

# Inhalt

## I. Einleitung | 9

1. Verkehr in der Moderne | 9
2. Verkehrsgeschichte und Modernisierung | 20
3. Moderne oder Verkehr? Ausgangs- und Ansatzpunkte | 25
4. Warum »Ordnungsdenken und *social engineering*«? | 29
5. Herangehensweise | 36

## II. Vom Eisenbahnbetrieb zum Verkehr als Einheit.

### Transformationen zu Beginn | 41

1. Die frühen 1920er-Jahre:  
Effizienzprobleme im Eisenbahnbetrieb | 43
2. Alte Probleme, aber eine neue Sicht:  
Der »Verkehr« wird zum Bezugspunkt | 53
3. Den Verkehr als Einheit sehen  
und als Einheit behandeln | 61
4. Der »Verkehr« in Ordnungsdenken  
und *social engineering* | 71

## III. Verkehrliches Ordnungsdenken und *social engineering*.

### Skizzen einer stabilen Formation | 75

1. Was war ein Verkehrsexperte? | 75
  - 1.1 Nicht »im einseitigen Spezialistentum versinken«.  
Verkehrsfachleute als breit ausgebildete Generalisten-Experten | 76
  - 1.2 Ein Klub von Verkehrsmenschen – das Institute of Transport | 85
  - 1.3 Ein Zentralinstitut auf deutschem Boden –  
das Institut für Verkehrswissenschaft in Köln | 94
  - 1.4 Der Verkehrsdiskurs auf Papier. Zum Beispiel: Zeitschriften | 105
  - 1.5 Der »Verkehrsexperte« als Subjektivierungsform  
und Sprecherposition | 110

2. Eine Wissenschaft vom Verkehr | 112
  - 2.1 Eine gemeinsame Basis, eine gemeinsame Sprache | 114
  - 2.2 Dogmen, Theorien, Rückbezüge | 123
  - 2.3 Verbildlichungen | 129
  - 2.4 Der Versuch, den Verkehr zu verdaten | 142
3. Die Verkehrsexpertise und die »Praxis« | 145
  - 3.1 Erfahrung: Verkehrsbeobachtung aus erster Hand | 145
  - 3.2 Umsetzbarkeit – das Postulat der Nützlichkeit und was es bedeutete | 151
  - 3.3 Die schlimmste Beschimpfung – »Interessenten« | 156
4. Gemeinwohl, Staat und Politik | 162
  - 4.1 »Richtschnur [...] kann nur das Wohl der Gesamtheit sein« | 162
  - 4.2 Antipluralismus und der starke Staat | 171
  - 4.3 Beratung als »Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Wissenschaft« | 176
5. Der Verkehr in der Krise | 181
  - 5.1 Mangel und Überfluss: Zwei Gegensätze prallen aufeinander | 183
  - 5.2 Die Gegenwart – Zeit der Krise, Zeit zum Handeln | 190
  - 5.3 Eine Revolution verändert die Zeit | 195
  - 5.4 Der Experte als Arzt für Verkehr und Gesellschaft? | 198
6. Vom Wettbewerb zur Ordnung | 201
  - 6.1 Ruinöse Konkurrenz oder Leistungswettbewerb? | 202
  - 6.2 Einheit gegen Chaos. »Verkehrseinheit« und »co-ordination« | 211
  - 6.3 Beispiele: Ordnungsversuche in den 1930er-Jahren | 216
  - 6.4 Restriktive und produktive Organisation – zwei unterschiedliche Modelle? | 228
7. Raum und Verkehr | 230
  - 7.1 Stadtverkehr – das ewige Problem? | 231
  - 7.2 Was sind Verkehrsregionen? | 239
  - 7.3 Nationales Territorium – nationaler Verkehr | 243
  - 7.4 Über Grenzen hinaus | 249
  - 7.5 Der »Osten« – Extrembeispiel oder Sonderfall? | 258
  - 7.6 Mehr als nur Geometrie: Raumwirkungen des Verkehrs | 262

#### **IV. Transformationen am Ende | 271**

1. Verkehrswissenschaft: Das Ende eines Faches, das es nie gab? | 272
2. Das Ende der Krise im Verkehr? | 283
3. Neue Herausforderungen: Verkehrsnutzer und ihre Bedürfnisse | 292

## **V. Schlussbemerkungen** | 301

1. Verkehrliches Ordnungsdenken und *social engineering*: ein vielschichtiges Dispositiv | 301
2. Verkehrliches Ordnungsdenken und *social engineering*: transnationale Formation oder nationale Ähnlichkeiten? | 308
3. Verkehrliches Ordnungsdenken und *social engineering* im 20. Jahrhundert | 310

## **Literatur- und Quellenverzeichnis** | 315

Ungedruckte Quellen | 315

Gedruckte Quellen und Literatur | 316

## **Dank** | 357

## **Register** | 359