

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

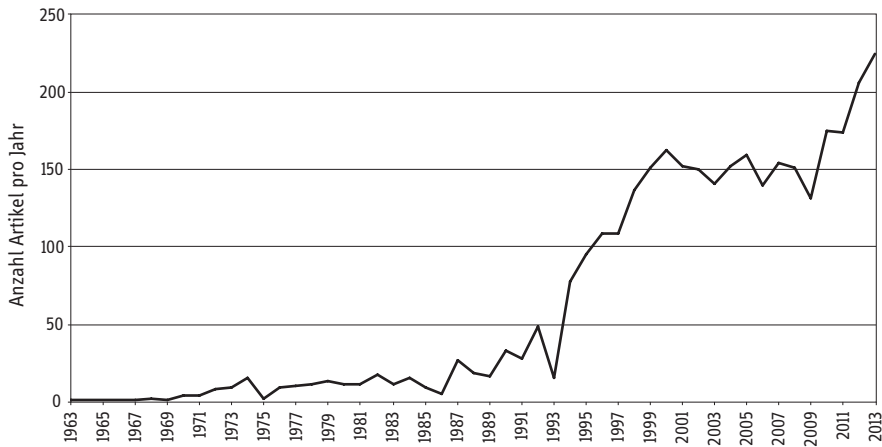
6 In den USA und England wurde der Begriff spätestens seit Anfang der 1960er-Jahre in Lehrbüchern für angehende Verkehrsplaner verwendet. Vgl. Owen 1964.

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 Automobilismus 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 Automobilismus 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 geglänzt. 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; Kollösche, 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 nachfrageseitig 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-