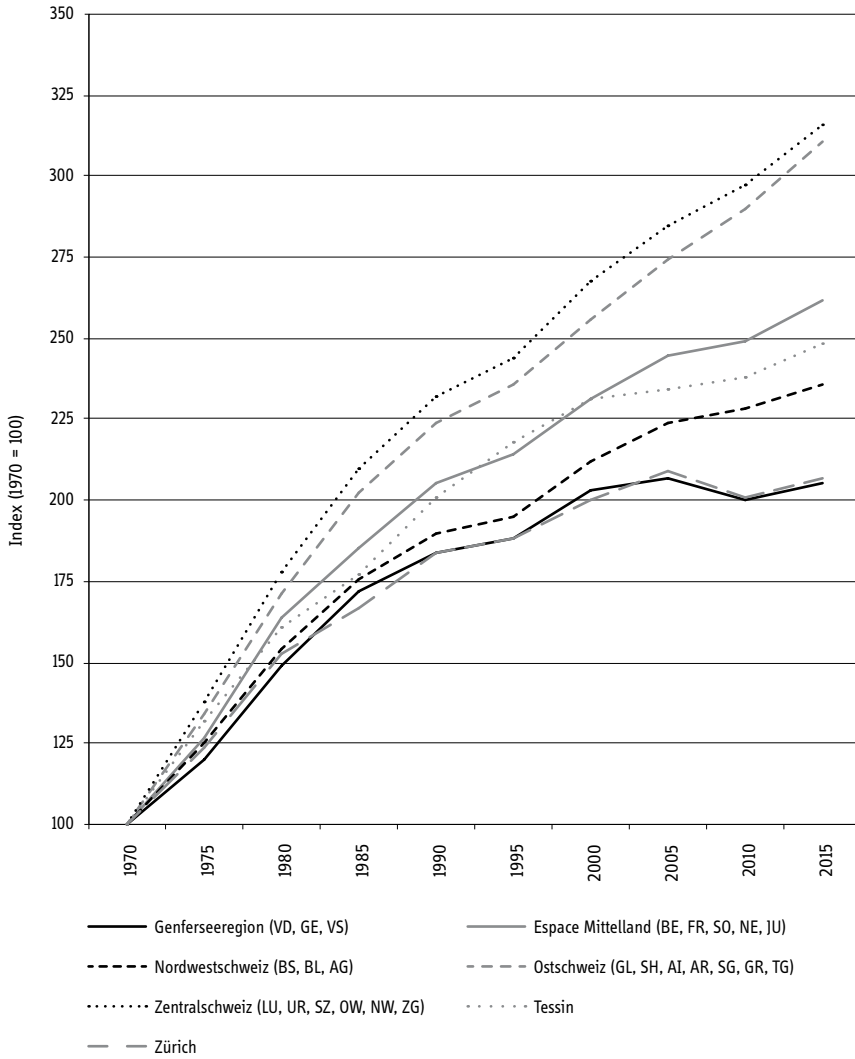
Eine erstaunliche Entwicklung haben auch die Kantone der Ost- und Zentralschweiz hinter sich: 1970 lagen sie mit ihren Motorisierungsquoten noch deutlich abgeschlagen auf den letzten Plätzen. Seither dominieren sie die Rangliste der jährlichen Zuwachsraten der Pkw-Bestände, während Kantone wie Zürich, Genf oder Waadt, die vergleichsweise früh über hohe Motorisierungsquoten verfügten, seit 1970 das schwächste Wachstum aufweisen (vgl. Grafik 18, rechts). Es liegt nahe, dahinter zwei gegenläufige Trends zu vermuten. In peripher-ländlichen Regionen sowie in periurbanen Gebieten fand seit 1970 eine nachholende Motorisierung statt, während in den städtischen Zentren, die am frühesten von der Massenmotorisierung erfasst wurden, eine gewisse Sättigung eintrat, die bis heute anhält.²⁸³

283 Vgl. BFS, ARE 2012, 80–85. Der periurban-ländliche Raum ist dadurch gekennzeichnet, dass das nächste städtische Zentrum mit dem Auto in maximal 20 Minuten erreicht wird. Bei Gemeinden mit peripher-ländlicher Lage dauert diese Fahrt länger. Sie liegen in der Regel ausserhalb des schweizerischen Mittellandes. Vgl. BFS, ARE 2012, 112.

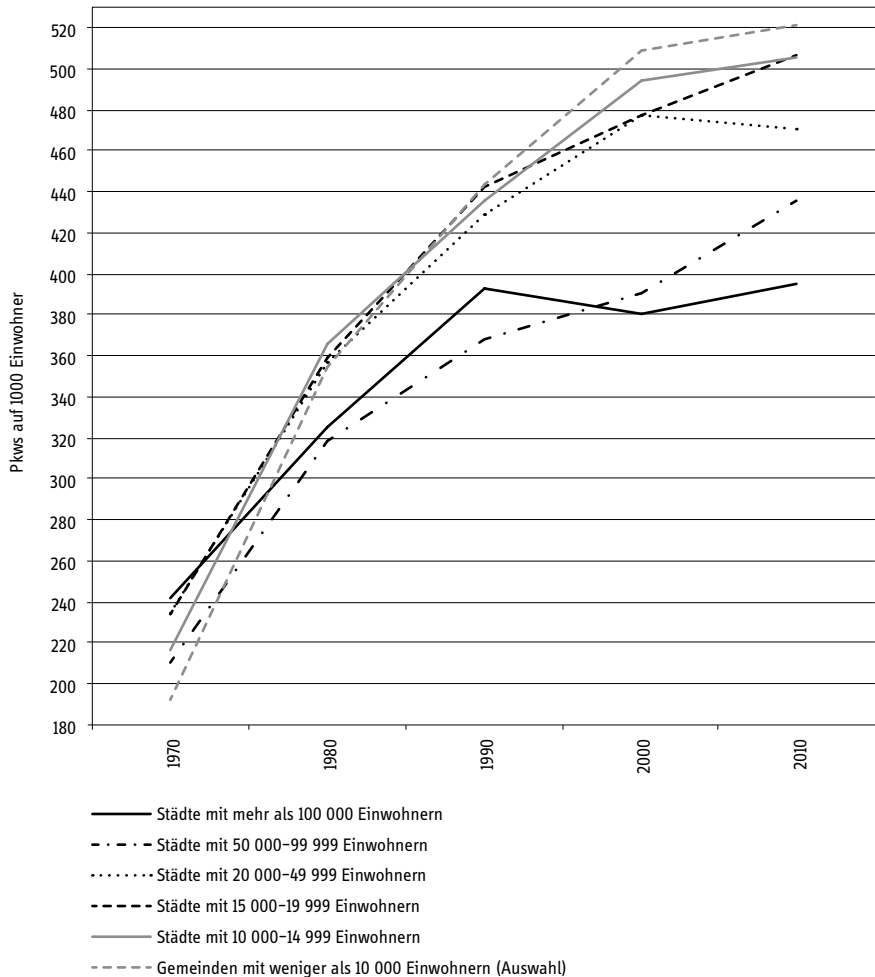
Grafik 18: Entwicklung des Motorisierungsgrads nach Region seit 1970
 Links: absolute Werte, rechts: indexiert.



Quellen: BFS, STAT-TAB, Jahre 1990–2015; BFS, Schweizerische Verkehrsstatistik 1970–1990.



Grafik 19: Motorisierungsgrad nach Gemeindegrosse, 1970–2010

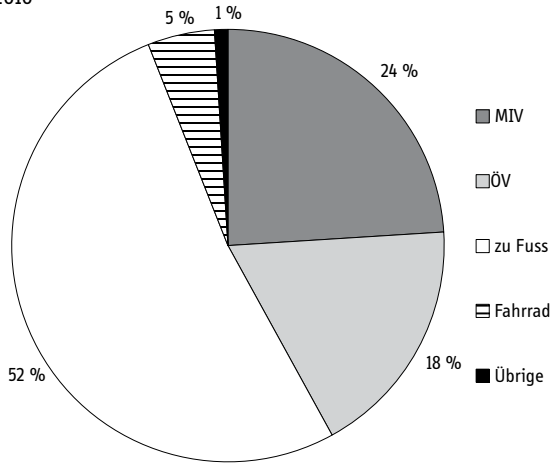


Quelle: Schweizerischer Städteverband, Statistisches Jahrbuch, diverse Jahrgänge.

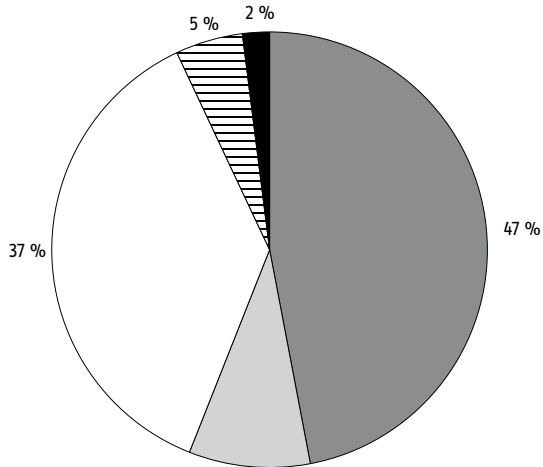
Insbesondere in den grösseren Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern hat sich das Wachstum der Pkw-Bestände seit etwa 1980 deutlich abgeschwächt. In Grossstädten mit mehr als 100 000 Einwohnern waren sie teilweise gar rückläufig (Grafik 19). Dieser Befund deckt sich mit der hohen Zahl der autolosen Haushalte in den urbanen Zentren, ein Phänomen, das weiter unten noch ausführlicher diskutiert wird. Die Bedeutung des Autos in peripher-ländlichen Regionen sowie in periurbanen Gebieten zeigt sich am stärksten in der fortlaufenden Zersiedelung, die parallel zur Verbreitung des Pkw gewachsen ist. Sie

Grafik 20: Verkehrsmittelwahl in Prozent der Anzahl Etappen nach Typ des Wohnorts, 2010

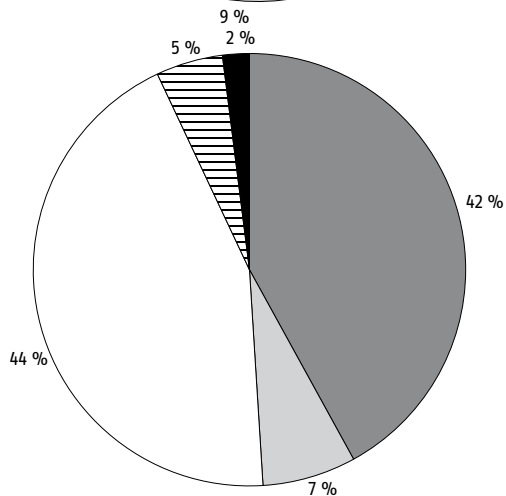
Agglomerationskerngemeinden



Periurbane ländliche Gemeinden



Periphere ländliche Gemeinden



Quelle: BFS, ARE 2012, 81.

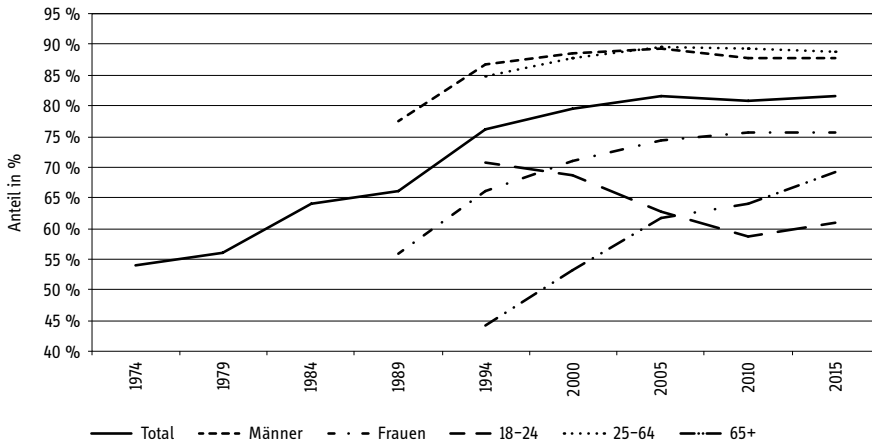
wäre ohne den Siegeszug des Autos in diesem Ausmass undenkbar.²⁸⁴ Gerade in Gebieten, wo der ÖV häufig nur unzureichend Anschluss bietet, kann der Pkw seine Vorteile bis heute am besten ausspielen und garantiert seinen Besitzern eine hohe Mobilität.²⁸⁵ Entsprechend gross ist der Modalsplitanteil dort im Vergleich zur Situation in den Agglomerationskernen (Grafik 20). Der Grund für die höhere Pkw-Nutzung in periurbanen und peripher-ländlichen Gemeinden dürfte indes nicht nur auf eine schlechtere ÖV-Anbindung zurückzuführen sein. Anders als in den städtischen Zentren stellen sich dem Auto hier oft auch weniger Hindernisse in den Weg. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen ist in der Regel vergleichsweise hoch, die Parkierungskosten sind geringer, die Strassen noch weit weniger überlastet und die Belastungen durch den Autoverkehr für Anwohner häufig weniger stark ausgeprägt als in den Städten.

Einmal abgesehen von solchen Aspekten erklärt sich die nach 1970 anhaltende Persistenz des Automobilitäts aber auch ganz allgemein durch Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Augenfällig ist in diesem Zusammenhang etwa das starke Wachstum des Freizeitverkehrs, auf den heute rund 44 % der täglich zurückgelegten Distanzen entfallen. 1970 hatte dieser Anteil erst etwa 25 % betragen. Damit ist der Freizeitverkehr in den letzten vier Jahrzehnten auf den Schweizer Strassen und Schienen zum dominierenden Verkehrszweck aufgestiegen. Eine automobilfördernde Wirkung hatte dieses Wachstum insofern, als der Pkw in der Freizeit überdurchschnittlich häufig zum Einsatz kommt (vgl. Kapitel 3.4). Verändert hat sich aber auch das Einkaufsverhalten. Eine wichtige Rolle spielten dabei die nach 1970 vielerorts aus dem Boden gestampften peripher gelegenen Einkaufszentren, die aufgrund ihrer Lage das Auto begünstigten oder gar voraussetzten. Und schliesslich hat seit 1970 auch der Pkw-Anteil im Berufsverkehr stark zugenommen, obschon der öffentliche Verkehr in den letzten 20 Jahren wieder etwas Boden gutgemacht hat (vgl. Kapitel 3.3). Eine eigentliche Massenwirkung erzielten diese Veränderungen im Mobilitätsverhalten letztlich auch deshalb, weil sich die soziale Reichweite des Pkw nach 1970 nochmals deutlich ausgeweitet hat. Wie bereits erwähnt, war der Prozess der Massenmotorisierung mit dem vorläufigen Ende der Hochkonjunkturphase nach dem Zweiten Weltkrieg noch lange nicht abgeschlossen. Das verdeutlicht etwa die Zunahme des Führerscheianteils, der in der erwachsenen Bevölkerung seit 1974 von 54 % auf 82 % stark zugenommen hat. Zwei Bevölkerungsgruppen waren an diesem Anstieg ganz besonders beteiligt: Frauen und Personen ab 65 Jahren. Beide waren um 1970 im Autoverkehr noch stark unterrepräsentiert. Sie verfügten deutlich seltener über einen Führerschein als der Durchschnitt. Ausserdem war die Zahl der autolosen Haushalte in beiden Gruppen besonders hoch. Eine Untersuchung des Stabes für Gesamtver-

284 Vgl. Schwick et al. 2010, 41–66.

285 Vgl. ARE 2016, 14–26.

Grafik 21: Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter, 1974–2015



Quellen: Scope 1975; EVED 1983, 1986 und 1992; BFS, ARE 2017.

kehrfragen kam 1979 noch zum Schluss, dass mehr als zwei Drittel der Rentner über kein eigenes Auto verfügten und mehr als 70 % der von Frauen geführten Haushaltungen autolos waren. Zum Vergleich: Bei Paaren mit Kindern lag der Anteil der Haushalte ohne Auto bereits damals lediglich bei 15,8%.²⁸⁶ Seither haben Frauen und Rentner deutlich aufgeholt. Zwischen 1989 ist der Anteil der Frauen mit Führerschein von 56 % auf 76 % gestiegen. Für die Rentner sind erst ab 1994 vergleichbare Zahlen verfügbar. Auch bei dieser Gruppe hat die Zahl der Führerscheinbesitzer aber von 44 % (1994) auf 69 % (2015) zugenommen (Grafik 21). Auch mit Blick auf die autolosen Haushalte hat sich in der Zwischenzeit einiges verändert. Zwar sind Frauen und Rentner in dieser Kategorie nach wie vor überdurchschnittlich stark vertreten, im Vergleich zur Situation Ende der 1970er-Jahre hat der Anteil der Autolosen aber auch in diesen Gruppen stark abgenommen. 2010 lebten noch 18,2 % der erwachsenen Frauen und 30,1 % der Rentner in Haushalten ohne Pkw.²⁸⁷

Trotz der zunehmenden Ausbreitung des Automobilismus in beiden Gruppen verdeutlicht die Langzeitentwicklung, wie lange und hartnäckig sich die ursprünglichen sozialen Strukturen des Automobilismus gehalten haben.

Der Durchbruch des Pkw nach dem Zweiten Weltkrieg war lange Zeit stark durch männliche Autofahrer im Familienalter geprägt. Erst nach und nach öffnete sich der Zugang zum Auto auch für Frauen und ältere Menschen. Bei

286 Vgl. Eidgenössisches Verkehrs und Energiewirtschaftsdepartement 1983, 118–120.

287 Vgl. Haefeli, Arnold 2015, 9 f.

den Rentnern spricht man in diesem Zusammenhang auch vom sogenannten Generationeneffekt: Mit fortschreitender Massenmotorisierung erreichen immer mehr Menschen das Rentenalter, die seit ihrer Geburt mit dem Pkw aufgewachsen und jahrzehntelang selbst Auto gefahren sind. Anders als ihre Vorgängergeneration, für die das Auto oft noch keine Selbstverständlichkeit war, bleibt der Pkw für gegenwärtige Rentner deshalb auch nach der Pensionierung ein wichtiges und häufig eingesetztes Mobilitätswerkzeug.²⁸⁸

In der Tendenz hat sich der Zugang zum Automobil also in den letzten Jahrzehnten gesellschaftlich deutlich ausgeweitet. Für die meisten Familien wurde der eigene Pkw spätestens in den 1970er-Jahren Realität und in vielen Mehrpersonenhaushalten stieg bald auch die Zahl der Zweit- oder Drittfahrzeuge. Ausserdem schwächten sich lange Zeit bremsend wirkende Faktoren wie Haushaltseinkommen, Alter oder Geschlecht ab, was dem Automobilismus neue Nutzergruppen zuführte. Allerdings haben die drei Faktoren ihre Barrierewirkung bis heute nicht vollständig verloren. Von einer Vollmotorisierung der Gesellschaft kann deshalb nach wie vor keine Rede sein. Das zeigt etwa ein erneuter Blick auf die autolosen Haushalte. Im Vergleich zu 1979, als 38,1 % der Haushalte ohne eigenes Auto waren, ist dieser Anteil bis 2015 auf 21,8 % gesunken. Autolose Haushalte sind dennoch bis heute eine ernst zu nehmende Grösse.²⁸⁹ Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, dass sich einige zentrale Merkmale autoloser Haushalte im Zeitverlauf kaum verändert haben. So spielten etwa räumliche Unterschiede seit der ersten Erhebung 1979 eine bedeutende Rolle, einerseits bezogen auf die Sprachregionen, denn im Tessin und in der Romandie war und ist Autolosigkeit deutlich weniger verbreitet als in der Deutschschweiz. Andererseits hinsichtlich der Siedlungsgrösse: In Städten sind autolose Haushalte bis heute viel häufiger als auf dem Land, mit gravierenden Unterschieden: In den Grossstädten Zürich, Basel, Bern, Genf und Lausanne zum Beispiel ist der autofreie Lebensstil deutlich stärker verbreitet als in Klein- oder mittleren Städten. Dieser Befund deckt sich mit der weiter oben gemachten Feststellung, dass auch die Motorisierungsquote je nach Siedlungsgrösse variiert (vgl. Grafik 19). Darüber hinaus begünstigt eine Reihe sozioökonomischer Faktoren Autolosigkeit bis heute. Der Einfluss von Geschlecht und Alter wurde bereits erwähnt. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw sinkt ausserdem tendenziell mit steigendem Einkommen und wachsender Haushaltsgrösse. Statistisch am häufigsten autofrei leben also Menschen mit tiefen Einkommen beziehungsweise Einpersonenhaushalte.²⁹⁰ Allerdings scheint der Faktor Einkommen die Autolosigkeit in der Schweiz sehr viel weniger zu prägen als im

288 Vgl. Infanger, Marconi 2007, 15–18.

289 Nach mehreren Jahrzehnten mit absteigender Tendenz sind die autolosen Haushalte seit 2005 wieder im Wachsen begriffen. Innerhalb der letzten zehn Jahre hat ihr Anteil schweizweit um 3 % zugenommen. Vgl. BFS, ARE 2017, 11–13.

290 Vgl. EVED 1983, 118–120; Haefeli, Arnold 2015, 6–10; BFS, ARE 2017, 11–13.

Ausland. Bemerkenswert ist darüber hinaus, dass der Anteil der Autolosen, die sich grundsätzlich einen Pkw leisten könnten, aber freiwillig darauf verzichten, zwischen 1994 und 2010 deutlich gestiegen ist.²⁹¹

Trotz solcher Vorbehalte, die verdeutlichen, dass längst nicht alle Gesellschaftsmitglieder am Automobilismus teilhaben, hat sich die soziale Reichweite des Pkw seit 1970 nochmals deutlich vergrössert. 2015 besaßen 82 % der in der Schweiz wohnhaften Personen ab 18 Jahren einen Führerschein und die allermeisten hatten regelmässig Zugang zu einem Pkw. In 76 % der Fälle stand dieser jederzeit zur Verfügung, bei 18 % nach Absprache.²⁹² Diese Entwicklung ist deshalb von so grosser Bedeutung, weil der Zusammenhang zwischen dem Besitz oder dem Zugang zu einem Pkw und der tatsächlichen Autonutzung erwiesenermassen eng ist.²⁹³ Vor dem Hintergrund des starken Wachstums des Pkw-Verkehrs hat sich deshalb die Suche nach den Gründen für den hohen Grad der Autonutzung in den letzten Jahren intensiviert. Dabei wurde deutlich, dass die Stabilität des Automobilismus nicht nur durch strukturelle Faktoren wie die Strasseninfrastruktur, die Verkehrspolitik und -planung, die Ressourcenverfügbarkeit oder den politischen und wirtschaftlichen Einfluss der Automobilindustrie gestützt, sondern auch wesentlich durch das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmer gefördert wird. Autofahren wird deshalb heute als komplexer sozialer Prozess verstanden, der tief in unserer Alltagspraxis verwurzelt ist und einer Vielzahl unterschiedlicher Motive unterliegt. Wichtig ist diesbezüglich etwa der spezifische Nutzen, den Autofahrer ihren Fahrzeugen zuschreiben. Wer das Auto als Fortbewegungsmittel wählt, schätzt es in Bezug auf Faktoren wie Flexibilität, Sicherheit, Komfort, Zeitaufwand und teilweise auch Kosten in der Regel als vorteilhafter ein als andere Verkehrsmittel.²⁹⁴ Ausserdem wird alltägliches Verkehrshandeln stark durch Routinen geprägt, die dazu führen, dass alternative Verkehrsmittel entweder nicht mehr wahrgenommen oder unzureichend geprüft und deshalb oft auch nicht genutzt werden.²⁹⁵ Gleichzeitig wird die Wahl eines Verkehrsmittels, speziell des Autos, stets auch durch emotionale Faktoren mitbestimmt. Auch wenn Autofahrer bei Befragungen häufig dazu neigen, die Motive und Motivationen für die eigene Autonutzung zu rationalisieren, spielen Gefühle eine bedeutende Rolle. So kann eine Autofahrt bei den Lenkern beispielsweise mit Entspannung und Vergnügen, Erregung und Begeisterung, mit Fahrspass und Freude an der Geschwindigkeit, aber auch mit

291 Haefeli und Arnold zeigen diese Entwicklung mittels einer latenten Klassenanalyse auf. Der Cluster der urbanen Eliten, bei denen der freiwillige Autoverzicht im Vordergrund steht, hat seinen Anteil unter den autolosen Haushalten zwischen 1994 von 13,1 % auf 26,7 % ausgebaut. Sie leiten daraus eine stabile Tendenz zu einem bewusst gewählten autofreien Lebensstil ab. Vgl. Haefeli, Arnold 2015, 28.

292 BFS, ARE 2017, 11-13.

293 Vgl. Haefeli 2008, 305.

294 Vgl. Steg 2005, 27-35.

295 Vgl. Gärling, Axhausen 2003, 1-11.

Stress oder Anspannung assoziiert werden.²⁹⁶ In der jüngeren Forschung wird das Auto ausserdem als wichtiger privater Raum thematisiert, der seinen Insassen als Rückzugsort aus dem oft als stressig, schnell, laut und überfüllt empfundenen Alltag dient.²⁹⁷ Anstatt sich zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit in einen vollen Zug zu setzen, wird der eigene Wagen und damit die eigene Privatsphäre vorgezogen, nicht zuletzt, weil dabei selbstständig über Aspekte wie Mitfahrer, Abfahrtszeit, Routenwahl oder den individuellen Reisekomfort (zum Beispiel Musik, Gerüche) bestimmt werden kann. Und schliesslich hat das Auto auch nach 1970 seine bereits in der Zwischen- und Nachkriegszeit etablierte symbolische und kulturelle Bedeutung weitgehend aufrechterhalten. Für viele steht es nach wie vor für Fortschritt, Freiheit und Individualität. In der Wahl eines spezifischen Pkw drücken sich deshalb oft persönliche Wertvorstellungen und Identität/en aus und der Status sowie das Prestige von Fahrzeugen wird bis heute dazu genutzt, die eigene soziale Einordnung und gesellschaftliche Position zu unterstreichen.²⁹⁸

Parallel zu solchen Feststellungen haben in den letzten Jahren aber auch vermehrt Thesen Auftrieb erhalten, die davon ausgehen, dass der Pkw in den traditionellen Märkten in Europa, Nordamerika und Japan seine Bedeutung als Statusobjekt, Imageträger und Lifestyleprodukt zusehends verliert. Als Belege für diese Entwicklung werden etwa der Rückgang des Führerscheianteils bei jungen Erwachsenen, der Zuwachs von Nutzungsformen wie Carsharing, Carpooling oder Ridesharing, die angebliche Tendenz zu kleineren und emissionsärmeren Fahrzeugen infolge eines stärkeren Umweltbewusstseins sowie die wachsende Bedeutung der multimodalen Mobilität ins Feld geführt.²⁹⁹ Ob solche Entwicklungen – wie häufig vermutet – erste Anzeichen einer automobilen Trendwende sind, ist bei kritischer Betrachtung derzeit allerdings (noch) nicht eindeutig absehbar. Zwar nahm in der Schweiz der Anteil der Führerscheine bei den 18- bis 24-Jährigen zwischen 1994 und 2010 tatsächlich deutlich ab, seither ist aber wieder eine leichte Zunahme festzustellen (vgl. Grafik 21). Ausserdem wurde bisher nicht ausreichend geklärt, ob der erwähnte Rückgang in dieser Altersgruppe wirklich primär auf die schwindende Anziehungskraft des Pkw zurückzuführen ist oder nicht eher mit anderen Begleiterscheinungen zusammenhängt; beispielsweise mit dem Umstand, dass sich der Erwerb des Führerscheins infolge der heute oft längeren Ausbildungszeit beziehungsweise des späteren Berufseinstiegs tendenziell nach hinten verschoben hat.³⁰⁰ Ein wachsender Strang der Forschung geht ohnehin davon aus, dass sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten viel eher durch biografische Bruchstellen erklä-

296 Vgl. Fraedrich, Lenz 2015, 690; Gatersleben 2014.

297 Vgl. Urry 2007, 124–130.

298 Vgl. Fraddrich, Lenz, 2015 690 f.

299 Vgl. Proff, Proff 2013, 19 f., 141.

300 Vgl. Schönduwe et al. 2012, 25 f.

ren lassen als durch zu stark vereinfachende Faktoren wie das Alter. Beispiele für solche Lebensabschnitte sind etwa die Aufnahme der Erwerbsarbeit, der Wechsel des Arbeitsplatzes beziehungsweise des Wohnortes oder die Geburt eines Kindes.³⁰¹

Was die Entwicklung alternativer Nutzungsformen wie Carsharing betrifft, so haben sie in den letzten beiden Jahrzehnten zwar ein eindrückliches Wachstum an den Tag gelegt, der endgültige Sprung aus der Nische gelang bisher allerdings (noch) nicht. Mobility, der mit Abstand grösste und bekannteste Carsharing-anbieter der Schweiz, erreichte 2016 mit etwas über 131 000 Kunden lediglich knapp 2,4 % der Führerscheinbesitzer. Nutzen-statt-besitzen-Konzepte bleiben für die Zukunft aber vielversprechende Lösungen, zumal ihre Potenziale bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind und die Angebote sich mit der fortschreitenden Digitalisierung weiter verbessern dürften.³⁰² Die Hoffnungen liegen dabei vor allem auf der jungen, urbanen Bevölkerung. Ihr wird attestiert, sie habe bereits heute eine deutlich pragmatischere Haltung gegenüber dem Pkw als ihre Eltern und Grosseltern. Für Millennials sei das Auto nicht mehr ein emotionales Begierde- und Statusobjekt, sondern in erster Linie ein funktionales Fortbewegungsmittel unter vielen. Dadurch schwinde das Bedürfnis, selbst einen Pkw zu besitzen, was die Attraktivität von alternativen Nutzungsformen wie Carsharing begünstigt. Gleichzeitig erhöhe sich die Nachfrage nach multimodalen Lösungen, weil sie sich besser und flexibler an individuelle Mobilitätsanforderungen anpassen und dank Smartphones auch zusehends einfacher planen und steuern lassen.³⁰³ Ob sich dieser Pragmatismus im Umgang mit dem Auto langfristig tatsächlich hemmend auf den Autobesitz auswirkt, ist bisher aber alles andere als eindeutig. Die Studien, die eine solche Entwicklung prognostizieren, beschränken sich in der Regel auf Befragungen von Jugendlichen und deren Einstellungen zum Automobil oder stützen sich allein auf die Entwicklung des Führerscheinbesitzes oder des Pkw-Bestandes in dieser Zielgruppe. Insbesondere die Befragungen sind in der Regel neueren Datums. Für die Zeit vor der Jahrtausendwende gibt es keine solchen Analysen. Es ist deshalb auch nicht eindeutig feststellbar, ob junge Menschen heute wirklich eine derart andere Einstellung zum Pkw haben als ihre Vorgängergenerationen. Offensichtlich erscheint hingegen, dass längere Ausbildungszeiten, ein späterer Berufseinstieg sowie die Verdrängung des Statusobjekts Auto durch Bedürfnisse nach Reisen, Handys, Computern, Tablets und Freizeitaktivitäten sich tatsächlich hemmend auf den Pkw-Besitz in dieser Zielgruppe auswirken. Jungen Menschen stehen heute zudem vielerorts alternative Angebote wie Carsharing, ein nochmals deutlich stärker ausgebautes öffentliches Verkehrssystem (zum Beispiel S-Bah-

301 Vgl. Scheiner, Rau 2015.

302 Vgl. Haefeli et al. 2006; Frick et al. 2013, 24 f.

303 Vgl. Bratzel 2014; Froböse, Kühne 2013, 19.

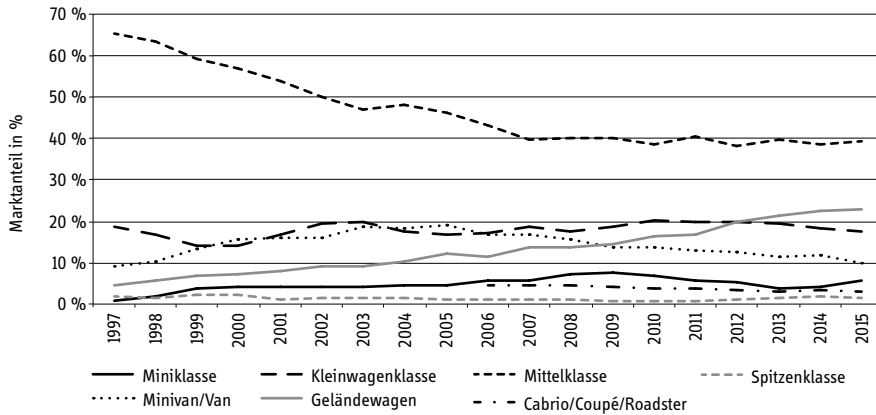
nen und Nachtbusse) sowie spezifisch auf sie zugeschnittene Abonnemente (zum Beispiel GA für Studierende) zur Verfügung. Speziell in städtischen Agglomerationen stellt ausserdem das Fahrrad eine günstige Option für die alltägliche Fortbewegung dar (vgl. Kapitel 2.3.3). Die angeblich bröckelnde Liebe der Jugend zum Automobil dürfte in den meisten Fällen also weitaus komplexeren Zusammenhängen geschuldet sein als schlicht einem Einstellungswandel. Es ist deshalb durchaus fraglich, ob der unterstellte Autopragmatismus in späteren Lebensphasen nicht doch Gefahr läuft, sich wieder abzuschwächen. Was passiert, wenn die finanziellen Hürden zur Anschaffung und Haltung eines eigenen Automobils nach Ende der Ausbildung wegfallen? Wie wirkt sich die tendenziell spätere Familiengründung auf das Bedürfnis nach einem Pkw aus?³⁰⁴ Was geschieht, wenn junge Menschen, die es für Ausbildung oder Beruf in die Stadt zog, später bevorzugt in die suburbane Wohnung ihrer Eltern zurückkehren – an Orte also, wo der ÖV und alternative Angebote wie Carsharing in der Regel deutlich unattraktiver sind als in Städten?

Gegen die These von einem wachsenden Autopragmatismus spricht zudem, dass der häufig damit in Verbindung gebrachte Trend hin zu kleineren und umweltfreundlicheren Autos in der Schweiz bisher nicht eindeutig erkennbar ist. Zwar hat sich der Marktanteil der Kleinstautos (Miniklasse) bei den Neuwagen zwischen 1997 und 2015 von 1 % auf 6 % erhöht, allerdings verzeichneten die Kleinwagen im gleichen Zeitraum – nach einigem Auf und Ab – einen Rückgang von insgesamt 1 % und lagen 2015 bei einem Marktanteil von noch 18 %. Gegen den angeblichen Trend hin zu kleineren und verbrauchsarmen Fahrzeugen spricht ausserdem der Boom bei den Geländewagen, die ihren Anteil zwischen 1997 und 2015 von 4 % auf 23 % steigern konnten. Zumindest zwischenzeitlich erlebten auch Minivans und Vans ein vergleichbares Wachstum, doch dieser Verkaufsschub scheint sich mittlerweile wieder etwas abgeschwächt zu haben (Grafik 22).

Trotz solcher Vorbehalte gegenüber Thesen, die die soziale und kulturelle Strahlkraft des Pkw bereits auf dem absteigenden Ast sehen, ist heute absehbar, dass der Automobilismus in den nächsten Jahren bis Jahrzehnten vor einer radikalen Transformation steht. Die Trends hin zur postfossilen Mobilität, zu intelligenten und autonomen Transportsystemen beziehungsweise einer wachsenden Bedeutung der Sharing Economy und einer stärkeren Vernetzung von Mobilitätsangeboten durch multimodale Plattformen werden die Bedingungen für das Auto zweifellos nachhaltig verändern. Die historische Perspektive auf den Pkw hat aber auch gezeigt, dass wir es mit einem über Jahrzehnte gewachsenen soziotechnischen System zu tun haben, das aufs Engste mit wirtschaftlichen, politischen, räumlichen, sozialen und kulturellen Strukturen verknüpft

304 Autobesitz ist bis heute unter Familien mit Kindern besonders stark vertreten und dem Auto kommt dort in der Alltagsbewältigung oft eine zentrale Rolle zu. Vgl. Heine et al. 2001.

Grafik 22: Anteile der verschiedenen Fahrzeugsegmente auf dem Neuwagenmarkt, 1997–2015



Quelle: Schweizer Fahrzeugmarkt (Web, 13. 9. 2017).

ist. Veränderungen werden deshalb kaum über Nacht eintreten. Bei aller Euphorie für die Möglichkeiten, die der technologische Fortschritt, allen voran die Digitalisierung, für die Zukunft des Autos bereithält, ist ausserdem zu bedenken, dass die Behebung der automobilen Verkehrsprobleme allein mit technologischen und/oder technokratischen Lösungen kaum gelingen kann. Die Problematik wird zwingend in ihrer ganzen Komplexität angegangen werden müssen. Dabei werden wir auch kaum darum herumkommen, uns als Gesellschaft umfassend mit der Frage zu beschäftigen, welche Rolle das Automobil im zukünftigen Verkehrsalltag genau spielen soll.

2.3.2 Von der Krise zur Renaissance? Das öffentliche Verkehrssystem

Im vorangehenden Kapitel hat sich gezeigt, dass sich die Marktbedingungen für öffentliche Verkehrsbetriebe – trotz eines bis Mitte der 1960er-Jahre anhaltenden nachfrageseitigen Wachstums – mit dem Durchbruch der Massenmotorisierung deutlich verschärft haben. Diese Entwicklung hat sich nach 1965 weiter dramatisiert. Die staatlichen Aufwände für die Entschädigung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Privatbahnen steigerten sich ab der Mitte der 1960er-Jahre in immer schnellerem Rhythmus, und auch die SBB, die dank der Quersubventionierung des Personenverkehrs mit Erträgen aus der Gütersparte lange Zeit eine positive Rechnungsbilanz aufwies, rutschten Anfang der 1970er-Jahre in tiefrote Zahlen. Von nun an kam auch der grösste Bahnbetrieb der Schweiz nicht mehr ohne staatliche Zuschüsse aus. Der Hauptgrund für die wachsenden Verluste war der anhaltende Preiszerfall im Güterverkehr,

der sich ab 1973, gepaart mit einem konjunkturell bedingten Rückgang der Gütertransportnachfrage, als Achillesferse der Staatsbahn erwies. Angesichts der sich zuspitzenden finanziellen Lage beschloss das Schweizer Parlament 1971, den nicht kostendeckenden Stückgut-, Berufs- und Personenverkehr der SBB fortan mit einer jährlichen Abgeltung von zunächst 100 Millionen Franken zu entschädigen. In den folgenden Jahren wuchsen diese Zuschüsse kontinuierlich auf rund 269 Millionen Franken (1981) an. Als Reaktion auf die Kostenexplosion wurde 1982 schliesslich der Leistungsauftrag eingeführt. Seither kaufen Bund und Kantone bei den SBB im regionalen Personenverkehr vordefinierte Leistungen. Im Gegenzug erhält die Bahn eine festgesetzte finanzielle Entschädigung.³⁰⁵ Diese Neuregelung der Finanzierung war nur der Auftakt einer ganzen Reihe von Massnahmen, die den öffentlichen Eisenbahnverkehr wieder wettbewerbsfähiger machen und ihm Marktanteile zurückbringen sollten (unter anderem Bahnreform 1 und 2). Wesentlich für diese Kurskorrektur war die umweltpolitische Wende der 1970er- und 80er-Jahre. Sie schärfte nicht nur den Blick für die negativen Begleiterscheinungen der Massenmotorisierung, sondern rückte auch die Potenziale des öffentlichen Verkehrs wieder stärker ins Bewusstsein der Öffentlichkeit sowie der Verkehrspolitik und -planung.³⁰⁶

Mit dem ökologischen Aufbruch fand die über drei Jahrzehnte anhaltende einseitige Förderung des Strassenverkehrs ihr endgültiges Ende (vgl. Tab. 17). Gleichzeitig wurde der öffentliche Verkehr als unabdingbare Stütze eines nachhaltigeren Verkehrssystems entdeckt. Diese veränderte verkehrspolitische Prioritätensetzung wurde seither vom Stimmvolk wiederholt an der Urne gestützt. Beispiele sind Vorlagen wie die Bahn 2000 (1987), der Beschluss über den Bau der neuen Alpentransversale NEAT (1992) oder die Abstimmung über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI (2014). Auch auf kantonaler und kommunaler Ebene waren Vorhaben zum Ausbau von S-Bahnen, Metro-, Tram- oder Buslinien mehrheitlich erfolgreich.³⁰⁷

Die verstärkte ÖV-Förderung der letzten drei Jahrzehnten blieb nicht folgenlos. Sie resultierte unter anderem in einem beträchtlichen Ausbau des Angebots. Allein die Netzlänge des ÖV ist zwischen 1970 und 2015 um insgesamt 33 % gewachsen (Tab. 18).

305 Vgl. Steinmann 2010, 75–82.

306 Vgl. Haefeli 2012, 734–738.

307 Vgl. Haefeli 2008 und 2012.

Tab. 18: Veränderung der Netzlänge, Haltestellenzahl und Fahrleistung zwischen 1970 und 2015 in Prozent

	Eisenbahnen	Trams	Trolleybusse	Autobusse	Total ÖV
Netzlänge	+3	+88	+2	+43	+33
Haltestellen	-8	+14	-39	+29	+21
Fahrleistung (Zugs- und Kurskilometer)	+44	+22	-5	+57	+44

Quellen: BFS, Statistik des öffentlichen Verkehrs, Tabelle 6.1 (Web, 14. 11. 2018); BFS, Schweizerische Verkehrsstatistik 2000.

Am stärksten war dieses Wachstum bei den wiedererstarkten Trambahnen, die seit den 1990er-Jahren im städtischen Nahverkehr eine Renaissance erleben. Ihr Netz hat sich im Vergleich zu 1970 um nicht weniger als 88 % vergrössert. Überdurchschnittlich gewachsen ist auch das Busnetz (+43 %). Anders als früher unterscheidet die Statistik seit 1999 hier aber nicht mehr zwischen den Linien des Überland- und des städtischen Nahverkehrs. Genauere Aussagen zu den beiden Bereichen sind deshalb nicht möglich. Kaum verändert hat sich hingegen die Länge des Eisenbahnnetzes (+3 %). Auch die Zahl der Haltestellen des ÖV ist seit 1970 um total 21 % gewachsen. Allerdings weichen die Verkehrsmittel hier stärker voneinander ab als bei der Netzlänge. Während die Eisenbahnen einen leichten (-8 %) und die Trolleybusse einen starken Rückgang (-39 %)³⁰⁸ verzeichneten, konnten die Trams (+14 %) und die Autobusse (+29 %) beträchtlich zulegen. Am deutlichsten drückt sich der Angebotsausbau jedoch in der Zunahme der Fahrleistung aus, die seit 1970 im gesamten ÖV um 44 % gewachsen ist.³⁰⁹ Im Eisenbahnverkehr (+44 %) ging die Leistungssteigerung nicht nur auf verbessertes Rollmaterial und bauliche Massnahmen wie die Neubaustrecken der Bahn 2000 oder die beiden Basistunnel der NEAT zurück, sondern insbesondere auch auf den 1982 implementierten Taktfahrplan. Allein seine Einführung führte zu einer Mehrleistung von 21 %.³¹⁰ Noch stärker als bei der Eisenbahn ist seit 1970 die Fahrleistung der Autobusse gestiegen (+57 %), während sich die Trams mit 22 % nicht ganz so stark steigern konnten und die Trolleybusse ein leichtes Minus hinnehmen mussten (-5 %).

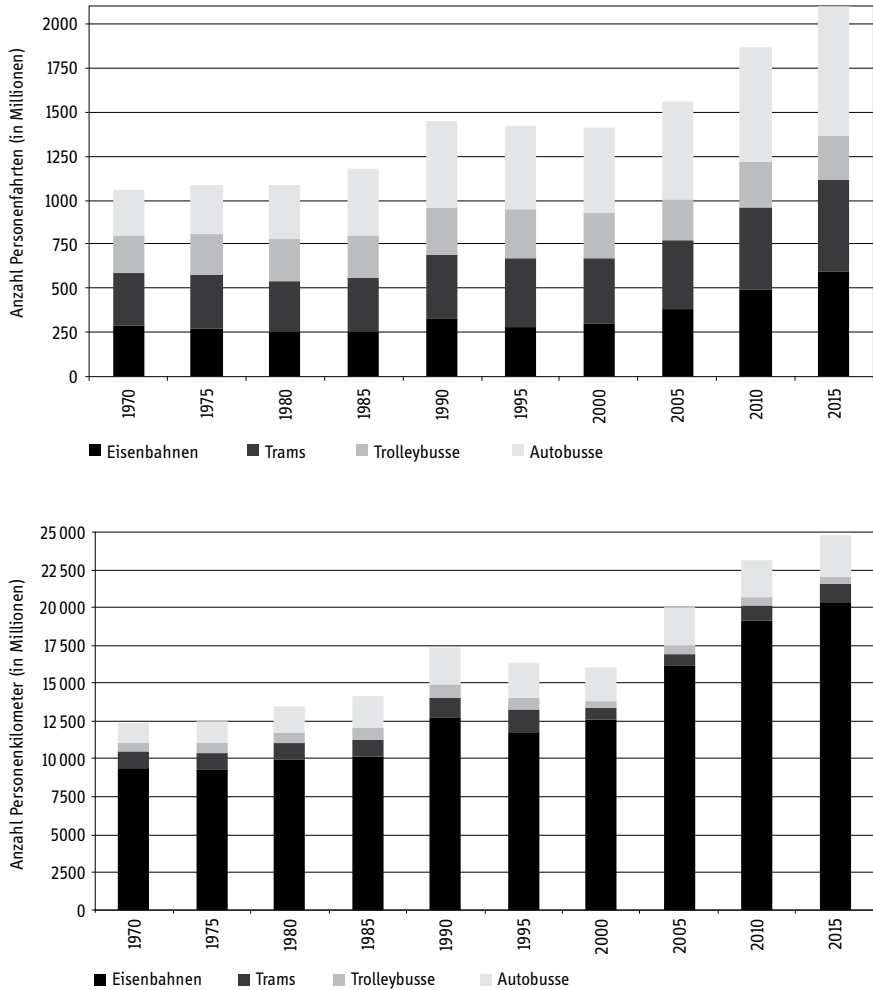
Die Ausbauschritte der letzten Jahrzehnte haben sichergestellt, dass die Schweiz weiterhin über eines der dichtesten, zuverlässigsten und am stärksten frequen-

308 Die stark verminderte Zahl der Haltestellen bei den Trolleybussen geht vermutlich zu einem grossen Teil auf den Ersatz durch Trambahnen zurück.

309 Die Fahrleistung wird in der Verkehrswissenschaft häufig in Zugs- oder Kurskilometern ausgewiesen. Sie geben die Distanz an, die jährlich von den Fahrzeugen des ÖV zurückgelegt werden.

310 Vgl. NZZ, 18. 5. 2002, Zwei Jahrzehnte Taktfahrplan (Web, 21. 9. 2017).

Grafik 23: Entwicklung der Personenfahrten und Personenkilometer im öffentlichen Verkehr, 1970–2015



Quellen: BFS, Statistik des öffentlichen Verkehrs, Tabelle 6.1 (Web, 14. 11. 2018); BFS, Schweizerische Verkehrsstatistik 2000.

tierten öffentlichen Verkehrssysteme der Welt verfügt. Hinsichtlich der Erschliessungs-, Erreichbarkeits- und Angebotsqualität schneidet der ÖV im internationalen Vergleich deshalb sehr gut ab.³¹¹ Trotzdem bestehen auch hierzulande

311 Vgl. LITRA 2016.

nach wie vor räumliche Unterschiede.³¹² Am auffälligsten sind die Differenzen zwischen dem stark urbanisierten Mittelland und den peripher gelegenen Gebieten des Alpenraums beziehungsweise des Juras. Allerdings bestehen auch im gut erschlossenen Mittelland teilweise noch sichtbare Diskrepanzen.

Die verstärkte ÖV-Förderung seit den 1980er-Jahren hat indes nicht nur zu angebotsseitigen Verbesserungen geführt, sondern langfristig auch bei der Nachfrage Wirkung gezeigt. Nachdem zwischen 1970 und Mitte der 1980er-Jahre sowohl die jährlichen Personenfahrten als auch die zurückgelegten Personenkilometer stagnierten und teilweise gar leicht rückläufig waren, erlebte der ÖV zwischen 1985 und 1990 erstmals wieder einen kräftigen Zuwachs (Grafik 23). Danach flachte die Nachfrage bis Ende der 1990er-Jahre zwar nochmals etwas ab, seither zeichnen sich aber beide Verlaufskurven durch ein kontinuierliches Wachstum aus. Allein zwischen 2004 und 2014 nahm die Zahl der Personenfahrten um 35 % und die der zurückgelegten Personenkilometer um 30 % zu. Damit wuchs der ÖV erstmals seit den 1950er-Jahren wieder stärker (+30 %) als der motorisierte Individualverkehr (+16 %).³¹³ Der ÖV-Anteil am gesamten Personenverkehr auf Schiene und Strasse ist also in den vergangenen Jahren wieder von 18,9 % auf 20,7 % gestiegen.³¹⁴

Mit Blick auf die beiden oben stehenden Grafiken fällt ausserdem auf, dass seit 1970 jeweils rund drei Viertel der jährlichen Personenfahrten auf den öffentlichen Strassenverkehr (Trams, Trolley- und Autobusse) entfielen und etwa ein Viertel auf die Eisenbahnen. Nimmt man die Personenkilometer als Bezugsgrösse, kehren sich die Verhältnisse um. Der Grossteil der jährlich im öffentlichen Verkehr zurückgelegten Distanzen wurde seit 1970 eindeutig mit der Eisenbahn bewältigt. Die ausgeprägte Dominanz der Bahn erklärt sich vor allem aus dem Umstand, dass die Distanzen im bahndominierten Fernverkehr deutlich grösser ausfallen als im Regional- oder städtischen Nahverkehr, bei dem auch Trams, Trolley- und Autobusse eine tragende Rolle spielen.³¹⁵

Das Wiedererstarken des ÖV seit den 1980er-Jahren lässt sich nicht nur an den wachsenden Passagierzahlen oder den zurückeroberten Modalsplitanteilen ablesen, sondern zeigt sich auch an der im internationalen Vergleich hohen Verbreitung von Abonnements, die eine wichtige Bedingung für eine regelmässige ÖV-Nutzung sind. 2015 verfügten in der Schweiz 57 % der Wohnbevölkerung über ein Abonnement des ÖV. Ende der 1980er-Jahre lag dieser Anteil noch bei 45 %.³¹⁶ Die höchste Verbreitungsrate erreicht heute das Halbtaxabonnement mit 36 %, gefolgt von den Abonnements der Verkehrsverbände

312 Vgl. ARE 2013b, 12

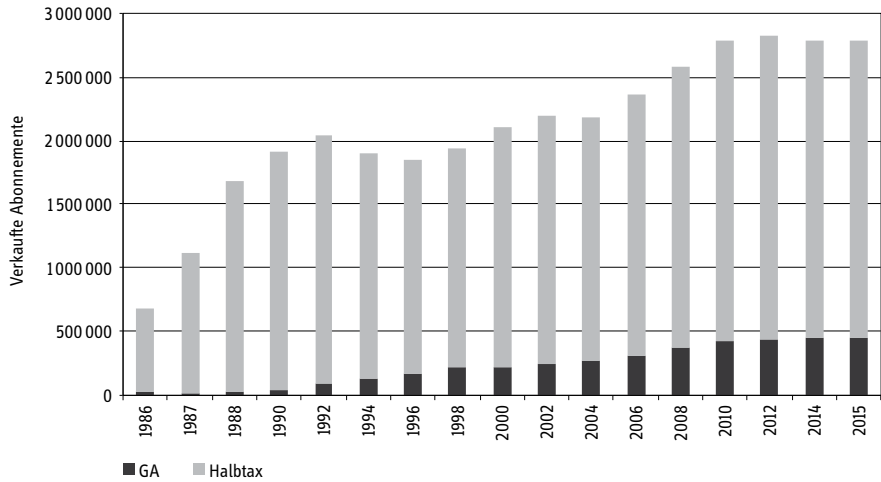
313 Gemessen an den jährlich zurückgelegten Kilometern.

314 Vgl. VöV 2016/2017, 7–13. Auch hier erfolgt die Berechnung auf der Basis der Personenkilometer.

315 Vgl. ebd., 7.

316 Vgl. BFS, ARE 2017, 14; EVED 1992, 33.

Grafik 24: Entwicklung der Verkaufszahlen beim Halbtax- und Generalabonnemente, 1986–2015



Quellen: Zahlen bis 2005 zur Verfügung gestellt von Direkter Verkehr Schweiz (ch-direct); SBB, Geschäftsberichte, ab 2006.

mit 15 % sowie dem Generalabonnemente (GA) mit 10 %.³¹⁷ Der grosse Erfolg des Halbtaxabos geht in erster Linie auf die 1987 im Zuge der Waldsterbende-Debatte vom Parlament beschlossene Senkung des jährlichen Preises von 360 auf 100 Franken zurück. Die Preisreduktion führte binnen einem Jahr zu einer Steigerung der verkauften Einheiten um rund 65 %. Seither hat das Halbtaxabo seinen Status als meistverkauftes ÖV-Abonnemente weiter ausgebaut. Eindrücklich ist aber auch das Wachstum beim GA. 1986 verkauften die SBB jährlich erst etwa 25 000 Stück, 2015 waren es bereits 460 000 (Grafik 24).

Kräftig gewachsen ist ausserdem die Zahl der verkauften Abonnemente städtischer Verkehrsbetriebe beziehungsweise regionaler Verkehrs- und Tarifverbände. Eine Vorreiterrolle spielte dabei Basel, das 1984 mit dem stark verbilligten Umweltschutzabonnemente und dem 1987 gegründeten integralen Tarifverbund Nordwestschweiz zwei Innovationen lancierte, die von anderen Nahverkehrsbetrieben rasch übernommen wurden.³¹⁸ Heute gibt es in der Schweiz rund 20 regionale Verkehrs- und Tarifverbände. Sie entstanden in den 1980er-Jahren als Ergänzung zum System des direkten Verkehrs, das bereits im 19. Jahrhundert auf Initiative der grössten Privatbahnen aufgebaut wurde. Das damalige Ziel war, den Kunden durch die Vereinheitlichung der Tarife zu er-

317 Vgl. BFS, ARE 2017, 14.

318 Vgl. Haefeli 2012, 736.

möglichen, mit einem einzigen Billett auf dem Netz unterschiedlicher Bahnunternehmen zu reisen. Der direkte Verkehr hat nicht nur populäre Fahrausweise wie das Halbtax-, General- oder Streckenabonnement hervorgebracht, sondern wurde nach der Gründung der SBB, mit Ausnahme einiger weniger touristischen Linien, sukzessive auf das gesamte Bahn- und Überlandbusnetz ausgedehnt. Nicht eingebunden wurde hingegen der öffentliche Nahverkehr, was die Verkehrsbetriebe in den 1980er-Jahren schliesslich veranlasste, erste Tarifverbünde zu gründen.³¹⁹ Damit sollte sichergestellt werden, dass auch Kunden des Nahverkehrs in Zukunft beim Wechsel von Verkehrsanbietern oder beim Umsteigen auf andere Linien nur eine Fahrkarte oder ein Abo benötigen. Anders als beim direkten Verkehr, wo sich die Preissetzung bis heute an einer bestimmten Strecke orientiert oder bei Pauschalabonnements für das gesamte Netz gilt, setzten die Verbünde von Beginn weg auf ein Zonensystem. Anfangs war das Einzugsgebiet dieser Zonen vor allem auf das Umfeld grössere Städte beschränkt, später entstanden dann immer mehr regionale oder sogar überregionale Tarifverbünde. Die Angebotsvielfalt und Flexibilität, die sich Schweizer ÖV-Kunden durch den direkten Verkehr und die zahlreichen Tarifverbünde bieten, sind im internationalen Vergleich in diesem Ausmass einzigartig. Das gilt im Übrigen auch für das Preisniveau, das kaufkraftbereinigt zwar im europäischen Mittelfeld liegt, beim Preis-Leistungs-Verhältnis aber zur absoluten Spitzenklasse zählt.³²⁰

Die seit den 1980er-Jahren stark gestiegene Verbreitung von Abonnements schlägt sich mittlerweile eindrücklich in den gefahrenen ÖV-Kilometern nieder. 2015 wurden davon nicht weniger als 95 % von Abobesitzern gefahren.³²¹ Ein genauerer Blick auf die Zusammensetzung der Abonnenten verrät indes, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz eindeutig sozialen und räumlichen Divergenzen unterliegt. Seit den ersten Erhebungen Ende der 1980er-Jahre zeichnen sich diesbezüglich einige klare Trends ab. So verfügen Frauen deutlich häufiger über ÖV-Abos als Männer. Überproportional vertreten sind auch junge Menschen zwischen 16 und 24 Jahren sowie Rentner. Darüber hinaus hängt der Abobesitz eng mit der Pkw-Verfügbarkeit zusammen. Je weniger Autos ein Haushalt besitzt, umso wahrscheinlicher ist das Vorhandensein eines oder mehrerer ÖV-Abonnemente. In räumlicher Hinsicht fällt hingegen der deutliche Vorsprung der deutschsprachigen Schweiz gegenüber der Romandie und dem Tessin auf. Dass Abonnemente für den ÖV ferner in städtischen Gebieten am häufigsten vertreten sind und mit zunehmender Distanz

319 Erste Zusammenschlüsse von Verkehrsbetrieben gab es bereits Ende der 1970er-Jahre. Sie waren allerdings reine Aboverbünde, das heisst, sie boten in ihrem Einzugsgebiet nur Monats- oder Jahresabonnemente an. Der erste integrale Tarifverbund, der neben Abos auch Einzel- und Mehrfahrtenkarten anbot, war der 1987 gegründete Tarifverbund Nordwestschweiz. Vgl. VöV 2013, 3-7.

320 Vgl. LITRA 2016.

321 Vgl. BFS, ARE 2017, 35.

zum nächsten Zentrum immer stärker abnehmen, ist angesichts des sich gegen die Peripherie hin ausdünnenden ÖV-Angebots wenig erstaunlich.³²² Schaut man sich die Situationen in den Schweizer Städten etwas genauer an, fällt ausserdem auf, dass sich die Verbreitung der Abos auch hier zum Teil beträchtlich unterscheidet (Tab. 19). Am auffälligsten sind wiederum die Unterschiede zwischen deutschsprachigen Städten und den urbanen Zentren in der Westschweiz beziehungsweise im Tessin. Für Genf und Lausanne kommen neuere Studien aber dennoch zum Schluss, dass sich das Image des öffentlichen Verkehrs seit den frühen 1990er-Jahren auch hier massiv verbessert und die Nutzung erheblich zugenommen hat.³²³

Tab. 19: Anteil der Wohnbevölkerung im Besitz eines ÖV-Abonnements (Halbtax, GA, Verbundabos) in Prozent

Bern	77
Winterthur	70
Zürich	70
Basel	67
Zug	67
Luzern	64
St. Gallen	63
Lausanne	52
Genf	52
Lugano	34

Quelle: BFS, ARE 2017, 59.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs seit den 1980er-Jahren sowohl angebots- als auch nachfrage-seitig deutlich Früchte getragen hat. Das gilt insbesondere dort, wo auf engstem Raum hohe Transportkapazitäten gefragt sind, also in dicht besiedelten Gebie-

322 Vgl. EVED 1992, 33–35; BFS, Stab für Gesamtverkehrsfragen 1996, 56–59; ARE, BFS 2001, 27; BFS, ARE 2007, 29; BFS, ARE 2012, 35; BFS, ARE 2017, 14.

323 Vgl. Munafò et al. 2012. In den letzten Jahren sind verschiedene Untersuchungen publiziert worden, die nach den Ursachen für die unterschiedliche ÖV-Affinität der Schweizer Städte fragen, zum Beispiel Munafò et al. 2012 für Genf, Lausanne, Bern und Yverdon-les-Bains oder Kaufmann, Sager 2006 für Genf, Lausanne, Bern und Basel. Primär deskriptiv bleibt die Studie des Städtetzwerks Verkehr für Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Vgl. Basel-Stadt et al. 2012. Für den bisher einzigen historischen Vergleich zur Langzeitentwicklung in ausgewählten deutschen und Schweizer Städten vgl. Haefeli 2008.

ten oder bei Verbindungen zwischen städtischen Zentren. Das ursprüngliche Ziel, grössere Anteile des privaten Strassenverkehrs auf den ÖV zu verlagern, wurde bisher jedoch nicht erreicht. Die Verteilung der Verkehrsanteile ist seit den 1980er-Jahren im Wesentlichen konstant geblieben. Immerhin wächst der ÖV seit den frühen 2000er-Jahren erheblich schneller als der motorisierte Individualverkehr. Die zuständigen Fachämter gehen derzeit davon aus, dass sich diese Entwicklung weiter fortsetzen wird. Bis 2040 soll die Personenverkehrsleistung im öffentlichen Verkehr um nicht weniger als 51,5 % zulegen, während das Wachstum beim motorisierten Individualverkehr auf noch 18,1 % geschätzt wird.³²⁴ Sollte das prognostizierte Verkehrswachstum eintreffen, steht der ÖV in naher Zukunft vor erheblichen Herausforderungen. Bereits heute gerät das System auf stark nachgefragten Strecken während der morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen zusehends an seine Leistungsgrenzen. Die bisher beschlossenen Ausbauten werden gemäss Schätzungen nicht ausreichen, um dieses Wachstum abzufedern. Es zeichnen sich deshalb weitere Engpässe ab.³²⁵ Weil sich gleichzeitig die finanziellen Spielräume zu verengen drohen, dürften die Spannungen zwischen einem selektiven, primär an der Nachfrage orientierten Ausbau und den zahlreichen regional- und lokalpolitischen Begehrlichkeiten deshalb weiter zunehmen. Ausserdem steigt der Druck, das bestehende Angebot besser auszulasten. Unter Verkehrsexperten gilt schon länger als Konsens, dass über kurz oder lang nichts daran vorbeiführen wird, auf Strassen und Schienen auch für den privaten Verkehr leistungsabhängige Verkehrsabgaben einzuführen, um damit die Verkehrsspitzen stärker zu brechen. Politik und Verwaltung tun sich mit dem sogenannten Mobility-Pricing bisher allerdings reichlich schwer.³²⁶ Für anhaltende Diskussionen dürfte in den nächsten Jahren ausserdem die zukünftige Gestaltung des Personenfernverkehrs sorgen. Im Zentrum steht dabei die Frage, ob die bisherige Monopolstellung der SBB fortgeführt oder verstärkt der Konkurrenz durch Privatbahnen oder private Busunternehmen ausgesetzt werden soll. Darüber hinaus ist heute absehbar, dass die fortschreitende Digitalisierung den öffentlichen Verkehr erheblich verändern wird. Mobilität entwickelt sich durch die Fortschritte bei der Informations- und Kommunikationstechnologie heute immer stärker in Richtung einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden und digital organisierten Dienstleistung. Die Rolle, welche die traditionellen öffentlichen Verkehrsanbieter in diesem System dereinst spielen werden, ist heute noch weitgehend offen.³²⁷

324 Vgl. ARE 2016, 66–76. Am Modalsplit-Anteil beider Verkehrsträger wird das unterschiedliche Wachstum aber voraussichtlich wenig ändern. Für den ÖV wird bis 2040 mit einem Anteil von 23,2 % gerechnet, während der MIV mit 69,8 % weiterhin klar an der Spitze liegen soll.

325 Vgl. UVEK, ARE 2016, 5.

326 Jüngstes Beispiel ist das Scheitern des Pilotversuchs zum Konzeptbericht Mobility-Pricing des Bundesrates. Vgl. NZZ, 5. 7. 2017 (Web, 25. 9. 2017).

327 Vgl. NZZ, 23. 12. 2016 (Web, 25. 9. 2017).

2.3.3 Städte am Anschlag: Die Wiederentdeckung des Langsamverkehrs

Wie bereits erwähnt, führte das schnelle Wachstum des motorisierten Strassenverkehrs die Schweizer Städte nach dem Zweiten Weltkrieg innert kürzester Zeit an ihre Leistungsgrenzen. Staus, Stockungen und fehlende Parkräume gehörten spätestens ab den 1960er-Jahren vielerorts zum Verkehrsalltag. Die Pläne der Verkehrsexperten, die städtischen Zentren mit gross angelegten Express- und Ringstrassensystemen zu erschliessen und damit vor einer drohenden Verkehrsinfarkt zu bewahren, trafen allerdings schon bald auf immer mehr Widerstand.³²⁸ In der urbanen Bevölkerung wuchs der Unmut über die negativen Folgen des anschwellenden Motofahrzeugverkehrs, denn die Städte drohten zusehends im Lärm und in den Abgasen der Autos, Motorräder und Mofas zu versinken, während sich die Verdrängung von Fussgängern und Fahrradfahrern weiter fortsetzte und der Aufenthalt im Strassenverkehr laufend gefährlicher wurde (Abb. 17).³²⁹ Daraus erwuchs in den 1960er-Jahren scharfe Kritik an den Auswüchsen der Massenmotorisierung. Beflügelt durch die Umweltbewegung, erreichte die kritische Stimmung Anfang der 1970er-Jahre schliesslich die Mehrheit der Bevölkerung. Politische Vorlagen zu neuen Strassenbauprojekten, die bisher in aller Regel diskussionslos angenommen wurden, erlitten nun Reihenweise Schiffbruch. Ganz wesentlich angetrieben wurde dieser Meinungsumschwung durch gut organisierte Bürgerinitiativen, Quartiervereine, Studentengruppierungen oder sich neu formierende Lobbyorganisationen für Fussgänger und Fahrradfahrer. Sie alle wehrten sich mit viel Engagement gegen neue und als überdimensioniert wahrgenommene Strassenbauprojekte und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von langsameren Verkehrsteilnehmern. Quartiere und Strassen sollten nicht mehr länger einseitig auf ihre verkehrsrelevanten Funktionen reduziert, sondern wieder stärker als multifunktionale und öffentliche Lebensräume wahrgenommen werden, welche für die Lebensqualität einer Stadt von zentraler Bedeutung sind.³³⁰

Dieser veränderten gesellschaftlichen Stimmungslage konnten sich auch Verkehrsforschung, Politik und Behörden nicht entziehen. Das lange Zeit hochgehaltene Leitbild der «autogerechten Stadt», das von einer uneingeschränkten Befriedigung der wachsenden Nachfrage des motorisierten Strassenverkehrs ausging, wurde nach 1970 endgültig von der Idee des «stadtgerechten Verkehrs» abgelöst.³³¹ Zukünftig, so die Vision, sollte sich der Verkehr stärker der Stadt anpassen und nicht umgekehrt. Der etwas plakative Slogan hiess nun «Mehr Mobilität dank weniger Verkehr». Im Rückblick muss allerdings konstatiert werden, dass die proklamierte Trendwende zu grossen Teilen auf der

328 Vgl. Haefeli 2008. Speziell zur öffentlichen Auseinandersetzung um Parkraum vgl. Bonzanigo 2016.

329 Vgl. die Statistik zu den im schweizerischen Strassenverkehr getöteten Personen zwischen 1929 und 2000 in Strassendaten.ch (23. 10. 2017).

330 Vgl. Haefeli 2008, 49 f.; Schmucki 1999; Blanc 1993, 137–186; Steiner 1998.

331 Vgl. Blanc 1993, 137–186; Schmucki 2001, 118–182.

Abb. 17: Karikatur zur Situation von Fussgängern im Strassenverkehr der frühen 1970er-Jahre. Nebelspalter 98/27 (1972), 17.



diskursiven Ebene verblieb. Von der grundsätzlich positiven Bewertung des Verkehrswachstums rückte man trotz der zusehends kritischen Perspektive auf die Massenmotorisierung nicht ab. Vielmehr stellte man das nach wie vor positiv konnotierte Wachstum auf eine verkehrsmittelneutralere Ebene, was letztlich in die bereits erwähnte Doppelförderung von öffentlichem und motorisiertem Individualverkehr mündete.³³² Der Langsamverkehr blieb hingegen zunächst weiterhin eine Randnotiz. Die heute in vielen Städten verfolgte Strategie, den Auswüchsen der Massenmotorisierung auch durch eine gezielte Steigerung des Fussgänger- und Fahrradverkehrs entgegenzutreten, drang noch kaum in die Köpfe von Politikern und Planern. Zwar wurden nach 1970 durchaus einzelne Fördermassnahmen für Fussgänger und Fahrradfahrer angeregt und zum Teil auch umgesetzt, ein systematischer Einbezug des Langsamverkehrs in die Stadt- und Verkehrsplanung erfolgte jedoch (noch) nicht. In dieser Hinsicht lag der Schwerpunkt in den 1970er-Jahren eindeutig auf der Förderung des öffentlichen Verkehrs.³³³ Dennoch stellen die Jahre nach der Umweltwende aus Sicht des Langsamverkehrs eine wichtige Zäsur dar.

332 Vgl. Haefeli 2008, 115–120.

333 Vgl. Haefeli 2012, 734–738.

Zum einen regte sich erstmals umfassender Widerstand gegen die anhaltende Vernachlässigung der Interessen und Bedürfnisse des Langsamverkehrs. Bürgerinitiativen wie die 1975 gegründete Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege (ARF) oder die bis Ende des Jahrzehnts in Basel, Bern, Chur und Zürich ins Leben gerufenen Interessengemeinschaften Velo (heute Pro Velo) setzten sich aktiv und mit viel Kreativität für die Anliegen von Fussgängern und Fahrradfahrern ein.³³⁴ Damit begann für die Lobbyisten der lange Marsch durch die Institutionen. Obwohl insbesondere in den umweltpolitisch turbulenten 1980er-Jahren einige Erfolge erzielt wurden, dauerte es bis ins frühe 21. Jahrhundert, ehe der Langsamverkehr offiziell als Teil der landesweiten Grundversorgung und als dritte Säule im Personenverkehr anerkannt wurde. Seither steht er – zumindest diskursiv – gleichberechtigt neben dem öffentlichen und dem motorisierten Individualverkehr.³³⁵

Wichtig war die umweltpolitische Wende zum anderen aber auch deshalb, weil sie eng mit einem Paradigmenwechsel in der Verkehrswissenschaft verzahnt war. Die bis dato starke Fokussierung auf Verkehr und die häufig damit verbundene Beschränkung auf hochaggregierte Daten wie Fahrleistungs- und Personenkilometer stiessen um 1970 zunehmend auf Kritik. Anstelle dieser starken Fixierung auf die abstrakte Ebene des Verkehrssystems, so die Forderung, sollte vermehrt auf das Konzept der Mobilität gesetzt werden. Dieses stand für eine Betrachtungsweise, «die möglichst differenziert von raumrelevanten Bedürfnissen des Individuums ausgeht».³³⁶ Beispielhaft für diesen Paradigmenwechsel war die 1974 erstmalig durchgeführte gesamtschweizerische Befragung zum Verkehrsverhalten (heute Mikrozensus Mobilität und Verkehr), die seither alle fünf Jahre wiederholt wird. Sie stellte den Versuch dar, erstmals wissenschaftlich gesichertes Wissen zur Alltagsmobilität der Schweizer Bevölkerung zu ermitteln. Rückblickend fällt die Untersuchung trotz ihrer guten Vorsätze aber eindeutig als Kind ihrer Zeit auf. Die Analyse konzentrierte sich schwergewichtig auf die Mobilität von Autofahrern und ÖV-Nutzern, der Langsamverkehr war hingegen nur ansatzweise Bestandteil der Studie.³³⁷ Im Verlauf der nächsten drei Erhebungen 1979, 1984 und 1989 wurden Fussgänger und Fahrradfahrer zwar nach und nach stärker in die Studien eingebunden, doch aufgrund häufiger Methodenwechsel und Änderungen bei den Erhebungsparametern lassen sich die Daten erst ab 1994 lückenlos miteinander vergleichen. Aussagen darüber, wie sich die Alltagsmobilität von Fussgängern und Fahrradfahrern seit den 1970er-Jahren verändert hat, sind deshalb schwer zu treffen. Nicht nur sind die Daten des Mikrozensus dafür zu lückenhaft und oberfläch-

334 Einen ersten Einblick in die vielfältige Tätigkeit und die Geschichte der Organisationen, die sich in der Schweiz für den Langsamverkehr einsetzen, vermittelt ViaStoria, Wege und Geschichte 2 (2013).

335 Vgl. UVEK 2002.

336 Haefeli 2008, 119 f.

337 Vgl. Scope 1975.

lich, es fehlt bisher ganz grundsätzlich an verlässlichen Statistiken oder Studien zur Langzeitentwicklung des Langsamverkehrs.³³⁸ Zu diesem Umstand kommt erschwerend hinzu, dass sich die Bedingungen für Fussgänger und Fahrradfahrer von Ort zu Ort zum Teil erheblich unterscheiden. Einerseits deshalb, weil deren Bedürfnisse in der Vergangenheit in der lokalen Verkehrspolitik und -planung nicht überall den gleichen Stellenwert genossen. Entsprechend gross sind die Unterschiede zum Beispiel bei der Infrastruktur für Fahrradfahrer (Radwege, Parkierungsanlagen usw.) oder beim Anteil verkehrsberuhigter Strassen (Tab. 20).

Andererseits gibt es eine ganze Reihe weiterer Faktoren, die den Langsamverkehr lokal beeinflussen. Darunter die Topografie, die klimatischen Bedingungen, die räumliche Ausdehnung beziehungsweise die Dichte von mobilitätsrelevanten Zielen, die Qualität des öffentlichen Verkehrs oder ganz einfach die Affinität der Bevölkerung zum Fahrrad oder zur Bewegung zu Fuss.³³⁹ Die aktuelle Quellen- und Datenlage erlaubt es deshalb nicht, solche Aspekte historisch-vergleichend herauszuarbeiten. Dafür wären detaillierte Fallstudien zu einzelnen Städten notwendig, was den Arbeitsaufwand der vorliegenden Studie übersteigt. Die nachfolgenden Ausführungen zur Entwicklung des Langsamverkehrs seit 1970 beschränken sich deshalb notgedrungen auf die wichtigsten Aspekte und Trends.

Tab. 20: Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten Strassennetz exklusive Autobahnen in Prozent, Stand 2015

Basel	77
Bern	70
Luzern	70
St. Gallen	67
Winterthur	67
Zürich	64

Quelle: Mobilität Basel-Stadt et al. 2017, 15.

338 Vgl. Sauter 1999, 13-22.

339 Vgl. Knoflacher 1995.

Fussgänger: Vernachlässigt im Alltagsverkehr

Im vorangehenden Kapitel zum Langsamverkehr wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Interessen und Bedürfnisse von Fussgängern in der Verkehrspolitik und -planung lange Zeit kaum Berücksichtigung fanden. Kritische Stadt- und Verkehrsplaner haben deshalb bereits in den 1950er- und 60er-Jahren begonnen, die zunehmende Verdrängung der Fussgänger aus den Innenstädten, namentlich aus den Einkaufs- und Geschäftsstrassen, anzumahnen. Ihre Kritik richtete sich vor allem gegen den Abbau oder die Verschmälerung von Trottoirs, die Zerstörung von Promenaden oder das Aufheben von Aufenthalts- und Spielplätzen.³⁴⁰ Darüber hinaus gab auch die weiterhin wachsende Verletzlichkeit der Fussgänger im Strassenverkehr, speziell auf Hauptverkehrsstrassen, Anlass für hitzige Diskussionen (vgl. Kapitel 2.2.3). Bis in die frühen 70er-Jahre beschränkten sich die Reaktionen auf solche Probleme vor allem auf die Ausdehnung altbekannter Fussgängerschutzmassnahmen: Mit Informationskampagnen und dem kontinuierlichen Ausbau von Zebrastreifen, Fussgängerampeln, Unter- und Überführungen sowie mit der Schaffung von Fussgängerzonen in ausgewählten Einkaufsstrassen sollte die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden. Die in den 60er-Jahren erstmals erprobten und nach 1970 stark an Popularität gewinnenden Fussgängerzonen blieben jedoch die einzigen städtischen Räume, wo der uneingeschränkten – und damit freien – Bewegung von Fussgängern Priorität eingeräumt wurde.³⁴¹

Erst gegen Ende des Jahrzehnts gerieten auch städtische Wohnquartiere verstärkt in den Fokus. Weil die Hauptverkehrsachsen der Innenstädte und ihr Parkplatzangebot dem wachsenden Motorfahrzeugverkehr zusehends nicht mehr gewachsen waren, wichen immer mehr Automobilisten auf Quartierstrassen aus. Der dadurch ausgelöste Mehrverkehr, speziell der Parkplatzsuchverkehr, wirkte sich nicht nur negativ auf die Lebensqualität der Anwohner aus, er erhöhte auch das Konfliktpotenzial zwischen Fussgängern und Motorfahrzeughaltern. Zugeparkte Trottoirs, überhöhte Geschwindigkeiten, Missachtung von Zebrastreifen und die nun auch in Wohnstrassen steigenden Unfallgefahren, insbesondere für spielende Kinder, lösten bei der Anwohnerschaft deutliche Abwehrreflexe aus.³⁴² Im Verlauf der 1970er- und 80er-Jahre mehrten sich

340 Vgl. Klug 1967.

341 Vgl. Seewer 2000.

342 Das Abstellen von Fahrzeugen auf Trottoirs wurde, mit Ausnahme von Fahrrädern, gesamteidgenössisch erst 1989 gesetzlich verboten. Vgl. Verkehrsregelnverordnung vom 25. 1. 1989, Art. 41. Städte wie Zürich kannten zwar bereits davor ein entsprechendes Verbot, doch wurde es häufig nicht eingehalten, weshalb die örtliche Polizei sich genötigt sah, mit Informationskampagnen und Bussen dagegen vorzugehen. Vgl. NZZ, 2. 10. 1976, 41. Untersuchungen zur Missachtung des Vortrittsrechts von Fussgängern auf Zebrastreifen ergaben Mitte der 70er-Jahre: Selbst wenn sich Fussgänger mit Handzeichen bemerkbar machten, gewährten nur 31% der Autofahrer das Vortrittsrecht. Vgl. NZZ, 15. 11. 1975, 47. Als Reaktion auf die steigende Unfallgefahr für Kinder auf Quartierstrassen wurden ab Mitte der 70er-Jahre erste Versuche mit Spielstrassen gemacht. Auf diesen Strassenabschnitten war der Verkehr entweder ganz

Forderungen nach mehr Sicherheit, Bewegungsfreiheit und Lebensqualität in dicht besiedelten Wohnquartieren. Erstmals war nun die Rede von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die das Autofahren und Parkieren für nicht ansässige Pkw-Halter weniger attraktiv machen und gleichzeitig die Lebensqualität für Fussgänger und Anwohner verbessern sollten. Diskutiert wurden in diesem Zusammenhang zunächst vor allem eine aktivere Parkraumpolitik (mehr gebührenpflichtige Stellplätze, Parkverbote usw.) sowie die Schaffung von sogenannten Wohnstrassen.³⁴³

Das Konzept der Wohnstrassen stammt ursprünglich aus den Niederlanden und sah vor, Quartierstrassen in Mischverkehrszonen umzuwandeln, in denen Fussgänger vor Motorfahrzeugen und Fahrrädern Vortritt genossen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 20 Kilometern pro Stunde galt. Obschon die Idee in der Öffentlichkeit und unter Verkehrsexperten Anklang fand, wurden in der Schweiz letztlich kaum solche Strassen gebaut. Die Bewilligungsverfahren waren zu kompliziert und die baulichen Massnahmen oft zu teuer. Erst nach der Wiederbelebung des Konzepts in der Form der bis heute bekannten Begegnungszonen, einer erfolgreichen Pilotphase in der Stadt Burgdorf und schliesslich der offiziellen Aufnahme in die Strassenverkehrsgesetzgebung gelang der Idee 2002 der endgültige Durchbruch. Seither sind in der Schweiz mehr als 100 solche Mischverkehrszonen entstanden, nicht mehr ausschliesslich als Wohnstrassen, sondern auch bei Bahnhofsvorplätzen, in Geschäfts- und Einkaufsbereichen, auf öffentlichen Plätzen oder vor Schulen, um dort für Verkehrsberuhigung zu sorgen.³⁴⁴

Ein ähnliches Ziel verfolgen die 1989 erstmals gesetzlich verankerten Tempo-30-Zonen, die in den letzten 20 Jahren in vielen Schweizer Städten ebenfalls eine wachsende Ausdehnung erfuhren (Tab. 21).

verboten oder auf eine maximale Geschwindigkeit von 10 km/h beschränkt, wobei Fussgänger Vortritt genossen. Zu weiter Verbreitung der Spielstrassen kam es allerdings nie. Die Idee ähnelt später verfolgten Konzepten wie den Wohnstrassen oder den Begegnungszonen. Vgl. Gartenbauamt Stadt Zürich 1976; Wiesli 1979, 34 f.

343 Die Geschichte der Parkraumpolitik wurde bisher einzig mit einer vergleichenden Fallstudie für die Städte Zürich und Bielefeld historisch aufgearbeitet: Bonzanigo 2016.

344 Vgl. Fussverkehr Schweiz, Begegnungszonen in der Schweiz (Web, 18. 1. 2018).

Tab. 21: Länge der verschiedenen Formen verkehrsberuhigter Strassen in ausgewählten Schweizer Städten in Kilometern, 2016

	Basel	Bern	Luzern	St. Gallen	Winterthur	Zürich
Tempo-30-Zonen	157	189	106	120	142	319
Begegnungszonen	15	24	2	4	6	19
Fahrverbots-/Fussgängerzonen	13	2	4	1	21	11
Total verkehrsberuhigte Strassen	185	215	112	125	169	349

Quelle: Mobilität Basel-Stadt et al. 2017, 15.

Anders als in Begegnungszonen haben Fussgänger auf Tempo-30-Strassen zwar keinen Vorrtritt, die vergleichsweise tiefen Geschwindigkeiten sollen aber die Verkehrssicherheit dennoch erhöhen und gleichzeitig die Lebensqualität von Anwohnern aufwerten. Die konkreten Wirkungen der Zonen wurden von zahlreichen in- und ausländischen Studien belegt. Sie führen unter anderem zu einer deutlichen Verminderung des Schleichverkehrs, erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern die Gebrauchsqualität für Fussgänger und Radfahrer. Darüber hinaus wirken sich Tempo-30-Zonen positiv auf das Wohnumfeld aus, weil sie in Quartieren neue Freiräume schaffen, Lärm reduzieren und die Luftqualität positiv beeinflussen.³⁴⁵

Die seit den 1970er-Jahren festzustellende Ausdehnung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, der vermehrte Einbezug von Fussgängerinteressen in die Verkehrspolitik und -planung sowie die kritischere Haltung der Öffentlichkeit gegenüber den negativen Folgen des stark angeschwollenen Verkehrs sind eindeutige Anzeichen dafür, dass in den letzten Jahrzehnten vermehrt versucht wurde, die negativen Folgen der Massenmotorisierung in Schach zu halten und die Bedingungen für Fussgänger zu verbessern. In diese Entwicklung passt auch, dass die Verkehrsforschung den Fussgängerverkehr in den 1970er-Jahren wiederentdeckte und vor allem ab den 90er-Jahren vermehrt neue, innovative Ansätze entwickelt hat.³⁴⁶ Obwohl die Thematik unter Verkehrsfachleuten bis heute eher ein Nischendasein fristet, wurden seither wichtige Grundlagen für ein besseres Verständnis der Bedürfnisse und des Verhaltens von Fussgängern gelegt. Wichtig war etwa die wiederentdeckte Erkenntnis, dass das Zufussgehen nicht eine banale und an Bedeutung verlierende Art der Fortbewegung

345 Reutimann 1998; Matt, Haefeli 1998b; Lindenmann, Koy 2000; Europäisches Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung 2001.

346 Vgl. Schürch 1973; Bovy 1974; Bovy 1975; Boesch 1992; Weidmann 1993.

ist, sondern im alltäglichen Verkehr bis heute eine zentrale Rolle spielt. Letztlich legen alle Verkehrsteilnehmer, egal ob Fahrradfahrer, ÖV-Benutzer oder Autofahrer, zumindest Teile ihrer Wege und Etappen zu Fuss zurück.³⁴⁷ Ausserdem bedeutet Zufussgehen mehr als nur die Überwindung von Distanzen. Fussgänger schlendern, flanieren, spazieren, marschieren, hasten oder rennen. Sie nutzen das Zufussgehen, um sich zu entspannen und zu erholen, sich mit anderen Menschen zu treffen, auf der Strasse zu handeln, zu spielen, sich zu versorgen oder zu kommunizieren. Diese Multifunktionalität führt dazu, dass das Verhalten und die Bedürfnisse von Fussgängern je nach Verkehrszweck stark voneinander abweichen.³⁴⁸ Das gilt auch für unterschiedliche Benutzergruppen. Kinder, Jugendliche, Erwachsene oder Senioren bringen nicht die gleichen physischen und psychischen Eigenschaften mit, was sich auf ihr Verkehrsverhalten als Fussgänger auswirkt. Unterschiede bestehen etwa bei der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit, bei der körperlichen Konstitution, der Spontaneität oder der Empfindlichkeit gegenüber Wartezeiten oder Umwegen.³⁴⁹ Darüber hinaus bewegen sich Fussgänger alleine nicht gleich wie in Gruppen und gehen anders, wenn sie Gepäck, Einkaufskarren oder Taschen mitführen, als wenn sie ohne solchen Ballast unterwegs sind. Und schliesslich reagieren Fussgänger empfindlicher auf Einflüsse wie Wetter, Jahres- und Tageszeit, Umwege oder Widerstände (Steigungen, Lichtsignalanlagen usw.) als Motorfahrzeuglenker.³⁵⁰

Die in den letzten Jahren nicht zuletzt dank solcher Forschungsergebnisse gewachsene Sensibilisierung für Fussgängeranliegen hat mittlerweile auch die Verkehrs- und Stadtplanung erreicht und fliesst teilweise bereits in den Bau neuer Fussgängeranlagen ein.³⁵¹ Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass vielerorts nach wie vor erhebliche Probleme bestehen. Fussgänger leiden in ihrem Umfeld weiterhin häufig an zu weiten Distanzen zwischen mobilitätsrelevanten Zielen, fehlenden, gefährlichen oder unterbrochenen Wegverbindungen, unattraktiven Fussgängeranlagen, zu langen Wartezeiten an Ampeln oder zu kurzen Grünphasen an Fussgängerstreifen.³⁵² Wie gut es den einzelnen Schweizer Gemeinden in den letzten Jahren gelungen ist, die Bedingungen in dieser Hinsicht zu verbessern, ist schwierig zu beantworten. Meistens handelt es sich bei den Verbesserungsmassnahmen um kleine lokale Projekte, die, wenn überhaupt, erst seit einigen Jahren vermehrt mit Ex-post-Analysen auf ihre Wir-

347 Vgl. BFS, ARE 2017, 24.

348 Vgl. Zweibrücken et al. 2005, 23.

349 Vgl. Weidmann 1993; Dubuis 2013, 8.

350 Vgl. Zweibrücken 2005, 26-29.

351 Ein Beispiel dafür ist die seit 2009 geltende Grundnorm Fussgängerverkehr SN 640 070 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Vgl. VSS 2009; Grob, Michel 2011.

352 Vgl. Sauter et al. 2001.

kung hin untersucht werden.³⁵³ Auf der Basis der wenigen verfügbaren Daten zeichnet sich aber zumindest für die grössten Städte ab, dass hinsichtlich ihrer Fussgängerfreundlichkeit zum Teil erhebliche Unterschiede bestehen. Das gilt nicht nur – wie bereits erwähnt – bezüglich des Umfangs und der Qualität der zu Verfügung stehenden Fussgängerinfrastruktur. Deutliche Unterschiede gibt es auch bei der Verkehrssicherheit. Die Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger zu verunfallen, war zum Beispiel in Bern und Winterthur zwischen 2009 und 2013 nur etwa halb so gross wie in Lugano.³⁵⁴

Trotz solcher Unterschiede zeigt sich, dass Fussgänger im Alltagsverkehr nach wie vor eine zentrale Rolle spielen. In Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich legte die Stadtbevölkerung 2015 29–34 % ihrer Wege ausschliesslich zu Fuss zurück (Tab. 22). Schweizweit lag dieser Wert im gleichen Jahr mit 28,4 % in einem vergleichbaren Rahmen. Noch stärker steigt die Bedeutung des Fussverkehrs, wenn zusätzlich auch kombinierte Wege, das heisst solche, bei denen mehr als ein Verkehrsmittel zum Einsatz kommt, berücksichtigt werden. So gesehen ist das Zufussgehen schweizweit an rund 47 % der täglichen Wege beteiligt.³⁵⁵

Tab. 22: Anteil des Zufussgehens an den zurückgelegten Wegen der Stadtbevölkerung in Prozent, 2010 und 2015

	2010	2015
Basel	37	33
Bern	39	30
Luzern	36	31
St. Gallen	39	34
Winterthur	30	29
Zürich	36	33

Quelle: Mobilität Basel-Stadt et al. 2017, 11.

Wie diese Werte historisch einzuordnen sind, ist aufgrund der prekären Datenlage nicht eindeutig zu beantworten. Der seit 1974 durchgeführte Mikrozensus zum Verkehrsverhalten stellt die einzige Quelle dar, die Rückschlüsse zur Langzeitentwicklung des Fussverkehrs ermöglicht. Wie bereits erwähnt,

353 Vgl. Hohmann et al. 2009, 9.

354 Vgl. ASTRA 2014a, 8.

355 Vgl. BFS, ARE 2017, 26.

war der Langsamverkehr darin aber lange nicht mehr als eine Randnotiz. Ausserdem unterscheiden sich die einzelnen Befragungen hinsichtlich ihrer Erhebungs- und Auswertungsparameter derart stark, dass die Daten vor 1994 nicht in eine zuverlässige Zeitreihe gebracht werden können. Mittels einer qualitativen Analyse des seit 1974 veröffentlichten Mikrozensus Mobilität und Verkehr ist es aber immerhin möglich, einige zentrale Tendenzen herauszuarbeiten. Zum Beispiel zeigt sich der bedeutende Anteil des Zufussgehens an den täglichen Wegen und Etappen durchwegs seit der ersten Erhebung und immer wieder, dass ihm ein grosser Teil der im Verkehr verbrachten Zeit gilt. Eindeutig ist ferner, dass sich das soziale Profil auf die Fussgängermobilität auswirkt. Beispielsweise waren Frauen seit den 70er-Jahren stets häufiger zu Fuss unterwegs als Männer. Die Forscher des Mikrozensus erklärten sich dies primär mit der geringeren Motorisierungsquote bei Frauen sowie ihrem hohen Anteil im Einkaufsverkehr, der traditionell stark von Fusswegen dominiert wird. Neben den Frauen legten auch Kinder, Jugendliche und Menschen über 65 Jahren jeweils besonders viele Wege zu Fuss zurück. Ausserdem hat sich wiederholt gezeigt, dass der Anteil der Fusswege mit steigendem Einkommen und mit Zugang zu einem Pkw sinkt, an Sonntagen höher ist als unter der Woche und in Städten grösser ausfällt als in weniger dicht besiedelten Gebieten.³⁵⁶ Abgesehen von solch groben Entwicklungstendenzen bleiben Fussgänger aber eine schwer fassbare Grösse. Die Daten sind für weiterführende Analysen zu lückenhaft und beschränken sich in aller Regel zu stark auf wenige, oft hochaggregierte Parameter. Trotz der nachweislich grossen Bedeutung des Fussverkehrs, wissen wir deshalb erstaunlich wenige darüber, wer sich unter welchen Umständen mit welchen Motiven und Erfahrungen im Alltag entscheidet, die eigenen Füsse zu benutzen.

Fahrradfahren: Zwischen Renaissance und nicht ausgeschöpften Potenzialen

Für das Fahrrad fing der Auftakt in die jüngere Geschichte vielversprechend an. Nach der Baisse der Nachkriegszeit erlebte das Fahrzeug ab den späten 1960er-Jahren erstmals wieder einen Aufschwung. Ausgelöst wurde der neue Boom durch die Neulancierung des Fahrrads als Freizeitgerät, eine Entwicklung, die ihren Anfang mit dem kurzlebigen Modetrend des Klappprads nahm. Das faltbare Fahrzeug war keine neue Erfindung, erste Modelle wurden schon im 19. Jahrhundert entwickelt. Der Durchbruch gelang allerdings erst Jahrzehnte später, als das mittlerweile serienreife Fahrzeug in den 1960er-Jahren auf eine stark wachsende Nachfrage der Bevölkerung nach neuen Freizeitaktivitäten traf. Das Klapprad, das vorwiegend als Accessoire für freizeitorientierte Autofahrer oder als Spassmobil für Hausfrauen, Kinder und Jugendliche beworben wurde, passte mit seiner quirligen Fahrweise, seinem modischen Aussehen und sei-

356 Scope 1975; EVED 1983, 1986 und 1992; ARE, BFS 2001; BFS, ARE 2007, 2012 und 2017.

nem erlebnisorientierten Ansatz ideal in diesen gesellschaftlichen Megatrend. Beflügelt durch einen enormen Hype, entwickelte sich das Klapprad innert kürzester Zeit zum meistverkauften Fahrrad der späten 1960er-Jahre. Damit trug es einen wesentlichen Teil dazu bei, das verstaubte Image des Fahrrads wieder aufzupolieren und Leute zurück aufs Stahlross zu holen, die jahrelang nicht mehr geradelt waren. Ausserdem brachte die Klappradwelle frischen Wind in die Schweizer Fahrradbranche, die den internationalen Trend zur freizeithlichen Neuausrichtung weitgehend verschlafen hatte. Mit dem neuen Boom diversifizierten sich die Fahrräder auch hierzulande und das Klapprad wurde schon bald von anderen Fahrzeugen, namentlich den rasch an Popularität gewinnenden Rennrädern, verdrängt. Galt das Fahrrad Anfang der 1960er-Jahre noch als Verkehrsmittel für Kinder und arme Leute, katapultierte seine Wiederentdeckung als Freizeit- und Sportgerät es zurück in den Mainstream.³⁵⁷

Diese Renaissance des Fahrrads änderte allerdings wenig daran, dass es im Alltag immer weniger zum Einsatz kam. Im Vergleich zur Situation in den 1950er-Jahren blieb die Zahl derer, die sich freiwillig den Gefahren des dichter werdenden Alltagsverkehrs aussetzten, gering. Das Fahrrad fahrende Publikum bestand weiterhin vor allem aus nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, allen voran aus Kindern, Studenten, Hausfrauen, älteren Menschen oder sozial schwächeren Bevölkerungskreisen.³⁵⁸ Alles Gruppen, die in der Verkehrspolitik und -planung lange kaum wahrgenommen wurden. Fahrradfahrer galten dort um 1970 nach wie vor primär als störende Hindernisse, die dem Verkehrsfluss – speziell auf den Hauptverkehrsadern – im Weg standen. Der Fahrradverkehr sollte deshalb wo immer möglich auf weniger stark befahrene Quartierstrassen umgeleitet werden, was nicht selten zu mühsamen Umwegen führte. Ähnlich hindernd wirkte sich die Ausweitung städtischer Einbahnstrassen aus, weil sie auch von Fahrradfahrern nur einseitig befahren werden durften. In der Konsequenz blieben Radwegnetze vielerorts lückenhaft oder wurden gar weiter zurückgebaut. Mit dem zunehmenden Verschwinden des Fahrrads aus dem Alltagsverkehr und der Aufhebung von Parkierungsflächen verringerten sich ausserdem die Möglichkeiten, das Fahrzeug auf offiziellen und sicheren Abstellplätzen zu parkieren.³⁵⁹

Gegen diese schleichende Verdrängung formierte sich in der Öffentlichkeit um 1970 Widerstand. Das Fahrrad begann sich mehr und mehr zu einem idealisierten Gegenentwurf zu einer aus den Fugen geratenen Welt zu entwickeln. Ausschlaggebend war der wachsende Frust über eine immer stärker motorisierte, industrialisierte und betonierte Welt sowie das Unbehagen gegenüber einer zunehmend als entfremdet, anonym, vermasst, schmutzig und unüber-

357 Vgl. Meyer 2014, 61–65.

358 Vgl. Albert de la Bruhèze, Veraart 2016, 130; Meyer 2014, 63 f.

359 Vgl. Balsiger 2013; Diethelm, Merkli 2013; Sigrist 2013.

sichtlich wahrgenommenen Gegenwart.³⁶⁰ Vor diesem Hintergrund bot sich das Fahrrad nicht nur aufgrund seiner positiven Umwelteigenschaften als Alternative an. Auch seine spezifischen Fahr- und Erlebnisqualität wurde wieder stärker geschätzt. Die technische Komplexität des Fahrrads ist vergleichsweise tief und die maximale Geschwindigkeit begrenzt, das Fahrerlebnis dafür umso unmittelbarer und sinnlicher, weil der Fahrer – anders als beim Auto – nicht durch eine künstliche Hülle von der Umwelt abgetrennt wird: «Abschweifen, anhalten, aussteigen, sich verfahren, schlendern, rasen, sich verausgaben oder mit jemandem ins Gespräch kommen: was bei Motorfahrzeugen kaum mehr möglich war, wurde am Fahrrad wieder neu geschätzt.»³⁶¹

Die wiederentdeckte Fahrradliebe zeigte Anfang der 1970er-Jahre auch in der Verkehrspolitik Wirkung. In mehreren Städten wurden erste Vorstösse zur Förderung des Fahrradverkehrs eingereicht, während Studenten und andere Sympathisanten gleichzeitig Pro-Fahrrad-Aktionen und Demonstrationen organisierten.³⁶² Gefordert wurden fundamentale Rechte für Fahrradfahrer, insbesondere das Recht, sämtliche Strassen frei befahren zu dürfen, sowie die Errichtung von umfangreichen Fahrradnetzen, die ein schnelles, direktes und möglichst unterbruchfreies Fortkommen im Alltagsverkehr garantieren sollten. Für rote Köpfe sorgten ausserdem die häufig unzureichend gesicherten Kreuzungen, fehlende Parkierungsmöglichkeiten oder unsensible Verkehrspolizisten. Im Kern ging es letztlich darum, dem Fahrrad in Politik, Verwaltung und Planung endlich einen gebührenden Platz einzuräumen und seinen Vorzügen als geräuschloses, umweltschonendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel stärker Rechnung zu tragen.³⁶³ Einen weiteren kräftigen Schub erhielten diese Argumente schliesslich durch den Ausbruch der Erdölkrise im Herbst 1973 und die als Reaktion darauf von der Regierung ausgerufenen autofreien Sonntage: «Das vorläufig auf drei Sonntage beschränkte Autofahrverbot hat bei uns sicher eines bewirkt: Manches im Keller oder sonst wo verstaute Fahrrad wird wiederum hervorgeholt und auch benützt. Nicht nur am Sonntag. Es sind nicht wenige, die entdeckt haben, dass man per Velo sogar rascher und bequemer zum Arbeitsplatz gelangt, um nur auf ein Beispiel hinzuweisen. Und dass es sogar noch gesünder ist. Die Velofahrer, männlichen und weiblichen Geschlechts, sind im Begriff, unsere Strassen und Plätze mit ihrer Präsenz wiederum zu beleben. In der Presse werden vermehrt Stimmen nach Fahrradwegen laut, um damit zu einer freundlicheren Umwelt beitragen zu können.»³⁶⁴

Der mit der Erdölkrise aufkeimende Fahrradtrend wirkte sich deutlich auf die Bestandszahlen aus. Allein 1974 stieg die Zahl der Fahrräder in der Schweiz um

360 Vgl. Meyer 2014, 70 f.

361 Ebd., 92.

362 Vgl. ebd., 67; Müller 1980, 10.

363 Vgl. Albert de la Bruhèze, Veraart 2016, 129 f.

364 Nebelspalter 99/50 (1973), 55.

mehr als 135 000 Stück.³⁶⁵ Abgesehen von positiven Marktimpulsen hatte die Krise einen weiteren wichtigen Effekt. Sie brachte, wie schon der Klapprad-trend, Männer und Frauen aufs Velo zurück, die ohne die besonderen Umstände wohl kaum zum Fahrrad gegriffen hätten. Zwar stiegen die wenigsten von ihnen dauerhaft um, doch die Erfahrungen während der Krise wirkten sich langfristig dennoch positiv auf das Image und die Einstellungen zum Fahrrad aus.³⁶⁶ In der Folge erhöhte sich der gesellschaftliche Druck auf Politik und Verkehrsplanung, in Zukunft stärker auf die Anliegen von Radfahrern einzugehen. Darauf pochten auch die Mitglieder der Mitte der 1970er-Jahre in Basel gegründeten IG Velo (heute Pro Velo), die bis zum Ende des Jahrzehnts zahlreiche Ableger in weiteren Städten erhielt und 1979 an der Gründung des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) beteiligt war. Mit der Gründungswelle von Interessenverbänden, zu denen später weitere Organisationen, Arbeitsgruppen sowie nationale und internationale Zusammenschlüsse hinzukamen, verfügte das Fahrrad erstmals seit Jahrzehnten wieder über eine eigene Lobby, die sich nicht mit dessen Förderung als Sportgerät begnügte, sondern das Fahrzeug wieder als zentrales Alltagsverkehrsmittel etablieren wollte.³⁶⁷

Die turbulenten Entwicklungen nach der Erdölkrise gingen an den städtischen Planungsbehörden nicht spurlos vorbei. In mehreren Schweizer Städten wurden erstmals wieder Radwege gebaut, neue Radstreifen angebracht, Einbahnstrassen und Unterführungen für den beidseitigen Fahrradverkehr geöffnet und schliesslich Pläne für grössere, zusammenhängende Radwegnetze entwickelt. Die konkrete Umsetzung der Verbesserungsmassnahmen blieb allerdings meist Flickwerk. Umfassende Planungsansätze, die Fahrradfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer konsequent in den Alltagsverkehr integrierten, kamen erst in den 1980er-Jahren mit der zunehmenden Professionalisierung der Fahrradverkehrsplanung auf.³⁶⁸ Die gesellschaftliche Verunsicherung anlässlich der Waldsterbendebatte sowie die Umweltkatastrophen von Tschernobyl und Schweizerhalle taten ein Übriges, dass die Fahrradförderung in den 1980er-Jahren einen vorläufigen Höhepunkt erreichte. Mit dem Abebben der umweltpolitischen Alarmstimmung schien das Fahrrad sein Momentum etwas verloren zu haben. Dazu dürfte auch beigetragen haben, dass sich der Wettbewerb beziehungsweise der Verteilungskampf zwischen den städtischen Verkehrsmitteln aufgrund der kriselnden Konjunktur und der kleineren finanziellen Spielräume in den 1990er-Jahren wieder verschärfte. Die Städte und Agglomerationen hielten auch in dieser Phase primär an der Doppelförderung von öf-

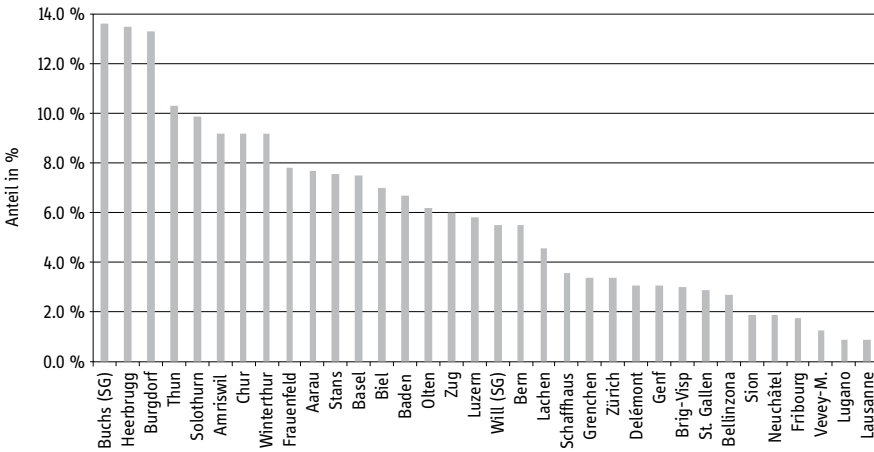
365 Vgl. Meyer 2014, 74. Der Einfluss der Krise zeigt sich auch am Beispiel der Stadt Winterthur, wo die Zahl der verkauften Fahrradkontrollschilde nach der Krise 1974 um mehr als 10 % zunahm, während etwa der Verkauf für Mofaschilder stagnierte. Vgl. Müller 1980, 9.

366 Vgl. Meyer 2014, 73–75.

367 Vgl. Diethelm, Merkli 2013; Sigrist 2013; Tschopp, Tubandt 2013.

368 Vgl. Stadt Zürich, Tiefbau und Entsorgungsdepartement 2006; Balsiger 2013; Sigrist 2013.

Grafik 25: Anteil der Fahrradetappen an allen Verkehrsetappen in unterschiedlichen Agglomerationen, 2010



Quelle: Wälti et al. 2015, 7.

fentlichem und motorisiertem Individualverkehr fest.³⁶⁹ Der Langsamverkehr hatte sich wieder hinten anzustellen.

Umfangreiche Infrastrukturmassnahmen zur Optimierung des Fahrradverkehrs, wie sie etwa in den Fahrradstädten Amsterdam oder Kopenhagen realisiert wurden, liessen sich in der Schweiz deshalb nicht durchsetzen. Vieles lief hierzulande eher im Kleinen ab. Trotzdem wurde bis Anfang der 1990er-Jahre einiges erreicht, um die Verkehrssituation für Fahrradfahrer zu verbessern, und die Massnahmen zeigten durchaus Wirkung. In Basel, das unter den Schweizer Grossstädten bis heute als Exempel für eine gelungene Fahrradverkehrsplanung gilt, konnte der Anteil der Fahrradfahrer im städtischen Pendlerverkehr zwischen 1980 und 1990 zum Beispiel von 14 % auf 24 % erhöht und damit fast verdoppelt werden. Auf den Gesamtverkehr bezogen lag das Fahrrad mit einem Anteil von 17 % der täglichen Wege allerdings auch in Basel nach wie vor hinter dem ÖV (32 %), dem MIV (27 %) und dem Fussverkehr (24 %) zurück.³⁷⁰ Ausserdem konnten die Zugewinne der 1980er-Jahre später nicht mehr in diesem Ausmass realisiert werden. Dank der Weiterführung und Ergänzung der aktiven Förderarbeit blieb der Fahrradanteil aber seither zumindest stabil.³⁷¹ Damit

369 Vgl. Haefeli 2012, 732–738.

370 Vgl. Lehner-Lierz 2002, 1–3.

371 Vgl. Mobilität Basel-Stadt et al. 2017, 11. Zu den angesprochenen Fördermassnahmen gehörten unter anderem der weitere Ausbau der Fahrradinfrastruktur (Radwege, Parkieranlagen usw.), die Verankerung des Fahrradverkehrs in einer Gesamtverkehrsstrategie, die Beschaffung der nötigen Rahmenkredite sowie ab Ende der 1990er-Jahre ein stärkerer Fokus auf zielgruppengerechte Dienstleistungen und

liegt Basel (17 %) heute vor Städten wie Bern (15 %), Winterthur (15 %), Zürich (12 %), Luzern (12 %) oder St. Gallen (4 %).³⁷²

Die zum Teil beträchtlichen Unterschiede zwischen den erwähnten Städten sind keine neuartige Besonderheit. Schon in den 1970er-Jahren waren die Diskrepanzen zwischen den Gemeinden gross.³⁷³ Ausserdem sind die Unterschiede nicht auf die eben genannten Städte beschränkt. Auch die übrigen Agglomerationen zeichnen sich heute bei der Fahrradnutzung durch zum Teil erhebliche Abweichungen aus (Grafik 25). Die Gründe für die Differenzen sind komplex. Einerseits unterscheiden sich die Agglomerationen hinsichtlich der Quantität und Qualität ihrer Fahrradfördermassnahmen und der zur Verfügung stehenden Fahrradinfrastruktur. Andererseits wird der Fahrradverkehr auch wesentlich von Faktoren beeinflusst, die von der Verkehrsplanung nicht direkt steuerbar sind. Beispiele sind die Topografie, die Witterungsverhältnisse, die Bevölkerungszusammensetzung oder das Angebot beziehungsweise die Bedingungen für andere Verkehrsmittel im Nahverkehrsbereich.³⁷⁴ Offenkundig ist darüber hinaus, dass die Stellung des Fahrrads auch durch kulturelle Faktoren mitbestimmt wird. Das zeigt sich etwa anhand der abweichenden Fahrradnutzung in den verschiedenen Sprachregionen. In der Deutschschweiz wird das pedalbetriebene Fahrzeug im Schnitt mehr als doppelt so häufig eingesetzt, wie in der Romandie oder im Tessin.³⁷⁵

Die grosse Heterogenität der lokalen Rahmenbedingungen und die zum Teil erheblichen Abweichungen bei der Fahrradnutzung erschweren pauschale Aussagen zur Frage, wie sich der Fahrradverkehr in der Schweiz seit 1970 konkret entwickelt hat. Dazu trägt auch bei, dass Radfahrer – wie die Fussgänger – von der Verkehrsforschung und -planung lange Zeit ignoriert wurden. Speziell für die 1970er- und 80er-Jahre existieren kaum Studien oder statistische Daten zum Fahrradverkehr. Die umfangreichste Dokumentation bietet diesbezüglich nach wie vor der Mikrozensus Mobilität und Verkehr, der sich aber erst ab 1994 seriell auswerten lässt. Dennoch lassen sich qualitativ auch zur Langzeitentwicklung des Fahrradverkehrs einige zentrale Tendenzen und Konstanten herausarbeiten. Auffallend ist etwa, dass die Repopularisierung des Fahrrads nach 1970 nicht nur zu einer stärkeren Berücksichtigung des Fahrzeugs in Verkehrspolitik und -planung führte, sondern auch auf der Nutzerseite Spuren hinterliess. 1974 verfügte beispielsweise nur noch etwa die Hälfte der Schweizer Haushalte

Serviceangebote, Aufklärungskampagnen und Mitmachaktionen. Vgl. Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt 2017; Albert de la Bruhèze, Veraart 2016, 132–135.

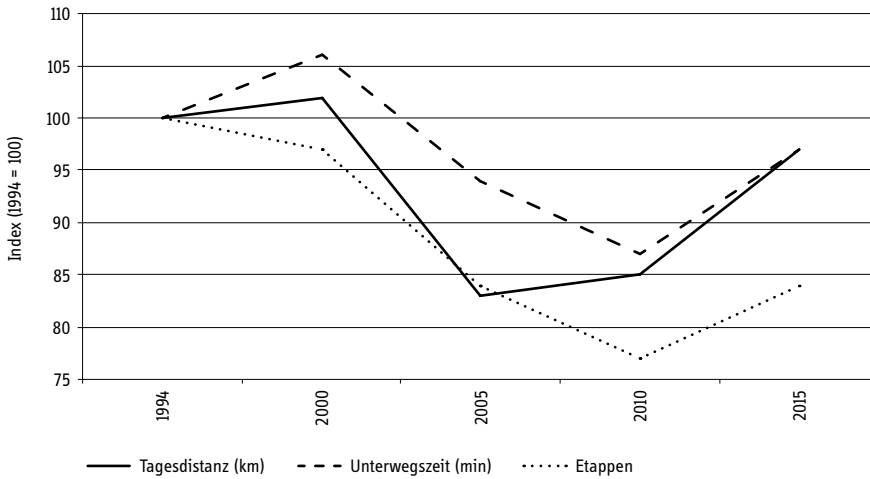
372 Vgl. Mobilität Basel-Stadt et al. 2017, II. Die Berechnung bezieht sich auf den Fahrradanteil an den täglich zurückgelegten Wegen und weicht deshalb von den Angaben in Grafik 25 ab, wo Etappen als Berechnungsgrundlage verwendet wurden.

373 Vgl. Eidgenössisches Statistisches Amt 1974, 92–149.

374 Vgl. Wälti et al. 2015, 40–50; Müller 1980, 4.

375 Vgl. BFS, ARE 2017, 27, 60 f. Die unterschiedliche Affinität der Sprachregionen für das Fahrrad lassen sich anhand der Fahrradbestände bis in die Zwischenkriegszeit nachweisen. Vgl. Grafik 15 (Kapitel 2.2.3).

Grafik 26: Indexierte Entwicklung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Tagesdistanz, der Unterwegszeit und der Anzahl Etappen



Quellen: BFS, ARE 2012, 89; BFS, ARE 2017, 24.

über mindestens ein Fahrrad, bis 2015 wuchs dieser Anteil dann wieder auf 65%.³⁷⁶ Auf nationaler Ebene hat sich der Zugang zum Fahrrad seither also erheblich verbessert, ist aber nach wie vor weniger hoch als zum Beispiel beim Pkw (78%).³⁷⁷ Das Fahrrad hat sich seit den 1970er-Jahren aber nicht nur erneut stärker verbreitet, es wurde auch wieder häufiger genutzt. Bereits 1979 bezeichneten sich 44% der im Rahmen des Mikrozensus befragten Schweizerinnen und Schweizer wieder als zumindest gelegentliche Fahrradfahrer.³⁷⁸ Dabei gewann das Fahrzeug nicht nur im Freizeit-, sondern auch im Berufs- und Einkaufsverkehr von neuem an Bedeutung, ohne allerdings den Stellenwert, den es in der Zwischenkriegszeit oder den 1950er-Jahren hatte, annähernd zurückzuerlangen.³⁷⁹ Der Anteil des Fahrrads an den täglich zurückgelegten Wegen und Etappen entwickelte sich anschliessend in den 1980er- und 90er-Jahren weiter positiv, blieb aber stets deutlich tiefer als bei den übrigen Verkehrsmitteln.³⁸⁰ Mit dem Jahrtausendwechsel begann sich die Fahrradnutzung dann schliesslich deutlich abzuschwächen (Gratik 26).

376 Vgl. BFS, ARE 2017, 11. E-Bikes sind in den 65% nicht berücksichtigt. Angaben für 1974 gemäss Simma 2003, 20.

377 Vgl. BFS, ARE 2017, 11.

378 EVED 1983, 162.

379 Vgl. Müller 1980; Meyer 2014, 73–88.

380 Vgl. EVED 1983, 1986 und 1992; BFS, Dienst für Gesamtverkehrsfragen 1996; ARE, BFS 2001.

Ein wichtiger Grund für diesen Trend war das Phänomen, dass in den 1990er- und 2000er-Jahren immer weniger Kinder und Jugendliche Fahrräder nutzten. In den letzten Jahren scheint diese Negativspirale allerdings wieder etwas gebremst oder gar gestoppt worden zu sein.³⁸¹ Trotzdem lenkt die Entwicklung die Aufmerksamkeit auf einen wichtigen Umstand, der sich in den Erhebungen zum Mobilitätsverhalten seit 1974 wiederholt bestätigt hat. Fahrradfahren ist in der Schweiz ungleich verteilt. Auf die Unterschiede zwischen den Agglomerationen und Sprachregionen wurde bereits hingewiesen. Abweichungen in der Fahrradnutzung bestehen darüber hinaus bei Faktoren wie Alter, Geschlecht oder Einkommen. Kinder und Jugendliche verfügen und nutzen – trotz des erwähnten Rückgangs – nach wie vor deutlich häufiger Fahrräder als der Rest der Bevölkerung. Bei den Erwachsenen ist die Fahrradquote bei jungen Menschen in Ausbildung besonders hoch, während sie bei den Jahrgängen mit Alter 65+ mit Abstand am tiefsten ausfällt. Auffällig ist ausserdem, dass Männer gesamthaft im Schnitt leicht häufiger Etappen mit dem Fahrrad zurücklegen und dabei weitere Distanzen überwinden als Frauen. Und schliesslich nimmt die Fahrradnutzung statistisch gesehen mit dem Bildungsgrad, dem Berufsstatus und dem Einkommen zu.³⁸²

Angesichts der Vielzahl von Faktoren, die Menschen zum Fahrradfahren animieren oder sie eher davon abhalten, sind Experten und Behörden in den letzten Jahren vermehrt zur Einsicht gelangt, dass eine erfolgreiche Fahrradförderpolitik nur mit lokal- und zielgruppenspezifischen Strategien gelingen kann.³⁸³ Dabei ist klar, dass nicht aus jeder Gemeinde auf Antrieb ein zweites Kopenhagen oder Amsterdam werden kann. Das Fahrrad besitzt aber insbesondere in Städten und Agglomerationen nach wie vor viel Potenzial und kann in Zukunft einen wichtigen Beitrag leisten, die alltäglichen Verkehrsströme nachhaltiger zu gestalten. In der Schweiz sind heute zum Beispiel rund 32 % der Auto- und 63 % der Bus- und Trametappen kürzer als drei Kilometer. Wird der Radius auf fünf Kilometer ausgedehnt, sind es sogar 46 % der Auto- beziehungsweise 84 % der Bus- und Trametappen.³⁸⁴ Würde nur ein Teil dieser Fahrten mit dem Fahrrad bewältigt, wäre schon viel erreicht. Dass diesbezüglich noch einiges an Potenzial vorhanden ist, zeigt sich nicht zuletzt daran, dass heute nur gerade 5 % der täglich im Inland zurückgelegten Etappen mit dem Fahrrad bewältigt werden. Es gibt in der Schweiz einige Städte, die in den letzten Jahrzehnten bewiesen haben, dass dieser Wert mit einer gezielten Förderstrategie deutlich gesteigert werden kann. An diesen Beispielen könnten sich Gemeinden orientieren, denen das bisher weniger gut gelungen ist. Mit Blick auf die schon mehrfach

381 Dieser Negativtrend setzte bei Kindern und Jugendlichen bereits 1994 ein. Vgl. Sauter 2014.

382 Vgl. Scope 1975; EVED 1983, 1986 und 1992; BFS, Dienst für Gesamtverkehrsfragen 1996; ARE, BFS 2001; BFS, ARE 2007, 2012 und 2017.

383 Vgl. Wälti et al. 2015.

384 Vgl. BFS, ARE 2017, 25.

erwähnten Benchmarkstädte im Ausland besteht ausserdem selbst für die Klassenbesten hierzulande noch ordentlich Potenzial. Von heute auf morgen werden solche Ziele indes nicht erreichbar sein. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit mahnen diesbezüglich zu Geduld, denn der Aufbau einer nachhaltigen Fahrradkultur ist nicht eine Frage von Jahren, sondern eher von Jahrzehnten.³⁸⁵

2.3.4 Verkehr und Verkehrssystem 1970–2015: Fazit und internationale Einordnung

Nach einer fast drei Jahrzehnte anhaltenden Prosperitätsphase, die ein bisher unerreichtes Mass an Wohlstand, sozialer Mobilität und technischem Fortschritt mit sich brachte, folgte Ende der 1960er-Jahre eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Krise, die sich auch nachhaltig auf den Verkehrsbereich auswirkte. Der bis anhin breit abgestützte Konsens, wonach die Zukunft des Verkehrs allein individuellen Motofahrzeugen gehört und sich Planung und Politik primär auf die Befriedigung wachsender Verkehrsbedürfnisse sowie auf die Beseitigung von infrastrukturellen Engpässen konzentrieren sollen, begann zu bröckeln.³⁸⁶ Das starke Verkehrswachstum der Nachkriegszeit hatte um 1970 endgültig ein besorgniserregendes Ausmass erreicht. Insbesondere die rasche Motorisierung stiess physisch und ideell an ihre Grenzen. Staus, Stockungen, Lärm, Abgase, steigende Unfallzahlen sowie die Zersiedelung und Betonierung der Landschaft verdeutlichten die Schattenseiten der rasanten Entwicklung und führten in Bevölkerung, Politik, Wissenschaft und Planung schliesslich zu einem Umdenken. Die lange Zeit einseitige Fixierung auf den Automobilverkehr wurde aufgegeben und durch eine Strategie der Doppelförderung von Strasse und Schiene ersetzt. Das anhaltende Verkehrswachstum wurde allerdings nicht grundsätzlich infrage gestellt. Vielmehr wurde versucht, die negativen Begleiterscheinungen der Massenmotorisierung mit einer stärkeren Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr einzudämmen. Weiterreichende flankierende Massnahmen kamen hingegen nicht zum Zug. Als besonders fatal sollte sich rückblickend das Fehlen einer handlungsfähigen und eindeutigen strategischen Zielen folgendes Raumplanung erweisen.³⁸⁷ Die Zersiedelung und die damit verbundene räumliche Zerstreuung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit schritten deshalb nach 1970 in raschem Tempo weiter voran. Eine direkte Folge dieser Entwicklung war die Fortsetzung und Beschleunigung des Verkehrswachstumstrends. Zwischen 1970 und 2015 haben sich die jährlich zurückgelegten Personenkilometer mehr als verdoppelt und sind deutlich stärker gewachsen als die Wohnbevölkerung. Schweizerinnen und Schweizer legen heute pro Kopf und Jahr also deutlich mehr Kilometer zurück als vor knapp 50 Jahren.

385 Vgl. Wälti et al. 2015; Oldenziel et al. 2016.

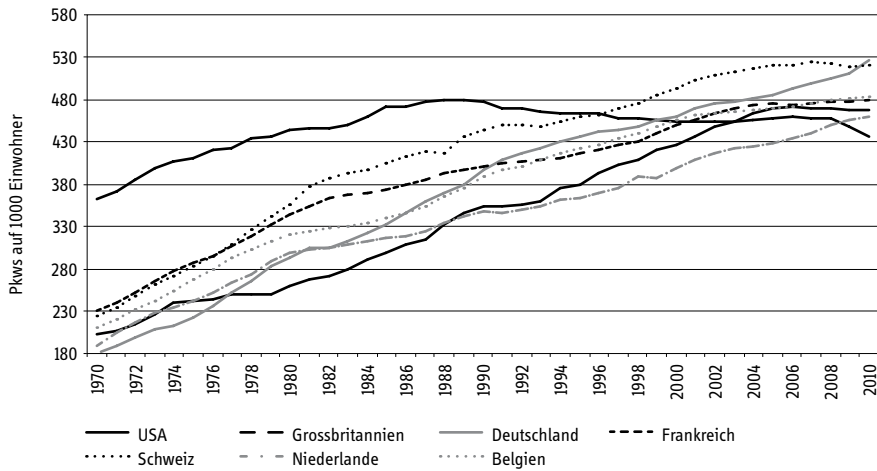
386 Vgl. Eisner 1992.

387 Vgl. Haefeli 2012, 729–741; Koll-Schretzenmayr 2008.

Mit rund drei Vierteln fiel der grösste Anteil der Verkehrsleistung seit 1970 jeweils auf den Pkw, der seine in den 1950er- und 60er-Jahren begonnene Massenverbreitung weiter ausbaute. 1970 zählte die Schweiz pro 1000 Einwohner bereits etwa 225 Autos. Damit katapultierte sich das Land innerhalb von zehn Jahren auf einen internationalen Spitzenplatz und gab diese Position nicht mehr ab. 2010 lag die Motorisierungsrate bereits bei gut 550 Pkws (Grafik 27). Das Auto entwickelte sich nach 1970 also endgültig zu einem für breite Bevölkerungskreise erschwinglichen Massenverkehrsmittel. Zwar spielen ökonomische Aspekte beim Pkw-Zugang bis heute eine gewisse Rolle – einkommensschwache Haushalte verfügen nach wie vor seltener über einen eigenen Wagen als der Durchschnitt – insgesamt verlor die Finanzierbarkeit nach 1970 aber dennoch deutlich von ihrer exkludierenden Wirkung. Der Pkw wurde für mehr und mehr Haushalte zu einer Selbstverständlichkeit und bald stieg die Zahl der Zweit- und Drittfahrzeuge auch fernab der Oberschicht. Wichtig war in diesem Zusammenhang nicht zuletzt, dass der Zugang zum Auto nach 1970 nicht mehr länger primär Männern im Familienalter vorbehalten war, sondern zusehends auch Frauen und Menschen im Rentenalter offenstand, die lange Zeit im Pkw-Verkehr stark marginalisiert blieben. Trotz der nachholenden Motorisierung in beiden Gruppen wirken sich Faktoren wie Alter oder Geschlecht indes bis heute auf die Autonutzung aus. Frauen fahren weiterhin seltener mit einem Pkw als Männer, und obwohl die Zahl der motorisierten Rentner stark zunahm, legen sie nach wie vor weniger Personenkilometer mit dem Auto zurück als jüngere Jahrgänge. Darüber hinaus wird die Autonutzung weiterhin auch durch räumliche Effekte geprägt. Anders als etwa in der Zwischenkriegszeit, als der Pkw in erster Linie ein Gefährt für reiche Städter oder gut situierte Vorortsbewohner war, ist die Autonutzung heute in periurbanen und ländlich-peripheren Regionen deutlich verbreiteter als in Agglomerationskerngemeinden, wo das Verkehrsgeschehen durch den ÖV und den Langsamverkehr dominiert wird.

Der Einfluss solcher Faktoren verdeutlicht, dass der Automobilismus, wenngleich sich der Pkw-Verkehr seit den 1970er-Jahren mehr als verdoppelte, bis heute von erheblichen sozialen, ökonomischen und räumlichen Ungleichheiten geprägt wird. Von einer Vollmotorisierung der Gesellschaft kann deshalb weiterhin nicht die Rede sein. Das zeigt sich nicht zuletzt daran, dass in der Schweiz nach wie vor rund 22 % der Haushalte über keinen eigenen Pkw verfügen. In Städten wie Basel, Bern und Zürich beträgt dieser Wert gar über 50 %. Trotz solcher Vorbehalte bleibt unbestritten, dass das Automobil nach 1970 endgültig im Kern der Gesellschaft angekommen ist und bis heute einen prägenden Einfluss auf die Alltagsmobilität vieler Menschen ausübt. Die mit der Umweltwende gewachsene Autokritik hat allerdings auch bewirkt, dass der Verkehrsanteil des Pkw sich in den letzten Jahrzehnten auf hohem Niveau stabilisierte. In der Schweiz werden aktuell rund 75 % der jährlich zurückgelegten

Grafik 27: Anzahl Pkws pro 1000 Einwohner im internationalen Vergleich, 1970–2010



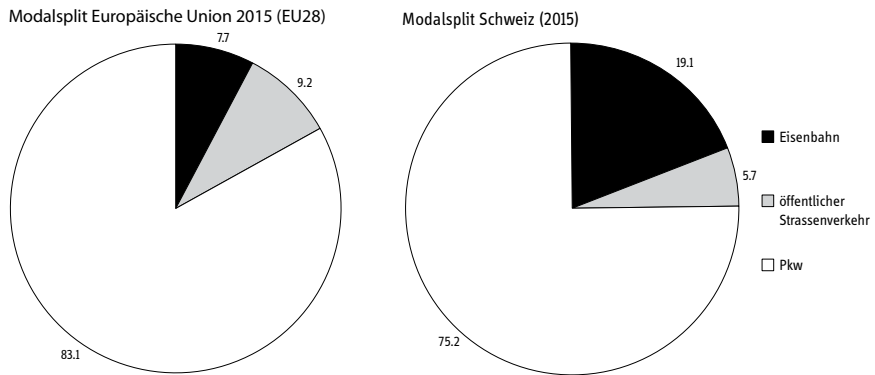
Der seit 1990 beträchtliche Rückgang der Pkws in den USA bedeutet übrigens nicht, dass das Automobil dort seither an Bedeutung verlor. Vielmehr widerspiegelt die Grafik eine Veränderung im Kaufverhalten. Seit Anfang der 1990er-Jahre werden in den USA mehr und mehr Pickup Trucks als Personalfahrzeuge eingesetzt. Diese fallen in der Verkehrsstatistik allerdings traditionell unter die Nutzfahrzeuge und werden deshalb bei der Pkw-Zählung nicht berücksichtigt. Bezieht man sämtliche im Verkehr stehenden Motorfahrzeuge ein, liegen die USA im internationalen Vergleich deshalb nach wie vor deutlich an der Spitze. Vgl. Filarski 2011, 177.

Quelle: Australian Government, Department of Infrastructure and Transport 2012, 211–261.

Personenkilometer mit dem Auto bewältigt, was im internationalen Vergleich ein eher tiefer Wert ist. In der europäischen Union beispielsweise liegt der Pkw-Anteil bei durchschnittlich 83 %. Die Entwicklung in der Schweiz ist nicht zuletzt eine Folge der seit den 1970er-Jahren deutlich verstärkten Förderung des öffentlichen Verkehrs, der hierzulande einen vergleichsweise hohen Anteil am Verkehrssystem hat (Grafik 28).

Nach wie vor absolute Weltspitze sind die Eidgenossen im Eisenbahnverkehr. Abgesehen von Japan wird in keinem Land pro Einwohner so viel Bahn gefahren wie in der Schweiz (Tab. 23).

Grafik 28: Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an den jährlich zurückgelegten Personenkilometern in Prozent, 2015



Quelle: Eurostat (Web, 19. 2. 2018).

Tab. 23: Eisenbahnfahrten pro Einwohner und Jahr, 1970–2015

	Schweiz	Österreich	Grossbri- tannien	Deutsch- land	Nieder- lande	Belgien	Frankreich	Italien
1970	51	23	10	17	14	26	12	8
1975	47	24	8	17	13	24	12	9
1980	50	24	8	19	14	19	13	7
1985	51	23	7	19	14	17	14	6
1990	48	24	7	15	17	14	15	7
1995	48	23	7	20	20	15	14	8
2000	42	22	15	21	21	14	15	9
2005	44	24	19	22	19	17	15	9
2010	50	26	22	24	19	20	17	11
2015	59	29	26	25	21	20	17	12

Quelle: UIC, Railway time-series data 1970–2009; LITRA, Schweiz bleibt Europameister im Bahnfahren (Web, 13. 12. 2017).

Gemessen an den zurückgelegten Reisedistanzen liegt der Kleinstaat gar unangefochten an der Spitze. Nirgends werden pro Kopf so viele Kilometer mit der Eisenbahn zurückgelegt wie in der Schweiz.³⁸⁸ Das hiesige Eisenbahnsystem gilt international deshalb als Vorzeigebispiel, ein Erfolg, der auf einer Vielzahl von Faktoren beruht. Zu denken ist nicht nur an den massiven Kapazitätsausbau durch die Erweiterung und Modernisierung von Bahnanlagen und Rollmaterial, sondern auch an die Implementierung regionaler S-Bahn-Systeme, die Umsetzung des Taktfahrplans oder die Neulancierung des Fahrkarten- und Abonnementsangebots, vor allem die Popularisierung des Halbtax- oder des Generalabonnements, sowie die Einführung regionaler Tarifverbände. Durch diese und weitere Massnahmen haben sich die Qualität, das Angebot und die Leistungsfähigkeit der Schweizer Bahnen in den letzten Jahrzehnten weiter verbessert. Als vergleichsweise umweltschonendes Verkehrsmittel hat der ÖV im Zuge der Umweltdebatte in der Bevölkerung ausserdem neuen Goodwill erfahren. Vor diesem Hintergrund ist es gelungen, dem Bahnverkehr auch nachfrageseitig neue Impulse zu verleihen. Besonders deutlich ist die Zunahme seit der Jahrtausendwende (vgl. Tab. 23).

Einen vergleichbaren Aufschwung durchlief der städtische Nahverkehr. Angesichts der zusehends problematischen Auswirkungen der Massenmotorisierung setzten Politik und Planung ab den 1970er-Jahren auch in den Agglomerationen vielerorts auf eine stärkere Förderung öffentlicher Verkehrsmittel. Neben Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung von Anlagen und Fahrzeugparks setzten auch die Städte auf Angebotsverbesserungen und Imagekampagnen. Anders als beim schienengebundenen Regional- und Fernverkehr waren sie dabei lange Zeit auf sich gestellt. Erst mit dem Inkrafttreten des Infrastrukturfonds 2008 beteiligte sich der Bund finanziell an den ÖV-Projekten des Agglomerationsverkehrs.³⁸⁹ Trotz lange schwieriger Rahmenbedingungen ist es Grossstädten wie Zürich, Bern oder Basel seit 1970 gelungen, ihre öffentlichen Verkehrssysteme deutlich zu verbessern. Sie gelten deshalb heute unter Fachleuten als Vorzeigebispiele und verfügen im internationalen Vergleich über hohe ÖV-Anteile.³⁹⁰ Die Westschweizer Städte Genf und Lausanne schneiden diesbezüglich etwas weniger gut ab. Ganz allgemein hat der öffentliche Verkehr in der Romandie und im Tessin einen schwereren Stand als in der Deutschschweiz, während es sich beim motorisierten Individualverkehr gerade umgekehrt verhält. Obwohl die Schweiz bezüglich ihres öffentlichen Verkehrssystems international häufig als Musterbeispiel angepriesen wird, bestehen landesintern also durchaus Unterschiede. Diese beschränken sich im Übrigen nicht nur auf die fünf grössten Städte. Der Anteil des ÖV nimmt ganz

388 2015 lag die Schweiz mit 2277 km vor Japan (2052 km), Österreich (1361 km) und Frankreich (1252 km). Vgl. LITRA, Schweiz bleibt Europameister im Bahnfahren (Web, 13. 12. 2017).

389 Vgl. ARE, Verkehrsfinanzierung, Infrastrukturfonds (Web, 23. 2. 2018).

390 Vgl. Haefeli 2008, 23.

allgemein mit abnehmender Agglomerationsgrösse ab und dünnt sich mit zunehmendem Abstand zu den städtischen Zentren gegen die Peripherie hin aus. Stark ist der ÖV deshalb vor allem in dicht besiedelten Gebieten und bei Verbindungen zwischen städtischen Zentren, das heisst überall dort, wo auf engem Raum hohe Transportkapazitäten gefragt sind. Ausserhalb dieser Korridore und bei Tangentialverbindungen tut er sich deutlich schwerer.

Während die räumlichen Aspekte des öffentlichen Verkehrssystems relativ gut erforscht sind und zum Beispiel mit der Berechnung von ÖV-Güteklassen in die Verkehrsplanung einfließen, ist die Nachfrageseite deutlich schwieriger zu fassen. Abgesehen von der starken Zunahme der Passagierfrequenzen seit 1970 sticht vor allem die hohe Verbreitung von ÖV-Abonnements ins Auge. 2015 besaßen 57 % der Wohnbevölkerung ein solches Abo, Ende der 1980er-Jahre waren es erst 45 %. Bei genauerer Betrachtung fällt indes auf, dass die Verbreitung der Abonnements bestimmten sozialen Mustern folgt. Beispielsweise sind sie bei Frauen deutlich häufiger zu finden als bei Männern. Überproportional vertreten sind ferner junge Menschen zwischen 16 und 24 Jahren sowie Rentner – alles Gruppen mit unterdurchschnittlicher Motorisierungsrate. Darüber hinaus gilt: Je weniger Autos zum Haushalt gehören, desto wahrscheinlicher sind ÖV-Abonnements. Ähnlich wie bei der Automobilnutzung zeigt sich also auch beim ÖV, dass die Verkehrsmittelwahl von einer Vielzahl von Faktoren mitbeeinflusst wird. Dabei spielen die Raumstruktur und das Verkehrsangebot ebenso eine Rolle wie soziodemografische Merkmale oder subjektive Einflussgrössen. Mit den beiden letztgenannten Kategorien tut sie die Verkehrs- und Mobilitätsforschung bisher eher schwer. Zwar wurde in der Vergangenheit immer wieder versucht, solche Aspekte durch neue methodische Ansätze in die Analysen einfließen zu lassen. Ein Beispiel ist der Versuch, die divergierende Alltagsmobilität der Bevölkerung mit unterschiedlichen Lebensstilen oder Lebenslagen zu erklären. Wie viel Relevanz sich daraus für das individuelle Mobilitätsverhalten tatsächlich ableiten lässt, darüber ist sich die Forschung allerdings nach wie vor uneins.³⁹¹

Ein weiterer Bereich, der in Verkehrsforschung, Planung und Politik lange Zeit ein stiefmütterliches Dasein fristete, war der Langsamverkehr. Erst als Fachkreise ab den 1970er-Jahren begannen, sich von ihrem engen Fokus auf den Verkehr mit Motorfahrzeugen, Zügen, Trams und Bussen etwas zu lösen und sich stattdessen stärker mit Fragen der Mobilität beschäftigten, wurde die grosse Bedeutung nicht motorisierter Fortbewegungsarten im Alltagsverkehr wiederentdeckt. Erste umfangreiche Studien zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung zeigten Mitte der 1970er-Jahre, dass nach wie vor ein erheblicher Teil der täglichen Wege ausschliesslich zu Fuss zurückgelegt wurde. Als später nicht mehr nur Wege, sondern auch einzelne Etappen und die im Verkehr ver-

391 Vgl. Scheiner 2009.

brachte Zeit untersucht wurden, fielen die Anteile des Fussverkehrs gar noch höher aus. Gemäss der jüngsten Erhebung von 2015 werden nicht weniger als 43 % der täglichen Etappen beziehungsweise 36 % der Unterwegszeit per pedes bewältigt. Ferner konnte nachgewiesen werden, dass das Zufussgehen sowohl räumlich als auch sozial ungleich verteilt ist und stark von lokalen Gegebenheiten beeinflusst wird. Das Gleiche gilt für das Fahrrad, das im Zuge der Umweltdebatte nach 1970 eine Renaissance durchlief. Zunächst als Freizeitgerät wiederentdeckt, wurde es spätestens mit der Ölkrise als Alltagsverkehrsmittel zurück ins Bewusstsein von Öffentlichkeit, Politik und Planung katapultiert. Obwohl seither vor allem in Städten einiges in die Fahrradförderung investiert wurde, besteht hinsichtlich der konkreten Fahrradnutzung vielerorts noch ungenutztes Potenzial. Schweizweit werden heute lediglich 5 % aller Etappen und 5 % der Tagesunterwegszeit mit dem Fahrrad zurückgelegt, wobei die lokalen Unterschiede zum Teil erheblich sind. Ausserdem erreicht bisher keine der Schweizer Agglomerationen Quoten, wie sie in typischen Fahrradstädten – namentlich in Amsterdam oder Kopenhagen – erzielt werden. Selbst Basel, das unter den hiesigen Grossstädten bezüglich seiner Fahrradpolitik als Vorzeigebispiel gilt, landet im internationalen Vergleich derzeit erst im vorderen Mittelfeld (Tab. 24).

Tab. 24: Anteil der Fahrradetappen im Alltagsverkehr ausgewählter europäischer Grossstädte in Prozent

	Amsterdam	Kopenhagen	Manchester	Basel	Hannover	Stockholm	Lyon	Budapest
1970	30		32	21	17	3	7	1
1975	28	25	33	21	14	2	6	1
1980	31	29	35	22	18	1	3	1
1985	32	30	38	23	21	6	2	1
1990	33	31	34	24	22	7	1	1
1995	34	32	32	25	20	8	2	1
2000	32	33	31	26	16	9	3	1
2005	31	34	29	27	18	10	3	1
2010	34	35	28	28	25	11	4	1

Quelle: Oldenziel et al. 2016, 13.

2.4 Vom Verkehr zur Mobilität: Zeit für einen Perspektivenwechsel

Ziel dieses ersten Hauptkapitels war es, das moderne Verkehrssystem aus einem Blickwinkel zu betrachten, der sich nicht auf die Geschichte einzelner Verkehrsmittel konzentriert, sondern einen gesamtheitlicheren Ansatz verfolgt. Dabei hat sich nicht zuletzt die enorme Komplexität und Vielschichtigkeit verkehrsrelevanter Entwicklungen gezeigt. Verkehr ist und war nie ein homogenes Phänomen, sondern wird von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Der Grad der Erschließung mit Verkehrsinfrastruktur etwa schuf unterschiedliche Bedingungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln (zum Beispiel Stadt-Land-Gegensätze). Gleichzeitig wirkten sich sozioökonomische und soziokulturelle Gegebenheiten auf den Zugang der Akteure zum Verkehrssystem aus (zum Beispiel traditionelle Rollenbilder). Dasselbe gilt für die rechtlichen, politischen und administrativen Rahmenbedingungen, denen Verkehr unterliegt (zum Beispiel verkehrspolitische Leitbilder). Alle diese Faktoren sind über die Zeit nicht stabil, sondern verändern sich fortlaufend. Doch was bedeutet dieser Umstand für die Mobilität der Schweizer Bevölkerung? Wie haben sich der mobile Alltag beziehungsweise die sich dahinter verbergenden Mobilitätsbedürfnisse über die Zeit verändert? Der starke Fokus des ersten Hauptkapitels auf die Entwicklung des Verkehrssystems bot nicht hinreichend Gelegenheit, sich solcher Fragen ausführlich anzunehmen. Deshalb erfolgt nun ein Perspektivenwechsel, der Mobilität stärker ins Zentrum stellt.

3 Mobiler Alltag im 20. und 21. Jahrhundert

«Wir werden immer mobiler, wie der Mikrozensus Mobilität und Verkehr vom Bundesamt für Statistik aufzeigt. Allein im Jahr 2010 legten die Schweizer im Schnitt 36,7 Kilometer zurück – 1,5 Kilometer mehr als noch im Jahr 2005. Die steigende Mobilität verändert auch unser Essverhalten. Frühstück, Mittagessen und Nachtessen – die klassischen drei Hauptmahlzeiten – verlieren an Bedeutung. In Zukunft essen wir immer und überall.»¹

Hohe Mobilität wird heute in unterschiedlichsten Kontexten als zentrales Kennzeichen moderner Gesellschaften interpretiert.² In einer zunehmend technisierten, globalisierten und individualisierten Welt geraten Personen, Kapital, Güter und Ideen vermeintlich immer stärker in Bewegung.³ Mobilität, so scheint es, findet im 21. Jahrhundert überall und jederzeit statt und wird damit zum Schlüsselbegriff für das Verständnis menschlichen Zusammenlebens.⁴ Verwandelt sich der moderne Mensch, wie gerne argumentiert wird, also zusehends in einen «homo mobilis»? In ein ständig sich bewegendes Wesen, das kaum noch von räumlichen Bindungen oder anderen Fixierungen zurückgehalten wird? Oder allgemeiner formuliert, sind wir als Gesellschaft in unserem Alltag heute tatsächlich so viel mobiler als früher? Auf welchen Aspekten von Mobilität fusst die Mobilitätsthese und wie ist die entsprechende Argumentation in der Langzeitentwicklung einzuschätzen?

Diesen Fragen soll nachfolgend nachgegangen werden. Dafür wird in einem ersten Schritt zunächst danach gefragt, anhand welcher Merkmale sich die Modernisierung der Alltagsmobilität in der Schweiz für die Zeit seit 1918 charakterisieren lässt. In einem zweiten Schritt wird die Entwicklung ausgewählter Mobilitätsbedürfnisse betrachtet. Die Vielfalt alltäglicher Mobilitätshandlungen zwingt diesbezüglich allerdings zu Einschränkungen. In der vorliegenden Untersuchung wird das Schwergewicht deshalb auf die beiden häufigsten Verkehrszwecke gelegt, die uns im Alltag mobil werden lassen: das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz sowie die freizeitbedingte Mobilität.

1 SRF, Puls, Sendung vom 26. 8. 2013, Fastfood wird gesund (Web, 10. 9. 2018).

2 Vgl. Bauman 2000; Kaufmann 2002; Cresswell 2006; Urry 2007.

3 Vgl. Merki 2008, 76–87; Urry 2007.

4 Vgl. Tully, Baier 2006.

3.1 Gefangen in der Wachstumsspirale? Zur Modernisierung der Alltagsmobilität

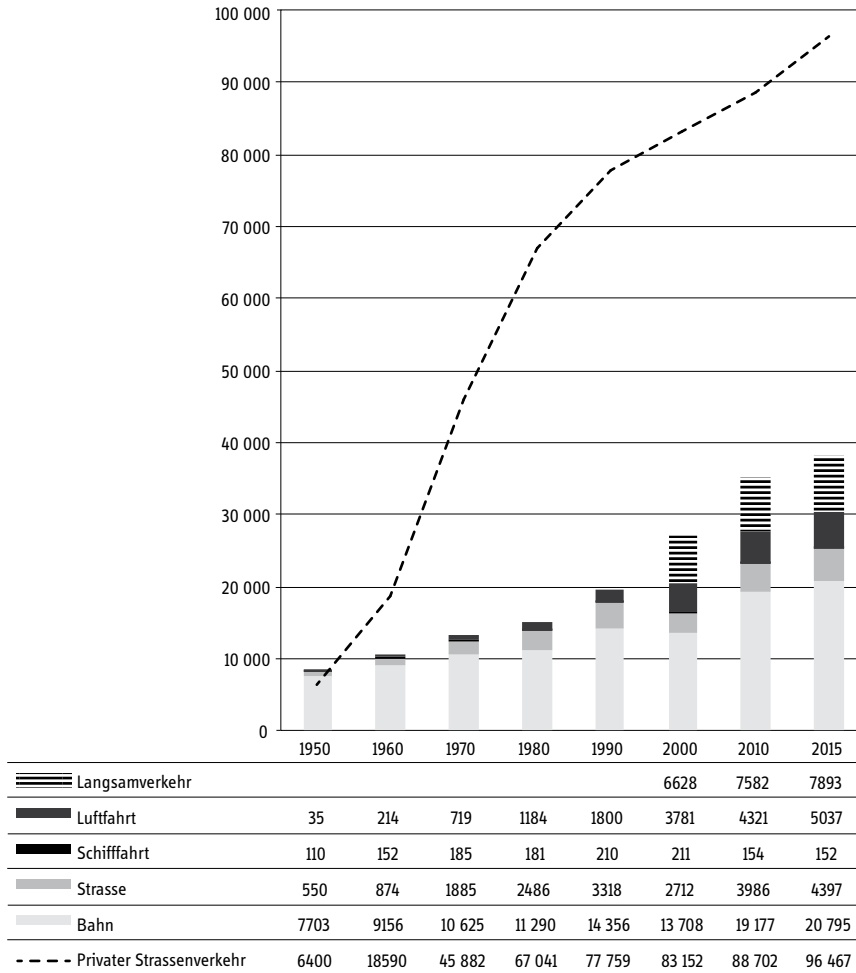
Für den Historiker Christoph Maria Merki, der 2008 eine der wenigen bisher existierenden Überblicksdarstellungen zur Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte vorlegte, zeichnen sich die Verkehrsinnovationen seit dem 18. Jahrhundert durch eine Reihe von Gemeinsamkeiten aus, die er wie folgt zusammenfasst: «Moderne Verkehrsmittel sind schneller, sie fahren öfter, sie kommen weiter, sie transportieren mehr Menschen und mehr Güter als ihre vormodernen Pendants. Moderne Verkehrsmittel sind ausserdem bequemer und sie erledigen ihre Aufgaben auf eine für die Volkswirtschaft immer billigere Art und Weise sowie mit stetig zunehmender Sicherheit.»⁵ Merki charakterisiert die Modernisierung der Mobilität für die letzten 200 Jahre deshalb mit den Attributen schneller, weiter, mehr, billiger und sicherer.⁶ Mit «weiblicher» setzt er eine weitere Kategorie, aber mit Fragezeichen. Geschlechterdifferenzen seien im Verkehr und der Mobilität alt, gross und augenfällig. Zwar haben sich die Differenzen in den letzten Jahrzehnten verringert und die Mobilität sei weiblicher geworden, allerdings habe die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte bisher wenig dazu beigetragen, die Entstehung, das Profil und die Persistenz von Geschlechterdifferenzen zu entschlüsseln.⁷ Merki verweist damit auf ein Spannungsfeld, das bis heute aktuell ist und nicht nur geschlechterspezifische Dimensionen umfasst. Einerseits haben Verkehrsinnovationen die alltägliche Mobilität der Bevölkerung im Untersuchungszeitraum zweifellos massiv verändert. Andererseits waren der Zugang beziehungsweise die Auswirkungen dieser Innovationen sozial ungleich verteilt – und sind es zum Teil bis heute. Eine Einschätzung zur Langzeitentwicklung der Alltagsmobilität bedingt deshalb zwingend sowohl eine technikgeschichtliche als auch eine akteurzentrierte Perspektive. Mit beiden Aspekten zusammen zeigt sich, dass Attribute wie schneller, weiter, mehr, billiger und sicherer die grundlegende Mobilitätsentwicklung für das 20. und 21. Jahrhundert durchaus treffend umschreiben, aber auch, dass alle diese Charakteristika erhebliche Ambivalenzen aufweisen und sich zum Teil widersprechen. Die These von der immer mobiler werdenden Gesellschaft muss deswegen nicht grundsätzlich infrage gestellt werden, allerdings drängt sich eine nuancierte Betrachtungsweise auf.

5 Merki 2008, 76.

6 Vgl. ebd., 76–86.

7 Vgl. ebd., 86.

Grafik 29: Personenkilometer in Millionen gesondert nach ÖV (Bahn, Strasse, Schifffahrt, Luftfahrt) und privatem Strassenverkehr, 1950–2010



Quelle: LITRA, Verkehrszahlen, Ausgabe 2018, 8 f.

3.1.1 Schneller, weiter, mehr

Die starke Beschleunigung des Verkehrssystems ist zweifelsohne einer der ganz wesentlichen Trends in der Mobilitätsgeschichte der Moderne. Von der Postkutsche über die Eisenbahn bis zum Durchbruch des Automobils, moderne Verkehrsmittel haben die Bewegungsspielräume des Menschen um ein Vielfa-

ches potenziert. Im vorangehenden Kapitel wurde ausführlich aufgezeigt, wie sich dieser Prozess, angetrieben durch den Ausbau des Verkehrssystems und den verbesserten Zugang zu modernen und schnellen Verkehrsmitteln, im 20. und 21. Jahrhundert entfaltete. Erst die im Zuge dieser Entwicklung massiv gesteigerte Erreichbarkeit ermöglichte die räumliche Zerstreuung von Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Freizeit.⁸ Dieser Umstand schlägt sich nicht zuletzt in einem enormen Wachstum der mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegten Personenkilometern nieder (Grafik 29). Die Grafik verdeutlicht nochmals, wie stark der private Strassenverkehr das Geschehen seit den 1960er-Jahren dominierte.

Die erhebliche Verkehrszunahme im Untersuchungszeitraum war nicht bloss eine Folge der wachsenden Bevölkerung, sondern auch Ausdruck eines veränderten Mobilitätsverhaltens. Seit der Zwischenkriegszeit ist sowohl die absolute Zahl als auch der Anteil der Menschen, die in ihrem Alltag regelmässig auf motorisierte Verkehrsmittel setzen, massiv gestiegen. Weil sie dabei immer weitere Distanzen zurücklegten, produzierten sie für die Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse ausserdem mehr und mehr Verkehr. Verlässliche Daten zur räumlichen Ausdehnung der Tagesdistanzen liegen zwar erst für die letzten Jahrzehnte vor, die Entwicklung, die sich darin abzeichnet, ist deswegen aber nicht weniger eindrücklich. Seit Mitte der 1970er-Jahre haben sich die im Schnitt pro Tag und Person zurückgelegten Distanzen von 20 (1974) auf 36,8 (2015) Kilometer beinahe verdoppelt.⁹

Die Formel «schneller, weiter, mehr» behält damit auch für die Beschreibung der Alltagsmobilität im 20. und 21. Jahrhundert eine Berechtigung.¹⁰ Auch für die vorhersehbare Zukunft ist wohl nicht mit weniger, sondern eher mit mehr Verkehr zu rechnen. Das gilt auch für die täglichen Distanzen, die sich zumindest mittelfristig weiter ausdehnen dürften.¹¹ Gleichzeitig birgt eine zu enge Fokussierung auf Merkmale wie «schneller, weiter, mehr» die Gefahr, wichtige Konstanten in der Entwicklung der Alltagsmobilität auszublenden. Die These von der immer mobiler werdenden Gesellschaft bezieht sich oft allein auf die wachsenden Distanzen beziehungsweise auf die starke Zunahme der Verkehrsleistung. Angesichts der erheblichen Probleme, die das starke Verkehrswachstum für Mensch und Umwelt mit sich bringt, ist diese Perspektive durchaus nachvollziehbar. Allerdings sollte dabei nicht vergessen werden, dass sich nach

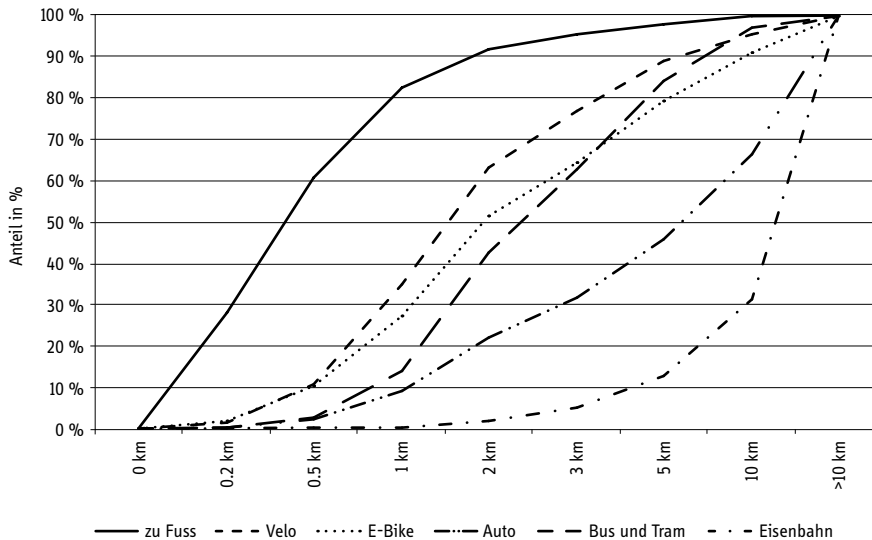
8 Vgl. ETH Zürich, Schweizer Verkehrsatlas (Web, 10. 9. 2018).

9 Vgl. Simma 2003, 22; BFS, ARE 2017, 19.

10 «Schneller» bezieht sich auf die höheren Geschwindigkeiten im Alltagsverkehr, «weiter» auf die grösser gewordenen Distanzen und «mehr» auf die Zunahme der Verkehrsleistung.

11 Vgl. ARE 2016, 66–76. Die Forderung nach einer Reduktion der täglichen Distanzen taucht deshalb in Entwürfen für eine nachhaltigere Mobilitätszukunft immer wieder auf. Ein Beispiel ist die «Vision Mobilität Schweiz 2050», ein interdisziplinäres Projekt der ETH Zürich und der Universität St. Gallen sowie 20 Partnern aus der Wirtschaft und Verbänden. Vgl. Stölzle et al. 2015, 10.

Grafik 30: Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach ausgewählten Verkehrsmitteln, 2015



Quelle: BFS, ARE 2017, 25.

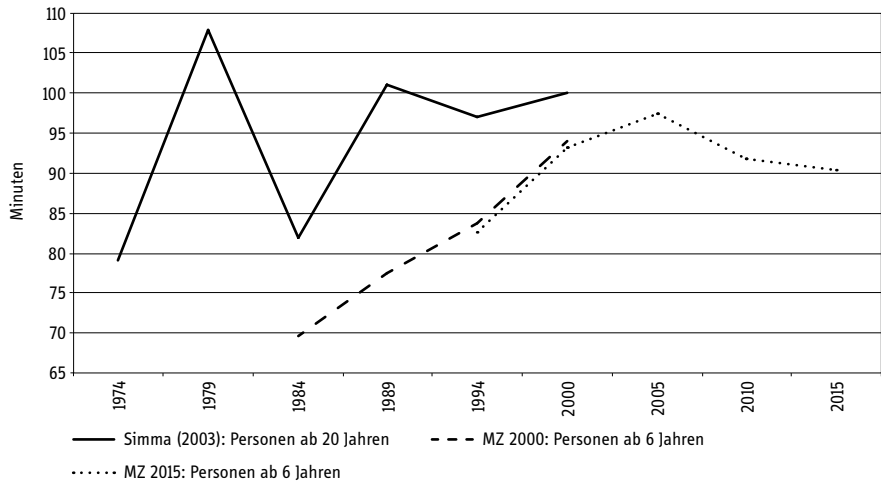
wie vor ein erheblicher Teil unserer alltäglichen Mobilität über vergleichsweise kurze Distanzen abspielt. Bezogen auf die Etappenlänge sind beispielsweise noch heute 32 % der Autofahrten, 63 % der Bus- und Tramfahrten, 77 % der Fahrradfahrten und 95 % der Fussetappen nicht länger als drei Kilometer. Einzig die Eisenbahn tanzt mit einem Wert von 5 % aus der Reihe (Grafik 30).

Darüber hinaus zeichnete sich die Mobilität der Bevölkerung über die Jahrzehnte in einem weiteren Punkt durch eine erstaunliche Konstanz aus. Die Rede ist von der Anzahl der täglich zurückgelegten Wege. Sie hat sich seit Mitte der 1970er-Jahre kaum verändert und liegt im Schnitt bei etwa 3,5 Wegen pro Person und Tag.¹² Im Detail zeichnen sich trotz dieser hohen Beständigkeit indes gewisse Veränderungen ab. Die Zahl der täglichen Arbeitswege hat sich im Verlauf des 20. Jahrhunderts zum Beispiel tendenziell verringert (vgl. Kapitel 3.3.3). Auch in jüngerer Zeit kam es immer mal wieder zu Verschiebungen. Zwischen 1994 und 2010 verringerte sich etwa die Zahl der Freizeitwege, während die Einkaufswege tendenziell anstiegen.¹³ Auf die eine oder andere Art fand also stets eine Kompensation statt, die dafür sorgte, dass die Gesamtanzahl der täglichen Wege weitgehend konstant blieb. Eine hohe Konstanz wird seit den

¹² Vgl. Simma 2003, 22; BFS, ARE 2017, 22.

¹³ Vgl. ARE 2016, 19.

Grafik 31: Entwicklung der täglichen Unterwegszeit, 1974–2015



Quellen: Simma 2003; ARE, BFS 2001; BFS, ARE 2017.

1970er-Jahren im Übrigen auch dem täglichen Zeitaufwand für Mobilität zugeschrieben.¹⁴ Die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr stützen die These für die Schweiz jedoch nicht eindeutig (Grafik 31). Allerdings sind die Zeitreihen aufgrund häufiger Erhebungs- und Methodenwechsel nur mit Vorbehalt miteinander vergleichbar.¹⁵

Ein weiterer Aspekt, den es zu bedenken gilt, ist der Umstand, dass die Formel «schneller, weiter, mehr» als Beschreibung allgemeiner Trends zwar durchaus berechtigt ist, gleichzeitig jedoch Gefahr läuft, die historische Realität verschiedener sozialer Akteure auszublenden. Kapitel zwei hat diesbezüglich bereits veranschaulicht, wie ungleich verteilt der Zugang und die Auswirkungen des modernen Verkehrssystems zeitweise waren und es teilweise heute noch sind. Das Gros der Frauen erhielt beispielsweise erst mit einer zeitlichen Verzögerung Zugang zu motorisierten Verkehrsmitteln. Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern haben sich in den letzten Jahrzehnten zwar abgeschwächt, konnten bisher aber noch nicht vollständig überwunden werden. Gekoppelt mit der Persistenz traditioneller Rollenbilder dürfte dies mitunter ein Grund sein, wieso Frauen in ihrem Alltag im Schnitt nach wie vor deutlich kürzere Tagesdistanzen aufweisen als Männer.¹⁶ Dass der Topos «schneller, weiter, mehr» – zumindest

14 Vgl. Goodwin 1973; Zahavi 1974; Marchetti 1994.

15 Vgl. dazu auch die Diskussion in Kapitel 3.3.3 zur Frage konstanter Zeitbudgets.

16 2015 lag die mittlere Tagesdistanz der Männer mit 42 km rund 32 % höher als bei den Frauen. 1994 hatte der Unterschied gar 56 % betragen. Vgl. BFS, ARE 2017, 19.

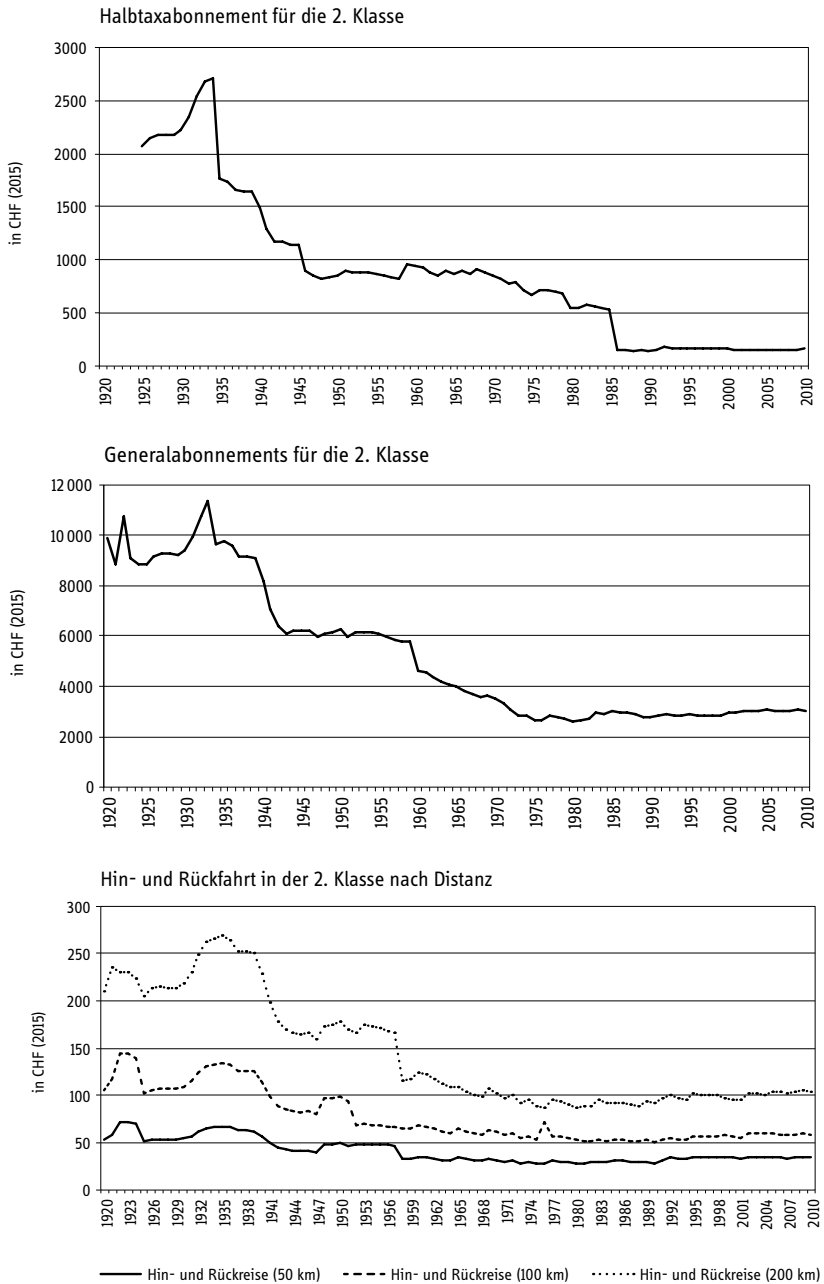
für die Zeit nach 1950 – überwiegend die Verhältnisse des motorisierten Individualverkehrs beschreibt, betrifft nicht nur die (Auto-)Mobilität von Frauen, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer beziehungsweise Verkehrsformen. Zu denken ist insbesondere an den Langsamverkehr, der die wachsende Zahl der Motorfahrzeuge besonders stark zu spüren bekam und über die Jahrzehnte erhebliche Verkehrsanteile einbüsste. Fussgänger und Fahrradfahrer wurden seit der Zwischenkriegszeit mehr und mehr mit Infrastrukturen wie Trottoirs, Fussgängerstreifen, Ampeln, Unter- oder Überführungen konfrontiert und dabei sukzessive an den Strassenrand gedrängt. Die Massnahmen sollten die «schwächeren Verkehrsteilnehmer» vor dem anschwellenden Strassenverkehr schützen, doch weil die spezifischen Bedürfnisse des Langsamverkehrs in der Verkehrsplanung lange Zeit stark vernachlässigt wurden, schränkten sie oft gleichzeitig deren Bewegungsfreiheit ein. Wege wurden abgeschnitten, umgeleitet und verlängert, während Wartezeiten bei Strassenübergängen und knappe Platzverhältnisse das Fortkommen beeinträchtigten. Frauen, Kinder, ältere Menschen oder sozial Schwächere, die im Untersuchungszeitraum überdurchschnittlich stark vom Langsamverkehr abhängig waren, bekamen solche Mobilitätsbarrieren am stärksten zu spüren (vgl. Kapitel 2). Für sie galten Attribute wie schneller, weiter, mehr im Rückblick deshalb oft weniger uneingeschränkt als für (motorisierte) Männer, die lange primärer Bezugspunkt der Verkehrspolitik und -planung waren.

3.1.2 Billiger

Diskussionen zu den Gründen der starken Verkehrszunahme der letzten Jahrzehnte kommen meistens nicht ohne Verweise auf die massive Verbilligung der Mobilität aus. Verkehrspreise als wesentlicher Treiber der Verkehrsleistung? Was sagen die historischen Daten zur angeblichen Verbilligung der Mobilität? Ein erster Blick auf die Preisentwicklung bei den SBB scheint die These eindeutig zu bestätigen. Inflationsbereinigt haben sich sowohl die Kosten für General- und Halbtaxabos als auch die Preise für Hin- und Rückfahrten seit 1920 erheblich reduziert. Der grösste Teil dieser Verbilligung ist bis Ende der 1970er-Jahre erfolgt. Spätestens seit 1990 sind die Preise tendenziell eher wieder im Steigen begriffen (Grafik 32).

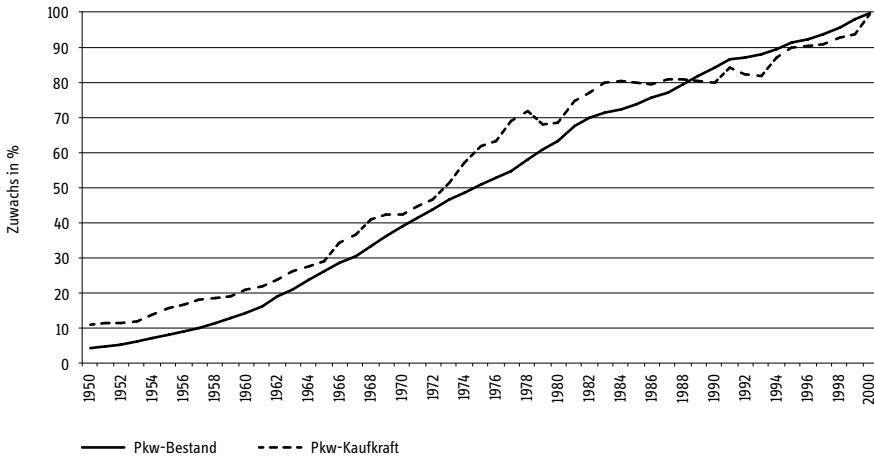
Schwieriger gestaltet sich die Frage nach der Preiseentwicklung beim Autofahren, weil hier nicht nur die Anschaffung, sondern auch die Betriebskosten zu berücksichtigen sind (zum Beispiel Ausgaben für Treibstoff, Versicherung, Service). Darüber hinaus werden Langzeitvergleiche durch die grosse Modellvielfalt und die technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge erschwert. Der 1974 erstmals verkaufte VW Golf I hat bezüglich Technik, Ausstattung, Leistung und Fahrkomfort beispielsweise nur noch wenig mit der 2019 erscheinenden achten Golf-Generation gemein. Eine Möglichkeit, die technische und qualitative Weiterentwicklung von Pkws in Preisanalysen zu berücksichtigen, ist die Bil-

Grafik 32: Realpreisentwicklung (in Franken = 2015) bei den General- und Halbtaxabonnements sowie den Hin- und Rückfahrten auf dem Streckennetz der SBB, 1920–2015



Quelle: Iff 2014.

Grafik 33: Entwicklung des Pkw-Bestands und der Pkw-Kaufkraft (2000 = 100), 1950–2000



Quelle: Frei 2005, 74.

dung hedonistischer Preisindexe.¹⁷ Andreas Frei hat diesen Versuch 2005 am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH unternommen. Darauf aufbauend hat er die Langzeitentwicklung der Pkw-Kaufkraft ermittelt und mit dem Pkw-Bestand verglichen (Grafik 33). Beide Grössen sind seit 1950 nicht nur erheblich gewachsen, sondern weitgehend parallel verlaufen.

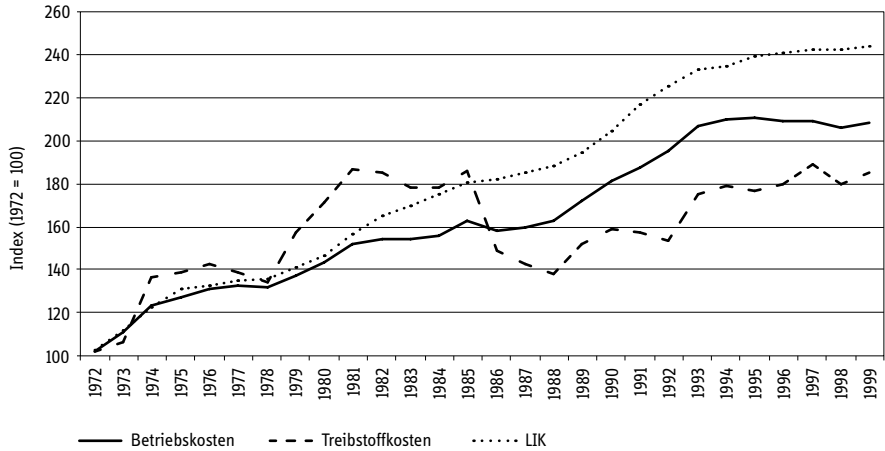
Automobilität ist in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts also in dem Sinne «billiger» geworden, als sich mehr und mehr Leute ein Auto leisten konnten und für ihr Geld laufend leistungsfähigere, besser ausgestattete und bequemere Fahrzeuge erhielten. Ausserdem sind die Betriebs- beziehungsweise Treibstoffkosten seit den frühen 1970er-Jahren über weite Strecken weniger stark gestiegen als der Landesindex der Konsumentenpreise. Autofahren ist damit relativ gesehen billiger geworden (Grafik 34). Das trifft im Übrigen auch im Vergleich mit dem ÖV zu, weil die Kosten bei diesem seit den 1990er-Jahren stärker gewachsen sind als im Strassenverkehr.¹⁸

Als erstes Zwischenfazit fällt demnach auf, dass sowohl öffentliche Verkehrsmittel als auch das Automobil beziehungsweise die damit einhergehende Mobilität im Untersuchungszeitraum erschwinglicher geworden sind. Das nach 1950 erheblich gewachsene Wohlstandsniveau hat die monetären Barrieren in dieser Hinsicht eindeutig herabgesetzt, wenn auch nicht vollständig beseitigt. Niedrige Einkommen gehen zum Beispiel bis heute mit einer unterdurch-

17 Dabei werden die zentralen Qualitäts- und Leistungsmerkmale eines Guts über längere Zeiträume in die Preisberechnung integriert. Zum methodischen Vorgehen vgl. Frei 2005, 12–20.

18 Vgl. WBF 2016, 3 f.

Grafik 34: Entwicklung der Betriebs- und Treibstoffkosten für Autohalter, 1972–1999



Quelle: ARE 2001.

schnittlichen Autoverfügbarkeit einher.¹⁹ Gleichzeitig wurde die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ausgabenseitig von zwei gegenläufigen Tendenzen begleitet. Sowohl die Verkehrsausgaben der Haushalte als auch die staatlichen Aufwände für Verkehr und Mobilität sind im 20. und 21. Jahrhundert massiv gestiegen. Bei den Haushalten lagen die durchschnittlichen Ausgaben 1912 bei lediglich 1,9 %. Aktuell sind es gut 11 % und damit fast sechsmal mehr als zu Beginn der Aufzeichnungen. Der überwiegende Teil dieses Wachstums ist bis Mitte der 1970er-Jahre erfolgt, seither scheint sich eine gewisse Stabilität eingestellt zu haben (Grafik 35).

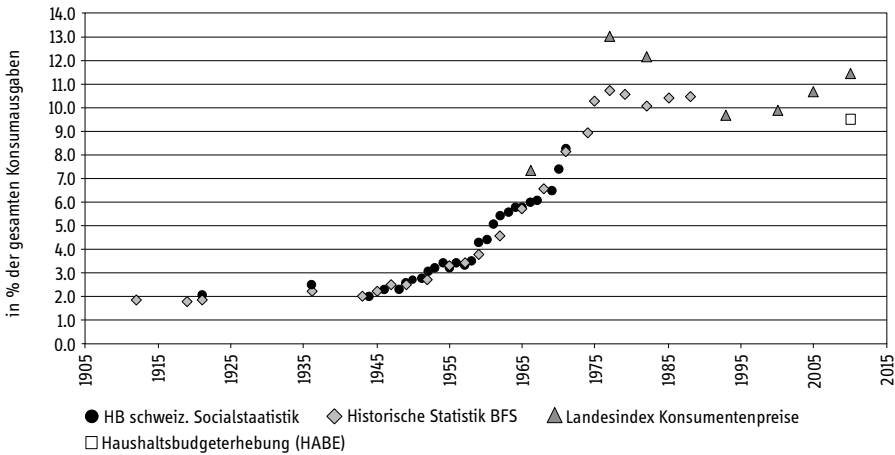
Noch drastischer war die Zunahme bei den staatlichen Investitionen. 1950 gaben Bund, Kantone und Gemeinden pro Kopf der Bevölkerung knapp 50 Franken für die Strassen- und Bahninfrastruktur aus, 2015 waren es bereits rund 1000 Franken, also 20-mal so viel.²⁰ In diesen Aufwänden noch nicht berücksichtigt sind externe Verkehrskosten wie Unfälle, Umweltschäden oder negative Auswirkungen auf die Gesundheit. Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass diese Folgekosten mit jährlich rund 12,8 Milliarden Franken zu Buche schlagen.²¹

¹⁹ Vgl. BFS, ARE 2017, 13.

²⁰ Darin eingerechnet sind bei Strassen Neubau, Verbesserungen, Ausbau, Landerwerb und baulicher Unterhalt, jedoch nicht die Betriebskosten. Bei Bahnen Investitionen in Anlagen und Einrichtungen und Erneuerungen. Vgl. LITRA, Verkehrszahlen, Ausgabe 2018, 36.

²¹ Das sind etwa 1500 Franken pro Einwohner und Jahr. Vgl. ARE 2018, 4.

Grafik 35: Anteil der Verkehrsausgaben am Budget der Schweizer Haushalte, 1912–2010



Quellen: Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit 1973; BFS, Haushaltsrechnungen von Unselbständigerwerbenden (Web, 10. 9. 2016); BFS, Landesindex der Konsumentenpreise (1966–2015) (Web, 7. 8. 2018); BFS 2013, 22.

Die These, wonach Mobilität immer billiger wurde, hat also zwei Seiten. Zum einen hat sich der Zugang zu modernen und schnellen Verkehrsmitteln relativ gesehen deutlich vergünstigt. Dem Gros der Bevölkerung stehen heute zweifellos ganz andere Möglichkeiten offen als früheren Generationen (vgl. Kapitel 4). Zum anderen haben sich die Verkehrsausgaben der Haushalte und die des Staates im gleichen Zeitraum massiv erhöht. Aus dieser Perspektive lassen wir uns Mobilität also immer mehr kosten, und zwar sowohl als Individuen als auch als Gesellschaft. Es scheint heute absehbar, dass diese Entwicklung nicht ewig so weitergehen kann. Die Mittel für Neu- und Ausbauten sind weiterhin stark umkämpft und allein der Unterhalt und die Instandhaltung des Verkehrssystems verschlingen jährlich Milliarden von Franken. Ausserdem befinden sich erhebliche Teile der Verkehrsinfrastruktur in einem späten Abschnitt ihres Lebenszyklus und müssen in absehbarer Zeit erneuert oder ersetzt werden.²² Bei den Mobilitätsbudgets der Haushalte stellt sich eher die Frage, wie lange sich die seit Mitte der 1970er-Jahre relativ konstanten Ausgaben noch halten lassen. Verkehrspreise werden derzeit vermehrt als Steuerungselement für eine Reduzierung beziehungsweise eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens diskutiert. Mobility-Pricing hat in der jüngeren Vergangenheit immer wieder

²² Canzler 2016b, 507.

hohe Wellen geschlagen.²³ Schweizer Verkehrsfachleute debattieren seit den 1960er-Jahren über das Konzept, doch in der Praxis hat sich die Idee bislang (noch) nicht durchgesetzt.²⁴ Es scheint heute jedoch absehbar, dass über kurz oder lang flexiblere und nutzungsabhängige Preismodelle eingeführt werden müssen. Wie oder in welchem Ausmass die verschiedenen Verkehrsmittel in diese Rechnung eingebunden werden, wird ganz sicher noch zu reden geben und erheblichen Zündstoff für politische Grabenkämpfe bieten.

3.1.3 Sicherer

Unfälle, speziell wenn sie zu schweren Verletzungen oder gar zum Tod führen, gehören seit je zu den meistdiskutierten Begleiterscheinungen der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Besonders stark im Brennpunkt steht in diesem Zusammenhang der Strassenverkehr. Seit 1940 haben nicht weniger als 66 895 Menschen auf Schweizer Strassen ihr Leben verloren, mehr als zwei Millionen wurden bei Unfällen verletzt.²⁵ Im Vergleich dazu waren und sind öffentliche Verkehrsmittel deutlich sicherer. Eine Rolle mag dabei spielen, dass das Fahrpersonal von Verkehrsbetrieben besser ausgebildet ist und als Angestellte einer anderen Logik gehorcht als die zahlreichen Amateure im Strassenverkehr. Oft verfügen öffentliche Verkehrsmittel aber auch über eigene Trassen oder Fahrbahnen sowie über ausgeklügelte Sicherheitssysteme, welche die Unfallwahrscheinlichkeit erheblich reduzieren.²⁶ Trotzdem kommt es auch im ÖV immer wieder zu Unfällen. Seit 1940 sind allein im Bahnverkehr 4955 Menschen gestorben, 753 davon waren Fahrgäste.²⁷

Der Blutzoll, den wir als Gesellschaft für die Modernisierung des Verkehrssystems zahlen, ist also beträchtlich. Immerhin zeigt sich in der Langzeitperspektive, dass Mobilität im Zeitverlauf tendenziell sicherer geworden ist. Insbesondere die Zahl der tödlichen Unfälle pro zurückgelegte Kilometer hat sich bei allen modernen Verkehrsmitteln über die Zeit vermindert.²⁸ Allerdings verlief diese Reduktion nicht kontinuierlich. In der Frühphase des Automobilitäts stieg die Zahl der tödlichen Unfälle zunächst sowohl absolut als auch relativ stark an (Grafik 36).

Je nach Variabel erreichte diese Entwicklung ihren Höhepunkt in den 1940er- respektive 1970er-Jahren. Setzt man die tödlichen Unfälle ins Verhältnis zur Anzahl der in Verkehr gesetzten Motorfahrzeuge, wurde der absolute Spitzen-

23 Ein Beispiel sind die zum Teil heftigen Reaktionen auf einen Pilotversuch des Bundes im Jahr 2017. Vgl. SRF, Bund schaltet beim Mobility Pricing einen Gang zurück (Web, 26. 9. 2018).

24 Vgl. Aberle 1969; Baum 1972.

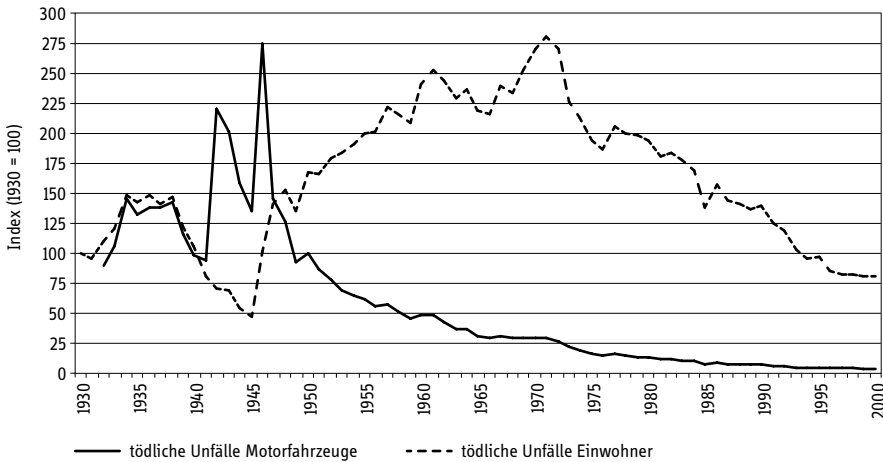
25 Vgl. Strassendaten.ch (27. 9. 2018); BFS, Verkehrsunfälle (Web, 12. 11. 2018).

26 Vgl. Merki 2008, 83.

27 Vgl. BFS, Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden und Verunfallte nach Kanton (Web, 12. 11. 2018).

28 Vgl. Merki 2008, 84.

Grafik 36: Indexierte Entwicklung der tödlichen Unfälle pro 1000 Motorfahrzeuge und 1000 Einwohner, 1930–2000



Quelle: Strassendaten.ch (27. 9. 2018).

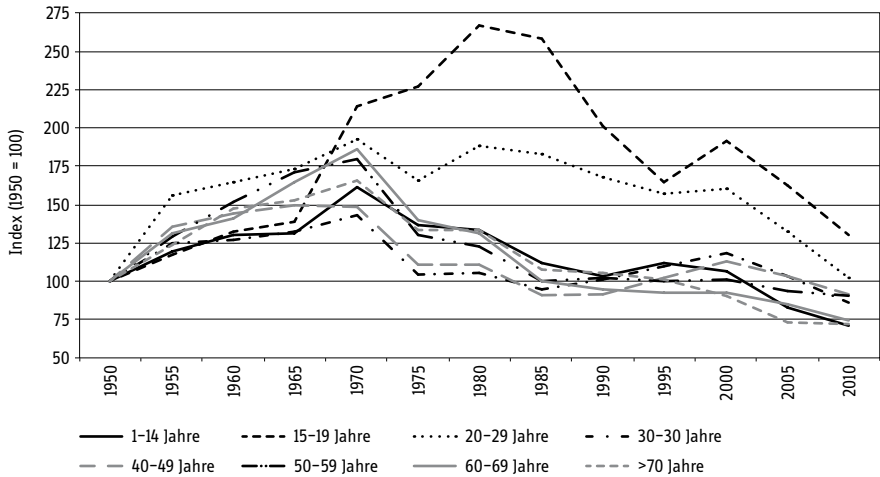
wert bereits 1946 erreicht.²⁹ Gemessen an den tödlichen Unfällen pro Kopf der Bevölkerung erfolgte der Peak hingegen erst 1971. Unabhängig davon, welche Variabel als Argumentationsgrundlage verwendet wird, zeigt sich also, dass es mehrere Jahrzehnte dauerte, ehe der Trend steigender Unfallzahlen durchbrochen wurde. Die Gründe für diese Trendwende sind komplex und der konkrete Einfluss einzelner Faktoren schwierig abzuschätzen. Beim Strassenverkehr ist etwa an Innovationen im Bereich des Strassenbaus (Verkehrstrennung, Ampeln usw.), der Fahrzeugtechnologie (neuere Bremstechnik, bruchfestes Glas, Knautschzonen, Sicherheitsgurte, Airbags usw.) sowie der Rettungstechnik und Unfallmedizin (Krankenwagen, Hubschrauber usw.) zu denken. Wichtig waren aber auch Massnahmen im Bereich der Verkehrserziehung sowie die zunehmende Verrechtlichung des Strassenverkehrs (Tempolimits, Alkoholverbote usw.).³⁰

Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass sich die erwähnte Reduktion der Unfallwahrscheinlichkeit langfristig bei allen Verkehrsteilnehmern zeigt, zumindest gemessen an den Unfällen mit Todesfolge beziehungsweise schweren Verletzungen. Die Zahl der Unfälle mit leichten Blessuren ist hingegen nach

29 Dieses Ergebnis ist jedoch mit Vorsicht zu interpretieren. Die starken Ausschläge der tödlichen Unfälle mit Motorfahrzeugen in der Zeit zwischen 1940 und 1946 dürften vor allem auf den Umstand zurückgehen, dass die Zahl der Motorfahrzeuge während und unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg stark reduziert war, was die Berechnung beeinflusst. Es könnte deshalb sein, dass der eigentliche Spitzenwert bereits in den 1930er- oder den späten 40er-Jahren erzielt wurde.

30 Vgl. Merki 2008, 85.

Grafik 37: Indexierte Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge relativ zum Bevölkerungsanteil verschiedener Altersklassen, 1950–2010



Quellen: Strassendaten.ch (30. 9. 2018); BFS, STAT-TAB, Jahre 2005 und 2010.

1970 weiter gestiegen und erst seit 2003 rückläufig.³¹ Mit Blick auf die Langzeitentwicklung wird ferner deutlich, dass das Risiko, sich im Verkehr zu verletzen oder zu sterben, in der Bevölkerung nach wie vor ungleich verteilt ist (Grafik 37). Besonders häufig betroffen sind Jugendliche (15–19 Jahre) sowie junge Erwachsene (20–29 Jahre). Ins Auge sticht in diesem Zusammenhang der nach 1970 starke Anstieg der Unfallhäufigkeit bei den Jugendlichen. Die genauen Ursachen für die Zunahme sind bisher weitgehend unerforscht. Gut möglich, dass sie teilweise auf die gestiegene Beliebtheit des Mopeds zurückzuführen war, zumal bis 1990 keine Helmpflicht bestand.³² Wie weit der Einfluss der Fahrzeuge diesbezüglich tatsächlich reichte und welche anderen Faktoren allenfalls eine Rolle spielten, bleibt indes unklar. Besser untersucht sind die Ursachen für die hohe Unfallwahrscheinlichkeit bei jungen Erwachsenen. Sie geht in erster Linie auf die grosse Zahl von Neulenkern beziehungsweise die vergleichsweise hohe Risikobereitschaft der Altersgruppe zurück. Klassische Unfallgründe sind hier mangelnde Fahrerfahrung, Selbstüberschätzung, unangepasste Geschwindigkeiten, Alkoholkonsum oder Ablenkung.³³

Der Blick auf die Entwicklung der Sicherheit im Strassenverkehr führt also je nach Perspektive zu ambivalenten Resultaten. Auf der einen Seite hat sich die

31 Vgl. BFS, Strassenverkehrsunfälle (Web, 30. 9. 2018).

32 Vgl. Brunner 2015, 79

33 Vgl. Road Cross, Wie und wieso verunfallen Neulenkern? (Web, 30. 9. 2018).

Rate der tödlichen und schweren Verkehrsunfälle in den letzten Jahrzehnten deutlich verringert. Andererseits sind Akteurgruppen wie Jugendliche oder junge Erwachsene nach wie vor einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt. Weil sie sich ohne weitreichenden Schutz im Verkehr bewegen, sind gewisse Verkehrsteilnehmer ausserdem anfälliger für schwere oder tödliche Unfälle. Zu denken ist neben Motorradfahrern vor allem an Fahrradfahrer und Fussgänger.³⁴ Unter den Letzteren gehören Kinder und ältere Menschen zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern.³⁵ In beiden Altersgruppen ist die Unfallwahrscheinlichkeit in den letzten Jahrzehnten jedoch deutlich zurückgegangen (Grafik 37). Diese Reduktion dürfte zu einem guten Teil den weiter oben angedeuteten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geschuldet sein. Gleichzeitig konstatieren Experten aber auch selbstauferlegte oder aufgezwungene Restriktionen aufseiten der Akteure. Das ist etwa dann der Fall, wenn ältere Menschen sich aus Angst vor Unfallgefahren aus dem Strassenraum zurückziehen oder wenn Kinder ihren Schulweg nur noch begleitet oder chauffiert zurücklegen.³⁶ Solche Beispiele zeigen, dass die gewachsene Verkehrssicherheit zumindest teilweise auf Kosten der Mobilität bestimmter Verkehrsteilnehmer erkaufte wurde.

3.1.4 Fazit: Immer mobiler?

Diskussionen und Beiträge zur Mobilitätsentwicklung der letzten Jahrzehnte sind meist nicht arm an Superlativen und verweisen gerne darauf, dass wir in unserem Alltag immer schneller, weiter, billiger, sicherer und damit letztlich mobiler unterwegs sind. Das vorliegende Kapitel hat gezeigt, dass solche Attribute, solange sie nicht unreflektiert verwendet werden, sich durchaus eignen, um zentrale Tendenzen in der Entwicklung der Mobilität im 20. und 21. Jahrhundert hervorzuheben und zu charakterisieren. Der erleichterte Zugang zu schnellen Verkehrsmitteln hat die Geschwindigkeiten und Distanzen im täglichen Verkehr stark erhöht und auf diese Weise die Möglichkeitsräume der Bevölkerung deutlich erweitert. Ausserdem hat sich Mobilität in den letzten Jahrzehnten relativ gesehen tatsächlich erheblich verbilligt und ist deutlich sicherer geworden. Bei genauerer Betrachtung tun sich jedoch bei allen fünf Charakteristiken Ambivalenzen und Widersprüche auf. Die Adjektive schneller und weiter lassen zum Beispiel oft vergessen, dass sich nach wie vor ein erheblicher Teil unserer Alltagsmobilität über kurze Distanzen und häufig zu Fuss abspielt. Die vermeintliche Verbilligung der Mobilität stimmt zwar insofern, als die relativen Kosten für die Nutzung von ÖV und Individualverkehr seit Anfang des 20. Jahrhunderts erheblich gesunken sind, der Anteil der Verkehrsausgaben

34 Vgl. ASTRA, Unfalldaten der Schweiz (Web, 30. 9. 2018).

35 Vgl. BFU 2018.

36 Vgl. Hefter, Götz 2013, 13 f.; Haefeli, Kaufmann-Hayoz 2009.

der Haushalte sowie die staatlichen Ausgaben für Mobilität haben im gleichen Zeitraum allerdings massiv zugenommen. Ausserdem ist die langfristige Reduktion der Unfallwahrscheinlichkeit zwar eindrücklich, sie konnte aber nicht verhindern, dass bestimmte Verkehrsteilnehmer nach wie vor einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind. Und schliesslich fusst das Argument von der angeblich stetig mobiler werdenden Gesellschaft im Wesentlichen auf einem einzigen Merkmal, den in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gewachsenen Distanzen. Sie stellen jedoch nur eine Dimension unserer Alltagsmobilität dar. Wichtig ist etwa auch die Frage, wie viel Zeit wir täglich für Verkehr aufwenden oder wie viele Wege wir in unserem Alltag zurücklegen. Beiden Aspekten wird von der Verkehrswissenschaft ein hohes Mass an Konstanz zugeschrieben. Darüber hinaus berücksichtigen pauschale Aussagen zur allgemeinen Mobilitätssteigerung zu wenig, dass die Entwicklung im 20. und 21. Jahrhundert stets auch von Ungleichheiten begleitet wurde. In der Verkehrspolitik und -planung lange vernachlässigte Akteure wie Frauen, ältere Menschen, Kinder, sozial Schwächere oder langsame Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger und Fahrradfahrer trafen in der Vergangenheit beispielsweise immer wieder auf hartnäckige Mobilitätsbarrieren, die teilweise bis heute Bestand haben. Eine in dieser Arbeit bisher weitgehend ausgeklammerte Dimension von Mobilität ist ferner ihre Funktion als Potenzial zur Befriedigung von raumwirksamen Bedürfnissen. Solche Bedürfnisse, die in der Verkehrswissenschaft auch als Verkehrszwecke bezeichnet werden, sind deshalb Gegenstand des nachfolgenden Kapitels.

3.2 Verkehrszwecke – oder warum wir im Alltag mobil werden

Mobilität kann über einen eindeutigen Zweck oder ein konkretes Ziel hinausreichen. Das ist etwa dann der Fall, wenn Menschen allein aus Freude an der Bewegung mobil werden.³⁷ Ein Beispiel, das in diesem Zusammenhang gerne genannt wird, ist die Spazierfahrt mit dem Auto.³⁸ Ihr Reiz liegt für viele gerade darin, dass sie keinem spezifischen Zweck folgt. Vielmehr geht es darum, die eigene Umwelt ohne festes Ziel und frei von Zeitdruck zu erkunden, sich ungezwungen am eigenen Auto zu erfreuen oder ganz einfach das Fahrgefühl, die Geschwindigkeit und Dynamik beim Fahren zu geniessen.³⁹ Der grössere Teil unserer alltäglichen Mobilität scheint allerdings eher zweck- und zielorientiert zu erfolgen. Wir pendeln an den Arbeitsplatz oder zur Schule, gehen einkaufen, besuchen in der Freizeit Freunde und Verwandte oder begleiten die Kinder zum Arzt. Die Verkehrswissenschaft und -planung versucht deshalb seit

37 Vgl. Mokhtarian, Solomon 2001.

38 Vgl. Opaschowski 1997, 108.

39 Vgl. Opaschowski 1995, 30.

den 1970er-Jahren den mobilen Alltag der Bevölkerung anhand solcher Verkehrszwecke zu erfassen und zu analysieren. Die jüngsten Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr ergeben diesbezüglich für das Jahr 2015 eine Aufteilung wie in Tabelle 25.

Tab. 25: Prozentuale Verteilung der Verkehrszwecke nach Tagesdistanz, Unterwegszeit und Anzahl Wege, 2015

	Tagesdistanz	Unterwegszeit	Wege
Arbeit	24	19	21
Ausbildung	5	6	7
Einkauf	13	15	22
Freizeit	44	50	39
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7	5	4
Service und Begleitung	5	4	6
Übrige	1	1	1

Quelle: BFS, ARE 2017, 38.

Diese spezifische Perspektive auf Verkehrszwecke hat sowohl Vor- als auch Nachteile: Einerseits ermöglicht sie, die Komplexität alltäglichen Verkehrshandelns zu reduzieren und thematisch zu analysieren. Andererseits birgt gerade diese Komplexitätsreduktion die Gefahr, Alltagsmobilität allzu simplifizierend darzustellen. Einzelne Fahrten oder zurückgelegte Wege lassen sich zum Beispiel nicht in jedem Fall eindeutig einem Verkehrszweck zuordnen. Ist der samstägliche Gang ins Shoppingcenter dem Einkauf oder eher der Freizeit zuzurechnen? Die Zuordnung zu einem Verkehrszweck liegt nicht selten im Ermessen des Betrachters. Auch kann ein allzu starker Fokus auf einzelne Verkehrszwecke dazu führen, dass weniger offensichtliche Verkehrshandlungen aus dem Blickfeld geraten. Die Bedeutung von Begleit- und Servicewegen wurde zum Beispiel lange Zeit übersehen, weil sie als Freizeitaktivitäten gezählt wurden. Erst mit dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000 wurden sie erstmals als eigenständige Kategorie erfasst und ausgewertet.⁴⁰ Und schliesslich kombinieren wir im Verkehrsalltag laufend Wege mit verschiedenen Zwecken und Zielen, etwa dann, wenn wir den abendlichen Arbeitsweg mit einem kurzen Einkauf verbinden. Der Analyse der Alltagsmobilität nach Verkehrszwecken haftet somit immer etwas Idealtypisches an. Es handelt sich dabei um eine Vereinfachung bezie-

⁴⁰ Vgl. ARE, BFS 2001, 14.

hungsweise um ein Ordnungsschema, das es erlaubt, spezifische Aspekte der Verkehrsrealität herauszuarbeiten und genauer zu untersuchen. Viele verkehrswissenschaftliche Arbeiten machen sich dieses Potenzial zunutze und konzentrieren sich bei ihren Untersuchungen auf einen spezifischen Verkehrszweck. Am populärsten sind Studien, die sich mit der berufsbedingten Mobilität, vor allem mit dem Pendlerverkehr, beschäftigen. Vergleichsweise gross ist auch das Interesse am Freizeitverkehr. Die übrigen Verkehrszwecke haben hingegen bisher eher wenig Aufmerksamkeit erhalten. Das schlägt sich auch in der Quellsituation nieder. Mit Abstand am meisten Material ist zum Pendlerverkehr vorhanden, der bereits seit dem späten 19. Jahrhundert das Interesse von Experten, Behörden und Medien auf sich zog. Die freizeitliche Mobilität der Bevölkerung fristete im Vergleich dazu lange Zeit ein stiefmütterliches Dasein. Sie sorgte erst mit dem starken Verkehrswachstum und der umweltpolitischen Sensibilisierung der 1970er-Jahre vermehrt für Aufmerksamkeit. Für eine historische Analyse, die bis in die Zwischenkriegszeit zurückreicht, ist dieser Umstand durchaus problematisch. Weitet man den Blick über den Expertendiskurs hinaus aus, ist es allerdings möglich, sich der Freizeitmobilität für die Zeit vor 1970 auf anderen Wegen anzunähern. Für die übrigen Verkehrszwecke ist die Quellsituation noch schwieriger. Sie werden in der nachfolgenden Analyse deshalb ausgeklammert. Damit bleibt der Blick auf die Langzeitentwicklung der Alltagsmobilität zwangsläufig unvollständig. Insbesondere geschlechterspezifische Unterschiede erhalten in der Konsequenz nicht den Raum, den sie eigentlich verdient hätten. Die mageren Quellen erlauben es zum Beispiel nicht, überdurchschnittlich häufig Frauen betreffende Verkehrszwecke wie das tägliche Einkaufen oder Begleit- und Servicewege systematisch zu analysieren. Das ist bedauerlich, denn ein Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse oft marginalisierter Akteure, neben Frauen ist dabei insbesondere auch an ältere Menschen, Behinderte oder Kinder zu denken, wäre dringend notwendig. Der lange einseitige Fokus auf den Berufsverkehr hatte zur Folge, dass der Vollzeit erwerbstätige männliche Pendler zum zentralen Leitbild der Verkehrsplanung avancierte und die Perspektive auf andere Verkehrsteilnehmer zu stark vernachlässigt wurde.⁴¹ Dieses Versäumnis können die nachfolgenden beiden Kapitel nicht vollständig beheben. Mit der Konzentration auf die Pendler- und die Freizeitmobilität werden aber immerhin die beiden aktuell am häufigsten vertretenen Verkehrszwecke einer historischen Analyse unterzogen.⁴²

41 Bauhardt 2007, 308.

42 Derzeit fallen 68 % der täglichen Distanzen, 69 % der Unterwegszeit und 60 % der täglichen Wege in die Kategorien Arbeit und Freizeit. Vgl. Tabelle 25.

3.3 Mobilität und Arbeit: Vom täglichen Pendeln an den Arbeitsplatz

In den letzten Jahren hat kaum ein mobilitätsbezogenes Thema in der Öffentlichkeit so viel Aufmerksamkeit erhalten wie das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz. Überfüllte Züge und verstopfte Strassen in Verkehrsspitzenzeiten haben ebenso Anlass für Diskussionen geboten wie die regelmässigen Rekordmeldungen amtlicher Pendlerstatistiken.⁴³ Die Schweizer Erwerbsbevölkerung – so wird gerne argumentiert – hat sich in den letzten Jahrzehnten in ein regelrechtes Heer von Pendlerinnen und Pendler verwandelt.⁴⁴ Auch wenn solche Diskussionen in letzter Zeit viel Aufmerksamkeit erhielten, neu sind sie nicht. Der rasch anschwellende Berufsverkehr war etwa in städtischen Zentren wie Zürich bereits in den 1920er-Jahren ein viel diskutiertes und durchaus kontroverses Thema: «Seitdem Zürich mit der nähern und weiteren Umgebung durch so mannigfaltige und gute Verkehrsmittel verbunden ist, bewegt sich werktäglich ein Strom von Menschen nach der Stadt und von der Stadt hinaus aufs Land in die Vororte. Die Industrie hat begonnen, das Stadtgebiet zu verlassen, und rechnet nach wie vor auf die Treue ihres Personals, und für viele ist die Wohnungsfrage nur dank der Verkehrsmittel gelöst worden. Der um 8, 12, 2 Uhr und abends durch die Bahnhofstrasse flutende Verkehr lässt uns sinnfällig ahnen, dass es Tausende sind, die als solche Pendelwanderer infrage kommen, und doch erschöpft sich hier dieser Verkehr keineswegs. Mit der Zeit ist ein eigentliches Problem «Arbeitsort und Wohnort» entstanden, ein Problem, das – wie eine neuerliche Untersuchung in Deutschland erwiesen hat – auch seine moralische Seite haben kann.»⁴⁵

Blickt man auf die vielfältigen Diskussionen, die seit den 1920er-Jahren um den wachsenden Berufsverkehr entflammten, so werden vordergründig zwei Aspekte deutlich. Zum einen waren die Diskurse im ganzen Untersuchungszeitraum stark von einem einseitigen Fokus auf den Pendlerverkehr geprägt. Wie sich später zeigen wird, ist diese begrenzte Ausrichtung nicht ganz unproblematisch. Zweitens wurde der pendelbedingte Verkehr früh als Problem wahrgenommen und intensiv diskutiert. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg standen dabei primär die starken Belastungen im Vordergrund, die er während der täglichen Spitzenzeiten auf das Verkehrssystem ausübte.⁴⁶ Etwa ab den 1960er-Jahren rückten weitere Begleiterscheinungen in den Brennpunkt. Vor allem die starken Wechselwirkungen zwischen dem anschwellenden (Berufs-)Verkehr und der wachsenden Zersiedelung – beziehungsweise die negativen Auswir-

43 Dazu zwei Beispiele aus Schweizer Tageszeitungen: Aargauer Zeitung, 18. 12. 2016, Pendler aufgepasst: Bund rechnet mit massiv mehr Stau – und deutlich volleren Zügen (Web, 30. 11. 2017); 20 Minuten, 30. 5. 2013, Die Zahl der Pendler steigt und steigt (Web, 30. 11. 2017).

44 Vgl. NZZ, 5. 1. 2010, Pendeln statt zügeln (Web, 30. 11. 2017).

45 NZZ, 12. 3. 1928, 5.

46 Vgl. Jäger 1946a; Leibbrand 1957a.

kungen, die sich daraus für die Umwelt ergaben – wurden nun vermehrt diskutiert.⁴⁷ Lange Zeit vernachlässigt wurden hingegen die Motive und Erfahrungen von Pendlern sowie die gesellschaftlichen und gesundheitlichen Folgen des wachsenden Berufsverkehrs.⁴⁸ Sie rückten erst in den letzten Jahren verstärkt in den Fokus, was nicht zuletzt damit zusammenhängt, dass die Sozialwissenschaften ihr Interesse für mobilitätsrelevante Fragestellungen wiederentdeckten und sich vermehrt in den Dialog einschalteten.⁴⁹

Sowohl den traditionellen verkehrswissenschaftlichen Ansätzen als auch den neueren sozialwissenschaftlichen Forschungsbestrebungen ist indes gemein, dass sie den Berufsverkehr kaum in seiner historischen Dimension betrachten. Sie richten ihr Augenmerk vorwiegend auf zeitgenössische Entwicklungen und erachten speziell die Zunahme des Pendlerverkehrs als ein primäres Phänomen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Geschichtswissenschaft ihrerseits hat sich, mit wenigen Ausnahmen, bisher kaum mit der Thematik beschäftigt.⁵⁰ Wie und unter welchen Umständen sich das tägliche Pendeln an den Arbeitsplatz in der Schweiz als soziale und kulturelle Praxis etablierte und wie sich die Arbeitswegmobilität im Zeitverlauf entwickelte, ist deshalb noch weitgehend ungeklärt. Das vorliegende Kapitel soll diesbezüglich einen ersten Beitrag leisten.

3.3.1 Umziehen oder pendeln?

Die Bedeutung residenzieller Mobilität im 19. und frühen 20. Jahrhundert

Die Möglichkeit zur Erwerbsausübung ist nicht erst seit dem 20. Jahrhundert eng an Mobilitätspotenziale gekoppelt. Bereits im vorindustriellen Handwerk wurde das lokale Arbeitskräfteangebot bei Bedarf mit Wandergesellen, Pendlern aus den umliegenden Dörfern und Saisonarbeitern ergänzt.⁵¹ Nicht zu vergessen ist ferner die starke Zunahme der erwerbsbedingten Binnenwanderung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die unter anderem eine Folge des wirtschaftlichen Strukturwandels, der weitverbreiteten Armut und des Abbaus

47 Vgl. Jakob 1964; Ostertag 1971.

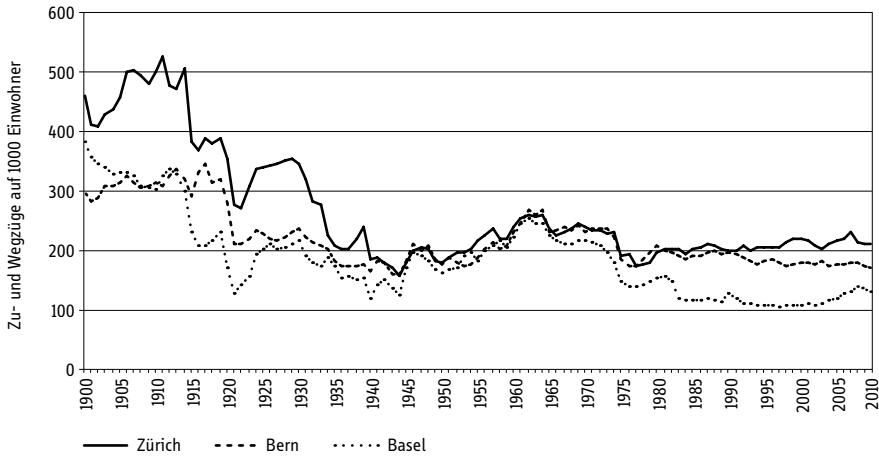
48 In zeitgenössischen Beiträgen wurden die gesundheitlichen Folgen des Pendelns und die gesellschaftlichen Auswirkungen der Suburbanisierung zwar gelegentlich angesprochen, die Verkehrs- und Mobilitätsforschung hat sich aber lange kaum empirisch mit solchen Aspekten beschäftigt. Vgl. Grabe 1926; Arndt 1931; Guth 1946b; Wellmann 1959; Betts 1975.

49 Beispielstudien sind etwa Viry, Kaufmann 2015 oder Schneider, Collet 2010.

50 Eine Ausnahme ist der historische Strukturatlas von Fritzsche et al., der allerdings nur die Zeit bis 1910 abdeckt. Vgl. Fritzsche et al. 2001, 68 f. Auch einzelne Arbeiten zur Entwicklung des städtischen Nahverkehrs beschäftigen sich am Rand mit dem Berufsverkehr: Galliker 1997; Appenzeller 1995. Ausserdem existieren verschiedene ausländische Studien aus benachbarten Disziplinen wie der historischen Geografie oder der Volkskunde, die sich speziell mit der Entwicklung des Pendlerverkehrs beschäftigen: für England Pooley, Turnbull 1999; Pooley, Turnbull 2000; Pooley et al. 2005, 111–138. Für Deutschland Bayerl et al. 1995; Gall 2005, 228–272.

51 Vgl. Wadauer 2005.

Grafik 38: Anzahl Umzüge pro 1000 Einwohner in den Städten Zürich, Bern und Basel, 1900–2010



Quellen: HSSO, Tabelle E.12 (Web, 15. 11. 2015); Statistische Jahrbücher der Städte Zürich, Bern und Basel.

von Mobilitätsbarrieren war.⁵² Insbesondere in Gebieten, in denen die Bevölkerung in der Landwirtschaft, dem Gewerbe oder der Heimarbeit kein ausreichendes Einkommen mehr fand, blieb der temporäre (oder endgültige) Wegzug aus der Heimatgemeinde oft der einzige Ausweg, um die eigene Existenz zu sichern. Frauen verliessen die gewohnte Umgebung bevorzugt, um eine Stelle als Magd, Dienstmädchen oder Fabrikarbeiterin anzutreten, während Männer ihr Brot als Knechte, Dienstboten oder Industriearbeiter verdienten.⁵³ Weil das tägliche Pendeln an den Arbeitsplatz aufgrund des fehlenden oder oft zu teuren Zugangs zu modernen Verkehrsmitteln für viele dieser Erwerbstätigen noch keine Alternative darstellte, war ein Umzug vielfach der einzige Weg, um der drohenden Verarmung zu entfliehen. Für die Mehrzahl der Beschäftigten lagen Wohn- und Arbeitsort deshalb zwangsläufig örtlich beisammen oder mussten zumindest in Fussdistanz liegen. Kennzeichnend für den Arbeitsmarkt im 19. und frühen 20. Jahrhundert war ferner, dass insbesondere niedrig qualifizierte Stellen eine starke Fluktuation aufwiesen. Viele Arbeiterbiografien waren daher von häufigen Stellen- und Wohnortswechseln geprägt. In Städten wie Zürich, Bern oder Basel zeigte sich diese ausgeprägte Wohnmobilität nicht zuletzt anhand der bis zum Ersten Weltkrieg vergleichsweise hohen Zahl der jährlichen Umzüge (Grafik 38).

52 Abgesehen vom Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, namentlich der Eisenbahn- und Tramnetze, ist diesbezüglich etwa auch an die Gewährung des allgemeinen Niederlassungsrechts zu denken.

53 Vgl. Braun 1965; Gruner 1968; Bochsler, Gisiger 1991.

3.3.2 Die Geburtsstunde des Pendlers:

Von der Einführung einer statistischen Definition und ihren Grenzen

Bezogen auf die Häufigkeit von Wohnortwechseln war die Bevölkerung also bereits im 19. und frühen 20. Jahrhundert durchaus mobil. Hinsichtlich der Ausdehnung des täglichen Arbeitswegs bestanden für die Mehrzahl hingegen noch eindeutige Grenzen. Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beziehungsweise dem verbesserten Zugang zu modernen Verkehrsmitteln begannen sich diese Grenzen aber bereits Anfang des 20. Jahrhunderts nach und nach auszuweiten. Der Umstand, dass für einen wachsenden Teil der Erwerbsbevölkerung Wohn- und Arbeitsort nicht mehr zwingend zusammenfielen, veranlasste Behörden und Verkehrswissenschaftler deshalb um die Jahrhundertwende zur Einführung einer statistischen Einheit, mit der das neuartige Phänomen erfasst und beschrieben werden konnte: der moderne Typus des Pendlers war geboren. Grundsätzlich neu war Pendeln zu diesem Zeitpunkt allerdings längst nicht mehr. Dass zum Beispiel in Handwerk und Gewerbe schon in vorindustrieller Zeit ein gewisser Pendlerverkehr existierte, wurde schon erwähnt. Darüber hinaus gehörte das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz auch für andere Teile der Bevölkerung zum Alltag. Das wohlhabende Bürgertum entwickelte zum Beispiel bereits zu Beginn des 17. Jahrhunderts eine Vorliebe für landschaftlich reizvolle Wohnstandorte ausserhalb der Stadt. Es entstanden erste Landhäuser und Vorortvillen, die zunächst als sommerliche Zweitwohnsitze fungierten und die Wege in die Stadt erheblich ausdehnten. Dank der verbesserten Verkehrsbedingungen, namentlich des Anschlusses an Tram- und Eisenbahnnetze, entwickelten sich solche Wohnstandorte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehr und mehr zu ständigen Wohnsitzen.⁵⁴ Ganz anders lag die Motivation bei Teilen der Bauernschaft, die primär aus wirtschaftlicher Not zum täglichen Pendeln gezwungen waren. Insbesondere in Gebieten mit Realerbteilung reichte das weitervererbte Land oft nicht aus, um den Lebensunterhalt zu garantieren. Mit dem Wegfall anderer Verdienstmöglichkeiten, vor allem in der Heimindustrie, sah sich ein wachsender Teil der Bevölkerung deshalb gezwungen, als sogenannte Arbeiter- oder Mondscheinbauern in den Fabriken nach Beschäftigung zu suchen. Der Grad ihrer Erwerbstätigkeit variierte dabei von Teilzeit- und Temporäranstellungen bis hin zu Vollzeitjobs.⁵⁵ Der zeitliche Aufwand, um an den Arbeitsplatz zu gelangen, konnte schon damals durchaus beträchtlich sein. Die Lonza AG in Gampel zog beispielsweise bereits 1898 zahlreiche Arbeiterbauern an, die als Tagespendler Fussmärsche von über einer Stunde je Weg in Kauf nahmen.⁵⁶

54 Vgl. Bayerl et al. 1995; Galliker 1997, 17, 48–50.

55 Die Aufrechterhaltung der nebenerwerblichen Landwirtschaft war darüber hinaus auch eine Strategie, um sich gegen temporäre Arbeitsausfälle oder konjunkturelle Krisen abzusichern. Vgl. Landtwing 1979, 59.

56 Vgl. Budmiger 1967, 12.

Als sich Behörden und Wissenschaftler um die Jahrhundertwende für den Pendlerverkehr zu interessieren begannen, war das Phänomen also nicht grundsätzlich neu, allerdings erreichte es mit der fortschreitenden Industrialisierung und dem starken Wachstum der Städte ein bisher unerreichtes Ausmass. Erstmals wissenschaftlich untersucht wurde der anschwellende Pendlerverkehr deshalb in Industriezentren wie Zürich und Winterthur.⁵⁷ Bereits 1910 erfolgte im Rahmen der eidgenössischen Volkszählung schliesslich die erste landesweite Erhebung.⁵⁸ Dabei wurde auf eine Definition zurückgegriffen, die die Diskurse zum Berufsverkehr nachhaltig prägen sollte. Als Pendler wurden nämlich nur Erwerbstätige gezählt, die zum Zweck ihrer Berufsausübung die Grenze der eigenen Wohngemeinde überschritten. Sie werden in den Fachdiskursen häufig auch als interkommunale Pendler bezeichnet. Diese definitorische Eingrenzung war eine Folge der konkreten Zielsetzung der frühen Pendlererhebungen. Behörden und Wissenschaftler interessierten sich bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg nicht primär für die Mobilität der Berufstätigen, vielmehr hatten sie regionalpolitische, verkehrsplanerische und volkswirtschaftliche Aspekte im Blick. Im Vordergrund standen vor allem Fragen zur räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze und zu den sich daraus ergebenden regionalen Disparitäten. Arbeitswege als zentrale alltägliche Mobilitätspraxis weckten demgegenüber erst ab den 1970er-Jahren vermehrt Interesse. Dieser Perspektivenwechsel führte Experten vor Augen, dass auch innerhalb von Gemeinden – namentlich innerhalb der Städte – Arbeitswege zurückgelegt wurden, die hinsichtlich Distanzen und Zeitaufwand durchaus mit den Verhältnissen bei den interkommunalen Pendlern vergleichbar waren. Fortan wurden deshalb Erwerbstätige, die ausserhalb des eigenen Wohnhauses, aber innerhalb des Wohnorts arbeiteten, als sogenannte intrakommunale Pendler ebenfalls erfasst. Bei der ersten Zählung 1970 lag ihr Anteil an der gesamten Erwerbsbevölkerung noch bei 50 % und sank seither kontinuierlich auf zuletzt 29 % (2010). Gleichzeitig nahm die Zahl der Berufstätigen, die ausserhalb der eigenen Wohngemeinde arbeiten, von 31 % auf 64 % zu (Grafik 39). Es ist vor allem diese Entwicklung, die im öffentlichen Diskurs verwendet wird, um auf das starke Wachstum des Pendlerverkehrs hinzuweisen. Aus mobilitätsgeschichtlicher Perspektive ist diese Eingrenzung indes nicht unproblematisch, denn sie hatte zur Folge, dass ein beträchtlicher Teil der alltäglichen Berufsmobilität über Jahrzehnte ausserhalb des Blickfelds von Verkehrspolitik, Behörden, Wissenschaft und Planung blieb. Faktisch haben sich jedoch gerade diese Arbeitswege bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wesentlich verändert. Auch wenn genaue Zahlen fehlen, ist etwa davon auszugehen, dass sie tendenziell länger wurden. Faktoren, die für diese These sprechen, sind unter anderem die bevölkerungsbedingte räumliche

57 Vgl. Statistisches Bureau der Stadt Zürich 1908; Statistisches Bureau des Kantons Zürich 1909, 1–99.

58 Eidgenössisches Statistisches Bureau 1919, 1–161.

Ausdehnung der Städte, administrative Massnahmen wie Eingemeindungen oder die bauliche Auflockerung urbaner Siedlungen. Ferner wohnte ein stetig kleiner werdender Teil der Arbeitsbevölkerung im gleichen Quartier in dem er arbeitete.⁵⁹ Und schliesslich erleichterte sich für die breite Bevölkerung der Zugang zu Verkehrsmitteln wie Fahrrädern, Trams, Bussen und Bahnen, was sich bereits in der Zwischenkriegszeit spürbar auf die geografischen Möglichkeitsräume und das tägliche Verkehrsaufkommen auswirkte. Am eindrucklichsten zeigt sich dieser Umstand am Beispiel Zürichs. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts war die Limmatstadt fest in der Hand von Fussgängern.⁶⁰ Bereits Ende der 1930er-Jahre aber verzeichneten die SBB und die zürcherischen Verkehrsbetriebe auf dem Stadtgebiet jährlich rund 13 Millionen ÖV-Fahrten mit Streckenabonnementen.⁶¹ Dazu gesellte sich eine statistisch nicht fassbare Heerschar von Fahrradfahrern, Automobilisten und Motorradlern, die die städtischen Strassen immer stärker in Beschlag nahmen. Es erstaunt deshalb wenig, dass der stetig wachsende Berufsverkehr Zürichs – wie eingangs erwähnt – schon in der Zwischenkriegszeit ein kontrovers diskutiertes Thema war.

3.3.3 Immer mobiler? Die Frage nach der Zunahme der Pendlermobilität

Der enge Fokus auf den Gemeindegrenzen überschreitenden Pendlerverkehr hatte, einmal abgesehen von der fehlenden Berücksichtigung intrakommunaler Arbeitswege, weitere wichtige Konsequenzen. Erstens resultierte daraus eine starke Konzentration auf geografische Distanzen als zentrales Merkmal von Mobilität. Mobiler zu werden, bedeutet diesem Verständnis nach primär, im täglichen Berufsverkehr längere Strecken zurückzulegen. Das kontinuierliche Wachstum des interkommunalen Pendlerverkehrs fungierte dabei häufig als zentraler Beleg für diese Entwicklung. Tatsächlich ist seit Beginn des 20. Jahrhunderts nicht nur der Anteil der interkommunalen Pendler an der Erwerbsbevölkerung stetig gestiegen (vgl. Grafik 39), auch die durchschnittlichen Distanzen, die auf diesen Arbeitswegen zurückgelegt wurden, sind deutlich gewachsen. Allein zwischen 1980 und 2015 betrug die Zunahme fast 30%.⁶² Angesichts der Probleme und Herausforderungen, die mit diesem starken Wachstum einhergingen, etwa die fortschreitende Zersiedelung der Landschaft, die immer wieder drohende Überlastung des Verkehrssystems sowie die hohen Umweltbelastungen, ist durchaus verständlich, wieso in der Vergangenheit ein besonders starkes Augenmerk auf den interkommunalen Berufsverkehr gelegt wurde. Die kontinuierliche Zunahme der Menschen, die für die Berufsausübung die Grenzen der eigenen Gemeinde überschritten und dabei immer

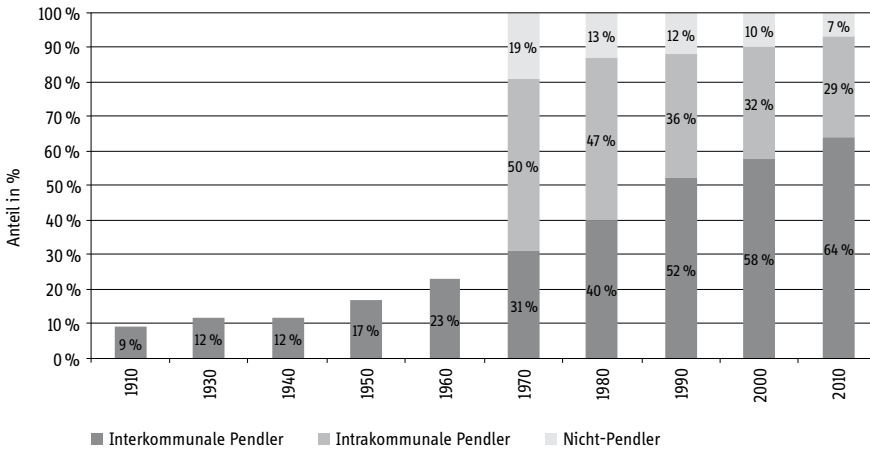
59 Steffen 1953, 73–99.

60 Vgl. Kremer, Leibbrand 1953, Anlage I/III.

61 In dieser Zahl sind nur Fahrten eingerechnet, die ausschliesslich auf dem Gemeindegebiet stattfanden. Ein- oder auspendelnde ÖV-Passagiere sind nicht Teil der Berechnung.

62 Vgl. BFS, ARE 2005. Aktuelle Angaben gemäss BFS, Pendlermobilität (Web, 12. 6. 2018).

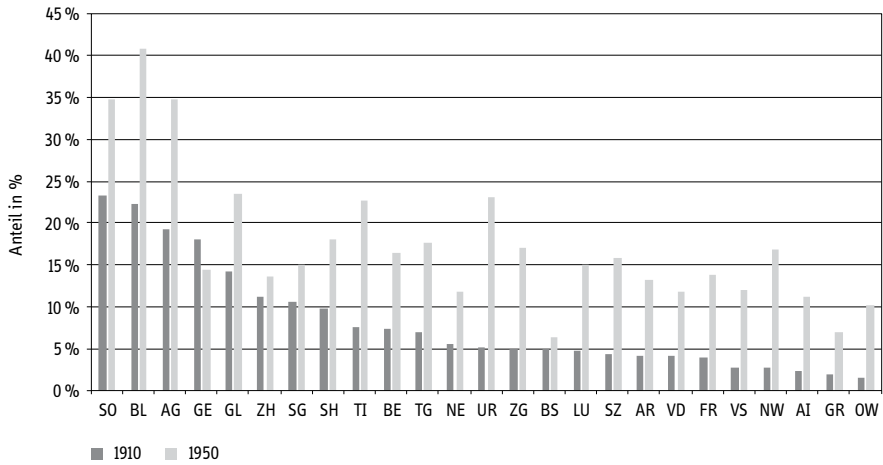
Grafik 39: Anteil der Pendler an der Erwerbsbevölkerung, 1910–2010



Quellen: Eidgenössisches statistisches Bureau 1919; Eidgenössisches statistisches Amt 1935, 1944, 1956 und 1974; BFS 1997; Scope 1975; EVED 1983, 1986 und 1992; BFS, ARE 2012.

längere Arbeitswege in Kauf nehmen, ist symptomatisch für eine stetig mobiler werdende Gesellschaft. Die Reduktion arbeitsbedingter Mobilität auf die täglichen Pendlerdistanzen ist allerdings nicht frei von Problemen. Erstens führt der einseitige Blick auf die zurückgelegten Kilometer zu einem verengten Fokus auf die quantitativ messbaren Wachstumsaspekte des Berufsverkehrs. Dabei besteht die Gefahr zu übersehen, dass sich die berufsbedingte Mobilität in der Langzeitperspektive stets auch durch Kontinuitäten und Ungleichheiten auszeichnete und nicht nur von Wachstumsimpulsen geprägt wurde. Andererseits führt die stark quantitativ-technische Perspektive zu einer weitgehenden Ausklammerung von qualitativen Aspekten. Zum Beispiel wurde die Frage, welche Motive und Erfahrungen die Erwerbsbevölkerung auf ihren Arbeitswegen begleiteten und ob sich diese Einflussfaktoren im Zeitverlauf veränderten, kaum je gestellt. Darauf wird im Weiteren noch genauer einzugehen sein. Zweitens führte der einseitige Blick auf den interkommunalen Pendlerverkehr dazu, dass die Pendlermobilität besonders in technischen und sozialwissenschaftlichen Publikationen häufig als ein primäres Phänomen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts aufgefasst wird. Dabei wird gerne – wie in Grafik 39 – auf gesamtschweizerische Durchschnittswerte zurückgegriffen. Sie zeigen, dass bei der ersten Erhebung 1910 gerade einmal 9 % der Erwerbsbevölkerung ausserhalb der eigenen Wohngemeinde arbeiteten, das heisst Pendler waren. Bis 1950 erhöhte sich dieser Anteil lediglich auf 17 %. Erst im Zuge der *Trente Glorieuses* nach dem Zweiten Weltkrieg, die der breiten Bevölkerung nicht

Grafik 40: Anteil der Pendler an der Erwerbsbevölkerung der einzelnen Kantone, 1910 und 1950



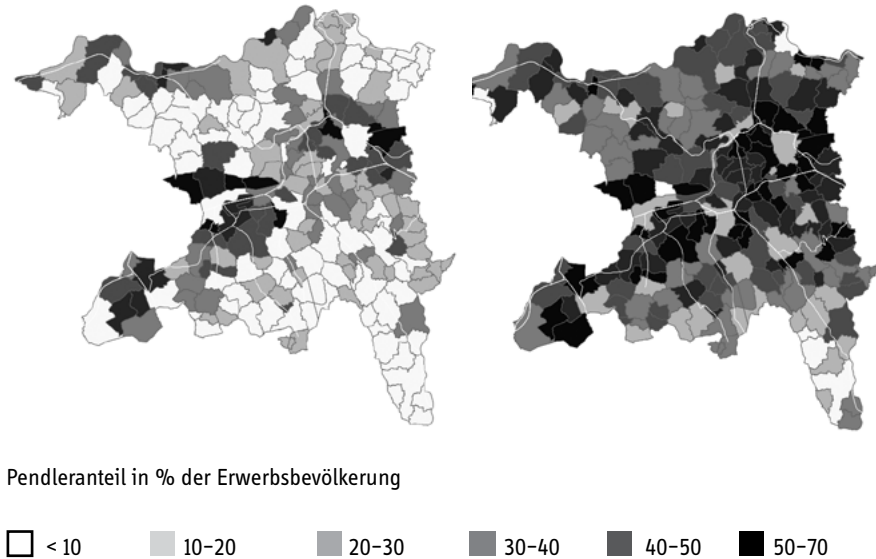
Quellen: Eidgenössisches statistisches Bureau 1919; Eidgenössisches statistisches Amt 1956.

nur wirtschaftlichen Wohlstand, sondern auch den langersehnten Zugang zum Automobil bescherten, setzte im Pendlerverkehr ein Wachstum ein, das alles bisher Gekannte in den Schatten zu stellen schien. Innerhalb von nur 20 Jahren hatte sich der Pendleranteil beinahe verdoppelt und lag 1970 bereits bei 31%. Diese Zunahme setzte sich in den folgenden Jahrzehnten leicht abgeschwächt fort, sodass der Anteil der interkommunalen Pendler heute bei 71% liegt.⁶³ Angesichts dieser Daten scheint der Pendlerverkehr tatsächlich erst nach 1950 so richtig in Schwung gekommen zu sein. Das Problem solcher Aggregationen ist allerdings, dass sie die zum Teil beträchtlichen räumlichen Unterschiede zwischen Kantonen oder innerhalb von Arbeitsregionen zu wenig beachten. Früh industrialisierte Kantone wie Solothurn, Aargau oder Basel-Landschaft erreichten beispielsweise bereits 1950 Pendleranteile, wie sie sich auf gesamtschweizerischer Ebene erst 1970 beziehungsweise 1980 einstellten (Grafik 40). Diese vergleichsweise hohen Werte wurden allerdings von tiefen Pendleranteilen in den noch stark agrarwirtschaftlich geprägten Regionen des Alpen- und Voralpenraums überlagert. In diesen Regionen fielen Wohn- und Arbeitsort für die meisten Erwerbstätigen örtlich nach wie vor zusammen.⁶⁴ In stärker industrialisierten Gebieten war dies hingegen schon vor 1950 immer seltener

⁶³ Vgl. BFS, Pendlermobilität (Web, 12. 6. 2018).

⁶⁴ Vgl. Fritzsche et al. 2001, 69.

Grafik 41: Wegpendleranteil im Kanton Aargau, 1910 und 1950



Quellen: Eidgenössisches statistisches Bureau 1919; Eidgenössisches statistisches Amt 1956.

der Fall. Das lässt sich verdeutlichen, wenn die Massstabebene weiter verkleinert wird, was nachfolgend anhand des Kantons Aargau geschehen soll. Grafik 41 zeigt am Beispiel der Entwicklung der Wegpendleranteile in den einzelnen Aargauer Gemeinden, wie dynamisch sich der Pendlerverkehr dort bereits zwischen 1910 und 1950 entwickelte. 1910 konzentrierten sich die Ortschaften mit hohen Wegpendlerquoten vor allem um die wichtigen Industriestandorte Baden, Brugg und Aarau. Mit zunehmender Distanz zu diesen Zentren nahmen die Pendleranteile indes schnell ab und entsprechend verfügte eine Vielzahl der Gemeinden 1910 noch über Pendleranteile unter 10 %. Bis 1950 veränderte sich dieses Verbreitungsmuster nachhaltig. Die Anziehungskraft der Industriehauptorte blieb weiterhin stark, in der Zwischenzeit hatten sich die Pendlerverflechtungen aber räumlich deutlich ausgeweitet. Augenscheinlich ist diesbezüglich die Rolle der Bahnlinien,⁶⁵ entlang deren der Pendlerverkehr besonders ausgeprägt wuchs. Gemeinden mit Pendleranteilen zwischen 40 % und 70 % waren dort bereits 1950 keine Seltenheit mehr und selbst fernab der Industriehauptorte und der wichtigsten Eisenbahnlinien hatte sich die Zahl der

65 Auf den Karten in Grafik 41 mit weissen Linien eingetragen.

Gemeinden mit marginalen Pendleranteilen massiv verkleinert. Angesichts solcher Wachstumsprozesse, die industriestarke Kantone wie den Aargau bereits vor 1950 erfassten, wird deutlich, dass der Pendlerverkehr nicht erst mit der Massenmotorisierung erheblich an Dynamik gewann. Zumindest in Gebieten, die vom wirtschaftlichen Strukturwandel früh und vergleichsweise stark erfasst wurden, entwickelte sich das tägliche (interkommunale) Pendeln an den Arbeitsplatz schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einer weitverbreiteten und damit alltäglichen Mobilitätspraxis.

Drittens sind die im Berufsverkehr zurückgelegten Distanzen nicht die einzige Grösse, anhand derer sich die Entwicklung der berufsbedingten Mobilität beschreiben lässt. Von Bedeutung ist etwa auch der tägliche Zeitaufwand für das Erreichen des Arbeitsplatzes. Daten dazu wurden erstmals mit der Volkszählung 1970 erhoben. Damals lag die Dauer eines durchschnittlichen Arbeitsweges bei 18,2 Minuten.⁶⁶ Anders als die im Berufsverkehr zurückgelegten Distanzen hat sich die Wegdauer in den darauffolgenden 30 Jahren nur vergleichsweise bescheiden erhöht. Im Jahr 2000 lag sie noch immer bei lediglich 19,3 Minuten.⁶⁷ Diese vergleichsweise hohe Stabilität wurde in der Verkehrswissenschaft in der Vergangenheit gerne dahingehend interpretiert, dass sich Arbeitswege langfristig durch konstante Zeitbudgets auszeichnen.⁶⁸ Dieser Ansicht nach verfügt die Mehrzahl der Beschäftigten über relativ fixe Vorstellungen hinsichtlich des Zeitaufwands, der für die Zurücklegung des Arbeitswegs als annehmbar gilt. Wohn- und Arbeitsstandort werden deshalb innerhalb eines Radius gesucht, der sich an diesen konstanten Zeitbudgetvorstellungen orientiert. Aus dieser Perspektive werden erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeiten, die sich zum Beispiel durch den Umstieg auf schnellere Verkehrsmittel oder aus Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur ergeben, nicht in erster Linie für die Verkürzung der Wegzeiten genutzt, sondern im Sinne einer maximalen Ausschöpfung des persönlichen Zeitbudgets zur Ausdehnung des Einzugsradius verwendet.⁶⁹ Dieser Umstand soll erklären, wieso die Distanzen im Berufsverkehr seit 1970 erheblich zunahmen, während die durchschnittliche Wegdauer sich kaum veränderte. Erhebungen neueren Datums lassen indes Zweifel aufkommen, ob die These von konstanten Zeitbudgets über längere Zeiträume tatsächlich haltbar ist. In den letzten 15 Jahren hat die durchschnittliche Wegdauer im Berufsverkehr nämlich deutlich zugenommen und lag 2015 je nach Quelle bei 24,2 oder 30,3

66 Vgl. Frick et al. 2004, 50.

67 Vgl. ebd.

68 Die empirische Beobachtung konstanter Zeitbudgets geht auf Studien aus den 1970er-Jahren zurück. Vgl. Goodwin 1973; Zahavi 1974. Ihre Ergebnisse waren primär auf die täglich für Verkehr zur Verfügung stehende Zeit bezogen, weniger auf spezifische Verkehrszwecke wie das Pendeln. Die Idee konstanter Zeitbudgets wurde später aber für solche Studien adaptiert und taucht dort bis heute häufig als Erklärungsfaktor auf. Vgl. Frick et al. 2007, 126; Einig, Pütz 2007, 78 f.

69 Vgl. Pütz 2007, 73–79.

Minuten.⁷⁰ Im Vergleich zur Situation von 1970 ist das eine Zunahme von 33 % beziehungsweise 66 %. Ob man angesichts dieser Steigerung noch von konstanten Zeitbudgets ausgehen kann, bleibt fraglich. Allerdings könnte ein Teil dieser Zunahme auch auf Änderungen bei der Erhebung des Zeitbedarfs zurückzuführen sein.⁷¹ Dagegen spricht indes, dass mehrere ausländische Studien für die letzten Jahrzehnte ebenfalls steigende durchschnittliche Wegzeiten im Berufsverkehr belegen.⁷² Zur abschliessenden Klärung der Frage sind auch hierzulande weiterführende Untersuchungen nötig. Lässt sich die empirische Beobachtung von fixen Zeitbudgets danach weiter halten, wäre dies ein wichtiger Hinweis darauf, dass sich die Entwicklung der berufsbedingten Mobilität nicht nur durch Veränderungen und Wachstumsprozesse, sondern ebenso durch erhebliche Kontinuitäten auszeichnet. Sollte sich der Wachstumstrend beim Zeitaufwand hingegen bestätigen, bleibt zu fragen, was die Gründe und Auswirkungen für den Anstieg sind. Jüngere Untersuchungen legen ihr Augenmerk diesbezüglich zum Beispiel vermehrt auf die Zunahme der Langstreckenpendler und die Auswirkungen dieser Mobilitätspraxis auf die Betroffenen und ihr soziales Umfeld. Die Studien verdeutlichen, dass Pendlermobilität stets in einen komplexen Kontext eingebunden ist und von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst wird (vgl. Kapitel 3.3.5).⁷³ Dabei sind die entsprechenden Strukturen nicht starr, sondern entwickeln und verändern sich über die Zeit, was gegen eine allzu simplifizierende Vorstellung von konstanten Zeitbudgets spricht. Insbesondere über mehrere Jahrzehnte hinweg scheint die unterstellte Konstanz deshalb nur schwer haltbar zu sein. Durchaus vorstellbar ist hingegen, dass sich stabile Zeitbudgets unter bestimmten Bedingungen über längere Zeiträume halten können, bevor sie schliesslich durchbrochen werden. In diesem Sinne wäre also eher von vorübergehend stabilen Zeitregimen als von konstanten Zeitbudgets zu sprechen. Ein weiterer Aspekt der Entwicklung arbeitsbedingter Mobilität betrifft die Häufigkeit der täglichen Arbeitswege. In scharfem Kontrast zur starken Zunahme der im Berufsverkehr zurückgelegten Distanzen hat die Zahl der täglichen Arbeitswege in den letzten Jahrzehnten markant abgenommen. 1960 kam eine schweizweite Befragung der Beschäftigten in der Metall- und Uhrenindustrie noch zum Schluss, dass rund 70 % der Erwerbstätigen in ihrer Mittagspause nach Hause zurückkehrten, das heisst täglich mindestens vier Arbeitswege zurücklegten.⁷⁴ Als die Weghäufigkeit zehn Jahre später im Rahmen der Volkszäh-

70 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 gibt die durchschnittliche Dauer eines Arbeitswegs mit 24,2 Minuten an. Vgl. BFS, ARE 2017, 42. Die PEND-Statistik des BFS, die auf einer jährlichen Strukturerhebung basiert, geht hingegen von 30,3 Minuten aus. Vgl. BFS, Pendlermobilität (Web, 11. 7. 2018).

71 Vgl. BFS 2016, 4.

72 Vgl. Kramer 2005 für Deutschland; Pilarski 2006 für die USA; Turcotte 2005 für Kanada.

73 Vgl. Viry, Kaufmann 2015; Schneider, Meil 2008; Schneider, Collet 2010.

74 Vgl. Hug 1960, 71. Die hohe Anzahl der Beschäftigten, die ihren Arbeitsweg täglich viermal zurücklegten, wurde 1963 in einer vergleichbaren Studie bestätigt. Die Untersuchung blieb räumlich zwar auf die Verhältnisse in St. Gallen beschränkt, wurde dafür aber branchenübergreifend durchgeführt. Die Erhebung

lung 1970 erstmals umfassend erhoben wurde, lag dieser Anteil noch bei 61 %. Seither hat sie deutlich abgenommen und betrug im Jahr 2000 nur noch 35 %.⁷⁵ In die gleiche Richtung weisen die Erhebungen im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr. Zwar lassen sich die Daten wegen methodischer Unterschiede nicht direkt mit den Ergebnissen der Volkszählungen vergleichen, in der Tendenz verdeutlichen aber auch sie für die letzten 20 Jahre einen kontinuierlichen Rückgang der Weghäufigkeit.⁷⁶ Nimmt man die Zahl der täglichen Arbeitswege als Argumentationsgrundlage, ist die Erwerbsbevölkerung in den letzten Jahrzehnten also im Schnitt nicht mobiler, sondern im Gegenteil immobiler geworden.

Als erstes Zwischenfazit lässt sich festhalten, dass sich die Entwicklung der Pendlermobilität im 20. und 21. Jahrhundert durch eine beeindruckende Dynamik auszeichnete. Die Merkmale, die in diesem Zusammenhang in der Regel am meisten Aufmerksamkeit erhielten, sind der starke Anstieg der interkommunalen Pendler und die enorme Zunahme der im Berufsverkehr zurückgelegten Distanzen. Sie sind es, welche die Diskurse von der stetig mobiler werdenden Erwerbsbevölkerung bis heute antreiben. Ohne die zentrale Bedeutung dieser Entwicklungen infrage zu stellen, fällt auf, dass eine solche Perspektive auch einige Mängel aufweist. Infolge der vollständigen Ausblendung des intrakommunalen Pendlerverkehrs kann sie beispielsweise dazu verleiten, die Erwerbsbevölkerung vor dem Durchbruch der Massenmotorisierung immobiler darzustellen, als sie es tatsächlich war. Die oft einseitige Ausrichtung auf die im Berufsverkehr zurückgelegten Distanzen läuft ferner Gefahr, andere Faktoren wie den Zeitaufwand oder die Anzahl der täglichen Arbeitswege zu vernachlässigen. Sie prägten den Pendleralltag der Erwerbsbevölkerung in Vergangenheit und Gegenwart jedoch ebenfalls entscheidend mit.

Ganz allgemein fällt ausserdem auf, dass sich die Debatten und Diskurse rund um die Pendlermobilität lange Zeit durch eine fehlende Perspektive auf die betroffenen Verkehrsakteure auszeichneten. Verkehrspolitik, Planung und Wissenschaft konzentrierten sich primär auf die quantitative Beschreibung des wachsenden (interkommunalen) Pendlerverkehrs beziehungsweise auf die Analyse seiner Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie auf die Umwelt. Die Erkenntnisse aus dieser mittlerweile mehrere Jahrzehnte umfassenden Auseinandersetzung sind wichtig. Sie werden deshalb im folgenden Abschnitt in Form eines allgemeinen Überblicks thematisiert. Danach soll das Gewicht zum Abschluss des Kapitels jedoch, so weit als möglich, stärker auf die Bedeutung der Akteure, das heisst auf die Pendlerinnen und Pendler selbst, gelegt werden.

kam zum Schluss, dass insgesamt nicht weniger als drei Viertel der Beschäftigten über Mittag nach Hause zurückkehrten. Vgl. Schweizer 1963, 16.

75 Vgl. BFS, ARE 2005, 51.

76 Vgl. ARE, BFS 2001, 47; BFS, ARE 2017, 42.

3.3.4 Die klassische Perspektive auf die Entwicklung der Pendlermobilität

Klassische verkehrswissenschaftliche Ansätze schreiben das erhebliche Wachstum des (interkommunalen) Pendlerverkehrs in erster Linie den Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung, Wirtschaftsstruktur und Verkehrssystem zu. Häufig wird dabei auf einen Phasenablauf zurückgegriffen, der die wesentlichen Entwicklungsschritte spezifischen räumlichen Prozessen, namentlich der Urbanisierung, Suburbanisierung, Periurbanisierung und Reurbanisierung, zuordnet. Sie bilden nachfolgend das Orientierungsraaster, entlang dessen die Entwicklung der Pendlermobilität genauer untersucht wird.

Die Urbanisierung im 19. und frühen 20. Jahrhundert: Der Sog in die Städte

Analysen zur Entwicklung des Berufsverkehrs beginnen häufig mit einem Verweis auf die im 19. Jahrhundert einsetzende Urbanisierung der Schweiz. Lebten um 1800 erst etwa 10 % der Bevölkerung in Städten, waren es 1950 bereits 45%.⁷⁷ Die Gründe für diese Sogwirkung urbaner Siedlungen waren vielfältig: Der Aufbau eines dichten Eisenbahnnetzes seit der Mitte des 19. Jahrhunderts veränderte die räumlichen Strukturen zwischen Stadt und Land nachhaltig. Städte und Gemeinden mit einem entsprechenden Anschluss wuchsen nun deutlich schneller als solche, die von der Eisenbahn nicht bedient wurden. Dieses Wachstum betraf nicht nur die Einwohnerschaft, sondern auch die Arbeitsplätze. Insbesondere an grösseren Eisenbahnknotenpunkten kam es zu einer räumlichen Konzentration von Stellen des zweiten und dritten Sektors. Weil die Landwirtschaft im späten 19. Jahrhundert gleichzeitig mit einer schweren strukturellen Krise zu kämpfen hatte und immer weniger Menschen ein ausreichendes Auskommen bot, zog es Scharen auf der Suche nach neuen Verdienstmöglichkeiten in urbane Zentren. Erleichtert wurde dieser Massenexodus, der im zeitgenössischen Diskurs auch als Landflucht bezeichnet wurde, nicht nur durch die Eisenbahn, sondern auch durch die mit der Bundesstaatsgründung gewährte Niederlassungsfreiheit.⁷⁸ Kennzeichnend für diese Phase der Entwicklung war, dass für die überwiegende Mehrheit der Erwerbsbevölkerung Wohn- und Arbeitsort in die gleiche Gemeinde fielen.

Die Anfänge der Suburbanisierung: Das Wachstum der Vororte bis 1950

Die Städte als Ziel der erwähnten Binnenmigration stiessen angesichts des grossen Ansturms bereits Ende des 19. Jahrhunderts zusehends an ihre Grenzen und kämpften mit erheblichen Problemen. In vielen Siedlungen herrschte nicht nur akuter Wohnungsmangel, auch die bestehenden Wohnverhältnisse verschlechterten sich zum Teil dramatisch. Das galt insbesondere für Arbeiterwohnungen und die Behausungen der übrigen sozialen Unterschicht. Viele

⁷⁷ Vgl. Eisinger 2015.

⁷⁸ Vgl. Frey, Vogel 1997, 93-402.

dieser Menschen waren gezwungen, in engen, überfüllten, feuchten, luft- und lichtarmen Wohnungen zu leben. Schlechte oder fehlende sanitäre Anlagen sowie der häufig miserable bauliche Zustand der Mietskasernen taten ein Übriges, dass Behörden, Stadtplaner, Verkehrswissenschaftler und Politiker eine Lösung für die unhaltbaren Zustände suchten. Nach neuen städtebaulichen Konzepten sollte die Siedlungsentwicklung in Zukunft klaren Planungsleitlinien folgen.⁷⁹ Einflussreich war diesbezüglich beispielsweise die bereits im späten 19. Jahrhundert in England formulierte Gartenstadtidee. Sie sah vor, den Druck auf die schnell wachsenden urbanen Zentren mit der Schaffung von kleinen, auf dem Land gelegenen Satellitenstädten abzumildern. Die Idee beinhaltete in ihrem Kern also eine dezentrale Siedlungsentwicklung, ein Konzept, das in der Schweiz spätestens in der Zwischenkriegszeit zu einem zentralen Planungsleitbild avancierte.⁸⁰ Folgenreich war darüber hinaus die 1933 im Rahmen der Charta von Athen propagierte Idee der funktionalen Stadt. Sie sah vor, die Probleme und das Durcheinander moderner Grossstädte mit der Anlage von ausgedehnten Freiflächen und einer räumlichen Trennung von Wohnen, Arbeiten, Erholen und Bewegen zu beheben. Die ideale urbane Siedlung sollte in der Innenstadt Raum für Verwaltung, Handel, Banken, Einkaufen und Kultur bieten, während die daran anschliessenden Bereiche für Industrie, Gewerbe und Wohnen vorgesehen waren. Ganz im Sinne der Gartenstadtidee sollten die funktional gegliederten Hauptorte ausserdem durch peripher gelegene Satellitenstädte mit reiner Wohnfunktion ergänzt werden.⁸¹

Möglich wurde diese von Planern, Behörden und Politikern angedachte räumliche Ausdehnung nicht zuletzt durch den Ausbau des Verkehrssystems beziehungsweise den verbesserten Zugang der Bevölkerung zu motorisierten öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln. Mindestens bis in die 1950er-Jahre blieben allerdings die eigenen Füsse und das Fahrrad auf Arbeitswegen die mit Abstand häufigsten Mobilitätswerkzeuge. Sie waren gratis beziehungsweise vergleichsweise günstig, wiesen bezüglich der geografischen Ausdehnung aber eindeutige Limitierungen auf. Zeitgenössische Experten sahen diese Grenzen für Fussgänger bei drei, für Fahrradfahrer bei maximal zehn Kilometern pro Wegstrecke.⁸² Ein weitaus grösseres Potenzial hatte in dieser Hinsicht der ÖV. Trams, Autobusse und Eisenbahnen ermöglichten eine bequemere und schnellere Anreise, wodurch sich der Radius der Pendler zumindest in der Theorie deutlich vergrösserte. Sie wurden von Behörden, Planern und Politikern deshalb früh als wichtige Instrumente einer dezentralisierten Siedlungs- und

79 Vgl. Kurz 2008, 19–85; Koch 2007; Eisinger 2004, 10–91; Walter 1999; Walter 1994, 345–447; Koch 1992.

80 Vgl. Mumford 2007; Howard 2015, 51–162; Bund Schweizer Architekten 1929.

81 Vgl. Es et al. 2014; Le Corbusier 1953. Viele der Ideen der Charta waren nicht fundamental neu, sondern entsprachen im Wesentlichen den damals gängigen Ansichten von Fachexperten. Die Charta hatte deshalb vor allem symbolische Wirkung. Vgl. Eisinger 2004, 10.

82 Vgl. Binswanger 1938, 219; Haberbosch 1941, 58–60.

Raumplanung erkannt.⁸³ Allerdings war die regelmässige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel trotz der Abgabe von verbilligten Streckenabonnements und Arbeiterbillets bis in die 1950er-Jahre für viele Erwerbstätige teuer. Das galt insbesondere bei Fahrten über weite Distanzen.⁸⁴ Der überwiegende Teil der berufsbedingten ÖV-Nutzung blieb deshalb auf den Nah- und kleinräumigen Regionalverkehr beschränkt.⁸⁵ Das erklärt auch, wieso der ÖV damals in enger Konkurrenz mit dem Fuss- und Fahrradverkehr stand und das Verkehrsaufkommen immer wieder starken konjunkturbedingten sowie saisonalen oder witterungsabhängigen Schwankungen unterlag. Ein Grossteil der Erwerbsbevölkerung wohnte noch in einer Distanz zum Arbeitsplatz, die es bei Bedarf ermöglichte, Wege zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, sei es, um Geld zu sparen, oder weil zu Fuss gehen oder die Fahrt mit dem Fahrrad bei schönem Wetter dem öffentlichen Verkehr vorgezogen wurde.⁸⁶

Über das technische Potenzial, die Arbeitswege in räumlicher Hinsicht deutlich auszudehnen, verfügte bereits in der Zwischenkriegszeit auch das Automobil. Seine soziale Reichweite und die Bestandszahlen waren bis in die 1950er-Jahre jedoch stark eingeschränkt. Ausserdem blieb das Gefährt bis nach dem Zweiten Weltkrieg für viele seiner Besitzer in erster Linie ein Freizeitgerät.⁸⁷ Wer ein Automobil besass, setzte dieses also nicht zwingend im täglichen Berufsverkehr ein. Für nicht unbedeutende Teile der Automobilbesitzer blieben deshalb bereits etablierte und routinierte Mobilitätspraktiken mindestens bis in die 1950er-Jahre wichtig. Begünstigt dürfte dieses Verhalten nicht zuletzt dadurch worden sein, dass sich der Automobilbesitz damals vor allem auf vermögende Städter konzentrierte. Da sich die Mehrzahl der gut bezahlten Arbeitsplätze ebenfalls in den urbanen Zentren befand, blieben der Spaziergang oder die Fahrt mit dem Fahrrad beliebte Alternativen für den Arbeitsweg. Zudem waren die städtischen Gebiete in der Regel sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Entsprechend hoch dürfte der Anreiz gewesen sein, auf dem Weg zur Arbeit auf die Nutzung eines Autos zu verzichten.⁸⁸ Trotzdem stieg die Zahl der täglichen Auto-pendler bereits in der Zwischenkriegszeit an, wenn auch auf vergleichsweise tiefem Niveau. Weil sich dieser Verkehr bis in die 1950er-Jahre mehrheitlich innerhalb städtischer Siedlungen abspielte, blieb die räumliche Ausdehnung der automobilen Arbeitswege indes begrenzt.⁸⁹ Etwas anders lagen die Verhältnisse

83 Vgl. Galliker 1997, 57–174.

84 Vgl. Horn 2017, 74–78.

85 Vgl. Marfurt 1952, 208; Steffen 1953, 318 f.; Jäger 1946b.

86 Vgl. Kapitel 2.1.1 und 2.1.2.

87 Vgl. Merki 2002; Möser 2002.

88 Vgl. Kapitel 2.1.1.

89 Vgl. Bächtold 1964, 105. Die Verkehrsmittelwahl von Pendlern wurde vor 1970 nicht systematisch erfasst. Für ältere Perioden stehen aber einzelne Lokal- und Regionalstudien zur Verfügung, die zumindest einen teilweisen Einblick erlauben. Vgl. Binswanger 1938; Haberbosch 1941; Jäger 1946a; Hug 1960; Landolt 1961.

bei den Motorrädern. Sie waren vor und nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem bei einfachen Angestellten sowie Arbeitern beliebt und erreichten auf dem Land oft eine höhere Dichte als Automobile.⁹⁰ Zahlenmässig war ihre Verbreitung bis in die 1950er-Jahre aber trotzdem zu bescheiden, als dass sie dem Berufsverkehr ihren Stempel hätten aufdrücken können. Gemäss einer Befragung von 1700 Erwerbstätigen im Kanton Glarus nutzten im Sommer 1950 lediglich 2 % der Erwerbstätigen auf dem Arbeitsweg ein Motorrad.⁹¹

Bei allen Wachstumsprozessen und qualitativen Veränderungen, die der Berufsverkehr bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durchlief, muss demnach konstatiert werden, dass das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz in räumlicher Hinsicht für viele Erwerbstätige noch eindeutige Grenzen hatte. Das erklärt auch, wieso die Zahl der interkommunalen Pendler zunächst eher langsam stieg. Die Gründe für diesen Umstand sind vielfältig: Für die nach wie vor grosse Zahl der Fussgänger und Fahrradfahrer wurde die Länge des Arbeitsweges vordergründig physische Grenzen bestimmt. Bei den motorisierten Verkehrsmitteln waren hingegen die Kosten häufig ein limitierender Faktor. Darüber hinaus gilt es, die vergleichsweise hohe residenzielle Mobilität beziehungsweise die häufigen Stellenwechsel im Hinterkopf zu behalten. Sie deuten darauf hin, dass der Anreiz, beim Wechsel der Arbeitsstelle einen Umzug in Kauf zu nehmen, noch vergleichsweise hoch war. Für diese These spricht auch, dass insbesondere die hochmobile Arbeiterklasse meist kaum über Hab und Gut verfügte, welches sie an einem Umzug hinderte. Und schliesslich kam die gross angelegte Überbauung der stadtnahen Grüngürtel und der weiter entfernten Peripherie erst nach 1950 so richtig in Gang. Der Wunsch nach grosszügig dimensionierten, modernen Einfamilienhäusern und Wohnungen auf der grünen Wiese blieb für viele deshalb (noch) ein unerfüllter Traum.⁹²

Sub- und Periurbanisierung nach 1950: Die Zersiedelung der Landschaft

Obwohl sich die Arbeitswege der Bevölkerung bereits vor dem Zweiten Weltkrieg infolge des anhaltenden Städtewachstums und der einsetzenden Vorortsbildung tendenziell verlängerten, setzte der massenweise Exodus aus den urbanen Siedlungen erst in den 1950er- und 60er-Jahren ein. Dazu trug eine ganze Reihe von Faktoren bei: Der wirtschaftliche Aufschwung ermöglichte es erstmals breiteren Bevölkerungsschichten, ihre Wohnträume zu verwirklichen. Unterstützt wurden sie dabei von einer rasch expandierenden Baubranche, die nur zu gerne bereit war, den Bedarf an modernen, preiswerten und ruhig gelegenen Wohnungen und Einfamilienhäuser auf der grünen Wiese zu decken.⁹³ Die bis in die 1970er-Jahre weitgehend inexistente Raumplanung hatte diesem

90 Vgl. Kapitel 2.1.3.

91 Ähnlich häufig vertreten waren mit 3 % Automobilisten. Vgl. Landolt 1961, 48.

92 Vgl. Koll-Schretzenmayr 2008, 37-42.

93 Vgl. ebd., 37-75; Schwick et al. 2010, 41-66.

unkontrollierten Ausbau kaum etwas entgegenzusetzen.⁹⁴ Darüber hinaus war das räumliche Ausgreifen der Siedlungsfläche nicht zuletzt eine Folge des verbesserten Zugangs zu schnellen Verkehrsmitteln, allen voran zum Automobil, aber auch des starken Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur (zum Beispiel Autobahnen, S-Bahn-Systeme) und weiterer günstiger Rahmenbedingungen (zum Beispiel Steuerabzüge für Pendlerfahrten, Wohnbauförderung). Die Folgen dieser Entwicklung sind bis heute zu spüren. Zersiedelte Landschaften, Schlafgemeinden, ausufernde und zusammenwachsende Agglomeration, die über die Jahre zu grossflächigen Metropolitanräumen verschmolzen, sowie ein kontinuierliches Verkehrswachstum mit zunehmender Autodominanz.⁹⁵ Noch bis in die 1950er-Jahre wurde der Berufsverkehr hauptsächlich von Fussgängern, Fahrradfahrern und ÖV-Nutzern geprägt. Danach begann der rasche Siegeszug des Pkw, der dem berufsbedingten Fuss- und Fahrradverkehr besonders stark zusetzte, aber auch dem ÖV spürbare Verluste bescherte (Grafik 42).⁹⁶

Als zentrale Schlagwörter für die räumlichen Veränderungen nach 1950 haben sich die Begriffe Sub- und Periurbanisierung etabliert. Suburbanisierung steht in diesem Zusammenhang für eine Verlagerung der Bevölkerung aus den Kernstädten ins städtische Umland und führt langfristig zur Bildung von ausgeprägten Agglomerationen. Der Fachbegriff Periurbanisierung beschreibt hingegen die Ausbreitung urbaner Siedlungsformen und Lebensweisen auf vormals agrarisch geprägte Dörfer, die nicht zwingend in einem baulichen Zusammenhang mit einer Kernstadt stehen.⁹⁷ Beide Prozesse waren nach 1950 entscheidend daran beteiligt, dass die Zahl der interkommunalen Pendler und die auf Arbeitswegen zurückgelegten Distanzen deutlich gewachsen sind. Gleichzeitig ist allerdings auch zu beachten, dass sich nicht nur die Verteilung von Wohnstandorten seither bedeutend veränderte, sondern auch die räumliche Anordnung der Arbeitsplätze einem Wandel unterlag. Bis etwa zur Mitte des 20. Jahrhunderts zeichnete sich die räumliche Organisation der Wirtschaft durch ein starkes Zentrum-Peripherie-Gefälle aus. Noch 1939 waren rund zwei Drittel aller Stellen des zweiten und dritten Sektors in urbanen Zentren angesiedelt. Etwa

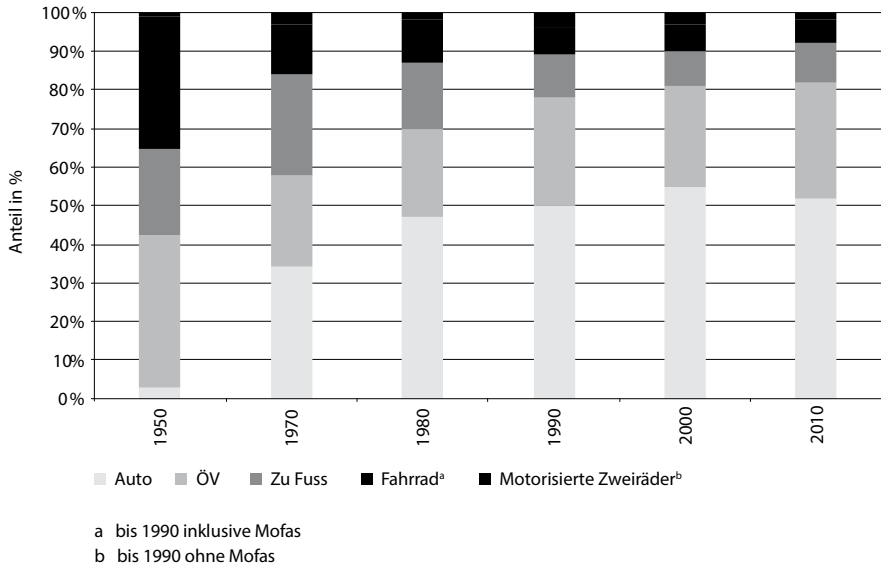
94 Vgl. Haefeli 2012, 741-747.

95 Vgl. ebd.

96 Die Daten für 1950 basieren auf der Studie Landolt 1961. Die Untersuchung ist eine der frühesten schweizerischen Erhebungen zur Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr, die nicht ausschliesslich auf Schätzungen, sondern auf einer Befragung von insgesamt 1700 Pendlerinnen und Pendlern im Kanton Glarus beruht. Die Zahlen für 1950 stehen, anders als die Daten ab 1970, entsprechend nicht für gesamtschweizerische Durchschnittswerte, sondern geben die spezifische Situation im damaligen Kanton Glarus wieder. Die genauen Prozentangaben des Modalsplits dürften andernorts anders ausgesehen haben. Die grundsätzliche Rangordnung der Verkehrsmittel, das heisst der hohe Anteil des Langsamverkehrs, die grosse Bedeutung des ÖV sowie die vergleichsweise noch seltene Nutzung von motorisierten Individualverkehrsmitteln, entspricht hingegen Trends, die für die damalige Zeit über den Kanton hinaus typisch waren und sich in verschiedenen Lokal- und Regionalstudien wiederholt bestätigten. Vgl. Binswanger 1938; Haberbosch 1941; Jäger 1946a; Hug 1960; Bächtold 1964.

97 Vgl. Devecchi 2016, 37.

Grafik 42: Hauptverkehrsmittel der Erwerbsbevölkerung auf dem Arbeitsweg, 1950, 1970–2010



Quellen: Landolt 1961, 48; Eidgenössische Volkszählungen 1970–2000; BFS, Erwerbstätige Pendler/-innen nach Hauptverkehrsmitteln (Web, 12. II. 2018).

ein Viertel fand sich in ländlichen Industriegebieten, der Rest verteilte sich auf eine Vielzahl von kleinen Gemeinden.⁹⁸ Dieses Gefälle begann sich nach dem Zweiten Weltkrieg nach und nach abzuschwächen. Zunächst waren es vor allem landhungrige Unternehmen aus Industrie und Logistik, die den Städten den Rücken kehrten und sich in suburbanen Zonen niederliessen. Bald zogen Einzelhandel und Dienstleistungen nach und folgten ihren Kunden, die sich in immer grösserer Zahl ihre Wohnträume in Suburbia erfüllten, vor die Tore der Städte.⁹⁹ Mit der Zeit entstanden aus einzelnen dieser Zonen multifunktionale Subzentren mit einem erheblichen Arbeitsplatzangebot, eine Entwicklung, die sich vor allem in den Metropolitanräumen Zürich, Bern und Genf, etwas weniger ausgeprägt in Basel und Lausanne zeigt. Diese Gebiete haben in den letzten Jahrzehnten immer mehr Pendler angezogen.¹⁰⁰ Die Hoffnung einzelner Experten, wonach solche suburbane Zentren über das Potenzial verfügen, Arbeitswege zu verkürzen und die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenfallens von Wohn- und Arbeitsort zu erhöhen, scheint sich bisher also nicht erfüllt

98 Vgl. Dessemontet 2011, 2, 123–125.

99 Vgl. ebd., 139–186.

100 Vgl. Frick et al. 2007, 127.

zu haben.¹⁰¹ Vielmehr verlaufen viele Arbeitswege in Subzentren tangential zum nach wie vor stark auf die städtischen Hauptzentren ausgerichteten ÖV. Ein Umstand, den Verkehrsfachleute für die im Berufsverkehr anhaltend hohe Autonutzung mitverantwortlich machen.¹⁰²

Reurbanisierung: Wiederentdeckung der Städte?

Im Zuge der Suburbanisierung wurde der Bevölkerungsverlust der Städte zugunsten ihres ländlichen Umlands zum dominanten Muster der Raumentwicklung. Seit den 1990er-Jahren wird dieser Verlagerungsprozess durch den Trend der Reurbanisierung ergänzt.¹⁰³ Der Begriff steht dabei nicht nur für ein erneutes Wachstum der Städte, sondern auch für die damit einhergehende Aufwertung urbaner Zentren. Wesentlich angetrieben wird die wiederentdeckte Urbanität durch die fortschreitende Deindustrialisierung städtischer Siedlungen. Sie erlaubt es, ehemalige Industrie- und Arbeiterquartiere grossflächig umzunutzen: An der Stelle alter Fabriken und Arbeiterwohnungen entstehen Büros, Dienstleistungs- und Kulturzentren oder Wohnungen für gehobene Ansprüche.¹⁰⁴ Diese Tertiarisierung der Stadtwirtschaft sowie die bauliche Aufwertung von Arealen und Quartieren initiieren soziale Umstrukturierungsprozesse. Sie ziehen tendenziell zahlungskräftige Eigentümer und Mieter an, während sozial schwächere Bevölkerungsschichten Gefahr laufen, verdrängt zu werden. Diese als Gentrifizierung bezeichnete Entwicklung verfügt über das Potenzial, die räumliche Polarisierung sozialer Schichten zu erhöhen und zu mehr Ungleichheit und Ausgrenzung zu führen.¹⁰⁵ Bezogen auf die Pendlermobilität bringt der Trend zur Reurbanisierung deshalb sowohl Chancen als auch Herausforderungen mit sich. Einerseits könnte er einen Beitrag leisten, Arbeitswege zu verkürzen, und infolge der hohen ÖV-Dichte in städtischen Gebieten sowie der vergleichsweise guten Bedingungen für den Langsamverkehr der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken. Andererseits drohen soziale Verdrängungsprozesse in eine Situation zu führen, die nur Teilen der Bevölkerung erlaubt, von diesen Möglichkeiten Gebrauch zu machen. Bis heute ist ausserdem weitgehend ungeklärt, ob die Neuankömmlinge mit dem Zuzug in die Stadt tatsächlich in nennenswerter Zahl zu intrakommunalen Pendlern werden oder nach wie vor mehrheitlich zu Gemeindegrenzen überschreitenden Arbeitswegen tendieren. Der kontinuierliche Wachstumstrend des interkommunalen Pendlerverkehrs scheint von der Reurbanisierung bisher jedenfalls nicht gestoppt worden zu sein.

101 Vgl. Guth 2013, 166–184.

102 Vgl. ebd., 127; Moser 2005, 13.

103 Vgl. Wehrli-Schindler 1995, 42–49; Gaebe 2004, 153–161.

104 Vgl. Heineberg 2006, 58; Koll-Schretzenmayr, Kramp 2010.

105 Vgl. Heye, Odermatt 2006.

Fazit: Möglichkeiten und Grenzen klassischer Erklärungsversuche

Behörden, Planer und Wissenschaftler konzentrierten sich bei ihren Analysen zur Entwicklung der Pendlermobilität lange primär auf die Wechselwirkungen zwischen dem Verkehrssystem und der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung. Dabei hat sich ein Modell herauskristallisiert, das die räumliche Verlagerung von Wohn- und Arbeitsstandorten als zentrale Einflussgrösse des Pendlerverkehrs identifiziert. Die Sub- und Periurbanisierung sorgte seit den 1950er-Jahren dafür, dass ein wachsender Teil der Bevölkerung in städtische Vororte oder weiter aufs Land zog. Zeitversetzt zu diesem Massenexodus folgte eine Suburbanisierung der Arbeitsplätze. Dadurch wurden die bis anhin mehrheitlich in die Städte führenden Arbeitswege räumlich komplexer und die Pendlerverflechtungen vielfältiger. Seit den 1990er-Jahren werden diese Entwicklungen von einem Reurbanisierungsprozess begleitet, der den Trend zum interkommunalen Pendeln bisher indes nicht aufhalten konnte. So wertvoll die aus solchen räumlichen Analysen gewonnenen Erkenntnisse für ein vertieftes Verständnis des wachsenden Berufsverkehrs sind, haftet ihnen rückblickend dennoch ein entscheidender Makel an. Die häufig einseitige Konzentration auf verkehrswissenschaftliche Kerngrössen (Personenkilometer, Modalsplit usw.) sowie der starke Fokus auf die räumlichen Auswirkungen des Pendelns versperrten lange Zeit den Blick auf die Akteure selbst. Das ist insbesondere deshalb problematisch, weil Pendlerinnen und Pendler mit ihren (individuellen) Entscheidungen, Motiven und Erfahrungen den Berufsverkehr ebenso prägten wie die erwähnten technischen oder strukturellen Faktoren.

3.3.5 Die vernachlässigten Akteure:

Kontexte, Motive, Zwänge und Präferenzen von Pendlern

Mobilität – und damit auch das tägliche Pendeln an den Arbeitsplatz – ist stets in einen komplexen sozialen, kulturellen, politischen und ökonomischen Kontext eingebunden und wirkt auf diesen zurück. Dass sich hinter der wachsenden Schar von Pendlern seit je eine Vielzahl unterschiedlicher Lebensverhältnisse, Motive, Zwänge und persönlicher Präferenzen verbarg, dafür hatten einzelne Zeitgenossen wie Hans Guth, Ökonom und später Professor für Statistik an der Universität Basel, bereits in den 1940er-Jahren ein feines Gespür.¹⁰⁶ Guth betonte in seinen Texten deshalb immer wieder, dass sich Menschen aus ganz unterschiedlichen Gründen fürs tägliche Pendeln an den Arbeitsplatz entschieden: «Das den meisten Wanderungen gemeinsame Merkmal des wirtschaftlichen Beweggrundes steht auch hier als Hauptmotiv im Vordergrund. Es beherrscht vor allem den Teil der Pendler, dem die ländliche Wohngemeinde keine oder nur ungenügende Erwerbsmöglichkeiten zu bieten vermag, und der sich daher gezwungen sieht, auswärts Arbeit zu suchen, in die Stadt, in eine benachbarte

106 Vgl. Guth 1946a, 1946b und 1946c.

Industriegemeinde zu pendeln. Aber auch da, wo der einheimische Grund und Boden schlecht und recht zur Ernährung ausreichen würde, kann mancher der Verlockung nicht widerstehen, von den ihm mehr zusagenden städtischen und industriellen Arbeits- und Lohnverhältnissen zu profitieren. Solchen Motiven stehen als zweite Voraussetzung alle die Beweggründe gegenüber, die davon abhalten, den bisherigen Wohnsitz aufzugeben und in die Arbeitsgemeinde umzuziehen. Als relativ zähes Band erweist sich dabei der Besitz eigenen Bodens oder gar eines eigenen Hauses [...]. In anderen Fällen fesseln eher Gefühlsmomente den auswärtigen Arbeitenden an seine alte Wohnstätte: etwa die Bindung an das Elternhaus, die Anhänglichkeit an den Geburtsort oder auch nur die Gewohnheit [...]. Dem besprochenen Typus der sogenannten unfreiwilligen Pendelwanderung steht als freiwillige eine zweite, in ihren Voraussetzungen grundsätzlich verschiedene Hauptart gegenüber. Sie wird nicht wie jene durch den Zwang zur Verbesserung der Einkommensbedingungen, durch den Druck ungenügender Existenzmöglichkeiten am Wohnort ausgelöst, sondern durch den Wunsch nach Verbesserung der Wohnverhältnisse. Dem Bedürfnis, dem engen Zusammenleben in der Stadt zu entfliehen und die Mietskaserne mit einer geräumigen Wohnung in ländlicher Umgebung zu vertauschen, veranlasst zahlreiche in der Stadt Berufstätige, sich in der näheren und selbst weiteren Umgebung niederzulassen [...]. Die Masse dieser freiwilligen Pendler ist allerdings keineswegs einheitlich, die Grenze gegen die unfreiwilligen nicht immer deutlich.»¹⁰⁷

Mit seinem für die damalige Zeit ungewöhnlichen Blick auf Pendler als aktiv handelnde Individuen nahm Hans Guth eine Perspektive ein, welche die Verkehrs- und Mobilitätsforschung erst in der jüngsten Vergangenheit für sich entdeckte: Die Lebenskontexte, Erfahrungen, Motive, Zwänge und Präferenzen von Pendlern waren und sind vielfältig und keineswegs identisch. Pendler unterscheiden sich bei Entscheidungen wie der Wahl des Wohn- und Arbeitsorts, der Verkehrsmittelwahl, der in Kauf genommenen Pendlerdistanzen oder der Art und Weise, wie sie das tägliche Pendeln erleben. Speziell die Sozialwissenschaften bemühen sich seit der Jahrhundertwende vermehrt, dieser Vielfalt gerecht zu werden.¹⁰⁸ Mit ihrem Blick auf Akteure und ihre dispersen Lebenskontexte haben sie dazu beigetragen, die lange vorherrschende Perspektive auf raumstrukturelle und verkehrsmittelbezogene Faktoren auszuweiten. In ihrer historischen Dimension wurden solche Kontextbedingungen bisher jedoch kaum untersucht. Das ist bedauerlich, denn wie die beiden nachfolgenden exemplarischen Beispiele verdeutlichen, kann ein Blick in die Vergangenheit dabei helfen, wichtige Veränderungen, aber auch Konstanten oder Ungleichheiten des Pendleralltags aufzuzeigen.

107 Guth 1946a, 44 f.

108 Vgl. Böhm 2013, 72–74; Manderscheid 2016, 72–74.

Veränderte Zeitstrukturen und Pendlermobilität:

Der Durchbruch der englischen Arbeitszeit

Ein gutes Anschauungsbeispiel für die Probleme, die sich ergeben, wenn Akteure oder Kontextbedingungen vernachlässigt werden, bietet die Art und Weise, wie der weiter vorne diskutierte Rückgang der täglichen Arbeitswege seit den 1970er-Jahren gerne erklärt wird. Wissenschaftliche Publikationen und offizielle Pendlererhebungen sehen den Auslöser der Entwicklung häufig einzig in den gewachsenen Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort.¹⁰⁹ Die Logik dahinter: Weil die Arbeitswege mit dem Einsatz moderner und schneller Verkehrsmittel in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen sind, verzichtete ein stetig grösser werdender Teil der Erwerbsbevölkerung darauf, über Mittag nach Hause zurückzukehren. In der Konsequenz hat sich die durchschnittliche Weghäufigkeit über die Zeit verringert. Diese Argumentation ist nachvollziehbar und sie dürfte tatsächlich eine bedeutende Rolle gespielt haben. Wichtig waren diesbezüglich aber auch soziale, kulturelle und ökonomische Veränderungen, die häufig erst in der historischen Rückschau offenkundig werden.

Zu denken ist dabei etwa an die in vielen Betrieben in den letzten Jahrzehnten stark verkürzten Mittagspausen. Bis in die 1960er-Jahre – zum Teil deutlich darüber hinaus – waren in der Mehrzahl der Schweizer Unternehmen verbindliche Mittagszeiten von bis zu zwei Stunden die Regel. Erst mit der flächendeckenden Einführung der sogenannten englischen Arbeitszeit wurde der durchgehende Arbeitstag die Regel und die Mittagspausen in den meisten Betrieben auf 30 bis 60 Minuten eingeschränkt. Dass Erwerbstätige ihr Mittagessen nicht mehr im Kreis der Familie einnahmen und sich auswärts verpflegten, lag deshalb nicht nur an den grösser gewordenen Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort, sondern auch am neuen Zeitregime. Der Durchbruch der neuen Arbeitszeitregelung begünstigte den Wegfall zweier Arbeitswege, induzierte Veränderungen in der Verpflegungsinfrastruktur und führte zu einer neuartigen Esskultur. An die Stelle des oft üppigen Mittagessens im Familienkreis, das bis anhin für viele die Hauptmahlzeit des Tages darstellte, traten Trends wie der leichte und schnelle Lunch in Kantinen und Restaurants, die Verköstigung an Imbissständen oder die Selbstversorgung mit vorbereiteten Speisen.¹¹⁰ Dieser zunächst oft als zwanghaft empfundene Druck zur ausserhäuslichen Verpflegung war bis in die 1960er-Jahre hinein einer der meistgenannten Gründe gegen die Einführung der englischen Arbeitszeit. Nicht nur wurde befürchtet, dass die daraus resultierenden finanziellen Belastungen Arbeiter- und Angestelltenhaushalte überforderten und sie in Geldnot stürzten. Auch wurde intensiv darüber diskutiert, ob sich die Abwesenheit des Vaters zur Mittagszeit nicht negativ auf

109 Vgl. BFS, ARE 2005, 51; Frick et al. 2007, 126.

110 Vgl. Prager 1959, 170 f.; Dahinden 1963, 4.

das Familienleben auswirke.¹¹¹ Der Verzicht auf das mittägliche Pendeln war deshalb nicht unumstritten und traf aufgrund weiterer Bedenken in der Bevölkerung auf unterschiedliche Resonanz.¹¹² Während sich die einen darüber freuten, sich in Zukunft mittags nicht mehr in überfüllte Trams, Züge oder Busse quetschen zu müssen und erst noch Zeit zu sparen, sahen sich andere Erwerbstätige der Möglichkeit beraubt, wertvolle Zeit mit den Kindern zu verbringen, die längere Pause für einen Mittagsschlaf zu nutzen, Einkäufe zu erledigen oder sich freizeithlichen Aktivitäten – etwa einer mittäglichen Schwimmbadbesuche – zu widmen.¹¹³ Trotz der unterschiedlichen Stimmungslage setzte sich die englische Arbeitszeit mit ihren verkürzten Mittagspausen ab den 1960er-Jahren schliesslich auf breiter Front durch. Die Versprechungen, die vom neuen Arbeitszeitregime ausgingen, waren einfach zu gross. Architekten und Stadtplaner priesen die kürzeren Mittagspausen an, weil sie städtischen Angestellten den Wegzug ins Grüne erlaubten und der ländlichen Bevölkerung gleichzeitig die Möglichkeit boten, weitere Pendelwege zurückzulegen und damit in der gewohnten Umgebung ansässig zu bleiben.¹¹⁴ Verkehrsingenieure wiederum sahen in der flexibleren Arbeitszeitstaffelung vor allem den Vorteil, die Verkehrsbelastungen in den täglichen Spitzenzeiten stärker zu brechen.¹¹⁵ Verkehrsökonominnen und Wirtschaftsvertreter verwiesen hingegen primär auf die positiven volkswirtschaftlichen Impulse des täglichen Pendelns, vor allem für einen flexibleren Arbeitsmarkt, der als unabdingbare Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz galt.¹¹⁶ Ein häufig diskutiertes Versprechen war drüber hinaus die heiss ersehnte Aussicht auf mehr Freizeit. Die Verkürzung der Mittagspause sowie der Wegfall zweier Arbeitswege versprachen eine Reduktion des für die Berufsausübung anfallenden Zeitaufwands, was sich – so die verbreitete Hoffnung – positiv auf die zur Verfügung stehende abendliche Freizeit auswirken sollte.¹¹⁷

Die Einführung der englischen Arbeitszeit und ihre Auswirkungen auf die täglichen Arbeitswege ist damit ein gutes Beispiel, wie vielfältig die Einflüsse auf

111 Vgl. Hugli 1941.

112 In Zürich brachte eine 1959 durchgeführte Umfrage bei 3067 Beschäftigten der Stadtverwaltung zutage, dass nur gerade 17 % der Befragten die englische Arbeitszeit uneingeschränkt befürworteten. Immerhin 47 % konnten sich eine Einführung vorstellen, wenn gewisse Bedingungen erfüllt sind. Diese reichten von der Einrichtung von Verpflegungsräumen über Spesen für das Mittagessen bis hin zur Anpassung der Schulzeiten. Vgl. Statistisches Amt der Stadt Zürich 1959, 31–34.

113 Einen guten Überblick zu den Diskursen der Zeitgenossen über Vor- und Nachteile der englischen Arbeitszeit geben beispielsweise zwei Reportagen, in denen neben Experten auch verschiedene Berufsleute zur Sprache kamen: NZZ, 12. 3. 1939, 3 f.; Zürcher Illustrierte 16/45 (1940), 1212–1215. Die NZZ brachte darüber hinaus immer wieder ausführliche Artikel zur Thematik, zum Beispiel: NZZ, 7. 10. 1938, 2; 12. 1. 1951, 8; 5. 1. 1960, 8.

114 Vgl. Blum 1937, 188.

115 Vgl. Hofmann 1957, III f.

116 Vgl. Guth 1946a, 45.

117 Vgl. dazu Kapitel 3.4.1.

den Pendlerverkehr ausfallen können. Die erhöhte Erreichbarkeit durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und den verbesserten Zugang zu schnellen Verkehrsmitteln dehnte die geografischen Möglichkeitsräume der Erwerbsbevölkerung zweifellos aus. Die Bereitschaft, im Alltag längere Arbeitswege zurückzulegen, hing allerdings nicht allein von diesen technischen Gegebenheiten ab. Die zeitliche Reorganisation des Arbeitstags und der Arbeitswoche spielten dabei ebenso eine Rolle wie eine Vielzahl weiterer kontextabhängiger Faktoren und persönlicher Präferenzen.¹¹⁸ Für die zeitgenössischen Akteure galt es, die potenzielle Einsparung zweier Arbeitswege auf ihre Folgen hin abzuwägen: Verkräftet das Haushaltsbudget die zusätzlichen Kosten für die auswärtige Verpflegung? Kann oder will ich auf die Mittagspause im Familienkreis verzichten? Welche Folgen ergeben sich daraus für den Familienalltag? Verliere ich Zeit mit meinen Kindern? Wer kümmert sich über Mittag um sie, wenn beide Elternteile arbeiten? Diese Fragen griffen alle tief in die Lebensverhältnisse der betroffenen Akteure ein. Sie streiften dabei sowohl die ökonomischen Bedingungen der Haushalte als auch die zeitliche Organisation des Familienalltags oder die geschlechterspezifische Arbeitsteilung – alles Faktoren, die sich bis heute auf die Alltagsmobilität der Bevölkerung auswirken. Es dürfte sich deshalb lohnen, zukünftig einen genaueren Blick auf ihre Genese und zeitliche Entwicklung zu legen.

Wohnstandortwahl und Pendlermobilität: Suburbane (Alb-)Träume

Wie komplex das Geflecht von Einflüssen auf das Pendlerverhalten bereits in den 1960er-Jahren war, zeigt sich neben dem Verweis auf die Einführung der englischen Arbeitszeit auch an einer Werbeanzeige des Zürcher Bau- und Generalunternehmers Mobag AG: «Wohnen ist wesentlich, ist Geborgensein, Erholung und Verbundenheit mit der Familie. Aber wieviel Wohnen opfern Sie dem Weg zur Arbeit, und dem Weg zurück nach Hause? Wie lang – an Zeit, nicht Kilometern – ist denn Ihr Arbeitsweg? Wieviel Frühstücksfreude nimmt er Ihnen morgens weg? Und abends, wieviel Zusammensein mit Frau und Kindern? Und wie erleben Sie den Arbeitsweg? Als Schleichen durch die Stadt im Auspuffdampf der Autoschlangen? Als zermürendes Schütteln in überfüllten Trams? Als Leidensweg, der Ihre Arbeitslaune aushöhlt? Muss das so bleiben? Andere, vom Land herkommend, gelangen rascher, angenehmer an ihr Ziel, auch wenn der Weg in Kilometern weiter ist. Vom Land her könnten auch Sie den Arbeitsplatz rascher erreichen, besonders da ja bald die Express-Strassen kommen. Vielleicht denken Sie daran, mit der Zeit vor die Stadt hinaus zu ziehen, wo man mehr und schöner wohnen kann, reinere Luft atmet, und wo die Kinder ungefährdet spielen dürfen. Dort, vor der Stadt, plant und baut auch die Mobag. An die 100

¹¹⁸ Die 1960er-Jahre markierten nicht nur den Durchbruch der englischen Arbeitszeit, sondern auch das Jahrzehnt der etablierten Fünftageswoche. Vgl. Kapitel 3.4.

Häuser mit fast 1000 Wohnungen hat sie in den letzten 4 Jahren gebaut. Nach den strengen Mobag-Bauprinzipien. Mit dem grosszügigen Mobag-Wohnkomfort und immer auch mit Spielplätzen für die Kinder.»¹¹⁹

Das Werbebeispiel der Mobag mahnt damit erneut, Arbeits- und Wohnort nicht – wie in Verkehrswissenschaft und -planung lange Zeit üblich – als zwei separate Sphären zu betrachten, sondern das Augenmerk stärker auf ihre wechselseitigen Verflechtungen und die spezifischen Kontexte der Akteure zu richten.¹²⁰ Die Mobag nutzte die Konflikte, die sich Pendlern in dieser Hinsicht stellten, geschickt aus, um beim Publikum Emotionen auszulösen. Nicht von ungefähr verwies der Werbetext zunächst darauf, dass Entscheidungen bezüglich des Wohn- und Arbeitsorts stets eine Vielzahl von Folgen mit sich bringen, die es abzuwägen gilt: Verzichte ich für meinen Arbeitsweg auf Wohnkomfort? Wie viel Zeit opfere ich dem täglichen Pendeln? Welche Auswirkungen ergeben sich daraus für Freizeit und mein Familienleben? Wie erlebe ich meinen Arbeitsweg, als stressig und zermürend, als notwendiges Übel oder als willkommene Übergangphase zwischen der städtischen Arbeitswelt und dem Privatleben in Suburbia? Mit dem Verweis auf solche Zielkonflikte und die negativen Emotionen des Pendleralltags baute die Mobag bewusst Spannung auf, um anschliessend die firmeneigenen Wohnungen auf der grünen Wiese als ideale Lösung solcher Dilemmata anzupreisen. Für die damalige Zeit typisch, ruhten die Hoffnungen auf eine bessere Zukunft unverblümt auf den Versprechungen der Modernisierung: Das Auto sollte in Verbindung mit den sich noch im Bau befindenden Autobahnen das alltägliche Verkehrschaos entflechten, die Arbeitswege verkürzen beziehungsweise bequemer gestalten und der Bevölkerung die Erfüllung ihrer Wohnträume auf der grünen Wiese erlauben.

Das Inserat widerspiegelte damit vor allem die Perspektive männlicher Erwerbstätiger. Im traditionellen Familienmodell der 1960er-Jahre fiel ihnen in aller Regel die Rolle des Alleinernährers zu.¹²¹ Gleichzeitig waren es die Männer der Mittelschicht, die nach dem Zweiten Weltkrieg als Erste in bedeutender Zahl Zugang zum Pkw erhielten (vgl. Kapitel 2.2.1). Während das Auto die männlichen Möglichkeitsräume auf einen Schlag erheblich ausweitete sowie die Flexibilität und Bequemlichkeit auf Arbeitswegen wesentlich erhöhte, bedeutete der Umzug nach Suburbia für manche ihrer Ehefrauen eine spürbare Beschränkung ihres Aktionsradius. Weil viele Familien noch keinen Zweitwagen besaßen, hing der Mobilitätsgrad von Frauen stark vom ÖV oder dem Langsamverkehr ab. Die zu Fuss oder mit dem Fahrrad erreichbaren Ziele waren in suburbanen Wohnzonen aber häufig rar und der ÖV wenig genutzt. Auf ihre häuslich-reproduktive Rolle reduziert und nicht selten räumlich getrennt

119 NZZ, 12. 11. 1962, 12.

120 Vgl. Hanson, Pratt 1988.

121 Vgl. Fuchs 2007.

von Verwandten, Freunden und anderen sozialen Netzwerken, blieben die Aktionsräume – insbesondere von Vollzeithausfrauen – deshalb stark auf ihr suburbanes Wohnumfeld begrenzt.¹²² Diese räumliche Eingrenzung lief Gefahr, in eine soziale Isolation zu führen, die durch das oft bescheidene Kultur-, Sport- und Vergnügungsangebot der aufstrebenden Vorortgemeinden weiter verstärkt wurde. Die drohende Vereinsamung suburbaner Vollzeithausfrauen wurde in den 1960er-Jahren international unter dem Schlagwort der grünen Witwen diskutiert.¹²³ In der Schweiz widmete der «Brückenbauer» dem Phänomen 1968 einen umfangreichen Artikel und hielt darin fest: «Tausende von Menschen zieht es heute magisch hinaus ins Grüne, [...] in Einfamilienhäuser und Satellitensiedlungen. [...] Der Milieuwechsel jedoch bringt veränderte Lebensgewohnheiten und schafft auf diese Weise ganz besondere Probleme: [...] Während nämlich immer mehr Männer ihr Heim nur noch als Schlaf- und Wochenendgäste benützen, leiden ihre Frauen unter der scheinbar idealen Wohnlage. Sie vermissen Kontakte, menschliche Beziehungen und klagen über Einsamkeit und tödliche Langeweile. Viele dieser sogenannten «Grünen Witwen» werden dadurch seelisch krank und suchen Kompensation durch allerhand mögliche und unmögliche Mittel.»¹²⁴

Die jüngere Suburbanisierungsforschung hat sicherlich nicht unrecht, wenn sie die zeitgenössische Debatte zu den grünen Witwen als stark von Männern geprägte Perspektive kritisiert. Sie stellte Frauen als wehrlose und handlungsunfähige Opfer dar, die sich angesichts der Abwesenheit ihrer Ehemänner im Alltag zwangsläufig langweilten und deshalb sehnsüchtig auf deren abendliche Rückkehr warteten. Anders als von männlichen Architekten, Stadtplanern und Journalisten kritisiert, war der suburbane öffentliche Raum in den 1960er-Jahren nicht für alle Frauen eine langweilige Vororthölle, sondern durchaus geprägt von regelmässigen informellen Begegnungen, nachbarschaftlichen Beziehungsnetzen und neuen Freundschaften.¹²⁵ Gleichzeitig lässt sich allerdings kaum bestreiten, dass der Umzug nach Suburbia für Frauen eher Mobilitätsbarrieren mit sich brachte als für ihre (Auto fahrenden) Ehemänner. Dafür sorgten nicht nur die deutlichen Unterschiede beim Motorisierungsgrad, sondern auch geschlechterspezifische Rollenzuschreibungen. Im traditionellen Familienmodell waren diese eindeutig verteilt: Der Mann sorgte als Alleinernährer für das leibliche Wohl, während die Ehefrau sich um Haushalt und Kinder kümmerte. Wie das nachfolgende Beispiel zeigt, wirkten sich diese Zuschreibungen auf die alltäglichen Verpflichtungen und die individuellen Freiräume beider

122 Vgl. Woyke 2010, 330.

123 Die Diskussionen gingen dabei stark von der nordamerikanischen Suburbanisierungsforschung aus und wurde danach rasch in den westeuropäischen Industriestaaten aufgegriffen. Vgl. Woyke 2010, 335; Saarikangas 2014; Viitanen 2017.

124 *Wir Brückenbauer* 27/7 (1968), 7.

125 Vgl. Saarikangas, Horelli 2018.

Geschlechter aus: «Dreimal in der Woche geht er [der Ehemann] abends aus, kegeln, singen, jassen [...]. Ich aber bin den ganzen Tag allein in der Wohnung. [...] die Männer haben wenigsten ihresgleichen. Sie haben jeden Tag viermal ihren Arbeitsweg, sehen andere Menschen, wissen sich ihnen verbunden, durch den Beruf, [...] während unsereiner ganz alleine in seinen vier Wänden sitzt. [...] Und wenn sie ihren Beruf wieder ausübten? [...] Ich habe schon oft daran gedacht. Habe es auch meinem Mann schon vorgeschlagen. Aber er will nichts davon wissen. Wir haben das nicht nötig, was würden die Leute sagen, ist sein Einwand.»¹²⁶

Hier kommt zum Ausdruck, dass sich die tradierte Rollenverteilung auf den freizeithlichen Spielraum (vgl. Kapitel 3.4) der betroffenen Frau auswirkte, eine Wiederaufnahme der Erwerbstätigkeit erschwerte und sie damit auch in ihrer Mobilität einschränkte. Sie sah die täglichen Arbeitswege und eine potenzielle Anstellung als Chance zur gesellschaftlichen Teilhabe, konnte sich mit ihrer Argumentation zu Hause jedoch nicht durchsetzen. Zu gross war die Angst des Ehemannes, die Erwerbstätigkeit der Frau könnte als Zeichen finanzieller Schwäche gewertet werden. Die Wirkungsmächtigkeit von solchen traditionellen Rollenvorstellungen mag sich später im Zuge der Frauenbewegung und dem Wandel beziehungsweise der Pluralisierung der Familienmodelle abgeschwächt haben, sie beeinflussen die Mobilität von Frauen aber bis heute. Um den Bogen zurück zum Pendlerverkehr zu schlagen: Die Zahl der Frauen mit Kindern, die Voll- oder Teilzeit arbeiten, hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen. Allerdings tendieren sie im Vergleich zu Männern zu kürzeren Arbeitswegen und sind häufiger mit dem ÖV oder zu Fuss unterwegs. Diese Voraussetzungen können auf einem kompetitiven Arbeitsmarkt, der eine hohe Pendlerbereitschaft voraussetzt, nachteilige Effekte zur Folge haben. Frauen sind in dieser Hinsicht oft auch weniger flexibel, weil sie in der Tendenz nach wie vor stärker in die Hausarbeit und Kinderbetreuung eingebunden sind als ihre männlichen Pendanten.¹²⁷ Dabei setzt gerade die Doppelbelastung durch Job und Familie beträchtliche Ansprüche an die Mobilität von Frauen und führt zu Mobilitätsbedürfnissen, die sich von denjenigen des Vollzeit erwerbstätigen männlichen Pendlers unterscheiden, der nach wie vor das Leitbild der Verkehrsplanung bildet.¹²⁸ Eine historische Auseinandersetzung mit dieser Geschlechterblindheit der Verkehrsplanung, die sich auf weitere oft vernachlässigte Verkehrsteilnehmer wie ältere Menschen, Kinder und Behinderte ausdehnen lässt, kann deshalb helfen, die Folgen dieser Marginalisierung für die Alltagsmobilität der betreffenden Gruppen besser zu verstehen.¹²⁹

126 Die Frau in der Schweiz 5 (1932), 52 f.

127 Vgl. Manderscheid 2013.

128 Vgl. Hahn, Fuhrmann 2006, 8 f.

129 Vgl. Walsh 2007.

Darüber hinaus deuten die in diesem Kapitel diskutierten Beispiele darauf hin, dass es sich lohnen könnte, der historischen Bedingtheit suburbaner Wohnträume genauer auf den Grund zu gehen. Obwohl von verschiedener Seite immer wieder kritisiert, hält sich das Motiv «Wohnen im Grünen» bis heute hartnäckig und beeinflusst das Mobilitätshandeln oft langfristig entscheidend mit.¹³⁰ Zwar wohnt hierzulande aktuell nur eine Minderheit der Bevölkerung auf dem Land, die Sehnsucht nach ländlicher Idylle ist indes ungebrochen.¹³¹ Bei einer jüngst durchgeführten Studie gaben nicht weniger als 66 % der rund 16 000 befragten Personen die Nähe zur Natur beziehungsweise eine schöne Landschaft als wichtigstes Kriterium für die eigene Wohnsituation an. Wenig erstaunlich, dass das Einfamilienhaus von der Mehrzahl als ideale Wohnform genannt wurde. Es fungierte bei 55 % der Befragten ganz zuoberst auf dem Wunschzettel und sollte, im Einklang mit der erwähnten Natursehnsucht, bevorzugt auf dem Land stehen.¹³² Das erstaunliche Beharrungsvermögen des Traums vom Wohnen im Grünen über Jahrzehnte zeigt sich nicht zuletzt in der wachsenden Zersiedelung, den steigenden Pendeldistanzen oder der hohen Bedeutung des Automobils im Berufsverkehr. Die negativen Auswirkungen dieser Entwicklungen werden spätestens seit der Umweltwende vermehrt kritisch diskutiert, die Wirkungsmächtigkeit von Wohnpräferenzen mit ihren Folgen für den Pendlerverkehr scheint allerdings ungebrochen. Obwohl heute eine Mehrheit der Bevölkerung Umweltbewusstsein und ökologische Nachhaltigkeit als wichtig oder sehr wichtig erachtet, haben beide Aspekte kaum einen Einfluss auf die Pendeldistanzen oder den Wohnstil. Lange Arbeitswege und Wohnen im Einfamilienhaus, beides ressourcenintensiv, sind bei Menschen, die sich selbst als umweltbewusst einschätzen, ähnlich häufig wie bei der übrigen Bevölkerung.¹³³

3.3.6 Arbeitswege und Mobilität: Fazit

Die These von der stetig mobiler werdenden Gesellschaft scheint sich nirgends so deutlich zu bestätigen wie im wachsenden Berufsverkehr. Regelmässig erreichen uns Rekordmeldungen zu neuen Pendlerhöchstständen, während die Klagen über verstopfte Strassen und überfüllte öffentliche Verkehrsmittel nicht abreissen und in den Medien vermehrt über die negativen gesundheitlichen Folgen des Langzeitpendelns diskutiert wird. 1950 arbeiteten erst 17 % der Erwerbstätigen ausserhalb der eigenen Wohngemeinde, heute sind es 71 %, und die Arbeitswege, die sie dabei zurücklegen, sind in den letzten Jahrzehnten deutlich gewachsen. Angesichts dieser rasanten Entwicklung ist durchaus nachvollziehbar, wieso der Fokus von Wissenschaft, Behörden, Medien und Verkehrsplanung lange Zeit einzig auf dem interkommunalen Pendlerverkehr

130 Vgl. Kramer 2005, 355.

131 Vgl. Haefeli 1998b.

132 Vgl. Sotomo 2016, 6–12.

133 Vgl. ebd., 10.

lag. Sein konstanter Anstieg stellte das Verkehrssystem nicht nur laufend vor neue Herausforderungen, er war und ist auch eine treibende Kraft hinter der wachsenden Zersiedelung und Mitverursacher einer ganzen Reihe Umweltprobleme. Die häufig einseitige Perspektive auf den interkommunalen Pendlerverkehr ist allerdings nicht gänzlich frei von Problemen:

Erstens führte seine anhaltende Dominanz in verkehrs- und mobilitätsbezogenen Diskursen dazu, dass ein bedeutender Teil der berufsbedingten Alltagsmobilität lange kaum Beachtung fand. Gemeint sind Erwerbstätige, die in der gleichen Gemeinde arbeiten und wohnen. Sie stellten bis in die 1980er-Jahre die Mehrheit der Arbeitsbevölkerung. Abgesehen von der Tatsache, dass ihr Anteil im 20. und 21. Jahrhundert laufend sank, ist kaum etwas über die Mobilität dieser Menschen bekannt. Wie sich ihre Arbeitswege in puncto Distanz, Zeitaufwand oder Weghäufigkeit im Vergleich zur Situation bei den interkommunalen Pendlern entwickelte, ist deshalb kaum abschätzbar. Die oft zu einseitige Perspektive auf Pendler kann deshalb leicht zur Ansicht verleiten, dass sich die berufsbedingte Mobilität erst mit dem verschärften Wachstum des Pendlerverkehrs nach 1950 deutlich zu verändern begann. Mindestens zwei weitere Argumente sprechen gegen diese Annahme: Zum einen wird gerne übersehen, dass die Erwerbsbevölkerung vor 1950 eine deutlich höhere residenzielle Mobilität aufwies als heute. Erst der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der verbesserte Zugang zu Verkehrsmitteln und eine Reihe weiterer Faktoren ermöglichten einer wachsenden Zahl von Erwerbstätigen, an den Arbeitsort zu pendeln, anstatt umzuziehen. Diesem Zusammenhang zwischen Wanderungsbewegungen und dem alltäglichen Pendeln wurde bisher zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt.¹³⁴ Zum anderen zeigt der historische Blick auf den Pendlerverkehr, dass dieser nicht vorschnell als ein primäres Phänomen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts abgetan werden sollte. Insbesondere in früh industrialisierten Gebieten entwickelte er sich bereits davor zu einer wichtigen alltäglichen Mobilitätspraxis. Seine wachsende Dynamik wurde bis 1950 allerdings weitgehend von den geringen Pendleranteilen in landwirtschaftlich geprägten Gebieten überlagert. Zweitens begünstigte die einseitige Ausrichtung auf den Pendlerverkehr die bis heute oft verwendete Gleichsetzung von Mobilität und den zurückgelegten Distanzen. Die in den letzten Jahrzehnten im Schnitt deutlich gewachsene räumliche Ausdehnung zwischen Arbeits- und Wohnort fungiert häufig als wichtigster, wenn nicht gar einziger Beleg für die angeblich stetig mobiler werdende Gesellschaft. Zurückgelegte Distanzen sind jedoch nur ein Aspekt der arbeitsbedingten Mobilität. Von Bedeutung ist etwa auch der Zeitaufwand oder die Anzahl der täglichen Arbeitswege. Insbesondere mit Blick auf diese gerät

134 Das mag auch daran liegen, dass beide Mobilitätsformen verschiedene Forschungszeige ansprechen. Während Wanderungsbewegungen traditionell ins Ressort der Migrationsforschung fallen, wird der Pendlerverkehr primär von den Verkehrswissenschaften untersucht. Vgl. Pooley 2017.

die These von der stetig wachsenden Mobilität ins Wanken, denn seit den ersten Erhebungen Mitte der 1970er-Jahre hat die Zahl der täglichen Arbeitswege nicht etwa zu-, sondern deutlich abgenommen.

Drittens zeichnete sich die Auseinandersetzung mit der arbeitsbedingten Mobilität bisher durch eine starke Konzentration auf infrastrukturelle und raumbezogene Faktoren aus. Im Zentrum standen in erster Linie die Erforschung des modernen Verkehrssystems sowie seine wechselseitige Beziehung mit der Siedlungsstruktur und der räumlichen Anordnung von Arbeitsplätzen. Die Akteure selbst, die Lebenskontexte, Motive, Erfahrungen und Präferenzen von Pendlern kamen im Vergleich dazu lange Zeit zu kurz. Obwohl die Bahnhöfe und Strassen täglich von Hunderttausenden Pendlern bevölkert werden, handelt es sich dabei keineswegs um eine homogene Masse, die blind von infra- und raumstrukturellen Gegebenheiten geleitet wird. Frauen pendeln beispielsweise häufig anders als Männer und Arbeitswege werden auch erheblich durch Faktoren wie Einkommen, Wohnpräferenzen, Beziehungs- und Familiensituation oder Alter der Erwerbstätigen geprägt. Diese Faktoren verweisen nicht selten auf strukturelle Ungleichheiten oder andere kontextabhängige Bedingungen, die mit dem alltäglichen Verkehrshandeln der Akteure reproduziert und zementiert werden. Solche Aspekte wurden, zumindest in ihrer historischen Dimension, bisher kaum vor dem Hintergrund von Verkehrs- und Mobilitätshandeln reflektiert. Dabei könnte gerade die Auseinandersetzung mit ihrer Genese dabei helfen, ihre Wechselwirkung mit dem Pendlerverkehr besser zu verstehen.

3.4 Mobilität und Freizeit: Von der Genese eines Massenbedürfnisses

Mobilität ist oft symbolischer Ausdruck für individuelle Freiheit, Unabhängigkeit, Ungebundenheit und Flexibilität. Sie steht damit nicht selten in Kontrast zum als stressig, einengend und repetitiv wahrgenommenen Alltag. Die positiven Aspekte, die mit Mobilität assoziiert werden, dürften sich deshalb nirgends so deutlich zeigen wie in der Freizeit: In freien Stunden mobil zu sein, bedeutet für viele, kurzzeitig aus den Strukturen des Alltags auszubrechen, frei zu wählen, wohin man gehen will, und dabei Neues zu entdecken oder Ruhe und Erholung zu finden.¹³⁵ Aus der Perspektive der Verkehrs- und Mobilitätsforschung ist Freizeitmobilität indes ein oft nur schwer fassbarer Teilbereich des Alltagsverkehrs. Freizeitliche Wege reichen von Visiten bei Verwandten und Freunden über Besuche von Gaststätten, Kultur- und Sportveranstaltungen bis hin zur aktiven Erholung in der freien Natur oder in Freizeit- und Sportanlagen.¹³⁶

¹³⁵ Vgl. Opaschowski 1997, 43 f.

¹³⁶ Die Ausführungen in diesem Kapitel beziehen sich ausschliesslich auf alltägliche Formen der Freizeitmobilität. Der Ferien- und Tourismusverkehr bleibt, mit Ausnahme des Ausflugsverkehrs an Wochen-

Die Vielzahl verkehrswirksamer Freizeitaktivitäten macht die Erfassung des Freizeitverkehrs für Forschung, Politik und Planung zu einer Herausforderung. Ausserdem ist das freizeitliche Verkehrsverhalten räumlich und zeitlich oft dispers und auch deshalb schwierig zu bestimmen.¹³⁷ Diese Umstände haben dazu beigetragen, dass die Freizeitmobilität sowohl im öffentlichen Diskurs als auch unter Fachleuten und Politikern lange Zeit kaum Beachtung fand. Wo sie als Mobilitätswitz in Erscheinung trat, diente sie lange Zeit lediglich als Residualgrösse. Was nicht eindeutig dem Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Geschäfts- oder Urlaubsverkehr zuzuordnen war, fiel notgedrungen in die Freizeitkategorie, wurde aber in aller Regel kaum vertieft untersucht. Erst als die negativen Auswirkungen des stark gewachsenen Alltagsverkehrs in den 1970er- und 80er-Jahren erstmals auf breite Kritik stiessen, rückte die freizeitliche Mobilität ins Zentrum des Interesses.¹³⁸ Für Diskussionen sorgte vor allem die deutliche Zunahme des motorisierten Freizeitverkehrs, der in beliebten Erholungsgebieten bei hoher Tagesfrequenz immer häufiger zu erheblichen Verkehrsbelastungen führte und die naturräumliche Qualität ernsthaft zu bedrohen begann.¹³⁹ An dieser Problemlage hat sich bis heute wenig geändert. Laut jüngsten Erhebungen fallen derzeit beinahe zwei Drittel der in der Freizeit zurückgelegten Distanzen auf den motorisierten Individualverkehr.¹⁴⁰ Dabei haben die im Schnitt pro Jahr und Kopf zurückgelegten Kilometer in den letzten Jahrzehnten fast durchwegs weiter zugenommen.¹⁴¹ Die Probleme und Umweltfolgen, die sich aus dem kilometerhungrigen Freizeitverhalten der Bevölkerung ergeben, sind deshalb nach wie vor erheblich.¹⁴² Geht man – wie das viele Verkehrssoziologen tun – davon aus, dass die Bedeutung der Freizeit in postmodernen Gesellschaften weiter wächst, ist anzunehmen, dass sich die Problematik sogar noch verschärfen wird. Tatsächlich stellt die Freizeit, über die gesamte Woche und alle Bevölkerungsgruppe hinweg gesehen, bereits heute den wichtigsten Verkehrszweck dar. Im Schnitt wendet die Schweizer Wohnbevölkerung 44 % der täglichen Distanzen, 50 % der Unterwegszeiten und 38 % der Wege für Freizeitaktivitäten auf.¹⁴³ Angesichts dieser grossen Bedeutung und der damit verbundenen Herausforderungen erstaunt es nicht, dass der Freizeitverkehr in den letzten Jahren in Politik, Wissenschaft sowie im öffentlichen Diskurs vermehrt Beachtung fand. In seiner historischen Dimension wurde das Phänomen

enden (Tagestourismus), ausgeklammert. Für eine historische Perspektive auf die Themen Verkehr und Tourismus vgl. Tissot 2010; Humair, Tissot 2011; Gigase et al. 2014; Tissot 2017.

137 Vgl. Schweizerischer Bundesrat 2009, 8.

138 Vgl. ARE 2013a, 3.

139 Vgl. Krippendorf 1970, 6–8; Hidber 1977.

140 Vgl. BFS, ARE 2017, 46.

141 Vgl. Simma 2004, 13; BFS 2012, 63–66.

142 Vgl. Müller, Stettler 1997; Stettler 1997; Stettler 1999; Meier 2000a, 37–44; Meier 2000b, 179–204.

143 Die Angaben beziehen sich nur auf Wege, die innerhalb der Schweiz zurückgelegt wurden. Vgl. BFS, ARE 2017, 46.

bisher allerdings kaum betrachtet. Wie und unter welchen Umständen sich die freizeithliche Mobilität zum dominierenden Verkehrszweck unserer Tage entwickelte, ist deshalb noch weitgehend ungeklärt.

Historiker haben sich diesbezüglich bisher vor allem auf die Entwicklungen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts konzentriert und gezeigt, dass der enge Zusammenhang zwischen Freizeitgestaltung und Mobilität kein Novum der letzten Jahrzehnte ist. Sowohl das Automobil als auch das Fahrrad waren beispielsweise zunächst primär Sport- und Abenteuervehikel für vermögende Bevölkerungskreise, ehe sie sich zu Alltagsfahrzeugen entwickelten.¹⁴⁴ Auch das Tram diente in seiner frühen Phase vorwiegend als Transportmittel für nahräumliche Freizeitausflüge des Bürgertums.¹⁴⁵ Das Gleiche gilt für die Eisenbahnen, die gut situierten Stadtbewohnern Erholungslandschaften wie die Alpen erschlossen und die freizeithlichen Aktionsräume damit deutlich ausdehnten.¹⁴⁶ In der gesellschaftlichen Elite beeinflussten sich Freizeitverhalten und Mobilitätsangebote also bereits im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Inwiefern dies vor dem Zweiten Weltkrieg auch für Gesellschaftsschichten fernab der privilegierten «leisure class» zutraf, wurde kaum untersucht.

Die Sozialwissenschaften haben ihren Fokus bisher primär auf die Hochkonjunkturphase nach dem Zweiten Weltkrieg gelegt und hier den eigentlichen Ausgangspunkt für die Entstehung einer hochmobilen Freizeitgesellschaft identifiziert. Erst im Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungs- und später zur Informationsgesellschaft habe sich Freizeit zu einem zentralen, gesellschaftsübergreifenden Lebensbereich entwickelt. Dafür sei zum einen ein Wertewandel verantwortlich gewesen, in dessen Verlauf Arbeit zusehends durch Freizeit als lebenssinnstiftende Institution abgelöst wurde, wobei Freizeit schliesslich zu einem wichtigen Konsum- und Distinktionsgut avancierte.¹⁴⁷ Zum anderen wird gerne ins Feld geführt, dass sich die freizeithlichen Handlungsspielräume der breiteren Öffentlichkeit erst seit den 1950er-Jahren, angetrieben durch wachsende Einkommen, sinkende Arbeitszeiten, erleichterten Zugang zu Verkehrsmitteln sowie einer starken Kommerzialisierung des Freizeitangebots, merklich ausdehnten.¹⁴⁸

Die angesprochenen Entwicklungen sind für das starke Wachstum des Freizeitverkehrs in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zweifellos von eminenter Bedeutung. Eine zu einseitige Reduktion auf die Zäsur nach dem Zweiten Weltkrieg läuft allerdings Gefahr, wichtige Vorbedingungen und Konstanten

144 Vgl. Mom 2015a; Merki 2002; Möser 2002.

145 Vgl. Galliker 1997.

146 Vgl. Hachtmann 2007, 71–97.

147 Vgl. Schulze 1992; Gross 1994; Müller 2008, 10–34; Bauman 2007. In der jüngeren Geschichtsforschung wird die These zum vermeintlichen Wertewandel nach dem Zweiten Weltkrieg zusehends kritisch diskutiert. Vgl. Bänziger 2015; Rödder 2014.

148 Vgl. Opaschowski 1997, 28–34; Scheiner 2009, 62–71.

auszublenden. Formen freizeitlicher Mobilität spielten im Alltag breiter Bevölkerungskreise nicht erst mit der Etablierung einer nivellierten Mittelstandsgesellschaft, dem Durchbruch des Massenkonsums oder der gesellschaftsweiten Verbreitung von Motorfahrzeugen eine wichtige Rolle. Mit Blick auf die Zwischenkriegszeit wird etwa deutlich, dass sich die freizeitlichen Handlungsspielräume bereits in den 1920er- und 30er-Jahren für eine wachsende Zahl von Menschen auszuweiten begannen. Auch die Kommerzialisierung des Freizeitangebots und die gestiegene Bedeutung der Freizeit im öffentlichen Diskurs haben eine längere Geschichte als vielfach dargestellt. Aus der Langzeitperspektive stellen die Entwicklungen nach dem Zweiten Weltkrieg deshalb weniger einen klaren Bruch als vielmehr die Fortsetzung und Verstärkung von Trends dar, deren Ursprung deutlich weiter zurückreicht.

3.4.1 Arbeitszeitreduktion und die Etablierung des Wochenendes als soziale Institution

Ein häufig genannter Erklärungsfaktor für die in den letzten Jahrzehnten angeblich gewachsene Bedeutung der Freizeit sind kontinuierliche Reduktionen der täglichen, wöchentlichen und jährlichen Arbeitszeit.¹⁴⁹ Einen ersten Höhepunkt erreichten diese Diskussionen in den 1960er-Jahren mit der Etablierung der Fünftagewoche. Bis zu diesem Zeitpunkt war es in vielen Berufen üblich, an Samstagen mindestens bis zum Mittag zu arbeiten. Neu begann das Wochenende für eine Vielzahl der Beschäftigten bereits am Freitagabend. Der damit verbundene Zuwachs freier Zeit löste eine intensive Debatte darüber aus, wie die zusätzliche Freizeit sinnvoll zu nutzen sei, und motivierte nicht zuletzt die Sozialwissenschaften, sich erstmals vertieft mit dem Freizeitverhalten der Bevölkerung auseinanderzusetzen.¹⁵⁰ Die Diskussionen waren dabei stark von einer Definition geprägt, welche die Verfügbarkeit von Freizeit als eine direkte Folge der zu leistenden Arbeitsstunden interpretierte. In dieser Argumentation war es deshalb primär die kontinuierliche Reduzierung der zeitlichen Arbeitsbelastung, die es einer breiteren Bevölkerung erlaubte, in den Genuss von mehr Freizeit zu kommen.

Tatsächlich war die Entwicklung zur modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft nicht nur in der Schweiz geprägt von einer kontinuierlichen Arbeitszeitverkürzung.¹⁵¹ Bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts waren tägliche Arbeitszeiten von 14 Stunden und mehr keine Seltenheit und der Sonntag als fester Ruhetag noch keineswegs überall gesichert.¹⁵² Der erste grosse Durchbruch zur Minderung der enormen Arbeitsbelastung gelang 1877 mit der ge-

149 Vgl. ARE 2013a, 5 f.

150 Vgl. Schweizer 1963; Hanhart 1964.

151 Für einen Vergleich zwischen der Situation in Deutschland und den USA vgl. zum Beispiel Lüttke 1975, 15 f.

152 Vgl. Gruner, Wiedmer 1987, 307.

setzlichen Festlegung des Elfstundentags. Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgte eine Reduktion um eine weitere Stunde. Danach fokussierte sich die Politik stärker auf die Festlegung der wöchentlichen Arbeitszeit, die 1905 vom Bundesrat auf maximal 64 Stunden fixiert wurde. 1917 folgte eine Reduktion auf 59 Stunden, bevor nach dem Landesstreik von 1918 der internationale Standard der 48-Stunden-Woche übernommen wurde. Aufgrund zahlreicher Ausnahmeregelungen, die lange Zeit grosszügig gewährt wurden, setzte sich die neue Arbeitszeitbeschränkung in der Praxis allerdings erst in den 1930er-Jahren flächendeckend durch.¹⁵³

Parallel zu den Bemühungen um kürzere Arbeitszeiten entstanden in den meisten Kantonen seit Mitte des 19. Jahrhunderts auch erste Gesetze zum Schutz der Sonntagsruhe. Das Hauptziel dieser Erlasse war der religiös motivierte Schutz des sonntäglichen Gottesdienstbesuchs. Die hohe Arbeitsbelastung von Arbeiterinnen und Arbeitern sollte nicht dazu führen, dass ein wachsender Teil der Bevölkerung diesem fernblieb. Deshalb legte das bereits erwähnte Fabrikgesetz von 1877 den Sonntag auf Bundesebene als allgemeinen Ruhetag fest. Auch hier führten allerdings zahlreiche Ausnahmeregelungen dazu, dass sich der freie Sonntag erst um 1900 als allgemeine Praxis etablierte.¹⁵⁴ Dieser Durchbruch war, anders als früher, nicht mehr primär von religiösen Motiven geprägt. Vielmehr fusste er auf der Überzeugung, dass der menschliche Körper für volle Leistungsfähigkeit zwingend regelmässige Ruhepausen benötigt.¹⁵⁵

Das Argument der Regeneration war auch die Grundlage für die zur selben Zeit erstmals diskutierte Verankerung des Ferienanspruchs. Bundesbeamte sowie das Personal von kantonalen Verwaltungen und öffentlichen Diensten zählten Ende des 19. Jahrhunderts zu den ersten Arbeitnehmern, die verbindliche Ferien erhielten. In der Privatwirtschaft gab es hingegen bis zum Ersten Weltkrieg keine solchen Regelungen. Insbesondere Arbeiter und Arbeiterinnen hatten noch kaum Anspruch auf Ferien. Erst in der Zwischenkriegszeit wurden auch sie diesbezüglich vermehrt berücksichtigt.¹⁵⁶ Die Dauer ihrer Ferien war indes in aller Regel deutlich kürzer als bei Angestellten. Erst die gesetzliche Verankerung eines allgemeingültigen Minimalferienanspruchs in den 1960er-Jahren sorgte für mehr Fairness. Ins gleiche Jahrzehnt fiel auch der bereits erwähnte Durchbruch der Fünftagewoche.¹⁵⁷

Dieser kurze Abriss zur Entwicklung der zeitlichen Arbeitsbelastung verdeutlicht, dass sich in einem mehrere Jahrzehnte umfassenden Prozess schrittweise ein Normalarbeitsstandard herausgebildet hat, der auf drei Phasenpaaren beruht: Arbeitstag und Feierabend, Arbeitswoche und Wochenende sowie Ar-

153 Vgl. Altermatt 1986.

154 Vgl. Altermatt 1989.

155 Vgl. Schumacher 2003, 230.

156 Vgl. Schumacher 2002, 27–29, 113–154.

157 Vgl. Degen 2015.

beitsjahr und Ferien.¹⁵⁸ Wie noch genauer zu zeigen sein wird, wirkte sich diese Strukturierung erheblich auf die freizeithliche Mobilität der Bevölkerung aus. Bevor dies am Beispiel der Etablierung des Wochenendes exemplarisch aufgezeigt wird, gilt das Augenmerk zunächst der verbreiteten Auffassung, wonach die zur Verfügung stehende Freizeit im Verlauf des 20. Jahrhunderts für breite Bevölkerungskreise erheblich gewachsen ist. Bereits in den 1960er-Jahren riefen Soziologen und Feuilletonisten, inspiriert von den eingangs geschilderten arbeitsweltlichen Veränderungen, den Durchbruch der Freizeitgesellschaft aus. In ihren Augen führte die Zunahme von freier Zeit, die mittlerweile angeblich alle sozialen Schichten erreichte, zwangsläufig zu einem Bedeutungswandel, in dessen Verlauf Arbeit als zentraler Lebensbereich zusehends von der Freizeit abgelöst wurde. Dieses Narrativ beeinflusst Verkehrs- und Mobilitätsforscher bis heute, wird doch die Verkehrszunahme im Freizeitbereich ausser mit dem verbesserten Verkehrsangebot häufig mit besagtem Bedeutungswandel und dem quantitativen Anstieg der Freizeit erklärt.¹⁵⁹ Auf den vermuteten Wertewandel wird im nächsten Unterkapitel noch genauer einzugehen sein. An dieser Stelle soll der Fokus zunächst auf der vermeintlichen Zunahme der Freizeit liegen. Angesichts der massiven Reduzierung der Normalarbeitszeit seit dem späten 19. Jahrhundert ist die Rede von wachsenden Freizeitbudgets auf den ersten Blick durchaus einleuchtend. Allerdings muss dabei auch kritisch reflektiert werden, dass die verfügbare Freizeit nicht nur von den zu leistenden Arbeitsstunden, sondern auch von anderen Faktoren beeinflusst wird. Rein quantitativ sind zum Beispiel bereits die in der Zwischenkriegszeit erreichten Arbeitszeitbeschränkungen durchaus eindrücklich. Ob sie sich in allen sozialen Schichten gleichermassen auf die zur Verfügung stehende Freizeit auswirkten, ist indes fraglich. In den 1930er-Jahren – und zum Teil darüber hinaus – war es beispielsweise selbst für vollbeschäftigte Arbeiter nicht unüblich, nebenberuflich einen kleinen Landwirtschaftsbetrieb oder einen Familiengarten zu führen. Die dabei anfallenden Arbeiten mussten auf Kosten der Freizeit ausserhalb der hauptberuflichen Erwerbsarbeit erledigt werden. Insbesondere für ärmere Arbeiterfamilien waren solche Formen der Subsistenzwirtschaft nach wie vor unentbehrlich. Gleichzeitig entwickelten sich Klein- und Familiengärten in der Zwischenkriegszeit vor allem in Städten zusehends zu freizeithlichen Rückzugsorten und erfüllten damit immer häufiger eine regenerative Funktion. Die Grenzen zwischen notwendiger Subsistenz und freizeitorientierter Gartenarbeit konnten dabei fliessend sein.¹⁶⁰

158 Dieser Dreiheit liessen sich noch die biografische Erwerbsarbeitsphase und der Ruhestand beifügen. Vgl. Gross 1990.

159 Vgl. zum Beispiel das Themendossier «Freizeithmobilität» von MobXpert 2018 (Web, 18. 4. 2018), einem interaktiven Lehrmittel für Gymnasien und Berufsschulen zum Thema Mobilität, das in Zusammenarbeit mit Verkehrsexperten erarbeitet wurde.

160 Vgl. Gallati et al. 2011.

Dieses einfache Beispiel verdeutlicht eine Problematik, die bis heute evident ist. Die Aufteilung zwischen Arbeit- und Freizeit ist nicht immer eindeutig und hängt letztlich auch von individuellen, sozialen und situativen Gesichtspunkten ab. Entsprechend sind stark pauschalisierende beziehungsweise Allgemeingültigkeit beanspruchende Aussagen zur Entwicklung freizeitlicher Zeitbudgets problematisch. Die Vertreter der These der Freizeitgesellschaft wurden ab den 1970er-Jahren denn auch zusehends dafür kritisiert, dass sie das Ausmass der Freizeit ausschliesslich anhand der Erwerbsarbeitszeit quantifizierten. Deren Verkürzung habe keineswegs für alle sozialen Gruppen einen Zugewinn von Freizeit bewirkt. Bemängelt wurde etwa, dass der zeitliche Aufwand für Haus- und Familienarbeit nicht Gegenstand der Analysen war und damit vor allem die Lebensrealität von Frauen zu wenig berücksichtigt wurde. Erst in den 1980er-Jahren haben erste Studien aufgezeigt, dass der technische Fortschritt und der gesellschaftliche Wandel entgegen bis dato geltenden Thesen nicht zwingend zu einer Rationalisierung und damit zu einer zeitlichen Verkürzung der Haus- und Familienarbeit führten. Auch hielten sich traditionelle Rollenverteilungen gerade in der Reproduktionsarbeit oft hartnäckig und führten zu einer disproportionalen Zeitbudgetverteilung zwischen den Geschlechtern.¹⁶¹ Eine weitere Beobachtung, die seit den 1980er-Jahren gerne gegen die These von einer wachsenden Freizeitgesellschaft ins Feld geführt wird, ist die sogenannte Entgrenzung von Arbeit und Leben. Gemeint ist damit, dass die durch die Industrialisierung bewirkte Trennung von Arbeits- und Privatleben in zwei räumlich und sachlich voneinander getrennte Sphären sich seit den 1980er-Jahren angeblich in einem Prozess der Auflösung befindet. Anzeichen dafür sind unter anderem der Durchbruch flexibler Arbeitszeiten, der Anspruch auf ständige Erreichbarkeit oder die Zunahme temporärer Auftragsbeziehungen, die in zeitlicher und räumlicher Hinsicht neue Anforderungen an Arbeitnehmer stellen und mitunter zu einer zunehmenden Vermischung von Arbeit und Freizeit führen.¹⁶²

Die These, dass die zur Verfügung stehende Freizeit in westlichen Gesellschaften nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs drastisch zunahm, wird in der Freizeitsoziologie also durchaus kontrovers diskutiert. Obwohl die einzelnen Kritikpunkte in diesem Kapitel nur sehr oberflächlich skizziert werden konnten, sollte dennoch deutlich geworden sein, wie komplex die Rekonstruktion von Zeitbudgets in der Forschungspraxis ist. Die Begründung, wonach der Zuwachs an freier Zeit in den letzten Jahrzehnten ein wesentlicher Faktor für das starke Wachstum des Freizeitverkehrs war, muss deswegen nicht falsch sein, sie ist empirisch aber schwer zu belegen und Verkehrs- und Mobilitätsforscher sollten sich entsprechend vor pauschalen Aussagen hüten. Es ist davon auszu-

161 Vgl. Müller-Wichmann 1984, 147–152; Kramer 2005, 127–132; Beckmann 2015.

162 Vgl. Gottschall, Voss 2005; Baxmann et al. 2009.

gehen, dass sich bestehende soziale Ungleichheiten auf die Verfügbarkeit von Freizeit und damit indirekt auch auf das freizeitliche Mobilitätsverhalten auswirken.¹⁶³ Die gesellschaftlichen Unterschiede, die sich daraus ergeben, sollten nicht unterschätzt werden. Diesbezüglich besteht in der Schweiz wie auch im Ausland aber noch erheblicher Forschungsbedarf. Die für diese Studie untersuchten Quellen lassen es nicht zu, sich der Frage aus historischer Perspektive zu nähern. Dafür ermöglichen sie einen Einblick in einen weiteren zeitbedingten Einflussfaktor, der unsere alltägliche Freizeitmobilität bis heute wesentlich prägt: die Entstehung des Wochenendes als soziale Institution.

Freizeit ist im Wochenverlauf nicht einheitlich verteilt, sondern konzentriert sich quantitativ stark auf das Wochenende. Es erstaunt deshalb wenig, dass der meiste Freizeitverkehr auf den Samstag und – in noch stärkerem Ausmass – auf den Sonntag fällt (Tab. 26).

Tab. 26: Kerngrössen der Freizeitwege, 2015

Prozentualer Anteil der Freizeitwege an der Tagesdistanz	... der Tagesunterwegszeit	... allen Wegen
Montag bis Freitag	32,5	39,4	31,4
Samstag	64,1	67,5	52,9
Sonntag	82,4	86,7	78,1

Quelle: BFS, ARE 2017, 46.

Dieses Phänomen ist kein Novum der jüngeren Vergangenheit, sondern reicht deutlich weiter zurück und hängt eng mit der Etablierung des Wochenendes und seiner Wirkung als soziale Institution zusammen. Was ist damit gemeint? In der Soziologie versteht man unter einer Institution eine soziale Einrichtung, die soziales Handeln strukturiert, normativ regelt und über Sinn- und Wertbezüge legitimiert.¹⁶⁴ Die Art und Weise, wie wir als Gesellschaft unseren Wochenablauf strukturieren, ist ein Beispiel für die Wirkung von Institutionen. Heute gilt als Norm, dass die Zeit von Montag bis Freitag primär der Erwerbsarbeit zufällt, während über das Wochenende freizeitliche Aspekte im Vordergrund stehen.¹⁶⁵ Das war nicht immer so. Traditionell war der Sonntag,

163 Wesentlich für das Verständnis des Zusammenwirkens von sozialer Ordnung und Freizeit ist nach wie vor die Studie von Lamprecht und Stramm (1994). Fragen zum Mobilitätsverhalten werden allerdings nur am Rand behandelt.

164 Häussling 2006.

165 Das gilt zumindest für Vollzeitbeschäftigte, die in einem Beruf arbeiten, der keine Samstags- oder Sonntagsarbeit voraussetzt. Derzeit gehen in der Schweiz 58,6% der erwerbstätigen Frauen, aber nur 17,5%

einmal abgesehen von kirchlichen Feiertagen, der einzige Wochentag, an dem grössere Teile der Bevölkerung ihre Erwerbsarbeit ruhen lassen konnten.¹⁶⁶ Allerdings stand ihnen der Sonntag lange Zeit nicht uneingeschränkt zur freien Verfügung. Insbesondere der Morgen, in katholischen Gemeinden teilweise auch der Nachmittag und Abend, war bis ins 20. Jahrhundert hinein vielerorts stark von kirchlichen Aktivitäten geprägt, allen voran vom Besuch des Gottesdiensts.¹⁶⁷ Parallel zu dieser kirchlichen Erlebniswelt entwickelte sich aber bereits im Verlauf des 19. Jahrhunderts eine ausgeprägte Vereins- und Festkultur, die der Bevölkerung in Wirtshausstuben, auf Jahrmärkten oder an Schützen-, Musik- oder Turnfesten ein bescheidenes Mass an Zerstreuung bot.¹⁶⁸ Die Kirche sah diese Entwicklung durchaus mit Argwohn und versuchte bis Anfang des 20. Jahrhunderts ihre Gläubigen mit Verboten, solche Veranstaltungen zu besuchen, zum anhaltenden Kirchenbesuch zu bewegen. Die fortschreitende Säkularisierung machte die Überzeugungsarbeit jedoch zusehends schwieriger. Der Sonntag wurde im Verlauf der 1920er- und 30er-Jahre mehr und mehr in das sich neu bildende Wochenende integriert, während sich gleichzeitig die Bänke in den Gotteshäusern zu lichten begannen. Anlässlich des eidgenössischen Bettags 1934 sah sich die katholische Kirche schliesslich genötigt, sich mit einem landesweiten Appell an die Glaubensgemeinschaft zu richten: «In den Frühstunden der Sonntage eilen Hunderte und Hunderte nach allen Richtungen des Landes hinaus, im Sommer in die Berge, im Winter nach den Skifeldern [...]. Vielfach beginnt dieses Wandern schon am Samstagnachmittag und -abend, wobei nicht selten auch die Nacht vom Samstag auf den Sonntag durch mancherlei sittliche Verirrungen entweiht wird.»¹⁶⁹

Zu Beginn der 1930er-Jahre scheint den Kirchen die Situation also zusehends entglitten zu sein. Das sonntägliche Verhalten der Bevölkerung richtete sich immer weniger nach religiösen Regeln, sondern mehr und mehr nach dem weltlichen Konzept des Wochenendes. Die über Jahrhunderte enorm wirkungsmächtige Kirche wurde nach und nach durch eine neue soziale Institution abgelöst. Das aus England importierte «Weekend» war dabei mehr als eine Bezeichnung für die arbeitsfreie Zeit zwischen Samstagnachmittag und Montagmorgen. Vielmehr beinhaltete es ein ganzes Set von Normen, Sinn- und Wertbezügen, in dessen Kern die Mobilität von Individuen eine zentrale Funktion einnahm.

der erwerbstätigen Männer einer Teilzeitarbeit nach. Vgl. BFS, Teilzeitarbeit (Web, 26. 10. 2018). Ausserdem verrichten 20,8 % aller Erwerbstätigen Samstags- und 10,6 % Sonntagsarbeit. Vgl. BFS 2015, 12.

166 Das galt in erster Linie für Arbeiter und Angestellte. In der Landwirtschaft wurde insbesondere in den Sommermonaten häufig an Sonntagen gearbeitet.

167 In katholischen Gemeinden begann der kirchliche Sonntag frühmorgens mit einer Messe. Am Vormittag folgte zwischen 9 und 10 Uhr der Hauptgottesdienst, am Nachmittag folgten Vespern und Andachten, ehe der Sonntag mit einer Abendandacht beschlossen wurde. Vgl. Allematt 1989, 17.

168 Vgl. Braun 1965, 341.

169 Die Sonntagsheiligung. Ansprache der hochwertstehenden schweizerischen Bischöfe an die Gläubigen ihrer Diözesen auf den Eidgenössischen Betsag 1934. Zitiert nach Schumacher 2003, 230.

3.4.2 Der Weekendmensch als Homo mobilis

In der soziologischen Literatur wird die Entwicklung der Freizeit in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gerne mit einem fundamentalen Funktionswandel charakterisiert. Während Freizeit in der arbeitsintensiven Agrar- und Industriegesellschaft angeblich primär der körperlichen Erholung diene, habe sie mit dem Durchbruch der Konsumgesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg zusehends die Funktion einer Erlebnis- und Aktivzeit übernommen, in der individuelle Selbstentfaltung und Selbstverwirklichung im Vordergrund standen. Im Zuge dieses Prozesses sei die tägliche Arbeit schliesslich von der Freizeit als zentraler lebenssinnstiftender Institution abgelöst worden.¹⁷⁰ Als Voraussetzungen für diese Entwicklung werden häufig der gewachsene Wohlstand, die Kommerzialisierung der Freizeitangebote, die Verminderung körperlicher Schwerstarbeit sowie die Verkürzung der Arbeitszeiten genannt, wobei die Etablierung des arbeitsfreien Wochenendes oft als besonders wichtiger Meilenstein identifiziert wird: «Fünf Jahre nach Kriegsende [gemeint ist der Zweite Weltkrieg] war das Leben in erster Linie zum Arbeiten, Schaffen und Aufbauen einer eigenen Existenz da. Freizeit war im wesentlichen Erholungszeit, Zeit zur Erholung von der geleisteten und für die noch zu leistende Arbeit. [...] Man lebte in der Arbeitsgesellschaft und lebte mit und von der Arbeit. [...] Das lange Wochenende veränderte die Alltagsgewohnheiten deutlich. Der Sonntag war für viele kein Ruhe- und Erholungstag mehr. Die zwei freien Tage am Wochenende bekamen einen eigenen Erlebniswert für Geselligkeit und ausserhäusliche Unternehmungen.»¹⁷¹

Ob die gesetzliche Verankerung der Fünftagewoche die Gestaltung des Wochenendes tatsächlich derart massiv veränderte, darf durchaus hinterfragt werden. Zwar war für das Gros der Arbeitnehmer ab den 1960er-Jahren nicht mehr nur der Sonntag und der Samstagnachmittag arbeitsfrei, sondern auch der Samstagmorgen. Das bedeute aber nicht zwingend, dass sich die wegfallende Arbeitszeit uneingeschränkt in Freizeit verwandelte, zumal dem Samstag bis heute im Wochenablauf eine spezielle Stellung zukommt. Anders als der Sonntag gilt er vielen nicht als vollwertiger Ruhetag, sondern fungiert eher als Scharnier zwischen der Arbeitswoche und dem freien Sonntag. Ob für Putzarbeiten, die Pflege von Garten und Auto, den Grosseinkauf oder administrative Aufgaben, der Samstag wird häufig für Tätigkeiten verwendet, für die unter der Woche keine Zeit bleibt. Der Aufwand für diese Arbeiten dürfte sich mit dem wachsenden Wohlstand nach dem Zweiten Weltkrieg eher erhöht als verringert haben.¹⁷² Ausserdem bestehen beträchtliche Zweifel, ob die gesellschaftliche Funktion der Freizeit und das damit verbundene Mobilitätsverhalten

170 Vgl. Opaschowski 1997, 29; Mittag, Wendland 2015.

171 Opaschowski 1997, 29.

172 Vgl. Schmidt-Lauber 2004.

der Bevölkerung mit der Etablierung der Fünftageweche in den 1960er-Jahren wirklich derart starken Umwälzungen ausgesetzt waren.

Der Historiker Lukas Oechlin hat in seiner lesenswerten Masterarbeit mittels einer umfangreichen Diskursanalyse nachgewiesen, dass die Wahrnehmungsmuster bezüglich der Funktionen mobilitätsrelevanter Freizeit im Zeitraum zwischen 1950 und 1988 erstaunlich konstant geblieben sind. Freizeitmobilität stand seit den 1950er-Jahren symbolisch für die Freiheit von den Zwängen des Alltags. Sie bot Raum für Ruhe und Entspannung, (Weiter-)Bildung und Musse sowie für Bewegung und sportliche Betätigung. Gleichzeitig leistete sie einen wichtigen Beitrag zur kulturellen Identitätsbildung sowie zur individuellen Sinnstiftung.¹⁷³ Weitet man den Untersuchungszeitraum auf die Periode vor 1950 aus, wird indes deutlich, dass diese Wahrnehmungsmuster keine ausschliessliche Erscheinung der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sind, sondern sich bis in die Zwischenkriegszeit – und zum Teil darüber hinaus – zurückverfolgen lassen. Sie tauchen beispielsweise bereits in den medialen Diskursen zur Weekendkultur der 1920er- und 30er-Jahre auf: «Wie man sein Wochenende verbringt, ist eine Frage des Temperaments. Der eine findet Erholung in Bewegung und neuen Eindrücken, der andere wünscht sich nichts sehnlicher, als das Wochenende geruhsam durchzufaulenzen. Der eine hat den Drang in die Weite und wünscht einmal im Thunersee zu baden, ein anderes Mal das Münster von Strassburg zu sehen, der andere sucht sich irgendwo ein schönes Plätzchen aus und siedelt sich dort mit einem Weekendhäuschen an. Der eine liebt das Nomadenleben, das Camping mit all seinen frohen Begleiterscheinungen, der andere ein elegantes Wochenende im Hotel.»¹⁷⁴

«Weekend [...] bedeutet lebendiges Ausruhen. Erholung nicht durch Untätigkeit, die ein negatives Vorzeichen hat und für den, der das Leben bejaht, der Langeweile gleichzusetzen ist, sondern durch Ausübung einer anderen Tätigkeit, als die Werkstage verlangen. Werktagsarbeit ist gebundene Tätigkeit zur Erzielung wirtschaftlichen Nutzens, Weekenderuhe ist freie Tätigkeit, die von jedem wirtschaftlichen Nutzeffekt bewusst absieht, und auf die Erfüllung der Musse mit reinen Lebenswerten gerichtet ist.»¹⁷⁵

Beide Beispiele zeigen, wie das freie Wochenende bereits in der Zwischenkriegszeit als symbolischer Gegenentwurf zur als zwanghaft empfundenen Arbeitswoche konstruiert wurde. Die Zeit zwischen Samstagnachmittag und Sonntagabend bot Raum für Entspannung und Ruhe, aber auch für neue Entdeckungen, Abenteuer, Sport und Bewegung. Wie man sein Wochenende de facto verbrachte, fiel dabei in den Bereich der individuellen Wahlfreiheit. In ihrem Kern beinhalteten die Debatten zur Weekendkultur der 1920er- und 30er-Jahre

173 Vgl. Oechlin 2016, 55–118.

174 Aus einem Werbeinserat von Hudson Motor Car & Co. in der NZZ, 6. 5. 1937, 2.

175 Der Herrenfahrer 1 (1924), 60.

trotz der vermeintlichen Wahlfreiheit allerdings eine eindeutige Botschaft: Der moderne Freizeitmensch ist ein Homo mobilis und Naturliebhaber, einer, der seine freie Zeit aktiv in der Natur verbringt, gleich, ob beim Skifahren, Zelten, Segeln, Baden oder auf Wander-, Fahrrad- und Autotouren.¹⁷⁶ Populäre Zeitschriften wie «Schweizer Familie», «Schweizer Illustrierte» oder «Sie und Er» waren bereits in der Zwischenkriegszeit voll von Reportagen und Berichten, die das aktive Freizeitverhalten der Schweizer Bevölkerung porträtierten.

Das Satiremagazin «Nebelspalter» reflektierte in den 1920er- und 30er-Jahren das Treiben an Wochenenden in Texten und Karikaturen immer wieder kritisch. Dabei entstand das Bild einer Nation, die immer stärker in Bewegung geriet. Beispiel dafür ist eine Karikatur aus dem Jahr 1927: «Das Fremdwort: Weekend – auf Schweizerdeutsch: Die Festhütte» (Abb. 18).

Die Darstellung zeigt Menschenmassen, die auf dem Fahrrad oder zu Fuss die Stadt verlassen, um ihre Freizeit in der Natur zu verbringen, sowie Gruppen, die in die Städte ziehen, um dort an Sportveranstaltungen und Festen teilzunehmen. Damit bezieht sich die Darstellung nicht zuletzt auf die bereits erwähnte Kritik seitens der Landeskirche, wonach das Freizeitverhalten der Bevölkerung angeblich mehr und mehr Züge einer Vergnügungssucht annahm – ein Diskurs, der bis ins späte 19. Jahrhundert zurückreichte und bis in die Zwischenkriegszeit hinein virulent blieb. Im Verlauf der 1930er-Jahre scheint schliesslich aber selbst Kirchenvertretern nach und nach bewusst geworden zu sein, dass Verbote und Appelle wohl nicht der richtige Weg sind, um die Gläubigen zurück in die Gotteshäuser zu holen. Das freizeitliche Treiben an Wochenenden wurde in der Konsequenz auch von Kirchenseite zusehends als Grundbedürfnis akzeptiert – solange zumindest der Gottesdienst am Samstagabend oder Sonntagmorgen besucht wurde: «Diese Widerstände und Hemmungen, die dem Kirchenbesuch sich entgegenstellen, sind moralischer und materieller Natur [...], von der Bequemlichkeit bis zur wirklichen Schwierigkeit, sich zum Kirchgang freizumachen, vom schönen Wetter, das in Gottes Natur lockt, bis zum verständlichen Bedürfnis der Erholung von Körper und Geist am freien Wochentag [...]. Die Gottesdienstordnung wird sich daher, gerade in grösseren und vorab städtischen Pfarreien, praktisch den Bedürfnissen, ja auch den Wünschen des kirchlichen Publikums anzupassen suchen. Das bedingt, im Sinne der Werbung, vielleicht eine unterschiedliche Gestaltung nach der Jahreszeit. Weshalb im Sommer, wenn das wohlgesinnte Pfarrkind darauf Gewicht legt, vor dem persönlichen oder Familienausflug doch dem Hauptgottesdienst beizuwohnen und das gute Beispiel hochzuhalten, das Hochamt schleppend gestalten und eine fast halbstündige Predigt einschalten, so dass fünf oder gar sechs

176 Die in den 1920er-Jahren stark an Popularität gewinnenden Diskurse zum modernen Freizeitmenschen und zur Weekendkultur waren kein rein schweizerisches Phänomen. Von England kommend schwappten sie auf das gesamte westeuropäische Festland über. Vgl. Ebrey 2015; Schwarz 2016.

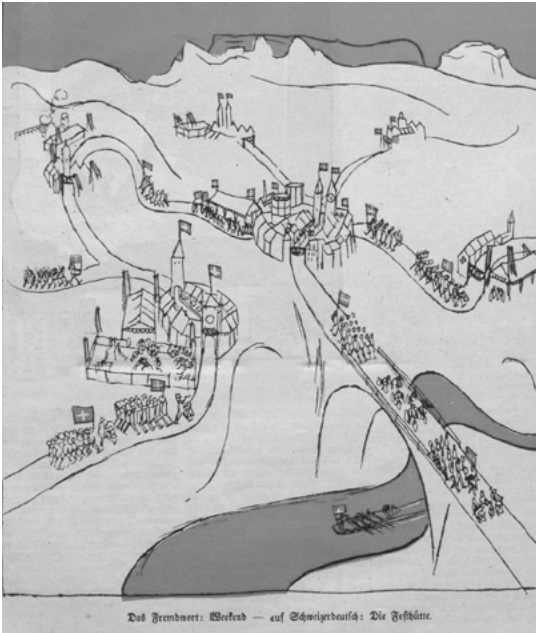


Abb. 18: Karikatur zum Freizeitverhalten der Bevölkerung an Wochenenden (1927). Nebelspalter 53/33 (1927), 4.

Viertelstunden beansprucht werden? Die Zeit der Zugverbindungen zwischen 10 und 11 Uhr ist für die Bestimmung des Sonntagsausfluges entscheidend, sobald nicht die Frühzüge vorgezogen werden und damit die Gefahr des Verzichtes auf den Gottesdienstbesuch steigt.»¹⁷⁷

Das freie Wochenende – speziell der Sonntag – nahm in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts also mehr und mehr weltlichen Charakter an und wurde zu einer fest verankerten gesellschaftlichen Institution, die in ihrem Kern nicht nur neue Freiräume schuf, sondern einen deutlichen Akzent auf den Wert aktiver Erholung legte. Die Vorstellung von aktivem Erleben dürfte dabei ganz wesentlich von Diskursen beziehungsweise Wahrnehmungsmustern geprägt worden sein, die weit vor der Jahrhundertwende entstanden und spätestens in der Zwischenkriegszeit massenwirksam wurden. Gemeint sind die Wahrnehmung der Natur als Erholungs- und Freizeitraum sowie der starke Bedeutungsgewinn der körperlichen Bewegung und eine damit verbundene neuartige Ästhetisierung des menschlichen Körpers. Erst sie schufen in breiten Bevölkerungskreisen die mentale Disposition, um sich nach Feierabend oder am Wochenende in die Natur zu begeben und dort nach Erlebnissen und Bewegung, aber auch nach Ruhe und Entspannung zu suchen. Ob beim Baden in Seen und Flüssen, beim Skifahren, auf ausgedehnten Auto-, Motorrad- und Fahrradtouren oder auf Spaziergängen und Wanderungen, Natur und der eigene Körper

177 Schweizerische Kirchenzeitung 104/24 (1936), 194 (Autor unbekannt).

wurden bereits in der Zwischenkriegszeit auf ganz unterschiedliche Weise in das Freizeitverhalten integriert.

3.4.3 Wandel in der Wahrnehmung der Natur und der Funktionen des menschlichen Körpers

Die Entdeckung der Natur als Sinnbild für Ruhe, Erholung und Abenteuer hat eine Geschichte, die in ihrer modernen Ausprägung je nach Forschungsperspektive bis in die Renaissance zurückreicht. Ein besonders grosser Einfluss wird für gewöhnlich den Entwicklungen des 18. und 19. Jahrhunderts zugewiesen. Erst im Zuge der anhaltenden Verstädterung und Industrialisierung sowie angetrieben von künstlerischen Strömungen wie der Romantik, sei es möglich geworden, die bisher als bedrohlich, unberechenbar und unbarmherzig wahrgenommene Natur in ein deutlich positiveres Licht zu rücken.¹⁷⁸ Dieser Wahrnehmungswandel setzte mitunter einen neuartigen Sinn für Ästhetik voraus, der erlernt werden musste und deshalb lange Zeit den gebildeten Gesellschaftsschichten vorbehalten blieb.¹⁷⁹ Die Tourismusforschung hat beispielsweise auf die Funktion bürgerlicher Reisepraktiken hingewiesen, die zu einer regelrechten Naturbegeisterung sowie einer neuen Wahrnehmung von Natur und Landschaft führten, etwa zur Entdeckung der Alpen oder der Meeresküsten als freizeitliche Erlebnis- und Erholungsräume.¹⁸⁰ Die Umweltgeschichte betont ihrerseits gerne, dass dieser Mentalitätswandel auch eine Folge der negativen Auswirkungen von Industrialisierung und Urbanisierung war. Der rasche Wandel von der Agrar- zur Industriegesellschaft, den die Schweiz seit dem 19. Jahrhundert durchlief, habe insbesondere in den Städten zu schweren ökologischen Belastungen geführt. Hygienische Missstände, Luftverschmutzung, Lärm und Verkehrschaos begannen sich negativ auf die Lebensqualität städtischer Räume auszuwirken. Die Wahrnehmung dieser Probleme führte um die Jahrhundertwende, angetrieben durch eine Vielzahl von Initiativen, Institutionen, Vereinen und Einzelpersonen, schliesslich zu einem qualitativen Wandel der Mensch-Umwelt-Beziehung.¹⁸¹ Beispiele für solche Akteure sind etwa die Natur- und Heimatschutzbewegung, aber auch die unterschiedlichen Anhänger der Lebensreform, darunter die Siedlungs- und Landkommunenbewegung, der Wandervogel, die Ernährungsreform oder die Freikörperkultur.¹⁸² Obwohl diese Initiativen sich in ihren Bestrebungen oft deutlich unterschieden und in hohem Masse voneinander isoliert blieben, waren sie dennoch in einer Denktradition vereint, in der die Vorstellung einer «intakten Natur», von «unberührten Land-

178 Vgl. Walter 1996; Radkau 2000; Uekötter 2007; Kirchhoff, Trepl 2009.

179 Vgl. Walter 1996, 34.

180 Vgl. Hachtmann 2007, 48–65.

181 Uekötter 2007, 14.

182 Zur Natur- und Heimatschutzbewegung vgl. Walter 1996, 83–89. Zur Lebensreformbewegung vgl. Barlösius 1997; Buchholz et al. 2001.

schaften» und der vermeintlichen «Idylle des Landlebens» als Ideal und Gegenentwurf zur Situation in den problembehafteten Städten fungierte.¹⁸³

Parallel zum Wandel der Naturwahrnehmung veränderte sich im 19. und frühen 20. Jahrhundert auch das gängige Verständnis vom menschlichen Körper und von seinen Funktionen. Erneut waren es die negativen Auswirkungen der Industrialisierung und Urbanisierung, die für den Mentalitätswandel eine zentrale Rolle spielten. Insbesondere die rasch expandierenden Städte und Agglomerationen waren den Herausforderungen, die sich aus dem starken Wachstum ergaben, kaum mehr gewachsen: schlechte Wohnverhältnisse, Mangel an Toiletten, Kanalisationen, Kläranlagen und sauberem Trinkwasser, dazu die starke Luftverschmutzung durch industrielle Immissionen. Immer wieder kam es zu Typhus- und Choleraepidemien.¹⁸⁴ Zu den schlechten Hygieneverhältnissen gesellten sich die schwierigen Arbeitsverhältnisse der industriellen Arbeiterschaft. Lange Arbeitszeiten, unzureichende Erholungsphasen und schwere körperliche Arbeit führten zu starken Verschleisserscheinungen. Vor diesem Hintergrund entfaltete sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts in Wissenschaft, Politik und Öffentlichkeit ein vielfältiger Diskurs, der die Grundlagen für ein neuartiges Denken und Sprechen über den menschlichen Körper legte.¹⁸⁵ Darunter fiel auch die Überzeugung, dass regelmässige körperliche Bewegung und genügend Frischluft eine Grundvoraussetzung für eine gute Gesundheit darstellen. Spätestens Ende des 19. Jahrhunderts war «das tägliche Bewegen des Körpers deshalb zu einem Muss für das zivilisierte Individuum geworden».¹⁸⁶ Diese Entwicklung hatte langfristig bedeutende Auswirkungen auf das vorherrschende Körperideal. Bei Frauen geriet zum Beispiel die Wespentaille ausser Mode, die mithilfe eines Korsetts erzeugt wurde und die Bewegungsfreiheit stark einschränkte. An ihre Stelle traten nicht einengende Bekleidungsformen, die einen jugendlichen, schlanken und gut trainierten Körper betonten.¹⁸⁷ Auch die Wahrnehmung des männlichen Körpers wurde von den sich verändernden ästhetischen Vorstellungen beeinflusst. Getrieben vom Körperideal des Athleten der griechischen Antike, begannen im 19. Jahrhundert zunächst vorwiegend Männer des Bürgertums, später auch unterbürgerliche Schichten, die im Berufsalltag schwindende körperliche Betätigung in der Freizeit zu kompensieren und ihren Körper gezielt zu trainieren.¹⁸⁸

Neben der Aufwertung der körperlichen Bewegung und den neuen ästhetischen Vorstellungen setzte sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts auf Grundlage der Entropieforschung die Erkenntnis durch, dass der menschliche Körper re-

183 Vgl. Uekötter 2007, 22 f.; Walter 1996, 39-104.

184 Vgl. Münch 1993; Illi 1992.

185 Vgl. Sarasin 2001, 11-31.

186 Suter 1997, 196.

187 Vgl. Forth 2010.

188 Vgl. Hau 2003, 5.

gelmässig Ruhepausen benötigt, um seine Leistungsfähigkeit langfristig zu erhalten. Diese Argumentation war eine wesentliche Voraussetzung für den Durchbruch der bereits diskutierten Sonntagsruhe. Mit der veränderten Naturwahrnehmung bot sie auch Hand für ein Experimentieren mit neuen Formen der naturverbundenen Entspannung und Regeneration. So erlebten seit der Jahrhundertwende zum Beispiel die Naturheilfaktoren Luft, Licht und Sonne einen immensen Aufschwung.¹⁸⁹ Auch die lange auf das Bürgertum beschränkte Badekultur durchlief seit Anfang des 20. Jahrhunderts eine enorme Popularisierung. Ausdruck dieser Entwicklung waren die vielerorts entstehenden Fluss- und Seebäder, die sich anders als die Kurorte des 19. Jahrhunderts, an die breite Bevölkerung richteten.¹⁹⁰

Dieser kurze Exkurs in die Kultur-, Sozial- und Umweltgeschichte verdeutlicht, dass die Wahrnehmung der Natur als Freizeit- und Erholungsraum seit dem 19. Jahrhundert einen bedeutenden Wandel durchlief. Das Gleiche gilt für die Betonung des Zusammenhangs zwischen körperlicher Bewegung beziehungsweise physischer Regeneration und der menschlichen Gesundheit. Diese Veränderungen hatten zwangsläufig Auswirkungen auf das Freizeitverhalten und die damit verbundene Mobilität. Sie förderten zunächst vor allem im Bürgertum die Ausübung naturverbundener und bewegungsorientierter Aktivitäten. Im späten 19. Jahrhundert wurde mehr und mehr auch nichtbürgerliche Schichten davon erfasst. Die veränderte Naturwahrnehmung und das Wissen über die positive Wirkung körperlicher Bewegung begannen sich auf vielfältige Weise in der Bevölkerung zu verbreiten.

Einen wichtigen Beitrag leisteten diesbezüglich nicht zuletzt die öffentlichen Schulen. In der Reformpädagogik hatte sich im ausgehenden 19. Jahrhundert die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Gesundheit von Kindern wesentlich davon abhängt, ob sie ausser einer ausgewogenen Ernährung genügend Bewegung und Frischluft erhalten. Eine direkte Folge dieser Erkenntnis war die Etablierung des obligatorischen Schulturnens. Ausserdem begann sich der Unterricht auch mit der Einführung der Heimatkunde stärker von der Schulstube nach draussen zu verlagern. Der Gang in die freie Natur, sei es auf Schulspaziergängen (Abb. 19) oder auf ausgedehnten Schulreisen und Wanderungen, sollte nicht nur die körperliche Konstitution verbessern, sondern gleichzeitig theoretisches Wissen in der Praxis anschaulich vermitteln sowie den Heimat- und Bürgersinn der Schulkinder stärken.¹⁹¹ Für viele Schüler waren diese Ausflüge nicht nur seltene Gelegenheiten, die Wohngemeinde zu verlassen und dabei hin und wieder ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, sie dürften darüber hinaus auch eine prägende Wirkung auf ihre Naturwahrnehmung, ihr

189 Vgl. Tavenrath 2000, 19.

190 Vgl. Büchi 2003.

191 Vgl. Conwentz 1904; Gutknecht 1908; Baerwald 1922.

Verhältnis zu körperlicher Bewegung sowie ihren Bezug zu Land und Heimat gehabt haben.

Wichtig waren aber auch andere soziale Institutionen, allen voran die Sport- und Turnbewegung, die ebenfalls im 19. Jahrhundert erstarbte und in der Zwischenkriegszeit einen weiteren Höhepunkt erreichte. Auch sie erfüllte eine sinnstiftende Funktion bezüglich der Konstruktion nationaler und regionaler Identitäten, trug gleichzeitig aber auch wesentlich zur Entdeckung der Natur als Freizeit- und Erlebnisraum bei und verstärkte in der breiten Bevölkerung die positive Konnotation aktiver freizeithlicher Bewegung. Das zeigt etwa das folgende Zitat aus dem «Arbeiter-Radfahrer», dem Organ des Arbeiter-Touring-Bunds der Schweiz: «Für die Arbeiterinnen und Arbeiter, die ganze Wochen in harter Fabrikfron stehen, anstrengende monotone Arbeit zu verrichten haben, ist es ein Gebot der Gesundheit den Körper in der weiten freien Natur zu stählen. Wie der Naturfreund des Sonntags in aller Frühe hinausgeht und sich an der schönen Natur hocheifert und erbaut, so müssen es auch wir Radfahrer tun. Wir können das noch viel besser als der Wanderer, der Tourist. Wir müssen dabei in die Natur eindringen, sich mit ihr vertraut machen, kurz und gut, wir müssen schauen lernen. Das ist freilich eine Kunst, die gelernt sein will.»¹⁹²

3.4.4 Die Kommerzialisierung der Freizeit und die Frage des Zugangs zu Verkehrsmitteln

Dass der gesellschaftliche Stellenwert freizeitbedingter Mobilität nicht erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einen Popularitätsschub durchlief, zeigt sich auch mit Blick auf die Kommerzialisierung des Freizeitbereichs. Die Entstehung der modernen Konsumgesellschaft wird in der jüngeren historischen Forschung im 19. Jahrhundert verortet, während das 20. Jahrhundert als Zeitalter des Massenkonsums gilt. Dieser Übergang verlief jedoch fließend und nicht bei allen Konsumgütern gleich. Die 1960er-Jahre markierten denn auch lediglich den endgültigen Durchbruch der Massenkongsumgesellschaft, nicht deren Anfang.¹⁹³ Das war bei der Kommerzialisierung der Freizeit beziehungsweise der freizeitbedingten Mobilität nicht anders. Beide wurden bereits im 19. Jahrhundert zu wichtigen Konsumgütern, waren aber zunächst primär ein Privileg vermöglicher Gesellschaftsschichten. Bereits in der Zwischenkriegszeit begann sich dies jedoch nach und nach zu ändern. Die Palette der Freizeitangebote wurde vielfältiger und erreichte zusehends breitere Bevölkerungskreise. Vor allem in Städten begann sich eine eigentliche Massenkultur zu etablieren: Theater-, Konzert-, Kino-, Zirkus- oder Kabarettvorstellungen, aber auch Wettrennen, Fussballspiele oder andere sportliche Grossveranstaltungen sowie Jahrmärkte und Schaustellungen zogen immer grössere Menschenmas-

¹⁹² Der Arbeiter-Radfahrer 6/13 (1922). Zitiert nach Rohner-Gassmann 1991, 108.

¹⁹³ Vgl. Haupt 2003; Trentmann 2009; Berghoff, Spiekermann 2012.



Abb. 19: Albert Anker: Der Schulspaziergang (1872). Kunsthaus Zürich.

sen an.¹⁹⁴ Gleichzeitig kämpften Ausflugsziele wie Landgasthöfe, Kurhäuser und Verkehrsvereine im härter werdenden Konkurrenzkampf um die Gunst von alten und neuen Gästen und versuchten diese mit Werbeanzeigen und Rabattversprechen in nahe oder ferne Naherholungsgebiete zu locken. Oft waren solche Anzeigen begleitet von Inseraten von Regionalbahnen, Trambetrieben oder privaten Busanbietern, die damit warben, ihre Passagiere zu vergünstigten Konditionen an die entsprechend Orte zu transportieren.¹⁹⁵ Diese Verkaufsstrategie ging nicht zuletzt auf die Erfahrungen aus dem Ersten Weltkrieg und den wirtschaftlich schwierigen Nachkriegsjahren zurück, als der Tourismus- und Freizeitverkehr massiv einbrach und insbesondere ausländische Gäste scharenweise ausblieben. Die Anbieter des ÖV, allen voran die SBB, konzentrierten sich in der Zwischenkriegszeit deshalb zwangsläufig stärker auf den inländischen Markt und versuchten mit der Abgabe von verbilligten Fahrscheinen neue Kunden zu erreichen.¹⁹⁶

Den Anfang machte 1922 die Einführung von Fahrkarten für Rundfahrten, 1925 folgten Kollektivbillets für Gruppenreisen. In den 1930er-Jahren erweiterte die Bahn ihr Sortiment zudem mit speziellen Fahrscheinen für Familien sowie für Sonntags- beziehungsweise Wochenendausflüge. Im Vergleich mit den ordentlichen Fahrpreisen lockten diese Fahrscheine mit Rabatten zwischen 20 % und 50 %.¹⁹⁷ Die Preisnachlässe kamen beim Publikum gut an und bescherten den

194 Vgl. Maase 2007, 16–234; Ditt 2011.

195 Vgl. etwa die Annoncenseiten der NZZ oder von Magazinen wie der «Schweizer Familie».

196 Vgl. Arx 2001, 90. Solche Fahrscheine existierten teilweise bereits im 19. Jahrhundert, wurden während des Ersten Weltkriegs aber abgeschafft und erst in den 1920er-Jahren wieder eingeführt.

197 Vgl. Branger 1949, 46–67, 96–109.

SBB in den 1920er- und 30er-Jahren mehrheitlich wachsende Passagierfrequenzen. Im Spitzenjahr 1938 wurden bereits über neun Millionen Passagiere mit vergünstigten Fahrscheinen befördert, man kann hier also durchaus bereits von einem Massenfreizeitverkehr sprechen (Grafik 43).¹⁹⁸

Offen bleibt, wie sich die Vergünstigungen auf die soziale Reichweite der Bahn auswirkten. Thomas Frey und Hans-Ulrich Schiedt haben sich 2005 in einer Studie dieser Frage für das 19. und frühe 20. Jahrhundert angenommen. Dafür haben sie für ausgewählte Strecken jeweils den günstigsten Fahrpreis ausfindig gemacht und anschliessend ausgerechnet, wie viel Arbeitszeit verschiedene Berufsgruppen aufwenden mussten, um sich eine solche Fahrt leisten zu können. Sie kamen zum Schluss, dass regelmässige Ausflüge mit der Bahn noch Anfang des 20. Jahrhunderts weitgehend ein Privileg vermögender Schichten blieben und für unterbürgerliche Kreise kaum erschwinglich waren.¹⁹⁹ Bis in die Zwischenkriegszeit scheint sich der Nutzerkreis für Freizeitfahrten zwar ausgedehnt zu haben, allerdings bestanden nach wie vor erhebliche soziale Schranken. Ein Zürcher Bauarbeiter musste 1938 für eine Hin- und Rückfahrkarte auf der Strecke Zürich–Luzern beispielsweise noch immer vier Stunden arbeiten (Tab. 27). Das war zwar deutlich weniger als noch 1850 stellt man die Kosten für die Fahrt allerdings dem damals üblichen Jahresbudget für Verkehr und Reisen gegenüber, wird deutlich, dass allein der Tagesausflug nach Luzern mit einem Anteil von 9,3 % zu Buche schlug. Machte der Arbeiter den Ausflug mit einer Frau und zwei Kindern im Alter zwischen 6 und 16 Jahren, waren es bereits 30 %.²⁰⁰ Es ist daher davon auszugehen, dass längere Zugreisen für Freizeit Zwecke in Arbeiterkreisen, speziell im Familienverbund, nicht an der Tagesordnung lagen und höchstens den Status von Ausnahmeereignissen hatten. Die SBB dürften mit ihrem erweiterten Angebot vergünstigter Fahrkarten deshalb primär die wachsende Mittelschicht, etwa Angestellte, Beamte oder Fachkräfte, im Auge gehabt haben. Mit dieser Strategie scheint es der Bahn tatsächlich gelungen zu sein, ihre soziale Reichweite zu vergrössern. Darauf deutet etwa der Umstand hin, dass die vergünstigten Fahrscheine mit Abstand am häufigsten für die unterste (dritte) Klasse gelöst wurden. Auf die Fahrgastzahlen in der ersten und zweiten Klasse hatten sie hingegen kaum Einfluss.²⁰¹

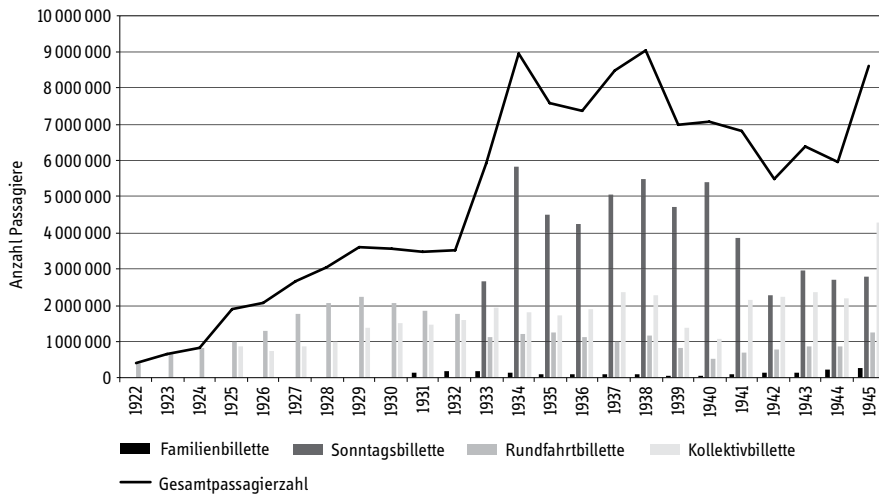
198 Vgl. SBB, Statistische Tabellen, Jahre 1918–1939.

199 Frey, Schiedt 2005.

200 Seit 1912 wurden regelmässig Erhebungen zu den Einnahmen und Ausgaben der Schweizer Haushalte durchgeführt. Dabei wurden auch die jährlichen Kosten für Verkehr und Reisen berücksichtigt. Vgl. BFS, Haushaltsrechnungen von Unselbständigerwerbenden: Ausgabenstruktur nach Sozialklassen 1912–1988 (Web, 5. 9. 2016).

201 Vgl. SBB, Statistische Tabellen, Jahre 1918–1939.

Grafik 43: Jährliche Passagierzahlen nach Fahrscheinen bei den SBB, 1922–1945



Quellen: Branger 1949; SBB, Statistisches Jahrbuch, 1922–1945.

Tab. 27: Anzahl zu leistender Arbeitsstunden eines Bauarbeiters für die Hin- und Rückreise Zürich–Luzern in der dritten Wagenklasse, 1850–1938

	1850	1870	1888	1910	1938
Arbeitsstunden	64	31	13	9	5

Quellen: Frey, Schiedt 2005; Fahrpreise 1938 gemäss NZZ, 27. 5. 1938, 10.

Eine eindeutige soziale Distinktion bestand in der Zwischenkriegszeit auch beim Zugang zum Automobil, das bereits damals als das sinnbildliche Mobilitätswerkzeug für den modernen Freizeitmenschen galt. Es bot von allen Verkehrsmitteln die grösste Flexibilität und Freiheit, bescherte soziales Prestige und war gleichzeitig Symbol für Abenteuer, Entdeckungen und Bequemlichkeit. Finanziell lag ein Pkw für die meisten Menschen vor dem Zweiten Weltkrieg jedoch in weiter Ferne. Sein Nutzerkreis beschränkte sich deshalb auf vermögende Kreise beziehungsweise auf Besitzer, die für ihre Berufsausübung auf ein Automobil angewiesen waren. Deutlich weniger elitär war der Zugang zum Motorrad. Es erlebte vor allem in den 1920er-Jahren einen Wachstumsboom und stellte für Angestellte, Arbeiter und Gewerbetreibende vielfach den Einstieg in die Motorisierung dar. Bezogen auf die Freizeitmobilität dürften diese

Fahrzeuge das geografische Einzugsgebiet ihrer Besitzer deutlich erweitert haben. Zudem stellten sie auch für weniger vermögende Bevölkerungskreise eine Möglichkeit dar, erstmals die Vorzüge eines motorisierten Individualverkehrsmittels selbst zu erfahren. Mit Blick auf die Fahrzeugbestände muss aber auch hier konstatiert werden, dass das Motorrad in der Zwischenkriegszeit nur eine bescheidene soziale Verbreitung erreichte. Nur etwa 1,9 % aller Angestellten und Arbeiter besaßen Ende der 1920er-Jahre ein solches Gefährt. Die meisten Menschen mussten folglich in ihrer Freizeit ohne Motorrad auskommen (vgl. Kapitel 2.1.3).²⁰²

Hinsichtlich der Nutzung des öffentlichen und motorisierten Individualverkehrs bestanden bis in die Zwischenkriegszeit also noch gravierende soziale Ungleichheiten. Dieser Umstand sollte indes nicht zur Schlussfolgerung verleiten, dass die Ausgeschlossenen damit in ihrer Freizeit zwingend immobil waren. Solche Aussagen blenden nicht nur die in diesem Kapitel bereits formulierten Gegenargumente aus, sondern übersehen zudem die eminent wichtige Bedeutung, welche der Langsamverkehr – und damit die nähräumliche Freizeitmobilität – für die damalige Bevölkerung hatte.²⁰³ 1920 besaß in der Schweiz bereits jeder neunte Einwohner ein eigenes Fahrrad, 1939 war es schon jeder dritte. Abgesehen von dieser quantitativen Zunahme der Fahrradbestände haben sich ab den 1920er-Jahren auch die anfänglich grossen regionalen Unterschiede bedeutend verringert. Die einzigen Kantone, die 1940 bei den Fahrradbeständen noch leicht vom Durchschnitt abfielen, waren die Gebirgskantone Graubünden und Wallis sowie das Tessin.²⁰⁴ Innerhalb von weniger als 20 Jahren wurde das Fahrrad also praktisch in der ganzen Schweiz zu einem weitverbreiteten Massenverkehrsmittel. Die neuen Handlungsspielräume, die sich für die Besitzer daraus ergaben, dürfen nicht unterschätzt werden. Das Fahrrad sprengte «für die breiten Massen die gewohnten Grenzen der Raumerfahrung und setzte Wünsche nach erweiterter Unabhängigkeit in Bewegung».²⁰⁵ Das wirkte sich auch auf das Freizeitverhalten aus. Noch 1950, als das Automobil sich bereits auf dem Weg zum Massenverkehrsmittel befand, ergab eine Befragung von 3050 Schweizer Haushalten, dass Fahrradfahren damals mit Abstand die beliebteste Freizeitbeschäftigung war. Im Durchschnitt gaben 36 % der Befragten an, in ihrer Freizeit regelmässig Ausflüge mit dem Fahrrad zu unternehmen. Am höchsten war dieser Anteil bei den leitenden Angestellten (52 %). Danach folgten An-

202 Damit spielte das Motorrad hierzulande eine weniger wichtige Rolle als zum Beispiel in Deutschland. Vgl. Steinbeck 2012; Disko 2016.

203 Der Langsamverkehr spielt für die Freizeitmobilität der Bevölkerung bis heute eine wichtige Rolle. Mehr als die Hälfte aller Freizeitetappen werden zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Vgl. Schweizerischer Bundesrat 2009, 13.

204 Vgl. Strassendaten.ch. (3. 9. 2016). Zum Vergleich: Beim Automobil lag die Quote 1920 bei 436, 1930 bei 67 und 1939 bei 55.

205 Sachs 1984, 127.

gestellte ohne Führungsfunktion (44 %), Selbstständige (39 %), Arbeiter (38 %), Akademiker (34 %), Landwirte (26 %) und Pensionierte (18 %).²⁰⁶

Doch nicht nur das Fahrrad wurde bereits in der Zwischenkriegszeit verwendet, um in der Freizeit den Naherholungsraum zu erkunden. Deutlich früher hatte sich der Spaziergang als feste kulturelle Praxis im Freizeitverhalten der Bevölkerung etabliert. Seine Wurzeln reichen mindestens bis ins 18. Jahrhundert zurück. Begeisterte Spaziergänger wie Immanuel Kant oder Jean-Jacques Rousseau machten ihn zunächst im Bürgertum populär.²⁰⁷ Im 19. Jahrhundert entdeckten dann auch Pädagogen seine positive Wirkung und begannen damit, die Vorteile des Schulspaziergangs und später der Schulreise zu propagieren.²⁰⁸ Parallel dazu entwickelte sich das freizeitleiche Zufussgehen, insbesondere in Form des Sonntagsspaziergangs, auch im Rest der Bevölkerung zu einer beliebten Freizeitbeschäftigung. Der Schriftsteller Gottfried Keller hat dieses sonntägliche Ausschwärmen in seiner Erzählung «Romeo und Julia auf dem Dorfe» für die ländliche Bevölkerung des 19. Jahrhunderts anschaulich beschrieben: «Bald waren sie [Sali und Vrenchen] auch im freien Felde und gingen still neben einander durch die Fluren [...]. Doch blieben sie nicht lange mehr allein, da die schöne Waldstrasse sich belebte mit lustwandelnden Gruppen von jungen Leuten, sowie mit einzelnen Paaren, welche schäkern und singend die Zeit nach der Kirche verbrachten. Denn die Landleute haben so gut ihre ausgesuchten Promenaden und Lustwälder, wie die Städter, nur mit dem Unterschied, dass dieselben keine Unterhaltung kosten und noch schöner sind; sie spazieren nicht nur mit einem besonderen Sinn des Sonntags durch ihre blühenden und reifenden Felder, sondern sie machen sehr gewählte Gänge durch Gehölze und an grünen Halden entlang, setzten sich hier auf eine anmutige, fernsichtige Höhe, dort an einen Waldrand, lassen ihre Lieder ertönen und die schöne Wildnis ganz behaglich auf sich einwirken; und da sie die offenbar nicht zu ihrer Pönitentz tun, sondern zu ihrem Vergnügen, so ist wohl anzunehmen, dass sie Sinn für die Natur haben, auch abgesehen von ihrer Nützlichkeit.»²⁰⁹

Kellers Beschreibung verdeutlicht nochmals, dass die Wahrnehmung der Natur als Erholungslandschaft bereits um die Mitte des 19. Jahrhunderts auch in unterbürgerlichen Schichten Fuss fasste und die Landbevölkerung, trotz des häufig fehlenden oder zumindest stark eingeschränkten Zugangs zu modernen Verkehrsmitteln ihre Freizeit nicht zwingend immobil verbrachte. Die Praxis des Sonntagsspaziergangs ist dabei nur ein Beispiel. Rudolf Braun hat mit seiner Arbeit zum sozialen und kulturellen Wandel des Zürcher Oberlands etwa aufgezeigt, dass es auch infolge der regen Fest- und Vereinskultur schon damals

206 Der Schweizerische Beobachter 1951, 92.

207 Vgl. König 1996; Moser 2007; Warneken, 2010.

208 Vgl. Gutknecht 1908.

209 Vgl. Keller 2002 (1856), 78 f.

zu erheblichen freizeitbedingten Bewegungen kam.²¹⁰ Speziell für die Zeit nach 1900 ist ausserdem die aufkommende Wanderbewegung zu nennen, die spätestens in der Zwischenkriegszeit breite Bevölkerungskreise erfasste. Ob bürgerliche Gruppen wie der Wandervogel oder der Schweizer Alpen-Club, sozialistische Vereine wie die Naturfreunde oder die Arbeiterjugend, sie alle priesen die Vorzüge des Wanderns als sinnvolle Freizeitbeschäftigung an und zogen an Wochenenden und in der Ferienzeit scharenweise in die Natur hinaus.²¹¹ Auf ihrer Suche nach Ruhe und Erholung, nach aktiver Betätigung und Abenteuer waren sie allerdings schon in der Zwischenkriegszeit immer seltener allein. Spätestens ab Anfang der 1930er-Jahre wurde der Freizeitdiskurs deshalb von einem wachsenden Gefühl der Vermassung begleitet (Abb. 20). Der verbreiteten Sehnsucht nach einem Stück unberührter Natur entsprach die Realität vieler Erholungsgebiete immer weniger. Die Schweiz begann sich zusehends in eine Freizeitlandschaft für die Masse zu verwandeln. Je nach Perspektive mag der grosse Durchbruch dieser Entwicklung erst nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgt sein. Ihre Wurzeln reichen aber definitiv weiter zurück und die Transformation zu einer freizeithlichen Massenbewegung dürfte in Tat und Wahrheit eher fliessend als mit einem eindeutigen Bruch erfolgt sein.

3.4.5 Das Zusammenspiel von Freizeit und Mobilität: Fazit

Das Thema Freizeitmobilität hat in den letzten Jahren sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der Wissenschaft vermehrt Aufmerksamkeit erfahren. Auslöser war eine starke und kontinuierliche Zunahme des Freizeitverkehrs beziehungsweise die Herausforderungen und Probleme, die sich daraus für Mensch und Umwelt ergeben. Der Ausgangspunkt des freizeitbedingten Verkehrswachstums wird in aller Regel in der Hochkonjunkturphase nach dem Zweiten Weltkrieg verortet und für gewöhnlich mit Faktoren wie dem gestiegenen Wohlstand, der Verkürzung der Arbeitszeiten, der Massenmotorisierung sowie der Kommerzialisierung des Freizeitangebots in Verbindung gebracht. Das alles war für die Entwicklung des Freizeitverkehrs zweifellos von eminenter Bedeutung. Wie die Ausführungen in diesem Kapitel gezeigt haben, reichen ihre Wurzeln jedoch weiter zurück. Der Nexus von Freizeit und Mobilität hat sich nicht erst in den 1950er- und 60er-Jahren zu einem gesellschaftlichen Grundbedürfnis entwickelt.

Eisenbahnen, Trams, Pkws und Fahrräder waren schon im 19. und frühen 20. Jahrhundert, zumindest für privilegierte Gesellschaftsschichten, wichtige freizeithliche Mobilitätswerkzeuge. Für den Rest der Bevölkerung lagen mo-

210 Vgl. Braun 1965, 341. Braun geht davon aus, dass die Besucher der zahlreichen Sport-, Turn-, Schwing-, Sing-, Tanz- und Musikfeste nicht nur aus dem lokalen Raum kamen, sondern die Reichweite auch die Bezirks- und Kantonebene, zum Teil gar das ganze Land umfasste. Dennoch dürfte sich die freizeithliche Mobilität nichtbürgerlicher Schichten insgesamt primär im nahräumlichen Bereich abgespielt haben.

211 Vgl. Baumann 1966; Petersen 2001; Schumacher 2005; Anker 2013.

Abb. 20: Natursehnsucht und Realität (1930).
Nebelspalter 56/33 (1930), 16.



derne Verkehrsmittel indes lange Zeit ausser Reichweite. Sie bewegten sich in ihrer spärlichen Freizeit vorrangig zu Fuss. Diese erheblichen sozialen Unterschiede beim Verkehrsmittelzugang hatten zum Teil bis in die Zwischenkriegszeit Bestand. Insbesondere die freizeitliche Nutzung von Automobilen war nach wie vor eindeutig ein Privileg wohlhabender Kreise. Eine gewisse Öffnung zeichnete sich hingegen beim öffentlichen Verkehr ab, der seinen Kundenkreis nicht zuletzt mit der Abgabe von verbilligten Ferien- und Freizeitbillets ausweiten konnte. Allerdings erreichte er damit vor allem die wachsende Mittelschicht, für weniger begüterte Kunden, allen voran die Arbeiterschaft, gehörten freizeitbedingte Bahnfahrten nach wie vor nicht zum Alltag. Oft übersehen wird indes der Einfluss des Fahrrads, das sich bereits in den 1920er-Jahren zu einem eigentlichen Massenverkehrsmittel mauserte und damit die freizeitlichen Möglichkeitsräume auch fernab der gesellschaftlichen Elite oder des wachsenden Mittelstandes erheblich erweiterte.

Der sich langsam, aber stetig ausweitende Zugang zu modernen Verkehrsmitteln blieb indes nicht der einzige Grund, wieso sich die freizeitlichen Handlungsspielräume in der Zwischenkriegszeit allmählich vergrösserten. Wichtig war auch die Etablierung des zusehends säkularisierten und kommerzialisierten Wochenendes. Das moderne «Weekend» schuf nicht nur neue Freiräume, es war geradezu der Inbegriff von Abwechslung, Erlebnis, Abenteuer sowie Ruhe und Erholung von der harten und monotonen Arbeitswoche. Diese kleinen Fluchten aus dem Alltag, so bescheiden sie auch gewesen sein mögen, bedingten schon damals Mobilität und zwar gleichermassen für den gut situierten Unternehmer, der seine Familie an schönen Wochenenden mit dem

Auto ausfuhr, die Bauernfamilie, die an Sonntagen zum obligaten Spaziergang aufbrach, die Gruppe Jugendlicher, die ihre Umwelt mit dem Fahrrad erkundete, oder Menschen, die massenweise in Kinos und Theater strömten oder Konzerte, Tanzabende, Jahrmärkte und Sportveranstaltungen besuchten. Dass sowohl das Automobil als auch längere Zugfahrten für einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung noch kaum zum Alltag gehörten, bedeutete deswegen nicht, dass diese Menschen in ihrer Freizeit zwingend immobil waren.

Es ist deshalb nicht ganz unproblematisch, wenn – wie das gerne geschieht – die Entwicklung beziehungsweise das Ausmass der Freizeitmobilität allein an den zurückgelegten Personenkilometern gemessen wird. Distanzen sind ein zentraler, aber nicht der einzige Aspekt unserer Alltagsmobilität. Wichtig wäre diesbezüglich etwa auch Wissen zur historischen Entwicklung der in der Freizeit zurückgelegten Wege. Solche Daten existieren allerdings erst seit den 1970er-Jahren. Gemäss den Erhebungen des Mikrozensus ist der Anteil der Freizeitwege zwischen 1970 und 2015 von 25 % auf 44 % gestiegen.²¹² Die Schweizer Bevölkerung scheint demnach in den letzten 45 Jahren auch auf der Basis dieser Variabel stetig mobiler geworden zu sein. Statistisch steht die These allerdings auf wackligen Füüssen. Nicht nur ist die diachrone Auswertung des Mikrozensus infolge häufiger Methodenwechsel problematisch, das deutsche Pendant zur Schweizer Erhebung zum Mobilitätsverhalten kommt hinsichtlich der Langzeitentwicklung der Freizeitwege ausserdem zu einem gänzlich anderen Ergebnis. Zwar waren und sind Freizeitwege im Alltag auch in Deutschland der wichtigste Verkehrszweck, ihr Anteil hat sich seit den 1970er-Jahren jedoch nur marginal verändert und blieb insgesamt erstaunlich konstant.²¹³

Für die These, dass die Entwicklung der Freizeitmobilität im 20. und 21. Jahrhundert nicht nur durch erhebliche Veränderungen, sondern auch durch eindeutige Konstanten gekennzeichnet ist, sprechen zwei weitere Argumente. Erstens blieben die häufigsten mobilitätsrelevanten Freizeitaktivitäten, verteilt auf die gesamte Woche, überraschend stabil. Seit den ersten Erhebungen in den 1960er-Jahren fiel die überwiegende Mehrheit (rund 75 %) auf Gaststättenbesuche, nicht sportliche Aussenaktivitäten (vor allem Spazieren), Besuche bei Freunden und Verwandten sowie auf aktiven Sport. An der Bedeutung dieser Aktivitäten für das ausserhäusliche Freizeitverhalten der Bevölkerung hat sich bis heute kaum etwas verändert (Tab. 28).²¹⁴

212 Vgl. Simma 2004, 13.

213 Zusammenstellung der Weganteile zwischen 1978 und 2002: Scheiner 2009, 78. Die aktuellsten Zahlen (2008) gemäss Infas, DLR 2010, 116.

214 Tabelle 28 gibt lediglich eine grobe Tendenz beziehungsweise die anhaltende Bedeutung der vier dargestellten Aktivitätstypen wieder. Ein detaillierter Vergleich der Prozentzahlen ist nicht möglich, da sie auf unterschiedlichen Erhebungsmethoden beruhen. 1964 erfolgte die Berechnung aufgrund der Anzahl Nennungen der ausserhäuslichen Freizeitaktivitäten und umfasste lediglich Arbeiterhaushalte. 2015 basierte die Auswertung hingegen auf dem Anteil der Aktivitäten an den zurückgelegten Freizeitwegen.

Tab. 28: Anteil der vier wichtigsten mobilitätsrelevanten Freizeitaktivitäten im Wochenverlauf in Prozent, 1964 und 2015

Ausserhäusliche Freizeitaktivitäten	1964	2015
Gaststättenbesuch	20,7	21,5
Nicht sportliche Aussenaktivitäten (zum Beispiel Spaziergang)	20,0	22,6
Besuch	11,5	19,0
Aktiver Sport (inklusive Wandern und Fahrradfahrten)	23,2	16,8

Quellen: Hanhart 1964, 95–102; BFS, ARE 2017, 47.

Zweitens zeichnen sich die gesellschaftlichen Wahrnehmungsmuster hinsichtlich der Funktionen mobilitätsrelevanter Freizeit in der Langzeitperspektive durch ein hohes Mass an Stabilität aus. Freizeitmobilität fungierte spätestens seit der Zwischenkriegszeit als Antidot zu den Zwängen des Alltags, bot Raum für Ruhe und Erholung, aber auch für Abenteuer und neue Entdeckungen. Dabei stand das freizeitliche Mobilsein schon damals symbolisch für Natur- und Landschaftsgenuss, für die Freude an der körperlichen Bewegung sowie für kulturelle Identitätsbildung und individuelle Sinnstiftung. Die weit zurückreichende Stabilität dieser Wahrnehmungsmuster spricht denn auch gegen die These, wonach sich das freizeitliche Mobilitätsverhalten der Bevölkerung mit der massenwirksamen Verbreitung des Pkw, dem Durchbruch der Konsumgesellschaft und der weiteren Reduzierung der Arbeitszeiten in jeglicher Hinsicht fundamental veränderte. Die in der Freizeit zurückgelegten Distanzen mögen erheblich gewachsen sein und je nach Interpretation hat auch die Zahl der täglichen Freizeitwege seither zugenommen; die Wahrnehmungsmuster sowie die Bedürfnisse und Motive, die sich hinter dem mobilen Freizeitverhalten der Bevölkerung verbergen, sind hingegen erstaunlich konstant geblieben. Ihre tiefe kulturgeschichtliche Verwurzelung könnte mitunter auch ein Grund sein, wieso Verhaltensänderungen, die angesichts der starken Zunahme des Freizeitverkehrs und der damit verbundenen Umweltfolgen dringend nötig wären, in der Realität so schwer herbeizuführen sind.²¹⁵

215 Vgl. Oechslin 2016, 117 f.

4 Mobilitätsbiografien: ein Oral-History-Projekt

«Das Portrait wie die Biographie haben ein ganz eigenes Interesse. Der bedeutende Mensch, den man sich ohne Umgebung nicht denken kann, tritt einzeln abgesondert heraus und stellt sich vor uns wie vor einen Spiegel.» (Johann Wolfgang von Goethe)¹

Die ersten beiden Hauptkapitel haben auf ihre eigene Weise bereits verdeutlicht, dass Mobilität nicht nur von klassischen Faktoren wie der Verkehrsinfrastruktur oder der technischen Entwicklung von Verkehrsmitteln beeinflusst wird, sondern gleichzeitig ein zutiefst sozialer Prozess ist, bei dem sowohl gesellschaftliche Strukturen und Normen als auch individuelle Präferenzen, Motive, Erfahrungen oder Routinen eine eigene Gestaltungskraft besitzen. Die Bedingungen, denen solche Einflussfaktoren unterliegen, verändern sich nicht nur im historischen Zeitverlauf, sondern erfahren auch in der individuellen Biografie Umbrüche und Transitionen. Seit einigen Jahren beschäftigt sich ein wachsender Kreis von Verkehrswissenschaftler/-innen deshalb mit der Frage, inwiefern mobilitätsrelevante Verhaltensänderungen mit Transitionen im Lebensverlauf oder spezifischen Lebensereignissen zusammenhängen.² Dabei wird häufig von der Prämisse ausgegangen, dass die Mobilität der meisten Menschen im Alltag stark habitualisiert ist. Wer sich einmal gewisse Verhaltensweisen angewöhnt hat, weicht in der Regel relativ selten davon ab. Geschieht dies dennoch – so eine der zentralen Thesen der Vertreter/-innen des Ansatzes –, stehen die Verhaltensänderungen häufig in Zusammenhang mit biografischen Schlüsselereignissen wie Umzug, Jobwechsel oder Veränderung in der Beziehung (zum Beispiel Heirat, Familiengründung, Scheidung).³ Solche Ereignisse können uns aus dem Alltagstrott reißen und uns zwingen, unsere Mobilität an die neuen Bedingungen anzupassen. Daraus können sowohl kurz- als auch langfristige Effekte resultieren. Wenn zum Beispiel junge Menschen beim Berufseinstieg ein Praktikum oder ein Traineeprogramm absolvieren oder mehrfach zwischen befristeten Arbeitsverhältnissen wechseln, muss das

1 Goethe 1840, 91.

2 Vgl. Lanzendorf 2003; Scheiner 2007. Für eine Übersicht über die wichtigsten Forschungsbeiträge der letzten Jahre vgl. Kapitel 1.4.3.

3 Die Forschung hat darüber hinaus weitere Ereignisse identifiziert, die sich auf das Mobilitätsverhalten auswirken können. Zusammenstellung: Döring 2018, 30.

eigene Pendlerverhalten unter Umständen wiederholt kurzfristig angepasst werden. Demgegenüber wirken sich Ereignisse wie der Führerscheinerwerb in der Regel über längere Zeiträume, in vielen Fällen sogar über das gesamte Leben, auf die Mobilität der Betroffenen aus. Hierin liegt denn auch eine der Schwachstellen der bisherigen Forschung zu Mobilitätsbiografien, die sich stark auf spezifische Einzelereignisse konzentrierte, während langsamere Prozesse, die ihre Wirkung erst mit zeitlicher Verzögerung entfalten oder über sehr lange Zeiträume relevant bleiben, noch zu wenig Platz fanden. Das dürfte mitunter auch dem Umstand geschuldet sein, dass die Mehrzahl der Studien bisher stark quantitativ ausgerichtet war. Dieses Vorgehen bietet den Vorteil, statistisch signifikante Schlüsselereignisse zu identifizieren und ihre Wirkung auf das Mobilitätsverhalten nachzuweisen. Damit gehen aber einige Probleme und Unzulänglichkeiten einher. Zum einen wird in dieser Perspektive der Lebensverlauf von Individuen zu einseitig als lineare Abfolge von Lebensabschnitten und zeitlich fixierten Ereignissen aufgefasst.⁴ Zum anderen reduziert die statistische Herangehensweise Veränderungen im Mobilitätsverhalten auf vergleichsweise einfache Ursache-Wirkung-Beziehungen. Allein die Identifikation eines Schlüsselereignisses sagt indes noch wenig über die tatsächlichen Gründe für ein bestimmtes Verkehrshandeln aus.⁵ Dieses unterliegt in der Realität meistens einem Geflecht verschiedenster Faktoren, die, wie bereits erwähnt, von individuellen Gegebenheiten über gesellschaftliche Strukturen und Normen bis hin zur Verfügbarkeit und Qualität von Verkehrsinfrastrukturen reichen. Dieser komplexe Kontext kann mit statistischen Methoden nur unzureichend erfasst werden. Qualitative Analysen, allen voran biografisch-rekonstruktive Interviews, eignen sich dafür besser, weil sie einen umfassenderen Einblick in die Lebenswelt von Individuen ermöglichen. Erst im wissenschaftlichen Interview lässt sich die wechselseitige Beziehung zwischen Verkehrshandeln, persönlicher Biografie und der Vielzahl weiterer strukturierender Faktoren vertieft untersuchen. In den letzten Jahren sind dazu erste Pionierstudien erschienen.⁶ Mit seinem qualitativen Ansatz reiht sich das nachfolgende Kapitel in diese noch junge Forschungstradition ein und erweitert die bisherigen Beiträge mit einer stärkeren diachronen Perspektive. Was ist damit gemeint?

Erhebungen zum Mobilitätsverhalten finden meistens im Querschnitt, das heisst zu einem bestimmten Zeitpunkt statt. Das Konzept der Mobilitätsbiografien sieht hingegen vor, dieses Verhalten über längere Zeiträume, teilweise gar über den gesamten Lebensverlauf, zu untersuchen. Diese diachrone Perspektive kam in der bis anhin hauptsächlich von den Sozialwissenschaften

4 Vgl. Rau, Sattlegger 2016, 23–25.

5 Vgl. Müggenburg 2017, 209.

6 Vgl. Miles et al. 2013; Jones 2013; Jones et al. 2014; Sattlegger 2015; Rau, Sattlegger 2016.

geprägten Forschung zu kurz.⁷ Im nachfolgenden Kapitel wird die zeitliche Dimension deshalb bewusst in den Vordergrund gerückt. Dafür wird auf der Basis der zwölf Interviews danach gefragt, wie sich die Mobilitätspraktiken beziehungsweise die damit verbundenen Kontextbedingungen im Lebensverlauf der Befragten veränderten und welche generationsübergreifenden Konstanten oder Unterschiede sich diesbezüglich abzeichnen. Um die erzielten Ergebnisse stringent zu strukturieren, ist die Diskussion bezogen auf vier ausgewählte Lebensphasen: 1. Kindheit und Jugend; 2. Ausbildung und junges Erwachsenenalter; 3. Familienzeit / mittleres Alter und 4. fortgeschrittenes Berufsalter und Rente, wobei für die Phase des Ruhestandes der Generationenvergleich zwangsläufig wegfällt. Im Fazit wird der Bogen zurück zu den erwähnten biografischen Schlüsselereignissen gespannt, dem bisherigen Schwerpunkt der Forschung zu Mobilitätsbiografien. Die eigenen qualitativen Ergebnisse sollen dabei helfen, die bestehenden Thesen zu überprüfen und allenfalls zu erweitern.

4.1 Mobilität im Lebensverlauf: Ein Generationenvergleich

Qualitative Quellen, die einen vertieften Einblick in die alltägliche Mobilität der Bevölkerung erlauben, sind spärlich gesät. Die meisten Verkehrs- und Mobilitätsstudien setzen für ihre Analysen auf quantitative Daten oder untersuchen strukturelle Rahmenbedingungen wie die Verkehrspolitik oder die technische Entwicklung von Infrastrukturen und Fahrzeugen. Das gilt letztlich über weite Strecken auch für die beiden ersten Hauptkapitel dieser Arbeit. Obwohl stets versucht wurde, auch qualitative Aspekte einfließen zu lassen, sind beide Kapitel in ihrem Kern primär klassische Strukturgeschichten. Das heisst, sie orientieren sich nicht am Handeln einzelner Personen oder an speziellen Ereignissen, sondern an überindividuellen Strukturen und Prozessen.⁸ Das vorliegende Kapitel kehrt diese Herangehensweise nun um. Anstatt von allgemeinen Strukturmerkmalen auf individuelles Mobilitätsverhalten zu schliessen, wird nachfolgend versucht, Letzteres von den Akteuren ausgehend zu interpretieren und so weit als möglich mit übergeordneten Rahmenbedingungen zu verknüpfen.⁹ Das geschieht für die drei untersuchten Generationen zunächst weitgehend gesondert, ehe die wesentlichsten Erkenntnisse im Fazit generationenübergreifend zusammengeführt werden.

7 Eine Ausnahme ist die Dissertation von Hannah Muggenburg (2017). Allerdings arbeitet die Geografin ausschliesslich quantitativ, was eine genaue Einbettung in den historischen Kontext erschwert. Dazu trägt auch bei, dass die Mobilitätsgeschichte insbesondere für die Zeit nach 1950 bisher noch kaum aufgearbeitet wurde.

8 Vgl. Kocka 1975.

9 Für Hinweise zum Sample und zum methodischen Vorgehen der Untersuchung vgl. Kapitel 1.3.4.

4.1.1 Die Generation der mobilen Rentner

Die erste der drei Kohorten besteht aus Hans (Jg. 1931), Yvonne (1936), Paul (1943) und Beatrice (1947). Alle Befragten sind also in den 1930er- oder 40er-Jahren geboren und stehen heute im mittleren bis fortgeschrittenen Rentneralter. Die Frauen und Männer sind alle entweder in Bauern- oder Arbeiterfamilien aufgewachsen und verbrachten ihre Kindheit und Jugend in ländlich geprägten Gemeinden. Nach Beendigung der obligatorischen Schulzeit erlernten alle vier einen typisch mittelständischen Beruf. In der Gruppe sind eine Köchin/Bäuerin (Beatrice), eine Lehrerin (Yvonne), ein Maschinenzeichner/Konstrukteur (Hans) sowie ein Mechaniker (Paul). Auch sonst entsprechen die Befragten überwiegend dem, was man sich unter dem Mittelstand der Nachkriegszeit vorstellt. Drei der vier haben später geheiratet und eine Familie gegründet. Yvonne blieb als Einzige ledig und kinderlos, lebt aber seit mehreren Jahrzehnten in der gleichen Beziehung. Beatrice hat sich nach der Pensionierung von ihrem Ehemann getrennt und lebt heute als Single. Ferner besitzen drei der Befragten (Hans, Yvonne, Paul) ein Eigenheim. Zwei dieser Häuser liegen in ländlichen, aber relativ stadtnahen Siedlungen, eines sowie die Mietwohnung von Beatrice in städtischen Agglomerationen. Die Befragten liegen hinsichtlich wichtiger personenbezogener Merkmale also genügend nahe beieinander, um sinnvolle Vergleiche zu ermöglichen. Wie sich zeigen wird, bedeutet dies jedoch nicht, dass ihre Mobilitätsbiografien deckungsgleich verliefen.

Kindheit und Jugend: Ein Leben weitgehend ohne motorisierte Mobilität

In der Kindheit und Jugend überwogen bei den Befragten zunächst die Gemeinsamkeiten. Wie bereits erwähnt, sind alle in ländlichen Gemeinden aufgewachsen und kamen im Vergleich mit heutigen Kindern eher selten und erst vergleichsweise spät mit modernen Verkehrsmitteln in Kontakt. Ein eigenes Fahrrad erhielten alle erst in der Oberstufe oder während der Ausbildung. Allerdings gab es in allen Familien mindestens ein Fahrrad, das dem Vater oder der Mutter, teilweise auch den Kindern, zur Verfügung stand. Es diente in erster Linie als Arbeitsgerät. Die Väter fuhren damit zur Arbeit, zum nächstgelegenen Bahnhof oder nutzten es auf ihren landwirtschaftlichen Betrieben, während die Mütter und Kinder es vor allem für Besorgungen einsetzten. In der Freizeit kam das Velo nur in einer Familie regelmässig zum Einsatz; die Mutter von Beatrice setzte sie als Kind jeweils sonntags auf den Rücksitz des Familienrads und fuhr rund sechs Kilometer zu den nächstgelegenen Verwandten. Fahrradfahren als Freizeitbeschäftigung, um 1950 äusserst beliebt (vgl. Kapitel 3.4.4), gab es in keiner der Familien. Fahrten mit dem ÖV kamen demgegenüber bei allen Zeitzeugen vor, hatten allerdings den Status aussergewöhnlicher Ereignisse und waren immer an einen bestimmten Zweck gekoppelt; genannt wurden Aktivitäten wie Einkäufe in der Stadt, Verwandtenbesuche oder Schulreisen. Für freizeitliche Ausflüge im Familienverbund wurde der ÖV dagegen nur selten

genutzt, und wenn, dann nur über kurze Distanzen. Diesbezüglich dominierte bei allen Familien eindeutig der Fussverkehr, der auch sonst im Alltag eine zentrale Rolle spielte. Das galt im Übrigen auch für den Einsatz von Tieren. Yvonne schilderte zum Beispiel, wie die Familie Anfang der 1940er-Jahre ihr ganzes Hab und Gut auf einen Pferdewagen lud und damit mehr als 30 Kilometer zum neuen Wohnort fuhr. Das Arbeiterkind Hans spannte hingegen regelmässig den familieneigenen Sennenhund vor einen Wagen und transportierte damit die Milch eines benachbarten Bauern in die Dorfkäserei. Über motorisierte Verkehrsmittel verfügte keine der Familien, was gemäss den Zeitzeugen für Arbeiter- und Bauernfamilien damals völlig normal war.

Angesichts der bescheidenen Ausstattung mit Verkehrsmitteln erstaunt es nicht, dass sich das Leben und die Mobilität der Befragten in der Kindheit und Jugend primär im unmittelbaren Wohnumfeld abspielten. Innerehalb dieses kleinen geografischen Kreises war der Alltag aber durchaus mobil. Alle Kinder waren beispielsweise an landwirtschaftlichen Arbeiten beteiligt oder machten Besorgungen und Botengänge. Die meisten dieser Tätigkeiten erfolgten zu Fuss, teils über beachtliche Distanzen und mit nicht zu unterschätzendem Zeitaufwand. Wie mobil der Tagesablauf von Kindern damals sein konnte, lässt sich am Beispiel von Beatrice zeigen. Noch vor dem ersten Läuten der Schulglocke begab sich das junge Mädchen mit einem Anhänger auf den rund 20-minütigen Fussweg in die Käserei, um dort die Milch des elterlichen Hofes abzuliefern. Der Rückweg nahm sogar 30 Minuten in Anspruch, weil Beatrice einen Hang überwinden musste. Danach machte sich das Mädchen auf den 20-minütigen Fussweg zur Schule, den es täglich viermal zurücklegte. Andere Kinder, die in Nachbargemeinden wohnten, benötigten für den Schulweg gar mehr als eine Stunde. Weil solche Strecken bei Schnee beschwerlich waren, wurden sie in den Wintermonaten mittags in der Schule verköstigt. Beatrice konnte davon nicht profitieren, ihr Schulweg galt als zu kurz. Wenn das junge Mädchen am späten Nachmittag von der Schule nach Hause zurückkehrte, war es also bereits rund 130 Minuten zu Fuss unterwegs. Meistens blieb es nicht dabei, denn in der Regel wurden Beatrice nach der Schule noch Aufgaben übertragen, etwa Besorgungen für die Familie. Dafür begab sie sich regelmässig zu Fuss auf den 20- bis 30-minütigen Weg ins Dorf. Darüber hinaus war sie stark in die Arbeit auf dem Hof oder auf den Feldern eingebunden. Auch dafür war sie oft zu Fuss oder, seltener, mit Pferden unterwegs. Diese waren für die Familie essenziell, denn die Felder verteilten sich nicht nur auf die Wohngemeinde mit einer Ausdehnung von rund 10 Quadratkilometern, sondern auch auf drei Nachbarorte.

Die Kindheit der übrigen Befragten sah im Wesentlichen ähnlich aus. Alltag und Mobilität der Kinder wurden neben der Schule vor allem von ihrer Rolle als Arbeits- und Hilfskräfte bestimmt. Für Spiele und Freizeit blieb meistens nur wenig Zeit. Insbesondere die beiden befragten Bauernkinder hatten diesbezüglich wenig Spielraum. Am ehesten noch im Winter, wenn es auf den

Höfen weniger Arbeit gab. Dann konnte selbst Paul, der auf einem existenzbedrohten Kleinbauernhof aufwuchs, hin und wieder an den Hängen des Dorfes einige Skiversuche wagen. Das dafür benötigte Material lieh er sich bei der Schule aus. Beatrice kann sich erinnern, dass Sie im Winter ab und an Schlittschuh laufen durfte. Etwas privilegierter war offenbar das Arbeiterkind Hans. Zwar gab es auch für ihn zu Hause viel zu tun, doch durfte er in der Freizeit den Turnverein besuchen, was seine freizeittlichen Möglichkeitsräume erheblich mitprägte: «Ja, das [Vereinsleben] war für uns enorm wichtig. Man hatte Bezirksturnfeste, kantonale und eidgenössische Turnfeste und damals wurde natürlich schon grosser Wert darauf gelegt, dass, wenn man bei einem Turnverein dabei ist, man auch mitmacht und mitgeht. Wir haben auf diese Art viel Schönes erlebt.» Im Vergleich zu den beiden Bauernkindern Beatrice und Paul, die abgesehen vom gelegentlichen Sonntagsspaziergang und Besuchen bei Verwandten, kaum je Ausflüge mit der Familie erlebten, war Hans auch in dieser Hinsicht privilegiert. Obwohl das Budget seiner Eltern ebenfalls stark eingeschränkt war, zog die Familie an schönen Tagen regelmässig ins Umland hinaus: «Das waren meistens Touren in der Umgebung, man war aber schon einige Zeit unterwegs. Man war sich damals das Laufen halt gewohnt. Ich glaube, heute macht das den Jungen mehr Mühe, so zu laufen wie wir damals. So ein- bis zweimal im Jahr ist es aber schon auch vorgekommen, dass sich ein bis zwei Familien zusammentaten und sich sagten, so jetzt fahren wir mal von Hindelbank nach Thun, dort nehmen wir das Tram nach Merligen und gehen ins Justistal wandern.» An ausgedehnte Wanderungen mit dem Vater kann sich auch Yvonne erinnern. Allerdings begannen und endeten ihre Touren jeweils vor der eigenen Haustür, Verkehrsmittel kamen also nicht zum Einsatz. Als Einzige in der Gruppe nannte Yvonne ausserdem ihren Musikunterricht als wichtige Freizeitbeschäftigung. Anders als ihre musikalische Ausbildung vielleicht vermuten lässt, stammt Yvonne ebenfalls aus einer Familie, bei der Geld stets knapp war. Ihre Eltern führten zunächst parallel einen kleinen Bauernhof und eine Pension für Feriengäste. Später war der Vater in der Region als Reisender (Vertreter) tätig, ein Beruf, der gemäss Yvonne damals vielen als minderwertig galt.

Insgesamt zeigt sich also, dass offenbar beim mobilen Freizeitverhalten die Erfahrungen der Befragten am stärksten voneinander abwichen. Während die beiden Bauernkinder Beatrice und Paul betonten, in der Freizeit kaum je mobil gewesen zu sein, kamen Yvonne und Hans zumindest hin und wieder in der Gegend herum. Doch wie genau lassen sich diese Unterschiede erklären? Fehlende finanzielle Mittel und hohe zeitliche Arbeitsbelastungen erklären sie letztlich nur unzureichend, denn Geld und Zeit waren in allen Familien knappe Ressourcen. Wurde das abweichende Verhalten also vielleicht durch Milieunterschiede mitbeeinflusst? Sowohl das Vereinsleben als auch die Sport- und Wanderbewegung waren zum Beispiel in der Arbeiterschaft deutlich stärker

verankert als unter Bauern.¹⁰ War es vielleicht kein Zufall, dass gerade Hans, das einzige Arbeiterkind in der Gruppe, in dieser Hinsicht am aktivsten war? Wie aber ist Yvonne diesbezüglich einzuordnen? Ausserdem spielten nachweislich auch andere biografische Faktoren eine Rolle. Im Fall von Paul war es beispielsweise die Religiosität der Eltern, die ihn bei seinen Freizeitaktivitäten besonders einschränkte. Die gesamte Familie war Teil des Brüdervereins und verbrachte die bescheidene Freizeit meistens in der Kirche. Ausserdem versuchten die Eltern zu verhindern, dass Paul in seiner Freizeit Kontakt zu Gleichaltrigen ausserhalb des Vereins pflegte. Damit zeigt sich einmal mehr, wie vielfältig die Einflussfaktoren ausfallen können, die unser Mobilitätsverhalten mitprägen.

Ausbildung und junges Erwachsenenalter: Die Nutzung von Verkehrsmitteln als Teil des Alltags

Der Übergang vom Teenager- ins junge Erwachsenenalter stellte für Hans, Yvonne, Paul und Beatrice eine eindeutige Zäsur dar. Erstmals in ihrem Leben nutzten sie regelmässig Verkehrsmittel. Die entsprechende Entwicklung verlief bei den meisten fliessend. Hans, Yvonne und Beatrice erhielten bereits in der Oberstufe, im Alter zwischen 13 und 16 Jahren, ein eigenes Fahrrad. Paul musste aufgrund des knappen Budgets der Eltern hingegen warten, bis er sich als Lehrling selbst eines kaufen konnte. Das Fahrrad wurde danach bei allen vier zu einer wichtigen Alltagsstütze. Hans, Beatrice und Paul fuhren damit beispielsweise zum Lehrbetrieb beziehungsweise in die Gewerbeschule, Yvonne nahm es zum Bahnhof im Nachbardorf, wo sie den Zug bestieg, um in Bern das Lehrerseminar zu besuchen. Darüber hinaus nutzten die Befragten das Fahrrad für Besorgungen und andere alltägliche Bedürfnisse sowie als Transportmittel in der Freizeit. Dabei taten sie im Wesentlichen das, was heutige Teenager auch tun. Beatrice, die in Thun eine Lehre als Köchin absolvierte, traf sich in der Freizeit gerne mit Freundinnen in der Stadt und bummelte einfach etwas umher. Darüber hinaus machte sie hin und wieder Bergtouren. Hans war nach wie vor Mitglied im örtlichen Turnverein und unternahm an Wochenenden oder in den Ferien gerne Fahrradtouren mit seinen Freunden. Seine Sonntagsausfahrten führten ihn unter anderem von Hindelbank an den Bieler-, Neuenburger- oder Thunersee, auf Ferienreisen sogar bis ins Tessin. Auch Yvonne traf sich gerne für kleinere Ausflüge mit Kolleginnen. Daneben investierte sie nach wie vor viel Zeit in ihre musikalische Ausbildung. Paul war der Einzige, der im Gespräch betonte, auch während seiner Ausbildungszeit kaum über Freizeit verfügt zu haben. Er war nach wie vor stark in die Arbeit auf dem elterlichen Hof eingebunden. Den Ausgang am Wochenende, der auch bei den übrigen Befragten eine wichtige Rolle spielte, gönnte er sich aber dennoch gelegentlich,

10 Vgl. Beck 1952; Hanhart 1964; Fankhauser 2010; Mosebach 2017.

auch wenn er sich dafür über die Regeln der streng religiösen Eltern hinwegsetzen musste.

Abgesehen von Hans' Fahrradtouren fanden die erwähnten Freizeitaktivitäten primär im Wohnumfeld oder am Ausbildungsort statt und meistens waren die vier Befragten dabei zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs. Trotzdem war die Ausbildungszeit insgesamt ein Lebensabschnitt, in dem sich die Spielräume und Möglichkeiten langsam ausdehnten, auch wenn nicht alle im gleichen Umfang davon profitierten. Für Beatrice war in diesem Zusammenhang ausserdem eine Erfahrung wichtig, die damals viele junge Frauen mit ihr teilten. Sie absolvierte einen einjährigen Sprachaufenthalt in der französischsprachigen Schweiz, der umgangssprachlich als Welschlandjahr bezeichnet wird. Dieser Schritt fiel Beatrice zunächst nicht leicht, denn es war das erste Mal, dass sie für längere Zeit die Obhut der Mutter verliess.¹¹ Bereits die Zugfahrt nach Lausanne stellte eine Herausforderung dar, denn die junge Frau war bislang nie längere Strecken allein im Zug unterwegs. Nach einer kurzen Anpassungszeit gewöhnte sie sich aber rasch an den ÖV und fuhr fortan einmal im Monat übers Wochenende mit dem Zug nach Hause. Die Zeit im Welschland verbindet Beatrice rückblickend mit sehr positiven Gefühlen. Als Köchin in einem Internat hatte sie zwar auch in Lausanne viel zu tun, in ihrer Freizeit genoss die junge Frau aber neue Freiheiten, die sie von ihrem Leben auf dem Land mit der harten Arbeit auf dem Bauernhof nicht kannte. Sie besuchte während ihres Sprachaufenthalts zum Beispiel regelmässig die Ausstellung der Expo, die 1964 in Lausanne stattfand, oder verbrachte gemeinsam mit Kolleginnen Zeit in einem städtischen Einkaufszentrum.

In den Gesprächen gab es viele weitere Hinweise, die darauf deuten, dass sich die Spielräume und Möglichkeiten der Befragten im jungen Erwachsenenalter graduell zu öffnen begannen. Hans verschlug es nach der Ausbildung beispielsweise in einen Vorort nahe Basel. Auch ihm ermöglichte die Nähe zur Grossstadt in der Freizeit ein ungekanntes Mass an Abwechslung. Ausserdem benutzte er für die Arbeit zum ersten Mal in seinem Leben täglich den ÖV. Yvonne entschied sich hingegen bewusst für eine Stelle in der Abgeschiedenheit der Freiberge (Jura) und leitete dort für zwei Jahre eine Gesamtschule. Die Anreise von Wattenwil war jeweils sehr beschwerlich: «Ich musste bei den Eltern [sonntags] spätestens um 17 Uhr weg, nahm zuerst das Postauto, dann den Zug und kam nach mehrmaligem Umsteigen um 21 Uhr 30 in Mont-Tramelan an. Dort wurde ich mit dem Auto abgeholt und fuhr querfeldein über Weiden bis zum Bauernhof gleich neben der Schule. Dort hatte ich ein Zimmer mit Kost und Logis.» Die Schule war so abgelegen, dass Yvonne nur alle drei Wochen, wenn sie den Samstagmorgen frei bekam, um in Bern Klavier und Geigenunterricht zu nehmen, nach Hause zurückkehren konnte. Trotz der abgeschiedenen

11 Beatrice' Vater starb in ihrer frühen Kindheit bei einem Arbeitsunfall.

Lage und der damit verbundenen Einsamkeit blickt auch Yvonne mit Freude auf diese Zeit zurück. Sie sah es als einmalige Gelegenheit, für einmal aus dem Heimatdorf wegzukommen und einen ihr bisher völlig unbekanntem Teil der Schweiz kennenzulernen. Dieses Bedürfnis, Neues zu entdecken, begleitete sie später auch auf vielen Reisen. Der Bauernsohn Paul fand seine Freiheit als junger Mann hingegen auf seinem Motorrad. Als Einziger in der Gruppe war er bereits mit 19 Jahren motorisiert, inspiriert von seinen zwei älteren Brüdern, die passionierte Motorradfahrer waren.

Das Auto lag hingegen in dieser Zeit für alle Befragten noch ausser Reichweite. Dazu fehlte zum einen das Geld. Andererseits standen in den Familien auch keine Fahrzeuge bereit, die für Fahrstunden hätten verwendet werden können. Und schliesslich gehörte es auch noch nicht zur gesellschaftlichen Norm, die Autoprüfung gleich mit dem Erreichen der Volljährigkeit abzulegen. Hans und Paul waren Anfang 20, als sie den Führerschein machten, Yvonne bereits über 30 und Beatrice gar schon 41 Jahre alt. Nach der bestandenen Prüfung kauften sich alle Befragten sehr zeitnah ihren ersten Pkw. Mit Ausnahme von Yvonne, die keine eigenen Kinder hat, fiel der Zeitpunkt des Autokaufs in die Familienphase und wird deshalb im nachfolgenden Abschnitt diskutiert.

Familienzeit / mittleres Alter: Der Zugang zum Automobil und seine Auswirkungen

Hans, mit Jahrgang 1931 der Älteste in der Gruppe, war der Erste, der sich 1954 ein Auto leisten konnte. Als mittelständischer Familienvater empfand er die Chance auf einen eigenen Wagen als ein Privileg, welches in seinem Umfeld damals längst nicht alle hatten: «Das war etwas ganz Spezielles. Zu dieser Zeit waren ja auch schon die ersten Kinder da. Es waren insgesamt drei. Nun hatte man auch einmal die Möglichkeit, sich an einem Sonntag ins Auto zu setzen und in den Jura zu fahren. Da sind einem natürlich Welten aufgegangen. Und ich hatte ausserdem das Glück, ein Auto zu kriegen, eine Occasion, in dem schon ein Radio drin war. Das war natürlich etwas, auch wenn man es nicht überall gut verstanden hat oder teilweise gar nicht hören konnte.» Solche freizeitlichen Ausfahrten waren für Hans das Hauptmotiv, sich überhaupt einen Wagen anzuschaffen. Mit dem Auto zur Arbeit zu pendeln, kam für ihn hingegen (noch) nicht infrage: «Das war damals nicht üblich. Das war noch eine Zeit, in der die Leute nicht in alle Welt verstreut waren. So wie das heute ist, dass man eine Stunde oder noch länger mit dem Auto zur Arbeit fährt. Nein, das Auto brauchte man eigentlich nur in der Freizeit. Ansonsten ist es draussen gestanden.» In seiner späteren Berufslaufbahn war Hans dann allerdings auf ein Auto angewiesen, was nicht zuletzt daran lag, dass die Fahrfähigkeit in der Arbeitswelt immer mehr vorausgesetzt wurde: «Ich war damals in einer Ingenieurabteilung und habe dort vom Projekt bis zur Ausführung und Inbetriebnahme alles gemacht. Das hat natürlich bedingt, dass ich an verschiedenen Standorten gewesen bin. Mein Büro hatte ich in Basel, gearbeitet habe ich in Schweizerhalle,

oft auch in Hünningen oder irgendwo, wo gerade ein Projekt gelaufen ist. In die Stadt hat man damals schon noch das Tram genommen. Für weitere Wege, Schweizerhalle und so weiter, hat man dann aber das Auto verwendet. Man hat auch Vergütungen erhalten, damit man das Auto benutzt. Die grosse Mobilität, möchte ich mal sagen, hat man damals zu spüren bekommen. Man merkte, jetzt läuft etwas, man musste ständig hier und dort sein.» Diese Entwicklung bekam auch Paul zu spüren. In seinem Beruf als Baumaschinenmechaniker war Autofahren ebenfalls eine Voraussetzung. Anders hätte er die in der gesamten Schweiz verstreuten Baustellen gar nicht erreichen können. Paul hat deshalb 1964 mit einem betriebseigenen Fahrzeug das Fahren gelernt und die Prüfung absolviert. Ein eigenes Auto hat er sich erst 1969 gekauft, wobei die Anschaffung nicht zuletzt von den Familienplänen des Ehepaares beeinflusst wurde. Bis zum Autokauf ist Paul jeweils mit dem Fahrrad oder dem Motorrad zur Arbeit gefahren und dort ins firmeneigene Fahrzeug umgestiegen. Mit seinen drei Kindern erschien ihm das Auto später praktischer und vielfältiger einsetzbar. Sein Motorrad gab er zwar nicht auf, aber es wurde zum reinen Hobby, er verwendete es im Berufsalltag kaum mehr.

Im Vergleich zu den beiden Männern absolvierten Yvonne und Beatrice ihre Fahrprüfungen deutlich später. Yvonne führte diesen Umstand im Gespräch nicht darauf zurück, dass Autofahrerinnen damals noch eine Ausnahmererscheinung waren. Für sie lag der Grund vor allem darin, dass sie lange Zeit gar keinen Zugriff auf ein Auto hatte. Erst als dem Vater, der damals noch mit dem Fahrrad in der Region Stoff verkaufte, vom Arbeitgeber nahegelegt wurde, sich doch endlich ein Auto anzuschaffen, stand zu Hause ein Fahrzeug für Übungsfahrten zur Verfügung: «Das Auto des Vaters war dann schon ein Anreiz für mich, das Fahren zu lernen. Ich war damals auch noch im Berner Kammerchor. Das war dann schon sehr praktisch, mit dem Auto nach Bern zu fahren.» Yvonne hat deshalb mit 33 Jahren die Autoprüfung absolviert. Kurze Zeit später erhielt sie die Gelegenheit, neben ihrer Tätigkeit als Lehrerin in einer ländlichen Gemeinde ein Semester als Dozentin am Berner Seminar zu arbeiten, was sie rückblickend als Hauptgrund einstuft, wieso sie sich kurz nach der bestandenen Prüfung einen eigenen Wagen zulegte. Beatrice hätte die Autoprüfung hingegen gerne schon in jüngeren Jahren gemacht. Sie musste sich aber bis zum 41. Lebensjahr gedulden. Anders als bei Yvonne spielten bei Beatrice dabei auch genderbezogene Einflüsse eine Rolle: «Mein Mann hat jedes Mal gesagt, ich verlasse dich, wenn du das Autofahren lernst. Der war der Umwelt wegen aus Prinzip gegen das Auto. Schon damals. Er selbst hat die Autoprüfung deshalb auch nie gemacht. Beim dritten Anlauf [Beatrice hatte den Lernfahrausweis zuvor schon zweimal beantragt] habe ich dann einfach nichts davon gesagt. Ausgelöst wurde das Ganze durch eine Begegnung mit einer anderen Bauersfrau. Ich war damals mit dem Mofa unterwegs, mittlerweile hatte man immerhin Mofas. Mit dem bin ich zum Einkaufen gefahren. Dort im Coop habe ich eine

Nachbarsfrau getroffen, die hat mit 40 oder 45 Jahren noch die Autoprüfung gemacht. Die hat mir gesagt, ich solle mein Mofa unten im Dorf stehen lassen, sie fahre mich mit dem Auto hinauf. Im Wagen hat sie mich dann aufgefordert, ich solle die Autoprüfung doch auch machen, dann können wir Bauersfrauen hin und wieder in den Sonntagskleidern einkaufen gehen (lacht). Das war der eigentliche Auslöser.» Im Fall von Beatrice war es also primär die traditionelle Rollenverteilung, die sie lange Zeit vom Autofahren abhielt. Ihr Mann war aus Gründen der Umwelt strikt dagegen und erwartete auch von seiner Frau, ihren Alltag ohne Pkw zu organisieren. Aufgrund seiner Rolle als Haushaltsvorstand, der auch die Finanzen der Familie kontrollierte, gab es für Beatrice lange Zeit keine Möglichkeit, sich über die Haltung ihres Ehemannes hinwegzusetzen. Erst als sie ihn Jahre später vor vollendete Tatsachen stellte, freundete er sich schliesslich mit dem Gedanken einer Auto fahrenden Ehefrau an. Er selbst hat sich zeitlebens geweigert, das Autofahren zu lernen, und ist so wenig wie möglich als Beifahrer im Familienwagen gesessen. Für Beatrice war der Pkw-Zugang hingegen ein wichtiger Schritt, der für sie einen grossen Freiheitsgewinn bedeutete: «Ein eigenes Auto zu haben, war ein sehr befreiendes Gefühl. Das war super und ist es bis heute. Es ist schon ein Stückchen Freiheit. Früher ist man einfach in den Wald spazieren gegangen, ewig immer in den gleichen Wald.» Fortan hat Beatrice die Kinder am Sonntag für Ausfahrten ins Auto gepackt und die Umgebung erkundet. Auch die Einkäufe im Dorf machte sie danach mit dem Auto. Bis anhin musste sie die Besorgungen für die sechsköpfige Familie mit dem Mofa erledigen, was stets eine logistische Herausforderung war. Und schliesslich erleichterte ihr das Auto auch zahlreiche Aufgaben, die sich aus der Hofarbeit ergaben. Beispielsweise lieferte sie das Gemüse fortan selbstständig an die Restaurants der Region aus.

Die vier Beispiele zeigen, wie unterschiedlich sich die biografischen Kontexte der Befragten auf deren Automobilzugang auswirkten. Ein wesentlicher Aspekt vereint jedoch alle vier, seit der Fahrprüfung hatten alle ohne Unterbruch ein Auto. Hans war dabei der Einzige, der die meiste Zeit über einen Zweitwagen besass. Er behielt jeweils sein altes Auto und stellte es seiner Frau zur Verfügung, wenn er sich einen neuen Wagen zulegte. In der Familie von Paul war das Familienauto hingegen üblicherweise bei ihm am Arbeitsort. Seine Frau, die Auto fahren konnte, hatte darum unter der Woche nur selten Zugriff auf den Pkw. Wie sich später zeigen wird, war das auch bei den späteren Generationen noch häufig der Fall. Der Zugang zum Automobil hatte deshalb oft zwei Facetten: Einerseits veränderte er den Familienalltag spürbar. Beispielsweise wurden die Spielräume für gemeinsame Ausflüge, speziell an den Wochenenden, wenn der Ehemann und damit das Auto verfügbar waren, deutlich grösser. Darüber hinaus konnten familiäre und freundschaftliche Beziehungsnetze neu über Distanzen und in einer Regelmässigkeit gepflegt werden, die bis anhin so nicht denkbar waren. Und schliesslich veränderte das Auto mit der Etablierung

des samstäglichen Wocheneinkaufs beim Grossverteiler das Einkaufsverhalten der Befragten erheblich. Auf der anderen Seite fiel das Familienauto oft in erster Linie in die Domäne der Ehemänner und begleitete diese auf ihren Arbeitswegen. Für ihre Frauen und Kinder blieb hingegen häufig vieles beim Alten. Die Kinder bewegten sich auf ihren Wegen nach wie vor primär zu Fuss oder mit dem Fahrrad und auch die meisten der befragten Frauen organisierten ihren Alltag weitgehend ohne Pkw.

Fortgeschrittenes Berufsalter und Rente: Mobilität im (Un-)Ruhestand

Trotz der vorher genannten Einschränkungen hat der Zugang zum Pkw die Mobilitätspraktiken der Befragten zweifellos erheblich verändert. In diesem Sinne ist also definitiv von einem Schlüsselereignis zu sprechen. Doch sobald der Pkw in den Alltag integriert war, war das Mobilitätsverhalten von Hans, Yvonne, Paul und Beatrice offenbar über längere Zeit relativ stabil. Ihr weiteres Leben verlief im Grossen und Ganzen in geordneten Bahnen und wichtige äussere Rahmenbedingungen veränderten sich kaum. Beatrice war zum Beispiel die Einzige in der Gruppe, die nach ihrer Scheidung mit 65 Jahren nochmals umzog. Hans, Yvonne und Paul lebten hingegen seit ihren Zwanzigern respektive Dreissigern ohne Unterbruch in der gleichen Wohngemeinde. Auch die berufliche Laufbahn der vier zeichnete sich durch hohe Kontinuität aus. Hans und Yvonne arbeiteten 35 Jahre je beim selben Arbeitgeber. Paul wechselte die Arbeitsstelle dreimal, blieb dazwischen aber jeweils längere Zeit beim Unternehmen. Beatrice war seit ihren frühen Zwanzigern rund drei Jahrzehnte lang hauptberuflich Bäuerin, ehe sie in ihren Fünfzigern nochmals für einige Jahre in den erlernten Beruf als Köchin zurückkehrte und in dieser Zeit dreimal die Stelle wechselte. Diese sehr hohe Kontinuität in der Wohn- und Arbeitsbiografie widerspiegelte sich deutlich in der berufsbedingten Mobilität der Befragten, die sich über die Jahrzehnte ebenfalls kaum veränderte. Hans und Paul behielten ihre Routinen weitgehend bei und pendelten in der Regel mit dem Auto zur Arbeit. Auch Beatrice setzte auf ihrem Arbeitsweg auf den Pkw. Alle drei arbeiteten jeweils ausserhalb der eigenen Wohngemeinde. Nicht so Yvonne: Bei ihr fielen Wohn- und Arbeitsort zusammen. Sie bewältigte ihren fünfminütigen Arbeitsweg deshalb bis zur Pensionierung entweder zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Dass die Befragten über Jahrzehnte im gleichen Wohnumfeld lebten, scheint sich darüber hinaus auch auf andere Mobilitätsbereiche ausgewirkt zu haben. Einmal an die Umgebung gewöhnt, behielten Hans, Yvonne, Paul und Beatrice beispielsweise auch ihr Einkaufs- und Freizeitverhalten weitgehend bei. Augenscheinlich ist darüber hinaus, dass sie diese mobilitätsrelevanten Routinen – einmal abgesehen von Aktivitäten, die aufgrund ihrer physischen Anforderungen nicht mehr möglich waren – bis ins fortgeschrittene Alter aufrechterhielten. Im Vergleich zu ihrer Elterngeneration sind Hans, Yvonne, Paul und Beatrice auch deutlich besser mit Mobilitätswerkzeugen ausgestattet. Alle

vier verfügen nach wie vor über ein eigenes Auto. Yvonne und Beatrice besitzen zusätzlich ein GA. Auch Hans und Paul setzen sich hin und wieder in Zug, Tram oder Bus, allerdings mit ordentlichen Billetts oder Tageskarten, die sie mit ihrem Halbtaxabo günstig erwerben. Mit dem Fahrrad ist einzig Yvonne noch regelmässig unterwegs. Das Zufussgehen spielt demgegenüber im Alltag aller Befragten weiterhin eine wichtige Rolle.

Bei genauerer Betrachtung fällt indes auf, dass sich die vier Frauen und Männer trotz ihrer Gemeinsamkeiten als unterschiedliche Mobilitätstypen charakterisieren lassen. Im Vergleich zum Rest der Gruppe ist zum Beispiel Hans derjenige, der sich bis heute am stärksten als Automobilist identifiziert. Die seit den 1970er-Jahren wachsende Kritik am Pkw hat zwar auch er mitbekommen und ihm Gespräch liess er mehrmals seine Sympathie für den öffentlichen Verkehr durchblicken, die meisten seiner Wege legt er jedoch bis heute mit dem Auto zurück. Das Hauptmotiv für dieses Verhalten sieht er in seiner Bequemlichkeit: «Man wird einfach bequemer und die ganze Mobilität hat diese Bequemlichkeit noch gefördert, indem man sich sagte, komm, wir nehmen einfach das Auto. Bei mir ist es Bequemlichkeit, das ist so.» Yvonne argumentiert hingegen, dass die negativen Umweltfolgen des Automobilitätismus für sie ein wichtiges Argument darstellen, wieso sie aktiv versuche, das Auto im Alltag so bewusst wie möglich einzusetzen und wann immer möglich mit dem ÖV zu reisen. Innerhalb der Gruppe ist Yvonne diejenige, die in ihrem Alltag deshalb am multimodalsten unterwegs ist. Allerdings war das nicht immer so. Nach dem Kauf ihres ersten Autos Anfang 30 war auch sie zunächst primär mit dem Pkw unterwegs. Für die spätere Verhaltensänderung spielten neben der bereits erwähnten Umweltsensibilisierung zwei weitere Aspekte eine tragende Rolle. Erstens verbindet Yvonne die Wiederentdeckung des ÖV mit einer Angebotsverbesserung: «Der Umstieg auf den ÖV ist mit dem Taktfahrplan gekommen. Das ist ganz klar. Vorher war das wirklich mühsam. Jedes Mal musste man im Fahrplan nachschauen, wann ein Zug fährt und wie es weitergeht. Eine Reise so zu planen, war viel komplizierter. Jetzt kann man praktisch jede halbe Stunde auf den Zug und es geht einfach weiter.» Ausserdem assoziiert Yvonne den ÖV sehr stark mit weiteren Vorteilen, etwa der Möglichkeit, während der Fahrt Dinge erledigen, sich entspannen oder mit anderen Fahrgästen in Kontakt treten zu können. Zweitens ist Yvonne spätestens seit den 1980er-Jahren eine passionierte Fahrradfahrerin. Wie bereits erwähnt, ist sie zwar schon während ihrer beruflichen Laufbahn mit dem Fahrrad zur Arbeit gependelt und hat das Fahrzeug auch sonst hin und wieder im Alltag eingesetzt, eine enge emotionale Bindung zum Fahrrad scheint in dieser Zeit allerdings nicht bestanden zu haben. Das änderte sich jedoch, als Yvonne ab den 1980er-Jahren und dann vor allem nach ihrer Pensionierung ihre Begeisterung für Fahrradtouren entdeckte. Wesentlich beeinflusst wurde sie dabei von ihrem Partner, der sie motivierte, einer Fahrradgruppe beizutreten und regelmässig Freizeittouren und Fahrradferien zu unternehmen. Dass

Yvonne diesem Hobby bis heute nachgehen kann, ist auch der technischen Entwicklung geschuldet: «Ich bin sicher, ohne dieses Velo [ein E-Bike] würde ich heute nicht mehr Fahrrad fahren. Ich habe es bereits sechs, nein sieben Jahre. Ich habe damals gemerkt, dass ich vor allem bei Steigungen Mühe mit dem Atmen bekomme.» Dieser starke emotionale Bezug zum Fahrrad ist bei den übrigen Rentnern nicht vorhanden. Hans neigt aber in einer ähnlichen Weise zum Auto, während bei Paul das Motorrad eine vergleichbare Funktion übernimmt. Der 75-Jährige macht bis heute regelmässig Ausfahrten. Der Reiz des Motorradfahrens liegt für ihn im Entdecken der Natur abseits stark befahrener Strassen und im speziellen Gefühl, das er dabei erlebt: «Im Prinzip hat es viel mit Wandern zu tun [...]. Man sieht halt enorm viel beim Motorradfahren. Man riecht sogar, wenn die Hausfrau, bei der man gerade durchfährt, am Backen ist. [...] Beim Autofahren ist man viel stärker abgekapselt, man ist nicht draussen.» Obwohl Paul in seiner beruflichen Laufbahn viel mit Autos zu tun hatte, verbindet er mit dem Pkw keine vergleichbaren Emotionen. Für ihn blieb der eigene Wagen zeit lebens in erster Linie ein Nutzfahrzeug: «Das Auto ist zwar etwas Praktisches, aber besonders gern fahre ich nicht. Ich kenne mich zwar gut mit Autos aus, auch technisch, weil ich längere Zeit Fachverständiger für Fahrzeugprüfungen war, aber wenn ich nicht muss, fahre ich in der Freizeit nicht damit herum.» Diese Einstellung wurde gemäss Paul stark vom Umstand geprägt, dass er in seinem Beruf sehr viel mit dem Auto unterwegs war. Er zog es deshalb schon früher, als die Kinder noch klein waren, vor, in der Freizeit so wenig wie möglich mit dem Wagen unterwegs zu sein. Die Familie verbrachte die Wochenenden bevorzugt in der Nähe ihres Hauses und war häufig zu Fuss unterwegs. Diese Präferenz hat Paul auch im Alter beibehalten. Beatrice wiederum verbindet mit ihrem Auto durchwegs positive Gefühle. Sie musste sich lange gedulden, bis sich der Wunsch nach einem eigenen Wagen erfüllte. Entsprechend empfand sie ihr erstes Auto sowie alle späteren Fahrzeuge als enorme Befreiung und möchte ihren Pkw auch heute nicht missen. Mittlerweile ist sie allerdings im Alltag häufiger mit dem ÖV als mit dem Auto unterwegs: «Daran ist eigentlich mein Sohn schuld. Der ist seit einigen Jahren Kondukteur bei der SBB und wollte, dass ich noch lerne, mit dem Zug zu fahren, um im Alter mobil zu bleiben. Ich sollte nicht wie meine Schwägerin enden, die nicht einmal fähig ist, kurze Strecken mit dem Zug zu fahren. [...] Sie kann nicht selbständig Billetts lösen, kennt auch die Möglichkeiten nicht, wo einen der ÖV überall hinbringt. Genau dem wollte mein Sohn vorbeugen.»

Damit verweist Beatrice auf einen Umstand, den alle Befragten in den Interviews intensiv reflektierten. Je älter sie werden, desto stärker wird ihre Mobilitätsbiografie vom biologischen Alter beeinflusst. Im Vordergrund steht dabei bei allen die Frage, wie lange sie noch Auto fahren können. Beatrice hat sich nach ihrer Pensionierung vorbeugend schon einmal mit dem ÖV angefreundet, während Yvonne bereits beim Bau ihres Hauses in den 1970er-Jahren darauf

achtete, einen ÖV-Anschluss in unmittelbarer Nähe zu haben. Paul und seine Frau, deren Wohnlage ein Auto voraussetzt, haben ihr Haus vor einiger Zeit schätzen lassen, weil sie es verkaufen und ins besser erschlossene Dorfzentrum wollen. Noch ist es jedoch bei keinem der Vier so weit, auch wenn sich erste körperliche Beschwerden einstellen. Die 82-jährige Yvonne, die früher gerne und häufig in den Bergen unterwegs war, muss beispielsweise heute auf ausgedehnte Wanderungen verzichten, ist sonst im Alltag aber noch gut zu Fuss unterwegs. Dem um fünf Jahre älteren Hans geht es ähnlich. Beatrice und Paul sind mit 71 beziehungsweise 75 Jahren noch etwas jünger und diesbezüglich noch weniger eingeschränkt. Auch sie spüren allerdings, dass sich ihre Leistungsfähigkeit verändert. Insgesamt zeigt sich in allen Gesprächen, dass Mobilität im Alter stärker als in anderen Lebensphasen von der individuellen Gesundheit und vom subjektiven Wohlbefinden abhängt. Hans, Yvonne, Paul und Beatrice sind sich dessen sehr bewusst. Mobilität hängt für sie direkt mit ihrer Lebensqualität zusammen, ist Voraussetzung für soziale Kontakte, ausserhäusliche Erlebnisse und Teilhabe am öffentlichen Leben. Es versteht sich von selbst, dass sie sich diese Möglichkeiten so lange wie möglich offenhalten wollen. Sie stehen dabei stellvertretend für eine Bevölkerungsgruppe, die angesichts des demografischen Wandels in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird.

4.1.2 Die Generation der Babyboomer

Die mittlere der drei Kohorten besteht aus Sibylle (Jg. 1960), Christoph (1961), Daniela (1962) und Thomas (1965). Die vier sind also in den 1960er- und 70er-Jahren aufgewachsen und heute 53 bis 58 Jahre alt. Zwei der Befragten verbrachten ihre Kindheit in ländlichen, die andern beiden in städtischen Gemeinden. Sibylle war das einzige Kind, das auf einem Bauernhof aufwuchs beziehungsweise in einer Familie lebte, die zu den sozial schwächeren Bevölkerungskreisen gehörte. Die drei übrigen Befragten sind in mittelständischen Familien mit klassischer Rollenverteilung gross geworden. Ihre Väter arbeiteten als Mechaniker, Maschinenzehner und Bahnangestellter, während die Mütter allesamt Hausfrauen waren. Alle vier machten eine Lehre: Krankenpflegerin (Sibylle), Maschinenzehner (Christoph), Elektriker (Thomas) und Verkäuferin (Daniela). Die beiden Frauen üben ihren Beruf, nach einer längeren Phase als Vollzeithausfrauen, bis heute aus. Christoph hat sich nach seiner Lehre bis zum Geschäftsführer eines KMU hochgearbeitet, während Thomas studierte und heute als Ingenieur arbeitet. Alle vier haben in ihren Zwanzigern respektive Dreissigern geheiratet und danach Kinder grossgezogen. Mittlerweile sind alle geschieden und leben in neuen Partnerschaften. Darüber hinaus vereint die Gruppe, dass alle Befragten den überwiegenden Teil ihres Erwachsenenendaseins in städtischen Gemeinden verbrachten. Einzig Sibylle ist einige Jahre nach ihrer Scheidung aufs Land ins Eigenheim ihres neuen Partners gezogen. Daniela und Thomas leben seit je in Mietwohnungen. Christoph verfügt

damit als Einziger in der Gruppe über eine Eigentumswohnung. Diese nutzt er nur an den Wochenenden, weil er wochentags berufsbedingt im Raum Zürich lebt.

Kindheit und Jugend: Aufwachsen im Zeitalter der Massenmotorisierung

Sibylle, Christoph, Thomas und Daniela sind in einer Zeit aufgewachsen, in der der Traum vom eigenen Auto in der Bevölkerung erstmals massenwirksam wurde. Wie weiter vorne erwähnt, sollte dieser Umstand nicht mit einer Vollmotorisierung der Gesellschaft verwechselt werden. Mitte der 1960er-Jahre waren erst etwa 45 % der Schweizer Haushalte mit einem eigenen Wagen ausgestattet (vgl. Kapitel 2.2.1). Auch in der Gruppe gab es diesbezüglich Unterschiede. Während die Eltern von Sibylle und Daniela zeitlebens nie einen Pkw besaßen, sind Christoph und Thomas in typischen Autofamilien gross geworden: «Das Auto war zu Hause sehr wichtig. Es war damals auch ein Statussymbol. Vor allem für meinen Vater. Aber auch sonst, zum Beispiel in der Nachbarschaft. Man schaute immer darauf, was die anderen so fuhren.» (Christoph) Dass sich der Pkw damals nach und nach in allen Gesellschaftsschichten etablierte, bekam auch die ländlich wohnende Sibylle mit. Als kleines Kind sei es im Dorf noch relativ normal gewesen, ohne Familienauto aufzuwachsen. In ihrer Jugend begann sich dies jedoch spürbar zu ändern: «Erst als ich älter war, ist es einem dann mehr aufgefallen, weil die andern nach und nach ein Auto kauften. Zum Beispiel die Nachbarn, oder auch in der Schule wurde diskutiert, dass man mit dem Auto jetzt auch Ausflüge macht oder weiter in die Ferien geht, etwa ans Meer oder so.»

Von diesen neuen Möglichkeiten, die der Pkw seinen Besitzern eröffnete, profitierten auch die Familien von Christoph und Thomas. Fortan ging es am Samstag mit dem Pkw beispielsweise zum Grosseinkauf. Auch die Freizeit an den Wochenenden sowie die Ferien wurden in beiden Familien stark vom Auto geprägt. Für Ausflüge, Verwandtenbesuche oder andere Freizeitaktivitäten stieg man nun ebenso selbstverständlich in den eigenen Wagen wie für die jährliche Fahrt in die Sommerferien. Bei all diesen Gelegenheiten sass jeweils der Mann am Steuer. Sowohl die Mutter von Christoph als auch diejenige von Thomas lernten das Autofahren erst, als sie ausgezogen waren. Unter der Woche waren die Buben deshalb selten mit dem Auto, sondern eher mit dem ÖV, zu Fuss, mit dem Fahrrad oder später mit dem Mofa unterwegs. Mit Ausnahme des Mofas spielten diese Verkehrsmittel auch im Alltag von Daniela eine zentrale Rolle. Ihre Mobilität unterschied sich in dieser Hinsicht also kaum von derjenigen von Thomas und Christoph. Darüber hinaus fällt auf, dass – obwohl ihre Eltern kein Auto besaßen – sich auch für Daniela die freizeithlichen Spielräume spürbar erweiterten. Sich am Wochenende in den Zug zu setzen, um beispielsweise Verwandte zu besuchen oder einen Ausflug zu unternehmen, war auch in ihrer Familie keine Ausnahme mehr, sondern gehörte mehr und mehr zum Alltag.

Die Realität des Bauernkindes Sibylle sah in dieser Hinsicht noch deutlich anders aus. Wie die Angehörigen der älteren Kohorte war Sibylle stark in die landwirtschaftliche Arbeit eingebunden. Ihre Eltern hatten weder die Zeit noch das Geld, um mit ihr und ihren Geschwistern in der Freizeit regelmässig ausserhalb des Dorfes unterwegs zu sein: «[...] bei einem Lehrer, bei dem war ich in der fünften und sechsten Klasse, bei dem mussten alle Kinder am Montagmorgen gruppenweise nach vorne und dort erzählen, was man am Wochenende so alles gemacht hat. Am Samstag hat man sowieso gearbeitet, gewischt und geputzt und so, am Sonntagvormittag war ich in der Sonntagsschule, am Nachmittag folgte der Sonntagsspaziergang. Jeden Montag musste ich das Gleiche erzählen, während die anderen erzählten, sie waren hier und dort, das hat mich manchmal schon angeschissen.»

Die Befragten aus der Generation der Babyboomer haben punkto Mobilität in ihrer Kindheit und Jugend also sehr unterschiedliche Erfahrungen gemacht. Sibylles Situation erinnert dabei am ehesten an die Verhältnisse der älteren Kohorte. Ein Fahrrad erhielt das Mädchen erst in der Oberstufe, ihre Mutter war lange Zeit die Einzige in der Familie, die über ein eigenes Velo verfügte. Der Vater fuhr eine Zeit lang ein Motorrad, später ein Mofa. Andere motorisierte Verkehrsmittel standen der Familie nicht zur Verfügung und auch Fahrten mit dem ÖV waren selten. Im Alltag war Sibylle deshalb viel zu Fuss unterwegs. Abgesehen von ihrem Schulweg und den Spaziergängen am Wochenende wurde ihre Alltagsmobilität stark von der Arbeit auf dem Hof respektive den Verpflichtungen im Haushalt geprägt. Sibylle erledigte Einkäufe, brachte die Milch in die Käseerei, half der Mutter im Haushalt oder im Garten und beteiligte sich an der Arbeit auf dem Hof. Freizeit war deshalb eine knappe Ressource und für grössere Aktivitäten fehlte es sowieso an Geld. Obwohl auch Christoph, Thomas und Daniela zu Hause für Aufgaben eingespannt wurden, genossen sie im Vergleich zu Sibylle deutlich mehr Freiheiten. Alle drei waren in ihrer Jugend beispielsweise in Vereinen aktiv und unternahmen mit der Familie in der Freizeit regelmässig Ausflüge, besuchten Verwandte oder widmeten sich anderen Aktivitäten. Dabei konnten sie auf eine wachsende Palette von Fahrzeugen zurückgreifen. Im Familienverbund waren sie wie erwähnt häufig mit dem Auto unterwegs, Daniela mit dem ÖV. Im Alltag stand den dreien zudem seit dem Primarschulalter ein eigenes Fahrrad und den beiden Jungs später zusätzlich ein Mofa zur Verfügung. Im Vergleich zur älteren Kohorte kennzeichnen sich ihre Biografien also durch einen deutlich besseren Zugang zu Mobilitätswerkzeugen. Gleichzeitig widerspiegelt sich darin aber auch der soziale Wandel, den die gesellschaftliche Konzeption von Kindheit und Jugend durchlief. In den Narrativen der älteren Kohorte (sowie bei Sibylle) wurden die beiden Lebensabschnitte noch sehr stark mit der Rolle der Befragten als Arbeits- und Hilfskräfte assoziiert. Zwar betonten alle Beteiligten, eine schöne Kindheit und Jugend verbracht zu haben, gleichzeitig verwiesen sie aber darauf, dass ihre Leben

damals vor allem von harter Arbeit, wenig Freizeit und knappen finanziellen Ressourcen geprägt wurden. Bei Christoph, Daniela und Thomas spielten diese Faktoren zwar ebenfalls noch eine gewisse Rolle, doch zeigt sich in ihren Schilderungen eine qualitative Veränderung. Die drei waren nicht mehr in dem Ausmass in die Reproduktionsarbeit eingebunden wie ihre Vorgängergeneration. Sie genossen deshalb vorrangig in der Freizeit mehr Spielräume, was sich wie geschildert auch auf ihre Mobilität auswirkte.

Ausbildung und junges Erwachsenenalter: Die Autoprüfung wird zum Normalfall

Nach dem Abschluss ihrer obligatorischen Schulzeit verbrachten Sibylle und Daniela zunächst einen einjährigen Sprachaufenthalt in der Westschweiz. Für Sibylle bedeute das Welschlandjahr, erstmals von zu Hause wegzukommen und regelmässig den ÖV zu nutzen. Nach ihrer Rückkehr absolvierte sie zunächst das erste Lehrjahr als Floristin, ehe sie eine Ausbildung zur Krankenpflegerin begann. Im Alltag war Sibylle, wie Daniela, die an ihrem Wohnort eine Verkaufslehre machte, bis zu ihrer Volljährigkeit vorwiegend mit dem ÖV und dem Fahrrad unterwegs. Thomas, der für seine Ausbildung zum Elektriker zwischen dem Berner Oberland und der Stadt Bern pendelte, setzte im Alltag für weitere Distanzen auf den ÖV und im Nahumfeld auf sein Mofa. Christoph absolvierte seine Ausbildung zum Maschinenzeichner hingegen in seiner Wohngemeinde und war in den ersten drei Lehrjahren primär mit dem Mofa unterwegs. Mit dem Erreichen der Volljährigkeit legten Sibylle, Christoph und Thomas innerhalb etwa eines Jahres die Autoprüfung ab. Sibylle und Christoph kauften sich gleich im Anschluss ihr erstes eigenes Fahrzeug und integrierten es in den Alltag. Sibylle fuhr fortan mit dem Auto in die Schule oder an ihre wechselnden Praktikumsplätze und auch in der Freizeit wurde der Pkw zu ihrem Hauptverkehrsmittel. Das galt auch für Christoph: «Ich war dann dauernd mit dem Auto unterwegs. Ich bin zum Beispiel auch mit dem Auto in die Lehre als Maschinenzeichner gefahren [...]. Die Firma bot [gratis] Parkplätze für 400 Mitarbeiter an. Man überlegte sich damals gar nicht, nicht mit dem Auto zu gehen. Man hat wie selbstverständlich das Auto genommen. Zu Hause konnte ich bei einer Nachbarin einen Parkplatz für 40 Franken mieten. Das Auto stand also immer herum und man hat es deshalb, ohne gross zu überlegen, einfach gebraucht.» Auch Thomas absolvierte bald nach seinem 18. Geburtstag die Autoprüfung. Für ihn und seine Freunde war das damals ein logischer Schritt, den es nicht gross zu überlegen galt: «Das Auto war im Dorf schon unter Jugendlichen ein wichtiges Thema, nicht nur wegen der Erreichbarkeit, sondern auch als Statussymbol. Man wollte ein möglichst gutes, starkes Auto.» Im Gegensatz zu seinen Geschwistern und vielen seiner Freunde konnte sich Thomas allerdings damals noch keinen eigenen Pkw leisten, weil er im Anschluss an die Ausbildung und den zwischenzeitlichen Militärdienst direkt mit dem Ingenieurstudium begann. Seine Autoerfahrung beschränkte sich deshalb zunächst auf die gele-

gentliche Nutzung des elterlichen Fahrzeugs, das vor allem im Ausgang zum Einsatz kam. Ansonsten blieben der ÖV und das Mofa seine Hauptverkehrsmittel. Nach seinem ausbildungsbedingten Umzug in die Stadt wurde das Mofa schliesslich vom Fahrrad als wichtigstem Alltagswerkzeug abgelöst. Anfang der 1990er-Jahre trat Thomas ausserdem der Autoteilet-Genossenschaft (heute Mobility) bei. Allerdings nutzte er die Dienstleistung nur sporadisch, etwa wenn grössere Transporte anfielen oder er seine Eltern auf dem Land besuchte. Das Auto spielte in seinem Alltag daher nur eine sehr untergeordnete Rolle. Wieso er nie wirklich auf den Pkw wechselte, erklärte Thomas im Gespräch mit mehreren Faktoren. Erstens fehlte ihm als junger Student – als er für die Idee eines eigenen Autos am empfänglichsten war – schlichtweg das Geld. Zweitens bezeichnete er sich als nüchternen Rechner und Minimalisten. Er sei deshalb auch später, als sich seine finanzielle Lage entspannte, bei Kosten-Nutzen-Vergleichen immer wieder zum Schluss gekommen, dass sich die Anschaffung eines eigenen Fahrzeugs nicht lohne. Drittens kann Thomas dem Autofahren im Alltag bis heute nicht allzu viel abgewinnen. Zu diesem Umstand trug nicht zuletzt eine Erfahrung bei, die er als junger Mann machte: «Ich war damals für einige Monate über ein Temporärbüro bei einer Firma angestellt. In dieser Zeit wurde mir für die Arbeit ein Auto zur Verfügung gestellt, das ich auch mit nach Hause nehmen konnte. Ich bin damit auch einige Male im Stossverkehr nach Bern gefahren. Das war für mich der Horror auf der Autobahn. Sich morgens so stark konzentrieren zu müssen, und ab Rubigen war der Verkehr schon unglaublich dicht. Ausserdem war ich die ganze Zeit alleine im Auto. Am Abend gab's das Ganze nochmal auf der Rückfahrt. Ich habe das nicht als Freiheit empfunden, obschon ich nun jederzeit losfahren konnte. Für mich war das mehr Stress.» Obwohl Thomas auch in seiner späteren Ingenieur Tätigkeit regelmässig Geschäftswagen fuhr, weil er anders nicht an seine Einsatzorte gelangte, hat er seither aufs Pendeln mit dem Pkw verzichtet. Er sieht sich selbst als wenig routinierten Autofahrer, der zwar nicht schlecht fährt, aber eben nur dann, wenn es aus seiner Sicht sinnvoll ist. Diese Gelegenheiten beschränken sich in seinem Privatleben bis heute vor allem auf Transportaufgaben. In Kontrast dazu schildert Thomas seine Erfahrungen, die er als junger Erwachsener im öffentlichen Verkehr machte, deutlich positiver: «Ich habe die Distanz zwischen der Arbeit und der Wohnung [mit dem ÖV] immer sehr geschätzt. Dahinter verbirgt sich letztlich ein spezielles Mobilitätsgefühl. Mobilität im Sinne von Distanz. Ich schätze es, wenn ich zwischen dem Arbeits- und Wohnort eine gewisse Distanz habe, sowohl physisch im Sinne eines Weges mit einer gewissen Distanz als auch zeitlich. Das hilft mir beim Abschalten und um Dinge zu verarbeiten. Wenn man dann zu Hause ankommt, hat man den Kopf frei. Was ich auch als sehr positiv empfunden habe: Es hat sich recht rasch eine kleine Clique gebildet, die sich morgens jeweils im Zug traf. Ich habe sehr viele Leute über den ÖV kennengelernt.»

Im Vergleich zu den übrigen Befragten zeichnete sich das Mobilitätsverhalten von Daniela beim Übergang vom Jugend- zum Erwachsenenalter durch eine ausgeprägte Kontinuität aus. Zwar liebäugelte auch Daniela kurzzeitig damit, nach der Lehre die Autoprüfung zu absolvieren, entschied sich schliesslich aber dagegen. Sie war aus ihrer Kindheit und Jugend gewohnt, den Alltag ohne Pkw zu organisieren, und scheint eine sehr pragmatische Einstellung zum Auto entwickelt zu haben. Sie sah nicht ein, wieso sie Geld für etwas ausgeben sollte, dass in ihrem Alltag eigentlich nicht vonnöten war. Allerdings verwies sie im Gespräch auch darauf, dass ihr damaliger Lebenspartner und späterer Ehemann einen Pkw in die Beziehung einbrachte. Daniela musste also nicht vollständig auf die Vorzüge eines Autos verzichten, etwa wenn es um Grosseinkäufe oder Ausflüge ging. Sie blieb diesbezüglich aber stets von ihrem Partner abhängig. Dieser Umstand stellte für Daniela aber nie ein Argument dar, die Autoprüfung später nachzuholen. Sie hat bis heute keinen Führerschein.

Familienzeit / mittleres Alter: Mobilität in den 1980er- und 90er-Jahren

Mit Ausnahme von Thomas, der im Alter von 35 respektive 38 Jahren Vater wurde, gründeten die übrigen Befragten bereits Anfang bis Mitte 20 eine eigene Familie. Sibylle und Daniela gaben ihren Beruf mit der Geburt des ersten Kindes auf und wurden Vollzeithausfrauen. Der berufliche Wiedereinstieg erfolgte bei beiden erst kurz vor dem Schulaustritt des jüngsten Kindes. Diese klassische Rollenaufteilung prägte auch die Familie von Christoph. Er war als Haupternährer für das Einkommen verantwortlich, während seine Frau sich um Haus und Kinder kümmerte. Wie bei der älteren Kohorte und in der Kindheit der Babyboomer hatte dieses traditionelle Familienmodell deutliche Auswirkungen auf die Mobilität der Befragten. Im Haushalt von Sibylle verfügten beispielsweise zunächst beide Partner über ein eigenes Auto. Mit der Geburt des ersten Kindes wurde einer der Wagen aus finanziellen Gründen verkauft, wobei der Ehemann fortan mit dem verbliebenen Pkw zur Arbeit fuhr. Sibylle hatte im Alltag deshalb kaum noch Zugriff auf das Auto und organisierte ihren Alltag vorwiegend zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Dank der sehr gut erschlossenen Wohnlage in einem städtischen Quartier sei dies kein grosses Problem gewesen. Viele der regelmässig besuchten Ziele befanden sich in unmittelbarer Nähe: die Schule der Kinder, Coop und Migros, Spielplätze, die Fussballclubs der Buben oder diverse Freizeitanlagen (Schwimmbad, Eisbahn usw.). Bei längeren Wegen, etwa dem wöchentlichen Besuch bei den Eltern oder den gelegentlichen Ausflügen mit den Kindern, benutzte Sibylle vorwiegend den ÖV. Insgesamt ähnelte ihr Alltag in der Zeit ohne Auto sehr stark demjenigen von Daniela. Beide Frauen teilten darüber hinaus zwei weitere Gemeinsamkeiten. Zum einen fand sowohl der Grosseinkauf am Wochenende als auch die Freizeit im Familienverbund vorwiegend mit dem Auto statt. Zum anderen waren beide Frauen stark in die Reproduktionsarbeit eingebunden und hatten nur

sehr wenig Zeit für Hobbys. Insbesondere Sibylle fühlte sich diesbezüglich schlechter gestellt als ihr Ehemann: «Ich denke, es war damals schon noch normal, dass der Mann eher seinen Hobbys nachging. Bei meinem Mann war das vor allem das Motorradfahren, später kamen politische Interessen dazu. Er war schon relativ viel weg. Ich hätte damals gerne ein Saisonabonnement für Kulturveranstaltungen gehabt, welches ich mir mit einer anderen Frau hätte teilen können, weil sie sich selbst nicht für alles interessierte. Damals habe ich selbst jedoch noch nicht gearbeitet und kein eigenes Geld gehabt. Mein Mann hat dann halt gesagt, dass es das nicht gibt vom Finanziellen her.» Sibylles Freizeit ausserhalb der Familie beschränkte sich deshalb bis zu ihrer Scheidung und dem Auszug der Kinder auf den wöchentlichen Abend im Frauenturnen. Daran änderte auch der spätere Zugriff auf einen Zweitwagen nichts. Sibylle nutzte das Fahrzeug vorwiegend für den wöchentlichen Besuch bei den Eltern, die in einem Dorf ausserhalb der Stadt wohnten. Ausserdem fuhr sie ihre Söhne ein- bis zweimal die Woche ins Sporttraining. Ansonsten scheint das Zweitauto ihren Alltag kaum beeinflusst zu haben. Die eigenen Füsse, das Fahrrad sowie der ÖV blieben auch in den folgenden Jahren die dominierenden Verkehrsformen. Das änderte sich erst, als die Familie in ein Eigenheim am Stadtrand zog. Anders als in ihrem bisherigen Wohnumfeld fehlte es dort an gut erschlossenen Einkaufsgelegenheiten, überhaupt war die Erschliessung mit dem ÖV weniger gut. Ausserdem lag das Eigenheim an einem Hang, was viele der bisher zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege erschwerte. Wesentlich für die vermehrte Autonutzung war darüber hinaus, dass Sibylle wieder in ihren Beruf als Pflegerin einstieg und als Mitarbeiterin eines Hausbesuchsdienstes auf ein Auto angewiesen war.

Christoph war nach dem Ende seiner Ausbildung zunächst weiterhin primär mit dem Pkw unterwegs. Das galt sowohl für den intrakommunalen Arbeitsweg als auch für Einkäufe oder Freizeitaktivitäten mit der Familie. Sein tägliches Pendeln überdachte er erst, als er Ende der 1980er-Jahre eine Stelle in Bern annahm: «Meine Frau brauchte damals Mobilität, um mit den Kindern zu ihren Eltern zu gehen. Ausserdem gab es damals Streckenabonnemente zu einigermassen vernünftigen Preisen. Die Kosten spielten definitiv eine Rolle. Wir mussten als Familie damals relativ stark aufs Geld schauen und der ÖV war eindeutig billiger als das Auto. Auch die Verbindungen waren gut. Ich musste nur 300 bis 400 Meter zur nächsten Bahnstation laufen. Dort gab es einen Bummel [Regionalzug], der mich an den Bahnhof brachte, wo ich in den Schnellzug umsteigen konnte. In Bern brachte mich dann der Bus bis wenige Meter an den Arbeitsplatz. Das war ein relativ idealer Transport.» Christoph nutzte in seiner Kindheit sowie als junger Mann nur selten den ÖV. Der Umstieg auf die tägliche Nutzung fiel im dennoch nicht schwer und er verbindet die rund sieben Jahre pendeln mit dem ÖV rückblickend mit positiven Gefühlen: «[...] das war eigentlich eine sehr gute Erfahrung. Man hat zum Teil dann immer die gleichen

Leute gesehen. Mit der Zeit hat sich daraus ein morgendlicher Kollegenkreis entwickelt. Wir sind sehr viel zu viert gemeinsam nach Bern gefahren, das war eine ganz gute Sache.» Trotz dieser positiven Erfahrungen, die Christoph beim täglichen ÖV-Pendeln machte, blieb das Auto auf den meisten übrigen Wegen seine erste Wahl. Mitte der 1990er-Jahre wechselte er dann auch auf dem Arbeitsweg wieder zurück zum Pkw. Erneut hing die Umstellung unter anderem mit einem Arbeitsplatzwechsel zusammen: «Das war vor allem, weil ich beim neuen Arbeitgeber oft für auswärtige Termine mit dem Auto unterwegs war. Nicht nur im Raum Bern, sondern zum Beispiel auch in Luzern. Dorthin waren die Zugverbindungen von Bern aus damals relativ schlecht, darum habe ich dann wieder das Auto genommen. Ausserdem hat mir der neue Arbeitgeber in Bern einen Parkplatz bezahlt. Daneben spielte aber sicherlich auch eine gewisse Gedankenlosigkeit und Bequemlichkeit eine Rolle. Ich habe mir damals nicht überlegt, dass mein Verhalten für die Umwelt eigentlich nicht so toll ist. Und Autofahren tat [mit dem beruflichen Aufstieg] auch vom Budget her nicht mehr wirklich weh. Ich hatte ja immer Occasionsfahrzeuge und der Unterhalt war damals noch nicht so teuer wie heute. Das Auto war halt einfach da und man hat es gebraucht, ohne gross zu überlegen.»

Im Gegensatz zu Christoph, der mit der Wiederaufnahme des Autopendelns im Alltag praktisch nur noch mit dem Pkw unterwegs war, setzte Thomas auch in der Familienphase weiterhin auf den ÖV beziehungsweise den Langsamverkehr. Bezogen auf den Arbeitsweg gibt es zwischen beiden Männern aber durchaus Parallelen. Beide legten über mehrere Jahre die gleiche Pendlerstrecke zurück und auch Thomas war geschäftlich viel unterwegs. Dass er bis heute nicht auf ein Auto wechselte, dürfte vor allem an seiner persönlichen Einstellung zum Pkw liegen. Wie vorhin beschrieben, war dieser auf dem Arbeitsweg für ihn nachteilig. Anders als die übrigen Befragten fand Thomas einen Wagen auch für andere Verkehrszwecke nicht zwingend nötig. Am deutlichsten zeigt sich dies beim Thema Einkaufen. Während der Rest der Gruppe diesbezüglich die Bedeutung und Vorteile des Familienautos stark betonte, folgte Thomas dieser Argumentation nicht: «Ich behaupte, mit Rucksack und Taschen ist es kein Problem, für die ganze Familie einen Wocheneinkauf zu machen. Und wenn, dann muss man höchstens ein zweites Mal gehen. Man muss die Sachen aber halt nach Hause tragen und kann sie nicht einfach in der Tiefgarage ins Auto laden. Es ist nicht ganz so bequem, aber es gibt Muskeln (lacht).» An der grundsätzlichen Einstellung, wonach der Pkw auf den meisten seiner Alltagswege überflüssig ist, hält Thomas bis heute fest. Daran änderte auch die Trennung von seiner Ehefrau kurz nach der Geburt des zweiten Kindes nichts – auch wenn sich die Organisation des Familienalltags dadurch spürbar verkomplizierte. Da Thomas und seine Exfrau sich fortan das Sorgerecht teilten, pendelten die Kinder nun regelmässig zwischen den Haushalten in Bern und Thun: «Weder ich noch meine Exfrau hatten in dieser Zeit, und im Übrigen bis heute, ein Auto.

Unsere Kinder sind deshalb völlige ÖV-Kinder. Nach der Trennung hat zuerst immer einer der Erwachsenen die Kinder im ÖV begleitet. Später, als sie bereits in Bern wohnten und etwas älter waren, haben wir sie jeweils an den Bahnhof gebracht beziehungsweise von dort abgeholt, meine Frau in Bern, ich in Thun. Die Strecke mit dem Zug sind die Kinder damals aber schon alleine gefahren. Als die Tochter etwa zwölf Jahre alt war, konnten sie dann die gesamte Strecke allein zurücklegen.» Wie eingangs erwähnt, sind auch die übrigen Befragten geschieden; die Trennungen fanden erst nach dem schulpflichtigen Alter der Kinder statt und hatten deshalb keine nennenswerten Auswirkungen auf den Familienalltag.

Fortgeschrittenes Berufsalter: Mobilität nach dem Auszug der Kinder

Wie bei der vorangehenden Kohorte zeichnet sich die Mobilität in der Lebensphase nach dem Auszug der Kinder auch bei Sibylle, Christoph, Daniela und Thomas durch ein hohes Mass an Stabilität aus. Obwohl sie biografische Ereignisse wie Scheidungen, Wohnungs- und Arbeitsplatzwechsel durchlebten, scheint keiner der Befragten sein oder ihr Mobilitätsverhalten grundlegend verändert zu haben. Thomas ist bei grösseren Distanzen, sei es in der Freizeit oder auf dem Arbeitsweg, nach wie mit dem ÖV unterwegs. Sein Abonnement bei Mobility kommt schon seit über drei Jahren nicht mehr zum Einsatz. Bei Wegen innerhalb seines städtischen Wohnumfelds setzt Thomas wie bisher primär aufs Fahrrad und die eigenen Füsse. Daniela ist in der Freizeit ebenfalls oft mit dem ÖV unterwegs, sitzt aber, seit sie nach der Scheidung mit einem neuen Partner zusammen ist, auch wieder regelmässig als Beifahrerin im Pkw. Ihren Arbeitsweg bestreitet die 56-jährige hingegen wie anhin mit dem Fahrrad oder dem Bus. Auch Einkäufen macht sie weiterhin vorwiegend mit dem Velo oder zu Fuss.

Am ehesten kam es noch bei Sibylle zu kleineren Verhaltensanpassungen. Wie erwähnt war sie in der Zeit mit ihren Kindern oft zu Fuss, mit dem Fahrrad oder dem ÖV unterwegs. Erst als die Familie in ein Eigenheim am Stadtrand zog und sie berufsbedingt wieder auf einen Wagen angewiesen war, wurde der Pkw zu ihrem wichtigsten Alltagsverkehrsmittel. Als Sibylle nach dem Auszug der Kinder abermals in ein Stadtquartier mit besserer Grunderschliessung zog, reaktivierte sie ihre älteren Routinen teilweise wieder. So liess sie für tägliche Einkäufe das Auto vermehrt stehen und nahm das Fahrrad. Auch für Besuche und dergleichen in ihrem sozialen Umfeld, das sich vor allem auf ihren Wohnort beschränkte, kam das Auto seltener zum Einsatz. Doch für den Arbeitsweg sowie Freizeitausflüge und den Besuch der Eltern, die in einer Nachbargemeinde lebten, blieb das Auto auch nach dem Umzug bevorzugt. Einige Jahre nach ihrer Scheidung zog Sibylle an ihren Arbeitsort, eine ländliche Gemeinde zwischen Thun und Bern, wo sie heute noch lebt. Auslöser war ihr neuer Partner, den sie bei der Arbeit kennenlernte. Als typische Pendlergemeinde ist der neue Wohnort trotz seiner

ländlichen Lage sehr gut ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Sibylle macht davon allerdings kaum Gebrauch. In der Freizeit und für den regelmässigen Grosseinkauf benutzt sie wieder vorwiegend den Pkw, was sie vor allem ihrer Bequemlichkeit beziehungsweise ihrer Gewohnheit zuschreibt. Einzig für alltägliche Besorgungen hat Sibylle ihre alte Fahrradroutine beibehalten. Ausserdem verwendete sie nach dem Umzug für ihren Arbeitsweg mehrere Jahre das Velo, ehe sie wieder auf den Pkw wechselte. Grund dafür war ein neuer Job, der gut neun Kilometer von ihrem Wohnort entfernt liegt. Grundsätzlich wäre die Anreise mit dem ÖV machbar. Zwei konkrete Aspekte sprechen für Sibylle allerdings dagegen. Zum einen arbeitet sie in der neuen Stelle ausschliesslich Nachtschicht. Mit dem Auto ist sie in solchen Randstunden nicht von – aus ihrer Sicht – ungünstigen ÖV-Verbindungen abhängig. Zum anderen ist der Arbeitsweg damit nur etwa halb so lang wie mit dem ÖV.

Das Zeitargument führt auch Christoph als wichtigen Grund an, wieso er, obwohl seine Firma ihm ein GA erster Klasse zur Verfügung stellt, nach wie vor mit dem Auto zur Arbeit fährt. Der Weg dauert mit dem Pkw nur zehn, mit dem ÖV inklusive zweimaligen Umsteigens hingegen rund 30 Minuten. Abgesehen von der zeitlichen Flexibilität sieht Christoph das Auto auf seinem Arbeitsweg in zwei weiteren Punkten im Vorteil. Erstens arbeiten er und seine Partnerin im selben Betrieb, was dem Paar erlaubt, im gleichen Wagen zur Arbeit zu pendeln. Zweitens seien sie, weil sie tangential an ihren Arbeitsplatz pendeln, kaum vom Stadtverkehr betroffen und stehen nur selten im Stau. Auf ihrem Arbeitsweg am Freitagabend beziehungsweise Montagmorgen lässt sich dies jedoch nicht immer verhindern. Das Paar aus dem Raum Zürich lebt am Wochenende in einer Zweitwohnung am Thunersee. Zweimal wöchentlich verlagert sich ihre Pendlerstrecke deshalb auf die stark befahrene A1. Obwohl die beiden aufgrund flexibler Arbeitszeiten stets versuchen, der Verkehrsbelastungen in den Stosszeiten so weit als möglich aus dem Weg zu gehen, geraten sie dennoch immer mal wieder in den Stau. Bisher hat sie das allerdings nicht von der Nutzung des Pkw abgehalten. Als Argument führt Christoph diesbezüglich die Lage seiner Zweitwohnung beziehungsweise logistische Herausforderungen an: «Ganz aufs Auto könnte ich allerdings nicht verzichten. Unsere Zweitwohnung befindet sich etwas ausserhalb des nächsten Ortes an einem Hang. Einkaufsgelegenheiten gibt es in der näheren Umgebung keine, wir sind deshalb auf ein Auto angewiesen. Auch weil wir wie gesagt jedes Wochenende zwischen dem Berner Oberland und Zürich pendeln. Wir kochen in der Freizeit sehr gerne und bereiten uns für die Arbeitswoche jeweils Menus vor. Die nehmen wir dann nach Zürich mit. Mit dem ÖV wäre das so nicht möglich. Der Platz im ÖV für Gepäck ist dort immer beschränkter.» Diese vorbereiteten Menus sind für das Paar wichtig, weil sie unter der Woche beide ein hohes Arbeitspensum leisten und wenig Zeit haben. Diesen Zeitdruck sieht Christoph, gekoppelt mit seiner hohen berufsbedingten Mobilität, darüber hinaus als Hauptgrund, wieso er und

seine Partnerin die Wochenenden meistens eher ruhig angehen: «Wir sind am Wochenende bewusst sehr häuslich. Es geht uns mit der Mobilität wie mit dem Handy. Ich vergesse das Handy am Wochenende gerne, weil ich es nicht brauche, dauernd erreichbar zu sein. Mit dem Auto ist das sehr ähnlich. Wenn ich nicht muss, brauche ich am Wochenende nicht mit dem Auto unterwegs zu sein. Hier oben [in der Zweitwohnung] ist einfach das Problem, dass wir am Hang wohnen und es ohne Auto sofort entweder den Hang hinauf oder hinunter geht. In Zürich gehen wir abends hin und wieder spazieren, zwar auch nicht so häufig, aber ab und zu gehen wir. Hier oben ist die Topografie dafür aber schwieriger. Deshalb ist hier das E-Bike ein gewisses Thema. Aber insgesamt sind wir schon eher stationär, weil wir halt auch einen gewissen Erholungseffekt brauchen.» Christoph lässt im Gespräch also durchaus ein zwiespältiges Verhältnis zum Pkw durchblicken. Trotzdem ist er – wie schon in der Vergangenheit – auch heute auf den meisten seiner Wege mit einem seiner zwei Autos unterwegs. Sein GA setzt er ausschliesslich für geschäftliche Termine ein und auch die E-Bikes kommen nur sporadisch in der Freizeit zum Einsatz. Das gilt aktuell im Übrigen auch für die zwei Motorräder, die sich im Haushalt des Paares befinden. Trotz ihrer überdurchschnittlichen Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen sind Christoph und seine Lebensgefährtin deshalb nicht durchs Band weg als hochmobil einzustufen. Während beide im Beruf sehr viel unterwegs sind und auch beim Einkaufen keine wesentlichen Unterschiede zu anderen motorisierten Familien bestehen, schätzt Christoph sich und seine Partnerin bei der Freizeit deutlich immobilier ein als die meisten Menschen in seinem Umfeld. Mit seinem bewussten Mobilitätsverzicht an freien Abenden oder Wochenenden kompensiert Christoph in erster Linie seine starke Arbeitsbelastung beziehungsweise die hohe Mobilität im Beruf. Das Beispiel zeigt, dass nicht nur präzis fassbare Schlüsselereignisse (zum Beispiel Stellenwechsel) Einfluss haben auf die Mobilität, sondern auch biografische Gegebenheiten wie der individuelle Lebensstil.

4.1.3 Die Generation Y

Die jüngste der drei Kohorten besteht aus Lisa (Jg. 1983), Sofia (1983), Marc (1983) und Alain (1985). Die vier gehören der Generation der Millennials an und fallen mit einem Alter zwischen Anfang bis Mitte 30 in die erste Welle der Digital Natives. Aufgewachsen sind alle in mittelständischen Familien in den Agglomerationen Thun und Bern. Die Väter von Sofia, Marc und Alain arbeiteten als Fabrikarbeiter, Mechaniker und Lokomotivführer, während die Mütter allesamt Vollzeithausfrauen waren. Die Eltern von Lisa absolvierten eine Lehrerausbildung und waren beide bis zur Pensionierung Teilzeit angestellt. Nach der obligatorischen Schulzeit entschieden sich Marc und Alain für eine kaufmännische Lehre. Beide haben später studiert und arbeiten heute als Finanzchef beziehungsweise Jurist. Lisa und Sofia besuchten nach der Schule

zunächst das Gymnasium beziehungsweise die Handelsmittelschule. Lisa hat danach ebenfalls studiert und ist heute in Teilzeit als Therapeutin und Skilehrerin tätig. Sofia hat sich berufsbegleitend zur Eventmanagerin weitergebildet. Seit der Geburt ihres Sohnes vor zweieinhalb Jahren ist sie mit einem Pensum von 20 bis 40 Prozent als Sachbearbeiterin angestellt. Auch Alain hat, nachdem letztes Jahr sein Sohn auf die Welt kam, sein Pensum reduziert, von 100 auf 80 Prozent. Damit ist Marc der Einzige in der Gruppe, der derzeit Vollzeit arbeitet. Ausserdem ist er unter den Befragten der letzte verbliebene Single. Sofia und Alain sind beide verheiratet, Lisa lebt seit mehreren Jahren in einer festen Beziehung. Bezüglich der aktuellen Wohnsituation ist anzumerken, dass Lisa, Sofia und Marc Mietwohnungen in der Stadt haben, während Alain kürzlich in ein Eigenheim auf dem Land gezogen ist.

Kindheit und Jugend: Aufwachsen in der Autofamilie

Beim Blick auf die vier Angehörigen der Generation Y fällt sofort auf, dass das Familienauto bei allen fester Bestandteil der Alltagsmobilität war. Sei es für den Grosseinkauf, den Sport oder für Ausflüge und Besuche, die vier Kinder sassen von klein auf regelmässig in einem Pkw. Am ausgeprägtesten traf dies auf Sofia und Marc zu, die nach eigenen Angaben in ausgesprochenen Autofamilien aufwuchsen. Einmal abgesehen von kleineren Einkäufen am Wohnort oder Spaziergängen legten sie ihre Wege, sofern sie nicht allein unterwegs waren, für gewöhnlich mit dem Pkw zurück. Fahrten mit dem ÖV kamen kaum vor. Auch Fahrräder nutzten beide ausschliesslich für die Wege in die Schule, zu Freunden oder in den Sportverein. Gemeinsam mit den Eltern waren sie damit nicht unterwegs. Sofia führte diesen Umstand vor allem auf deren Bequemlichkeit zurück, während für Marc die Gehbehinderung des Vaters ausschlaggebend war. Dieses Handicap sei auch ein Grund gewesen, wieso die Familie so viel mit dem Auto unterwegs war. Sofia erklärte sich die häufige Nutzung des Pkw, einmal abgesehen von der grundsätzlichen Autoaffinität ihrer Eltern, vor allem mit ihrem Wohnumfeld. Die Familie hatte zunächst bis Mitte der 1990er-Jahre in Sarnen gewohnt und zog danach in ein schlecht erschlossenes Industriegebiet in einer Thuner Agglomerationsgemeinde. Sofia war bereits in Sarnen häufig im Pkw unterwegs. Dank der zentralen Wohnlage mitten im Dorf kam es damals aber auch regelmässig vor, dass sie kürzere Wege zu Fuss zurücklegte. Vor allem für kleinere Einkäufe oder Besuche bei Bekannten und Verwandten im Ort war Sofia mit ihrer Mutter und den beiden Geschwistern damals noch oft per pedes unterwegs. Mit dem Umzug und der Anschaffung eines Zweitwagens wurden diese Wege aber vorwiegend mit dem Auto zurückgelegt. Das galt teilweise auch für den rund eineinhalb Kilometer langen Schulweg – zumindest so lange, bis ihre beiden jüngeren Geschwister mit dem Fahrrad in die Schule durften. Auffällig ist darüber hinaus, dass sowohl Sofia als auch Marc früh selbst motorisiert waren. Er stieg, inspiriert von seinem Vater, mit 14 Jahren auf ein Mofa um

und hat sein Fahrrad, das bis heute bei den Eltern im Keller steht, seither kaum mehr genutzt. Sofia hat sich mit 16 einen Roller zugelegt, um unabhängiger zu werden. Anders als Marc hat sie später den Weg zurück zum Fahrrad gefunden. Was hingegen beide vereint, ist der Umstand, dass sie die Freizeit mit den Eltern als eher unspektakulär beschrieben. Im Vergleich zu anderen Familien seien sie an Wochenenden meistens nicht sehr aktiv gewesen und hätten oft das Gleiche gemacht. Bei Sofia war dies der Besuch der Verwandten am alten Wohnort in Sarnen. Die Familie sei praktisch jedes Wochenende mit dem Auto dorthin gefahren. Marc verbrachte hingegen viel Zeit zu Hause oder im Ferienhaus: «Ich denke, im Vergleich zu anderen haben wir in der Freizeit nicht so viel gemacht und waren viel zu Hause oder im Sommer in unserer Hütte in Adelboden. Die gehört der Familie meines Vaters, die kommen ursprünglich von dort. Auch dort blieben wir meistens beim Haus, wir Kinder haben gespielt, die Eltern geheut und zu den Schafen geschaut.» Marc hat darüber hinaus im Gespräch betont, auch von der persönlichen Veranlagung her in der Jugend eher ein Stubenhocker gewesen zu sein: «In dieser Zeit kam dann auch der Computer auf, der wurde zu meinem Verhängnis (lacht). Nein, ganz so schlimm war es nicht, aber ich denke, dass ich als Kind und Jugendlicher und wahrscheinlich auch später als Erwachsener schon mehr Zeit drinnen verbracht habe als andere. Ich war auch eher ein Aussenseiter. Die coolen Kids sind in der siebten bis neunten Klasse zum Beispiel immer beim Bahnhof abgehangen und ich bin am Wochenende halt zu Hause geblieben. [...] Ich war damals auch überhaupt nicht sportlich. Themen wie Bewegung und Gesundheit habe ich erst viel später für mich entdeckt.»

Lisa und Alain entsprachen in dieser Hinsicht ganz anderen Typen. Beide wendeten in ihrer Kindheit und Jugend viel Zeit für Sport auf und waren mit der Familie stets sehr aktiv, sei es beim Wandern, Skifahren, auf Fahrradtouren oder bei anderen Outdooraktivitäten. Das Auto spielte in ihrem Alltag zwar ebenfalls eine Rolle, die Eltern fuhren sie beispielsweise regelmässig abends zum Sport, und auch Einkäufe und andere alltägliche Aufgaben wurden teilweise mit dem Pkw bestritten, allerdings waren Lisa und Alain gerade in der Freizeit oft mit dem ÖV, dem Fahrrad oder zu Fuss unterwegs. Welches Verkehrsmittel zum Einsatz kam, hing von verschiedenen Faktoren ab. Alains Familie fuhr zum Beispiel jahrelang mit dem Zug in die Skiferien ins Bündnerland. Bei eintägigen Skiausflügen setzten sie aus Gründen der Logistik und des Komforts hingegen eher aufs Auto. Auch für Besuche bei den Grosseltern, die rund 13 Kilometer entfernt wohnten, kamen verschiedene Verkehrsmittel zum Einsatz. In der Zeit zwischen Frühling und Herbst wurde die Strecke regelmässig mit dem Fahrrad zurückgelegt, im Winter oder bei schlechtem Wetter mit dem ÖV oder dem Auto. Darüber hinaus vermutet Alain, dass die Verkehrsmittelwahl teilweise auch von den Präferenzen der Eltern abhing. Der Vater war als Kind eines Eisenbahners beziehungsweise später als Lokomotivführer eher dem ÖV zugeneigt

als die Mutter: «Wenn ich mir das so überlege, habe ich schon das Gefühl, dass sie in einem anderen Umfeld aufgewachsen ist als mein Vater. Bei ihm spielte die Bahn immer eine zentrale Rolle. Meine Mutter ist hingegen in einer Polizistenfamilie aufgewachsen. Der Grossteil der Familie wohnte [...] im Hinterland von Langenthal. Dort gab es keine Chance, mit dem ÖV hinzukommen. Die Familie meiner Mutter hatte deshalb, seit sie klein war, immer ein Auto.» Alain spricht hier die unterschiedliche Sozialisation seiner Eltern an, die auch in der Forschung gerne als zentraler Einflussfaktor des Mobilitätsverhaltens thematisiert wird. Auf dieses Argument wird im Fazit noch genauer zurückzukommen sein. An dieser Stelle soll zunächst einmal festgehalten werden, dass Lisa und Alain – im Vergleich zu Sofia und Marc oder auch zu Christoph und Thomas aus der vorherigen Kohorte – in der Kindheit und Jugend insgesamt deutlich multimodaler unterwegs waren. Sie wurden schon früh daran gewöhnt, im Alltag verschiedene Verkehrsmittel einzusetzen und relativ flexibel zwischen diesen zu wechseln. Wie sich gleich zeigen wird, haben sie dieses Verhalten auch in ihrem späteren Lebensverlauf weitgehend beibehalten.

Ausbildung und junges Erwachsenenalter: Multimodale Alltagsmobilität

Nach der obligatorischen Schulzeit nahmen Marc und Alain eine kaufmännische Lehre in Angriff, während Lisa und Sofia das Gymnasium beziehungsweise die Handelsmittelschule besuchten. Marc und Sofia waren in dieser Zeit vorwiegend mit Mofa und Roller unterwegs, Lisa und Alain mit dem Fahrrad oder ÖV. Mit Ausnahme von Lisa legten die Befragten danach bis zum 19. Lebensjahr die Autoprüfung ab. Die Motivation zu diesem Schritt war bei allen drei ähnlich, sie sehnten sich zum einen nach mehr Unabhängigkeit – vor allem im Ausgang. Insbesondere Sofia und Alain, die beide am Übergang zwischen Agglomeration und Land wohnten, verwiesen im Gespräch darauf, dass die ÖV-Verbindungen in Randstunden damals ihren Ansprüchen nicht mehr genügten. In dieser Hinsicht beurteilten sie das heutige Angebot (zum Beispiel Moonliner) als deutlich besser. Zum anderen gaben alle an, die Fahrprüfung auch abgelegt zu haben, weil ihnen dieser Schritt damals – ohne gross zu überlegen – als normal erschien. Die Eltern fuhren ebenfalls Auto und zu Hause stand meistens ein Pkw herum. Ausserdem absolvierte die Mehrzahl der Freunde die Prüfung zur gleichen Zeit. Selbst Lisa, die sich deutlich länger Zeit liess und bis heute ein gespaltenes Verhältnis zum Auto hat, argumentierte ähnlich: «Ich habe die Autoprüfung spät gemacht, erst etwa 2006, als ich bereits in der Ausbildung war. Davor war das Ganze zu teuer. Ausserdem habe ich kein Auto gebraucht, ich habe deshalb eigentlich keinen Sinn darin gesehen. Dann haben in meinem Umfeld aber immer mehr die Prüfung gemacht und sich Autos gekauft. Ich wurde zwar immer herumchaffiert, fand dann aber trotzdem, dass ich die Prüfung machen sollte, und habe angefangen, Stunden zu nehmen.» Abgesehen von ihrem persönlichen Umfeld spielten beim Entscheid für die Fahrprüfung

auch Überlegungen zur Zukunft eine Rolle. Sie wollte sich frühzeitig für den Fall rüsten, dass sie später einmal auf ein Auto angewiesen sein sollte.

Mit Anfang 20 waren also alle Befragten befähigt, selbstständig einen Pkw zu lenken. Dieser Schlüsselmoment wirkte sich sehr unterschiedlich auf ihre Mobilitätsbiografien aus. Während die beiden Autokinder Sofia und Marc sich bald nach dem Abschluss der Prüfung eigene Fahrzeuge kauften und fortan auf den meisten Alltagswegen im Pkw sassen, nahm der Wagen bei den beiden anderen Befragten zunächst keine derart dominante Stellung ein. Alain hatte damals noch kein Geld für ein eigenes Fahrzeug. Im Alltag setzte er deshalb weiterhin primär auf den ÖV und das Fahrrad. In der Freizeit war aber auch er regelmässig mit dem Pkw unterwegs. Dafür konnte er sich das Fahrzeug der Eltern oder der Grossmutter leihen. Letzteres stand zum Teil auch über längere Zeit bei ihm zu Hause und war entsprechend häufig zugänglich. Sein erstes eigenes Auto kaufte sich Alain erst während seines Masterstudiums, das er auf dem zweiten Bildungsweg absolvierte. Kurz davor zog er mit seiner damaligen Freundin und heutigen Ehefrau in eine Mietwohnung in der Agglomeration Bern. Als Hauptgrund für den Autokauf gab Alain den Faktor Zeit an: «Das war vor allem aus zeitlichen Gründen. Damals wohnten wir in Schönbühl, waren aber häufig bei Freunden in Thun oder bei den Eltern der Frau in Gümligen. Da mussten wir uns sagen, es ist einfach praktischer, es ist einfach schneller, wir sparen einfach Zeit.» Der primäre Einsatzbereich des Autos blieb auf die Freizeit oder grössere Einkäufe beschränkt. Zu seinen mehrmals wechselnden Arbeitsplätzen oder zur Universität fuhr Alain weiterhin entweder mit dem Fahrrad oder dem ÖV. Als aktiver Sportler gab er insbesondere im Sommer nach Möglichkeit Erstem den Vorzug. Doch nicht immer war die Infrastruktur am Arbeitsplatz dafür geeignet. Die Fahrdistanz zwischen seiner Wohnung und den wechselnden Arbeitsplätzen betrug meistens zwischen 12 und 15 Kilometer. Alain nutzte die Strecken bewusst als tägliches Training und war am Arbeitsort deshalb auf eine Dusche angewiesen. Weil diese Voraussetzung nicht überall gegeben war, verzichtete er zeitweise auf den Einsatz des Fahrrads.

Wie erwähnt ist Lisa die Einzige in der Gruppe, die nie ein Auto besass. Obwohl sie als nebenberufliche Skilehrerin insbesondere im Winter häufig in verschiedenen Skigebieten der Schweiz unterwegs ist und die Reise dorthin mit dem Pkw oft bequemer und schneller wäre, konnte sie sich bisher nicht zum Kauf eines Wagens durchringen. Ein wichtiger Grund für ihr Zögern ist, dass sie sich beim Autofahren stets unsicher fühlte: «Das hat schon in der Fahrschule angefangen und sich bis heute nicht wirklich gelegt. Ich habe mir später auch immer wieder eingeredet, dass ich nicht gut fahre. Wobei, wenn ich heute mit meinem Freund herumfahre, meint er, ich sei keine schlechte Autofahrerin. [...] Mein Freund schlägt mir regelmässig vor, dass ich für Lager, von denen ich im Winter als Skilehrerin mehrere habe, sein Auto nehmen kann. Ich organisiere mich aber lieber mit dem ÖV, auch wenn es umständlicher ist. Ich nehme lieber den

Zug, steige mit Gepäck dreimal um, als dass ich allein im Auto fahre. Für mich ist Autofahren einfach ein riesiger Stress. Speziell, wenn ich allein unterwegs bin.» Die wenigen Gelegenheiten, bei denen Lisa in den letzten Jahren selbst am Steuer sass, beschränkten sich daher meistens auf Wege, die sie gemeinsam mit ihrem Freund zurücklegte. Für gewöhnlich überlässt sie das Fahren bis heute lieber ihm. Der Partner lebt auf dem Land, ist seit seinem 18. Lebensjahr täglich mit dem Pkw unterwegs und ein entsprechend routinierter Autofahrer. Die unterschiedliche Veranlagung der beiden führt im Alltag bei der Verkehrsmittelwahl manchmal zu Diskussionen: «Zum Beispiel, wenn es darum geht, ob im Ausgang getrunken wird oder nicht. Diskutiert wird auch, wenn ich mal wieder finde, dass es eigentlich blöd ist, das Auto zu nehmen, und wir uns dann mit dem Zug organisieren. Ich muss aber auch sagen, dass ich das Auto manchmal schon schätze. Zum Beispiel wenn mein Freund zum Skifahren mit dem Auto kommt. Da bin ich ehrlich gesagt schon inkonsequent. Vordergründig grün, aber wenn's bequem ist, nimmt man das Auto dann trotzdem.» Insgesamt scheint sich in der Beziehung der beiden aber eine Art Kompromiss etabliert zu haben. Verbringt das Paar Zeit in Lisas Stadtwohnung, bewegen sie sich vorwiegend zu Fuss oder mit dem ÖV. Ihr Partner verzichtet in der Regel bereits bei der Anreise auf das Auto und nimmt stattdessen den Zug. Trifft sich das Paar hingegen am ländlichen Wohnort des Freundes, sind die beiden tendenziell eher im Pkw unterwegs. Die meisten ihrer alltäglichen Wege legt Lisa allerdings bis heute mit dem Fahrrad zurück. Die enge Bindung zum Fahrzeug geht bis in ihre Kindheit zurück und hat sich seither nicht verändert: «Das Fahrrad fehlt mir immer sofort. Einmal wurde mir ein Fahrrad gestohlen. Ich habe mir unverzüglich eine anderes organisiert. Wenn ich kein Fahrrad habe, fühle ich mich gar nicht wohl.» Die Vorzüge des Verkehrsmittels sieht sie vor allem in der Freiheit und Unabhängigkeit, die es ihr in der Stadt beschert: «Man ist so schnell, so flink und kann es überall abstellen. [...] mit dem Fahrrad kann ich wie durch die Stadt fliegen.» Obwohl der Verkehr ihrem subjektiven Empfinden nach seit ihrer Kindheit erheblich zugenommen hat, fühlt sie sich auf ihrem Fahrrad bis heute sicher. Zumindest solange sie sich auf ihren gewohnten Wegen bewegt: «Erst wenn ich davon abweiche, fällt mir überhaupt auf, wie nah man anderen Autos oder Trams und Bussen mit dem Velo eigentlich kommt, wie schutzlos man ist.» Besonders aufgefallen ist ihr dieser Umstand, nachdem sie 2017/18 für ein Jahr im Ausland war: «Als ich danach zurückkam, fand ich es zu Beginn recht gefährlich und anspruchsvoll. Ich musste sehr genau aufpassen und habe in dieser Zeit auch einen Helm getragen. Jetzt bin ich seit vier Monaten wieder am Fahren und fühle mich wieder sehr wohl. Ich musste mich also wieder ans Fahrradfahren gewöhnen.» Dass Lisa auch nach solchen biografischen Schnittstellen immer wieder zum Fahrrad zurückgekehrt ist, hängt neben ihrer emotionalen Bindung zum Fahrzeug auch damit zusammen, dass es sehr gut zu ihren Vorlieben hinsichtlich der Wohnstandortwahl passt. Lisa lebt bevorzugt in ei-

nem städtischen Umfeld und versucht bewusst ihre Arbeitswege kurz zu halten. Als Pendlerin zwischen Bern und Brig hat sie früher zeitweise auch längere Strecken zurückgelegt und dabei auf den ÖV gesetzt. Allerdings war das jeweils nur vorübergehend, wenn sie temporäre Arbeitseinsätze hatte: «Ich glaube, ich hätte Mühe immer zu pendeln. [...] Ich müsste einen Weg finden, besser von den Leuten abschalten zu können. Das kann ich nicht so gut. Die vielen Leute und der Lärm im Zug sind mir einfach zu viel.» Lisa ist deshalb lieber umgezogen als längere Arbeitswege in Kauf zu nehmen. Seit 2004 hat sie sowohl ihren Arbeitgeber als auch ihren Wohnort rund zehnmal gewechselt.¹² Die vergleichsweise häufigen Veränderungen hingen einerseits damit zusammen, dass Lisa ihre Passion als Skilehrerin mit ihrem Hauptberuf als Therapeutin verband, was ein gewisses Mass an Flexibilität voraussetzte. Andererseits entspricht diese Lebensweise aber auch einem inneren Bedürfnis: «Ich habe nicht das Gefühl, dass ich jemals ganz sesshaft werde. Dieses Reissen werde ich wohl immer haben. Wobei Reissen, das hört sich so blöd an. Auch wenn ich zum Beispiel in Zürich arbeite, bin ich ja in einer Stunde wieder in Bern. [...] Ich wusste immer, dass ich am Wochenende nach Hause kann, und das habe ich auch häufig gemacht. Ich hatte nie das Gefühl, weit weg zu sein.» In dieser Hinsicht unterscheidet sich Lisa wesentlich von der Mehrzahl der übrigen Befragten, die die meiste Zeit ihres Lebens am gleichen Ort verbrachten.

Sofia zum Beispiel ist in ihrem Leben bisher nur zweimal umgezogen; einmal als Kind, als es mit den Eltern von Sarnen in die Thuner Agglomeration ging und danach Anfang 20, als sie mit ihrem Freund und heutigen Ehemann eine gemeinsame Wohnung in der Stadt bezog. Anders als Lisa legte Sofia die Fahr-scheinprüfung gleich nach der Volljährigkeit ab und kaufte sich gleich danach direkt einen eigenen Wagen. Das Fahrzeug entwickelte sich rasch zu ihrem wichtigsten Alltagsverkehrsmittel: «[...] ich war dann eigentlich nur noch mit dem Auto unterwegs. Ich bin sogar damit nach Thun auf die Arbeit gefahren. Das finde ich rückblickend ziemlich beschränkt, diese kurze Strecke mit dem Auto zu fahren und zudem noch monatlich 140 Franken fürs Abstellen zu bezahlen.» Wieso sie sich solche Gedanken damals als junge Frau nicht machte, erklärt sich Sofia rückblickend folgendermassen: «Das war damals wahrscheinlich einfach cool, die Autoprüfung und auch gleich ein eigenes Auto zu haben. Zudem kam ich ja aus einer Autofamilie, über den Sinn und die Kosten des Autofahrens habe ich mir deshalb nie wirklich Gedanken gemacht. Die Fahrt mit dem ÖV nach Thun wäre viel günstiger gewesen, aber daran habe ich damals nicht gedacht. ÖV-Fahren wurde mir von zu Hause aus auch nicht mitgegeben. Als ich noch nicht Auto fahren konnte, ging ich zwar mit Zug und Bus nach Thun in die Schule, aber sonst waren wir mit der Familie eigentlich nie mit dem ÖV unterwegs.» Sofias Verhältnis zum Auto veränderte sich erst nach

12 Seit 2010 behält Lisa ihr WG-Zimmer in Bern, sie ist zur Wochenaufenthalterin geworden.

ihrem Umzug in die Stadt. Das war ein Prozess in mehreren Etappen über einen längeren Zeitraum. Der erste wichtige Schritt war der Verkauf ihres Autos, der mit dem Bezug der Stadtwohnung erfolgte. Das junge Paar fand damals, dass es angesichts der zentralen Lage direkt neben dem Bahnhof nicht zwei Pkws benötigt, zumal beide am Wohnort arbeiteten und nach dem Umzug mit dem Fahrrad oder dem Bus zur Arbeit pendelten. Obwohl mit dem Auto des Freundes zu Hause weiterhin ein Pkw bereitstand, fiel Sofia der Verkauf des eigenen Wagens zunächst schwer: «Es war halt mein erstes Auto. Ich habe viel Geld dafür investiert und es hat mich halt schon überallhin gebracht. In dem Moment fühlte es sich für mich an, als würde ich ein Stück Mobilität abgeben. Ich wusste, jetzt bist du wieder irgendwie gebunden. Ich wusste zwar schon, wir haben ja noch das Auto meines Freundes, aber das war halt nicht meins. Ich habe deshalb schon auch ein Stückchen Freiheit abgegeben.» Allerdings scheint sich Sofia danach relativ rasch mit der neuen Situation arrangiert zu haben. Rückblickend sei vor allem die Nähe zum Bahnhof dafür entscheidend gewesen. Am Wohnort der Eltern musste sie zunächst eineinhalb Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen, um die nächste ÖV-Haltestelle zu erreichen. Das war ihr insbesondere bei schlechtem Wetter stets zuwider. Nach dem Umzug lag der Bus zur Arbeit nur noch eine Fussminute von der Wohnung entfernt. Sofia setzte für ihren Arbeitsweg deshalb fortan bei Regen und Schnee auf den ÖV, bei schönem Wetter auf das Fahrrad. Am Wochenende sassen sie und ihr Freund jedoch weiterhin regelmässig im Auto. Sowohl für grössere Einkäufe als auch für Freizeitaktivitäten blieb das Fahrzeug zunächst ihre erste Wahl. Mit der Zeit kam der Wagen allerdings immer seltener zum Einsatz und schliesslich entschieden sich beide, auch den verbliebenen Pkw zu verkaufen: «Wir haben uns irgendwann die Frage gestellt, wie viel Geld wir mit dem Auto eigentlich in den Sand setzten, also dafür, dass wir es so wenig brauchen. Ausserdem habe ich das Auto eines Tages auf der einen Seite geschlissen und mein Freund eine Woche später auf der anderen Seite. Wir haben uns dann gefragt, brauchen wir das Geld nun für die Reparatur oder wollen wir damit in die Ferien, wollen wir es fürs Heiraten und die Familiengründung verwenden oder für sonst etwas. Wir sind dann über die Bücher gegangen und kamen zum Schluss, dass wir das Auto nicht mehr reparieren lassen, sondern, weil wir so nahe am Bahnhof wohnen und es eigentlich nie brauchen, den Wagen lieber verkaufen und uns mit dem Geld stattdessen ein GA kaufen und sechs Wochen in die Ferien gehen.» Den Kauf des GA sieht Sofia rückblickend als wichtigen Schlüsselmoment, der ihr Verhältnis zum ÖV entscheidend veränderte: «Ich fuhr ja schon früher teilweise mit dem ÖV zur Arbeit. Aber so richtig kam das schon mit dem GA. Wir begannen erst damit zu entdecken, wo man mit dem ÖV eigentlich überall hinkommt und dass es Spass macht, damit zu fahren, und man eigentlich überall relativ gut verbunden ist und keine grossen Einschränkungen hat. [...] mit dem GA kam das Stück Freiheit wieder zurück. Das verlorene Stück Freiheit, das ich

mit dem Verkauf meines Autos weggegeben habe. [...] Wir haben mit dem GA viel mehr gemacht als früher mit dem Auto. Wir wurden also mobiler, obwohl wir kein Auto mehr hatten.»

Eine ähnliche Entwicklung hat der heute 35-jährige Marc durchgemacht. Wie Sofia machte auch er sich gleich nach der Volljährigkeit hinter die Fahrscheinprüfung. Danach nutzte er zunächst den elterlichen Zweitwagen: «Ich war noch in der Lehre, aber für mich war immer klar, dass ich die Autoprüfung sofort machen will. Zu diesem Zeitpunkt hatten wir zu Hause bereits zwei Autos, weil die Mutter wieder anfang zu arbeiten und sich dafür ein kleines Auto gekauft hat. [...] Ich bin zunächst vor allem in der Freizeit damit herumgefahren. Zumindest solange ich noch in der Lehre und später im Militär war. Als ich danach mit dem ersten Job angefangen habe, konnte ich das Auto meiner Mutter für den Arbeitsweg brauchen.» Dieser Entscheid fiel ohne grosses Nachdenken: «Es kam für mich nie wirklich infrage, ein GA zu kaufen und mit dem Zug zu pendeln. [...] Meine Eltern waren beide, vor allem mein Vater, immer sehr autofokussiert. [...] Ein GA war deshalb nie ein Thema. Ausserdem hätte ich mit dem Zug etwa doppelt so lang gehabt. Ich musste für das Auto meiner Mutter damals auch nichts bezahlen, das kam mir natürlich auch sehr entgegen. Ich war es auch einfach gewohnt, mit dem Auto herumzufahren. Wir sind mit der Familie sehr wenig mit dem Zug unterwegs gewesen. [...] Von daher war das für mich ein No-Brainer. Man hatte das Auto halt einfach und es stand auch immer da zum Brauchen.» Als Marc mit Anfang 20 ans Ausziehen dachte, stand für ihn deshalb unumstösslich fest, dass er sich einen eigenen Wagen zulegen wird: «Für mich war einfach klar, dass ich mir ein Auto kaufe. Das hat für mich einfach dazugehört. Ohne Auto zu sein, konnte ich mir gar nicht vorstellen. Ich habe mir das Auto auch schon bestellt, als ich noch gar nicht wusste, wo ich und meine damalige Freundin genau hinziehen.» Die beiden liessen sich schliesslich in einem Thuner Stadtquartier nieder. Von dort pendelte sowohl Marc als auch seine Partnerin mit dem eigenen Auto zur Arbeit. Auch sonst waren sie im Alltag praktisch ausschliesslich mit dem Pkw unterwegs. Erst als das Paar einige Jahre später aufs Land zog, wurde eines der beiden Fahrzeuge verkauft. Auslöser war der Umstand, dass die Freundin im gleichen Ort arbeitete und ihr Auto deshalb nicht mehr fürs Pendeln benötigte. Der Umzug selbst war vor allem von den Familienplänen der beiden motiviert. Sie waren auch der Grund, wieso Marc seinen alten Kleinwagen durch ein grösseres Familienauto ersetzte. Rund sechs Monate nach dem Umzug kam es allerdings zur Trennung. Marcs Freundin verblieb danach in der neuen Wohnung, während er mit dem neuen Wagen zurück nach Thun zog. An seinem Mobilitätsverhalten änderten die neuen Umstände zunächst wenig. Das Auto blieb in Marcs Alltag fest verankert. Ein Umdenken fand erst statt, als er zwei Jahre später sein Masterstudium in Bern in Angriff nahm: «Als ich 2012 mit dem Masterstudium begann, hat der Buchhalter in mir dann doch durchgedrückt. Mir wurde klar,

dass ich mit einer erneuten Reduktion auf 60 Prozent keine Wohnung und ein Auto allein finanzieren kann. Ich habe das Auto deshalb verkauft und aus meiner Wohnung eine WG gemacht.» Dieser Schritt fiel Marc nicht leicht: «Die Umstellung war schon schwer. Das war das erste Mal, dass ich regelmässig mit dem ÖV unterwegs war, vor allem zu Stosszeiten. Das war schon ein bisschen ein Kulturschock und auch ungewöhnlich für mich. Sich an Zeiten zu halten, zu schauen, wann man wo sein muss, und eine halbe Stunde warten zu müssen, wenn man den Zug verpasste, das war komisch für mich. Auch viel weniger Privatsphäre zu haben. Für mich war das krasseste aber damals, die Zeit anders einrechnen zu müsse, bis man irgendwohin kommt. [...] Das dauerte sicher ein Jahr. Ich habe sicher ein Jahr lang gedacht, was für ein Scheiss, ich will wieder ein Auto. Aber es lag finanziell einfach nicht drin.» Es dauerte also seine Zeit, bis sich Marc an die neue Situation gewöhnte. Trotzdem lebt er seither nach eigenen Angaben ohne grössere Einschränkungen autolos. Daran hat auch der Umstand nichts geändert, dass er bereits vor einigen Jahren sein Studium beendet hat, mittlerweile in einer gut bezahlten Führungsposition arbeitet und sich problemlos einen Wagen leisten könnte. Dass er davon absieht, erklärt er zum einen mit seiner veränderten Einstellung zum ÖV: «Mit der Zeit habe ich die Vorzüge des ÖV-Fahrens schätzen gelernt. Natürlich braucht es meistens mehr Zeit, aber man kann dabei halt auch noch etwas anderes machen, lesen oder so. Das hat man im Auto nicht. Es macht mir heute nichts mehr aus, mit dem ÖV zu fahren, es ist einfach eine andere Art zu reisen. Manchmal wäre ein Auto immer noch praktisch und es gibt schon Momente, in denen ich ein Auto nach wie vor vermisse, auch weil ich weiss, wie cool es sein kann, ein Auto zu haben. Aber ich habe mich an die neue Situation gewöhnt.» Zum anderen ist Marc 2013 in ein zentrumsnahes Wohnquartier in Bern gezogen. Anders als früher erscheint ihm ein Auto heute in einem städtischen Umfeld als wenig sinnvoll. Alles Wichtige befindet sich in der Nähe und sei entweder zu Fuss oder mit dem Bus erreichbar. Sein Auto vermisst er aktuell deshalb nur selten und vor allem dann, wenn grössere Transporte anfallen, Fahrten mit dem ÖV deutlich länger dauern oder dieser abends nicht so lange verkehrt, wie er sich das wünschen würde. Allerdings gibt Marc auch zu, dass ein Auto durchaus wieder ein Thema werden könnte, sollte er nicht mehr so zentral wohnen. Dieser Fall könnte schon in Bälde eintreffen, denn Marc wird in absehbarer Zeit das Eigenheim seiner Eltern übernehmen, das in einer Thuner Agglomerationsgemeinde liegt.

Familienzeit / mittleres Alter: Veränderungen im klassischen Familienmodell

Lisa und Marc sind heute Mitte 30. Obwohl beide in den letzten Jahren verschiedene Ereignisse wie Jobwechsel oder Umzüge durchlebten, scheint ihr Mobilitätsverhalten insgesamt sehr stabil verlaufen zu sein. Es unterscheidet sich aktuell nicht wesentlich von der geschilderten Situation in ihren späten Zwanzigern. Im Fall von Sofia und Alain ist hingegen offensichtlich, dass die Familiengrün-

derung erhebliche Veränderungen mit sich brachte. Die Verkehrsforschung hat in der Vergangenheit vielfach bestätigt, dass die Geburt eines Kindes nachweislich Effekte auf die Alltagsmobilität von Familien hat.¹³ Besonders betont wird, dass bei keiner anderen Bevölkerungsgruppe die Autodichte annähernd so hoch ist.¹⁴ Der moderne Familienalltag erfordert häufig komplexe Wegeketten, die in den Augen vieler Eltern mit dem Auto einfacher zu organisieren sind. Gerade weil sich durch die hohe Flexibilität des Fahrzeugs verschiedenste Bedürfnisse komfortabel abdecken und kombinieren lassen, ist der Pkw für Familien so attraktiv. Allerdings kann man diesbezüglich kritisieren, dass solche Thesen oft lediglich auf einer einzigen Variabel beruhen: dem Autobestand der Haushalte. Damit lässt sich zwar nachweisen, dass die Wahrscheinlichkeit, einen Pkw zu besitzen, mit einem oder mehreren Kindern steigt; wie die Autoverfügbarkeit in Familien aber konkret geregelt ist und wie viele Wege im Alltag tatsächlich mit dem Auto zurückgelegt werden, lässt sich hingegen nicht genau beurteilen. Die beiden älteren Kohorten haben diesbezüglich gezeigt, dass gerade die befragten Frauen oft nur einen sehr beschränkten Zugang zum Familienwagen hatten und ihren Alltag vor allem unter der Woche vorwiegend ohne Auto organisierten. Bei der Generation Y lässt sich dieser Befund nicht mehr eindeutig erhärten. Das liegt nicht zuletzt daran, dass wie erwähnt erst zwei der vier Befragten eine eigene Familie gründeten. Trotzdem sind die beiden Fallbeispiele interessant, weil sie exemplarisch aufzeigen, wie die Geburt eines Kindes den Mobilitätsalltag konkret verändert, wie unterschiedlich Betroffene mit diesen Herausforderungen umgehen und wie stark sich Veränderungen des traditionellen Familienmodells auf die Organisation des Verkehrsalltags auswirken.

Im Fall von Sofia und ihrem Partner führte die Geburt des Sohnes nicht nur dazu, dass beide ihre GAs aufgaben, auch die Mobilität des Paares veränderte sich: «Wir haben uns damals ausgerechnet, dass man im Monat für 280 Franken herumfahren muss, damit das Abo rentiert. Wir wussten immer, dass das GA ein Luxus ist, den wir uns gönnen, aber nicht immer voll ausnutzen. Wir sind nicht jeden Monat für die vollen 280 Franken herumgefahren. [...] Aber mit der Geburt des Kindes war eigentlich klar, dass wir nicht mehr so viel unterwegs sein werden und uns vor allem in der Nähe zu Fuss oder mit dem Bus bewegen werden. Man weiss ja auch nicht, was für ein Kind man bekommt. Es gibt solche, mit denen kann man schon als Baby herumreisen. Mit unserem Sohn ging das nicht. Aber damals haben wir uns gesagt, ein Halbtax reicht und haben beide unser GA abgegeben.» Nach der Geburt des Sohnes wieder ein Auto anzuschaffen, kam für Sofia und ihren Partner nicht infrage, allerdings scheint dieser Entscheid nicht in Stein gemeisselt zu sein: «Solange wir hier direkt in der Stadt neben dem Bahnhof wohnen, ist das kein Thema. Wir haben aber auch

13 Vgl. Heine 2001; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2015; Herget 2016.

14 Vgl. Heine 2001, 39; Infas, DLR 2010, 3; BFS, ARE 2017, 12.

schon darüber diskutiert, dass wenn wir nicht mehr hier, sondern irgendwo ausserhalb wohnen würden, ich rede jetzt nicht von einem Aussenquartier, sondern zum Beispiel von einem kleineren Dorf, dann wären wir schon wieder auf ein Auto angewiesen. Zumindest wenn man dort nicht so gut angebunden ist oder zum Beispiel nur einmal in der Stunde ein Bus fährt.» Derzeit ist Sofia mit Mann und Kind in der Stadt aber primär zu Fuss oder mit dem Bus unterwegs. Bei längeren Strecken setzen sie auf den Zug. Zumindest indirekt spielt das Auto aber auch in ihrem Alltag eine Rolle. Da Sofia nach der Geburt weiterhin mit einem Pensum von 20 bis 40 Prozent arbeitet und ihr Ehemann vollzeitbeschäftigt ist, braucht die junge Familie zwingend jemanden, der in dieser Zeit auf den Sohn aufpasst. Diese Aufgabe wird wechselnd von Sofias Mutter oder einem Elternteil aus der Familie des Partners übernommen. Von den drei Betreuungspersonen reisen zwei jeweils mit dem Auto an.

Auch Alains kleiner Sohn wird zweimal die Woche betreut. Anders als bei Sofia findet die Aufsicht nicht im eigenen Zuhause statt: «Wir haben mit einem Paar aus unserem Freundeskreis eine Abmachung. Das Paar [...] hat ein Kind, das ein halbes Jahr älter ist als unser Sohn. Beide Mütter passen jeweils einmal in der Woche für einen Tag auf die Kinder auf. Ausserdem ist unser Sohn einmal die Woche tagsüber entweder [...] bei meinen Eltern oder [...] bei den Eltern meiner Frau.» Beide Betreuungsorte liegen nicht in der ländlichen Wohngemeinde des Paares, sondern in entgegengesetzter Richtung an den Rändern der Agglomeration Bern. Daraus ergibt sich für Alain und seine Frau die Herausforderung, das Kind morgens vor der Arbeit im dichten Verkehr rechtzeitig dort abzuliefern: «Eigentlich wäre es mir lieber, wenn ich das ohne Auto machen könnte. Gerade auf der Hauptverkehrsachse im Wankdorf oder bei der Grauholzautobahn ist der Weg [...] für mich ein Graus. Das ist auch mitunter ein Grund, wieso ich darauf schaue, dass, wenn ich den Weg zurücklegen muss, ich bereits morgens um sechs Uhr losfahre, weil ich möglichst wenig Zeit im Stau stehen mag. Wie gesagt, wenn ich nicht müsste, weil es einfach praktischer ist mit dem Kleinen, da bin ich ganz ehrlich, dann würde ich das nicht machen.» Praktikabilität und Komfort sind nicht die einzigen Argumente, die nach Alain beim Transport des Sohnes für das Auto sprechen. Eine wichtige Rolle spielt für ihn auch die Privatsphäre im Pkw: «[...] es ist halt auch die Zeit, in der ich ihn wirklich richtig begleiten oder beim Erwachen in seinem Maxi-Cosi beobachten kann. Auch können wir beide im Auto auf sehr bescheidene Art miteinander kommunizieren, auf eine Weise, die man im Zug so nicht machen würde. Ich kann ihm zum Beispiel ein Lied vorsingen. Im Zug würde ich das nicht machen.» Seine Affinität für den ÖV und das Fahrrad, die Alain seit seiner Kindheit begleitet und die von seiner Frau geteilt wird, will das Paar dem Sohn allerdings trotz der regelmässigen Autonutzung weitergeben: «Wir schauen schon nach wie vor, dass, wenn es irgendwie geht, wir zu Fuss oder mit dem ÖV unterwegs sind. Es kommt auch vor, dass wir zum Beispiel am Samstag extra nach Bern einkaufen

gehen und dann einen Weg zu Fuss laufen und den anderen mit dem ÖV fahren. Uns ist wichtig, auch mit dem ÖV unterwegs zu sein. Er soll das auch kennen, aber ja, es ist sicher so, dass wir aus praktischen Gründen nicht aufs Auto verzichten können und wollen.»

In beiden Beispielfamilien hat die Geburt des Kindes also zu erheblichen Veränderungen im mobilen Alltag geführt. Sofia und ihr Partner, die als begeisterte Fussballfans früher regelmässig an Auswärtsspiele ihres Stammvereins reisten und auch sonst häufig mit ihrem GA unterwegs waren, bewegen sich mit dem bald dreijährigen Sohn derzeit vorwiegend im Nahbereich ihrer Wohnung. Längere Reisen mit dem Zug versucht Sofia, insbesondere wenn sie mit dem Kind allein ist, hingegen so gut es geht zu vermeiden. Ausnahmen von dieser Regel sind Besuche bei der Familie in Sarnen oder dem Bruder in Zürich. Bei diesen Gelegenheiten sehnt sich Sofia manchmal nach ihrem alten Auto zurück: «[...] es gibt schon ein paar Gelegenheiten pro Jahr, an denen ich das Auto wirklich vermisse. Zum Beispiel an Weihnachten, wenn die ganze Familie in Sarnen zusammenkommt und es spät wird. Dann ist es schon mühsam, spätabends mit einem kleinen Kind im Zug nach Hause reisen zu müssen. Manchmal gibt es auch Geburtstagsfeste von Familienangehörigen in Sarnen, auf die wir verzichten müssen, weil sie zum Beispiel unter der Woche sind. Aber sonst geht es eigentlich gut ohne Auto.» Alain ist hingegen der Meinung, derzeit nicht gänzlich auf einen Pkw verzichten zu können. Seit der Geburt des Kindes pendelt er zweimal die Woche mit dem Auto zur Arbeit – was er bis dahin mit dem ÖV oder dem Fahrrad tat – und bringt den Sohn zuvor zu den Eltern oder zu Freunden. Auch in der Familie von Sofia ist die Frage der Kinderbetreuung mittlerweile ein zentraler Aspekt der Alltagsmobilität. Allerdings bringt sie ihren Sohn nicht ausser Haus, sondern holt sich die Betreuung in die Wohnung. Trotz dieser abweichenden Mobilitätsstrategien unterscheiden sich Sofia und Marc letztlich in einem wesentlichen Punkt von den Familien der älteren Kohorte: Sie leben nicht mehr das klassische Familienmodell, sondern haben sich für eine Aufgabenteilung entschieden. Weil sich die Arbeitstage der Eltern in beiden Familien überschneiden, sind sie zwingend auf Unterstützung angewiesen. Sowohl Sofia als auch Alain greifen dabei auf familiäre beziehungsweise freundschaftliche Netzwerke zurück. Ohne dieses Umfeld und die sich dahinter verbergende Mobilität wäre der Familienalltag in dieser Form bei beiden nicht zu organisieren. Die Beispiele verdeutlichen damit ein weiteres Mal, dass Mobilität nicht nur eine räumliche, sondern immer auch eine soziale Dimension aufweist. Sie ist mehr als nur die Überwindung von Distanzen und hängt nicht nur von der Verfügbarkeit bestimmter Verkehrsmittel ab. Vielmehr verbirgt sich dahinter stets ein komplexer relationaler Aushandlungsprozess, der von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren beeinflusst wird.¹⁵ Welche Funktion sozialen Bezie-

15 Vgl. Manderscheid 2013.

hungen respektive Beziehungsnetzwerken dabei genau zukommt, ist bisher erst in Ansätzen erforscht.¹⁶ Gerade hier könnten sich der Mobilitätsbiografie-forschung in Zukunft weitere spannende Fragestellungen eröffnen.

4.2 Fazit: Mobilität, Lebensverlauf und Schlüsselereignisse

Zwölf Interviews sind zugegebenermaßen ein kleines Sample. Gerade weil die Erhebung nicht quantitativ, sondern qualitativ erfolgte, zeigt sich aber auch in der überschaubaren Zusammenstellung, wie eng Mobilität mit der individuellen Biografie von Akteuren verknüpft ist. Die Gespräche haben beispielsweise verdeutlicht, dass sich die Bedingungen, Bedürfnisse und Fähigkeiten in Bezug auf Mobilität je nach Lebensabschnitt verändern. Kinder und Jugendliche unterscheiden sich in dieser Hinsicht zum Beispiel von Erwachsenen, die Familienphase von der Zeit ohne Kinder oder Erwerbstätige von Rentnerinnen und Rentnern. Weil Lebensabschnitte immer in einen bestimmten historischen Kontext verortet sind, verändern sich ausserdem die Rahmenbedingungen, denen sie ausgesetzt sind, über die Zeit oft erheblich. In den Gesprächen wurde etwa deutlich, wie stark sich die Mobilität von Kindern und Jugendlichen seit der Zwischenkriegszeit verändert hat. Während die alltägliche Mobilität der vor 1950 geborenen Kohorte, einmal abgesehen von den Schulwegen, stark von ihrer Rolle als Arbeits- und Hilfskräfte bestimmt wurde, rückten bei den jüngeren Jahrgängen, vor allem bei der Generation Y, freizeithliche Motive stark in den Vordergrund. Dahinter verbirgt sich, neben Aspekten wie dem gestiegenen Wohlstand, der verbesserten Ausstattung der Haushalte mit Mobilitätswerkzeugen und vielen weiteren Faktoren, letztlich auch ein Wandel in der gesellschaftlichen Bestimmung von Kindheit und Jugend. Die kulturelle Deutung, welche Freiräume, Verpflichtungen und Verhaltensweisen für Kinder und Jugendliche als akzeptabel gelten, ist zeitlich nicht stabil, sondern verändert sich über die Zeit. Es handelt sich also um wandelbare soziale Konstrukte mit Folgen für die Mobilität der beiden Gruppen. Diese Feststellung gilt auch für andere Lebensabschnitte. Zieht man zu den Interviews sozialstatistische Daten hinzu, lässt sich zum Beispiel belegen, dass sich die Phase zwischen Ausbildung und Familiengründung zeitlich ausgedehnt hat. Nicht nur dauert die Ausbildung bei den jüngeren Kohorten, speziell der Generation Y, heute im Schnitt länger, sie bekommen auch deutlich später Kinder (oder verzichten immer häufiger gänzlich darauf).¹⁷ Ausserdem ist das Dasein als junger Erwachsener heute auch sozial anders konstituiert. An die Stelle der frühen Familiengründung ist

16 Vgl. Ohnmacht 2009; Rau, Sattlegger 2016.

17 1970 lag das Durchschnittsalter der Frauen bei der Geburt des ersten Kindes noch bei 25 Jahren, heute bei knapp 31 Jahren. Vgl. BFS, Durchschnittsalter von Müttern und Vätern bei Geburt des Kindes nach Staatsangehörigkeit (Web, 25. 11. 2018). Ausserdem hat die Zahl der Menschen mit einem Abschluss

ein Lebensabschnitt getreten, bei dem berufliche Aspekte und die persönliche Selbstentfaltung stärker im Vordergrund stehen.¹⁸ Aus mobilitätsbiografischer Perspektive ist diese Veränderung bedeutsam, weil die Wahrscheinlichkeit von Schlüsselereignissen in dieser Lebensphase besonders gross ist.

Mit der Familiengründung beziehungsweise dem mittleren Erwachsenenalter treten die meisten Menschen in eine vergleichsweise stabile Phase über, in der mobilitätswirksame Ereignisse wie Wohn- und Arbeitsplatzwechsel seltener werden.¹⁹ Allerdings haben die Gespräche gezeigt, dass Mobilität in diesem Lebensabschnitt von anderen Faktoren beeinflusst wird, die sich über die Zeit ebenfalls verändern – allen voran von Geschlechterrollen und Familienmodellen. Bei den beiden älteren Kohorten wurde dieser Umstand beispielsweise wiederholt beim Automobilzugriff deutlich. Der Pkw war in der Mehrzahl der Familien primär den erwerbstätigen Männern vorbehalten, während die Frauen ihren Alltag weitgehend ohne Wagen organisierten.²⁰ Bei der Generation Y ist es aktuell hingegen die teilweise Auflösung des traditionellen Familienmodells, die im Alltag Veränderungen impliziert und die Mobilitätsanforderungen spürbar erhöht. Das zeigt sich etwa beim Aufwand für die Kinderbetreuung, wenn sich die Erwerbszeiten beider Elternteile überschneiden. Und schliesslich hat sich in den Gesprächen mit dem Ruhestand ein weiterer Lebensabschnitt herauskristallisiert, der sich in den letzten Jahrzehnten fundamental gewandelt hat. Rentnerinnen und Rentner bleiben heute oft bis ins hohe Alter gesund, vielseitig interessiert sowie äusserst aktiv und mobil. Die dritte Lebensphase wandelt sich deshalb zusehends in eine Zeit des Erlebens und Neuentdeckens. Daraus resultieren neuartige Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse seitens der Seniorinnen und Senioren.

Es dürfte sich lohnen, solche und andere Lebensabschnitte zukünftig noch genauer auf ihre historische Wandelbarkeit hin zu untersuchen, denn die Hinweise und Gedanken, die in der vorliegenden Arbeit diesbezüglich ins Spiel gebracht wurden, sind zugegebenermassen noch eher oberflächlich und müssten weiter ausdifferenziert werden. In den Gesprächen gab es zum Beispiel Hinweise, dass sich die Mobilitätsbiografien von Kindern und Jugendlichen, die in diesem Kapitel vereinfachend zusammengefasst wurden, in Tat und Wahrheit relativ stark unterscheiden. Das gilt im Übrigen auch für den Ruhestand, der, anders als in dieser Arbeit impliziert, kein homogener Lebensabschnitt ist, sondern in Abhängigkeit von der geistigen und körperlichen Verfassung eher stufenweise verläuft. Darüber hinaus haben die Interviews verschiedentlich gezeigt, dass sich die Mobilitätsbiografien von Mädchen und Jungen beziehungs-

an einer Universität oder Fachhochschule (Tertiär A) oder mit einem Diplom im Bereich der höheren Berufsbildung (Tertiär B) in den letzten Jahrzehnten erheblich zugenommen. Vgl. Becker, Zangger 2013.

18 Vgl. Gille 2006.

19 Vgl. Muggenburg 2017, 59.

20 Dieser Befund wird auch von anderen Studien gestützt: Camstra 1995, 74; Davidov et al. 2003, 270.

weise von Frauen und Männern in fast allen Lebensphasen unterscheiden. Geschlechterspezifische Unterschiede sollten in Zukunft also nicht nur in der Familienphase, sondern auch für andere Lebensabschnitte genauer untersucht werden.

Bleibt zum Schluss die Frage zu klären, ob sich die Leitthese der Mobilitätsbiografieforschung, wonach Verhaltensänderungen oft durch biografische Schlüsselereignisse ausgelöst werden, in den Gesprächen bestätigt hat. Die kurze Antwort lautet Ja. Die Befragten haben ihre eigene Mobilität immer wieder mit solchen Ereignissen in Verbindung gebracht und zum Beispiel Verhaltensänderungen diskutiert, die durch Wechsel des Wohn- oder Arbeitsorts, die Erlangung der Fahrerlaubnis, den Kauf eines Fahrzeugs oder durch Veränderungen im persönlichen Umfeld (zum Beispiel Geburt, Trennung) mitverursacht wurden. Auch die These von der starken Habitualisierung des Verkehrsverhaltens hat sich erhärtet. In den Phasen zwischen Schlüsselereignissen veränderten die Befragten ihren Verkehrsalltag offenbar kaum und folgten weitgehend ihren Routinen. Allerdings hat sich auch gezeigt, dass sie nicht bei allen Verkehrszwecken den gleichen Logiken folgten. Diesbezüglich konnte etwa beobachtet werden, dass Befragte nach einem Umzug ihr Verhalten anpassten und fürs Pendeln zum Beispiel vom Pkw auf den ÖV oder das Fahrrad wechselten, gleichzeitig in der Freizeit aber stark auf das Automobil ausgerichtet blieben. Das Schlüsselereignis Umzug hat also nicht in allen Lebensbereichen zu einer Veränderung des Mobilitätshandelns geführt. Darüber hinaus regt die qualitative Analyse in zwei weiteren Aspekten zum Nachdenken an. Erstens hat die qualitative Analyse einige blinde Flecken der bisherigen Forschung aufgedeckt. Aufgrund ihrer primär quantitativen Ausrichtung hat sie vor allem klassische Lebenslauf- oder Mobilitätsdaten als Schlüsselereignisse abgefragt und identifiziert (Umzüge, Arbeitsplatzwechsel, Fahrerlaubnis, persönliche Daten zu Beziehungs- und Familienstatus). In den Gesprächen hat sich indes gezeigt, dass biografische Erfahrungen, die eine langfristige Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten haben, nicht immer mit derart offensichtlichen Ereignissen zusammenhängen. Die Befragten haben in den Interviews diesbezüglich zum Beispiel auch persönliche Erfahrungen und Erlebnisse mit Verkehrsmitteln reflektiert oder darauf verwiesen, dass sie in ihrer Mobilität auf vielfältige Art und Weise von Menschen aus ihrem Umfeld und ihren Verhaltensweisen beeinflusst wurden. Solche Aspekte sind in standardisierten Befragungen kaum zu ergründen. Zweitens wurde deutlich, dass die Befragten ihr Mobilitätsverhalten selten auf ein einziges Schlüsselereignis zurückführten, sondern eher eine Verkettung unterschiedlicher Faktoren angaben. Die Forschung sollte sich deshalb vor allzu simplen Ursache-Wirkungs-Erklärungen hüten. Dieser Umstand soll abschließend mit einem kurzen Beispiel illustriert werden. Dafür kehren wir nochmals zur heute 82-jährigen Yvonne zurück. Ihre Alltagsmobilität wird wesentlich vom Umstand geprägt, dass die Pensionärin in ihrer mittlerweile mehrere

Jahrzehnte dauernden Beziehung nie mit ihrem Partner zusammenwohnte. Das Paar pendelt seit je regelmässig zwischen den gut 20 Kilometer entfernten Wohnorten. Das bedeutet einen gewissen Aufwand, und in den 1970er-Jahren haben beide deshalb längere Zeit darüber diskutiert, die Behausungen vielleicht doch besser zusammenzulegen. Dazu kam es allerdings nie. Dieser Entscheid kann rückblickend als biografisches Schlüsselereignis mit langfristigen Mobilitätsimplikationen interpretiert werden. Yvones Argumentation zeigt jedoch, wie komplex das Bündel aus kontextuellen Rahmenbedingungen und biografischen Erfahrungen ausfiel, das letztlich zum Entscheid führte und ihn langfristig aufrechterhielt:

«Ich bin zum guten Glück in einer Generation gross geworden, in der man als Frau akzeptiert wurde, auch wenn man ledig blieb. Zur Zeit meiner Eltern war das definitiv noch nicht so. [...] Mein Freund konnte sich [damals beim Hausbau] aber einfach nicht entscheiden, das muss man schon auch sagen. Das war mir zu unsicher. Ich habe ihm gesagt, du musst wissen, was du willst. Ausserdem war da noch seine Familie. Er hat zuerst seinen Vater bis zum Tod gepflegt, später die Mutter und heute die Schwester. Das hat auch eine Rolle gespielt. Ein Teil kam aber auch von mir. Ich habe vor allem beim Reisen gemerkt, dass ich auch gerne allein bin. [...] Diese Erfahrung beim Reisen hat mir auch gezeigt, dass man allein wohnen kann. Es lag deshalb sicher auch an mir, dass wir nie zusammengezogen sind. [...] Ich selbst fühle mich aber halt auch allein wohl. Ich bin gerne allein, zwar nicht immer, ich habe ein sehr gutes Beziehungsnetz, aber ich brauche meine Zeit allein.»

5 Mobilität und Verkehr seit 1930: Synthese und Schlussbetrachtung

Mobilität wird heute in verschiedenen Kontexten als zentraler Wert und bestimmendes Merkmal moderner Gesellschaften interpretiert, steht aber gleichzeitig für einige der grössten Herausforderungen unserer Zeit. Zum einen ist dabei an das kontinuierliche Verkehrswachstum der letzten Jahrzehnte zu denken, das aus Sicht des Klima- und Umweltschutzes zweifelsohne ein bedrohliches Ausmass erreicht hat. Zum anderen gerät das Verkehrssystem selbst zusehends an seine Leistungsgrenzen. Dazu trägt nicht nur die steigende Nachfrage bei, viele Infrastrukturen stehen mittlerweile seit Jahrzehnten in Betrieb und müssen in absehbarer Zukunft erneuert, ersetzt und allenfalls ausgebaut werden. Es ist deshalb bereits heute absehbar, dass der konstante Unterhalt und Ausbau beziehungsweise die Erneuerung und Modernisierung des Verkehrssystems in den nächsten Jahrzehnten Milliarden von Franken verschlingen werden. Schwieriger abzuschätzen ist, welche konkreten Auswirkungen Megatrends wie der technologische Fortschritt, der demografische Wandel, die Urbanisierung oder der Klimawandel auf den Verkehr und die Mobilität der Bevölkerung haben werden. Zwar fehlt es derzeit nicht an Zukunftsentwürfen und Planungsszenarien, die von naiver Technikeuphorie bis hin zu eindringlichen Warnungen reichen, doch welchen Pfad die Entwicklung genau einschlagen wird, ist schwierig zu prognostizieren. Angesichts der bevorstehenden Umwälzungen erscheint es deshalb sinnvoll, neben dem Blick in die Zukunft auch einen in die Vergangenheit zu werfen. Die historische Perspektive auf Verkehr und Mobilität verspricht zwar keine Patentrezepte für zukünftige Herausforderungen, sie kann aber dabei helfen, die Genese beider Phänomene besser zu verstehen und damit den Blick auf Gegenwart und Zukunft zu schärfen.

Das vorliegende Buch hat sich dem Thema hierfür aus drei unterschiedlichen Perspektiven genähert. Im ersten Kapitel stand die Frage im Zentrum, wie sich die verschiedenen Teilbereiche des Verkehrssystems – motorisierter Individualverkehr, ÖV und Langsamverkehr – im Spannungsfeld von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft seit 1918 angebots- und nachfrageseitig entwickelten. Danach wurde die Perspektive stärker auf Fragen der Alltagsmobilität verlagert: Wie lassen sich die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Zeitverlauf beschreiben? Welche Konstanten und Veränderungen kennzeichneten die Entwicklung? Wie verteilen sich Mobilitätschancen in der Gesellschaft? Der dritte und letzte Teil der Studie widmete sich zum Schluss der noch relativ

jungen Mobilitätsbiografieforschung. Dieser Perspektivenwechsel sollte dazu beitragen, eine Schwachstelle der beiden ersten Hauptkapitel auszugleichen. Mit ihrem Blick auf die *longue durée* der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung konzentrieren sie sich zwangsläufig auf zentrale Entwicklungslinien, Zäsuren und Trends. Dieses Vorgehen läuft Gefahr, die Vielschichtigkeit alltäglicher Mobilität – insbesondere auf individualbiografischer Ebene – zu vernachlässigen. Im dritten Kapitel wurde der Blick deshalb stärker auf qualitative Aspekte gelegt. Im vorliegenden letzten Teil des Buches werden diese verschiedenen Analysestränge nochmals aufgenommen und zu einer Synthese verknüpft. Ziel ist nicht, die Einzelergebnisse erneut ausführlich zusammenzufassen.¹ Im Zentrum steht vielmehr die Frage, was für wesentliche Erkenntnisse sich aus der Studie ableiten lassen, wie diese Ergebnisse einzuordnen sind und welche Anregungen sich aus der Untersuchung für die weitere Auseinandersetzung mit der Thematik ergeben. Die Diskussion orientiert sich in ihrer Gliederung an dem in der Einleitung vorgestellten Rahmenmodell.

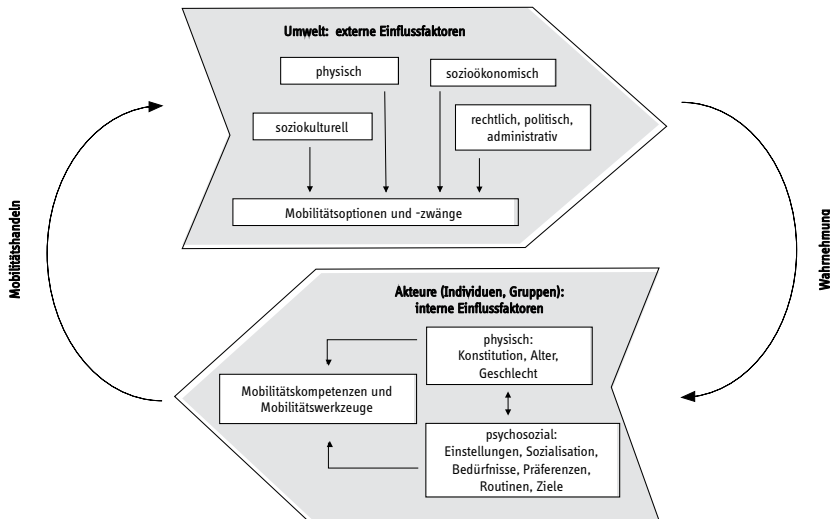
5.1 Mobilitätshandeln als Koevolution von Umwelt und Akteur/en

Studien zur Verkehrsgeschichte haben in den Sozial- und Geisteswissenschaften eine lange Tradition. Allerdings lag der Fokus bis etwa in die 1990er-Jahre primär auf technischen und/oder verkehrspolitischen Aspekten. Bis heute ist das Feld ausserdem stark entlang einzelner Verkehrsmittel fragmentiert. Arbeiten zur Mobilität als gesamtheitlichem, verkehrsmittelübergreifendem Phänomen blieben deshalb eine Ausnahme. Das gilt auch für Perspektiven, welche die Nutzerinnen und Nutzer des Verkehrssystems ins Zentrum ihrer Analysen stellen. Erst seit den 2000er-Jahren mehren sich die Stimmen, die verlangen, Verkehr und Mobilität stärker aus Sicht der Akteure zu beleuchten und dabei insbesondere nach den Ursachen beziehungsweise den Auswirkungen von Mobilitätshandeln zu fragen. Das vorliegende Buch orientierte sich diesbezüglich an dem Rahmenmodell, welches 2015 im Rahmen des Forschungsprojekts «Mobilität im schweizerischen Bundestaat. Ein neuer Blick auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz nach 1848» am Historischen Institut der Universität Bern entwickelt wurde. Grafik 2 (aus Einleitungskapitel 1.5) zu diesem Modell dient nun der Schlussdiskussion.

Die zentrale These des Modells: Menschen treffen ihre Mobilitätsentscheidungen aufgrund sowohl externer Umwelteinflüsse als auch intrinsischer Faktoren. Die aus diesem Zusammenwirken resultierenden Mobilitätshandlungen haben ihrerseits das Potenzial, die Umweltbedingungen langfristig zu modifizieren und damit künftige Mobilitätsoptionen und -zwänge zu beeinflussen.

¹ Der eilige Leser sei hierfür auf die Fazits der Kapitel verwiesen.

Grafik 2: Allgemeines Rahmenmodell für die Erklärung des Mobilitätshandelns



Quelle: Haefeli et al. 2015.

Der historische Blick auf die Mobilitätsentwicklung bietet eine Möglichkeit, solche Einflussfaktoren aufzuspüren, in ihrer Entstehung und Weiterentwicklung zu beschreiben und die komplexen Wechselwirkungen zwischen Umwelt- und Akteurseite über längere Zeiträume zu beleuchten. Was das konkret bedeutet, wird nachfolgend an den in Grafik 2 genannten Umweltfaktoren illustriert.

5.1.1 Raum und Verkehrsinfrastruktur: Die physischen Komponenten der Mobilität

Mobilitätshandeln, Raum und Verkehrsinfrastruktur stehen seit je in einer engen Wechselwirkung. Bis ins 19. Jahrhundert war die Schweiz geprägt von einer kleinräumigen Besiedlungsstruktur. Mit Ausnahme von Städten wie Basel, Bern, Genf und Zürich, die bereits um 1800 mehr als 10 000 Einwohner hatten, lebte der Grossteil der Bevölkerung noch in Kleinstädten oder ländlichen Gemeinden. Die alltägliche Mobilität spielte sich für das Gros der Menschen zu Fuss und auf kleinem Raum ab; Arbeiten, Wohnen und das wenige an Freizeit waren örtlich kaum getrennt. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts begann sich die Raumordnung, angetrieben durch die Industrialisierung und den Bau der ersten Eisenbahnlinien, zu verändern. Die Bahn erhöhte die Erreichbarkeit der angeschlossenen Städte und Gemeinden und sorgte für ein stärker zusammenhängendes und konzentriertes Städtesystem. Gleichzeitig erhöhte die Ansiedlung grosser Industriebetriebe die Attraktivität dieser Standorte, zumal die Landwirtschaft Ende des 19. Jahrhunderts infolge einer schweren strukturel-

len Krise immer weniger Menschen ein Auskommen bot, was zu einer Massenmigration in die urbanen Zentren führte. Das dadurch verstärkte Wachstum der Städte und ihrer Vororte führte wiederum dazu, dass die im Alltag zurückgelegten Distanzen grösser wurden. Dazu trugen auch der Durchbruch des Fahrrads und der Bau von städtischen Nahverkehrssystemen bei, die sich bis in die 1930er-Jahre zu eigentlichen Massenverkehrsmitteln entwickelten. Fahrrad, Tram, Bus und Bahn waren nicht nur eine wichtige Voraussetzung für den rasch wachsenden Pendlerverkehr, sie erfreuten sich auch in der Freizeit oder für Besorgungen wachsender Beliebtheit – wobei die schienengebundenen Verkehrsmittel vor dem Zweiten Weltkrieg vom Grossteil der Bevölkerung ausserhalb des Berufsverkehrs meist nur bei besonderen Gelegenheiten genutzt wurden. Mit der Massenmotorisierung erfuhr die Raumordnung ab den 1950er-Jahren erneut starke Veränderungen. Die räumliche Entwicklung verlief nun nicht mehr primär entlang der Achsen des ÖV; die Massenmotorisierung ermöglichte die Ausbreitung urbaner Gebiete und erhöhte die Erreichbarkeit auch in peripheren (nicht oder unzureichend an den ÖV angeschlossenen) Gebieten. Die damit verbundene Siedlungsentwicklung führte nach und nach zur Bildung von Agglomerationen, die sich zu immer weitläufigeren Einzugsgebieten entwickelten. Parallel dazu begann sich die räumliche Anordnung der Arbeitsplätze zu verändern. Städtische Zentren verloren – abgesehen vom Dienstleistungssektor – an Bedeutung. Mehr und mehr Betriebe siedelten sich auf der grünen Wiese oder in den Agglomerationen an. Gekoppelt mit der bereits erwähnten Zersiedelung hatte dies zur Folge, dass die Distanzen im Berufsverkehr erheblich wuchsen und neue räumliche Pendlerbeziehungen entstanden (zum Beispiel Tangentialverkehr). Darüber hinaus revolutionierte die Massenmotorisierung auch den Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die automobilgerechte Erschliessung von Freizeitanlagen und Tourismusregionen sowie der Bau grosser Einkaufszentren, die vor allem auf Automobilisten zugeschnitten waren, veränderten das Mobilitätsverhalten entscheidend und zogen eine stetig wachsende Zahl von Besuchern an. In der Konsequenz stiegen die mit dem MIV zurückgelegten Personenkilometer in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kontinuierlich an. Gleichzeitig baute der MIV seinen Anteil am Gesamtverkehr bis in die 1970er-Jahre zuungunsten des ÖV und des Langsamverkehrs massiv aus. Dieser Trend konnte erst mit der Umweltwende und der teuren – aber verkehrspolitisch gewollten – Doppelförderung von MIV und ÖV gestoppt werden, wobei sich der Modalsplit in den letzten 20 Jahren stabilisiert hat und derzeit bei 65 % MIV, 24 % ÖV und 6 % Langsamverkehr liegt.² Die erwähnte Verkehrspolitik hat allerdings auch zur Folge, dass die Verkehrsleistung im MIV und ÖV weiter massiv gestiegen ist. Dieses Wachstum dürfte zumindest teilweise auf die verkehrsinduzierten Wirkungen zurückzuführen sein, die oft

2 LITRA, VöV, ARE 2019, 2. Die Prozentangaben beziehen sich auf das Referenzjahr 2015.

mit Angebotsverbesserungen einhergehen. Diese befriedigen häufig nicht nur die bestehende Nachfrage, sie können auch neue Bedürfnisse wecken und damit eine weitere Verkehrszunahme initiieren.

Über diesen sehr groben mobilitätshistorischen Abriss hinaus lassen sich aus der Auseinandersetzung mit den physischen Komponenten der Mobilität folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Raumordnung und Verkehrsinfrastruktur stehen in einer engen Wechselwirkung. Der massive Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der damit verbundene Zugang der breiten Bevölkerung zum ÖV und später zum MIV haben die räumliche Entwicklung der Schweiz auf je unterschiedliche Art entscheidend geprägt. Die dadurch entstandenen räumlichen Rahmenbedingungen wirken als Pfadabhängigkeiten bis heute nach. Die Verkehrsfor- schung hat sich in der Vergangenheit primär darauf konzentriert, die gro- ben Züge dieser Entwicklung nachzuzeichnen. Lokal und regional hat sich diese allerdings oft unterschiedlich abgespielt und damit divergierende verkehrsräumliche Gegebenheiten geschaffen. Mobilitätshebungen wie der Mikrozensus Mobilität und Verkehr weisen etwa nach, dass sich Städte, Regionen oder Sprachräume bezüglich des Mobilitätsverhaltens ih- rer Bevölkerung teilweise erheblich unterscheiden. Es dürfte sich lohnen, diesen Abweichungen und ihrem Zusammenhang mit den jeweiligen ver- kehrsräumlichen Kontexten künftig näher auf den Grund zu gehen. His- torisch vergleichende Studien könnten diesbezüglich einen wichtigen Bei- trag leisten.
- Die massiven Investitionen im 20. und 21. Jahrhundert in die Verkehrsinfra- struktur kamen nicht allen Verkehrsteilnehmern gleichermassen zugute. Für Fussgänger und Fahrradfahrer beispielsweise ist die Qualität des Auf- enthalts im Verkehr seit der Zwischenkriegszeit über Jahrzehnte gesunken. Erst in jüngster Zeit zeichnet sich diesbezüglich ein gewisser Gegentrend ab. Das Gleiche gilt für lange vernachlässigte Verkehrsakteure wie Frauen, Kinder, Ältere oder Menschen mit Behinderung. Deren Mobilitätsbedürf- nisse, ihre spezifischen Anforderungen an die physische Umwelt sowie mögliche Mobilitätsbarrieren wurden von der (historischen) Verkehrsfor- schung bisher erst in Ansätzen untersucht und auch in der Verkehrspolitik und -planung lange weitgehend ausgeblendet.
- Allein das Vorhandensein von Verkehrsinfrastrukturen und damit ver- bundenen Angeboten bedeutet noch nicht, dass diese auch tatsächlich genutzt werden. Die für diese Studie geführten Interviews haben gezeigt, dass Mobilitätsroutinen dazu verleiten können, Alternativen nicht oder nicht hinreichend wahrzunehmen. Aktuell ist in der Verkehrspolitik und -planung viel die Rede davon, dass die digitale Transformation dazu führen soll, die Alltagsmobilität der Bevölkerung multimodaler zu gestalten. Mo- bilitätsdaten in Echtzeit respektive darauf aufbauende Apps sollen uns in

Zukunft helfen, Alternativen zu erkennen und im Alltag stärker auf einen nachhaltigeren Verkehrsmittelmix zu setzen. Im Kern ist damit primär die Hoffnung verbunden, die grosse Zahl der heute meist monomodal reisenden MIV-Nutzer zeitweise oder für bestimmte Etappen von den Vorzügen anderer Verkehrsmittel zu überzeugen. Dieses Ziel ist nachvollziehbar und das aktuell noch brach liegende Potenzial zweifelsohne erkennbar. Allerdings ist fraglich, ob die intendierten Verhaltensänderungen alleine durch die Bereitstellung von digitalen Lösungen erzielt werden können. Es dürfte sich deshalb lohnen, vertiefter zu untersuchen, wie Menschen ihre Verkehrsmittelwahl treffen, welche Routinen daraus entstehen und wie diese am besten durchbrochen werden können. Dazu erscheint ein stärkerer Fokus auf qualitative Untersuchungsmethoden unabdingbar, weil sie im Gegensatz zu quantitativen Ansätzen besser in der Lage sind, die Vielfalt und Komplexität individuellen Mobilitätsverhaltens zu erfassen und zu analysieren. Ferner sollte dem Umstand stärker Rechnung getragen werden, dass die Verkehrsmittelwahl je nach Verkehrszweck nach unterschiedlichen Kriterien erfolgen kann. Beim täglichen Arbeitsweg auf die Vorzüge des ÖV zu setzen, schliesst zum Beispiel nicht aus, in der Freizeit oder für den Einkauf primär auf den Pkw zurückzugreifen.

5.1.2 Mobilität und die sozioökonomischen Rahmenbedingungen

Das starke Wachstum des Personenverkehrs im 20. und 21. Jahrhundert ist zweifelsohne eng verknüpft mit dem gleichzeitigen Aufstieg der Schweiz zu einem der wettbewerbsfähigsten und reichsten Länder der Welt. Anders wäre es nicht möglich gewesen, dass Bund, Kantone und Gemeinden die Pro-Kopf-Ausgaben für die Strassen- und Bahninfrastruktur allein zwischen 1950 und 2015 um den Faktor 20 erhöhten und damit eines der weltweit dichtesten und attraktivsten Verkehrsnetze erstellen konnten. Gleichzeitig waren der steigende Wohlstand und insbesondere die Herausbildung des Mittelstands wichtige Voraussetzungen für den starken Anstieg der Mobilitätsbudgets der Schweizer Haushalte. 1912 lagen die Haushaltsausgaben für Verkehr im Schnitt bei lediglich 1,9 %. Heute ist dieser Wert mit 11 % rund sechsmal so hoch. Das Resultat dieser Entwicklung zeigt sich nicht nur anhand der laufend wachsenden Verkehrsbelastungen auf den Strassen und Schienen des Landes. Die Schweiz reiht sich im internationalen Vergleich in diversen Rankings seit Jahren auf den vordersten Plätzen ein, sei es bei der Autodichte, den Durchschnittspreisen von Neuwagen oder der Verbreitung von ÖV-Abonnements. Noch bis zum Zweiten Weltkrieg bildeten die Kosten für Verkehrsmittel für den Grossteil der Bevölkerung eine erhebliche Mobilitätsbarriere. Einmal abgesehen vom Fahrrad oder der teilweisen Verwendung des ÖV für den Berufsverkehr war die Nutzung von Verkehrsmitteln für die meisten eher eine Ausnahme als die Regel. Das bedeutet indes nicht, dass es damals nicht bereits hochmobile Menschen gab, allerdings waren

diese eher in privilegierten Gesellschaftsschichten zu finden oder entstammen spezifischen Berufszweigen (zum Beispiel Vertreter, Schausteller).³ Mit der sukzessiven Ausbreitung des Wohlstands verloren die monetären Kosten, die für Zugang und Nutzung von Verkehrsmitteln anfielen, in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nach und nach an Bedeutung. Das hatte zum Beispiel zur Folge, dass ein Stellenwechsel, anders als früher, weniger häufig einen Umzug nach sich zog, weil das Pendeln zum Arbeitsplatz nun auch mit dem Pkw für die breite Bevölkerung erschwinglich wurde. Ausserdem bildete der wirtschaftliche Aufschwung die Grundlage für den Durchbruch der Konsumgesellschaft modernen Zuschnitts und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen, namentlich für die starke Zunahme des Freizeit- und Einkaufsverkehrs. Ein Teil dieses Mehrverkehrs ging ferner auf das starke nachkriegszeitliche Bevölkerungswachstum zurück, das ebenfalls wesentlich durch den wirtschaftlichen Aufschwung initiiert wurde. Und schliesslich trug der materielle Wohlstand gerade in den letzten Jahrzehnten auch dazu bei, dass Menschen immer häufiger bis ins hohe Alter mobil bleiben. Dieser Umstand hängt unter anderem damit zusammen, dass die Lebenserwartung erheblich gestiegen ist, Menschen tendenziell länger gesund bleiben, dank der beruflichen Vorsorge besser vor Altersarmut geschützt sind und, anders als ihre Vorgängergenerationen, über eine oft sehr gute Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen verfügen (Pkw, ÖV-Abo, E-Bike usw.).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das massive Verkehrswachstum der letzten 100 Jahre ohne die geschilderten sozioökonomischen Rahmenbedingungen kaum in diesem Ausmass möglich gewesen wäre. Dazu sei abschliessend auf zwei kritische Aspekte verwiesen.

1. Die in den letzten Jahrzehnten erzielten Freiheiten bei der Gestaltung der persönlichen Mobilität erfolgten in einem nicht unerheblichen Ausmass auf Pump. Verkehrsexperten verweisen seit Jahren auf den Umstand, dass Mobilität grundsätzlich zu billig sei, weil die dadurch ausgelösten Folgekosten für Umwelt und Gesundheit im Preis für Fahrzeuge oder Treibstoffe und für die Nutzung des ÖV nicht eingerechnet sind. Das führt zu Fehlanreizen, da die entsprechenden Kosten nicht von den Verkehrsverursachern, sondern von der Allgemeinheit getragen werden.
2. Das Gros der Bevölkerung verfügt heute in finanzieller Hinsicht zweifelsohne über mehr mobilitätsbezogene Handlungsspielräume als die Vorgängergenerationen. Doch ist hier zu präzisieren: Soziale Ungleichheiten können sich

3 «Hochmobil» bezieht sich auf das heute vorherrschende Verständnis, wonach Menschen dann besonders mobil sind, wenn sie im Alltag viele Kilometer zurücklegen. Wie in dieser Studie wiederholt bemerkt, täuscht diese Auffassung darüber hinweg, dass die Bevölkerung bereits vor dem massenwirksamen Zugang zum ÖV/MIV durchaus mobil war. Das zeigt sich etwa, wenn man die Anzahl täglicher Wege, den Zeitaufwand für Mobilität oder die zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Distanzen betrachtet.

auf Mobilitätspotenziale auswirken. Niedrige Einkommen gehen zum Beispiel auch hierzulande tendenziell mit einer unterdurchschnittlichen Autoverfügbarkeit einher. Basierend auf Studien aus dem Ausland darf angenommen werden, dass dieser Umstand auch auf die Ausstattung mit anderen Mobilitätswerkzeugen zutrifft. Das ist insofern problematisch, als eine geringere Vielfalt an Mobilitätsoptionen verschiedene Nachteile nach sich ziehen kann:

- tendenziell geringere Chancen auf dem Arbeitsmarkt (zum Beispiel wegen fehlender oder unzureichender Flexibilität beim Pendeln);
- grössere Abhängigkeit vom ÖV (wird insbesondere dort zum Problem, wo die ÖV-Anbindung schlecht oder mangelhaft ist);
- höhere Wahrscheinlichkeit, grössere Distanzen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurücklegen zu müssen als der Durchschnitt der Bevölkerung (inklusive Nebenwirkungen wie einer höheren Verletzlichkeit im Strassenverkehr);
- hohe Wahrscheinlichkeit, nicht alle gängigen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen zu können (zum Beispiel erhebliche Einschränkungen bei der Freizeitmobilität).

Trotz dieser kritischen Anmerkungen ist an dieser Stelle festzuhalten, dass der Zugang zum Mobilitätssystem in der Schweiz – anders als in vielen vergleichbaren Staaten – heute für grosse Teile der Bevölkerung gewährleistet ist. Das liegt nicht zuletzt an der sehr hohen ÖV-Erschliessungsqualität und der überdurchschnittlichen Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen. Gleichzeitig sind auch hierzulande nicht alle Ungleichheiten verschwunden. In diesem Zusammenhang stellt sich zum Beispiel die Frage, wie sozialverträglich die in den letzten Jahrzehnten erheblich gestiegenen Verkehrsausgaben waren.⁴ Diese Erkenntnis wäre insbesondere für die erwähnte Auseinandersetzung mit dem Thema Mobility-Pricing wichtig, denn ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem sollte nicht nur umwelt- und ressourcenschonend, sondern auch sozial nachhaltig sein. Mit einem stärkeren Fokus auf soziale Klassen, Gruppen oder Milieus könnte die Geschichtswissenschaft diesbezüglich einen Beitrag leisten und zum Beispiel der Frage nachgehen, welchen Ungleichheiten einzelne Bevölkerungskreise in der Vergangenheit ausgesetzt waren respektive ob sie überwunden wurden oder nach wie vor bestehen.

5.1.3 Mobilität und ihre soziokulturellen Einflussfaktoren

Der nach wie vor starke Fokus von Wissenschaft, Politik und Planung auf Infrastrukturen und Technologien lässt gerne vergessen, dass Mobilität im Kern ein zutiefst sozialer Prozess ist. Sie ist Grundlage und Voraussetzung für die

⁴ Die Schweiz ist zwar eines der reichsten Länder der Welt, trotzdem sind hierzulande knapp 8 % der Menschen von Erwerbsarmut betroffen und 5,6 % werden mit materiellen Entbehrungen konfrontiert. Dieser Indikator misst das finanzielle Unvermögen von Einzelpersonen oder Haushalten, sich zu einem bestimmten Zeitpunkt Konsumgüter oder in der Gesellschaft häufige Aktivitäten zu leisten. Vgl. BFS, Armut und materielle Entbehrung (Web, 20. 5. 2020).

meisten alltäglichen Lebensbereiche und Abläufe, verstärkt individuelle Gestaltungsräume und wird gerade deshalb oft als Ausdruck von Freiheit interpretiert. Gleichzeitig kann Mobilität zu einem Zwang mutieren, wenn sie als Belastung oder Stress empfunden wird. Ausserdem kann sie, wie oben erwähnt, soziale Ungleichheiten verstärken. Mobilität hat deshalb immer auch mit Aspekten wie Macht, Repräsentation, Distinktion und Selbstentfaltung zu tun. Darüber hinaus werden Menschen in ihrem Mobilitätsverhalten – respektive den Routinen, die sich daraus ergeben – stets auch von individuellen und gesellschaftlichen Normen, Werten, Einstellungen und Trends geprägt. Als soziale Institutionen sorgen sie dafür, dass Mobilitätshandeln strukturiert, normativ geregelt und über Sinn- und Wertbezüge legitimiert wird. Anders gesagt, Mobilitätshandeln ist stark geprägt von Motiven, die sich Menschen im Rahmen ihrer lebenslangen Sozialisation aneignen (zum Beispiel durch Erziehung, Medien oder das persönliche Umfeld). Die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte hat sich erst ansatzweise mit solchen Aspekten, ihrer historischen Genese und den konkreten Auswirkungen auf die Alltagsmobilität auseinandergesetzt. In diesen Bereichen besteht deshalb noch erheblicher Forschungsbedarf. Verkehrssoziologie und -geografie bieten hierfür hilfreiche Anknüpfungspunkte. In den letzten Jahren sind in beiden Disziplinen erste Pionierstudien erschienen, die sich vertiefter mit soziokulturellen Einflussfaktoren beschäftigen. Allerdings fehlt es diesen Arbeiten oft an historischer Tiefenschärfe. Die Geschichtswissenschaft könnte dies ändern, indem sie zum Beispiel einen kritischen Blick auf den «sozialen Wandel» respektive den «Kulturwandel» der letzten Jahrzehnte wirft und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Alltagsmobilität genauer untersucht. Bei beiden Begriffen handelt es sich nicht um fest definierte und klar voneinander abgrenzbare Kategorien. Vielmehr umfassen sie ein vielfältiges Set gesellschaftlicher Veränderungsprozesse. Es ist an dieser Stelle nicht möglich, auf alle betroffenen Aspekte einzugehen. Nachfolgend wird deshalb lediglich auf vier ausgewählte Beispiele verwiesen:

- Wertewandel: Gesellschaftsanalysen diagnostizieren für die jüngere (westliche) Geschichte gerne eine Verschiebung von materialistischen zu post-materialistischen Werten. Anzeichen hierfür werden beispielsweise in der veränderten gesellschaftlichen Deutung von Themen wie Arbeit und Freizeit identifiziert. Der These nach verloren traditionelle Werte wie Leistungsstreben, Fleiss und Pflichterfüllung, die vor allem im Arbeitsleben gefordert sind, nach dem Zweiten Weltkrieg zugunsten der individuellen Selbstverwirklichung an Bedeutung. Die entsprechende Entwicklung wird oft als (Teil-)Erklärung für die Entstehung der Freizeitgesellschaft und den damit verbundenen Mehrverkehr gesehen. Mitunter wird sie auch in Verbindung mit der Flexibilisierung des Arbeitsmarktes (häufigere Stellenwechsel, flexiblere Arbeitszeitmodelle, höhere Nachfrage nach Teilzeitstellen) und dem starken Wachstum des Pendlerverkehrs gebracht.

- Neue Lebensformen: Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich zunächst die Zweigenerationen-Kleinfamilie als gängiges Modell durch und trat an die Stelle der Mehrgenerationen-Grossfamilie. Später begannen sich die Lebens- und Familienformen weiter auszudifferenzieren. Das zeigt sich etwa an der starken Zunahme von Singlehaushalten sowie an der wachsenden Zahl von Alleinerziehenden oder Patchworkfamilien. Solche Veränderungen sind mitunter deshalb mobilitätsrelevant, weil sie sowohl Mehrverkehr als auch neue Mobilitätsbedürfnisse auslösen können. Das ist etwa der Fall, wenn sich dadurch Beziehungsnetze räumlich ausdehnen (und damit Mehrverkehr entsteht) oder sich die organisatorischen Anforderungen an den Alltag ändern (zum Beispiel neue Mobilitätsbedürfnisse bei geteiltem Sorgerecht für Kinder).
- Pluralisierung: Der oben erwähnte Wertewandel hatte nicht nur Einfluss auf die Art und Weise, wie Menschen zusammenleben. Er führte ganz allgemein zu einer Ausdifferenzierung respektive einer Individualisierung der Gesellschaft und damit letztlich zu einer Pluralisierung der Lebensentwürfe. Dadurch sind neue soziale Milieus und Lebensstile mit jeweils charakteristischen Einstellungen und Lebensorientierungen entstanden. Weil Mobilitätsverhalten stark auf Wertemustern und Einstellungen basiert, hat(te) diese Entwicklung nachweislich Effekte auf die Mobilität der betroffenen Bevölkerungskreise. Ausserdem lässt sich über die letzten Jahrzehnte eine Entstandardisierung der Lebensläufe feststellen. Beispiele hierfür gibt es viele: späterer Eintritt ins Berufsleben infolge längerer Ausbildungszeiten, tendenziell steigendes Alter bei der Familiengründung, häufigere Stellen- und Berufswechsel oder die Entwicklung des Ruhestands zur aktiven vierten Lebensphase. Es spricht viel dafür, dass die Pluralisierung der Lebensentwürfe und -verläufe den Verkehr räumlich und zeitlich disperser gestaltet(e) beziehungsweise die Mobilitätsbedürfnisse hybrider macht(e).
- Geschlechterrollen: Menschen finden sich in ihrem Alltag in verschiedenen sozialen Rollen wieder, die mit bestimmten Erwartungen, Handlungsmustern und Verhaltensweisen gekoppelt sind. Rollenzuschreibungen können sich über die Zeit verändern, teilweise aber auch von erstaunlicher Beständigkeit sein. Geschlechterspezifische Rollenverteilungen bei der Erwerbs-, Versorgungs-, Haus- und Familienarbeit üben zum Beispiel bis heute Einfluss auf das Mobilitätsverhalten aus. Alltägliche Wege für das Einkaufen sowie die Begleitung von Kindern oder anderen Personen aus dem persönlichen Umfeld (zum Beispiel Kranke, Ältere) werden noch immer mehrheitlich von Frauen geleistet. Ausserdem sind Frauen bis heute im Schnitt weniger stark motorisiert und häufiger mit dem ÖV oder zu Fuss unterwegs. Anhand dieser Beispiele wird deutlich, dass sich soziale Rollenzuschreibungen auf Mobilitätspotenziale auswirken und Ungleichheiten verstärken können. Es dürfte sich deshalb lohnen, ihnen

künftig auch aus historischer Perspektive stärker auf den Grund zu gehen, zumal sie als soziale Konstrukte tief in unserer Geschichte verwurzelt sind.

5.1.4 Mobilität: Rechtliche, politische und administrative Aspekte

Verkehr und Mobilität sind in einen komplexen ordnungspolitischen Rahmen eingebunden. Die Geschichtswissenschaft hat sich in der Vergangenheit intensiv damit auseinandergesetzt. Die entsprechenden Erkenntnisse wurden im zweiten Kapitel dieses Buches ausführlich diskutiert. Als Fazit ist festzuhalten, dass politische, rechtliche und administrative Rahmenbedingungen starken Einfluss auf die Mobilität einer Gesellschaft ausüben. Am unmittelbarsten trifft dies natürlich auf die Verkehrspolitik und -planung zu, weil beide direkt darauf abzielen, Verkehrssysteme zu organisieren respektive Mobilitätsverhalten zu regulieren. Ferner gibt es enge Verbindungen zur Raum- und Siedlungspolitik. Allerdings gestaltete sich die Abstimmung zwischen Verkehr und Raum lange Zeit schwierig und es besteht diesbezüglich bis heute Optimierungspotenzial. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl weiterer Politikbereiche, welche die Mobilität in der Schweiz beeinflussen. Zu denken ist dabei etwa an die Wirtschafts-, Tourismus- und die Energiepolitik respektive an die Sozial- und Gesellschaftspolitik (zum Beispiel Themenbereiche wie Wohnen, Bildung, Familie usw.). Die historische Verkehrs- und Mobilitätsforschung hat sich bisher noch kaum systematisch mit den Wechselwirkungen dieser verkehrsrelevanten Sektoralpolitiken und ihren Folgen für die Alltagsmobilität auseinandergesetzt. Das ist schade, denn weil Mobilität aufs Engste in das soziale und ökonomische Gefüge unserer Gesellschaft eingebunden ist, wird sie auch wesentlich von institutionellen Rahmenbedingungen, sprich von Ordnungs- und Regelsystemen beeinflusst, die über den engen Bereich der Verkehrspolitik hinausgehen. Entsprechend gross ist das Potenzial für innovative Forschungsansätze, die sich aus wirtschafts- und sozialgeschichtlicher Perspektive mit solchen Aspekten beschäftigen.

5.1.5 Ein Blick über die einzelnen Umweltfaktoren hinaus

Der besseren Verständlichkeit halber wurde die Diskussion in den vorangehenden Unterkapiteln entlang der vier Umweltfaktoren mit ihren Wechselwirkungen mit der Akteurebene strukturiert. Dabei wurde bisher ausgeblendet, dass Alltagsmobilität häufig durch ein Zusammenwirken verschiedener Faktoren zustande kommt. Ein gutes Anschauungsbeispiel bietet diesbezüglich die Geschichte des Automobilismus. Dessen Erfolg wurde lange mit der vermeintlich technischen Überlegenheit des Pkw erklärt und als lineare Erfolgsgeschichte gepriesen. Erst in der jüngeren Vergangenheit hat die Forschung aufgezeigt, dass es sich beim Automobilismus um ein komplexes soziotechnisches System handelt, das viel mehr umfasst als nur technische Innovationen. Als Eindring-

ling in ein bestehendes Mobilitätssystem, mit dem er aufgrund seiner hohen Geschwindigkeiten nur schlecht kompatibel war, musste sich der Pkw seinen Stand in der Zwischenkriegszeit zunächst hart erkämpfen. Die Etablierung des Automobilismus als gesellschaftlich breit abgestütztes Leitbild und Symbol für Fortschritt, Unabhängigkeit und sozialen Aufstieg war dabei mindestens so wichtig wie der automobilgerechte Umbau des Strassennetzes, die flächendeckende Ausstattung mit Tankstellen, Parkplätzen und Garagen, die Verrechtlichung des Strassenverkehrs oder die Erfindung der Massenproduktion. Ohne den Aufstieg des Pkw zum soziokulturellen Leitbild beziehungsweise ohne die zunehmende Ausrichtung der gebauten Umwelt auf den Automobilismus wäre dessen Durchbruch kaum möglich gewesen. Beide Aspekte sind zudem wichtige Gründe für seine Persistenz respektive die Pfadabhängigkeiten, die der Automobilismus geschaffen hat. Letztere lassen sich indes nicht erklären, ohne die Akteurseite ebenfalls einzubeziehen. Neben den erwähnten Umweltbedingungen war auch zentral, dass sich nach dem Zweiten Weltkrieg mehr und mehr Menschen einen eigenen Pkw leisten konnten und ihre Alltagsstrukturen in der Folge zunehmend auf das Automobil ausrichteten. Die Erfahrungen, Erwartungen und Bedürfnisse der wachsenden Zahl von Automobilisten wirkten wiederum auf die geschilderten Umweltbedingungen zurück. Der automobilgerechte Ausbau wurde, breit abgestützt durch Verkehrspolitik und Planung, weiter vorangetrieben und veränderte die räumliche Anordnung von Arbeitsplätzen, Wohnstandorten, Versorgungseinrichtungen oder Freizeitanlagen. Gleichzeitig entwickelte sich die Motorisierung zur biografischen Norm, avancierte für viele Menschen zum festen Bestandteil ihrer Sozialisation und begann damit alltägliche Strukturen und Routinen zu beeinflussen. Solche Wechselwirkungen zwischen der Umwelt- und der Akteurseite sollten von der Forschung künftig stärker in den Blick genommen werden. Wollen wir Mobilitätsverhalten besser erklären können, reicht es nicht aus, sich auf die Makroebene des Verkehrssystems und dessen strukturelle Rahmenbedingungen zu konzentrieren. Vielmehr müssen sich Verkehrsanalysen das Ziel vornehmen, mobile Akteure, ihre Bedürfnisse und ihr Handeln besser zu verstehen und dieses in einen systematischen Zusammenhang mit dem Verkehrssystem zu setzen. Das gilt natürlich nicht nur für Automobilisten, sondern auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer, denn es gab – und gibt – stets eine Vielzahl unterschiedlicher Mobilitäten. Die Wahrnehmung von Umweltbedingungen respektive die dadurch beeinflussten Mobilitätshandlungen können sich deshalb je nach Akteur/en und Verkehrszweck wesentlich unterscheiden. Damit sind nicht nur die klassischen Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Fahrradfahrer, ÖV-Nutzer und Automobilisten gemeint. Innerhalb dieser Gruppe gibt es teilweise auch Unterschiede nach Alter, Geschlecht, kognitiven Fähigkeiten oder nach gemachten Erfahrungen, persönlichen Routinen und individuellen Bedürfnissen. Eine Forschung, die solchen Aspekten in Zukunft näher auf den

Grund geht, könnte zum Fundament eines tiefer reichenden Verständnisses alltäglicher Mobilität werden und aufzeigen, dass diese mehr ist als eine fortlaufende Evolution, die nur eine Richtung kennt. Das oft gezeichnete Bild einer immer mobiler werdenden Gesellschaft ist letztlich nur eine Seite der Medaille. Je nach Perspektive und Verkehrsakteur/en ist es treffender, die Mobilitätsgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts als komplexes Zusammenwirken von gleichzeitig wachsenden Optionen und Restriktionen zu interpretieren.

5.2 Schlussbetrachtung und Ausblick

100 Jahre Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte auf rund 300 Seiten abzuhandeln, bedeutet zwangsläufig, primär den grossen Entwicklungslinien zu folgen, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren und Umwege, mögen sie noch so verlockend und interessant sein, so weit als möglich auszublenden. Das vorliegende Buch ist deshalb als eine Tour d'Horizon durch das Themenfeld zu verstehen, als eine Einführungs- und Überblicksdarstellung, die zu weiterem Nachdenken anregen will. Das ist dringend notwendig, wenn wir als Gesellschaft unsere Mobilität in Zukunft nachhaltiger gestalten wollen. Wieso wir uns dabei mit der Vergangenheit beschäftigen sollten? Weil der Blick zurück uns helfen kann, eine kritische Perspektive auf Gegenwart und Zukunft zu entwickeln. Das bedeutet nicht, sich zukünftigen Entwicklungen zu verweigern oder sie gar zu verteufeln. Trends wie die Digitalisierung und Automatisierung oder wirtschaftliche Umwälzungen wie die Sharing Economy oder Arbeit 4.0 bieten ohne Zweifel zahlreiche Potenziale, den Verkehr und die Mobilität zu revolutionieren. Sie führen uns aber nicht automatisch aus bestehenden Pfadabhängigkeiten. Ausserdem bringen sie auch neue und oft nur schwer abschätzbare Gefahren und Herausforderungen mit sich. Wer sich zum Beispiel mit der Entwicklung des Automobilismus auskennt und versteht, wie tief verwurzelt er in verkehrspolitischen Leitbildern und im Denken und Handeln vieler Menschen ist, wird sich fragen, welche Chancen und Risiken sich hinter neuen Technologien wie dem automatisierten Fahren verbergen. Selbstfahrende Fahrzeuge können den Verkehr sicherer und leistungsfähiger machen. Dafür braucht es allerdings komplexe rechtliche Rahmenbedingungen, die einen intensiven gesellschaftlichen und politischen Aushandlungsprozess voraussetzen. Neben schwierigen ethischen Fragen besteht dabei auch die Gefahr, dass die Regelungen nicht mit der technischen Entwicklung Schritt halten können. Gleichzeitig bietet das autonome Fahren die Chance, individuelle und öffentliche Verkehrsmittel besser zu kombinieren, Transportketten über eine einzige Plattform zu organisieren oder Orte und Regionen, für die sich ein flächendeckender ÖV nicht lohnt, besser zu erschliessen. Doch welche Folgen ergeben sich daraus zum Beispiel für das Problem der Zersiedelung und wie wirken sich die neuen

Freiheiten auf das Verkehrsaufkommen aus? Theoretisch können bei einem vollautomatisierten System zum Beispiel auch Menschen ohne Führerschein oder Fahrtüchtigkeit uneingeschränkt von einem Auto Gebrauch machen (zum Beispiel Kinder, Jugendliche, Alte). Diese Menschen machen zusammen einen statistisch nicht unbedeutenden Teil der Bevölkerung aus. Besteht also nicht die Gefahr, dass wir dadurch letztlich noch mehr Verkehr produzieren als bisher? Man könnte dem entgegenhalten, dass in Zukunft immer weniger Menschen einen eigenen Pkw besitzen und stattdessen auf automatisierte Flottendienste setzen werden. Weil die Fahrzeuge solcher Anbieter, einmal abgesehen von Wartungsfenstern, dauerhaft im Einsatz stehen und eine deutlich höhere Auslastung erreichen können als aktuelle Wagen, versprechen sie, die gleiche Verkehrsleistung mit deutlich weniger Pkws zu erreichen. Doch ist tatsächlich ein ausreichend grosser Teil der Bevölkerung bereit, auf ein eigenes Auto zu verzichten und geteilte Fahrdienste in Anspruch zu nehmen? Viele Autofahrer pflegen eine persönliche Beziehung zu ihrem Fahrzeug. Sie können darin tun und lassen, was sie wollen, und sich ein Modell oder eine Ausstattung zulegen, die zu den eigenen Wünschen und Bedürfnissen passt. Kurz, der Wagen steht geradezu symbolisch fürs Privatsein. Das drückt sich nicht zuletzt darin aus, dass der durchschnittliche Autobesetzungsgrad in den letzten 20 Jahren bei etwa 1,5 Personen pro Fahrzeug und Fahrt lag.⁵ Wie gross ist also die Zahl der Menschen, die bereit sind, in Zukunft auf solche Vorzüge zu verzichten, und wie lange dauert eine solche Transitionsphase?

Darüber hinaus stellen sich auch bei der Verkehrsplanung und -politik wichtige Fragen: Automatisiertes Fahren funktioniert bisher vor allem auf Autobahnen, wo die Fahrspuren vom restlichen Verkehr getrennt, die Geschwindigkeiten vergleichsweise konstant und Unterbrüche im Fahrfluss eher selten sind. Doch wie lässt sich die Technologie zum Beispiel in den dichten Stadtverkehr implementieren? Werden Diskurse zur Verkehrstrennung oder von autogerechten Städten, wie wir sie aus der Vergangenheit kennen, wieder vermehrt Auftrieb erhalten? In den letzten Jahren lag der Fokus der Verkehrsplanung diesbezüglich eher auf Flächen mit Mischnutzung und einer stärkeren Förderung des Langsamverkehrs. Welche Folgen hätte eine erneute Verlagerung des Diskurses von Planung und Förderung für Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger und Fahrradfahrer oder ganz grundsätzlich für die Lebensqualität in Städten? Politische Sprengkraft dürfte ferner die Frage beinhalten, ob sich das automobilen System und der ÖV in Zukunft eher ergänzen oder stärker als bisher konkurrenzieren werden. Die ÖV-Anbieter haben die drohenden Gefahren längst erkannt und versuchen ihre Kunden mit Apps, digitalen Plattformen und neuen Angeboten wie selbstfahrenden Kleinbussen, öffentlichen Sammeltaxis oder Mietautos an sich zu binden. Noch ist allerdings weitgehend ungeklärt,

5 Vgl. BFS, ARE 2017, 32.

welche dieser neuen Transportaufgaben überhaupt vom ÖV bereitgestellt werden sollen, das heisst wo in Zukunft die Grenze zwischen Service Public und privaten Angeboten verlaufen wird und wie sich diese Aufgabenteilung in einem fairen Wettbewerb realisieren lässt. Dabei geht es letztlich um ein enorm lukratives Geschäft. Die Consultingfirma Strategy Analytics schätzt das globale Marktvolumen des autonomen Fahrens für den Zeitraum 2025–2050 auf 7000 Milliarden US-Dollar.⁶

Die Zukunft unserer Verkehrs- und Mobilitätssysteme birgt also zahlreiche Chancen und Herausforderungen. Das Beispiel des autonomen Fahrens ist dabei nur eines von vielen. In dieser Studie vollständig ausgeblendet wurden beispielsweise Veränderungen von Konsumgewohnheiten durch E-Commerce oder neue Logistiktechnologien. Ausserdem werden Mobilität und Verkehr immer auch von Entwicklungen in anderen Lebensbereichen beeinflusst, etwa der Art und Weise, wie wir wohnen, arbeiten oder unsere sozialen Beziehungen pflegen. Es gibt also ausreichend zu tun, wenn das oft postulierte Ziel einer nachhaltigen Mobilität in absehbarer Zeit erreicht werden soll. Besonders spannend wird zu beobachten sein, ob wir uns als Gesellschaft auch an die wirklich brisanten Fragen trauen. Die aktuellen Prognosen des Bundes gehen davon aus, dass die Personenverkehrsleistung bis 2040 im ÖV um 51 % und beim motorisierten Individualverkehr um 18 % zulegen wird.⁷ Selbst wenn der Grossteil des prognostizierten Wachstums mit dem ÖV abgewickelt würde, ist fraglich, wie sich eine Verkehrszunahme in diesem Ausmass mit dem Gedanken einer nachhaltigen Mobilität vereinbaren lässt. Es wird entscheidend sein, ob wir Wege und Lösungen finden, unsere Mobilitätsbedürfnisse zukünftig nicht mit konstant mehr, sondern mit weniger Verkehr zu befriedigen.

Die für dieses Buch geführten Gespräche geben diesbezüglich Anlass zur Hoffnung. Sie haben verdeutlicht, dass die Sorgen über die Auswirkungen des wachsenden Verkehrs, speziell seine Folgen auf das Klima und die Lebensqualität im Wohnumfeld, in der Bevölkerung definitiv angekommen sind. Ausserdem haben sie beispielhaft aufgezeigt, dass Menschen in der Lage sind, ihr Mobilitätshandeln kritisch zu reflektieren, alte Gewohnheiten abzulegen und sich auf neue Erfahrungen einzulassen, sofern die Rahmenbedingungen stimmen. Potenziale für Verhaltensänderungen scheinen also durchaus vorhanden zu sein. Um sie auszuschöpfen, brauchen wir aber eine Verkehrspolitik, Wissenschaft und Planung, die den Menschen und seine Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft stärker ins Zentrum rückt, denn wir werden die derzeitigen Verkehrsprobleme kaum nachhaltig lösen können, ohne diese Bedürfnisse und die vielfältigen Treiber des menschlichen Mobilitätsverhaltens besser zu verstehen.

6 Strategy Analytics, Accelerating the Future (Web, 2. 12. 2018).

7 ARE 2016, 66–76.

6 Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAR	Schweizerisches Bundesarchiv
BFS	Bundesamt für Statistik
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
GA	Generalabonnement
GVK-CH	Gesamtverkehrskonzeption Schweiz
HSSO	Historische Statistik der Schweiz Online
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
ÖV	öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SRF	Schweizer Radio und Fernsehen
StABE	Staatsarchiv des Kantons Bern
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung

7 Abbildungen, Grafiken, Tabellen

Abbildungen	Seite	
Abb. 1.1 und 1.2:	Karikaturen aus den frühen 1930er-Jahren zur Verkehrssituation in der Stadt Zürich. Nebenspalter 56/3 (1930), 2 und 58/31 (1932), 6.	41
Abb. 2.1 und 2.2:	Autobusbetrieb in der Stadt Bern (1936). Fotos Carl Jost. StABE, FN Jost N 2565 und N 2567.	53
Abb. 3.1 und 3.2:	Postautobetrieb Mitte der 1930er-Jahre. Das Bild oben zeigt zwei Postautos beim Kreuzen auf dem Grimselpass. Der Standort der Aufnahme unten ist unbekannt. Fotos Carl Jost. StABE, FN Jost N 734 und N 740.	57
Abb. 4.1–4.6:	Beispiele für die vielfältigen Erscheinungsformen des Langsamverkehrs in den 1930er-Jahren. Fotos Carl Jost. StABE, FN Jost N 475, N 715, N723, N 1261, N2662, N 4251.	64–66
Abb. 5:	Fussgängerstreifen beim Berner Käfigturm (1935). Foto Carl Jost. StABE, FN Jost N 2277.	69
Abb. 6:	Verkehrstrennung auf dem Dorenbachviadukt in Basel in den 1930er-Jahren. Schweizerische Strassenverkehrsliga 1935, 58.	71
Abb. 7.1 und 7.2:	Polizisten beim Verkehrsunterricht in einer Berner Schule (1935). Fotos Carl Jost. StABE, FN Jost N 2305 und 2293.	73
Abb. 8:	Unordnung als Gefahrenherd im Strassenverkehr. Verkehrserzieherische Darstellung, 1946. Polizeidirektion des Kantons Bern 1946, 2.	74
Abb. 9.1 und 9.2:	Beispiele für die Autokritik der 1920er- und 30er-Jahre. Nebenspalter 56/32 (1930), Titelbild; Schiedt 2014, 176.	85
Abb. 10.1 und 10.2:	Der Bau der A1 zwischen Hunzenschwil und Lenzburg (1964) und die fertiggestellte Autobahn bei der Raststätte Deitingen (1968). Bildarchiv ETH (Web, 10. 5. 2017).	101
Abb. 11:	Familie beim Aufbruch in die Autoferien, 1962. Bildarchiv ETH (Web, 10. 5. 2017).	105
Abb. 12:	Karikatur zur steigenden Unfallhäufigkeit bei Kindern in den 1950er-Jahren. Nebenspalter 81/22 (1955), 27.	120
Abb. 13:	Fussgängerstreifen in Seelisberg (UR), 1960er-Jahre. Zwischengas (Web, 10. 11. 2018)	122
Abb. 14:	Fussgängerstreifen in Massagno (TI), 1961. Beratung für Unfallverhütung.	122
Abb. 15:	Verkehr in der Basler Innenstadt in den 1950er-Jahren. www.suva.ch, 10. 11. 2018.	125
Abb. 16:	Karikatur zum Verhältnis von Verkehr und Fortschritt (1971). Nebenspalter 97/4 (1971), 18.	133
Abb. 17:	Karikatur zur Situation von Fussgängern im Strassenverkehr der frühen 1970er-Jahre. Nebenspalter 98/27 (1972), 17.	163
Abb. 18:	Karikatur zum Freizeitverhalten der Bevölkerung an Wochenenden (1927). Nebenspalter 53/33 (1927), 4.	246
Abb. 19:	Albert Anker: Schulpaziergang (1872). Kunsthau Zürich.	251
Abb. 20:	Natursehnsucht und Realität (1930). Nebenspalter 56/33 (1930), 16.	257

Grafiken	Seite
Grafik 1: Anzahl Artikel der «Neuen Zürcher Zeitung» mit mindestens einmaliger Nennung des Begriffs Mobilität, 1963–2013	13
Grafik 2: Allgemeines Rahmenmodell für die Erklärung des Mobilitätshandelns	35 / 305
Grafik 3: Geschätzter Anteil der Verkehrsmittel an den in der Stadt Zürich zurückgelegten Personenkilometern (Modalsplit) 1900 und 1940	43
Grafik 4: Indexierte Entwicklung der Fahrgastzahlen und Personenkilometer im Eisenbahnverkehr, 1900–1950	47
Grafik 5: Anteil der verschiedenen Fahrkarten am Gesamtpersonenverkehr der SBB, 1927–1947	49
Grafik 6: Index der Realpreise (in Franken = 2015) für Retourbillets im Vergleich zur Entwicklung der Personenkilometer bei den SBB, 1930–1970	51
Grafik 7: Indexierte Entwicklung der Fahrgastzahlen der Strassenbahnen in den Städten Zürich, Basel, Genf und Bern, 1938–1945	55
Grafik 8: Indexierte Entwicklung der Passagierzahlen der PTT-Reisepost, 1931–1945	60
Grafik 9: Indexierte Entwicklung der Pkw- und Motorradbestände, 1920–1945	77
Grafik 10: Anzahl Pkws pro 1000 Einwohner nach Kantonen, 1941	79
Grafik 11: Pkws und Motorräder pro 1000 Einwohner, 1945–1970	95
Grafik 12: Entwicklung der Preise für Normalbenzin/Bleifrei 95, 1950–2015	99
Grafik 13: Indexierte Entwicklung der Nachfrage im Bahnverkehr, 1950–1970	109
Grafik 14: Indexierte Entwicklung der Personenunfälle pro Kopf der Bevölkerung, 1934–2000	119
Grafik 15: Anzahl Fahrräder pro 1000 Einwohner nach Regionen, 1918–1988	126
Grafik 16: Indexierte Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr (Pkm) im Vergleich zum Wachstum der Bevölkerung, 1970–2015	138
Grafik 17: Entwicklung der Landesindex der Konsumentenpreise im Vergleich zu den Kosten für Bahnfahrten, den privaten Pkw und die Treibstoffkosten, 1972–1999	141
Grafik 18: Entwicklung des Motorisierungsgrades nach Region seit 1970	142 f.
Grafik 19: Motorisierungsgrad nach Gemeindegrösse, 1970–2010	144
Grafik 20: Verkehrsmittelwahl in Prozent der Anzahl Etappen nach Typen des Wohnorts, 2010	145
Grafik 21: Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter, 1974–2015	147
Grafik 22: Anteile der verschiedenen Fahrzeugsegmente am Neuwagenmarkt, 1997–2015	153
Grafik 23: Entwicklung der Personenfahrten und Personenkilometer im öffentlichen Verkehr, 1970–2015	156
Grafik 24: Entwicklung der Verkaufszahlen beim Halbtax- und Generalabonnement, 1986–2015	158
Grafik 25: Anteil der Fahrradetappen an allen Verkehrsetappen in unterschiedlichen Agglomerationen, 2010	175
Grafik 26: Indexierte Entwicklung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Tagesdistanz, der Unterwegszeit und der Anzahl Etappen, 1974–2015	177
Grafik 27: Anzahl Pkws pro 1000 Einwohner im internationalen Vergleich, 1970–2010	181

Grafik 28:	Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an den jährlich zurückgelegten Personenkilometern in Prozent, 2015	182
Grafik 29:	Personenkilometer in Millionen gesondert nach ÖV (Bahn, Strasse, Schifffahrt, Luftfahrt) und privatem Strassenverkehr, 1950–2010	189
Grafik 30:	Summenhäufigkeit der Etappenlänge nach ausgewählten Verkehrsmitteln, 2015	191
Grafik 31:	Entwicklung der täglichen Unterwegszeit, 1974–2015	192
Grafik 32:	Realpreisentwicklung (in Franken = 2015) bei den General- und Halbtaxabonnements sowie den Hin- und Rückfahrten auf dem Streckennetz der SBB, 1920–2015	194
Grafik 33:	Entwicklung des Pkw-Bestands und der Pkw-Kaufkraft (2000 = 100), 1950–2000	195
Grafik 34:	Entwicklung der Betriebs- und Treibstoffkosten für Autohalter, 1972–1999	196
Grafik 35:	Anteil der Verkehrsausgaben am Budget der Schweizer Haushalte, 1912–2010	197
Grafik 36:	Indexierte Entwicklung der tödlichen Unfälle pro 1000 Motorfahrzeugen und 1000 Einwohner	199
Grafik 37:	Indexierte Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge relativ zum Bevölkerungsanteil verschiedener Altersklassen, 1950–2010	200
Grafik 38:	Anzahl Umzüge pro 1000 Einwohner in den Städten Zürich, Bern und Basel, 1900–2010	207
Grafik 39:	Anteil der Pendler an der Erwerbsbevölkerung, 1910–2010	211
Grafik 40:	Anteil der Pendler an der Erwerbsbevölkerung der einzelnen Kantone, 1910 und 1950	212
Grafik 41:	Wegpendleranteile im Kanton Aargau, 1910 und 1950	213
Grafik 42:	Hauptverkehrsmittel der Erwerbsbevölkerung auf dem Arbeitsweg, 1950, 1970–2010	222
Grafik 43:	Jährliche Passagierzahlen nach Fahrscheinen bei den SBB, 1922–1945	253

Tabellen

Seite

Tab. 1:	Themenbereiche und Stichwortsuche für die Recherche im NZZ-Archiv und auf der Plattform E-Periodica	22
Tab. 2:	Regeln der biografisch-narrativen Gesprächsführung nach Reinhard Völzke	27
Tab. 3:	Entwicklung der Reisezeiten der schnellsten Verbindung auf ausgewählten Streckenabschnitten, 1900–1939	46
Tab. 4:	Tramfahrten pro Einwohner und Jahr in der Stadt Zürich, 1900–1950	54
Tab. 5:	Netzlänge und Passagierzahlen des öffentlichen Verkehrs, 1920–1945	61
Tab. 6:	Prozentanteile verschiedener Fahrzeuge am täglichen Strassenverkehr auf den vier Rheinbrücken der Stadt Basel, 1901–1935	67
Tab. 7:	Fahrzeugbesitzer nach Berufen im Kanton Zürich, 1927	76
Tab. 8:	Jährliche Bahnfahrten pro Einwohner, 1920–1950	90

Tab. 9:	Anzahl Automobile pro 1000 Einwohner, 1910–1950	92
Tab. 10:	Modalsplit (Pkm) für ÖV und privaten Strassenverkehr in Prozent, 1950–1970	94
Tab. 11:	Infrastrukturinvestitionen von Bund, Kantonen und Gemeinden in Millionen Franken, 1950–1970	110
Tab. 12:	Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr je Einwohner und Jahr, 1950, 1960, 1970	113
Tab. 13:	Jährliche Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr in Millionen, 1945–1970	116
Tab. 14:	Anzahl Autos pro 1000 Einwohner, 1950–1970	128
Tab. 15:	Jährliche Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln pro Kopf der Bevölkerung, 1945–1970	130
Tab. 16:	Jährliche Bahnfahrten pro Einwohner, 1920–1950	131
Tab. 17:	Infrastrukturinvestitionen von Bund, Kantonen und Gemeinden in Millionen Franken, 1970–2010	137
Tab. 18:	Veränderung der Netzlänge, Haltestellenzahl und Fahrleistung im Vergleich 1970 und 2015 in Prozent	155
Tab. 19:	Anteil der Wohnbevölkerung im Besitz eines ÖV-Abonnements (Halbtax, GA, Verbundabos) in Prozent	160
Tab. 20:	Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten Strassennetz exklusive Autobahnen in Prozent, Stand 2015	165
Tab. 21:	Länge der verschiedenen Formen verkehrsberuhigter Strassen in ausgewählten Schweizer Städten in Kilometern, 2016	168
Tab. 22:	Anteil des Zufussgehens an den zurückgelegten Wegen der Stadtbevölkerung in Prozent, 2010 und 2015	170
Tab. 23:	Eisenbahnfahrten pro Einwohner und Jahr, 1970–2015	182
Tab. 24:	Anteil der Fahrradetappen im Alltagsverkehr ausgewählter europäischer Grossstädte in Prozent, 1970–2010	185
Tab. 25:	Prozentuale Verteilung der Verkehrszwecke nach Tagesdistanz, Unterwegszeit und Anzahl Wege, 2015	203
Tab. 26:	Kerngrössen der Freizeitwege, 2015	241
Tab. 27:	Anzahl zu leistender Arbeitsstunden eines Bauarbeiters für die Hin- und Rückreise Zürich-Luzern in der dritten Wagenklasse, 1950–1938	253
Tab. 28:	Anteil der vier wichtigsten mobilitätsrelevanten Freizeitaktivitäten im Wochenverlauf in Prozent, 1964 und 2015	259

8 Quellen und Literatur

8.1 Ungedruckte Quellen

Schweizerisches Bundesarchiv

BAR, E21#1000/131#20914*, Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr 1914–1915

Staatsarchiv des Kantons Bern (StABE)

Fotonachlass Carl Jost, FN Jost

8.2 Gedruckte Quellen

8.2.1 Amtliche Publikationen

Amtliche Sammlung des Bundesrechts, www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch (10. 7. 2017).

Australian Government, Department of Infrastructure and Transport, Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics: Traffic Growth. Modelling a global Phenomenon. Research Report 128. Canberra 2012, https://bitre.gov.au/publications/2012/files/report__128.pdf (19. 2. 2018).

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (Hg.): Mit dem Velo zu mehr Lebensqualität. Masterplan Velo des Kantons Basel-Stadt. Basel 2017.

Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (Hg.): Die Automobilhaltung in Familien unselbständig Erwerbender 1965. In: Die Volkswirtschaft. Wirtschaftliche und sozialstatistische Mitteilungen 40/8 (1967), 396–399.

Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Entwicklungen in der schweizerischen Verkehrspolitik seit den 70er Jahren. Von der Autobebgeisterung zur Nachhaltigkeit. Bern 2000.

Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Die Preisentwicklung im Personenverkehr. Bern 2001.

Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Räumliche Auswirkungen der Zürcher S-Bahn – eine ex-post Analyse. Bern 2004.

Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels. Schlussbericht. Bern 2012.

Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Freizeitverkehr in der Schweiz. Entwicklung seit 1994 und Analyse des Rückgangs 2005 bis 2010. Bern 2013 (ARE 2013a).

Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Reisezeiten und ÖV-Güteklassen. Aktualisierung der Geodaten und Karten. Bern 2013 (ARE 2013b).

Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040. Hauptbericht. Bern 2016.

Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2015. Bern 2018.

Bundesamt für Raumentwicklung; Bundesamt für Statistik (Hg.): Mobilität in der

- Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern, Neuchâtel 2001.
- Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen (Hg.): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994. Mikrozensus Verkehr 1994. Bern 1996.
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Eidgenössische Volkszählung 1990. Pendlermobilität in der Schweiz. Bern 1997.
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Mobilität und Verkehr. Taschenstatistik 2012. Neuchâtel 2012.
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Haushaltsbudgeterhebung 2010. Kommentierte Ergebnisse und Tabellen. Neuchâtel 2013.
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Qualität der Beschäftigung in der Schweiz. Neuchâtel 2015.
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Pendlermobilität in der Schweiz 2014. Neuchâtel 2016.
- Bundesamt für Statistik; Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Eidgenössische Volkszählung 2000. Pendlermobilität in der Schweiz. Bern 2005.
- Bundesamt für Statistik; Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Neuchâtel, Bern 2007.
- Bundesamt für Statistik; Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel 2012.
- Bundesamt für Statistik; Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel 2017.
- Bundesamt für Strassen (Hg.): Jahresstaubericht 2002. Gemeldete Staus auf den Nationalstrassen. Bern 2003.
- Bundesamt für Strassen (Hg.): Städtevergleich zur Verkehrssicherheit. Verkehrsunfallte in den zehn grössten Städten der Schweiz. Bern 2014 (ASTRA 2014a).
- Bundesamt für Strassen (Hg.): ASTRA 2014. Strassen und Verkehr. Zahlen und Fakten. Bern 2014 (ASTRA 2014b).
- Bundesamt für Strassen (Hg.): Faktenblatt Benzinpreis und Mineralölsteuertarife vom 18. 2. 2015, www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung__direktionsgeschaefteallgemein/faktenblatt__1__-_benzinpreisundmineraloelsteuertarife.pdf.download.pdf/faktenblatt__1__-_benzinpreisundmineraloelsteuertarife.pdf (11. 9. 2017).
- Bundesamt für Strassen (Hg.): Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen. Bern 2017.
- Bundesamt für Verkehr (Hg.): Evaluation Bahn 2000. 1. Etappe. Schlussbericht. Bern 2006.
- Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 15. März 1932.
- Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958.
- Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Änderung vom 20. März 1975.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.): Familienmobilität im Alltag. Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Berlin 2015.

- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation: Entwurf Leitbild Langsamverkehr. Bern 2002.
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation; Bundesamt für Raumentwicklung (Hg.): Verkehrsperspektiven 2040. Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz. Bern 2016.
- Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (Hg.): Entwicklung der Fahrkosten im Strassen- und Schienenverkehr. Bern 2016.
- Eidgenössisches Oberbauinspektorat (Hg.): Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Bericht an das Eidgenössische Departement des Innern erstattet von der Fachkommission des Oberbauinspektorates. Bern 1942.
- Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Hg.): Gesamtverkehrskonzeption der Schweiz (GVK-CH). Schlussbericht über die Arbeiten der Eidgenössischen Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption erstattet zuhanden des Schweizerischen Bundesrates. Bern 1977.
- Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Stab für Gesamtverkehrsfragen (Hg.): Verkehrsverhalten in der Schweiz. Bericht 2 der GVF-Haushaltbefragung 1979/80. GVF-Bericht 3/83. Bern 1983.
- Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement; Bundesamt für Statistik (Hg.): Verkehrsverhalten in der Schweiz. 1984. Bericht über den Mikrozensus 1984 zum Thema «Verkehr und Umwelt». GVF-Bericht 2/86. Bern 1986.
- Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement; Bundesamt für Statistik (Hg.): Verkehrsverhalten in der Schweiz. Mikrozensus 1989. Berichtband. GVF-Bericht 6/91. Bern 1992.
- Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung (Hg.): Hundert Jahre schweizerische Alpenposten. Genf 1932.
- Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung (Hg.): Geschichte der Schweizerischen Post 1848–1949. Bd. 1. Bern 1949.
- Mobilität Basel-Stadt; Verkehrsplanung Stadt Bern; Tiefbauamt Stadt Luzern; Tiefbauamt Stadt St. Gallen; Amt für Städtebau Stadt Winterthur; Tiefbauamt Stadt Zürich (Hg.): Städtevergleich Mobilität. Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015. Zürich 2017, <https://stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/staedtevergleich-mobilitaet> (19. 1. 2018).
- Polizeidirektion des Kantons Bern (Hg.): Kampf den Unfällen und dem Tod auf der Strasse. Ratgeber des Fussgängers. Bern 1946.
- Schweizerischer Bundesrat: Strategie Freizeitverkehr. Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr in Erfüllung des Postulats 02.3733, Peter Bieri vom 12. Dezember 2002. Bern 2009.
- Staatskanzlei des Kantons Bern (Hg.): Gesetze, Dekrete und Verordnungen des Kantons Bern. Bd. 30 (1930), www.e-periodica.ch/digbib/vollist?var=true&UID=gdv-001 (23. 5. 2017).
- Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (Hg.): 30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich. 1975 bis 2005.
- Statistisches Amt der Stadt Zürich (Hg.): Befragung des städtischen Personals zur Arbeitszeitgestaltung 1959. In: Zürcher Statistische Nachrichten 36/1 (1959), 29–65.

8.2.2 Statistiken und Geschäftsberichte

- ASTRA, Unfalldaten der Schweiz (Web, 30. 9. 2018).
- Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (Hg.): Handbuch der schweizerischen Sozialstatistik (1932–1971). Bern 1973.
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Haushaltungsrechnungen von Unselbständigerwerbenden. Ausgabenstruktur nach Sozialklasse 1912–1988 (Web, 5. 9. 2016).
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Landesindex der Konsumentenpreise (Web, 7. 8. 2018).
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Pendlermobilität (Web, 12. 6. 2018).
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Schweizerische Verkehrsstatistik. Bern, Neuchâtel 1948–2000.
- Bundesamt für Statistik (Hg.): STAT-TAB – Interaktive Tabellen (Web, 10. 11. 2018).
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Statistik des öffentlichen Verkehrs, Tabelle 6.1 (Web, 14. 11. 2018).
- Bundesamt für Statistik (Hg.): Statistisches Jahrbuch der Schweiz. Bern, Neuchâtel 1891 bis heute.
- Eidgenössisches Amt für Verkehr (Hg.): Schweizerische Eisenbahnstatistik. Bern 1868–1947.
- Eidgenössisches statistisches Amt (Hg.): Eidgenössische Volkszählung vom 1. Dezember 1930. In: Statistische Quellenwerke der Schweiz 21/66 (1935), 426–429.
- Eidgenössisches statistisches Amt (Hg.): Eidgenössische Volkszählung 1. Dezember 1941. Bd. 3: Kanton Aargau. Bern 1944.
- Eidgenössisches statistisches Amt (Hg.): Eidgenössische Volkszählung vom 1. Dezember 1950. Berufstätige nach Arbeits- und Wohnort. In: Statistische Quellenwerke der Schweiz 27/281 (1956), 1–91.
- Eidgenössisches statistisches Amt (Hg.): Eidgenössische Volkszählung 1970. Bd. 6: Pendler, Arbeitsweg, Verkehrsmittel. Bern 1974.
- Eidgenössisches Statistisches Amt (Hg.): Statistische Quellenwerke der Schweiz. Bern 1930–1986.
- Eidgenössisches statistisches Bureau (Hg.): Wohnort und Arbeitsort der schweizerischen Bevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1910. In: Schweizerische statistische Mitteilungen 1/1 (1919), 1–161.
- Eurostat (Hg.): Modal split of passenger transport [tran_hv_psmode], http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_psmode&lang=en (19. 2. 2018).
- LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Hg.): Verkehrszahlen. Ausgabe 2010.
- LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Hg.): Verkehrszahlen. Ausgabe 2013.
- LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Hg.): Verkehrszahlen. Ausgabe 2016.
- LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Hg.): Verkehrszahlen. Ausgabe 2018.
- Präsidialdepartement der Stadt Zürich (Hg.): Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich. Berichtsjahre 1930–2002, www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/publikationen-angebote/publikationen/Jahrbuch.html (8. 8. 2018).

- Schweizerische Bundesbahnen (Hg.): Geschäftsberichte. Bern 2006–2015.
- Schweizerische Bundesbahnen (Hg.): Statistische Tabellen. Bern 1903–1934.
- Schweizerische Bundesbahnen (Hg.): Statistisches Jahrbuch. Bern 1934–1984.
- Schweizerischer Städteverband (Hg.): Statistische Mitteilungen. Zürich 1930–1948.
- Schweizerischer Städteverband (Hg.): Statistisches Jahrbuch des Schweizerischen Städteverbandes. Zürich 1949–1962.
- Statistik der Schweizer Städte. Statistisches Jahrbuch des Schweizerischen Städteverbandes. Zürich 1950–1970.
- Statistik Stadt Bern (Hg.): Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern. Berichtsjahre 1930–2016.
- Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt (Hg.): Statistisches Jahrbuch der Stadt Basel. Basel 1923–2015.
- Statistisches Bureau der Stadt Zürich (Hg.): Arbeitsort und Wohnort. Eine wanderungs- und steuerstatistische Untersuchung der nicht an ihrem Wohnort erwerbstätigen Personen für Zürich und Umgebung im Dezember 1900. Zürich 1908.
- Statistisches Bureau des Kantons Zürich (Hg.): Wohnort und Arbeitsort der erwerbstätigen Bevölkerung von Winterthur und Vororten 1900. Eine Bevölkerungs- und steuerstatistische Untersuchung. In: Statistische Mitteilungen betreffend den Kanton Zürich 99 (1909), 1–99.
- UIC International Union of Railways (Hg.): Railway time-series data 1970–2009. Paris 2009.
- Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (Hg.): Die schweizerische Verkehrszählung 1928/1929. Bearbeitet durch A. Meier. Zürich 1931.
- Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (Hg.): Die schweizerische Verkehrszählung 1936/1937. Bearbeitet durch A. Altwegg. Zürich 1938.

8.2.3 Zeitungen und Zeitschriften

- Anthos. Zeitschrift für Landschaftsarchitektur
- Auto. Das Magazin des Automobil Club der Schweiz
- Automobil Revue, erste schweizerische Automobilzeitung
- Bauen + Wohnen
- Der Arbeiter-Radfahrer, offizielles Organ des Arbeiter-Touring-Bundes der Schweiz (ATB)
- Der Herrenfahrer. Das Blatt vom Auto und anderen Annehmlichkeiten des Lebens, offizielles Organ des Motorradclubs von Deutschland (MvD)
- Die Frau in der Schweiz. Illustriertes Jahrbuch über schweizerische Frauen-Bestrebungen
- Nebelspalter
- Neue Zürcher Zeitung
- PTT Zeitschrift
- Revue du Touring Club Suisse
- Strasse und Verkehr, offizielles Organ der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner und der Schweizerischen Vereinigung für Gesundheitstechnik
- Schweizerische Bauzeitung
- Schweizerische Kirchenzeitung

Schweizerische pädagogische Zeitschrift
 Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik
 Schweizer Monatshefte. Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
 Wir Brückenbauer. Wochenblatt des sozialen Kapitals, Organ des Migros-Genossen-
 schäfts-Bundes
 Zürcher Illustrierte

8.2.4 Karten

Autokarte der Schweiz. Herausgegeben von der Lumina AG, Shell-Produkte und unter
 Mitwirkung der Schweizerischen Verkehrszentrale. Schweizerische Nationalbi-
 bliothek, WA 3691.

Shell-Karte der Schweiz von 1930, Schweizerische Nationalbibliothek, WA 3595.

8.3 Literatur

Aberle, Gerd: Möglichkeiten einer preispolitischen Beeinflussung des Individual-
 verkehrs in Ballungsgebieten. In: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissen-
 schaft und Verkehrspolitik 24/3 (1969), 303–316.

Ackermann, Michael: Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweize-
 rischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961 (Europäische Hochschulschriften.
 Reihe III: Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 515). Bern, Frankfurt am
 Main, New York, Paris 1992.

Adey, Peter: Mobility. London 2010.

Adey, Peter; Bissell, David; Hannam, Kevin; Merriman, Peter; Sheller, Mimi (Hg.): The
 Routledge Handbook of Mobilities. Abingdon 2014.

Albert de la Bruhèze, Adri; Veraart, Frank: Basel, Switzerland. Bikes compete in a Hub
 City. In: Oldenziel, Ruth; Emanuel, Martin; Albert de la Bruhèze, Adri; Veraart,
 Frank (Hg.): Cycling Cities: The European Experience. Eindhoven 2016, 125–135.

Altermatt, Urs: Vom kirchlichen Sonntag zum säkularisierten Weekend. Zur Sozial-
 und Mentalitätsgeschichte des vorkonziliaren Sonntags. In: Altermatt, Alberich
 M.; Schnitker, Thaddäus A. (Hg.): Der Sonntag. Anspruch – Wirklichkeit – Ge-
 stalt. Freiburg 1986, 248–289.

Altermatt, Urs: Die Industriegesellschaft und der Sonntag. In: Wilke, Jürgen (Hg.):
 Mehr als ein Weekend? Der Sonntag in der Diskussion. Paderborn, München,
 Wien, Zürich 1989, 9–26.

Amato, Joseph A.: On Foot. A History of Walking. New York 2004.

Andrey, Georges; Capitani de, François; Ducrey, Pierre; Gilg, Peter; Hablützel, Peter;
 Jost, Hans Ulrich; Im Hof, Ulrich; Körner, Martin; Marchal, Guy P.; Morand, Ni-
 colas; Ruffieux, Roland: Geschichte der Schweiz und der Schweizer. Basel 2004.

Anker, Daniel: Helvetia Club. 150 Jahre Schweizer Alpen-Club SAC. Bern 2013.

Appenzeller, Stephan: Basel und sein Tram. Die Geschichte der Basler Verkehrs-
 Betriebe. Basel 1995.

Arndt, Helmut: Die Entwicklung und Bedeutung der Pendelwanderung und ihre
 Folgen auf den Gesundheitszustand der Arbeiter unter besonderer Berücksich-

- tigung des Textilgewerbes. Unveröffentlichte Dissertation in Soziologie an der Universität Leipzig. Leipzig 1931.
- Arx, Heinz von (Hg.): *Der Kluge reist im Zuge*. Hundert Jahre SBB. Zürich 2001.
- Axhausen, Kay W.: *Activity spaces, biographies, social networks and their welfare gains and externalities: some hypotheses and empirical results*. In: *Mobilities* 1/2 (2006), 15–36.
- Bächtold, Rolf: *Der moderne Wohnungs- und Siedlungsbau als soziologisches Problem*. Deutung einer empirischen Untersuchung in der Stadt Bern. Basel 1964.
- Baerwald, Robert: *Wert der Heimatkunde für den Geschichtsunterricht*. In: *Lehrproben und Lehrgänge* 39 (1922), 156–169.
- Bagwell, Philip; Lyth, Peter: *Transport in Britain. From Canal Lock to Gridlock (1750–2000)*. London 2002.
- Baier, Thomas (Hg.): *Der neue Georges*. Ausführliches lateinisch-deutsches Handwörterbuch. Bd. 2. Darmstadt 2013.
- Bairoch, Paul: *Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours*. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 39/1 (1989), 35–57.
- Balsiger, Oskar: *Die Berner Fachstelle für Velo und ihre Entstehungsgeschichte*. In: *ViaStoria Zentrum für Verkehrsgeschichte (Hg.): Wege und Geschichte. Organisationen des Langsamverkehrs* 2 (2013), 36–41.
- Balthasar, Andreas: *Zug um Zug. Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht*. Basel, Boston, Berlin 1993.
- Bänziger, Peter-Paul: *Von der Arbeits- zur Konsumgesellschaft? Kritik eines Leitmotivs der deutschsprachigen Zeitgeschichtsschreibung*. In: *Zeithistorische Forschungen* 12 (2015), 11–38.
- Barlösius, Eva: *Naturgemässe Lebensführung. Zur Geschichte der Lebensreform um die Jahrhundertwende*. Frankfurt am Main 1997.
- Bärtschi, Hans-Peter: *Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte*. Basel 1983.
- Basler, Otto: *Deutsches Fremdwörterbuch*. Begonnen von Hans Schulz, fortgeführt von Otto Basler. Zweiter Band. Berlin 1942.
- Bassand, Michel; Burnier, Thérèse; Meyer, Pierre; Veuve, Léopold: *Politiques des routes nationales. Acteurs et mise en œuvre*. Lausanne 1986.
- Bauer, Hans: *Historische Entwicklung der Nahverkehrsmittel*. In: *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden*. Fünfter Band. Frauenfeld 1964.
- Bauhardt, Christine: *Entgrenzte Räume. Zu Theorie und Politik räumlicher Planung*. Wiesbaden 2004.
- Bauhardt, Christine: *Feministische Verkehrsplanung*. In: *Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden 2007, 301–322.
- Baum, Herbert: *Zur Kritik des Road Pricing*. In: *Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik* 26/2 (1972), 63–85.
- Bauman, Zygmunt: *Liquid Modernity*. Cambridge 2000.
- Bauman, Zygmunt: *Consuming Life*. Cambridge 2007.
- Baumann, Fritz: *Der Schweizer Wandervogel*. Aarau 1966.

- Baxmann, Inge; Göschel, Sebastian; Gruss, Melanie; Lauf, Vera (Hg.): Arbeit und Rhythmus. Lebensformen im Wandel. München 2009.
- Bayerl, Günter; Meyer, Torsten; Tetzlaff, Sven: Arbeitswege – Facetten und Perspektiven eines vernachlässigten Themas. In: Kuntz, Andreas (Hg.): Lokale und biographische Erfahrungen. Studien zur Volkskunde. Münster, New York 1995, 58–76.
- Beck, Hansjürg: Der Kulturzusammenstoss zwischen Stadt und Land in einer Vorortgemeinde (Witikon und Zürich). Zürich 1952.
- Becker, Rolf; Zangger, Christoph: Die Bildungsexpansion in der Schweiz und ihre Folgen. Eine empirische Analyse des Wandels der Bildungsbeteiligung und -ungleichheiten mit den Daten der Schweizer Volkszählungen 1970, 1980, 1990 und 2000. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 65/3 (2013), 423–449.
- Becker, Ruth: Feministische Kritik an Stadt und Raum. Gender Mainstreaming und Managing Diversity. In: Sozialwissenschaften und Berufspraxis (SuB) 27/4 (2004), 377–386.
- Becker, Udo: Grundwissen Verkehrsökologie. Grundlagen, Handlungsfelder und Massnahmen für die Verkehrswende. München 2016.
- Becker, Udo; Gerike, Regine; Völlings, Andreas: Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr (Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt). Dresden 1999.
- Beckmann, Sabine: Herrschaftszeiten – Genderdimensionen von Zeitverwendung und Zeitwohlstand. In: Freericks, Renate; Brinkmann, Dieter (Hg.): Handbuch Freizeitsoziologie. Wiesbaden 2015, 211–232.
- Beige, Sigrun: Long-term and mid-term mobility decisions during the life course. Zürich 2008, <https://doi.org/10.3929/ethz-a-005648192> (31. 8. 2018).
- Beige, Sigrun; Axhausen, Kay W.: Interdependencies between turning points in life and long-term mobility decisions. In: Transportation 39/4 (2012), 857–872.
- Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hg.): 50 Jahre Einfälle gegen Unfälle. bfu 1938–1988. Bern 1989.
- Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hg.): Sinus-Report 2014. Bern 2014.
- Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hg.): bfu-Sicherheitsbarometer. Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen 2018. Bern 2018.
- Berger, Hans-Ulrich; Güller, Peter; Mauch, Samuel; Oetterli, Jörg: Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz. Die letzten 50 Jahre. Zürich 2009.
- Berger, Peter A.: Soziale Mobilität. In: Schäfers, Bernhard; Zapf, Wolfgang (Hg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. Opladen 2001, 595–604.
- Berghoff, Hartmut; Spiekermann, Uwe (Hg.): Decoding Modern Consumer Societies. New York 2012.
- Bernoulli, Hans: Die Fussgängerstadt. In: Plan. Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung 11/1 (1954), 1–7.
- Betts, Peter J.: Die Pendler. Vorortbilder. Gümligen 1975.
- Bilger, Lesley: Mobilität der Zukunft. Szenarien der Fortbewegung für Deutschland 2035. Norderstedt 2018.
- Binswanger, Ernst: Landwirtschaft und Industrie als wechselseitige Arbeitsstätten un-

- serer Landbevölkerung. In: Schweizerische landwirtschaftliche Monatsblätter 16/8 (1938), 218–227.
- Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt als Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975. Zürich 1993.
- Blum, Otto: Städtebau. In: Otzen, Robert (Hg.): Handbibliothek für Bauingenieure. Ein Hand- und Nachschlagebuch für Studium und Praxis. II. Teil: Eisenbahnwesen und Städtebau. 1. Band. Berlin 1937.
- Blumer, Walter: Motorisierung. Seuche des Jahrhunderts. Erlenbach bei Zürich 1973.
- Bochsler, Regula; Gisiger, Sabine: Dienen in der Fremde. Dienstmädchen und ihre Herrschaften in der Schweiz des 20. Jahrhunderts. Zürich 1991.
- Boesch, Hans: Die Langsamverkehrs-Stadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fussgängeranlagen: eine Systemanalyse (Nationales Forschungsprogramm 25). Zürich 1992.
- Böhm, Simon: Pendeln oder umziehen? Ursachen und Folgen berufsbedingter räumlicher Mobilität in Deutschland. Karlsruhe 2013, <https://publikationen.bibliothek.kit.edu/1000037413/2874775> (20. 7. 2018).
- Bollinger, Ernst: Illustrierte. In: Historisches Lexikon der Schweiz. Version vom 14. 9. 2011, www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10471.php (15. 8. 2018).
- Bonzanigo, Pier-Luca: Kontroverse um den Parkplatz. Die Geschichte des Parkplatzes und der Parkraumpolitik zwischen 1950 und 2000 in den Städten Zürich und Bielefeld. Unveröffentlichte Masterarbeit in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 2016.
- Borscheid, Peter: Auto und Massenmobilität. In: Pohl, Hans; Treue, Wilhelm (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986 (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte. Beiheft 52). Stuttgart 1988, 117–141.
- Bourdieu, Pierre: Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt am Main 1982.
- Bourdieu, Pierre: Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: Kreckel, Reinhard (Hg.): Soziale Ungleichheiten. Soziale Welt. Sonderband 2. Göttingen 1983, 183–198.
- Bovy, Philippe H.: Le rôle du piéton dans les transports urbains. In: Bulletin technique de la Suisse Romande 6 (1974), 1–11.
- Bovy, Philippe H.: Non-Motorized Urban Transport in Developed and Developing Countries. An Overview. Berkeley 1975.
- Branger, Conrad: Tarifmassnahmen der Schweizer Bahnen zur Förderung des Fremdenverkehrs. Bern 1949.
- Bratzel, Stefan: Die junge Generation und das Automobil – Neue Kundenanforderungen an das Auto der Zukunft? In: Ebel, Bernhard; Hofer, Markus B. (Hg.): Automotive Management. Strategie und Marketing in der Automobilwirtschaft. Berlin, Heidelberg 2014, 93–108.
- Braun, Rudolf: Sozialer und kultureller Wandel in einem ländlichen Industriegebiet (Zürcher Oberland) unter Einwirkung des Maschinen- und Fabrikwesens im 19. und 20. Jahrhundert. Zürich 1965.
- Bretscher, Ulrich: Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost. Schaffhausen 1982.

- Britschgi, J.: Die Anforderungen an die Verkehrsregeln vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus. In: Schweizerische Bauzeitung 70/27 (1952), 386–388; 70/28 (1952), 396 f.
- Brocks, Christine: Bildquellen der Neuzeit. Paderborn 2012.
- Brunner, Isabelle: Frau am Steuer – Die weibliche Motorisierung nach 1950. Bern 2014, www.strassendaten.ch/downloads/sd_TD_Frau_am_Steuer.pdf (19. 5. 2017).
- Brunner, Isabelle: Schweizerische Verkehrsstatistik im 20. Jahrhundert. Historisch-statistische Untersuchungen zu einem Phänomen des 20. Jahrhunderts. Unveröffentlichte Masterarbeit in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 2015.
- Buchholz, Kai; Laroche, Rita; Peckmann, Hilke; Wolbert, Klaus (Hg.): Die Lebensreform. Entwürfe zur Neugestaltung von Leben und Kunst um 1900. Darmstadt 2001.
- Büchi, Eva: Als die Moral baden ging. Badeleben am schweizerischen Bodensee- und Rheinufer 1850–1950 unter dem Einfluss der Hygiene und der «Lebensreform» (Thurgauer Beiträge zur Geschichte 139). Frauenfeld 2003.
- Buchli, Felix: Schweizer, steh zu deinen Bahnen! Die Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen (1920–1945). Nordhausen 2006.
- Budmiger, Georg: Erschmatt (Wallis). Beitrag zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie der inneralpinen Zone. In: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern 49 (1967), 12.
- Buhr, Regina; Canzler, Weert; Knie, Andreas; Rammner, Stephan (Hg.): Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis. Berlin 1999.
- Bund Schweizer Architekten (Hg.): Städtebau in der Schweiz. Grundlagen. Zürich 1929.
- Buomberger, Thomas: Traumreisen und Alpträume. Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden. In: Buomberger, Thomas; Pfrunder, Peter (Hg.): Schöner leben, mehr haben. Die 50er Jahre in der Schweiz im Geiste des Konsums. Zürich 2012, 41–68.
- Burgener, Didier: Mobilität während des Zweiten Weltkrieges. Ursachen für den Anstieg der räumlichen Mobilität in der Schweiz. Unveröffentlichte Masterarbeit in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 2012.
- Burkhardt, Hans: Entwicklung und Organisation des Reisepostdienstes. In: PTT Zeitschrift 29/5 (1956), 154–160.
- Burkhart, Günter: Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobils. In: Soziale Welt 45/2 (1994), 216–241.
- Büscher, Monika; Sheller, Mimi; Tyfield, David: Mobility Intersections: Social Research, Social Futures. In: Mobilities 11/4 (2016), 485–497.
- Camstra, Ronald: Emanzipation und die Entfernung vom Wohnort zur Arbeit. Eine niederländische Studie. In: Informationen zur Raumentwicklung 1 (1995), 73–89.
- Canzler, Weert: Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbilds. Berlin 1996.
- Canzler, Weert: Der anhaltende Erfolg des Automobils. Zu den Modernisierungsleistungen eines aussergewöhnlichen technischen Artefakts. In: Schmidt, Gert

- (Hg.): Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt am Main, New York 1999, 19–40.
- Canzler, Weert: Automobilität und Gesellschaft. Zur Verortung einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In: *Soziale Welt* 63/4 (2012), 317–337.
- Canzler, Weert: Automobil und moderne Gesellschaft. Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung (Mobilität und Gesellschaft 6). Berlin 2016 (Canzler 2016a).
- Canzler, Weert: Die soziale Aufgabe von Verkehrsinfrastrukturpolitik. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden 2016, 495–520 (Canzler 2016b).
- Chatterjee, Kiron; Sherwin, Henrietta; Jain, Juliet; Christensen, Jo; Marsh, Steven: Conceptual Model to Explain Turning Points in Travel Behavior. Application to Bicycle Use. In: *Transportation Research Record* 2322/1 (2013), 82–90.
- Conwentz, Hugo: Die Heimatkunde in der Schule. Grundlagen und Vorschläge zur Förderung der naturgeschichtlichen und geographischen Heimatkunde in der Schule. Berlin 1904.
- Cresswell, Tim: *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York 2006.
- Cresswell, Tim: Towards a Politics of Mobility. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 28/1 (2010), 17–31.
- Dahinden, Justus: Die «Silberkugel». Ein neuer Restauranttypus in der Grossstadt. In: *Bauen + Wohnen* 17/8 (1963), 4–6.
- Davidov, Eldad; Schmidt, Peter; Bamberg, Sebastian: Time and Money: An Empirical Explanation of Behaviour in the Context of Travel Mode Choice with the German Microcensus. In: *European Sociological Review* 19/3 (2003), 237–280.
- Degen, Bernard: Arbeitszeit. In: *Historisches Lexikon der Schweiz*. Version vom 21. 1. 2015, www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/013910/2015-01-21 (23. 4. 2018).
- Der Schweizerische Beobachter (Hg.): *Wie Sie leben. Eine Untersuchung über Lebensstandard und Konsumgewohnheiten der Abonnenten des Schweizerischen Beobachters*. Basel 1951.
- Dessementet, Pierre-Emmanuel: *Changes in Employment Localization and Accessibility. The Case of Switzerland between 1939 and 2008*. Lausanne 2011.
- Devecchi, Lineo Umberto: *Zwischenstadtland Schweiz. Zur politischen Steuerung der suburbanen Entwicklung in Schweizer Gemeinden*. Bielefeld 2016.
- Dienel, Hans-Liudger; Schiedt, Hans-Ulrich: *Die moderne Strasse. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*. Frankfurt am Main 2010.
- Diethelm, Käthi; Merkli, Christoph: Pro Velo und «la petite reine». In: *ViaStoria Zentrum für Verkehrsgeschichte* (Hg.): *Wege und Geschichte. Organisationen des Langsamverkehrs* 2 (2013), 42–46.
- Disko, Sasha: *The Devil's Wheels. Men and Motorcycling in the Weimar Republic*. New York, Oxford 2016.
- Ditt, Karl: *Zweite Industrialisierung und Konsum. Energieversorgung, Haushaltstechnik und Massenkultur am Beispiel nordenglischer und westfälischer Städte 1880–1939*. Paderborn 2011.
- Divall, Colin: *The modern passenger: constructing the consumer on Britain's railways*

- 1919–1939. In: Pinheiro, Magda (Hg.): *Railway Modernization. An Historical Perspective (19th and 20th Centuries)*. Lisbon 2009, 111–125.
- Divall, Colin (Hg.): *Cultural Histories of Sociabilities, Spaces and Mobilities*. Abingdon, New York 2015.
- Divall, Colin; Bond, Winstan (Hg.): *Suburbanizing the Masses. Public Transport and Urban Development in Historical Perspective*. New York 2003.
- Divall, Colin; Revill, George: *Cultures of Transport: Representation, Practice and Technology*. In: *Journal of Transport History* 26/1 (2005), 99–111.
- Divall, Colin; Shin, Hiroki: *Cultures of Speed and Conservative Modernity: Representations of Speed in Britain's Railway Marketing*. In: Fraser, Benjamin; Spalding, Steven (Hg.): *Trains, Culture, and Mobility. Riding the Rails*. Lanham 2012, 3–26.
- Dollinger, Hans: *Die totale Autogesellschaft*. München 1972.
- Döring, Lisa: *Biografieeffekte und intergenerationale Sozialisierungseffekte in Mobilitätsbiografien*. In: Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (Hg.): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation*. Wiesbaden 2015, 23–42.
- Döring, Lisa: *Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Eine quantitative Analyse von Sozialisierungs-, Alters-, Perioden- und Kohorteneffekten in Alltagsmobilität (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 39)*. Wiesbaden 2018.
- Dubuis, Aurélie: *Umgang mit grossen Fussgängergruppen. Vertiefungsprojekt MSE Public Planning. HSR Technikum Rapperswil 2013*, https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/08/2013_HSR_Dubuis-Umgang-mit-grossen-Fussgaengermengen.pdf (29. 1. 2018).
- Duc, Gérard; Perroux, Olivier: *L'impact du lobby routier sur le démantèlement des tramways bâloise et genevois dans les années 1950*. In: Hürlimann, Gisela; Mach, André; Rathmann-Lutz, Anja; Schaufelbuehl, Janick Maria (Hg.): *Lobbying. Die Vorräume der Macht (Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 31)*. Zürich 2016, 211–234.
- Duc, Gérard; Perroux, Olivier; Schiedt, Hans-Ulrich; Walter, François (Hg.): *Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)*. Neuchâtel 2014.
- Duft, Johannes: *Das eidgenössische Automobilgesetz in seiner Geltung für die Fussgänger, Radfahrer, Landwirte, Reiter, Fuhrleute, einschliesslich Haftpflicht, Versicherung, Klagerecht*. Winterthur 1933.
- Ebert, Anne-Katrin: *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940 (Campus Historische Studien 52)*. Frankfurt am Main 2010.
- Ebrey, Jill: *Half-Holiday Excursions and Rambling Clubs: How did Leisure shape the Mobilities of the early Twentieth Century?* In: Kopper, Christopher; Moraglio, Massimo (Hg.): *The Organization of Transport: A History of Users, Industry, and Public Policy*. New York 2015, 32–48.
- Einig, Klaus; Pütz, Thomas: *Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. Entwicklung von Verflechtungsmustern und Pendeldistanzen*. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 3/2 (2007), 73–92.

- Eisinger, Angelus: Städte bauen. Städtebau und Stadtentwicklung in der Schweiz 1940–1970. Zürich 2004.
- Eisinger, Angelus: Urbanisierung. In: Historisches Lexikon der Schweiz. Version vom 22. 1. 2015, www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7876.php (20. 6. 2018).
- Eisner, Manuel: Mobilitätskultur in der Schweiz. Eine soziologisch-historische Perspektive. In: DISP 28/110 (1992), 11–17.
- Endres, Marcel; Manderscheid, Katharina; Mincke, Christoph (Hg.): The Mobilities Paradigm. Discourses and Ideologies. London 2016.
- Es, Evelien van; Harbusch, Gregor; Maurer, Bruno; Pérez, Muriel; Somer, Kees; Weiss, Daniel (Hg.): Atlas of the Functional City. CIAM 4 and Comparative Urban Analysis. Zürich, Bussum 2014.
- Europäisches Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung (prognos): Auswirkungen einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 innerorts auf die Unfallzahlen in der Schweiz. Expertise im Auftrag des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS). Bern 2001.
- Ewald, Klaus C.; Klaus, Gregor: Die ausgewechselte Landschaft. Vom Umgang der Schweiz mit ihrer wichtigsten natürlichen Ressource. Bern 2010.
- Fahlbusch, Fabian; Nübling, Damaris: Genus unter Kontrolle. Referentielles Genus bei Eigennamen – am Beispiel der Autonamen. In: Bittner, Andreas; Spiess, Constanze (Hg.): Formen und Funktionen. Morphosemantik und grammatische Konstruktion. Berlin, Boston 2016, 103–125.
- Fankhauser, Dominique Marcel: Die Arbeitersportbewegung in der Schweiz (1874–1947). Beiträge und Kontroversen zur sozialen Frage im Sport. Wien 2010.
- Fari, Simone; Moraglio, Massimo (Hg.): Peripheral Flows: A Historical Perspective on Mobilities between Cores and Fringes. Cambridge 2016.
- Featherstone, Mike; Thrift, Nigel; Urry, John (Hg.): Automobilities. London 2005.
- Fehr, Sandro: Die Erschliessung der dritten Dimension. Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftinfrastruktur in der Schweiz (1919–1990) (Verkehrsgeschichte Schweiz 1) Zürich 2014.
- Felber, Eduard: Automatische Zugsicherung. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden. Zweiter Band. Frauenfeld 1949.
- Filarski, Ruud: Shaping Transport Policy. Two Centuries of Struggle between the Public and Private Sector. A comparative Perspective. Den Haag 2011.
- Finocchio, Fabian: Fahrausweisbesitz in der Schweiz seit 1950. Unveröffentlichte Semesterarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH. Zürich 2004.
- Fischer, Toni: Der Fussgänger im Strassenverkehr. Eine haftpflichtrechtliche Darstellung der Sorgfaltpflichten und der Folgen dieser Pflichtverletzung (Zürcher Studien zum Privatrecht 6). Zürich 1979.
- Fischer, Walter: Tarifarische Verschmelzung des Verkehrsnetzes der Stadt Bern. In: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik 2/3 (1946), 353–371.
- Flade, Antje: Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. Wiesbaden 2013.

- Flückiger Strebel, Erika: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken (Materialien Langsamverkehr 130). Bern 2014.
- Flückiger Strebel, Erika; Schiedt, Hans-Ulrich: Die Strassengeschichte des Kantons Bern vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Bern 2011.
- Forster, Gilles: Transit ferroviaire à travers la Suisse (1939–1945). Zürich 2001.
- Forth, Christopher E.: Beauty and Concepts of the Ideal. In: Crozier, Ivan (Hg.): A Cultural History of the Human Body in the Modern Age. Bd. 6. Oxford, New York 2010, 127–145.
- Fraedrich, Eva; Lenz, Barbara: Vom (Mit-)Fahren: autonomes Fahren und Autonutzung. In: Maurer, Markus; Gerdes, Christian J.; Lenz, Barbara; Winner, Hermann (Hg.): Autonomes Fahren. Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte. Berlin, Heidelberg 2015, 687–708.
- Franz, Peter: Soziologie der räumlichen Mobilität. Eine Einführung. Frankfurt am Main 1984.
- Fraunholz, Uwe: Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik. Göttingen 2002.
- Frei, Andreas: Was hätte man 1960 für einen Sharan bezahlt? Unveröffentlichte Diplomarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich. Zürich 2005.
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich: Wieviel Arbeitszeit kostet die Freizeitmobilität?: monetäre Reisekosten in der Schweiz 1850–1910. In: Gilomen, Hans-Jörg; Schumacher, Beatrice; Tissot, Laurent (Hg.): Freizeit und Vergnügen vom 14. bis 20. Jahrhundert. Zürich 2005, 157–171.
- Frey, Thomas; Vogel, Lukas: Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüßen ... Verkehrsintensivierung in der Schweiz 1870–1910: Ihre Auswirkungen auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur. Zürich 1997.
- Frick, Karin; Hauser, Mirjam; Gürtler, Detlef: Sharity. GDI Studie Nr. 39. Sharity. Die Zukunft des Teilens. Zürich 2013.
- Frick, Roman; Keller, Mario; Wüthrich, Philipp: Pendlermobilität Schweiz. In: Informationen zur Raumplanung 2/3 (2007), 125–129.
- Frick, Roman; Wüthrich, Philipp; Zbinden, René; Keller, Mario: Eidgenössische Volkszählung 2000. Pendlermobilität in der Schweiz. Neuchâtel 2004.
- Fritzsche, Bruno: Eisenbahnbau und Stadtentwicklung in der Schweiz. In: Borscheid, Peter; Teuteberg, Hans-Jürgen (Hg.): Stadtwachstum, Industrialisierung, Sozialer Wandel. Berlin 1986, 175–194.
- Fritzsche, Bruno; Frey, Thomas; Rey, Urs; Romer, Sandra: Historischer Strukturatlas der Schweiz. Die Entstehung der modernen Schweiz. Baden 2001.
- Fritzsche, Bruno; Lemmenmeier, Max; König, Mario; Kurz, Daniel; Sutter, Eva (Hg.): Geschichte des Kantons Zürich. Bd. 3: 19. und 20. Jahrhundert. Zürich 1994.
- Froböse, Ferek; Kühne, Martina: Mobilität 2025. Unterwegs in die Zukunft. Studie des Gottlieb Duttweiler Instituts. Rüslikon 2013.
- Fuchs, Burkhard: Zur Geschichte der Familie. In: Ecarius, Jutta (Hg.): Handbuch Familie. Wiesbaden 2007, 17–35.
- Fussverkehr Schweiz (Hg.): Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell,

- http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_1007_begegnungszone.pdf (18. 1. 2018).
- Gaebe, Wolf: Urbane Räume. Stuttgart 2004.
- Gall, Alexander: «Gute Strassen bis ins kleinste Dorf!». Verkehrspolitik in Bayern zwischen Wiederaufbau und Ölkrise. Frankfurt am Main 2005.
- Gallati, Mischa; Schiller, Janine: Freizeit im Familiengarten. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 107/2 (2011), 121–144.
- Gallez, Caroline; Kaufmann, Vincent; Thébert, Marianne; Guerrinha, Christophe: Coordonner transport et urbanisme. Visions et pratiques locales en Suisse et en France. In: Revue d'économie régionale et urbaine 2 (2013), 317–337.
- Galliker, Hans-Rudolf: Tramstadt. Verkehrsplanung, öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel der Stadt Zürich. Zürich 1997.
- Ganz, Michael T.; Valance, Marc; Steiner, Herbert: Gelb fahren. 100 Jahre Postauto. Zürich 2006.
- Gärling, Tommy; Axhausen, Kay W.: Introduction: Habitual travel choice. In: Transportation. Planning – Policy – Research – Practice 30/1 (2003), 1–11.
- Gartenbauamt Stadt Zürich: Spielstrassen in Zürich. In: Anthos. Zeitschrift für Landschaftsarchitektur 15/3 (1976), 24–30.
- Gatersleben, Brigitta: Psychological Motives for Car Use. In: Gärling, Tommy; Ettema, Dick; Friman, Margareta (Hg.): Handbook of Sustainable Travel. Dordrecht, Heidelberg, New York, London 2014, 85–94.
- Gibson, James J.: The Ecological Approach to Visual Perception. Boston, Geneva 1979.
- Gigase, Marc; Humair, Cédric; Tissot, Laurent (Hg.): Le tourisme comme facteur de transformation économiques, techniques et sociales (XIX^e–XX^e siècles). Neuchâtel 2014.
- Gille, Martina: Werte, Geschlechtsrollenorientierungen und Lebensentwürfe. In: Gille, Martina; Sardei-Biermann, Sabine; Gaiser, Wolfgang; Rijke, Johann de (Hg.): Jugendliche und junge Erwachsene in Deutschland. Lebensverhältnisse, Werte und gesellschaftliche Beteiligung 12- bis 29-Jähriger. Wiesbaden 2006, 131–212.
- Goethe, Johann Wolfgang von: Wilhelm Meisters Wanderjahre. In: Goethe's sämtliche Werke in vierzig Bänden. Bd. 17. Stuttgart, Tübingen 1840.
- Goodwin, Peter M.: A Hypothesis of Constant Time Outlay on Travel. Presented at the PTRC Summer Annual Meeting. University of Sussex. Warwick 1973.
- Gottschall, Karin; Voss, Günter G. (Hg.): Entgrenzung von Arbeit. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre. München 2005.
- Grabe, Charlotte: Der Einfluss der Pendelwanderung auf die Arbeitnehmer. Karlsruhe 1926.
- Grieco, Margaret; Urry, John (Hg.): Mobilities. New Perspectives on Transport and Society. Farnham 2011.
- Grob, Daniel; Michel, Urs: Grundlagen für den Fussverkehr. Forschungsauftrag VSS 2000/368 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Langenthal 2011, www.aramis.admin.ch/Texte/?projectid=2036&Sprache=de-CH (29. 1. 2018).
- Gross, Peter: Die Entwicklung der Arbeitszeiten in den letzten Jahrzehnten. In: Friedrich, Peter; Gross, Peter (Hg.): Arbeitszeitveränderungen in wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ethischer Sicht. Baden-Baden 1990.

- Gross, Peter: Multioptionsgesellschaft. Frankfurt am Main 1994.
- Gruner, Erich: Die Arbeiter in der Schweiz im 19. Jahrhundert. Soziale Lage, Organisation, Verhältnis zu Arbeitgeber und Staat. Bern 1968.
- Gruner, Erich; Wiedmer, Hans-Rudolf: Arbeiterschaft und Wirtschaft in der Schweiz 1880–1914. Bd. 1. Zürich 1987.
- Grünewald, Dietrich: Zwischen Journalismus und Kunst: politische Karikaturen. In: Grünewald, Dietrich (Hg.): Politische Karikatur. Zwischen Journalismus und Kunst. Weimar 2002, 9–24.
- Gunn, Simon: People and the car: the expansion of automobility in urban Britain 1955–70. In: *Social History* 38/2 (2013), 220–237.
- Gurtner, Hermann: Automobil, Tourismus, Hotellerie. Eine Untersuchung über die Bedeutung des Automobils. Bern 1946.
- Guth, Dennis: Berufspendlerverkehr im Kontext (post)suburbaner Raumentwicklung: Trends seit 1970. Dortmund 2013.
- Guth, Hans: Die Pendelwanderer – Nomaden des zwanzigsten Jahrhunderts. In: *Wohnen* 21/3 (1946), 44–46 (Guth 1946a).
- Guth, Hans: Pendelwanderer – eine Massenerscheinung des 20. Jahrhunderts. In: *Gesundheit und Wohlfahrt* 26/8 (1946), 407–427 (Guth 1946b).
- Guth, Hans: Die Pendelwanderung. In: *Plan* 3/2 (1946), 46–50 (Guth 1946c).
- Guth, Hans: Die Schnelligkeit im Eisenbahnpersonenverkehr. Zürich 1948.
- Gutknecht, L.: Die Schülerwanderung und ihre Bedeutung in didaktischer, hygienischer und erzieherischer Hinsicht: Preisarbeit der zürcherischen Schulsynode 1907. In: *Schweizerische pädagogische Zeitschrift* 18/2 (1908), 80–138.
- Haberbosch, Peter: Wo wohnt «Familie BBC»? Eine verkehrsgeographische Studie. In: *Badener Neujahrsblätter* 17 (1941), 52–63.
- Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte. Göttingen 2007.
- Haefeli, Ueli: Ein Dorf wird Vorstadt. Suburbanisierung am Beispiel der bernischen Agglomerationsgemeinde Münchenbuchsee. Zürich 1996.
- Haefeli, Ueli: Der lange Weg zum Umweltschutzgesetz. Die Antwort des politischen Systems auf das neue gesellschaftliche Leitbild «Umweltschutz». In: König, Mario; Kreis, Georg; Meister, Franziska; Gaetano, Romano (Hg.): Dynamisierung und Umbau. Die Schweiz in den 60er und 70er Jahren (*Die Schweiz 1798–1998: Staat – Gesellschaft – Politik* 3). Zürich 1998, 241–249 (Haefeli 1998a).
- Haefeli, Ueli: Die Vorortsperspektive. Suburbanisierung im Raum Bern am Beispiel der Gemeinde Münchenbuchsee. In: Lüthi, Christian, Meier, Bernhard (Hg.): Bern – Eine Stadt bricht auf. Schauplätze und Geschichten der Berner Stadtentwicklung zwischen 1798 und 1998. Bern 1998, 105–122 (Haefeli 1998b).
- Haefeli, Ueli: Stadt und Autobahn – eine Neuinterpretation. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 51/2 (2001), 181–202.
- Haefeli, Ueli: Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung. Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56/1 (2006), 86–95.
- Haefeli, Ueli: Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990 (*Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung* 8). Stuttgart 2008.

- Haefeli, Ueli: Verkehrsentwicklung und Kernprobleme der Verkehrspolitik. In: Schneider-Sliwa, Rita (Hg.): Schweiz. Geografie. Geschichte. Wirtschaft. Politik. 2011, 127–133.
- Haefeli, Ueli: Umwelt, Raum, Verkehr. In: Halbeisen, Patrick; Müller, Margrit; Veyrasat, Béatrice (Hg.): Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert. Basel 2012, 703–752.
- Haefeli, Ueli: Entwicklungslinien deutscher Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden 2016, 97–115.
- Haefeli, Ueli; Arnold, Tobias: Autofreie Lebensstile – Spezialauswertungen der Mikrozensus Verkehr 1994, 2000, 2005 und 2010 sowie der Haushaltsbudgeterhebung (HABE) 2009–2011. Bericht zuhanden des Bundesamtes für Energie (BFE). Interface Politikstudien Forschung Beratung. Luzern 2015.
- Haefeli, Ueli; Kaufmann-Hayoz, Ruth: Aufwachsen mit dem Auto. Das 1950er Syndrom und die Mobilität von Kindern. In: Kirchhofer, André; Krämer, Daniel; Merki, Christoph Maria; Poliwoda, Guido; Stuber, Martin; Summermatter, Stephanie (Hg.): Nachhaltige Geschichte. Festschrift für Christian Pfister. Bern 2009, 309–329.
- Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; Schreyer, Christoph; Maibach, Markus: Evaluation Car-Sharing. Schlussbericht. Bern 2006.
- Haefeli, Ueli; Schiedt, Hans-Ulrich; Sieber, Markus; Spielmann, Benjamin: Comprehensive Mobility studies – a theoretical framework for historical analysis. Paper for the joint conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) and the Cosmopolitanities Network. Santa Maria C. V. (Caserta) Italy – September 14–17, 2015.
- Hägele, Ulrich: Mopeds, Choppers, Strassenwanzen. Jugendliche Gegenkultur in den sechziger Jahren. Schorndorf 1997.
- Hahn, Nathalie; Fuhrmann, Angela: Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personenverkehr. Zusammenfassung der Tagung vom 20. 2. 2006 in der Friedrich-Ebert-Stiftung. Berlin 2006: library.fes.de/pdf-files/do/03861.pdf (24. 8. 2018).
- Halm, Fritz: Die Wagen. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden. Dritter Band. Frauenfeld 1957.
- Hammer, Antje; Scheiner, Joachim: Lebensstile, Wohnmilieus, Raum und Mobilität – Der Untersuchungsansatz von StadtLeben. In: Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Wiesbaden 2006, 15–30.
- Hanhart, Dieter: Arbeiter in der Freizeit. Eine sozialpsychologische Untersuchung. Stuttgart 1964.
- Hanson, Susan; Pratt, Geraldine: Reconceptualizing the Links between Home and Work in Urban Geography. In: *Economic Geography* 64/4 (1988), 299–321.
- Harms, Sylvia; Lanzendorf, Martin: From university to working life: effects of an important biographic change on travel mode choice. Paper presented at the European Transport Conference. Leiden (NL), 17th–19th October 2007.

- Hättenschwiler, Diego: Wie der Mensch dem Verkehr angepasst wurde. Erziehung und Disziplinierung der FussgängerInnen durch den Verkehr in der Schweiz von 1900 bis 1960. Unveröffentlichte Seminararbeit in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 1990.
- Hau, Michael: *The Cult of Health and Beauty in Germany. A Social History 1890–1930*. Chicago, London 2003.
- Haupt, Heinz-Gerhard: *Konsum und Handel. Europa im 19. und 20. Jahrhundert*. Göttingen 2003.
- Häussling, Roger: Institution. In: Kopp, Johannes; Steinbach, Anja (Hg.): *Grundbegriffe der Soziologie*. Wiesbaden 2006, 112–114.
- Hefter, Tomas; Götz, Konrad: *Mobilität älterer Menschen. State of the Art und Schlussfolgerung für das Projekt Compagno*. ISOE-Diskussionspapier 36. Frankfurt am Main 2013.
- Heine, Hartwig; Mautz, Rüdiger; Rosenbaum, Wolf: *Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen*. Frankfurt am Main, New York 2001.
- Heineberg, Heinz: *Stadtgeographie*. Paderborn 2006.
- Heller, Martin; Volk, Andreas (Hg.): *Die Schweizer Autobahn*. Zürich 1999.
- Herget, Melanie: *Mobilität von Familien im ländlichen Raum. Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien*. Wiesbaden 2016.
- Heye, Corinne; Odermatt, André: Einfluss der Umzüge auf sozialräumliche Prozesse im urbanen Raum Zürich. In: *disP* 42/164 (2006), 52–64.
- Hidber, Carl: *Der Freizeit- und Ferienverkehr in der Schweiz. Eine Zusammenstellung von Untersuchungsergebnissen des Stabes GVK-CH und externer Auftragnehmer zu den Problemen des Freizeit- und Ferienverkehrs unter besonderer Berücksichtigung des Wochenendverkehrs*. Bern 1977.
- Hidber, Carl: *Verkehrsangebot Schweiz (1960–1992). Entwicklung des schweizerischen Verkehrsangebots auf Schiene, Strasse, Wasser, Luft und Rohrleitungen 1960 bis 1992*. Zürich 1992.
- Hochmuth, Andreas: *Kommt Zeit, kommt Rad. Eine Kulturgeschichte des Radfahrens*. Wien 1991.
- Hofmann, Hans: Die Verkehrsplanung der Stadt Zürich. In: *Schweizerische Bauzeitung* 75/8 (1957), 111–117.
- Hohmann, Roland; Huwer, Ulrike; Kägi, Wolfram; Heinrich, Franziska; Koci, Martin; Truniger, Patrizia: *Systematische Wirkungsanalyse von kleinen und mittleren Verkehrsvorhaben*. Forschungsauftrag SVI 2004/002 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI). Basel 2009, www.ub.unibas.ch/digi/a125/sachdok/2011/BAU__1__5566021.pdf (29. 1. 2018).
- Horn, Romano: *Arbeiterabonnemente – Eine Analyse zur Schweizer Arbeitermobilität im frühen 20. Jahrhundert*. Unveröffentlichte Masterarbeit in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 2017.
- Howard, Ebenezer: *To-morrow. A peacefull path to real reform*. In: Posener, Julius (Hg.): *Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte*. Basel 2015.
- Huber, Thomas; Rauch, Christian; Volk, Sarah: *Die Zukunft der Mobilität – 2030*. Kelkheim 2011.

- Hug, Eugen: Eine Untersuchung über den Lebensstandard der Metall- und Uhrenarbeiterfamilien (Schriftenreihe des Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiter-Verbandes 10). Bern 1960.
- Hugi, Margrit: *La semaine anglaise et la famille*. Bern 1941.
- Humair, Cédric; Tissot, Laurent (Hg.): *Le tourisme suisse et son rayonnement international (XIX^e-XX^e siècles)*. «Switzerland: the playground of the world». Lausanne 2011.
- Hunziker, Johann: Die Verkehrstrennung auf den schweizerischen Hauptstrassen. In: *Schweizerische Bauzeitung* 70/27 (1952), 383–386; 70/28 (1952), 395–396.
- Hürlimann, Gisela: *Die Eisenbahn der Zukunft. Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955–2005*. Zürich 2007.
- Iff, Raphael: *Die Tarife der SBB für den Personenverkehr zwischen 1902–2012*. Unveröffentlichte Seminararbeit in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 2014.
- Illi, Martin: *Von der Schüssgruob zur modernen Stadtentwässerung*. Zürich 1992.
- Infanger, Kurt; Marconi, Davide: *Mobilität und demografischer Wandel*. In: *Forum Raumentwicklung* 2/2007, 15–18.
- Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft; DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung: *MiD 2008. Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends*. Bonn, Berlin 2010.
- International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (Hg.): *Mobility in History. The yearbook of the International Association of Transport, Traffic and Mobility*. Neuchâtel, New York 2009–2017.
- Jäger, Erwin: *Der Personenverkehr der Stadt Zürich. Eine Untersuchung über die Probleme des Vorortverkehrs*. Zürich 1946 (Jäger 1946a).
- Jäger, Erwin: *Der Strassenbahn-, Trolleybus- und Autobusverkehr der Schweiz 1938–1945*. In: *Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik* 2/1 (1946), 24–45 (Jäger 1946b).
- Jäger, Siegfried: *Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung*. Münster 2009.
- Jaisli, Max: *Entwicklung, Stand und Auswirkungen der Motorisierung des individuellen Personenverkehrs in der Schweiz*. Aarau 1958.
- Jakob, Gisela: *Biographische Forschung mit dem narrativen Interview*. In: *Friebertshäuser, Barbara; Langer, Antje; Prengel, Annedore (Hg.): Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft*. Weinheim, München 2010, 219–233.
- Jakob, Jules: *Siedlung und Verkehr*. In: *Jahrbuch der eidgenössischen Behörden* 51 (1964), 155–165.
- Jaquemet, Juri: *Schweizer Zivilluftfahrt 1945–2000. Flottenpolitik und Netzwerke am Beispiel der Swissair*. Dissertation in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 2012, <http://boris.unibe.ch/77783>.
- Jaton, Paul: *Die Doppelspur des schweizerischen Bahnnetzes*. In: *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden*. Zweiter Band. Frauenfeld 1949, 115–125.

- Jensen, Ole B. (Hg.): *Mobilities. Critical Concepts in Built Environment*. Bd. 1: Foundations, Theories and Methods. Abingdon 2015.
- Johler, Reinhard; Matter, Max; Zinn-Thomas, Sabine (Hg.): *Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung*. Münster 2011.
- Jones, David W.: *Mass Motorization + Mass Transit. An American History and Policy Analysis*. Bloomington 2008.
- Jones, Heather N.: *Understanding Walking and Cycling Using a Life Course Perspective*. Unveröffentlichte Dissertation in Soziologie an der Universität Bristol. Bristol 2013.
- Jones, Heather N.; Chatterjee, Kiron; Gray, Selena: *A biographical approach to studying individual change and continuity in walking and cycling over the life course*. In: *Journal of Transport and Health* 1/3 (2014), 182–189.
- Jones, Priska: *Europa in der Karikatur. Deutsche und britische Darstellungen im 20. Jahrhundert*. Frankfurt am Main, New York 2009.
- Kammann, Michael: *Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964*. Zürich 1990.
- Kaschuba, Wolfgang: *Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne*. Frankfurt am Main 2004.
- Kaufmann-Hayoz, Ruth: *Human action in context: A model framework for interdisciplinary studies in view of sustainable development*. In: *Umweltpsychologie* 10/1 (2006), 154–177.
- Kaufmann-Hayoz, Ruth; Gutscher, Heinz: *Transformation toward sustainability: An actor-oriented perspective*. In: Kaufmann-Hayoz, Ruth; Gutscher, Heinz (Hg.): *Changing Things – Moving People. Strategies for Promoting Sustainable Development at the Local Level* (Themenheft des Schwerpunkts Umwelt SPPU). Basel 2001, 19–25.
- Kaufmann, Vincent: *Re-Thinking Mobility*. Aldershot 2002.
- Kaufmann, Vincent: *Mobility: trajectory of a concept in the social sciences*. In: Mom, Gijs; Pirie, Gordon; Tissot, Laurent (Hg.): *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*. Neuchâtel 2009, 41–60.
- Kaufmann, Vincent; Bergmann, Manfred Max; Joye, Dominique: *Motility. Mobility as Capital*. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 28/4 (2004), 745–756.
- Kaufmann, Vincent; Sager, Fritz: *The Coordination of Local Policies for Urban Development and Public Transportation in Four Swiss Cities*. In: *Journal of Urban Affairs* 28/4 (2006), 353–374.
- Kaufmann, Vincent; Viry, Gil; Widmer, Eric D.: *Motility*. In: Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Hg.): *Mobile Living Across Europe. II: Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*. Opladen 2010, 95–112.
- Keller, Gottfried: *Romeo und Julia auf dem Dorfe. Erzählung*. Braunschweig 1856. München 2002.
- Kellerman, Ahron: *Potential Mobilities*. In: *Mobilities* 7/1 (2012), 171–183.
- Killer, Josef: *Verkehrsprobleme in Baden und Umgebung*. In: *Schweizerische Bauzeitung* 71/22 (1953), 319–328.
- Kirchhofer, André: *«Unentbehrliche Eisenbahn»*. Die Finanznot der schweizerischen

- Privatbahnen 1918–1973. Unveröffentlichte Lizenziatsarbeit in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 2003.
- Kirchhofer, André: Stets zu Diensten – gezwungenermassen! Die Schweizer Bahnen und ihre «Gemeinwirtschaftlichkeit» für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte 2). Basel 2010.
- Kirchhoff, Thomas; Trepl, Ludwig (Hg.): Vieldeutige Natur. Landschaft, Wildnis und Ökosystem als kulturgeschichtliche Phänomene. Bielefeld 2009.
- Klug, Hansdietmar: Städtebauliche Planung für Fussgänger zur Erneuerung der Innenstädte. In: Bauen + Wohnen 21/4 (1967), 149–156.
- Knobel, Bruno: Die Schweiz im Nebelspalter. Karikaturen 1875 bis 1974. Rorschach 1985.
- Knobel, Bruno: Nebelspalter. In: Historisches Lexikon der Schweiz. Version vom 24. 8. 2009, www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D24818.php (9. 8. 2018).
- Knoflacher, Hermann: Fussgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien. Wien, Köln, Weimar 1995.
- Koch, Hans: Städtebau in der Schweiz 1800–1900. ORL-Bericht Nr. 81. Zürich 1992.
- Koch, Michael: Mehr als Wohnen. Gemeinnütziger Wohnungsbau in Zürich 1907–2007. Zürich 2007.
- Kocka, Jürgen: Sozialgeschichte – Strukturgeschichte – Gesellschaftsgeschichte. In: Archiv für Sozialgeschichte 15 (1975), 1–42.
- Kohli, Martin (Hg.): Soziologie des Lebenslaufs. Darmstadt 1978.
- Koll-Schretzenmayr, Martina: Gelungen? Misslungen? Die Geschichte der Raumplanung Schweiz. Zürich 2008.
- Koll-Schretzenmayr, Martina; Kramp, Simon: Reurbanisierung und bauliche Dynamik. Neubautätigkeiten und ihre räumlichen und sozioökonomischen Auswirkungen in der Stadt Zürich. In: disP 46/180 (2010), 60–80.
- Kollosche, Ingo; Schwedes, Oliver: Mobilität im Wandel. Transformation und Entwicklung im Personenverkehr. Wiso Diskurs 14 (2016), 1–36.
- König, Gudrun M.: Eine Kulturgeschichte des Spaziergangs. Spuren bürgerlicher Praktik 1780–1850. Wien 1996.
- König, Johan-Günther: Zu Fuss. Eine Geschichte des Gehens. Stuttgart 2013.
- Kopper, Christopher: Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert. München 2002.
- Korte, Hermann; Schäfers, Bernhard (Hg.): Einführung in die Hauptbegriffe der Soziologie. Wiesbaden 2010.
- Kramer, Caroline: Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland (Geographie. Erdkundliches Wissen 138). Stuttgart 2005.
- Krämer-Badoni, Thomas; Grymer, Herbert; Rodenstein, Marianne: Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Frankfurt am Main 1971.
- Krebs, Peter: Verkehr wohin? Zwischen Bahn und Autobahn. Zürich 1996.
- Kremer, Philipp; Leibbrand, Kurt: Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich. Bd. 2: Anlagen. Hannover 1953.
- Krippendorf, Jost: Erholungsraum in Gefahr. In: Schweizer-Reisefach-Revue 35/11 (1970), 6–8.
- Kruker, Robert: Inneralpine Transportprobleme und kulturelle Lösungsmuster:

- Alltagsstrukturen und einfache Techniken. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29/1 (1979), 101–123.
- Kuhm, Klaus: Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft. Hamburg 1995.
- Kundert, Max: Die Entwicklung der Reisegeschwindigkeit bei den schweizerischen Eisenbahnen. Eine volkswirtschaftliche Studie über den Schnellverkehr und die damit zusammenhängenden Probleme. Mit Berücksichtigung der Faktoren Regelmässigkeit und Billigkeit. Zürich 1941.
- Kupper, Patrick: Die 1970er-Diagnose. Überlegungen zu einem Wendepunkt der Umweltgeschichte. In: Archiv für Sozialgeschichte 43 (2003), 325–348.
- Kurz, Daniel: Die Disziplinierung der Stadt. Moderner Städtebau in Zürich 1900 bis 1940. Zürich 2008.
- Kuster, Franz: Die Autoreiseposten der Schweiz 1902 bis 1951. Winterthur 1955.
- Küstners, Ivonne: Narrative Interviews. Grundlagen und Anwendungen. Wiesbaden 2009.
- Lamprecht, Markus; Stamm, Hanspeter: Die soziale Ordnung der Freizeit. Zürich 1994.
- Landolt, Emil Alfred: Die Pendelwanderung im Kanton Glarus. Beiträge zur Sozialgeographie eines früh industrialisierten Alpentals. Zürich 1961.
- Landtwing, Karl Josef: Die Arbeiterbauern des Lonza-Werkes Visp und ihre Kulturlandschaft. Zug 1979.
- Landwehr, Achim: Historische Diskursanalyse. Frankfurt am Main 2008.
- Lanzendorf, Martin: Mobility Biographies. A New Perspective for Understanding Travel Behaviour. Paper presented at the 10th International Conference of Travel Behaviour Research. Lucerne, 10th–15th August 2003.
- Lanzendorf, Martin: Key Events and their effect on mobility biographies: The case of childbirth. In: International Journal of Sustainable Transportation 4/5 (2010), 272–292.
- Law, Robin: Beyond women and transport: towards new geographies of gender and daily mobility. In: Human Geography 23/4 (1999), 567–588.
- Le Corbusier: Entretien avec les étudiants des écoles d'architecture. Paris 1943.
- Lehner-Lierz, Ursula: Audit der Velopolitik des Kantons Basel-Stadt. Basel 2002.
- Leibbrand, Kurt: Verkehrsingenieurwesen. Städtische Planung für Schiene und Strasse. Basel 1957 (Leibbrand 1957a).
- Leibbrand, Kurt: Die jährliche Fahrleistung der Motorfahrzeuge im Kanton Zürich. In: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik 12/2 (1957), 137–153 (Leibbrand 1957b).
- Leiskau, Katja; Rössler, Patrick; Trabert, Susann: Deutsche illustrierte Presse – Journalismus und visuelle Kultur in der Weimarer Republik. In: Leiskau, Katja; Rössler, Patrick; Trabert, Susann (Hg.): Deutsche illustrierte Presse – Journalismus und visuelle Kultur in der Weimarer Republik. Baden-Baden 2016, 11–38.
- Lichtensteiger, Sibylle; Di Falco, Daniel: Wie sich das Automobil dem Volk verkaufte. Die Massenmotorisierung in der Schweiz und der Wandel in der Autowerbung 1948–1965. In: Di Falco, Daniel; Bär, Peter; Pfister, Christian (Hg.): Bilder vom besseren Leben. Wie Werbung Geschichte erzählt. Bern, Stuttgart, Wien 2002, 111–124.

- Lindenmann, Hans Peter; Koy, Thorsten: Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit. In: *Strasse und Verkehr* 9 (2000), 342–347.
- Lingg, Otto: Die Eisenbahnstatistik. In: *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden. Erster Band. Frauenfeld 1947.*
- LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Hg.): *Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich.* Zürich 2016.
- LITRA; VöV; Bundesamt für Raumentwicklung ARE: *Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz. Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr.* Bern 2019.
- Lütcke, Harmut: *Freizeit in der Industriegesellschaft. Emanzipation oder Anpassung?* Opladen 1975.
- Maase, Kaspar: *Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur 1850–1970.* Frankfurt am Main 2007.
- Maasen, Sabine; Mayerhauser, Torsten; Renggli, Cornelia: Bild-Diskurs-Analyse. In: Maasen, Sabine; Mayerhauser, Torsten; Renggli, Cornelia (Hg.): *Bilder als Diskurse – Bilddiskurse.* Weilerswist 2006, 7–26.
- Maissen, Thomas: *Die Geschichte der NZZ 1780–2005.* Zürich 2005.
- Maissen, Thomas: *Geschichte der Schweiz.* Baden 2011.
- Maissen, Thomas: *Neue Zürcher Zeitung (NZZ).* In: *Historisches Lexikon der Schweiz.* Version vom 10. 4. 2015, www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D48585.php (15. 8. 2018).
- Manderscheid, Katharina: *Mobilität als relationale Aushandlung. Ein Vergleich zwischen England und der Schweiz.* In: Hömke, Maik (Hg.): *Mobilität und Identität. Widerspruch in der modernen Gesellschaft.* Wiesbaden 2013, 51–78.
- Manderscheid, Katharina: *Mobile Ungleichheiten. Eine sozial- und infrastrukturelle Differenzierung des Mobilitätstheorems.* In: *Österreichische Zeitschrift für Soziologie* 41 (2016), 71–96.
- Marchetti, Cesare: *Anthropological Invariants in Travel Behavior.* In: *Technological Forecasting and Social Change* 47/1 (1994), 75–88.
- Marfurt, Hugo Albert: *Die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel für die Besiedlung der Bezirke Aarau und Kulm, des oberen aargauischen Suhrentales und einiger weiterer Gemeinden.* Elgg 1952.
- Matti, Daniel; Haefeli, Ueli: *Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Gemeinde Köniz. Nachheruntersuchung und -befragung. Zusammenstellung der Massnahmen. Forschungsergebnisse aus der Schweiz und Deutschland.* Bern 1999.
- Mayer, Andreas: *Wissenschaft vom Gehen. Die Erforschung der Bewegung im 19. Jahrhundert.* Frankfurt am Main 2013.
- McShane, Clay: *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City.* New York 1994.
- Meier, Eugen Fritz: *Neuverkehr infolge Ausbau und Veränderung des Verkehrssystems.* Zürich 1989.
- Meier, Ruedi: *Nachhaltiger Freizeitverkehr.* Zürich, Chur 2000 (Meier 2000a).
- Meier, Ruedi: *Freizeitverkehr. Analysen und Strategien. Bericht D5 zum Nationa-*

- len Forschungsprogramm NFP 41: Verkehr und Umwelt. Wechselwirkungen Schweiz – Europa. Bern 2000 (Meier 2000b).
- Merki, Christoph Maria: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte: ein Gang durch die aktuelle Forschung. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 45/4 (1995), 444–457.
- Merki, Christoph Maria: Der Treibstoffzoll aus historischer Sicht: Von der Finanzquelle des Bundes zum Motor des Strassenbaus. In: Pfister, Christian (Hg.): Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft. Bern 1996, 311–332.
- Merki, Christoph Maria: Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto. Zur Motorisierung des öffentlichen Überlandverkehrs in der Schweiz. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 85/1 (1998), 94–112.
- Merki, Christoph Maria: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien 2002.
- Merki, Christoph Maria: Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart 2008.
- Meyer, Benedikt. Vorwärts rückwärts. Zur Geschichte des Fahrradfahrens in der Schweiz (Berner Forschungen zur Neuesten Allgemeinen und Schweizer Geschichte 13). Nordhausen 2014.
- Meyer, Benedikt: Im Flug. Schweizer Airlines und ihre Passagiere 1919–2002 (Verkehrsgeschichte Schweiz 2). Zürich 2015.
- Miles, Andrew; Moore, Niamh; Muir, Stewart: Mobility Biographies: Studying Transport and Travel Behaviour through Life Histories. In: Gerike, Regine; Hülsmann, Friederike (Hg.): Strategies for Sustainable Mobilities. Opportunities and Challenges. Farnham 2013, 173–190.
- Mitchell, Brian R.: International historical statistics. Europe 1750–2000. Fifth Edition. New York 2003.
- Mittag, Jürgen; Wendland, Diana: Freizeitsport – Sport und Bewegung in der Freizeit. In: Freericks, Renate; Brinkmann, Dieter (Hg.): Handbuch Freizeitsoziologie. Wiesbaden 2015, 385–414.
- Mittendorf, Volker: Direktdemokratische Verfahren im Prozess – Verkehrsberuhigung in Winterthur (Schweiz). In: Schiller, Theo (Hg.): Direkte Demokratie in Theorie und Praxis. Frankfurt am Main, New York 1999, 165–208.
- Mokhtarian, Patricia L.; Salomon, Iian: How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. In: Transport Research Part A 35 (2001), 695–719.
- Mom, Gijs: What Kind of Transport History Did We Get? Half a Century of JTH and the Future of the Field. In: Journal of Transport History 24/2 (2003), 121–138.
- Mom, Gijs; Pirie, Gordon; Tissot, Laurent (Hg.): Mobility in History. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility. Neuchâtel 2009.
- Mom, Gijs: «Historians bleed too much»: Recent trends in the state of the art in mobility history. In: Norton, Peter; Mom, Gijs; Millward, Liz; Flonneau, Mathieu (Hg.): Mobility in History. Reviews and Reflections. The Yearbook of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility 2012. Neuchâtel 2012, 15–30.

- Mom, Gijs: *Atlantic Automobilm. Emergence and Persistence of the Car 1895–1940*. New York 2015 (Mom 2015a).
- Mom, Gijs: *The Crisis of Transport History. A Critique and a Vista*. In: Shelton, Kyle; Mom, Gijs; Sing, Dhan Zunino; Katz, Christiane (Hg.): *Mobility in History. The Yearbook of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility* 2015. New York, Oxford 2015, 7–19 (Mom 2015b).
- Mommsen, Hans; Grieger, Manfred: *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*. Düsseldorf 1997.
- Mosebach, Uwe: *Sportgeschichte. Von den Anfängen bis in die moderne Zeit*. Aachen 2017.
- Moser, Christian; Schneider, Helmut J.: *Zur Kulturgeschichte und Poetik des Spaziergangs*. In: Gellhaus, Axel; Moser, Christian; Schneider, Helmut J. (Hg.): *Kopflandschaften – Landschaftsgänge*. Köln, Weimar, Wien 2007, 7–27.
- Moser, Peter: *Die Verkehrsmittel der Pendler im Zürcher Wirtschaftsraum. Eine Analyse der Pendlerstatistiken der Volkszählungen 1970–2000*. In: *statistik.info. Daten, Informationen, Analysen* 18 (2005), 1–28.
- Möser, Kurt: *Die Geschichte des Autos*. Frankfurt am Main 2002.
- Müggenburg, Hannah: *Lebensereignisse und Mobilität. Eine generationsübergreifende Untersuchung von Mobilitätsbiographien (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 32)*. Wiesbaden 2017.
- Müller, Hansruedi: *Freizeit und Tourismus. Eine Einführung in Theorie und Politik*. Bern 2008.
- Müller, Hansruedi; Stettler, Jürg: *Freizeitverkehr und Umwelt: Das Beispiel Schweiz*. In: *Zeitschrift für angewandte Umweltforschung ZAU* 10/3 (1997), 307–312.
- Müller, Jan: *Geschichte und Kultur des Wanderns. 75 Jahre Wanderwege beider Basel*. Basel 2013.
- Müller, Margrit; Woitek, Ulrich: *Wohlstand, Wachstum und Konjunktur*. In: Halbeisen, Patrick; Müller, Margrit; Veyrassat, Béatrice (Hg.): *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert*. Zürich 2012, 91–222.
- Müller, Roland: *Velo- und Mofaverkehr in den Städten. Forschungsauftrag 19/77 der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)*. Zürich 1980.
- Müller-Wichmann, Christiane: *Zeitnot. Untersuchungen zum Freizeitproblem und seiner pädagogischen Zugänglichkeit*. Weinheim, Basel 1984.
- Mumford, Lewis: «The Garden City Idea and Modern Planning» from the 1946 *Introduction to Garden Cities of To-Morrow* (1902). In: Larice, Michael; Macdonald, Elizabeth (Hg.): *The Urban Design Reader*. London, New York 2007, 43–53.
- Munafò, Sébastien; Christie, Derek; Vincent-Geslin, Stéphanie; Kaufmann, Vincent: *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains*. Lausanne 2012.
- Münch, Peter: *Stadthygiene im 19. und 20. Jahrhundert. Die Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallbeseitigung unter besonderer Berücksichtigung Münchens*. Göttingen 1993.
- Niederer, Arnold: *Die alpine Alltagskultur: zwischen Routine und der Adaption von Neuerungen*. In: *Schweizer Zeitschrift für Geschichte* 29/1 (1979), 233–255.

- Norton, Peter D.: *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge 2011.
- Nussbaum, Urs: *Motorisiert, politisiert und akzeptiert. Das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 als Lösungsversuch moderner Strassenverkehrsprobleme (Europäische Hochschulschriften. Reihe III: Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 395)*. Bern, Frankfurt am Main, New York, Paris 1989.
- Oakil, Abu Toasin Md; Dick, Ettema; Arentze, Theo; Timmermans, Harry: *Changing household car ownership level and life cycle events: an action in anticipation or an action on occurrence*. In: *Transportation* 41/4 (2014), 889–904.
- Oberer, Christoph: *Die Massenmotorisierung im Kanton Basel-Landschaft*. Unveröffentlichtes Manuskript der Forschungsstelle Baselbieter Geschichte. Liestal 1991.
- Oberholzer, Otto: *Strassenverkehr und Radfahrwege*. In: *Strasse und Verkehr* 25 (1939), 129–141, 297–309.
- O'Connell, Sean: *The Car in British Society. Class, Gender and Motoring 1896–1939*. Manchester 1998.
- Oechslin, Lukas: *Die Schweiz fährt aus. Wahrnehmungsmuster bezüglich mobilitätsrelevanter Freizeit im Zeichen des schweizerischen Umweltdiskurses 1950–1980*. Unveröffentlichte Masterarbeit in Neuerer Geschichte an der Universität Bern. Bern 2016.
- Oevermann, Ulrich; Tilmann, Allert; Konau, Elisabeth; Krambeck, Jürgen: *Die Methodologie einer «objektiven Hermeneutik» und ihre allgemeine forschungslogische Bedeutung in den Sozialwissenschaften*. In: Soeffner, Hans-Georg (Hg.): *Interpretative Verfahren in den Sozial- und Textwissenschaften*. Stuttgart 1979, 352–434.
- Ohnmacht, Timo: *Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie: Kontaktmobilität in ego-zentrierten Netzwerken*. Dissertation an der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel. Zürich 2009.
- Ohnmacht, Timo; Frei, Andreas; Axhausen, Kay W.: *Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie: Wessen soziale Beziehungen sind räumlich dispers?* In: *Swiss Journal of Sociology* 34/1 (2008), 131–164.
- Ohnmacht, Timo; Maksim, Hanja; Bergmann, Manfred Max (Hg.): *Mobilities and Inequality*. Farnham 2009.
- Oldenziel, Ruth; Emanuel, Martin; Albert de la Bruhèze, Adri; Veraart, Frank: *Cycling Cities: The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*. Eindhoven 2016.
- Opaschowski, Horst W.: *Freizeitökonomie. Marketing von Erlebniswelten*. Wiesbaden 1995.
- Opaschowski, Horst W.: *Einführung in die Freizeitwissenschaft*. Wiesbaden 1997.
- Ostertag, Adolf: *Grundsätzliches zur Frage der Umwelterhaltung*. In: *Schweizerische Bauzeitung* 89/6 (1971), 1265–1268.
- Ottinger, Ivan: *Automobilismus und Rechtssetzung. Über den Einzug des Motorfahrzeuges ins kantonale und eidgenössische Recht zwischen 1900 und 1932 (Zürcher Studien zur Rechtsgeschichte 55)*. Zürich 2005.

- Ottmann, Peter: Abbildung demographischer Prozesse in Verkehrsentstehungsmodellen mit Hilfe von Längsschnittdaten (Schriftenreihe Karlsruher Institut für Technologie 69). Karlsruhe 2010.
- Owen, Wilfred: *Strategy for Mobility*. Washington 1964.
- Petersen, Andreas: *Radikale Jugend. Die sozialistische Jugendbewegung der Schweiz 1900–1930. Radikalisierungsanalyse und Generationentheorie*. Zürich 2001.
- Pfister, Christian: Das «1950er Syndrom»: Die umweltgeschichtliche Epochen-schwelle zwischen Industriegesellschaft und Konsumgesellschaft. In: Pfister, Christian (Hg.): *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*. Bern, Stuttgart, Wien 1995, 51–95.
- Pfister, Christian: Voraussetzungen und Zielsetzungen einer Verkehrsgeschichte der Schweiz. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56/1 (2006), 2–6.
- Pilarczyk, Ulrike; Mietzner, Ulrike: *Das reflektierte Bild. Die serielle-ikonografische Fotoanalyse in den Erziehungs- und Sozialwissenschaften*. Bad Heilbrunn 2005.
- Pilarski, Alan E.: *Commuting in America. The Third National Report on Commuting Patterns and Trends*. Washington D. C. 2006.
- Ploujoux, Gilbert: *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*. Bd. 1: Le XIX^e siècle. Genève 2010.
- Ploujoux, Gilbert: *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*. Bd. 2: Le XX^e siècle (1^{re} partie). Genève 2012.
- Ploujoux, Gilbert: *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*. Bd. 2: Le XX^e siècle (2^e partie). Genève 2015.
- Pooley, Colin G.: *Mobility, Migration and Transport. Historical Perspectives*. Cham 2017.
- Pooley, Colin G.; Turnbull, Jean: The journey to work: a century of change. In: *Area* 1999, 281–292.
- Pooley, Colin G.; Turnbull, Jean: Modal choice and modal change: the journey to work in Britain since 1890. In: *Journal of Transport Geography* 7 (2000), 11–24.
- Pooley, Colin G.; Turnbull, Jean; Adams, Mags: *A Mobile Century? Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century*. Aldershot, Burlington 2005.
- Porro, Bruno: *Produktions- und kostentheoretische Beurteilung des Modal-Split im städtischen Pendlerverkehr*. Zürich 1979.
- Prager, Ueli: Ich baue ein Restaurant. In: *Das Werk: Architektur und Kunst* 46/5 (1959), 170 f.
- Prillwitz, Jan: *Der Einfluss von Schlüsselereignissen im Lebenslauf auf das Verkehrshandeln unter besonderer Berücksichtigung von Wohnumzügen*. Unveröffentlichte Dissertation am Heimholtz-Zentrum für Umweltforschung. Leipzig 2008.
- Prillwitz, Jan; Harms, Sylvia; Lanzendorf, Martin: Impact of Life-Course Events on Car Ownership. In: *Transportation Record: Journal of Transportation Research Board*. 1985/1 (2014), 71–77.
- Proff, Heike; Proff, Harald: *Dynamisches Automobilmanagement. Strategien für international tätige Automobilunternehmen im Übergang in die Elektromobilität*. Wiesbaden 2013.
- Pucher, John; Lefèvre, Christian: *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*. London 1996.

- Radkau, Joachim: *Natur und Macht. Eine Weltgeschichte der Umwelt.* München 2000.
- Rammler, Stephan: *Schubumkehr. Die Zukunft der Mobilität.* Frankfurt am Main 2014.
- Rau, Henrike; Sattlegger, Lukas: *Carlessness in a car-centric world: A reconstructive approach to qualitative mobility biographies research.* In: *Journal of Transport Geography* 53 (2016), 22–31.
- Reutimann, Felix: *Mehr Lebensqualität in Tempo-30-Zonen.* In: *Umweltschutz* 4 (1998), www.umwelt.sg.ch/home/Themen/Luft/Vollzug__Gemeinde/massnahmenplan/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download__1.ocFile/buwal__magazin__tempo30.pdf (18. 1. 2018).
- Ritter, Joachim; Gründer, Karlfried (Hg.): *Historisches Wörterbuch der Philosophie.* Bd. 5. Basel 1984.
- Ritzmann-Blickenstorfer, Heiner: *Der Beitrag der Migration zum Städtewachstum 1850–1990.* In: Gilomen Hans-Jörg; Head-König, Anne-Lise; Radeff, Anne (Hg.): *Migration in die Städte. Ausschluss – Assimilierung – Integration – Multikulturalität.* Zürich 2000, 239–251.
- Rödter, Andreas: *Wertewandel in historischer Perspektive. Ein Forschungskonzept.* In: Dietz, Bernhard; Neumaier, Christopher; Rödter, Andreas (Hg.): *Gab es den Wertewandel? Neue Forschungen zum gesellschaftlich-kulturellen Wandel seit den 1960er Jahren.* München 2014, 17–40.
- Rohner-Gassmann, René: *«Auf sausendem Rade in die Weite!». Das Velofahren und seine soziokulturelle Bedeutung in der Schweiz 1900–1950.* Unveröffentlichte Lizenziatsarbeit in Neuester Geschichte an der Universität Zürich. Zürich 1991.
- Rohr, Christian: *Historische Hilfswissenschaften. Eine Einführung.* Wien, Köln, Weimar 2015.
- Rosenthal, Gabriele: *Erlebte und erzählte Lebensgeschichte. Gestalt und Struktur biografischer Selbstbeschreibung.* Frankfurt am Main 1995.
- Rosenthal, Gabriele: *Der Holocaust im Leben von drei Generationen. Familien von Überlebenden der Shoa und von Nazi-Tätern.* Giessen 1997.
- Rosenthal, Gabriele: *Interpretative Sozialforschung. Eine Einführung.* Weinheim, München 2008.
- Saarikangas, Kirsi: *Sandboxes and Heavenly Dwellings: Gender, Agency, and Modernity in Lived Suburban Spaces in the Helsinki Metropolitan Area in the 1950s and 1960s.* In: *Home Cultures. The Journal of Architecture, Design and Domestic Space* 11/1 (2014), 33–64.
- Saarikangas, Kirsi; Horelli, Liisa: *Modern Home, Environment, and Gender: Built, Planned, and Lived Spaces in Post-war Finland.* In: Staub, Alexandra (Hg.): *The Routledge Companion to Modernity, Space and Gender.* New York 2018, 41–66.
- Sachs, Wolfgang: *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche.* Reinbek bei Hamburg 1984.
- Sagner, Karin et al. (Hg.): *Die Eroberung der Strasse von Monet bis Grosz.* München 2006.
- Sandmeier, Stefan: *Die Gesamtverkehrskonzeption Schweiz – Systemanalytischer Versuch einer koordinierten Verkehrspolitik.* In: Duc, Gérard; Perroux, Olivier;

- Schiedt, Hans-Ulrich, Walter, François (Hg.): Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours). Neuchâtel 2014, 215–230.
- Sarasin, Philipp: Reizbare Maschinen. Eine Geschichte des Körpers 1765–1914. Frankfurt am Main 2001.
- Sauter, Daniel: Institutionelle Hindernisse im Fuss- und Veloverkehr. Massnahmen für eine neue Verkehrspolitik. NFP 41 «Verkehr und Umwelt – Wechselwirkungen Schweiz-Europa». Zürich 1999.
- Sauter, Daniel: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklungen von 1994 bis 2010. Analysen basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr». Bern 2014.
- Sauter, Daniel; Bernet, Regine; Schweizer, Thomas: Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs. Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr des Bundes im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA. Zürich 2001.
- Sattlegger, Lukas: «Und dann war das Auto auch wieder Weg» – Biografische Betrachtung autofreier Mobilität. Unveröffentlichte Diplomarbeit für den Magister in Sozial- und Humanökologie an der Universität Klagenfurt. Klagenfurt 2015, www.wien.gv.at/umweltschutz/nachhaltigkeit/pdf/sattlegger-2015.pdf (15. 11. 2018).
- Schacht, Hans Joachim: Die Bedeutung des Radfahrwegs für die städtebauliche Planungsarbeit. Dresden 1933.
- Schäfer, Alfred: Schattenseiten der schweizerischen Konjunktur. In: Schweizer Monatshefte. Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur 41/6 (1961), 615–631.
- Schallaböck, Karl Otto: Verkehr und Zeit. In: Rinderspacher, Jürgen P. (Hg.): Zeit für die Umwelt. Handlungskonzepte für die ökologische Zeitverwendung. Berlin 1996, 175–212.
- Scheiner, Joachim: Does the car make elderly people happy and mobile? Settlement structures, car availability and leisure mobility of the elderly. In: European Journal of Transport and Infrastructure Research 6/2 (2006), 151–172.
- Scheiner, Joachim: Verkehrsgeneseforschung. In: Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden 2007 (Scheiner 2007a).
- Scheiner, Joachim: Mobility biographies: Elements of a biographical theory of travel demand. In: Erdkunde 61/2 (2007), 161–173 (Scheiner 2007b).
- Scheiner, Joachim: Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden 2009.
- Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian: A comprehensive study of life course, cohort, and period effects on change in travel mode use. In: Transportation Research Part A 47/1 (2013), 167–181.
- Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (Hg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 1). Wiesbaden 2015.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Der Ausbau der Hauptstrassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In: Wege und Geschichte 1 (2004), 12–25.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Der Langsamverkehr. Teil 1: Die vormodernen Bedingungen des

- Verkehrs. Pilotstudie für ein Forschungsprojekt im Rahmen des Forschungsprogramms Verkehrsgeschichte Schweiz. Bern 2009 (Schiedt 2009a).
- Schiedt, Hans-Ulrich: Binnenseen in der Schweiz als Verkehrsräume im Zeitraum zwischen dem 18. und dem 20. Jahrhundert. In: Egli, Hans-Rudolf; Schenk, Winfried (Hg.): Seen als Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsräume (Reihe Siedlungsforschung: Archäologie – Geschichte – Geographie 27). Bonn 2009, 163–183 (Schiedt 2009b).
- Schiedt, Hans-Ulrich: Die Strassengeschichte des Kantons Luzern im 19. und 20. Jahrhundert. Bern 2010.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Die autogerechte Strasse bis Mitte des 20. Jahrhunderts. In: Gleitsmann, Rolf-Jürgen; Wittmann, Jürgen E. (Hg.): Innovationskulturen um das Automobil. Von gestern bis morgen. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte (Wissenschaftliche Schriftenreihe der Mercedes-Benz Classic Archive 16). Mühlacker-Mühlhausen 2012, 173–195.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Strassengeschichte des Kantons Schwyz vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Horgen 2014.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Verkehr und Mobilität. In: Regierungsrat des Kantons Solothurn (Hg.): Geschichte des Kantons Solothurn. 20. Jahrhundert. Fünfter Band, Teil 1. Solothurn 2018, 238–297.
- Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria; Schwinges, Rainer C. (Hg.): Verkehrsgeschichte – Histoire des transports. Zürich 2010.
- Schievelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München 1977.
- Schlimm, Anette: Ordnungen des Verkehrs. Arbeit an der Moderne – deutsche und britische Verkehrsexpertise im 20. Jahrhundert. Bielefeld 2011.
- Schmidt, Rudolf: Die bankenmässige Finanzierung des Automobilkaufs auf Abzahlung. Zürich 1929.
- Schmidt-Lauber, Brigitta: Samstäglichkeiten: zur Ethnographie eines Wochentages. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 100/2 (2004), 155–171.
- Schmucki, Barbara: Vom Schwung der Fahrt zur Form der Strasse. Veränderungen des städtischen Raums im Zeichen der Massenmotorisierung. In: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 6/2 (1999), 151–170.
- Schmucki, Barbara: Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Frankfurt am Main 2001.
- Schmucki, Barbara: Das Auto und die Stadt – Überlegungen zur Geschichte der Mobilität. In: Canzler, Weert; Schmidt, Gert (Hg.): Das zweite Jahrhundert des Automobils. Technische Innovationen, ökonomische Dynamik und kulturelle Aspekte. Berlin 2003, 237–350.
- Schneeberger, Paul: Ausblick bedingt Rückblick. In: Verband öffentlicher Verkehr VÖV (Hg.): Mobilitätsszenarien für die Schweiz 2030. Visionen – Chancen – Finanzierung. Bern 2010, 67–74.
- Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Hg.): Mobile Living Across Europe. II: Causes and Consequences of Job related Spatial Mobility in Cross-National Comparison. Opladen 2010.
- Schneider, Norbert F.; Meil, Gerado (Hg.): Mobile Living Across Europe. I: Relevance

- and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries. Opladen 2008.
- Schönduwe, Robert: Mobilitätsbiografien hochmobiler Menschen (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 33). Wiesbaden 2017.
- Schönduwe, Robert; Bock, Benno; Deibel, Inga-Theres: Alles wie immer, nur irgendwie anders? Trends und Thesen zu veränderten Mobilitäts- und Strukturdaten. Unveröffentlichter Projektbericht im Auftrag der Gesellschaft für integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement mbH – ivm. Frankfurt am Main 2012, www.innoz.de/sites/default/files/10_innoz-baustein.pdf (31. 8. 2018).
- Schramm, Julia: Geschichte und Karikaturen des schweizerischen Humor- und Satiremagazins «Nebelspalter» von 1875 bis in die Gegenwart, http://cms.olaf-gulbransson-museum.de/images/file/Julia_Schramm_Nebelspalter.pdf (9. 8. 2018)
- Schrötelers-von Brandt, Hildegard: Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte. Eine Einführung. Wiesbaden 2014.
- Schuler, Martin; Dessemond, Pierre; Jemelin, Christophe; Jarne, Alain; Pasche, Natacha; Haug, Werner: Atlas des räumlichen Wandels der Schweiz. Zürich 2007.
- Schulze, Gerhard: Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt am Main, New York 1992.
- Schumacher, Beatrice: Ferien. Interpretation und Popularisierung eines Bedürfnisses. Schweiz 1890–1950. Wien 2002.
- Schumacher, Beatrice: Immer mehr Freizeit? Im Übergang zu einer neuen Zeitordnung. In: Wissenschaftliche Kommission der Sankt-Galler Kantonsgeschichte (Hg.): Sankt-Galler Geschichte. Bd. 7. St. Gallen 2003, 225–244.
- Schumacher, Beatrice: Engagiert unterwegs. 100 Jahre Naturfreunde Schweiz 1905–2005. Baden 2005.
- Schürch, Alfred: Fussgänger im Verkehr. Eine Literaturschau. Zürich 1973.
- Schütze, Fritz: Biografie-forschung und narratives Interview. In: Neue Praxis 13/3 (1983), 283–293.
- Schwabe, Hansrudolf; Amstein, Alex; Wyrsch, Karl; Willen, Peter: 3 x 50 Jahre. Schweizer Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Basel 1997.
- Schwarz, Angela: Die Erfindung des Wochenendes in der Presse der Weimarer Republik. In: Leiskau, Katja; Rössler, Patrick; Trabert, Susann (Hg.): Deutsche illustrierte Presse. Journalismus und visuelle Kultur in der Weimarer Republik. Baden-Baden 2016, 275–304.
- Schweizer, Karl: Das Freizeitverhalten der Bevölkerung von St. Gallen in wirtschaftlicher und soziologischer Sicht. Basel 1963.
- Schweizer Heimatschutz (Hg.): «Zierden der Landstrasse»: die Tankstellen. In: Heimatschutz 49/4 (1954), 105–121.
- Schweizerische Strassenverkehrsliga (Hg.): Radfahrwege in der Schweiz. Ein Beitrag zur Lösung des Schweizerischen Strassenverkehrsproblems. Zürich 1929.
- Schweizerische Strassenverkehrsliga (Hg.): Baut Radfahrwege! Die Bedeutung des Radfahrweges in Strassenbau und Verkehr. Basel 1935.
- Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (Hg.): Schweizer Norm SN 640 070. Fussgänger-Verkehr Grundnorm. Zürich 2009.

- Schwick, Christian; Jaeger, Jochen; Bertiller, René; Kienast, Felix: Zersiedelung der Schweiz – unaufhaltsam? Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung. Bern 2010.
- Scope, Institut für Markt- und Meinungsforschung (Hg.): Haushaltsbefragung über den Werktagsverkehr (Monat November 1974). Kommentar. Luzern 1975.
- Seewer, Ulrich: Fussgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fussgängerbereiche in der Schweiz und Deutschland im Vergleich an Hand der Fallbeispiele Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg. Bern 2000.
- Sharmeen, Fariya; Arentze, Theo; Timmermanns, Harry: An Analysis of the dynamics of activity and travel needs in response to social network evolution and life-cycle events: A structural equation model. In: *Transportation Research A: Policy and Practice* 59/1 (2014), 159–171.
- Sheller, Mimi; Urry, John: The New Mobilities Paradigm. In: *Environment and Planning A* 38/2 (2006), 207–226.
- Siegenthaler, Hansjörg: Regelvertrauen, Prosperität und Krisen. Die Ungleichmässigkeit wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung als Ergebnis individuellen Handelns und sozialen Lernens. Tübingen 1993.
- Siegenthaler, Hansjörg: Regelvertrauen, Prosperität und Krisen. Konjunkturgeschichten als Gegenstand der Wirtschafts- und Mentalitätsgeschichte. In: *Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte* 27 (2012), 31–44.
- Sigrist, Daniel: Velokonferenz Schweiz (VKS) – Plattform der Veloverkehrsplanung. In: *Wege und Geschichte. Organisationen des Langsamverkehrs* 2 (2013), 47–49.
- Simma, Anja: Geschichte des schweizerischen Mikrozensus zum Verkehrsverhalten. Bern 2003.
- Simma, Anja: Die Nächte gehören den Männern. In: *Forum Raumentwicklung* 1/4 (2004), 12–14.
- Solnit, Rebecca: *Wanderlust. A History of Walking*. London 2001.
- sotomo (Hg.): Sie wollen beides. Lebensentwürfe zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Bericht zur Umfrage. Zürich 2016, https://sotomo.ch/site/wp-content/uploads/2017/08/Bericht__sotomo__Lebensentw%C3%BCrfe.pdf (17. 7. 2018).
- Spielmann, Benjamin: «Im Übrigen ging man zu Fuss». Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848–1939. Basel, Frankfurt am Main 2020.
- Steffen, Hans: Der innerstädtische öffentliche Verkehr Zürichs. Entwicklung und aktuelle Probleme der Verkehrsnot einer Grossstadt. Affoltern am Albis 1953.
- Steg, Linda: Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice. An International Journal* 39/2 (2005), 147–162.
- Steinbeck, Frank: *Das Motorrad. Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft*. Stuttgart 2012.
- Steiner, Rolf: Boulevard, Expressstrasse, Wohnstrasse – Verkehrskonzeptionen der Stadt im Wandel der Zeit und ihr städtebaulicher Hintergrund (1848–1996). In: Lüthi, Christian; Meier, Bernhard (Hg.): *Bern – eine Stadt bricht auf. Schauplätze und Geschichten der Berner Stadtentwicklung zwischen 1978 und 1998*. Bern 1998, 41–68.

- Steinmann, Jonas: Weichenstellungen. Die Krise der schweizerischen Eisenbahnen und ihre Bewältigung (1944–1982). Bern 2010.
- Stettler, Jürg: Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung: Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Bern 1997.
- Stettler, Jürg: Sportverkehr in der Schweiz. Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. In: *Spectrum der Sportwissenschaften* 11/1 (1999), 64–70.
- Stock, Wilfried; Bernecker, Tobias (Hg.): Verkehrsökonomie. Eine volkswirtschaftlich-empirische Einführung in die Verkehrswissenschaft. Wiesbaden 2014.
- Stölzle, Wolfgang; Weidmann, Ulrich; Klaas-Wissing, Thorsten; Kupferschmied, Jonas; Riegel, Bernhard: *Vision Mobilität Schweiz 2050*. Zürich, St. Gallen 2015.
- Studer, Stefan: *Die Nationalstrasse/Nationalstrafe oder Die Demokratie bleibt auf der Strecke. Macht und Ohnmacht im schweizerischen Nationalstrassenbau*. Zürich 1985.
- Suter, Marcel: Haltung und Bewegung. In: Mesmer, Beatrice (Hg.): *Die Verwissenschaftlichung des Alltags. Anweisungen zum richtigen Umgang mit dem Körper in der schweizerischen Populärpresse 1850–1900*. Zürich 1997, 177–197.
- Tanner, Jakob: Zwischen «American Way of Life» und «Geistiger Landesverteidigung»: gesellschaftliche Widersprüche in der Schweiz der fünfziger Jahre. In: *Unsere Kulturdenkmäler. Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte* 43/3 (1992), 351–363.
- Tanner, Jakob: Die Schweiz in den 1950er Jahren. Prozesse, Brüche, Widersprüche, Ungleichzeitigkeiten. In: Blanc, Jean-Daniel; Luchsinger, Christine (Hg.): *achtung: die 50er Jahre. Annäherung an eine widersprüchliche Zeit*. Zürich 1994, 19–50.
- Tanner, Jakob: *Geschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert*. München 2015.
- Tavenrath, Simone: *So wundervoll sonnengebräunt. Kleine Kulturgeschichte des Sonnenbadens*. Marburg 2000.
- Thommen, H. W.: Ueber die Anlage von Fussgängerstreifen oder Schutzwegen. In: *Strasse und Verkehr* 23/9 (1937), 181–187.
- Thommen, H. W.: Organisation de la circulation des piétons. In: *Strasse und Verkehr* 24/18 (1938), 290–294; 24/19 (1938), 308–312.
- Tiefbauamt der Stadt Zürich: *Historischer Parkplatzkompromiss. Bilanz per Ende 2016*. Zürich 2017.
- Tissot, Laurent: *Tourisme, transport et mobilité dans l'historiographie économique de la Suisse aux 19^e et 20^e siècles*. In: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 16/1 (2010), 156–170.
- Tissot, Laurent: *Histoire du tourisme en Suisse au XIX^e siècle*. Neuchâtel 2017.
- Trentmann, Frank: The Long History of Contemporary Consumer Society: Chronologies, Practices and Politics in Modern Europe. In: *Archiv für Sozialgeschichte* 49 (2009), 107–128.
- Tschopp, Jürg; Tubandt, Gerhard: Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz und seine Geschichte. In: *Wege und Geschichte. Organisationen des Langsamverkehrs* 2 (2013), 50–53.
- Tully, Claus J.; Baier, Dirk: *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*. Wiesbaden 2006.

- Turcotte, Martin: The time it takes to get to work and back. In: Statistics Canada (Hg.): General Society Survey on Time Use: Cycle 19. Ottawa 2006, 4–23.
- Uekötter, Frank: Umweltgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert. München 2007.
- Urry, John: Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century. London 2000.
- Urry, John: Mobilities. Cambridge, Malden 2007.
- Uteng, Tanu Priya; Cresswell, Tim (Hg.): Gendered Mobilities. Aldershot 2008.
- Verband öffentlicher Verkehr VöV (Hg.): Manual direkter Verkehr. Eine Bedienungsanleitung für die öV-Praxis. Bern 2013.
- Verband öffentlicher Verkehr VöV (Hg.): Fakten & Argumente zum öffentlichen Verkehr der Schweiz 2016/2017, www.voev.ch/de/Service/Publikationen/VoeV-Schriften/Fakten-und-Argumente-zum-oeV-Schweiz (15. 6. 2017).
- Verband öffentlicher Verkehr VöV (Hg.): Fakten & Argumente zum öffentlichen Verkehr der Schweiz 2018/2019, www.voev.ch/de/Service/Publikationen/VoeV-Schriften/Fakten-und-Argumente-zum-oeV-Schweiz (10. 11. 2018).
- Verkehrsclub Österreich (Hg.): Gesamtbilanz Verkehr – Rohstoffe, Fahrzeuge, Infrastruktur (VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft 1/2011). Wien 2011.
- Verlagsgesellschaft Beobachter AG (Hg.): Wachsender Wohlstand. Wie sie leben – 1965. Eine Untersuchung über Lebensstandard und Konsumgewohnheiten der Abonnenten des Schweizerischen Beobachters heute und im Vergleich zu 1950 und 1960. Durchgeführt im Auftrag der Verlagsgesellschaft Beobachter AG Basel vom Forschungs-Institut der Schweizerischen Gesellschaft für Marktforschung. Zürich 1966.
- ViaStoria Zentrum für Verkehrsgeschichte (Hg.): Wege und Geschichte. Organisationen des Langsamverkehrs 2 (2013).
- Viitanen, Essi: Lonely Wives in Perfect Kitchens: The Finnish Suburban Home on Film. In: Harper, Bex; Price, Hollie (Hg.): Domestic Imaginaries. Navigating the Home in Global Literary and Visual Cultures. Cham 2017, 37–56.
- Viry, Gil; Kaufmann, Vincent: High Mobility in Europe. Work and Personal Life. Basingstoke 2015.
- Vogt, R.: Über Geh- und Fahrradwege. In: Strasse und Verkehr 24/14 (1938), 223–228.
- Völzke, Reinhard: Biografisch-narrative Beratung im lebenslangen Lernen. In: Gieseke, Wiltrud; Nittel, Dieter (Hg.): Handbuch Pädagogische Beratung über die Lebensspanne. Weinheim, Basel 2016, 457–467.
- Wadauer, Sigrid: Die Tour der Gesellen: Mobilität und Biographie im Handwerk vom 18. bis zum 20. Jahrhundert. Frankfurt am Main, New York 2005.
- Waerden, Peter van der; Timmermans, Harry; Borgers, Aloys: The Influence of Key Events and Critical Incidents on Transport Choice Switching Behavior. A Descriptive Analysis. Paper presented at the 10th International Conference on Travel Behaviour Research. Lucerne, 10th–15th August 2003.
- Walsh, Margaret: Gender in the History of Transportation Services: A Historiographical Perspective. In: The Business History Review 81/3 (2007), 545–562.
- Walter, François: La Suisse urbaine 1750–1950. Genève 1994.
- Walter, François: Bedrohliche und bedrohte Natur. Zürich 1996.

- Walter, François (Hg.): *La Suisse comme ville. Colloque du Groupe d'Histoire urbaine.* Genève, 12–13 mars 1998. Basel 1999.
- Wälti, Martin; Schlosser, Uwe; Kauffmann, Virginie; Pochon, Mathieu; Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; De Rocchi, Ariane; Schad, Helmut; Lutzenberger, Martin: *Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale.* Forschungsprojekt SVI 2004/069 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI). Bern 2015.
- Warneken, Bernd Jürgen: *Gehen.* In: Fliege, Thomas (Hg.): *Populäre Kultur. Gehen – Protestieren – Erzählen – Imaginieren.* Köln, Weimar, Wien 2010, 57–104.
- Washington, Oliver; Bundesamt für Raumentwicklung: *Entwicklungen in der schweizerischen Verkehrspolitik seit den 1970er Jahren.* Bern 2000.
- Wehapp, Wolfgang: *Gehkultur. Mobilität und Fortschritt seit der Industrialisierung aus fussläufiger Sicht.* Frankfurt am Main 1997.
- Wehrli-Schindler, Brigit: *Lebenswelt Stadt. Berichte zur Lebenssituation in Schweizer Städten.* Zürich 1995.
- Weidmann, Ulrich: *Transporttechnik für Fussgänger.* Zürich 1993.
- Weigel, Hans: *Die Leiden der jungen Wörter. Ein Antiwörterbuch.* Zürich, München. 1974.
- Wellauer, Peter: *Die Fiskalbelastung des Motorfahrzeugverkehrs im Ausland und in der Schweiz.* In: *Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik* 7/2 (1952), 118–140.
- Wellmann, Klaus F.: *Suburbanismus. Lebensform und Krankheit der amerikanischen Mittelklasse.* In: *Deutsche Medizinische Wochenschrift* 84 (1959), 2031–2037.
- Widmer, Jean-Pierre; Meister, Konrad: *Ausgewählte Schweizer Zeitreihen zur Verkehrsentwicklung. Materialien zur Vorlesung Verkehrsplanung an der ETH Zürich.* Zürich 2005.
- Wiesli, Ernst: *Probleme mit Spielstrassen.* In: *Anthos. Zeitschrift für Landschaftsarchitektur* 18/1 (1979), 34 f.
- Woodtli, Michael: *Ikonografische Betrachtungen zur Verkehrswahrnehmung in den 1970er-Jahren anhand Karikaturen aus dem Satiremagazin «Nebenspalter».* Unveröffentlichte Bachelorarbeit in Neuester Geschichte an der Universität Bern. Bern 2016.
- Woyke, Meik: *Berufspendler und «grüne Witwen». Suburbanisierungsprozesse, Verkehrspolitik und geschlechterspezifische Raumerfahrungen in den «langen Sechzigerjahren».* In: Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria; Schwinges, Rainer C.: *Verkehrsgeschichte – Histoire des transports.* Zürich 2010, 327–341.
- Yago, Glenn: *The Decline of Transit. Urban Transportation in German and U. S. Cities (1900–1970).* New York 1984.
- Zahavi, Yacov: *Travel time Budgets and Mobility in Urban Areas. Final Report.* FHWA PL 8133. US. Department of Transportation. Washington D. C. 1974.
- Zietzschmann, Ernst: *Auto, Parkplätze und Garagen.* In: *Bauen + Wohnen* 1/5 (1947–1949), 32–61.
- Zschokke, Martina: *Mobilität in der Postmoderne. Psychische Komponenten von Reisen und Leben im Ausland.* Würzburg 2005.

- Zürcher, Boris: Das Wachstum der Schweizer Volkswirtschaft seit 1920. In: Die Volkswirtschaft. Das Magazin für Wirtschaftspolitik 1/2 (2010), 9–13.
- Zürcher, Thomas: «Wo es hinkommt, bringt es Wohlstand und Gedeihen»: das Verhältnis der Schweizer Arbeiter zum Automobil im Diskurs des «Arbeiter-Touring» (1920–1970). In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 49/3 (1999), 333–350.
- Zweibrücken, Klaus; Sauter, Daniel; Schweizer, Thomas; Stäheli, Andreas; Beaujean, Katja: SVI-Forschung 2001/503. Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs. Schlussbericht September 2005, www.ps-ing.ch/pdf/FB__Erhebungen__1146.pdf (29. 1. 2018).

8.4 Internetressourcen

- 20 Minuten, 30. 5. 2013, Die Zahl der Pendler steigt und steigt, www.20min.ch/schweiz/dossier/oevau/story/27907204 (30. 11. 2017).
- Aargauer Zeitung, 18. 12. 2016, Pendler aufgepasst: Bund rechnet mit massiv mehr Stau – und deutlich volleren Zügen, www.aargauerzeitung.ch/schweiz/pendler-aufgepasst-bund-rechnet-mit-massiv-mehr-stau-und-deutlich-volleren-zuegen-130799813 (30. 11. 2017).
- Audi Schweiz, Vorsprung durch Technik, www.audi.ch/ch/web/de/vorsprung_durch__technik/content/2013/09/nachhaltige-mobilitaet.html (31. 8. 2018).
- Bahndaten.ch. Herausgegeben von Thomas Frey und Hans-Ulrich Schiedt / ViaStoria, www.bahndaten.ch (6. 3. 2017).
- Bildarchiv ETH, www.e-pics.ethz.ch (10. 5. 2017).
- Bundesamt für Raumentwicklung, Verkehrsfinanzierung, Infrastrukturfonds, www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/finanzierung/infrastrukturfonds.html (23. 2. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Armut und materielle Entbehrung, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/wirtschaftliche-soziale-situation-bevoelkerung/soziale-situation-wohlbefinden-und-armut/armut-und-materielle-entbehrungen.html (20. 5. 2020).
- Bundesamt für Statistik, Durchschnittsalter von Müttern und Vätern bei Geburt des Kindes nach Staatsangehörigkeit, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/geburten-todesfaelle/fruchtbarkeit.assetdetail.6046446.html (25. 11. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Erwerbstätige Pendler/innen nach Hauptverkehrsmitteln, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.4222321.html (12. 11. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Haushaltsrechnungen von Unselbständigerwerbenden: Ausgabenstruktur nach Sozialklasse 1912–1988, www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/dienstleistungen/history/01/00/20/02.html (5. 9. 2016).
- Bundesamt für Statistik, Infrastruktur und Streckenlänge, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.html (10. 4. 2018).

- Bundesamt für Statistik, Landesindex der Konsumentenpreise, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/erhebungen/lik.html (7. 8. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Pendlermobilität, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/pendlermobilitaet.html (12. 6. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Preise für Benzin und Heizöl, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.160322.html (26. 6. 2017).
- Bundesamt für Statistik, Statistik des öffentlichen Verkehrs, Tabelle 6.1, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/querschnittsthemen/oeffentlicher-verkehr-schienengueterverkehr.assetdetail.6086942.html (14. 11. 2018).
- Bundesamt für Statistik, STAT-TAB – Interaktive Tabellen, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/dienstleistungen/forschung/stat-tab-online-datenrecherche.html (10. 11. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrsunfälle, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/unfaelle-umweltauswirkungen/verkehrsunfaelle/strassenverkehr.html (30. 9. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden und Verunfallte nach Kanton, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.5266662.html (12. 11. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Streckennetz nach Verkehrsträgern, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.assetdetail.3644576.html (20. 6. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Teilzeitarbeit, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/wirtschaftliche-soziale-situation-bevoelkerung/gleichstellung-frau-mann/erwerbstaetigkeit/teilzeitarbeit.html (26. 10. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Verkehrsleistung im Personenverkehr, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/leistungen.assetdetail.6369244.html (11. 6. 2018).
- Bundesamt für Statistik, Verkehrsunfälle – Übersicht über alle Verkehrsträger, www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.5808719.html (12. 11. 2018).
- Bundesamt für Strassen, Aktuelle Ausdehnung des Nationalstrassennetzes, www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/nationalstrassennetz.html (24. 5. 2017).
- Bundesamt für Strassen, Unfalldaten der Schweiz, www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/unfalldaten.html (30. 9. 2018).
- E-Periodica, Schweizer Zeitschriften online, www.e-periodica.ch (9. 11. 2018).
- ETH Zürich, Schweizer Verkehrsatlas, <http://archiv.ivt.ethz.ch/vpl/publications/atlas/index.html> (10. 9. 2018).
- Fussverkehr Schweiz, Begegnungszonen in der Schweiz, http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_1007_begegnungszone.pdf (18. 1. 2018).
- HSSO Historische Statistik der Schweiz Online. Herausgegeben von Patrick Kammerer, Margrit Müller, Jakob Tanner und Ulrich Woitek, www.fsw.uzh.ch/histstat (25. 4. 2017).

- LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Schweiz bleibt Europameister im Bahnfahren, www.litra.ch/de/News/Mitteilungen/Detail?newsid=8275 (13. 12. 2017).
- MobXpert: Themendossier 6: Freizeitmobilität, 2018, http://mobxpert.ch/v20161017094015/documents/6_freizeitmobilitaet.pdf (18. 4. 2018).
- Neue Zürcher Zeitung, 18. 5. 2002, Zwei Jahrzehnte Taktfahrplan, www.nzz.ch/article862JF-1.394255 (21. 9. 2017).
- Neue Zürcher Zeitung, 5. 1. 2010, Pendeln statt zügeln, www.nzz.ch/pendeln__statt__zuegeln-1.4438988 (30. 11. 2017).
- Neue Zürcher Zeitung, 23. 12. 2016, Flexible Kombination von Verkehrsträgern, www.nzz.ch/meinung/mobilitaet-der-zukunft-flexible-kombination-von-verkehrstraegern-ld.136378 (25. 9. 2017).
- Neue Zürcher Zeitung, 5. 7. 2017, Kantone bremsen beim Mobility-Pricing, www.nzz.ch/schweiz/keine-pilotversuche-kantone-bremsen-beim-mobility-pricing-ld.1304443 (25. 9. 2017).
- Road Cross, Wie und wieso verunfallen Neulenker?, www.roadcross.ch/unfall-wieso (30. 9. 2018).
- Schweizer Fahrzeugmarkt, www.schweizer-fahrzeugmarkt.ch (13. 9. 2017).
- Schweizer Radio und Fernsehen, Puls, Sendung vom 26. 8. 2013, Fastfood wird gesund, www.srf.ch/sendungen/puls/lifestyle/fastfood-wird-gesund (10. 9. 2018).
- Schweizer Radio und Fernsehen, Onlineartikel, Bund schaltet beim Mobility Pricing einen Gang zurück, www.srf.ch/news/schweiz/bund-schaltet-beim-mobility-pricing-einen-gang-zurueck (26. 9. 2018).
- Schweizerische Bundesbahnen, Mobilität der Zukunft, <https://company.sbb.ch/de/medien/dossier-medienschaffende/mobilitaet-der-zukunft.html> (17. 2. 2017).
- Shell Schweiz, Treibstoffpreise, www.shell.ch/de__ch/autofahrer/shell-treibstoffe/shell-treibstoffpreise.html (9. 11. 2016).
- Städtekonferenz Mobilität (SKM), Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität, https://skm-cvm.ch/de/Info/Charta/Charta__fur__eine__nachhaltige__stadtische__Mobilitat (1. 9. 2019).
- Strassendaten.ch. Herausgegeben von Thomas Frey und Hans-Ulrich Schiedt / ViaStoria, www.strassendaten.ch.
- Strategy Analytics, Accelerating the Future: The Economic Impact on the Emerging Passenger Economy, <https://newsroom.intel.com/newsroom/wp-content/uploads/sites/11/2017/05/passenger-economy.pdf> (2. 12. 2018).
- Zeitungsarchiv Neue Zürcher Zeitung, <https://zeitungsarchiv.nzz.ch> (9. 11. 2018).
- Zwischengas, Plattform für die Themen Oldtimer, Youngtimer und historischer Motorsport, www.zwischengas.ch (10. 11. 2018).