

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	9
Einleitung	12
I KONTEXTANALYSE	
1. Im Omnibus in die Moderne. Öffentliche Verkehrssysteme im Spiegel gesellschaftlicher Modernisierung	23
<i>Moderne Mobilität – Soziologische Erklärungen der Verkehrsentstehung (25) Der Öffentliche Verkehr als Epochenphänomen (28) Fazit und Ausblick: Gedanken zur Zukunft des Öffentlichen Verkehrs (41)</i>	
2. Der Verkehr des Leviathan – Zur Genese des städtischen Verkehrs im Rahmen der Daseinsvorsorge	44
<i>Das historische Werden einer sozialen Relation (45) Die Etablierung einer Systematik in Krisenzeiten (48) Gemeinwirtschaft und (Im-)mobilisierung im Krieg (51) Staatsintervention als Zeitzeichen der Weimarer Republik (52) Die begriffliche Fassung des Zusammenhangs von Daseinsvorsorge und ÖV (55) Die Karriere von Daseinsvorsorge und Öffentlichem Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (56) Die aktuelle Diskussion um Daseinsvorsorge und Öffentlichen Verkehr (61) Fazit (64)</i>	
II BESTANDSANALYSE	
3. Strukturelle Reformblockaden im Öffentlichen Verkehr – Eine Krisenanalyse	70
<i>Öffentlicher Verkehr in Deutschland – eine Alternative zum dominierenden Auto? (71) Traditionelle Reglementierung des Öffentlichen Verkehrs und moderne Anforderungen (74) Der segregierte Verkehrsmarkt – Öffentlicher Verkehr in Deutschland (78) Gegenwart und Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland (85) Mangelndes Problembewusstsein im öffentlichen (Nah-)Verkehr (92)</i>	

4. Mentale Reformblockaden – Das Selbstbild des Öffentlichen Verkehrs und dessen Antizipation in der Öffentlichkeit	96
<i>Vorbemerkungen zur Methode (97) Das Selbstbild der ÖPNV-Branche (99) Erstes Zwischenfazit – Der ÖPNV versteckt sich hinter moralischen Appellen (112) Der externe Blick auf den ÖPNV (113) Zweites Zwischenfazit – Der ÖPNV wird von außen als ambivalenter Raum gesehen (123) Schlussfolgerung – Das Selbstbild des ÖPNV wird von der Öffentlichkeit nicht geteilt (123)</i>	
5. Zu den Auswirkungen mentaler und struktureller Innovationsblockaden im Kontext aktueller Reformversuche	128
<i>Die Geschichte eines Berliner Experiments (131) CharterCab als Experiment im Süden von Berlin (134) Das Experiment im Kreuzfeuer: CharterCab als Fall für die Genehmigungsbehörden (137) CharterCab als Teil des kommunalen ÖPNV? Verhandlungen mit der BVG (145) Fazit (153)</i>	
6. Die Eisenbahn in der modernen Gesellschaft. Über die Zukunft des Öffentlichen Verkehrs im Zeichen des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels	155
<i>Bestandsaufnahme (155) Erste Bilanz: Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt (158) Zur Politik des Schrumpfens (163) Zur Zukunft der Schiene (166)</i>	
III POTENTIALANALYSE	
7. Das Leitbild einer integrierten Verkehrspolitik – Teil der Lösung oder Teil des Problems?	170
<i>Das aktuelle Leitbild einer integrierten Verkehrspolitik (171) Das Leitbild der integrierten Verkehrspolitik als historisches Paradigma (173) Ein zukunftsweisendes Leitbild? (191)</i>	
8. Entwicklungsperspektiven von ÖV und MIV – Von der Divergenz zur Konvergenz?	194
<i>Historische Vorläufer aktueller Entwicklungen (196) Personenverkehr (202) Tendenzen in der Automobilentwicklung (203) Tendenzen im Öffentlichen Verkehr (207) Güterverkehr (209) Die Bahn (210) Lastkraftwagen (212) Resümee (213)</i>	

9. Die unentdeckte Spezies der Multimodalen – Möglichkeiten der Bindung und Gewinnung von ÖPNV-Kunden mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen	216
<i>Problem- und Fragestellung (217) Kunden und Potentiale für den ÖPNV (218) Verkehrsverhalten verschiedener Altersgruppen (220) Wahlfreies ÖPNV-Potential (221) Zur Bedeutung von Routinen (224) Lebensphasen und Verkehrsverhalten (227) Erfahrungen mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen (233) Folgerungen (236)</i>	
10. Auf's Wesentliche konzentrieren! Eckpunkte einer Reformagenda für den Öffentlichen Verkehr	239
<i>Ausgangslage: Trotz umfangreicher finanzieller Förderung des Öffentlichen Verkehrs dominiert das Auto mehr denn je (240) Wachsender Reformdruck angesichts knapper öffentlicher Mittel, der EU-Liberalisierung und einer generellen Neujustierung staatlicher Aufgaben (242) Eckpunkte einer Reform (245) Gute Gründe für eine integrierte Reformagenda (252) Auf dem Weg in die Zerstörung des Sozialstaates? (255)</i>	
Resümee, Ausblick, Vision	258
Ein kommentierendes Nachwort von Jan Werner	269
Literatur	277
Bildnachweis	302
Über die AutorInnen	304