

Mobilität (Einführung: MERKI 2008)

1. Entwicklung der Verkehrsträger

a. *Eisenbahn*. Nach Anfängen 1830er/1840er J. wurden in NW-Europa die Hauptstrecken im 3. V. 19., die Nebenstrecken ca. 1880–1913; am Vorabend des 1. WK war der Eisenbahnbau weitgehend abgeschlossen. Dem Eisenbahnbau kam im 3. V. 19. Jh. zentrale Bedeutung bei der Integration von weiträumigen Gütermärkten zu. Bis Mitte 20. Jh. war die Eisenbahn über mittlere u. weitere Distanzen wichtigster Verkehrsträger.

b. *Öffentlicher Nahverkehr* (DIENEL/SCHMUCKI 1997; REINHARDT 2015). (1) *Straßenbahn*. Bau ab 1852 als Pferdebahnen, ab ca. 1890 über Elektrifizierung starker Ausbauschub. 1908 hatten in D alle 41 Städte über 100 000 Einw. u. 41 der 44 Städte mit 50–100 000 Einw. eine Straßenbahn, wobei knapp ½ in kommunaler Regie betrieben wurden. Wichtiger Beitrag zu einer ersten Entlastung von Innenstädten von Wohnfunktionen (wo viele Wohnobjekte teuer u. von schlechter Qualität waren) sowie zur Trennung von City (Dienstleistungen, noch z. T. Arbeit) u. Wohnquartieren. Nach dem 2. WK im Zuge der Entflechtung von Verkehrsträgern (Straße, U-Bahn, S-Bahn) Niedergang der Straßenbahn. – (2) *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 u. laufende Betriebskosten hoch waren (ZATSCH 1993: Kap. I). Nach dem 2. WK starke Bedeutungszunahme von Busnetzwerken als Zubringer zu S-/U-Bahn-Stationen in neu erschlossenen vorstädtischen Wohngebieten (Bsp. Hamburg; SÜDBECK 1994: Kap. 5.5). – (3) *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 J.

c. *Individualverkehr I: Fahrrad, Motorrad und Lastwagen bis 1939* (Kirchberg in NIEMANN/ HERMANN 1995). (1) *Straßenbau*. Seit spätem 18. Jh. war die Schotterstraße Standard für Überlandstraßen (Chaussee). Ab den 1920er J. Durchsetzung der Asphaltierung, ab 1930er J. in D Autobahnbau unter Verwendung von Betonplatten. Ab 1926/32 Beginn der staatlichen Klassifizierung von Straßen; Ausgangspunkt der staatlichen Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt von Fernstraßen. – (2) *Das Automobil als Statusobjekt*. Bis 1914 dienten Pkw in D v. a. Sport u. Vergnügen, sekundär (mit steigender Tendenz) Handel u. Gewerbe sowie relativ marginal (zu 11–12%) beruflichen Zwecken (insbes. Ärzte). 1906–1933 waren Pkw-Kauf u. -Betrieb mit Luxussteuern belegt. Steuererleichterungen durch das NS-Regime brachten keinen grundlegenden Wandel; noch 1938 wurden in D ¾ der neuen Pkw von Unternehmen u. Behörden erworben, u. der Motorisierungsgrad blieb im internationalen Vergleich niedrig. – (3) *Erklärung: Unmögliche Fordisierung?* (zu Henry Ford vgl. 14.11.23, §1.c; zur einschlägigen Diskussion SCHMUCKI 1995: 584–586.) Mit der Durchsetzung rationeller Produktionsmethoden u. Produktion großer Serien platzierte Ford das Auto ab 1908 als Massenkonsumgut. In D Erschwerung von Rationalisierung in den 1920er J. durch starken gewerkschaftlichen

Einfluss, u. staatliche Steuergesetzgebung trug zu hohen Kosten bei. Schließlich war die Kaufkraft bleibend (insbes. auch nach 1933) gering. – (4) *Alternativen zum Pkw als Formen der Individualmobilisierung*. (i) *Das Fahrrad* dürfte bis zur Mitte des 20. Jh. eines der wichtigsten Nahverkehrsmittel dargestellt haben. 1937 wurden Arbeitswege im Bezirk Halle/Merseburg zu 55% mit Fahrrad u. 29% mit der Eisenbahn sowie je 6% zu Fuß bzw. mit Omnibus zurückgelegt. – (ii) *Motorrad*. Der Motorradbestand lag in D ab 1927 über demjenigen der Pkw. Um das Motorrad entstand in den 1920er J. 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 u. Rundfunkübertragung (BIRKEFELD/JUNG 1994: 102).

d. *Individualverkehr II: Massenmotorisierung 1950er–1980er Jahre* (Borscheid in POHL 1988; ANDERSEN 1996: 154–175). (1) *Verbreitung des Automobilbesitzes*. Ab 1960 lag der Anteil privat gehaltener Pkw bei den Neuzulassungen über ½. Der Anteil von Arbeitern u. Angestellten an Käufen neuzugelassener Pkw betrug 1952 7,6% 1956 30%, an Gebrauchtwagen 18 bzw. 44%; bis ca. 1990 verschwanden schichtspezifische Unterschiede bezüglich des Autobesitzes weitgehend. Verdrängung des öffentlichen Verkehrs: 1956 stieg der Anteil des Individualverkehrs an Personenkilometern über ½, ab ca. 1968 stellte sich eine Sättigung bei 75–80% ein. V. a. Ende 1950er/1960er J. richteten sich Werbung u. Sparverhalten auf den »Familienwagen« aus. Die stärkste Steigerung erfuhr der Anteil des Individualverkehrs aber am Berufsverkehr (1960 ca. 30%, 1982 ca. 80%). – (2) *Steuerregime und Straßenbau*. 1955 Steuerreform, die Einkommens- u. Lohnsteuertarife senkte u. damit Kaufkraft freisetzte; Reduktion der Pauschalsteuer für Pkw um 20%. Zudem konnten Besitz u. Benutzung eines Pkw als Werbungskosten abgesetzt werden. Diesen Reformen, die das Auto als unabdingbares Gebrauchsgut anerkannten, wird hinsichtlich der Belegung der Nachfrage nach Pkw eine erhebliche Bedeutung zugemessen. Komplementär ab ca. 1955 aktive Verkehrspolitik von Bund, Ländern u. Gemeinden im Umgang mit »Verkehrskrisen« (Unfälle, Staus, mangelnde Leistungsfähigkeit des öffentl. Verkehrs; KLENKE 1995). Sowohl starke Expansion des Fernstraßennetzes (Autobahnen 1951 2100 km, 1980 7300 km) als auch Ausbau von kommunalen /Kreisstraßen: Erschließung von Wohnvororten u. Industriebezirken durch neue bzw. leistungsfähigere Straßen; Bau fester, klassierter, Trecker- bzw. Pkw-gerechter Straßen auch in dünnbesiedelten Landgebieten (SÜDBECK 1994).

2. Mobilität als Freiheit – Pathologie von Tempo und Massenmobilität

a. *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 J. als Abgrenzung zum Totalitarismus sowohl des NS als auch des (Post-)Stalinismus diente. »Straße und Wirtschaft« 1958: »Motorisierung bedeutet mehr Freiheit für den Menschen. Kein Zufall, dass es in der östlichen Welt schlechte Straßen u. wenig Pkws gibt.« Verkehrsminister Seeborn traute 1958 der Massenmobilisierung zu, »Standes- u. Klassenunterschiede

nicht nur zu verwischen, sondern echt zu beseitigen u. dabei Befriedigung u. Wohlbefinden zu verbreiten.« Individualmobilität soll den Kollektivismus fördernde Menschenzusammenballungen verhindern. Komplementär Kampf gegen Tempolimiten, die in den 1950er J. mit »kalter Diktatur« u. »erschütterndem« Angriff auf die persönliche Freiheit des Pkw-Lenkens gleichgesetzt wurden (KLENKE 1995: Kap. 2.4). Im praktischen Alltag stellte das Auto lange ausgeprägt eine Männerdomäne mit phallischer Komponente dar (Dominanz von Männern unter Lenkern, Werbung, Tempo u. Wohlgefühl, liebevolle Umsorgung des Autos; z. B. ANDERSEN 1996: 160 f.).

b. Auto und soziale Kontrolle. Der Pkw hatte insbes. für Männer eine emanzipative, soziale Kontrolle erschwerende Konnotation. Das deutsche Kraftfahrzeuggesetz 1909 reduzierte die Haftpflicht von Lenkern verglichen mit der absoluten Haftpflicht von Eisenbahngesellschaften. In den Auseinandersetzungen der 1950er J. konnte sich Verkehrserziehung nur als Konzept der autonomen Selbstbildung freier Individuen festsetzen; die Entwicklung zur wiss. Disziplin blieb ihr versagt (Böcher in NIEMANN/HERMANN 1995). In den USA wurde das Auto in den 1920er J. für junge Männer zu einem Requisit zum Anknüpfen erotischer Beziehungen ohne elterliche Überwachung; das Ausführen eines Mädchens zu Kino u. Tanz erforderte ein Auto; die kalifornische Polizei war 1921 besorgt ob der Pärchen, die sich nachts in Autos »Orgien hingeben« (FLINK 1998: 158–162).

c. Tempo, Nervosität, Schock (SCHIVELBUSCH 1977, Kap. 7–10; RADKAU 1994). Die Moderne wurde von Zeitgenossen phasenweise als »rasendes Zeitalter« erfahren, wozu um 1900 Arbeitstempo (»amerikan. Schnellbetrieb«, ab 1870er J. in Stahlindustrie; später »Berliner Tempo«), Drogengenuss (Zigarette) u. Verkehr gleichermaßen beitrugen. Letzterer konnte durch Lärm (Bimmeln, Hupen, Dampfmaschinen- u. Motorenlärm) u. 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 J. sollten ans Fliegen gemahnen). Tempo selbst galt dagegen als Ausdruck von Virilität u. Entschlossenheit (Arbeitsmediziner empfahlen Straßenbahnlenkern einen kaltblütigen Charakter). Tempo konnte zunächst allerdings in neuer Form auf den Körper ermüdend einwirken: In England im 3. V. 19. Jh. Diskussion um Vibrationen der Eisenbahn u. Schutz dagegen durch Polsterung. Technische Transportmittel beinhalteten neue Formen der Unfälle, die im Unterschied zur Kutsche plötzlich eintraten u. keine auch noch so kurze Vorbereitung erlaubten (entgegen z. B. Durchgehen von Pferden) → Schock als moderne Alltagserfahrung.

3. Massenmotorisierung, soziale Räume, Wohnen und Arbeiten (FLINK 1988: Kap. 7–9)

a. Städtische Räume. Eisenbahn u. Straßenbahn erlaubten eine Expansion von städtischen Räumen primär entlang von Verkehrsachsen; Arbeitsstätten mussten zentralisiert bleiben. Massenmotorisierung erlaubte dagegen eine Trennung von City (Dienstleistungen), Arbeitsstätten u. Wohngebieten, die nun konzentrisch angeordnet sein konnten. Schichtspezifisch unterschiedlich rasche Verbreitung von Pkw beförderte soziale Ungleichheit: Unterschichten, die sich den Umzug in die Vororte mangels Auto nicht leisten u. 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). Auch auf der Mikro-Ebene implizierte Motorisierung die Differenzierung von Funktionsräumen (z. B. Straßen vs. Spielplätze). In den USA Wandel der Hausarchitektur: Auto als zusätzlicher Raum förderte Entdifferenzierung von Räumen zu Schlafräumen; Rückbildung des Eingangsbereichs u. des Flurs, da das Haus zunehmend durch die Garage betreten wurde.

b. Ländliche Gebiete. Straßenbau u. Motorisierung waren wichtige Voraussetzung für den Einsatz des Verbrennungsmotors in der Landwirtschaft (in D v. a. ab ca. 1950) u. 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 u. Freunde konnten dank gesteigerter 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.

Zitierte Literatur (AfS=Archiv für Sozialgeschichte; GG=Geschichte und Gesellschaft)

- ANDERSEN (1996) wie 17.10.2023.
 BIRKEFELD, Richard und Martina JUNG: *Die Stadt, der Lärm und das Licht: [...] Motorisierung und Elektrifizierung* (Seelze: Kallmeyer, 1994).
 DIENEL, Hans-Liudger und Barbara SCHMUCKI (Hg.): *Mobilität für alle: Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt ...* (Stuttgart: Steiner, 1997).
 FLINK, James J.: *The automobile age* (Cambridge, Mass.: MIT, 1988).
 KLENKE, Dietmar: *»Freier Stau für freie Bürger«: Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949–1994* (Darmstadt: Wiss. Buchgesellschaft, 1995).
 MERKI, Christoph Maria: *Verkehrsgeschichte und Mobilität* (Stuttgart: Ulmer, 2008).
 NIEMANN, Harry und Armin HERMANN (Hg.): *Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten* (Stuttgart: Steiner, 1995).
 POHL, Hans (Hg.): *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986* (Stuttgart: Steiner, 1988).
 RADKAU, Joachim: »Die wilhelminische Ära als nervöses Zeitalter, oder: die Nerven als Netz zwischen Tempo- und Körpergeschichte«, *GG* 20 (1994), 211–241.
 REINHARDT, Winfried: *Geschichte des Öffentlichen Personenverkehrs von den Anfängen bis 2014 [...]* (Wiesbaden: Springer Vieweg, 2015).
 SCHIVELBUSCH, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise: zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (München: Hanser, 1977).
 SCHMUCKI, Barbara: »Automobilisierung: ...«, *AfS* 35 (1995), 582–597.
 SÜDBECK, Thomas: *Motorisierung, Verkehrsentwicklung u. Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er J., ...* (Stuttgart: Steiner, 1994).
 ZATSCH, Angela: *Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters* (Konstanz: Hartung-Gorre, 1993).