
Editorial

Mobilität. Ein neues Konzept für eine alte Praxis

Auf dem Heimweg nach einem anstrengenden Arbeitstag weigert sich Rosa Parks am 1. Dezember 1955, ihren Sitzplatz im Bus für einen weissen Fahrgast zu räumen. Die Weigerung wird zu einem Meilenstein der Bürgerrechtsbewegung in den USA. Sie verweist auf die politische Dimension alltäglicher Mobilität. Drei Jahrzehnte später, im Jahr 1983, singt der italienische Cantautore Edoardo Bennato im Lied «Una Ragazza» davon, dass italienische Mädchen und Frauen abends nicht alleine ausgehen dürfen: «Se una ragazza, vuole di sera / Andare sola per strada / Non lo può fare / Non è corretto / Che non sia accompagnata». Das Lied ist ein deutlicher Hinweis auf die geschlechterspezifisch-normativen Verhältnisse der alltäglichen Mobilität und es wird zu einer Hymne derer, die diese Normen nicht mehr befolgen. Und schon viel früher, im Jahr 1782, unternimmt der Kunsttherapeut und Pädagoge Karl Philipp Moritz, angeregt von Jean-Jacques Rousseau, zu Fuss eine Reise nach England. Seine Bitte um Unterkunft wird im Gasthaus abgelehnt, obwohl noch Betten zur Verfügung stehen, denn als Fussgänger gilt er offensichtlich als nicht zahlungsfähig.¹ Die Episode verweist auf die Mobilität als ein wirtschaftliches Verhältnis und auf die Mobilität als ein wirkmächtiges Medium der sozialen oder kulturellen Distinktion.

Mobilität ist ein zentrales Phänomen unseres Alltags. Sie ist existenzielles Bedürfnis, soziale und kulturelle Praxis, hedonistischer Konsum. Unterwegssein ist anthropologische Notwendigkeit, ist Erfahrung, Welterschliessung, Risiko, Lust und Last zugleich. Mobilität ist vielschichtig in den ihr zugrunde liegenden Motiven, ihren Wegemustern, den Geschwindigkeiten, in ihren Rhythmen und in den ihr entgegenstehenden Friktionen. Diese Themenkreise hat der Geograf Tim Cresswell zur Analyse vorgeschlagen – «motive force», «velocity», «rhythm», «route», «experience» und «friction» – und die Fragen danach seiner anregenden Studie *On the Move* zugrunde gelegt.²

Mobilität bezieht sich immer sowohl auf die Fähigkeit zur Bewegung als auch auf die Bewegung selbst. Sie bezeichnet nicht nur eine Vielfalt der Erscheinungsformen des Verkehrs. Über diese hinaus umfasst sie die Potenziale zur Bewegung, die Fragen der Zugänge zum Mobilitätssystem, die Mobilitätskompetenzen und die Formen der Raumaneignung.³ Für die Unterscheidung zwischen

potenzieller und realisierter Mobilität hat der Soziologe Vincent Kaufmann auch schon die zwei Begriffe *Mobility* und *Motility* vorgeschlagen: *Motility* für die Fähigkeit zur Bewegung im Unterschied zur Bewegung selbst.⁴

In einem weiteren Sinne steht Mobilität nicht nur für räumliche, sondern auch für soziale oder kulturelle Beweglichkeit von Ideen oder Dingen, von Einzelnen, Gruppen oder Gesellschaften. Einschränkungen sind deshalb notwendig. Wo man die Grenzen zieht, mag aus individuell oder aus subdisziplinär anderer Perspektive jeweils mehr oder weniger fragwürdig erscheinen. Der Grund unserer Beschränkung auf die Alltagsmobilität und die Ausklammerung der Migrations-thematik⁵ liegt nicht zuletzt in den verschiedenen Forschungszusammenhängen, in denen zurzeit Migration und Mobilität thematisiert werden. Unserer Ansicht nach sind es die allgemein kürzeren Distanzen, die routinierte Wiederholung und die Alltäglichkeit, die mindestens bezüglich der Akteur*innenperspektiven und Akteur*innendispositionen einen grundlegenden Unterschied ausmachen und unsere Beschränkung rechtfertigen.

Als Gegenstand wissenschaftlicher Analyse ist Mobilität von verschiedenen Seiten her thematisiert worden, bevor dieses Konzept oder diese Perspektive in den letzten Jahren auch in der Geschichtsforschung grössere Aufmerksamkeit gefunden hat. Zwei Zusammenhänge sind besonders zu erwähnen, von denen die grössten Impulse auf die Geschichtswissenschaft ausgegangen sind. Da ist zum einen die Soziologie, in der Urry, Kaufmann, Sheller und andere die Mobilität als analytisches Konzept ins Zentrum rückten und ein «New Mobilities Paradigm» als Ausgangspunkt zukünftiger Forschung forderten.⁶ Als zweiten wichtigen Ausgangspunkt identifizieren wir den Aufbruch der Verkehrs- und Raumwissenschaften im Gefolge der umweltpolitischen Wende der letzten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts. Das von dort her entwickelte Konzept der Mobilität bezieht sich nicht nur auf Infrastrukturen, technische Artefakte, Transportleistungen und verkehrspolitische Weichenstellungen. Vielmehr gilt es, auch die sozioökonomischen und raumstrukturellen Potenziale von Verkehrssystemen in den Blick zu nehmen. Thematisiert wird nun vermehrt auch die kulturelle, die geschlechter-, die schicht- oder etwa die altersspezifische Bedingtheit von Mobilitätspraktiken. Die Qualität und der Entwicklungsstand eines Mobilitätssystems messen sich nicht nur an den jeweiligen Ortsveränderungen, den Verkehrs- und Transportleistungen, sondern ebenso sehr an der Art und Weise, wie die Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können, wie die Mobilitätschancen, aber auch die unerwünschten Nebenwirkungen der Mobilität verteilt sind. Während bisher vor allem die Infrastruktur, die Verkehrsmittel und der Handel im Zentrum verkehrsgeschichtlicher Forschung standen, rückt die so gefasste Mobilität die Nachfrageseite ins Zentrum.

Entsprechende Fragestellungen fanden in den letzten Jahren Eingang in historische Forschungen. Die Beiträge von Laurent Tissot und Ueli Haefeli in diesem

Heft geben einen Überblick. Theorie- und Methodenangebote finden sich in Anthropologie, Geografie, Ökologie, Psychologie, Soziologie oder Verkehrswissenschaft. Ein wichtiger Angelpunkt des Methoden- und Wissenstransfers hin zur Geschichtswissenschaft war und ist die 2003 gegründete International Association for the History of Traffic, Transport and Mobility (T2M). Die in die Geschichtsforschung migrierenden Fragestellungen, Methoden und Zugänge wurden zuerst in der neueren und neuesten Geschichte übernommen.

Es mag mit der jüngeren interdisziplinären Forschungsgeschichte selbst zusammenhängen, dass sich – bezogen auf den längeren Zeitraum respektive auf frühere Jahrhunderte – relativ ahistorische Gegenüberstellungen von modernen/mobilen und vormodernen/immobilen Gesellschaften breitgemacht haben, die einen «fortschrittlogischen» Prozess der Substitution veralteter durch neue motorisierte Mobilitätsformen unterstellen. Die Narrative des Immer-schneller, Immer-weiter, Immer-billiger sind zahlreich und oft platt; sie wären zu dekonstruieren. Denn vormoderne Gesellschaften waren nicht immobil, im Gegenteil. Auch die Zeit «davor» war von einer hohen Mobilität vieler Menschen geprägt. Und auch in den beschleunigten Zeiten war und ist man weiterhin zu Fuss unterwegs. Mit der Frage nach Mobilität in einer Perspektive der *longue durée* und einer adäquaten Historisierung des Begriffs der Mobilität selbst sind grosse Themenfelder und Herausforderungen für zukünftige Forschungen abgesteckt. Hier sehen wir eine zentrale, noch einzulösende Aufgabe der Geschichtsforschung für sich und gegenüber den weiteren mit Mobilitätsphänomenen befassten Wissenschaften.

Die sieben Beiträge des thematischen Schwerpunkts von *traverse* zeugen von der Aktualität des Konzepts der Mobilität für historische Analysen. Aus ihnen gehen neue Gesichtspunkte, neue Chronologien und neues Wissen hervor. Nicht zuletzt erweisen sie sich auch für vormoderne Gesellschaften als fruchtbar. Sie geben einen guten Eindruck von der aktuellen Vitalität des Forschungsfeldes.

Die ersten beiden Beiträge sind begriffsgeschichtlich ausgerichtet. Laurent Tissot geht der Karriere des in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zunehmend verbreiteten Mobilitätsbegriffs und der teilweise weiter zurückreichenden wissenschaftlichen Beschäftigung mit den durch diesen umrissenen Sachverhalten nach. Er fokussiert dabei auf drei Bedeutungscluster: erstens auf die Stadtsoziologie und -geografie seit den 1920er-Jahren, zweitens auf die relativ spät erfolgende Thematisierung der gesellschaftlichen Mobilität in der Fachgeschichte und drittens auf allgemeine Reflexionen in der Philosophie und der Soziologie über die Beziehungen von Zeit und Raum. Der Beitrag von Ueli Haefeli bezieht sich im Wesentlichen auf die Zeit seit den 1960er-Jahren. Der Autor identifiziert in den Diskursen von Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung, die er im grösseren Zusammenhang der umweltpolitischen Wende um 1970 verortet, die

Wurzeln eines Mobility-Turns, der auch in entsprechenden sozial- und geisteswissenschaftlichen Konzepten seinen Niederschlag fand.

In den folgenden Beiträgen führt Catherine Herr-Laporte zunächst zurück in die Zeit des 18. und des beginnenden 19. Jahrhunderts. Sie zeigt, wie sich das Reisen, der Brief- und der Warentransport mit der Verbreitung zunehmend präziserer Zeitangaben in Stunden- und Fahrplänen grundlegend veränderten und wie stark die damals stattfindende Beschleunigung der Transporte und allgemein der Kommunikationsmöglichkeiten mit einer neuen temporalen Koordination, mit einer neuen Zeiterfahrung einhergingen. Einen weiteren grundlegenden Wandel fasst Kurt Möser mit dem Aufkommen einer neuen Mobilitätskultur um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert in den Blick. Aspekte davon wurden in der bisherigen verkehrs- und technikhistorischen Forschung hauptsächlich auf einzelne Verkehrsarten und Verkehrsmittel bezogen betrachtet. Dagegen weist der Autor anhand exemplarischer Mobilitätsbiografien individuelle und gruppenspezifische Sozialisierungswege gerade aufgrund vielfältiger transmodaler Bezüge und Erfahrungen mit Pferden, Fahrrädern, Booten, Automobilen oder Fluggeräten nach.

Marcus Popplow fokussiert mit einer Fallstudie über die Lastfahrräder einen sehr viel engeren, bisher unbeachtet gebliebenen Aspekt der Verkehrsmittel- respektive der Mobilitätsgeschichte. Er stellt die Bedeutung all der informellen Hybridformen der Personen- und Gütermobilität heraus, spricht die sehr unterschiedlichen möglichen Entwicklungen an und fordert jenen stärkeren Einbezug des sogenannten Langsamverkehrs, der *human* oder der *animal powered mobility*, ohne den wir – genau genommen – auch mit allen anderen Verkehrsmitteln nie aufbrechen oder ankommen könnten.

In einer noch weiteren Weise ist die Fallstudie von Carolin Liebisch einer mobilitätsgeschichtlichen Perspektivierung verpflichtet, indem die Autorin die Akteur*innen respektive Nutzer*innen ins Zentrum rückt. Liebisch zeigt anhand der Entwicklung von Sicherheitsverfahren und -regelungen, dass seit den 1970er-Jahren selbst in einem grosstechnischen System wie der Luftfahrt nicht nur mit verwaltungs-, sicherheits- und verkehrspolitischen Massnahmen zu rechnen ist. Dieser Prozess geht vielfältig auch auf die Artikulation und auf die Durchsetzung individueller Nutzer*inneninteressen zurück.

Stefan Sandmeiers Beitrag führt schliesslich noch einmal in die Schweiz und in jenen Zusammenhang zurück, der schon bei Ueli Haefeli Thema ist. Der Autor analysiert den Planungsprozess einer Expertengruppe, die im Auftrag des Bundesrates in den 1970er-Jahren eine Gesamtverkehrskonzeption zu erarbeiten hatte. Bei dieser handelte es sich um einen weitgehenden Neuentwurf von Mobilität und Verkehrspolitik, der auf neuen, an den Systemwissenschaften orientierten Planungsgrundsätzen basiert und bis in die Gegenwart grosse Auswirkungen auf Politik und Planung hat.

Ein Themenschwerpunkt einer Zeitschrift kann weder Vollständigkeit zum Ziel haben, noch die ganze Vielfalt der theoretischen oder methodischen Zugänge zur Geltung bringen. Wir haben unser Ziel erreicht, wenn es mit den Beiträgen gelingt, die Fruchtbarkeit der Perspektivenerweiterung hin zu einer Mobilitätsgeschichte vor Augen zu führen und weitere Forschungen zum Thema anzuregen.

Gianenrico Bernasconi, Ueli Haefeli, Hans-Ulrich Schiedt

Anmerkungen

- 1 Carl Philipp Moritz, *Reisen eines Deutschen in England im Jahr 1782*, 2. Auflage, Berlin 1785, 189 f.
- 2 Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern West*, New York 2006; Tim Cresswell, «Towards a Politics of Mobility», in Mari Hvattum et al. (Hg.), *Routes, Roads and Landscapes*, Farnham 2011, 163–177.
- 3 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A* 38/2 (2006), 207–226.
- 4 Vincent Kaufmann, *Re-Thinking Mobility*, Burlington 2002.
- 5 Vgl. dazu Francesca Falk, «Wir brauchen eine Migrantisierung der Geschichtsschreibung – und eine Mobilitätskritik», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 69/1 (2019), 146–163.
- 6 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A* 38/2 (2006), 207–226.