Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 27 (2020)

Heft: 3: Mobilität : ein neues Konzept für eine alte Praxis = Mobilité : un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne

Artikel: Die Entdeckung der Mobilität in der Verkehrswissenschaft : Fachdiskurse in Deutschland und der Schweiz nach 1970

Autor: Haefeli, Ueli

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-914082

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Entdeckung der Mobilität in der Verkehrswissenschaft

Fachdiskurse in Deutschland und der Schweiz nach 1970

Ueli Haefeli

Als einer der vielen mehr oder weniger nachhaltigen sozialwissenschaftlichen Turns ist seit einigen Jahren immer wieder von einem Mobility-Turn die Rede.[1] Unter dem Stichwort «New Mobilities Paradigm» wurde im Umfeld von John Urry, Mimi Sheller und anderen gar ein paradigmatischer Wandel im Zugang zu verschiedenen Formen und Wirkungen räumlicher Beweglichkeit von Menschen, Gütern und Dienstleistungen postuliert.[2] Eine solchermassen verstandene Mobilität bezieht sich nicht in erster Linie auf realisierten Verkehr. Vielmehr ist für die Qualität eines Verkehrssystems entscheidend, ob die gewünschten Mobilitätsoptionen im richtigen Zeitpunkt auf eine effiziente, sichere und komfortable Art und Weise zur Verfügung stehen. In den Vordergrund rückt damit der Potenzialcharakter des Mobilitätsbegriffs, welcher in einer Dualität zum Begriff Verkehr gesehen[3] und damit anders als im allgemeinen Sprachgebrauch nicht als marketingtaugliches Synonym des Begriffs Verkehr interpretiert wird.[4] Auch in der Verkehrsgeschichte, die sich nun neu oft als Mobilitätsgeschichte bezeichnet, wird ab der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts der Ruf nach einer Neuorientierung immer lauter.[5] Der folgende Beitrag setzt sich weniger mit den aktuellen Implikationen dieser theoretischen Neuorientierung auseinander, sondern fragt vielmehr für den deutschen Sprachraum nach den verkehrswissenschaftlichen Diskursen, welche diesem neuen Verständnis von räumlicher Beweglichkeit zugrunde lagen. Ihre Wurzeln finden sich bereits in den 1970er-Jahren. Damals taucht der Begriff Mobilität zunehmend im Zusammenhang mit dem Begriff Verkehr im Vokabular der deutschsprachigen Verkehrsforscher*innen auf. Im Folgenden wird die Hypothese vertreten, dass die «Entdeckung» des Begriffs Mobilität[6] im wissenschaftlichen Diskurs tatsächlich mit einem Paradigmenwechsel in der Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung verbunden war, der bis heute Wirkung zeigt.[7] Dabei wird unterstellt, dass dieser Paradigmenwechsel keineswegs zufällig um 1970 einsetzte, sondern im Zusammenhang mit einer weitreichenden sozialen Destabilisierung westlicher Gesellschaften in diesen Jahren zu sehen ist.

Der Beitrag ist in vier Teile gegliedert. Um den gesamtgesellschaftlichen Kontext zu konkretisieren, wird im ersten Abschnitt die Bedeutung der Jahre um

1970 aus der Perspektive der Krisentheorie beleuchtet, wie sie der Schweizer Wirtschaftshistoriker Hansjörg Siegenthaler entwickelt hat. Der zweite Abschnitt konzentriert sich auf die wichtige Rolle, die Umwelt- und Verkehrsfragen bei diesem sozialen Destabilisierungsprozess spielten. Im dritten Abschnitt wird verfolgt, wie der Begriff Mobilität von einer neuen Generation von Verkehrsexpert*innen aufgegriffen wurde, und der letzte Abschnitt befasst sich mit den Wirkungen dieses Paradigmenwechsels bis heute.

Gesellschaftliche Destabilisierung um 1970

Die soziale Destabilisierung, die sich in den 1960er-Jahren in den Protestbewegungen an amerikanischen Universitäten manifestierte, erfasste ab der Mitte der 1960er-Jahre auch den deutschsprachigen Raum.[8] Die soziale Bewegung rebellierte zunächst gegen jede Form von Gewalt und Autorität: Sei es in der Ehe und in der Familie, welche sie vor allem als Institutionen der psychologischen Unterdrückung von Frauen und des Sexuallebens wahrnahm, sei es in der Wirtschaft, wo mit einem marxistischen Vokabular die Ausbeutung der Arbeiterinnen und Arbeiter angeprangert wurde. Rasch geriet jedoch die Wachstumsgesellschaft insgesamt in den Fokus, und damit rückten neue Begriffe des Umweltschutzes und der negativen Folgen des Automobilverkehrs in den Vordergrund. Die soziale Verunsicherung mündete bald in eine heftige Wirtschaftskrise. In Deutschland, und noch mehr in der Schweiz, waren die frühen 1970er-Jahre von einer wirtschaftlichen Rezession geprägt, welche in der ersten Ölkrise von 1973 kulminierte.[9] Damit wurde der «kurze Traum immerwährender Prosperität» (Burkhard Lutz), der die ersten Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg geprägt hatte, abrupt beendet.[10] Wirtschaftswachstum musste nun wieder als zyklisches und unvorhersehbares Phänomen betrachtet werden. Eine ernüchternde Schlussfolgerung.

Eine theoretische Erklärung dieser Krise, die für das Verständnis der Argumentation zur Mobilitätsgeschichte im vorliegenden Beitrag wichtig ist, wurde vom Zürcher Wirtschaftshistoriker Hansjörg Siegenthaler formuliert.[11] Siegenthalers Modell interpretiert den schnellen gesellschaftlichen Wandel der letzten zwei Jahrhunderte als diskontinuierlichen Prozess, wobei Krisen den Prozess beschleunigten: In Abständen von nur wenigen Jahrzehnten wurde der Prozess des Wirtschaftswachstums überall durch Krisen gestört oder zumindest behindert. Immer wieder waren es diese Krisen, welche die strukturellen Rahmenbedingungen von sozialem Wandel weitreichend veränderten.

Siegenthaler versteht Krisen aus systemtheoretischer Sicht als den Verlust der strukturellen Stabilität und er definiert Struktur als die Gesamtheit der Verhal-

tensregeln, welche die Handlungen eines Systems beeinflussen. Seine Theorie geht davon aus, dass die Destabilisierung von Strukturen gleichzeitig und mit kumulativen Auswirkungen in zahlreichen Systemzusammenhängen stattfindet, insbesondere im politischen und wirtschaftlichen System.[12]
In diesem Sinne sind Krisen als integrale Bestandteile von Wirtschaftskreisläufen zu betrachten: Auf längere Phasen der gesellschaftlichen Stabilität und des Wirtschaftswachstums folgt regelhaft die Destabilisierung der sozialen Strukturen, was zu einer Phase der wirtschaftlichen Stagnation führt; denn wenn die Entscheidungshorizonte für Investitionen unklar geworden sind, fehlt es an Vertrauen und die Investitionstätigkeit nimmt ab. Voraussetzung für eine weitere Phase des Wirtschaftswachstums ist die Wiederherstellung stabiler sozialer Strukturen, die vor allem im Rahmen eines informellen, kulturell fundierten Verständnisses und gegenseitiger Verständigungsleistungen erfolgt.
Für Siegenthaler ist Wirtschaftswachstum ein Lernprozess. Dabei unterscheidet er zwischen regelkonformem Lernen und grundlegendem Lernen. Ersteres ist ein Lernprozess, in dem Akteur*innen ihr Wissen durch zugängliche und vertraute Auswahl- und Interpretationsregeln erweitern. Die zweite ist eine ganz andere Art des Lernens, die zu einer Änderung der Auswahl- und Interpretationsregeln führt.[13] Erst in Krisenphasen setzt sich das grundlegende Lernen (im Einzelnen, in der Organisation oder in der Gesellschaft) gegenüber regelkonformen Lernprozessen durch.
Basierend auf diesem theoretischen Exkurs kann die in der Einleitung eingeführte Hauptthese wie folgt zusammengefasst werden: Die Neuausrichtung der Verkehrswissenschaften und der Verkehrsplanung im Zusammenhang mit dem Begriff der Mobilität ist als grundlegender Lernprozess (nach Siegenthaler) zu verstehen, der mit der Krise um 1970 verbunden war. Dies soll im Folgenden ausgeführt werden.

Umweltwende und Automobilkritik

Bis in die 1960er-Jahre hinein blieb der ökologische Protest in der Schweiz und in Deutschland episodisch; er konnte den Konsens über Fortschritt und Modernisierung nicht erschüttern.[14] Angesichts der Umweltprobleme wurde jedoch in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre in beiden Ländern langsam erkannt, dass isolierte Politikbereiche, die separat behandelt wurden – Gewässerschutz, Luftreinhaltung oder Lärmschutz –, als Teile eines Ganzen zu betrachten waren. Vor diesem Hintergrund fanden die Begriffe Umweltschutz und Ökologie Eingang in die politischen Diskurse und stiessen dort auf reges Interesse bei einer zunehmend fortschrittskritischen Öffentlichkeit. Dabei gingen wichtige Impulse

von den USA aus, so beispielweise Rachel Carsons Buch «Silent Spring», welches 1962 veröffentlicht und im gleichen Jahr ins Deutsche übersetzt wurde.[15] Der Umweltschutz spielte dann eine zentrale Rolle bei der sozialen Destabilisierung der späten 1960er-Jahre, die, wie bereits beschrieben, in die Wirtschaftskrise der frühen 1970er-Jahre mündete. Weltweit kann das Jahr 1970 als Geburtszeit der modernen Umweltbewegung bezeichnet werden. 1970 gründeten die Vereinigten Staaten die Environmental Protection Agency (EPA), der erste Earth Day wurde mit Demonstrationen für Umweltreformen begangen, und in Europa wurde das Jahr 1970 zum Jahr des Naturschutzes erklärt.[16] In Deutschland erkannte die sozialliberale Regierung 1970 den Umweltschutz als umfangreiches Politikfeld.[17] In der Schweiz stimmte 1971 eine überwältigende Mehrheit von 93 Prozent der Abstimmenden einer Änderung der Bundesverfassung über den Umweltschutz zu.[18]

Die Sorge um die natürlichen Ressourcen führte in Deutschland und in der Schweiz von Anfang an zu einer völlig anderen Einschätzung des Automobils als noch in den 1950er- und 1960er-Jahren. Diese fundamentale Veränderung der öffentlichen Einstellung zum Automobil beschrieb der Journalist Hans Dollinger in seinem bekannten Pamphlet von 1970 wie folgt: «Das Auto ist zum Ärgernis geworden. Noch vor wenigen Jahren war es tabu. Niemandem kam es damals in den Sinn, das Auto als ‹Garant des Wohlstandes› […] öffentlich zu kritisieren. Das hat sich geändert. […] Das Auto ist nicht mehr tabu, weil es unsere Umwelt im Laufe der letzten sechs Jahrzehnte nicht nur verändert hat, sondern auch drauf und dran ist, diese Umwelt zu zerstören.»[19]

Mit seiner radikalen Kritik an der «Mordwaffe» Auto, dessen Einsatz er nach Carl von Clausewitz als «Fortsetzung des Krieges mit anderen Mitteln» bezeichnete, war Dollinger nicht allein – in seinem Buch fasste er vielmehr eine Vielzahl von kritischen Positionen zum Automobil zusammen.[20] Neben zahlreichen Bürgerinitiativen, die wie Pilze aus der Erde schossen,[21] scheuten sich auch prominente Politiker wie der Münchner Bürgermeister Hans-Jochen Vogel in der Illustrierten «Stern» nicht, das Auto als Zerstörer der Städte zu brandmarken.[22] Auf dem Höhepunkt der Wende veröffentlichte ein 1971 in Deutschland eingerichteter Umweltbeirat 1973 einen Sonderbericht über Auto und Umwelt, der eine stärkere Berücksichtigung der externen Kosten des Strassenverkehrs forderte. Grundsätzlich umriss dieser Bericht bereits das gesamte Spektrum der verkehrspolitischen Massnahmen der 1980er-Jahre, mit dem Hauptziel, die Autopendler*innen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu motivieren.[23] Die kritische Bewertung durch Dollinger und Vogel bezog sich vor allem auf den Verkehr in den Städten, wobei insbesondere Dollinger heftige Anschuldigungen gegen die Stadtplaner*innen erhob, welche die «tödliche Gefahr» zu spät erkannt hätten.[24] Die von ihm genannten Gefahren beschränkten sich nicht

auf Autounfälle, sondern thematisierten vor allem die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die Gesundheit der Menschen. Das erwies sich als gute Strategie, denn der Blick in die Umweltgeschichte zeigt, dass die Verbindung von Umwelt- und Gesundheitsthemen die besten Chancen hatte, die notwendige soziale und politische Akzeptanz in Umweltfragen zu schaffen.[25] Aus diesem Grund ist es wohl kein Zufall, dass Walter Blumer, der mit seinem Buch *Motorisierung. Seuche des Jahrhunderts* in der Schweiz einen wichtigen Beitrag zu dieser Debatte geleistet hat, Arzt war.[26] Der Erfolg von Blumers beeindruckendem Katalog der vielfältigen gesundheitsschädlichen Folgen des Automobils zeigt, dass der Meinungsumschwung auch in der Schweiz stattgefunden hatte. Im Gegensatz zu Deutschland konnte die öffentliche Besorgnis vom direktdemokratischen System jedoch rascher adaptiert werden: Anfang der 1970er-Jahre wurden in Volksabstimmungen praktisch alle kommunalen Vorlagen für den Ausbau der Strassenverkehrsinfrastruktur abgelehnt.[27]

Bei den Vorschlägen für konkrete Massnahmen gegen die zunehmende Dominanz des Automobils in den Städten blieb die Vorstellungskraft der Automobilkritiker*innen zunächst gering. Im Wesentlichen waren ihre Forderungen die gleichen, welche in England der bereits Anfang der 1960er-Jahre publizierte Regierungsbericht «Traffic in Towns», besser bekannt als «Buchanan Report», postuliert hatte und die in Deutschland auch dem kurz darauf entstandenen Bericht des Verkehrsbeirats zu entnehmen waren.[28] Lediglich die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs wurde gegenüber diesen älteren Initiativen stärker betont, blieb aber immer noch recht vage. Möglicherweise auch etwas selbstkritisch formulierte Dollinger am Schluss seines Buches: «Zur Reform unserer Gesellschaft gehört auch eine neue Verkehrstheorie mit technischen und gesellschaftspolitischen Alternativen. Alle bisherigen Versuche zur Verbesserung der bestehenden Situation müssen deshalb Stückwerk bleiben.»[29]

Doch die Realität sah zunächst anders aus. Denn bei aller Kritik am Automobil in beiden Ländern darf eines nicht übersehen werden: Es wurden nicht der zunehmende Autoverkehr oder gar der Verkehr selbst infrage gestellt, sondern lediglich die negativen Nebenwirkungen des Autos. Die Vorstellung, dass Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum entkoppelt werden könnten, ist in der Kritik am Automobil in diesen Jahren nirgendwo zu finden.[30] Im Gegenteil: Gerade in Deutschland wurde vor allem eine technologieorientierte Vorwärtsstrategie zur Lösung der urbanen Verkehrsprobleme bevorzugt. Ideen für neuartige Verkehrsmittel wie vollautomatische Einschienenbahnen, die in den 1960er-Jahren sporadisch präsentiert worden waren, entstanden Anfang der 1970er-Jahre überall und fanden weit über Fachpublikationen hinaus grosse Beachtung.[31] Neue Technologien, wie beispielsweise die Magnetschwebetechnik, wurden mit dem Ziel vorgeschlagen, die Vorteile individueller und kollektiver Verkehrsmittel zu kombi-

nieren.[32] Bereits Mitte der 1970er-Jahre flaute diese kurzlebige Euphorie jedoch rasch ab. Zum einen zeigte sich, wie weit entfernt von der Realisierung solche Systeme noch waren, zum anderen steuerte die Generation junger Forscher*innen und Verkehrsplaner*innen auf einen viel grundlegenderen Kurswechsel zu. Oder in der Terminologie der siegenthalerschen Krisentheorie: Sie verlangte nach einem grundlegenden Lernprozess, weil sie das Vertrauen in die regelkonformen Ansätze verloren hatte.

Die Verkehrswissenschaft entdeckt die Mobilität

Die hier verfolgte zentrale Hypothese geht wie erwähnt davon aus, dass es in der Verkehrswissenschaft als Folge der sozialen Krise um 1970 einen Paradigmenwechsel gab. Immer mehr professionelle Akteur*innen erkannten, dass es galt, die bestehenden Verkehrsprobleme mit neuen theoretischen Konzepten anzugehen, insbesondere eine kritischere Position zum Automobilverkehr zu entwickeln und den paradigmatischen Glauben der Nachkriegszeit an eine totale Automobilisierung abzulegen. Es lässt sich zeigen, dass diese Akteur*innen tatsächlich, wie in Siegenthalers Theorie beschrieben, einen grundlegenden Lernprozess durchgemacht haben. Die Unterschiede zwischen dem alten und dem neuen Paradigma lassen sich sehr anschaulich an dem Begriffspaar Verkehr und Mobilität aufzeigen: In diesem Vergleich steht der Verkehr für einen Ansatz, der von Verkehrsmitteln und Verkehrsnetzen ausgeht und auf die Befriedigung einer hochaggregiert erfassten und nicht weiter hinterfragten Nachfrage abzielt. Typische Daten dafür sind Fahrzeugkilometer und Personenkilometer.[33] Der seit den 1970er-Jahren in der Verkehrswissenschaft häufiger auftretende Begriff der Mobilität hingegen steht für einen Ansatz, der von möglichst differenziert erhobenen, räumlich relevanten Bedürfnissen des Einzelnen ausgeht. Dabei verlagert sich das Interesse auf wichtige Determinanten des individuellen Mobilitätsverhaltens: Einkommen, Bildungsstand, Lebensphase, Lebensstil und Geschlecht.[34] Auch wenn es bis heute keine allgemein akzeptierte Definition von Mobilität gibt, zeigen die bestehenden Ansätze hinreichend deutlich, dass der Fokus der Mobilitätsforschung nicht in erster Linie auf gefahrene Kilometer gerichtet wird, sondern dass das vorrangige Interesse vielmehr der Fähigkeit gilt, bestimmte Ziele in angemessener Zeit zu erreichen (Accessibility).[35]
Nach diesem Konstrukt, welches im Folgenden als «Mobilitätsparadigma» bezeichnet wird, bestand das Ziel nun darin, die individuellen Spielräume zu vergrössern, und nicht wie bisher, die Anzahl der gefahrenen Kilometer zu erhöhen. Das Motto lautete nun «mehr Mobilität durch weniger Verkehr». Die Raumordnung wurde damit zu einer neuen Schlüsseldisziplin der Verkehrsplanung, denn

durch geschickt geplante räumliche Nähe konnten Mobilitätsbedürfnisse weniger kilometerintensiv befriedigt werden.[36] Damit wird auch deutlich, dass dem Mobilitätsparadigma sowohl eine erklärende als auch eine bewertende Dimension innewohnt. Seine Protagonist*innen wollten nicht nur die Wissenschaft, sondern immer auch die Welt verändern.

Die grundsätzlich positive Beurteilung eines Verkehrswachstums wurde jedoch auch durch das Mobilitätsparadigma nicht infrage gestellt, sondern lediglich auf eine neutralere Ebene hinsichtlich der Verkehrsmittel gestellt. Der in diesem Zusammenhang in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre geprägte Schlüsselbegriff hiess «Koexistenz». Koexistenz kennzeichnet ein Verkehrssystem, in dem die Nutzung von Autos zwar eine akzeptierte Option bleibt, in dem jedoch die übergeordneten Ziele der Raumentwicklung und der Lebensqualität in öffentlichen Räumen Vorrang geniessen.[37]

Integraler Bestandteil des Mobilitätsparadigmas war die Einbeziehung der Interessen aller Betroffenen, also insbesondere derjenigen, deren Lebensqualität in ihrer städtischen Wohnumgebung durch die negativen Nebenwirkungen des Verkehrs beeinträchtigt wurde.[38] Damit verbunden war eine gewisse Renaissance des städtischen Lebens, die auch zur Wiederentdeckung der über die blosse Verkehrsnutzung hinausgehenden Funktionen von Strassenräumen führte. Typischerweise wurde auf den Buchanan-Bericht, der bereits 1963 ähnliche Überlegungen formuliert hatte, und ebenso häufig auf die OECD-Konferenz «Better Towns with Less Traffic» von 1975 verwiesen.[39] Insofern weist das Mobilitätsparadigma auch transnationale Züge auf, letztlich blieb es in seiner Formationsphase aber doch vor allem durch die Diskurse im deutschsprachigen Raum und in den Niederlanden geprägt.

Die Vertreter*innen des neuen Paradigmas sahen sich, anders als viele ältere Verkehrsfachleute und Planer*innen, nicht so sehr als Modernisten – ein Begriff, der seit Le Corbusiers «Charta von Athen» viel von seinem ursprünglichen Glanz verloren hatte –, sondern vielmehr im Einklang mit traditionellen Vorstellungen von Urbanität, wie sie vor der Massenmotorisierung entwickelt worden waren. Zum Schlüsselwort wurde wohl deshalb der Begriff Renaissance. Neben der Renaissance des städtischen Lebens plädierten Buchtitel auch für eine «Renaissance des städtischen Strassenraums» und eine «Renaissance der Strassenbahn».[40] Ende der 1980er-Jahre kam es zudem zur Wiederentdeckung des sogenannten Langsamverkehrs, des Gehens und Radfahrens.[41] In diesem Zusammenhang wurde oft auch von «Reparaturen» der Schäden einer zu starken automobilorientierten Entwicklung gesprochen.[42]

Als erstes wichtiges Ergebnis ihrer Forschungsprojekte trugen die Vertreter*innen des neuen Paradigmas die «Legende der Automobilgesellschaft» (Rudolf Menke) zu Grabe. Umfragen hatten ergeben, dass nur ein Viertel der Bevölke-

rung regelmässig Zugang zu einem Auto hatte und dass daher von einer Vollmotorisierung der Bundesrepublik Deutschland keine Rede sein konnte. Nachdem sich die Verkehrsplaner – noch handelte es sich fast nur um Männer – in den 1960er-Jahren fast ausschliesslich mit dem motorisierten Verkehr beschäftigt hatten, zeigte sich nun, dass 1970 fast die Hälfte der Pendelnden zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Schule ging. Ebenfalls infrage gestellt wurde die Bedeutung von Parkplätzen für den Einzelhandel in den Innenstädten, da die motorisierten Anreisenden nur etwa ein Drittel der Käuferschaft in Städten und Gemeinden jeder Grösse ausmachten. Insbesondere Frauen und Kinder nutzten häufig andere Verkehrsmittel. Vor diesem Hintergrund stellten die Verfechter*innen des neuen Paradigmas fest, dass Nichtfahrer*innen im Stadtverkehr massiv benachteiligt waren. Sie forderten eine radikale Überprüfung der Investitionspolitik und die Förderung von Fussgänger-, Fahrrad- und öffentlichem Nahverkehr explizit auf Kosten des Autos, zumal zu beobachten war, «dass nur die geringere Zahl von Strassenbauprojekten von den Bürgern (nicht: den Wirtschaftsverbänden) mehr oder minder ausdrücklich gewünscht wird, dass aber gegen eine Vielzahl, vermutlich sogar die Mehrzahl der Projekte mit guten Begründungen Sturm gelaufen wird».[43]

Als zweites Ergebnis der Mobilitätsforschung zeigten Studien zur Wahrnehmung des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland und später auch in der Schweiz, dass erstens Planer*innen und Politiker*innen die positive Einstellung der Bevölkerung zu Bussen und Bahnen deutlich unterschätzt hatten und dass sich zweitens breite Bevölkerungsschichten aufgrund von Informationslücken von einer falschen, weil übermässig negativen Sicht auf das lokale Angebot des öffentlichen Verkehrs leiten liessen. Bei Befragungen zeigte sich eine systematische Überschätzung der Reisezeiten und der Fahrpreise. Dadurch konnte der öffentliche Verkehr sein Potenzial bei weitem nicht ausschöpfen. Ziel der sogenannten Public-Awareness-Kampagnen war es daher, Vorurteile abzubauen und positive Grundeinstellungen gegenüber dem öffentlichen Verkehr sowohl bei den zuständigen Behörden als auch in der Öffentlichkeit zu schaffen. Darüber hinaus wurden verbesserte Nutzerinformationen für die verschiedenen Formen des öffentlichen Verkehrs bereitgestellt. Der Erfolg dieser «weichen» Politikmassnahmen war enorm, und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis um ein Vielfaches besser als bei Infrastrukturmassnahmen.[44]

Paradigmenwechsel beeinflussen natürlich auch Akteur*innenkonstellationen und Institutionen. Auch beim Mobilitätsparadigma gerieten die etablierten Disziplinen durcheinander. So war Eckhard Kutter, der 1972 mit seiner Dissertation über die demografischen Determinanten des städtischen Personenverkehrs einen wegweisenden Beitrag leistete, Bauingenieur mit Schwerpunkt Strassenbau und Städtebau.[45] Rudolf Menke, ein weiterer Pionier, hatte Wirtschaftswis-

senschaften studiert. Werner Brög, der auf dem Gebiet der Methoden der Sozialforschung bahnbrechend tätig war, hat einen Abschluss in Geografie, ebenso wie Heiner und Rolf Monheim, die durch ihre Standardwerke zum Thema Stadtverkehr bekannt wurden.[46] Auf der anderen Seite standen die Verkehrsplaner*innen und Verkehrsökonom*innen, die dem alten Paradigma verpflichtet waren. Eine 1975 durchgeführte Umfrage unter 74 in der Stadtverwaltung beschäftigten Expert*innen ergab, dass die Trennlinie zwischen Stadtplanung (neues Paradigma) und Verkehrsplanung und Wirtschaftsabteilung (altes Paradigma) lag.[47]

Es stellt sich nun die Frage, wie genau sich das neue Mobilitätsparadigma gegen ältere Vorstellungen durchgesetzt hat. Vor allem in Deutschland finden wir ein Muster, das viele Paradigmenwechsel charakterisiert: Der Wechsel ging von einer Generation junger Expert*innen aus, die an den Universitäten zur Zeit der 68er-Bewegung studiert hatten und die Leistungen der Konsumgesellschaft entsprechend kritisch beurteilten. Im Hinblick auf den städtischen Verkehr thematisierte ihre Kritik vor allem die zunehmende Dominanz des Automobils, welche sie in oft enger Zusammenarbeit mit lokalen Bürgerinitiativen zu verringern versuchten. In teilweise heftiger Polemik wurde älteren Planern gerade von nun in diesen Berufsfeldern etwas häufiger anzutreffenden Frauen vorgeworfen, ein Windschutzscheibenbild der Welt zu haben, wodurch die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der Frauen zu wenig berücksichtigt würden. Dadurch hielt erstmals auch eine feministische Perspektive in den Diskurs Einzug.[48]

Die Entwicklung in der Schweiz verlief grundsätzlich ähnlich. Das 1961 an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH Zürich) gegründete Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) spielte dabei eine entscheidende Rolle und sozialisierte eine ganze Generation von Verkehrs- und Raumplaner*innen im Zeichen des Mobilitätsparadigmas.[49] Am ORL ausgebildete Personen spielten auch eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Gesamtverkehrskonzeption der 1970er-Jahre, einer zentralen Grundlage für die schweizerische Verkehrspolitik der kommenden Jahrzehnte.[50] Aber auch private Unternehmen, insbesondere Metron (gegründet 1965) und Infras (gegründet 1976), nahmen eine Vorreiterrolle ein.[51] In Deutschland entstanden ebenfalls neue Institutionen als Farbtupfer in einer nach wie vor stark von der Autolobby geprägten Landschaft; so beispielsweise das 1973 in Berlin gegründete Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) und das von Werner Brög in München etablierte private Unternehmen Socialdata.

Die Bedeutung des Mobilitätsparadigmas

Das Mobilitätsparadigma setzte sich mit dem Aufstieg der neuen Generation von Verkehrsplaner*innen in den 1970er- und 1980er-Jahren langsam durch und wurde unter dem Begriff der «integrierten Verkehrsplanung» in Expertenkreisen mehrheitsfähig.[52] Die Reaktion von neun, meist älteren und ausschliesslich männlichen deutschen Verkehrsprofessoren auf eine 1986 vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau herausgegebene Broschüre zur integrierten Verkehrsplanung, «Stadtverkehr im Wandel»,[53] liest sich dagegen als Verteidigungsschrift eines mittlerweile innerhalb der Professionen überholten Paradigmas.[54] Die Verkehrsingenieure kämpften vor allem gegen die Priorität, die die Broschüre den allgemeinen städtebaulichen Überlegungen gegenüber verkehrsplanerischen Belangen einräumte. Der polemische Protest der Gruppe, obwohl prominent positioniert, stiess in Expert*innenkreisen auf wenig Resonanz. Spätestens seit den 1980er-Jahren hatte sich das Mobilitätsparadigma unter professionellen Akteur*innen in Deutschland und der Schweiz durchgesetzt. Damit verbunden waren Verkehrsplanungsstrategien, die im Gegensatz zu den 1950er- und 1960er-Jahren nicht in erster Linie das Automobil, sondern andere Verkehrsmittel, den sogenannten Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fussverkehr), zu priorisieren versuchten. Dies zeigte sich zum einen an den nach vielen Jahrzehnten erstmals wieder stark steigenden Investitionen in die Bahn. In Deutschland zum Beispiel wurden diverse Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr gebaut, und in der Schweiz gab es zwei neue Eisenbahnalpentransversalen mit ihren riesigen Tunneln, aber auch zahlreiche weitere Infrastrukturverbesserungen im nationalen Personenverkehr wie die Bahn 2000 oder die S-Bahn Zürich.[55] Zweitens wurden im Namen des Mobilitätsparadigmas in vielen Städten städtische Verkehrsmassnahmen umgesetzt, die der Lebensqualität der Stadtbewohner*innen eine grössere Bedeutung beimassen als den Interessen der Autofahrer*innen.[56] Drittens wurde mit dem neuen Blick auf Verkehrsfragen, welcher die Sozialwissenschaften stärker einbezieht, ein vertieftes wissenschaftliches Verständnis der Prozesse im Verkehr erreicht.[57] Das Mobilitätsparadigma hat zweifellos die Verkehrsplanung stark verändert. Seine Postulate werden bis heute zumindest in Expert*innenkreisen kaum grundsätzlich hinterfragt.

Trotz des Mobilitätsparadigmas ist die dominierende Stellung des Automobils im Verkehrssystem seit den 1970er-Jahren offensichtlich ungebrochen.[58] Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig. Erstens konnte die Raumordnung, die nach dem Mobilitätsparadigma eine zentrale Rolle spielen soll, in Deutschland und in der Schweiz eine immer noch stark automobilorientierte Wohnbautätigkeit nicht verhindern.[59] Die Vorbehalte gegen eine weitergehende staatli-

che Regulierung des Immobilienmarktes waren zu stark und der Einfluss der Automobilindustrie und der Baulobby zu gross. Zweitens führte der wachsende Wohlstand in beiden Ländern zu einer weiteren Zunahme der Motorisierung mit oft mehreren Autos im selben Haushalt. Drittens weist der unzureichende Erfolg des Mobilitätsparadigmas auch auf mögliche konzeptionelle Schwächen des wissenschaftlichen Konstrukts hin, welche in seinen normativen Prämissen zu suchen wären. Denn das Ziel blieb letztlich auch im Mobilitätsparadigma die Optimierung des Verkehrssystems durch die Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten für alle. Dieses Ziel sollte primär durch Effizienzsteigerung erreicht werden und weniger durch Suffizienzstrategien. Verkehrsverlagerung hiess das zentrale Postulat und nicht etwa Verkehrsreduktion. In der Praxis führte dies zu einer Förderung sowohl des von der Wirtschaft favorisierten Privatautos als auch der anderen, von den Verkehrsplaner*innen bevorzugten Verkehrsmittel. Eine solche Doppelförderung musste früher oder später an Grenzen stossen; sei es aufgrund der Flächenverfügbarkeit oder sei es als Folge knapper werdender finanzieller Ressourcen.[60] Wichtige Fragen stellten letztlich auch die Protagonist*innen des Mobilitätsparadigmas nicht mit der notwendigen Konsequenz: Wie viel Mobilität und wie viel Verkehr wollen wir? Ist ein Zugewinn an Mobilität immer wünschbar, oder gibt es auch ein genügendes Mass an Mobilität, eine auskömmliche Mobilität? Solche Fragen hätten in ihrer Subversivität den Rahmen des Mobilitätsparadigmas sprengen können. Möglicherweise werden die in den letzten Jahren nun erfolgreicheren Bestrebungen zu einer räumlichen Verdichtung, verknüpft mit den klimapolitischen Herausforderungen und den Angeboten der Digitalisierung, eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit der Mobilität ermöglichen. Verbunden wäre damit möglicherweise eine Ablösung des Mobilitätsparadigmas durch eine neue, wie auch immer geartete paradigmatische Vision.

Anmerkungen

1 Thomas Faist, «The Mobility Turn: A New Paradigm for the Social Sciences?», *Ethnic and Racial Studies* 36 (2013), 1637–1646; Tim Cresswell, «Mobilities I: Catching up», *Progress in Human Geography* 35 (2011), 550–558.

2 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning* A 38/2 (2006), 207–226.

3 Oliver Schwedes et al., «Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung» (IVP-Discussion Paper 2018-1), Berlin 2018, 5, www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf (4. 9. 2019); Christian Holz-Rau, «Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten?», *Informationen zur Raumentwicklung* 14 (2009), 797–804. Zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung vgl. zum Beispiel Margaret Grieco, John Urry (Hg.), *Mobilities. New Perspectives on Transport and Society*, London 2016.

4 Ueli Haefeli, «Wörter statt Autos zählen? Potenziale von ‹Culturomics› in der Verkehrs- und

Mobilitätsgeschichte», *Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte* 3 (2019), 93–108.

5 Gijs Mom, Colin Divall, Peter Lyth, «Towards a Paradigm Shift? A Decade of Transport and Mobility History», in Gijs Mom, Gordon Pirie, Laurent Tissot (Hg.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009, 13–40.

6 Selbstverständlich hat der Begriff Mobilität in sozialwissenschaftlichen Analysen zum gesellschaftlichen Aufstieg und Fall von Individuen und Gruppen eine sehr viel längere Geschichte. Darauf geht dieser Beitrag nicht weiter ein.

7 Zum Begriff des Paradigmas immer noch grundlegend Thomas S. Kuhn, *The Structure of Scientific Revolutions*, Chicago 1962.

8 Manfred Görtemaker, *Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Von der Gründung bis zur Gegenwart*, München 1999, 482–491; Peter Gilg, Peter Hablützel, «Beschleunigter Wandel und neue Krisen», in Beatrix Mesmer (Hg.), *Geschichte der Schweiz und der Schweizer*, Bd. 3, Basel 1983, 191–313, hier 256.

9 Werner Abelshauser, *Deutsche Wirtschaftsgeschichte seit 1945*, München 2004, 288–297; Peter Gilg, Peter Hablützel 1983 (wie Anm. 8), 204.

10 Burkart Lutz, *Der kurze Traum immerwährender Prosperität. Eine Neuinterpretation der industriell-kapitalistischen Entwicklung im Europa des 20. Jahrhunderts*, Frankfurt am Main 1984.

11 Hansjörg Siegenthaler, «Entscheidungshorizonte im sozialen Wandel», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 33 (1983), 414–431; siehe auch Hansjörg Siegenthaler, *Regelvertrauen, Prosperität und Krisen. Die Ungleichmässigkeiten wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung als Ergebnis individuellen Handelns und sozialen Lernens* (Die Einheit der Gesellschaftswissenschaften 81), Tübingen 1993.

12 Siegenthaler 1983 (wie Anm. 11), 420.

13 Hansjörg Siegenthaler, «Soziale Bewegungen und gesellschaftliches Lernen im Industriezeitalter», in Martin Dahinden (Hg.), *Neue soziale Bewegungen – gesellschaftliche Wirkungen*, Verlag der Fachvereine Zürich 1987, 251–264, hier 253.

14 Ueli Haefeli, *Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990* (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung 8), Stuttgart 2008, hier 89.

15 Rachel L. Carson, *Silent Spring*, Boston 1962.

16 Joachim Radkau, *Natur und Macht. Eine Weltgeschichte der Umwelt*, München 2000, 312.

17 Radkau (wie Anm. 16), 312; Dietmar Klenke, «Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Umwelt. Von der Motorisierungseuphorie zur ökologischen Katerstimmung», in Werner Abelshauser (Hg.), *Umweltgeschichte. Umweltverträgliches Wirtschaften in historischer Perspektive* (Geschichte und Gesellschaft, Sonderheft 15), 1994, 163–198; Charlene Spretnak, *Die Grünen*, München 1985; Görtemaker (wie Anm. 8), 571 ff.

18 Ueli Haefeli, «Der lange Weg zum Umweltschutzgesetz. Die Antwort des politischen Systems auf das neue gesellschaftliche Leitbild ‹Umweltschutz›», in Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft Schweiz AGGS (Hg.), *Dynamisierung und Umbau. Die Schweiz in den 60er und 70er Jahren*, Zürich 1998, 241–249. Christof Dejung, «Der unterschiedliche Stellenwert von Umweltproblemen in der deutschen und in der französischen Schweiz», in Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft Schweiz (AGGS) (Hg.), *Dynamisierung und Umbau. Die Schweiz in den 60er und 70er Jahren*, Zürich 1998, 251–264); Jürg Wanzek, *Komplexe Natur – Komplexe Welt. Zum Aufkommen des modernen Umweltbewusstseins in der Schweiz in den Jahren 1968–1972*, Manuskript, Historisches Seminar der Universität Zürich 1996.

19 Hans Dollinger, *Die totale Autogesellschaft*, München 1972, 13.

20 Dollinger (wie Anm. 19), 20, 28.

21 Bundesministerium für Verkehr (Hg.), *50 Jahre Strassenwesen in der Bundesrepublik Deutschland 1949–1999. Ein Rückblick*, Bonn 2000, 88.

22 Hans-Jochen Vogel, *Die Amtskette. Meine 12 Münchner Jahre. Ein Erlebnisbericht*, München 1972.

23 Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, *Sondergutachten Auto und Umwelt*, Bundesminister des Innern (Hg.), Bonn 1973.
24 Dollinger (wie Anm. 19), 27.
25 Radkau (wie Anm. 16), 299.
26 Walter Blumer, *Motorisierung. Seuche des Jahrhunderts*, Erlenbach-Zürich 1973.
27 Haefeli (wie Anm. 14), 105 f.
28 Collin Buchanan, «*Traffic in Towns*», London 1963. *Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden*, Bundestagsdrucksache IV/2661, Bonn 1964.
29 Dollinger (wie Anm. 19), 254.
30 Zur Frage der Entkoppelung Andreas Pastowski, «Decoupling Economic Development and Freight for Reducing its Negative Impacts», *Wuppertal Paper* 79 (1997), Wuppertal Institut für Klima, Energie und Umwelt GmbH Wuppertal.
31 Zwei Beispiele: «Schwebe-Taxis für Hagen?», *ADAC Motorwelt* 5 (1973), 28–30; «Strassenverkehr auf dem Weg ins Jahr 2000», *Automobilrevue* 69, Heft 33 (1974), 1.
32 Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main 2001, 162 f.
33 Vergleiche dagegen für den traditionellen Ansatz: Guido Holdschuer, «Generalverkehrspläne gestern und heute – Sinneswandel der Verkehrsplaner?», *Stadtbauwelt* 13 (1977), 366–371.
34 Heinz Hautzinger, Peter Kessel, «Das individuelle Verkehrsverhalten in Abhängigkeit von Rollenfaktoren und Lebensphase. Eine multivariate Analyse», *Zeitschrift für Verkehrswesen* 50 (1979), 173–233.
35 Helmut Holzapfel, «Fliegen, Schweben, Superbahn», Heft 12, *Stadtbauwelt* 26 (1989), 546–549.
36 Rolf Monheim, «Koexistenz als Verkehrssystem. Modell einer Fussgängerstadt dargestellt am Beispiel Bonn», in Paulhans Peters (Hg.), *Fussgängerstadt. Fussgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung*, München 1977, 112–123, hier 113.
37 Monheim (wie Anm. 36), 113.
38 Haefeli (wie Anm. 14), 111–114.
39 Heiner Monheim, «Verkehrsberuhigung – Beginn einer Trendwende der Stadt- und Verkehrsplanung», in Paulhans Peters (Hg.), *Fussgängerstadt. Fussgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung*, München 1977, 53–61, hier 56.
40 Peter Hotz, Klaus Zweibrücken, Hannes Dubach, «Renaissance des städtischen Hauptstrassenraumes. Ansätze zur städtebaulichen Integration des Verkehrs», *Nationales Forschungsprogramm NFP 25 Stadt und Verkehr*, Bericht 59 (1994), Zürich; Reinhart Köstlin, Hellmut Wollmann (Hg.), «Renaissance der Strassenbahn», *Stadtforschung aktuell* 12, Basel 1987.
41 Ulrich Seewer, «Fussgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fussgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg», *Geographica Bernensia* G 65 (2000).
42 Fritz Kobi, «Angebotsorientierte Verkehrsplanung. Das ‹Berner Modell›», *Strasse und Verkehr* 82 (1996), 162–166.
43 Rudolf Menke, «Verkehrsplanung – für wen? Der Vertrauensschwund in die Verkehrsplaner als Signal für eine notwendige Umorientierung», *Stadtbauwelt* 13 (1977), 361–365.
44 Sozialforschung Brög, *Verkehrsmittelwahl im Berufs- und Ausbildungsverkehr*, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, München 1975; Werner Brög, «Die subjektive Wahrnehmung des ÖPNV Angebotes», in Reinhart Köstlin, Hellmut Wollmann (Hg.), *Renaissance der Strassenbahn*, Basel, 1987, 88–107.
45 Eckhard Kutter, *Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs* (Veröffentlichungen des Instituts für Stadtbauwesen, Technische Universität Braunschweig 9), 1972.
46 Monheim (wie Anm. 36), 53–61.
47 Rolf Monheim, «Von der Fussgängerstrasse zur Fussgängerstadt. Grundlagen, Ziele und Konzeptionen einer dynamischen Stadtentwicklung», in Paulhans Peters (Hg.), *Fussgängerstadt. Fussgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung*, München 1977, 11–34, hier 15 ff.

48 Rolf Monheim, «Verkehrswissenschaft und Stadtplanung im Spannungsfeld von Trends und Zielen», *Der Städtetag* 11 (1979), 691–696, hier 692; Heiner Monheim, Rita Monheim-Dandorfer, «*Strassen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*», Hamburg 1990, 72, 109. Für den feministischen Ansatz Christine Bauhardt, «Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht», *Stadtforschung aktuell* 54, Basel 1995.

49 Mario Keller, «Verkehr und Umwelt. Prioritätenordnung ändern», *Plan* 35, 1978, 22–24; Jürg Dietiker, «Was ist menschengerechter Strassenbau?», *Plan* 35, 1978, 8f.

50 Ueli Haefeli, «Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung. Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56 (2006), 86–95. Vgl. auch den Beitrag von Stefan Sandmeier in diesem Band.

51 Haefeli (wie Anm. 14), 124.

52 Hartmut Topp, «Wege zur Stadtverträglichkeit des Verkehrs», *Verkehr und Technik* 40 (1987), 47–53; Hartmut Topp, «Erreichbarkeit als Voraussetzung lebendiger Stadtzentren – Grundzüge einer integrierten Verkehrsplanung», *Internationales Archiv für Verkehrswesen* 41 (1989), 332–338; Eckhard Kutter, «Warum eine Abkehr von der sektoralen Verkehrsbetrachtung?» *Verkehr und Technik* 39 (1986), 443–452.

53 *Stadtverkehr im Wandel*. Der Bundesminister für Raumordnung (Hg.). Bauwesen und Städtebau, Bonn 1986.

54 Stadtplanung und Verkehrsplanung – Verkehrsberuhigung auch für Hauptverkehrsstrassen? Ein Diskussionsbeitrag einer Gruppe von Hochschulprofessoren der Stadt- und Verkehrsplanung. *Internationales Archiv für Verkehrswesen*, 1988, 156.

55 Dietmar Klenke, *Freier Stau für freie Bürger. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949–1994*, Darmstadt 1995; Oliver Washington, *Entwicklungen in der schweizerischen Verkehrspolitik seit den 70er Jahren. Von der Autobegeisterung zur Nachhaltigkeit*, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Abteilung Verkehrskoordination, GVF-Bericht, 3/2000, Bern 2000.

56 Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main 2001; Ueli Haefeli, «Public Transport in Bielefeld (Germany) and Bern (Switzerland) since 1950. A comparative analysis of efficiency, effectiveness and political background», *European Journal for Transport and Infrastructure* 5 (2005), 193–214.

57 Beispielsweise Heinz Hautzinger, Manfred Pfeiffer, «Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre», *Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 57, Bergisch-Gladbach 1996.

58 Für Deutschland *Verkehr in Zahlen* (diverse Jahrgänge); für die Schweiz Bundesamt für Statistik (diverse Jahrgänge), *Schweizerische Verkehrsstatistik*, Neuchâtel.

59 Für Deutschland Josef Umlauf, *Zur Entwicklungsgeschichte der Landesplanung und Raumordnung* (Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Abhandlungen 90), Hannover 1986. Zur geschichtlichen Entwicklung der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung in der Bundesrepublik Deutschland Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.), *Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte*, Bd. 182, Hannover 1991; für die Schweiz Peter Gilg, Peter Hablützel, «Beschleunigter Wandel und neue Krisen», in Beatrix Mesmer (Hg.), *Geschichte der Schweiz und der Schweizer*, Bd. 3, Basel, Frankfurt am Main 1983, 191–313, hier 216. Wolf Linder, Beat Hotz, Hans Werder, *Planung in der schweizerischen Demokratie. Ein Forschungsprojekt des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich*, Bern 1979.

60 Zum Begriff «Doppelförderung» Hartmut Topp, «Chancen und Grenzen kommunaler Steuerung der Verkehrsentwicklung», in *Handbuch der Verkehrsplanung* 4. Ergänzungslieferung, Bd. 2 (3.1.3.1), Bonn 1993, 3.

Résumé

La découverte de la mobilité dans les sciences des transports. Le discours des spécialistes en Allemagne et en Suisse après 1970

Cet article étudie les racines du *mobility turn* dans les sciences et la planification des transports. Pour le monde germanophone, ces racines remonteraient aux débats des experts des années 1970, débats que l'auteur resitue dans le contexte du tournant écologique et de la déstabilisation sociopolitique de l'époque. Ces discours accordent une place prépondérante à la «découverte» du concept de mobilité au sens d'une approche fondée sur des besoins individuels spatialement pertinents, identifiés d'une manière aussi différenciée que possible, plutôt que sur les traditionnels flux de trafic fortement agrégés. La planification des transports s'est alors mise à se focaliser sur les facteurs déterminants des comportements individuels en matière de mobilité: revenu, niveau d'éducation, classes d'âge, style de vie et genre. Cet article postule donc un changement de paradigme correspondant dans les sciences et la planification des transports, dont les effets sont encore perceptibles aujourd'hui.

(Traduction: Sabine Citron)