

1 Mobilitätsgeschichte – eine Einleitung

Mobilität ist ein zentrales Phänomen unseres Alltags. Sie ist existentielles Bedürfnis, kulturelle Praxis, hedonistischer Konsum. Unterwegssein ist anthropologische Notwendigkeit, sie ist Erfahrung, Welterschliessung, Risiko, Lust und Last zugleich. Mobilität ist vielschichtig in ihren Rhythmen, den ihr zugrundeliegenden Motiven und in ihren Wegemustern. Mobilitätshandeln ist zweckgebunden, mehr oder weniger routiniert, manchmal bewusst inszeniert, oft wenig reflektiert oder spontan und nicht weiter begründbar.¹

Mobilität als Potenzial

Mobilität bezeichnet nicht nur räumliche, sondern auch soziale oder kulturelle Beweglichkeit von Einzelnen, Gruppen oder Gesellschaften. Dieses Buch befasst sich mit der räumlichen Mobilität, die als gesellschaftliches Verhältnis aber selbstverständlich auch sozial und kulturell verfasst ist. Räumliche Mobilität bezeichnet nicht nur eine Vielfalt der Erscheinungsformen des Verkehrs, der Bewegung vom einfachen Ortswechsel von Personen, Dingen und Ideen bis hin zu komplexen Migrationsbeziehungen. Darüber hinaus umfasst sie die Potenziale zur Bewegung, die Fragen der Zugänge zum Mobilitätssystem, die Mobilitätskompetenzen und die Zwecke und Aneignungsformen.² Qualität und Entwicklungsstand eines Mobilitätssystems messen sich in diesem Sinn nicht nur an den jeweiligen Ortsveränderungen, den Verkehrs- und Transportleistungen, sondern auch an der Art und Weise, wie die individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können, wie die Mobilitätschancen, aber auch die unerwünschten Nebenwirkungen der Mobilität innerhalb der Gesellschaft verteilt sind. Denn nicht alle können ihre Mobilitätsbedürfnisse gleichermaßen befriedigen. Wie die meisten gesellschaftlichen Ressourcen ist auch der Zugang zur Mobilität ungleich verteilt. Die Mobilitätsrestriktionen,

1 Christian Rohr, Ueli Haefeli und Hans-Ulrich Schiedt: *Mobilität im schweizerischen Bundesstaat. Ein neuer Blick auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz nach 1848*, SNF-Projekt, Abteilung Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte der Universität Bern, 2015-2019.

2 Vgl. dazu einige grundlegenden Arbeiten im Umfeld des sogenannten New Mobilities Paradigm: Sheller/Urry 2006: 207-226; Kellerman 2021: 171-183; Cresswell 2006; Cresswell 2011: 163-177; Bissell/Fuller 2011: 1-17; Kaufmann 2007: 302-306; Kaufmann 2002.

mit denen beispielsweise Frauen, Arme, Alte oder Behinderte konfrontiert sind, beeinflussen deren Lebenschancen respektive Lebensgestaltung nachhaltig.³ Grundlegend für die Erforschung der so verstandenen Mobilität ist ein Perspektivenwechsel: weg von der Fokussierung auf Infrastruktur und Angebote, hin zu einer verstärkten Behandlung der Bedürfnisse beziehungsweise der Nachfrageseite. Genuin verkehrs- und technikgeschichtliche Aspekte treten deshalb in der Mobilitätsgeschichte in den Hintergrund.⁴

Der Mobilitätsbegriff fand erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sowohl in die Alltagssprache als auch in die Sprache der Wissenschaft Eingang. Eine bemerkenswerte Zunahme seiner Verwendung ergab sich in den gesellschafts- und umweltpolitischen Zusammenhängen der 1960er- und 1970er-Jahre.⁵ Mit der auf die Gegenwart hin immer noch wachsenden Verbreitung ist in den letzten beiden Jahrzehnten eine Tendenz zur Gleichsetzung mit dem Begriff Verkehr verbunden, wobei Mobilität oft eine positivere Bewertung impliziert als beim «Verkehr», dessen Immissionen und Ressourcenverbrauch als Problemfelder nun vermehrt mitgedacht werden.⁶ Die definitorische Undeutlichkeit respektive Unbestimmtheit spiegelt sich in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Phänomenen der Mobilität, in der die beiden Begriffe Mobilität und Verkehr dann faktisch häufig als Synonyme verwendet werden.⁷ Diesem Ansatz folgt dieses Buch nicht. Es sind nicht zuletzt die skizzierten Unterschiede von Beweglichkeit und Bewegung, die eine vertiefte Beschäftigung mit der Geschichte der Mobilität attraktiv machen.

Der Blick auf zwei Jahrhunderte

Mobilität ist ein gesellschaftspolitisches und damit auch ein historisch wandelbares Phänomen. Oft ist damit die Vorstellung einer Wesensnähe von Mobilität und Moderne verknüpft.⁸ In solchen Zeitdiagnosen schwingt die positiv oder fallweise auch negativ gewertete Annahme mit, dass die Menschen im Laufe der Moderne immer mobiler geworden seien. Diese These zu hinterfragen, zu präzisieren und auch zurechtzurücken, war eine der Motivationen für dieses Buch. Angeregt von einem vom Schweizerischen Nationalfonds finanzierten

3 Vgl. dazu Kuttler/Moraglio 2021; Scheiner/Blotevogel/Frank/Holz-Rau/Schuster 2014; Manderscheid 2016: 27–50.

4 Vgl. ergänzend dazu Bernasconi/Haefeli/Schiedt 2020: 7–11.

5 Haefeli 2020: 7–31; Tissot 2020: 32–45. Haefeli 2016: 93–108; Kaufmann 2009: 41–60.

6 Caviola/Sedlacek 2020: 161–169.

7 So kommt etwa Stephan Rammler, um nur ein Beispiel zu verwenden, in seiner verkehrssoziologischen Grundlegung einer «Mobilität in der Moderne» nach der überzeugenden Feststellung vieler voneinander abweichender Begriffsinhalte trotzdem zum Schluss, diese in seiner Analyse aus «pragmatischen wie aus Gründen der Anschlussfähigkeit an die aktuellen Diskussionen» doch synonym zu verwenden: Rammler 2001: 25.

8 Sennett 1998.

Forschungsprojekt der Universität Bern⁹ wird ein differenzierteres Verständnis von Mobilität postuliert und damit verabschiedet sich das Buch von einer Sicht kontinuierlicher Mobilitätzunahme. Dazu wird weit ausgeholt, sowohl räumlich als auch zeitlich. Betrachtet wird ein geografisch vielfältiger Raum – die Schweiz –, und das über eine ungewohnt lange Zeitdauer: von der Gründung des schweizerischen Bundesstaates Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart. Dass dieser Blick auf zwei Jahrhunderte möglich war, verdanke ich in grossen Teilen den Beiträgen von Hans-Ulrich Schiedt. Als kritischer Begleiter dieser Publikation, aber auch durch die Formulierung konkreter Textpassagen und durch das Beisteuern von Bildmaterial, hat er dieses Buch in seiner vorliegenden Form erst möglich gemacht.

Aus der Langfristperspektive wird erst deutlich, wie sehr sich unsere Mobilitätsoptionen im Lauf der Zeit mit den Eisenbahnen, Motorfahrzeugen oder Flugzeugen, dem forcierten motorisierten Individualverkehr und den ausgebauten Angeboten des öffentlichen Verkehrs gewandelt haben. Und wie stark sich gleichzeitig zu den wachsenden Realeinkommen das Mobilitätsverhalten verändert hat. Es wird zudem auch klar, dass gerade die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts von einer hohen Mobilität vieler Menschen geprägt war. Dies traf nicht nur auf den urbanen Raum und die Verwendung der neuen Verkehrsmittel, sondern ebenso auf die stark agrarische Landschaft und auf die vielen noch überwiegend zu Fuss zurückgelegten Wege zu. Aus einer solchen Perspektive betrachtet, wird gerade der ambivalente Charakter der neuen Vielfalt an Mobilitätsoptionen deutlich, denen auch immer neue Zwänge und Friktionen erwachsen; die neuen Möglichkeiten wollten genutzt sein und traten dementsprechend herrisch in die individuellen schicht- oder gruppenspezifischen Handlungshorizonte ein. Ähnlich wie das Hartmut Rosa für die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne aufgezeigt hat,¹⁰ wird hier die Meinung vertreten, dass die modern gewordene Mobilität auch Aspekte der Immobilität in sich trägt. Bei aller Faszination für immer neue Mobilitätsangebote und grössere Distanzen, die schneller, bequemer und billiger überwunden werden können, sind wir gefangen in übervollen Zügen, stecken im Stau fest, pendeln, um nicht umziehen zu müssen, arbeiten, per Internet verbunden mit weltweit verstreuten Kolleg*innen, im Home Office, vom Garten- oder vom Küchentisch aus.

9 Es handelt sich um das SNF-Projekt «100011_156342: Mobilität im schweizerischen Bundesstaat. Ein neuer Blick auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz nach 1848», welches am Historischen Institut der Universität Bern, Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte (WSU) durchgeführt wurde. Vgl. das Verzeichnis der im Rahmen des Projekts erstellten studentischen Arbeiten im Anhang und insbesondere auch die beiden Dissertationen Spielmann 2020 und Sieber 2022. Vgl. auch die Projektwebsite: https://www.hist.unibe.ch/forschung/forschungsprojekte/mobilitaet_im_schweizerischen_bundesstaat/index_ger.html.

10 Rosa 2005.

Alltägliche Personenmobilität

Mit der Mobilität und dem langen Betrachtungszeitraum sind ausserordentlich grosse Themenfelder abgesteckt, angesichts derer jeder Anspruch auf eine umfassende Behandlung vermessen wäre. Die wohl folgenreichste Einschränkung ergibt sich aus dem Verzicht auf Vollständigkeit, sowohl hinsichtlich der möglichen Themen als auch hinsichtlich ihrer Behandlung über den ganzen Zeitraum hinweg. Als weitere wichtige Eingrenzung fokussieren wir auf die Personenmobilität und bezüglich dieser auf die Alltagsmobilität.¹¹ Auch die Migration und der Tourismus werden aussen vor gelassen, so brisant und dringend diese Themen auch sind.¹²

Räumlich konzentrieren wir uns auf die Schweiz. Das ist bei einem die Grenzen sowohl überschreitenden als auch ausweitenden Phänomen wie der Mobilität doch erklärungsbedürftig: Die Entwicklung der Mobilität war eine stark prägende Kraft dessen, was gemeinhin als das Werden der modernen Schweiz umrissen wird. Der bundesstaatliche Rahmen schuf aber auch neue, besondere Mobilitätsoptionen. Ihr Verstehen soll aber auf keinen Fall in eine in der Verkehrsgeschichte nicht selten national gefärbte Beschwörung der Willensnation und ein ehrfürchtiges Staunen über die technischen Errungenschaften münden. Die thematische Beschränkung auf diesen Raum erfordert eine transnational ausgerichtete Perspektive auf die unterschiedlichen Entwicklungspfade. In diesem Sinne ist die Schweiz nicht nur institutioneller Kontext, sondern transnational zu vergleichender Beobachtungsraum der Mobilitätsverhältnisse, die sich innerhalb der Grenzen, aber auch über diese hinweg, gleich, ähnlich oder auch anders entwickelten.¹³ Zudem darf die Fokussierung auf die Schweiz nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich innerhalb der Schweiz durchaus unterschiedliche Muster etablierten, etwa in Städten, auf dem Land oder in Gebirgs- und Mittellandkantonen.

Ein handlungstheoretischer Rahmen

Das Ziel des vorliegenden Buches, ein so vielfältiges und komplexes Phänomen wie die alltägliche Mobilität über einen sehr langen Zeitraum verfolgen zu wollen, bringt nicht nur das Problem der Bewältigung der thematischen Fülle, sondern auch theoretische und methodische Herausforderungen mit sich. Als theoretischer Bezugspunkt dient uns dabei eine modellhafte Vorstellung von individuellem Handeln in Anlehnung an umweltpsychologische Rahmenmodelle, wie sie seit den 1960er-Jahren von James J. Gibson und anderen entwickelt worden sind.¹⁴ Solchen Modellen liegt die Vorstellung zugrunde, dass sich das

11 Vgl. dazu das immer noch grundlegende Werk zu Grossbritannien: Pooley/Turnbull/Adams 2005.

12 Tissot 2017

13 Vgl. dazu Holenstein 2014.

14 Vgl. dazu Kaufmann-Hayoz 2006: 154–177; Haefeli/Schiedt/Sieber/Spielmann 2015. Bezug auf Gibson nimmt auch: Mom 2015.

Mobilitätshandeln letztlich nur als Resultat von koevolutiven Prozessen zwischen externen und individuellen Faktoren verstehen lässt. Dieses Modellverständnis bestimmt im Sinne einer lockeren Richtschnur den Aufbau des Buches. In einem ersten Teil befassen wir uns mit den externen Faktoren. In je einem Unterkapitel beleuchten wir die Aspekte der institutionellen Verhältnisse (hier vor allem der Verkehrspolitik), der sozioökonomischen Situation der privaten Haushalte sowie der Infrastrukturentwicklung. Aus dem Geflecht dieser Faktoren entstehen Handlungsangebote an die individuellen Akteure.

Der zweite Teil befasst sich mit der Innenwelt der Individuen. Gefragt wird nach den Mobilitätsbedürfnissen und ihrem Wandel über die Zeit. Es geht somit um das «Müssen» und das «Wollen», unabhängig davon, ob die Intentionen dann später in reale Handlungen mündeten, oder ob Restriktionen jedweder Art die Realisierung der Bedürfnisse verhinderten. Daran anschliessend thematisieren wir das «Können». Wir fragen, wer zu welcher Zeit über welche Mobilitätskompetenzen und über welche Verkehrsmittel verfügt hat.

Das eigentliche Mobilitätshandeln tritt dieser Modellogik folgend und im Sinne der koevolutiven Prozesse erst im dritten Teil in den Vordergrund. Darin werden einige zentrale Themen alltäglicher Mobilität, wie beispielsweise der Weg zur Arbeit oder die Freizeitmobilität, aus der Langfristperspektive behandelt und parallel dazu werden die Mobilitätssysteme einer jeweiligen Epoche als Ganzes in Form von fünf kurzen Zeitschnitten charakterisiert. Abschliessend werden einige zentrale Befunde zur Mobilitätsentwicklung im Spannungsfeld von überdauernden Grundbedürfnissen und einem stark expandierenden Verkehrssystem formuliert.

Synthese und Forschungsprogramm

Das Buch versteht sich als Synthese des eingangs erwähnten Nationalfondsprojekts. Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen einerseits aus Sicht des Autors die Fruchtbarkeit einer konsequent umgesetzten Mobilitätsgeschichte. Andererseits machen sie aber auch deutlich, wie bruchstückhaft diesbezüglich die empirische Forschung noch immer ist.¹⁵ Als besonders gross erwiesen sich beispielsweise die Forschungslücken bei den Bedürfnissen der Mobilitätshandelnden, weshalb das Kapitel 5 eher knapp geraten ist. Schwerpunkten des Nationalfondsprojekts wurde dagegen bewusst mehr Raum gegeben, so beispielsweise den Abonnements im öffentlichen Verkehr in Kapitel 6. Die Schweiz dürfte bezüglich dieses Flickenteppichs empirischer Mobilitätsgeschichte kein Sonderfall sein – darauf deutet jedenfalls eine Bilanz von Gijs Mom, Doyens der Gijs International Association for the History of Transport,

¹⁵ Vgl. dazu auch Schiedt 2010.

Traffic & Mobility T2M, aus dem Jahre 2015 hin.¹⁶ An dieser Situation dürfte sich nichts Grundlegendes geändert haben. In diesem Sinn versteht sich dieses Buch auch als Forschungsprogramm, das hoffentlich anregend auf nachrückende Generationen von Historiker*innen wirkt.

16 Mom 2015: 7–19. Einige Ausnahmen, welche die Regel bestätigen: Kellermann 2021. Vgl. auch die Beiträge in: Bernasconi/Haefeli/Schiedt 2020.