

Schneller und weiter. Die Zunahme der Geschwindigkeiten seit dem 19. Jahrhundert und ihre Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur

Ueli Haefeli

SVI Bern, 6. Mai

Aufbau

1. Säkulare Grundtendenzen der Verkehrsentwicklung
2. Entwicklung der Geschwindigkeiten
3. Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung
4. Bewertung der Geschwindigkeiten
5. Regulierung der Geschwindigkeiten
6. Antworten aus Sicht der Geschichtswissenschaft

I Säkulare Grundtendenzen der Verkehrsentwicklung

- Schneller
- Weiter
 - Frankreich 1800-2000 von 3 auf 36 km pro Person und Tag
- Billiger (??)
 - Autokauf Genf 1926 und 1952: wird 5mal billiger, Benzinpreise sinken
 - Aber: Ausgaben der Haushalte für Verkehr steigen
- Bequemer

- Multi- und Intermodaler?
- Weiblicher?
- Demokratischer ?

In Wechselwirkung mit anderen Trends:

- Funktionale Differenzierung,
- Globalisierung,
- Individualisierung,
- Verstädterung,
- zunehmender materieller Wohlstand

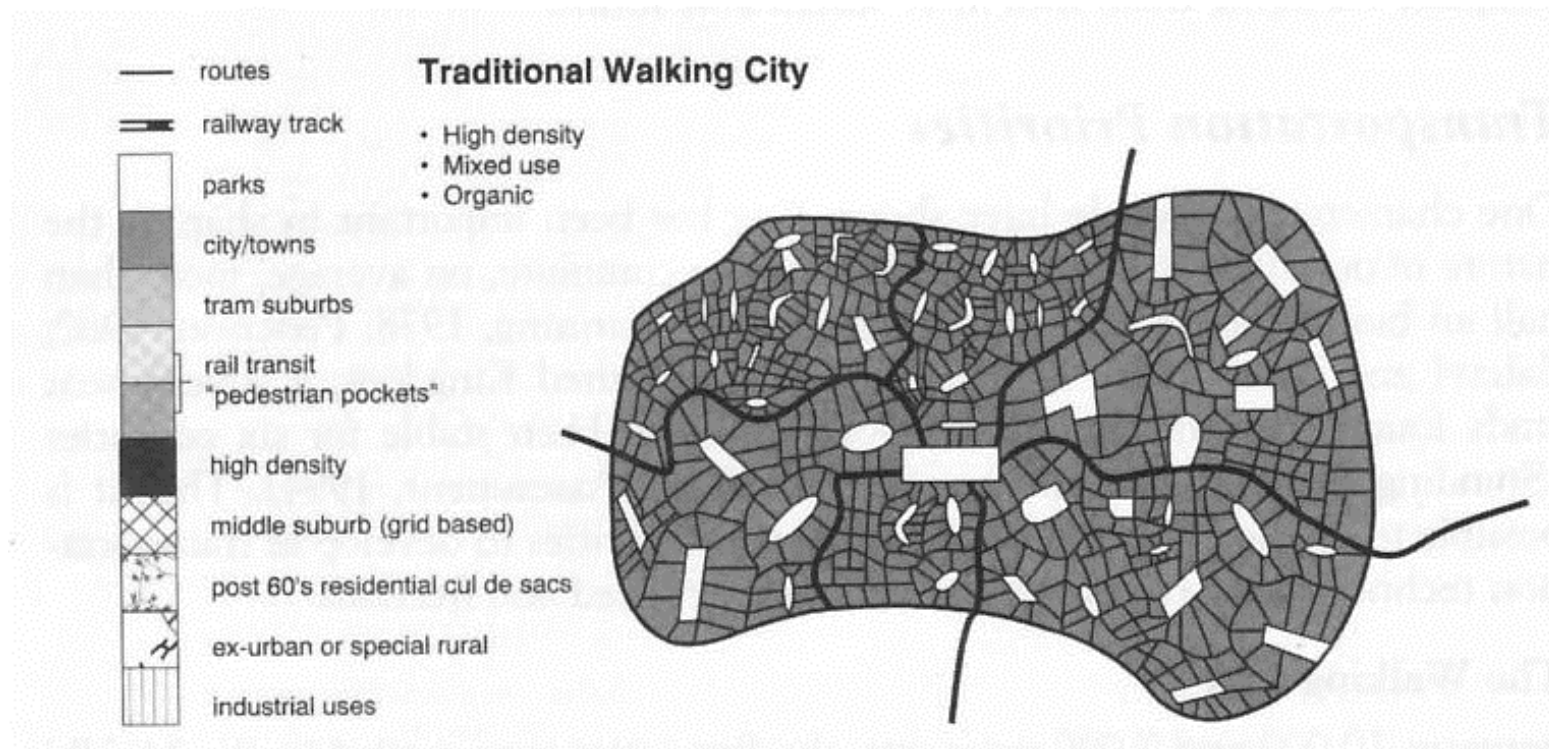
2 Entwicklung der Geschwindigkeiten

<i>Jahr</i>	<i>Verkehrsmittel</i>	<i>Durchschnittliche Geschwindigkeit (km/h)</i>
1800	Pferdekutsche	7
1840	Dampfzug	33
1890	Schnellzug	55
1935	Auto (Hauptstrasse)	70

Quelle: Filarski 2004, 19

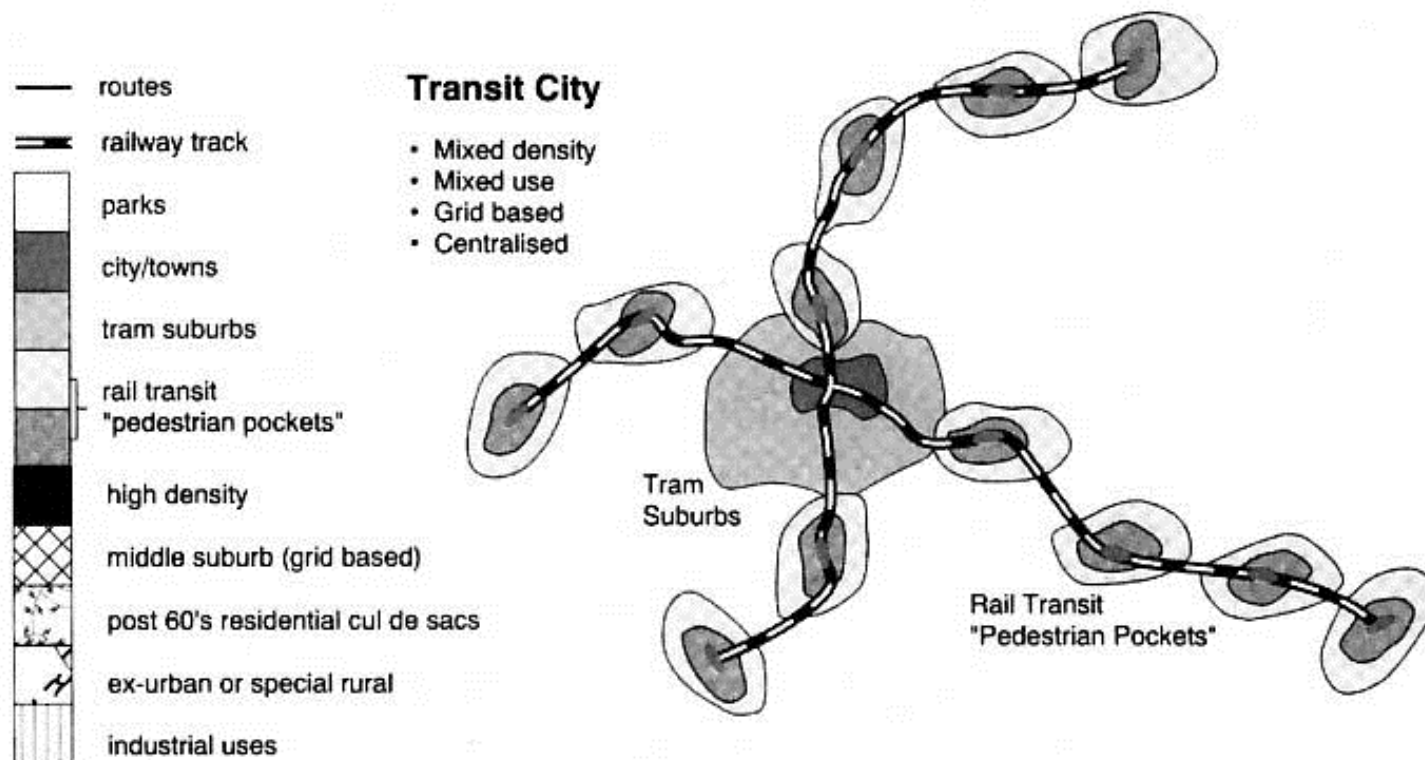
3 Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung (I)

- Bis weit ins 19. Jahrhundert: die Fußgängerstadt



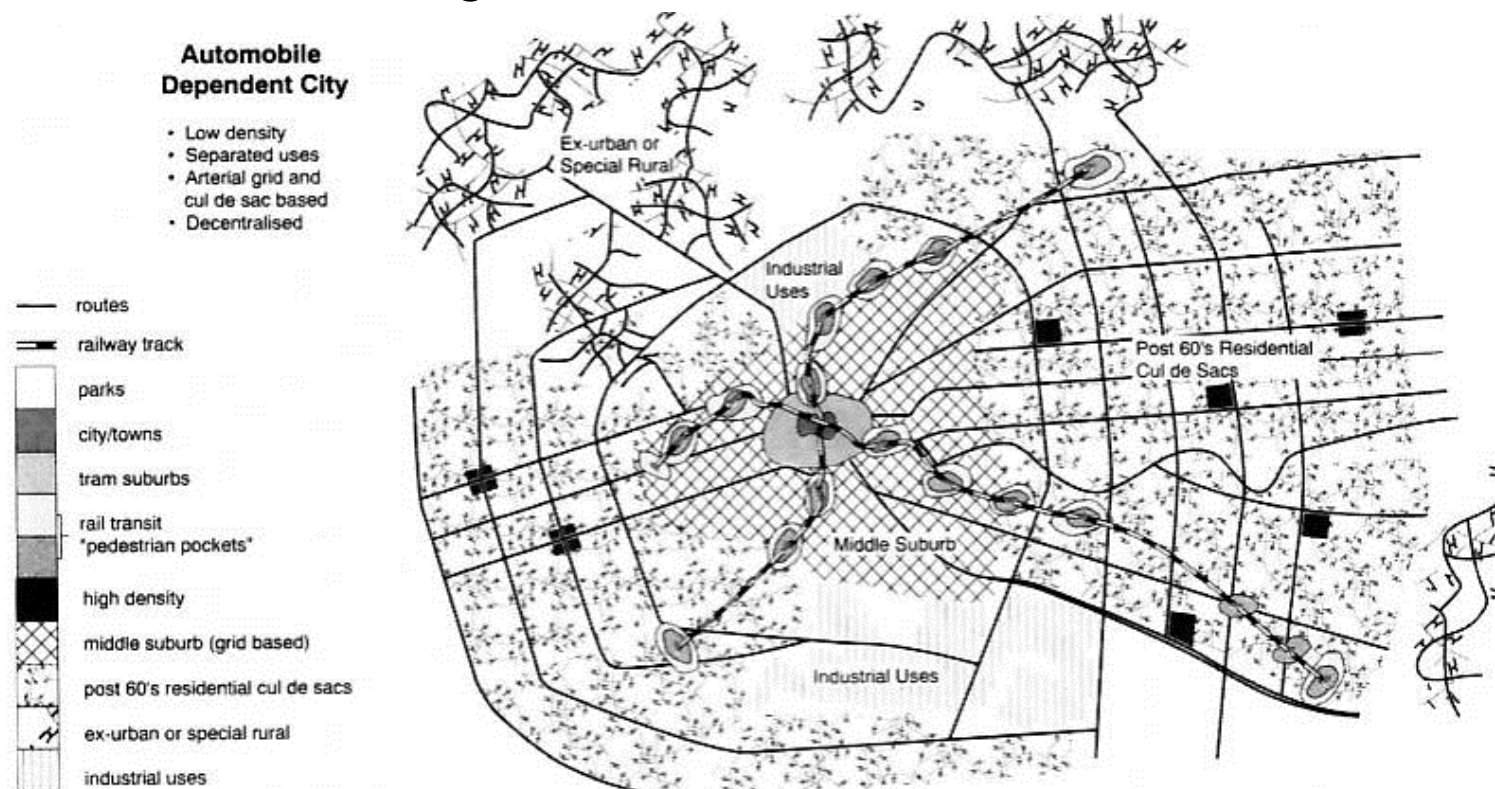
3 Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung (2)

- Ab Mitte 19. Jahrhundert: Eisenbahn, Pferdetransporte, Elektrifizierung des Nahverkehrs ab ca. 1900, S-Bahn und U-Bahn in Grossstädten (London 1863) \Leftrightarrow Industrialisierung, Städtewachstum, radiale Suburbanisierung

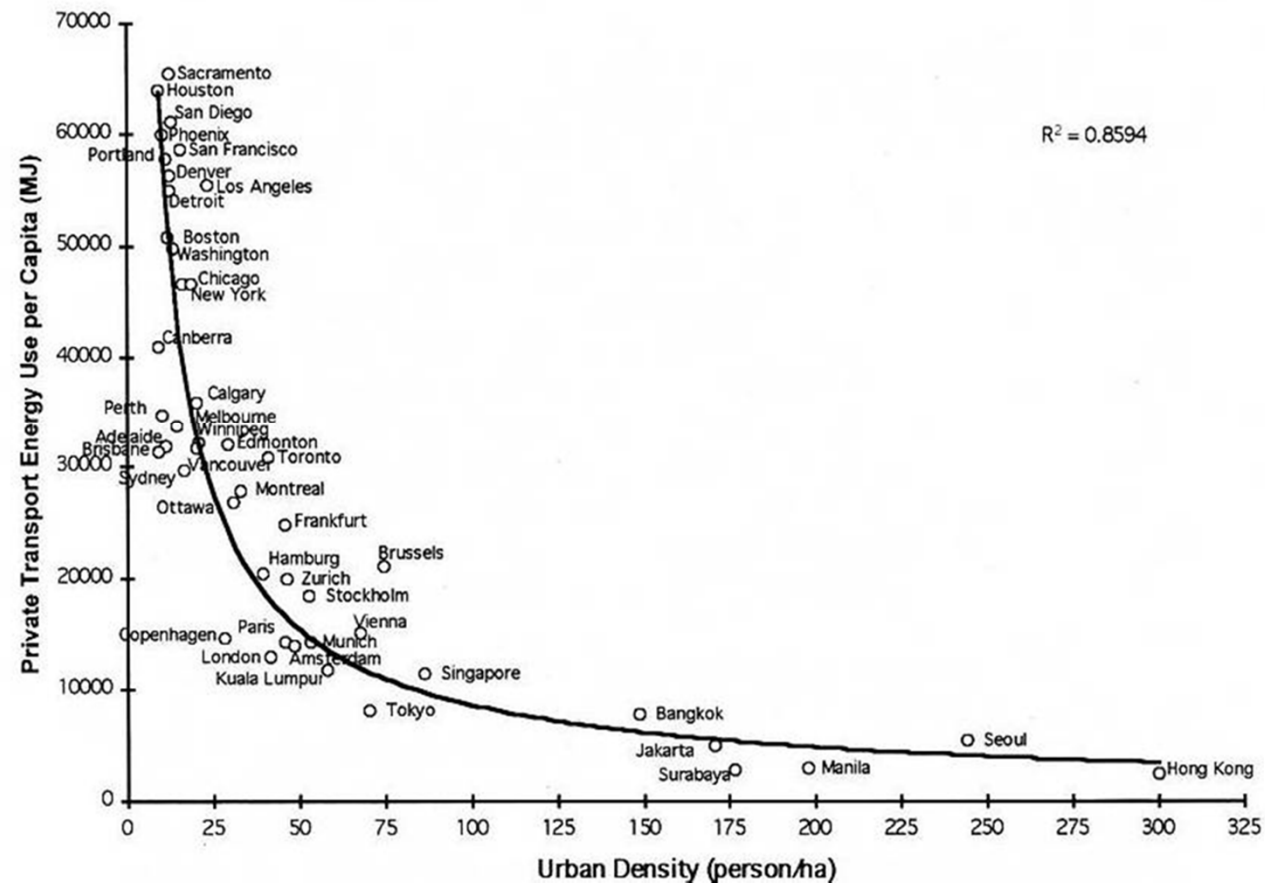


3 Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung (4)

- Ab ca. 1900 Motorisierung des Strassenverkehrs (Merki)
- Massenmotorisierung: setzt in den 1950er Jahren ein \Leftrightarrow flächige Suburbanisierung



Exkurs: Siedlungsform und energie



3 Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung (4)

- Ab 1980er Jahre: Innere Verdichtung, S-Bahn-Ausbau, letztlich dominiert aber die flächige Suburbanisierung noch immer



3 Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung

Eckdaten Schweiz (I)

- 1847: I. Bahnstrecke der Schweiz (Baden-Zürich)
- 1852: I. Eisenbahngesetz
- 1888: Elektrisches Tram Montreux-Vevey
- 1897: Rückkaufsgesetz
- 1902: SBB nimmt den Betrieb auf
- 1918: I. Finanzspritze für Privatbahnen
- 1919: Beschluss zur Elektrifizierung der Eisenbahn
- 1932: I. Motorfahrzeuggesetz
- 1949: Autotransportordnung tritt in Kraft
- 1945: Sanierung der SBB vom Volk angenommen

3 Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung Eckdaten Schweiz (2)

- 1951: Erfolgreiches Referendum gegen ATO
- 1958: Volk beschliesst den Bau eines Autobahnnetzes
- 1972-77: Gesamtverkehrskonzeption
- 1982: I. Leistungsauftrag für SBB
- 1984: Abstimmung Schwerverkehrsabgabe
- 1987: Abstimmung Bahn 2000
- 1992: Abstimmung NEAT
- 1994: Abstimmungen LSVA und Alpeninitiative

3 Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung

Enorme Verkürzung der Reisezeiten

Tabelle 3.2-6: Die Verkürzung der Reisezeit 1850–1910 (1850 = 100)

	1850	1870	1888	1910
Städte*	100	44	28	20
Kantons- hauptorte**	100	42	30	20

* Städte: Mittelwert aller 24 Gemeinden mit über 10000 Einwohnern;

** Mittelwert aller 26 Kantonshauptorte.

Quelle: Frey 2006, 40.

Bemerkung: Die Angaben verstehen sich jeweils als Durchschnitte der Reisezeiten von einer Gemeinde zu allen anderen.

4 Bewertung der Geschwindigkeiten

=> Typische Abfolge von Diskursen, wobei sich die Diskurse teilweise überlagern



4 Bewertung der Geschwindigkeiten *Geschwindigkeit erschreckt*



‘LE VILLAGE EFFRAYÉ’
Première apparition d’un vélocipède à Fouilly-les-Oies

6 Bewertung der Geschwindigkeiten

Geschwindigkeit ist gefährlich



4 Bewertung der Geschwindigkeiten

Geschwindigkeit ist ungesund



4 Bewertung der Geschwindigkeiten
Geschwindigkeit ist Rausch, ist männlich, ist Kult



5 Bewertung der Geschwindigkeiten

Geschwindigkeit ist Macht

Paul Virilio sieht (*1932) Geschwindigkeit als verborgene Seite von Reichtum und Macht und damit als entscheidenden Faktor, der die Gesellschaft bestimmt. => Dromologie



5 Regulierung der Geschwindigkeit Abfolge typischer Diskurse

Wiederum: Abfolge typischer Diskurse

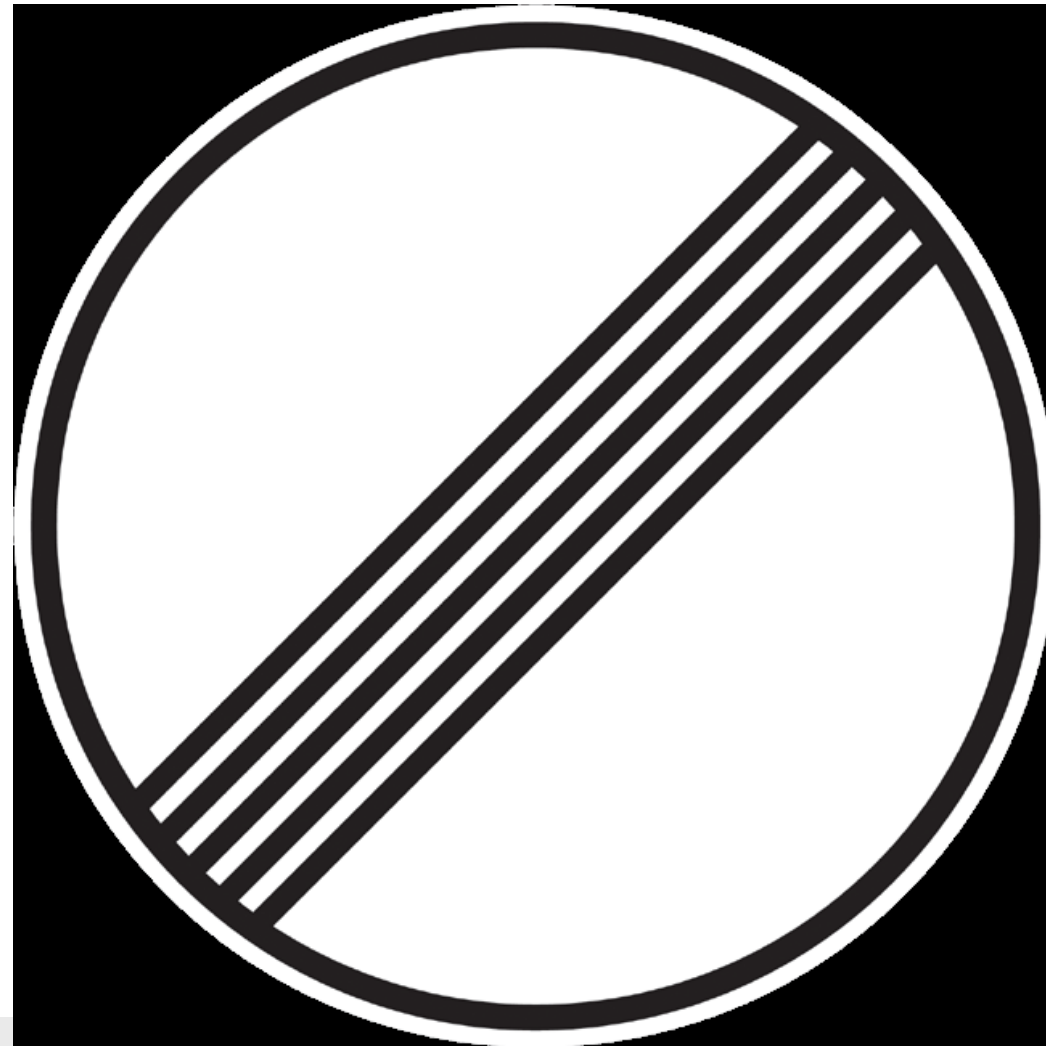


5 Regulierung der Geschwindigkeit *Restriktion des Neuen*

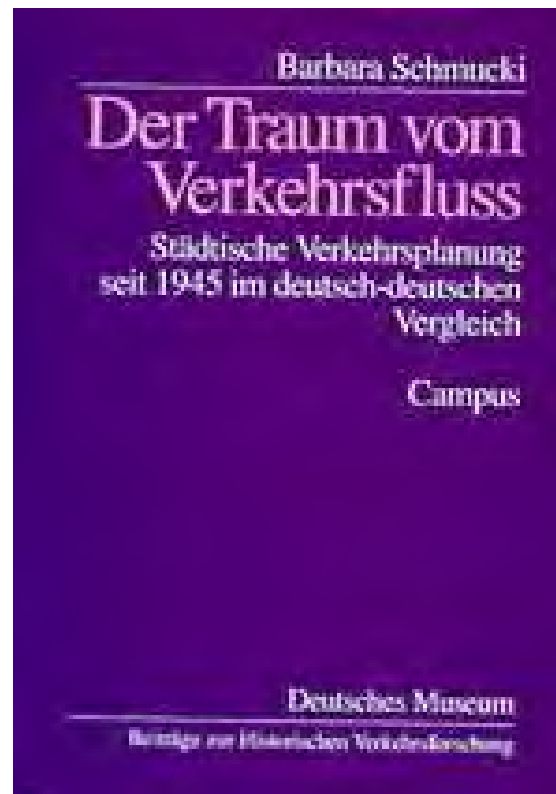


5 Regulierung der Geschwindigkeit

Eigenverantwortung



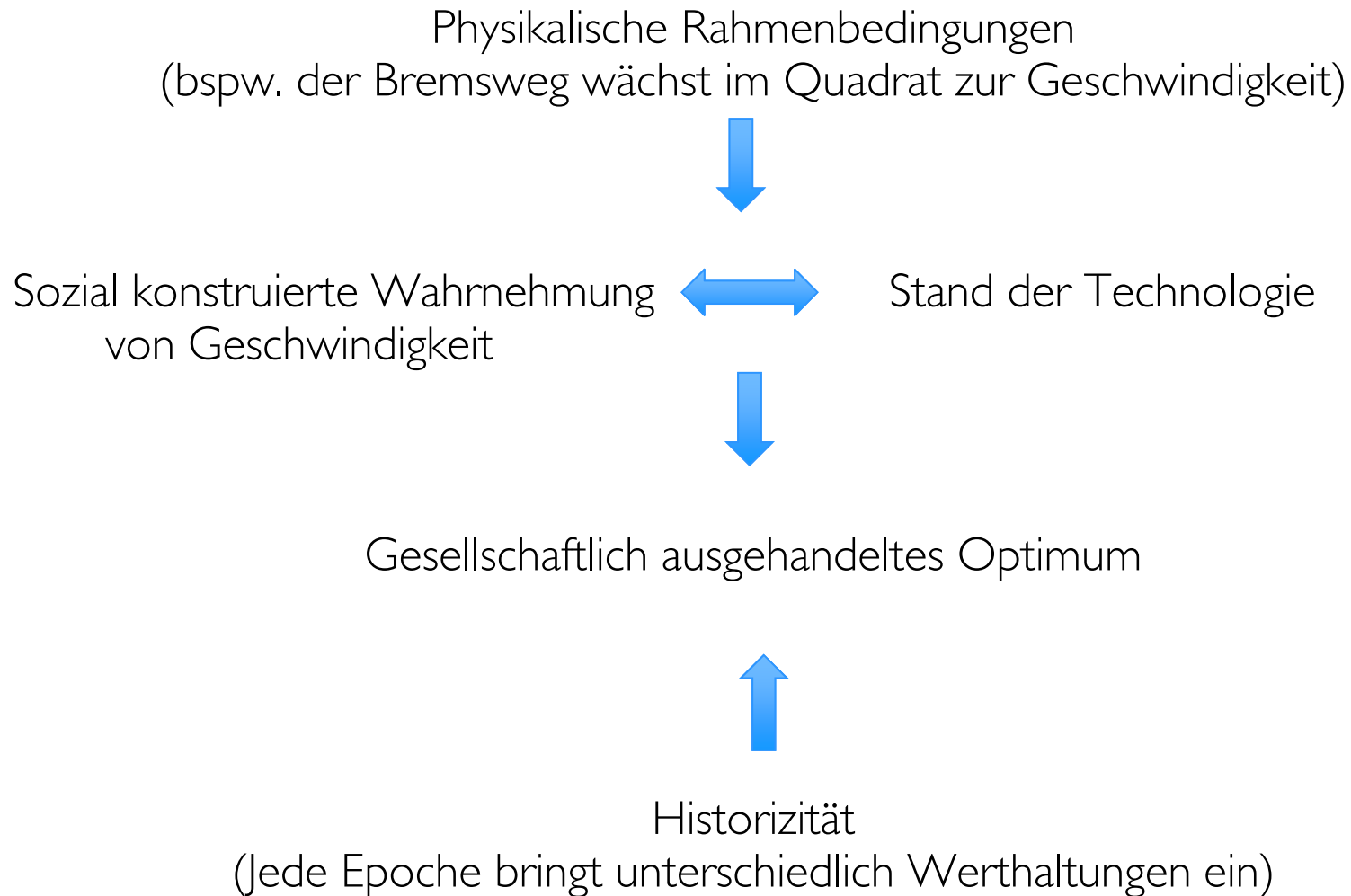
5 Regulierung der Geschwindigkeit *Verkehrsplanung durch Verkehrstrennung*



5 Regulierung der Geschwindigkeit *Koexistenz auf tieferem Geschwindigkeitsniveau*



6 Was ist die optimale Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet? *Antworten aus Sicht der Geschichtswissenschaft*



Weiterführende Literatur

Filarski, Ruud (2004), *The rise and decline of transport systems*, Rotterdam

Frey, Thomas (2006), *Die Beschleunigung des Schweizer Verkehrssystem 1850-1910*, *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56 (2006), 38-45.

Haefeli, Ueli (2012), *Umwelt, Raum, Verkehr*, in: Patrick Halbeisen, Margrit Müller, Béatrice Veyrassat (Hg.), *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert*, Basel, Schwabe, 703-752.

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

Merki, Christoph Maria (2008), *Verkehrsgeschichte und Mobilität*, Eugen Ulmer, Stuttgart

Newman, Peter; Kenworthy, Jeffrey (1998), *Sustainability and Cities*, Washington