

Ulrich PFISTER

Geschichte des Alltags seit 1880

9. Januar 2024

Mobilität

Gliederung

- ◆ Entwicklung von Verkehrsträgern
 - ◆ Eisenbahn
 - ◆ Öffentlicher Nahverkehr
 - ◆ Individualverkehr I: Fahrrad, Motorrad und Lastwagen bis 1939
 - ◆ Individualverkehr II: Massenmotorisierung, 1950er–1980er Jahre

- ◆ Mobilität als Freiheit – Pathologie von Tempo und Massenmobilität
Kulturgeschichte der Mobilität

- ◆ Massenmotorisierung, soziale Räume, Wohnen und Arbeiten
Soziale Begleiterscheinung der Entwicklung des Individualverkehrs

Eisenbahn

- ◆ Anfänge des Eisenbahnbaus in den 1830er/1840er Jahren
 - ◆ Bau der Hauptstrecken in Nordwesteuropa im 3. Viertel des 19. Jh.
 - ◆ Bau der Nebenstrecken ca. 1880–1913
- Am Vorabend des 1. WK war der Eisenbahnbau weitgehend abgeschlossen.
- ◆ Dem Eisenbahnbau kam im 3. Viertel des 19. Jh. zentrale Bedeutung bei der Integration von weiträumigen Gütermärkten und der Erleichterung von Wanderungen über weite Distanzen zu.
 - ◆ Bis Mitte 20. Jh. war die Eisenbahn über mittlere und weite Distanzen wichtigster Verkehrsträger.

09.01.2024

Mobilität

3

Öffentlicher Nahverkehr I Straßenbahn

- ◆ Aufkommen 1850er/1860er Jahre als Pferdebahnen
- ◆ ab ca. 1890 über Elektrifizierung starker Ausbausub
- ◆ 1908 hatten in Deutschland alle 41 Städte über 100.000 Einw. und 41 der 44 Städte mit 50–100.000 Einw. eine Straßenbahn.
Knapp die Hälfte wurde in kommunaler Regie betrieben.
- ◆ Der Bau von Straßenbahnen leistete einen Beitrag ...
 - ◆ zu einer ersten Entlastung von Innenstädten von Wohnfunktionen
teure und schlechte Wohnobjekte
 - ◆ ... sowie zur Trennung von City (Dienstleistungen, noch z. T. Arbeitsstätte) und peripheren Wohnquartieren.
- ◆ Nach dem Zweiten Weltkrieg im Zuge der Entflechtung von Verkehrsträgern (Straße, U-Bahn, S-Bahn) Niedergang der Straßenbahn

09.01.2024

Mobilität

4

Auch Münster hatte früher eine Straßenbahn!



09.01.2024

Mobilität

5

Öffentlicher Nahverkehr II Omnibus

- ◆ Anfänge nach ca. 1905 im Überlandverkehr in Gebieten mit geringer Eisenbahnerschließung
 - früh wichtig Bayern: Tourismus, Erleichterung des Marktverkehrs in gebirgigem Terrain
- ◆ Insbes. in Großstädten blieb dagegen die Bedeutung von Omnibussen bis in die Zwischenkriegszeit gering,
 - ◆ ... v. a. weil lukrative Konzessionen bereits an Straßenbahnen vergeben und laufende Betriebskosten hoch waren.
 - ◆ Beispiel Berlin 1929 (Beförderungen in Mio. Personen): Straßenbahn 929, Omnibus 277, U-Bahn 277
- ◆ Nach dem 2. WK starke Bedeutungszunahme von Busnetzwerken als Zubringer zu S-/U-Bahn-Stationen in neu erschlossenen vorstädtischen Wohngebieten
 - z. B. Hamburg 1955–1962 Verdreifachung der Verkehrsleistung parallel zum Ausbau der U-Bahn, die in dieser Zeit die Straßenbahn überflügelte

09.01.2024

Mobilität

6

Beförderungsleistungen der Hamburger Nahverkehrsmittel 1938–1962 (in 1000 Beförderungsfällen)

	U-Bahn	S-Bahn	Straßen- bahn	Omnibus	Nicht bundes- eigene Eisenbahnen	Hafen- dampfschiffe	Anzahl Beförde- rungen (in 1000)
1938	21,1%	25,5%	44,3%	4,0%	0,9%	4,2%	373736
1950	23,1%	21,8%	46,7%	5,0%	0,9%	2,5%	609753
1955	24,0%	21,0%	42,6%	9,1%	0,6%	2,7%	629275
1962	27,9%	20,5%	26,6%	21,6%	0,7%	2,8%	610165

Quelle: Südbeck, Thomas: Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre, Zwei Beispiele: Hamburg und Emsland, Stuttgart: Steiner, 1994, S. 151, 191.

09.01.2024

Mobilität

7

Öffentlicher Nahverkehr III S-Bahn, U-Bahn

- ◆ Anfänge großstädtischer U-Bahnen parallel zur Elektrifizierung der Eisenbahnen um 1900
- ◆ Stark steigende Bedeutung mit der Ausweitung städtischer Räume in den 1950er/1960er Jahren
 - ◆ Hamburg
 - ◆ Befreiung der großen Ausfallachsen vom öffentlichen Nahverkehr zugunsten des Privatverkehrs durch den Ausbau des U-Bahn-Netzes
 - ◆ Dezentrale Feinerschließung in Ergänzung der U-Bahn durch Busse und nicht durch Straßenbahnen
- ◆ Kontext: Starke Ausweitung des suburbanen Wohnungsbaus u. a. durch die staatliche Wohnbauförderung

09.01.2024

Mobilität

8

Individualverkehr I

Fahrrad, Motorrad und Lastwagen bis 1939

Voraussetzung der Automobilisierung: Straßenbau

- ◆ Seit dem späten 18. Jh. war die auf einem befestigten Unterbau angelegte Schotterstraße Standard für Überlandstraßen (Chaussee).
- ◆ Ab den 1920er Jahren Durchsetzung der Asphaltierung
- ◆ Ab 1926 Beginn der staatlichen Klassifizierung von Straßen
 - ◆ 1932 Schaffung des Systems der Fernstraßen (Ursprung der heutigen Bundesstraßen)
 - ◆ Ausgangspunkt der modernen staatlichen Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt von Fernstraßen
- ◆ Ab den 1930er Jahren in Deutschland Autobahnbau unter Verwendung von Betonplatten

Begrenzte Motorisierung bis in die 1930er Jahre

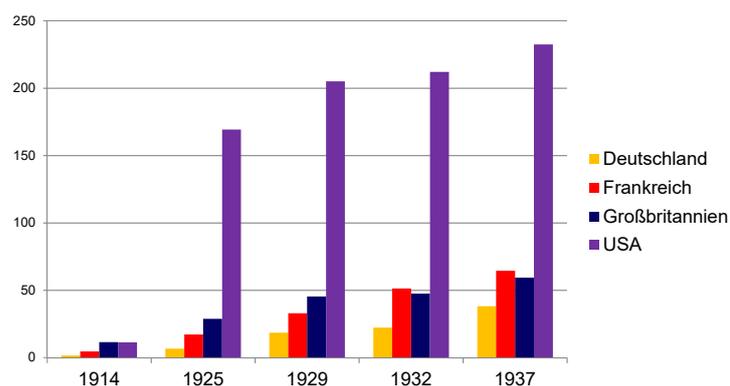
- ◆ Bis 1914 dienten Pkw in Deutschland ...
 - ◆ v. a. dem Sport und dem Vergnügen,
 - ◆ sekundär (mit steigender Tendenz) Handel und Gewerbe sowie
 - ◆ relativ marginal (zu 11–12%) beruflichen Zwecken (insbesondere für Ärzte).
 - ◆ Steuerliche Behandlung als Luxusobjekt
 - ◆ 1906–1933 waren Pkw-Kauf und -Betrieb mit Luxussteuern belegt.
 - ◆ Steuererleichterungen durch das NS-Regime brachten keinen grundlegenden Wandel.
- Noch 1938 wurden in Deutschland drei Viertel der neuen Pkw von Unternehmen und Behörden erworben.
- Bis 1938 im internationalen Vergleich niedriger Motorisierungsgrad in Deutschland und geringer Anteil von Pkws im Vergleich zu Lastwagen, Bussen und Motorrädern

09.01.2024

Mobilität

11

Motorisierungsgrad, 1914–1937 Anzahl Kfz pro 1000 Einw.



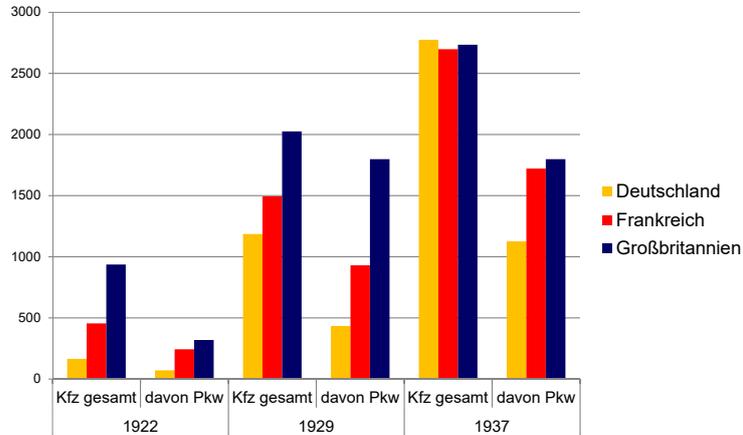
Quelle: Kirchberg, Peter: »Die Motorisierung des Straßenverkehrs in Deutschland von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg«, S. 9–22 in Harry Niemann und Armin Hermann (Hg.): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, Stuttgart: Steiner, 1995, S. 17.

09.01.2024

Mobilität

12

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in den 1920er/1930er Jahren (in 1000 Einheiten)



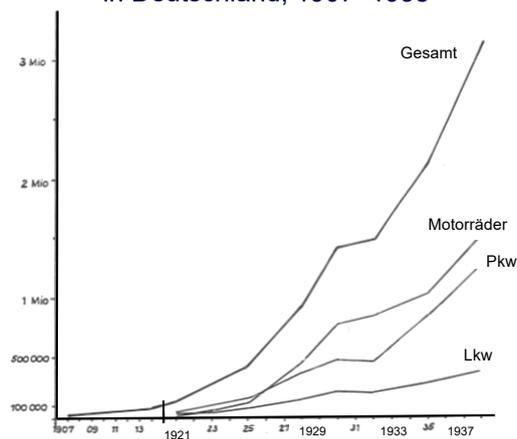
Quelle: Kirchberg, Peter: »Die Motorisierung des Straßenverkehrs in Deutschland von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg«, S. 9–22 in Harry Niemann und Armin Hermann (Hg.): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, Stuttgart: Steiner, 1995, S. 16.

09.01.2024

Mobilität

13

Entwicklung des Bestands an verschiedenen Kraftfahrzeugen in Deutschland, 1907–1938



Quelle: Kirchberg, Peter: »Die Motorisierung des Straßenverkehrs in Deutschland von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg«, S. 9–22 in Harry Niemann und Armin Hermann (Hg.): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, Stuttgart: Steiner, 1995, S. 15.

09.01.2024

Mobilität

14

Erklärung der langsamen Motorisierung in der Zwischenkriegszeit Unmögliche Fordisierung? (eine These)

- ✦ Mit der Durchsetzung rationeller Produktionsmethoden und Produktion großer Serien platzierte Ford das Auto ab 1908 als Massenkonsumgut.
- ✦ In Deutschland Erschwerung von Rationalisierung in den 1920er Jahren durch starken gewerkschaftlichen Einfluss (?)
- ✦ Staatliche Steuergesetzgebung trug zu weiterhin hohen Kosten von Pkw bei.
- ✦ Schließlich war die Kaufkraft der Bevölkerung bleibend (insbes. auch nach 1933) gering.

09.01.2024

Mobilität

15

Alternative Formen der Individualmobilisierung

- ✦ Das Fahrrad dürfte bis zur Mitte des 20. Jh. eines der wichtigsten Nahverkehrsmittel dargestellt haben.
 - ✦ Sachsen (Verkehrszählungen auf Straßen in 24h-Zeitraum)
 - ✦ bereits 1900 war das Fahrrad häufigeres Personentransportmittel als das Fuhrwerk
 - ✦ 1914 diente es zu drei Viertel aller Bewegungen
 - ✦ 1937 wurden Arbeitswege im Bezirk Halle/Merseburg zu 55% mit Fahrrad und 29% mit der Eisenbahn sowie je 6% zu Fuß bzw. mit Omnibus zurückgelegt.
- ✦ Motorrad
 - ✦ Der Motorradbestand lag in Deutschland ab 1927 über demjenigen der Pkw.
 - ✦ Um das Motorrad entstand in den 1920er Jahren eine die Oberschicht überschreitende Motorisierungskultur (Leder, hosentragende Frauen, Freizeitkultur).
In Hannover entwickelten sich 1924–1939 die Eilenriederennen zum bekanntesten Sportanlass mit 50–70.000 Zuschauer:innen und Rundfunkübertragung.

09.01.2024

Mobilität

16

Das historische Eilenriederennen



Das heutige Eilenriederennen

09.01.2024

Mobilität

17

Individualverkehr II

Massenmotorisierung, 1950er–1980er Jahre

Verbreitung privat gehaltener Automobile

◆ Verbreitung des Automobilbesitzes

- ◆ Ab 1960 lag der Anteil privat gehaltener Pkw bei den Neuzulassungen über ½.
- ◆ Der Anteil von Arbeitern und Angestellten an Käufen neuzugelassener Pkw betrug 1952 7,6%, 1956 30%, an Gebrauchtwagen 18% (1952) bzw. 44% (1956).
- ◆ bis ca. 1990 verschwanden schichtspezifische Unterschiede bezüglich des Autobesitzes weitgehend.
- ◆ Pkw pro 1000 Einwohner:innen: 1950 13, 1960 81, 1987 441

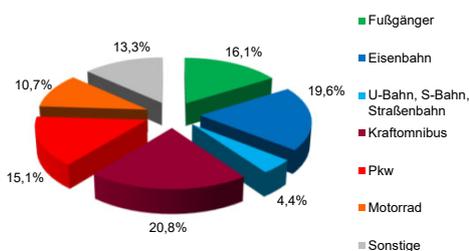
◆ Stellung des Pkw im Verkehr

- ◆ Verdrängung des öffentlichen Verkehrs: Um 1956 stieg der Anteil des Individualverkehrs an Personenkilometern über die Hälfte, ab 1968 stellte sich eine Sättigung bei 75–80% ein.
- ◆ V. a. Ende der 1950er/1960er Jahre richteten sich Werbung und Sparverhalten auf den »Familienwagen« aus.
- ◆ Die stärkste Steigerung erfuhr der Anteil des Individualverkehrs aber im Berufsverkehr (1960 ca. 30%, 1982 ca. 80%).

09.01.2024

Mobilität

19

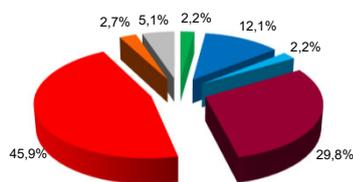


1961 (total 6,84 Mio. km)

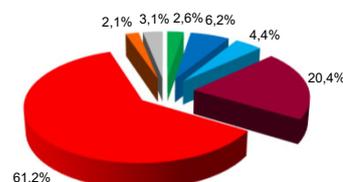
Anteile der Verkehrsarten am gesamten Personenverkehr in der BRD, 1961–1982

(nach Personenkilometern in Prozent)

Quelle: Borscheid, Peter: »Auto und Massenmobilität«, S. 117–141 in Hans Pohl (Hg.), Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Stuttgart: Steiner, 1988, hier S. 136.



1970 (total 9,19 Mio. km)



1982 (total 10,87 Mio. km)

09.01.2024

Mobilität

20

Institutionelle Grundlagen der Massenmotorisierung Steuerregime und Straßenbau

- ◆ 1955 Steuerreform
 - ◆ ... die Einkommens- und Lohnsteuertarife senkte und damit Kaufkraft freisetzte
 - ◆ Reduktion der Pauschalsteuer für Pkw um 20%
 - ◆ Besitz und Benutzung eines Pkw konnten als Werbungskosten abgesetzt werden.
 - ◆ Diesen Reformen, die das Auto als unabdingbares Gebrauchsgut anerkannten, trugen zur der Belebung der Nachfrage nach Pkw bei.
- ◆ Ab ca. 1955 aktive Verkehrspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden im Umgang mit »Verkehrskrisen«
 - (Unfälle, Staus, mangelnde Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs)
 - ◆ Starke Expansion des staatlichen Fernstraßennetzes
 - Autobahnen 1951 2100 km, 1980 7300 km, 2016 13.000 km
 - ◆ Parallel Ausbau der Straßen auf kommunaler/Kreisebene
 - ◆ Erschließung von Wohnvororten und Industriebezirken durch neue bzw. leistungsfähigere Straßen
 - ◆ Bau fester, klassierter, Trecker- bzw. Pkw-gerechter Straßen auch in dünnbesiedelten Landgebieten

09.01.2024

Mobilität

21

Mobilität als Freiheit

Pathologie von Tempo und Massenmobilität

Individualmobilität als Bürgerrecht und Lustgewinn

- ◆ Freizügigkeit ist seit der französischen Revolution ein individuelles Menschenrecht; der Pkw stellt eine konsumgesellschaftliche Überhöhung dieses Rechts dar, die in der BRD der 1950er Jahre als Abgrenzung zum Totalitarismus sowohl des Nationalsozialismus als auch des (Post-) Stalinismus diente.
 - ◆ »Motorisierung bedeutet mehr Freiheit für den Menschen. Kein Zufall, dass es in der östlichen Welt schlechte Straßen und wenig Pkws gibt.« (Straße und Wirtschaft 1958)
 - ◆ Verkehrsminister Seehofer trauete 1958 der Massenmobilisierung zu, »Standes- und Klassenunterschiede nicht nur zu verwischen, sondern echt zu beseitigen und dabei Befriedigung und Wohlbefinden zu verbreiten.«
 - ◆ Komplementär Kampf gegen Tempolimiten, die in den 1950er Jahren mit »kalter Diktatur« und »erschütterndem« Angriff auf die persönliche Freiheit des Pkw-Lenkens gleichgesetzt wurden
- ◆ Im praktischen Alltag stellte das Auto lange ausgeprägt eine Männerdomäne mit phallischer Komponente dar.
 - ◆ Dominanz von Männern unter Lenkern, Werbung, Tempo und Wohlgefühl, liebevolle Umsorgung des Autos

09.01.2024

Mobilität

23

Pkw und Männerlust

Das erste Auto war weniger Konsumobjekt denn Familienmitglied. Es brauchte ein Dach über dem Kopf – auch wenn es nur eine Plastikplane war – und bedurfte besonderer Pflege. »Mein Vater und sein roter Opel Kapitän. Im Haus hat er keinen Finger krumm gemacht, aber jeden Sonnabend das gleiche Ritual: Einshamponieren, Abspritzen, Trockenledern, Wachsauftrag mit Wattebäuschchen, Felgenpflege, Glasrein für die Scheiben. Und zum Schluss noch ein prüfender Blick: Kein Staubkörnchen durfte den Lack mehr verunzieren. Seine Autopflegebatterie war mindestens so zahlreich wie die Haushaltsputzmittel. Aber zu meiner Mutter sagen, sie sei manchmal ein kleiner Putzteufel!« (*Frau B. geb. 1963*)

Aus: Andersen, Arne: Der Traum vom guten Leben: Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute, Frankfurt a. M.: Campus, 1997, S. 160.



Das Auto war nicht nur Gebrauchsgegenstand, sondern zunehmend auch Lustobjekt und Statussymbol. (Legende Andersen)

Quelle: Ebenda, S. 162.

09.01.2024

Mobilität

24

Auto und soziale Kontrolle

- ◆ Der Pkw hatte (insbes. für Männer) eine emanzipative, soziale Kontrolle erschwerende Konnotation.
- ◆ Schon das deutsche Kraftfahrzeuggesetz 1909 reduzierte die Haftpflicht von Lenkern verglichen mit der absoluten Haftpflicht von Eisenbahngesellschaften.
- ◆ In den Auseinandersetzungen der 1950er Jahre konnte sich Verkehrserziehung nur als Konzept der autonomen Selbstbildung freier Individuen festsetzen.
 - Die Entwicklung zur wissenschaftlichen Disziplin blieb ihr versagt.
- ◆ In den USA wurde bereits in den 1920er Jahren das Auto zum zentralen männlichen Requisit zum Anknüpfen erotischer Beziehungen ohne elterliche Überwachung.
 - ◆ Das Ausführen eines Mädchens zu Kino und Tanz erforderte ein Auto.
 - ◆ Die kalifornische Polizei war schon 1921 besorgt ob der Pärchen, die sich nachts in Autos »Orgien hingeben«.

09.01.2024

Mobilität

25

Tempo, Nervosität, Schock

- ◆ Phasenweise Erfahrung der Moderne als »rasendes Zeitalter«
 - ◆ Um 1900 trugen hierzu Arbeitstempo (»amerikanischer Schnellbetrieb«, später »Berliner Tempo«), Drogengenuss (Zigarette) und Verkehr gleichermaßen bei.
 - ◆ Verkehr konnte durch Lärm (Bimmeln, Hupen, Dampfmaschinen- und Motorenlärm) sowie Gestank verwirren.
 - ◆ Tempo konnte ein eigenständiges Gefühl schaffen:
 - ◆ »Wir fliegen mit der Geschwindigkeit des Windes durch ganze Weltteile« (Neurologe 1893).
 - ◆ Kotflügel an Autos der 1940er–1960er Jahre sollten ans Fliegen gemahnen.
 - ◆ Gemäß einiger Theorien um 1900 sollte insbesondere Tempowechsel nervös machen.
 - ◆ Tempo selbst galt dagegen als Ausdruck von Virilität und Entschlossenheit.
 - Arbeitsmediziner empfahlen Straßenbahnenkern einen kaltblütigen Charakter
 - ◆ Tempo konnte zunächst allerdings in neuer Form auf den Körper ermüdend einwirken.
 - In Großbritannien im 3. Viertel 19. Jh. Diskussion um Vibrationen der Eisenbahn und Schutz dagegen durch Polsterung
- ◆ Technische Transportmittel führten zu neuen Formen von Unfällen, die im Unterschied zur Kutsche plötzlich eintraten und keine auch noch so kurze Vorbereitung erlaubten.
 - ◆ entgegen z. B. Durchgehen von Pferden
 - Schock als Alltagserfahrung

09.01.2024

Mobilität

26

Massenmotorisierung und soziale Räume

Implikationen der Verbreitung des privaten
Automobilbesitzes für Wohnen, Arbeiten und
Sozialbeziehungen

Folgen der Massenmotorisierung für städtische Räume

- ◆ Massenmotorisierung erlaubte eine Trennung von City (Dienstleistungen), Arbeitsstätten und Wohngebieten, die nun konzentrisch angeordnet sein konnten.
Eisenbahn und Straßenbahn hatten eine Expansion von städtischen Räumen entlang von Verkehrsachsen gefördert; Arbeitsstätten mussten zentralisiert bleiben.
- ◆ Schichtspezifisch unterschiedlich rasche Verbreitung von Pkw beförderte soziale Ungleichheit.
Unterschichtshaushalte, die sich den Umzug in die Vororte mangels Auto nicht leisten und gleichzeitig auch nicht die auf der grünen Wiese errichteten Arbeitsstätten in neuen, dynamischen Sektoren (z. B. Elektronik) erreichen konnten, blieben doppelt benachteiligt → Verslumung von Innenstädten, insbes. in USA
- ◆ Wandel von Funktionsräumen auf der Mikro-Ebene
 - ◆ Differenzierung von z. B. von Straßen vs. Spielplätzen
 - ◆ In den USA Wandel der Hausarchitektur: Auto als zusätzlicher Raum förderte Entdifferenzierung von Räumen zu Schlafräumen; Rückbildung des Eingangsbereichs und des Flurs, da das Haus zunehmend durch die Garage betreten wurde

Folgen der Massenmotorisierung für ländliche Gebiete

- ◆ Straßenbau und Motorisierung waren wichtige Voraussetzung für den Einsatz des Verbrennungsmotors in der Landwirtschaft (in Deutschland v. a. ab ca. 1950) und die Erleichterung des Marktzugangs.
- ◆ **Zugleich Schwächung ländlicher Sozialbeziehungen**
 - ◆ Mechanisierung/Motorisierung machte Lohnarbeiter:innen aus den Unterschichten überflüssig
Heuerlinge nach 1945 in Westfalen; Afroamerikaner:innen in den südlichen USA
 - ◆ Nachbarschaftliche Unterstützung verlor an Gewicht.
 - ◆ Freunde konnten dank der gesteigerten Mobilität ausgesucht werden.
- ◆ Einkaufsradien dehnten sich stark aus, so dass die lokale Handelsinfrastruktur zugunsten regionaler Zentren geschwächt wurde.
- ◆ Parallel zu Massenmedien war die Massenmotorisierung wichtiges Element in der Entprovinzialisierung von Landgebieten.