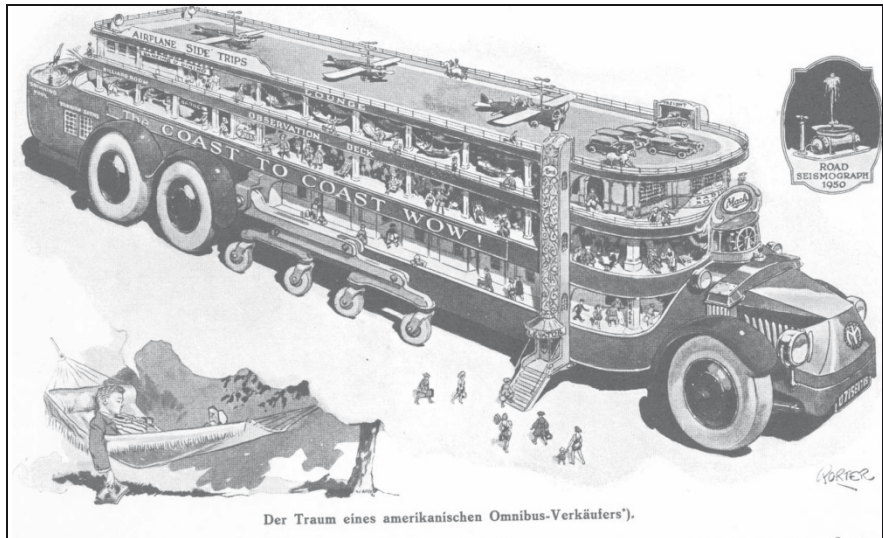


Im Omnibus in die Moderne Öffentliche Verkehrssysteme im Spiegel gesellschaftlicher Modernisierung

Stephan Rammler



„In Berlin gab es noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts keine Fiaker (...). Und gar das *Kulturphänomen: der Omnibus*, dieses Wahrzeichen unserer aufgeklärten Zeit, in dem deren Eigenart wie kaum in einer anderen Einrichtung zum prägnanten Ausdruck kommt, der Omnibus gehört einer viel späteren Zeit an. (...) Ich möchte sagen: *wenn der Omnibus und heute elektrische Straßen-, Hoch- und Untergrundbahnen Wahrzeichen der modernen Großstadt sind*, so war eine Art von Symbol altstädtischen Wesens, wie es sich bis Mitte des 19. Jahrhunderts in Deutschland erhielt: der Nachtwächter mit Spieß und Horn“ (Sombart 1923: 18ff., Herv. S.R.).

Für Werner Sombart, einen bekannten deutschen Nationalökonom und Soziologen zu Beginn des 20. Jahrhunderts, war die Entstehungsgeschichte der modernen Gesellschaft und ihrer wachsenden Mobilität ein Lebensthema. In immer wieder überraschenden Beschreibungen, Analysen und treffsicheren Me-

taphern umkreist er seinen Gegenstand über die Jahre in einem eindrucksvollen Oeuvre. In der Gesamtschau seines Werkes zeigt sich, dass der Entwicklungsstand und die Bedingungen räumlicher Mobilität und technischer Verkehrssysteme für ihn zentrale Indikatoren, ja Treiber der gesellschaftlichen Entwicklung waren. „Der Verkehr ist ein Spiegel der Gesellschaft, in der er stattfindet“, dieses nur vermeintlich triviale Diktum des späteren Berliner Soziologen Dieter Claessens (1959) galt erst recht für die Arbeits- und Betrachtungsweise Sombarts. Das erklärt auch, warum ihm der Versuch, den Übergang von der traditionellen Gesellschaft zur industriellen Moderne zu beschreiben und zu erklären, in weiten Teilen auch zu einer Kultur- und Sozialgeschichte des Verkehrswesens geriet (vgl. Rammler 2001: 40ff.: 74ff.). Der gleichmäßig, gelassen und stetig wiederkehrend auf den eigenen Füßen dahin schreitende Nachtwächter galt Sombart als Symbol für soziale Stabilität, Regelhaftigkeit und Verlässlichkeit. Er beschrieb damit Berlin zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Knapp einhundert Jahre später hatte sich mit der industriekapitalistischen auch die großstädtische Lebensweise etabliert. Zum Wahrzeichen für die unlösbar ineinander verwobene „Massen- und Wechselhaftigkeit“ (Sombart 1923: 393) dieser neuen, modernen Gesellschaft erhob der Soziologe nun den Omnibus. Ihn wie Sombart als Kulturphänomen zu begreifen und so seiner Lesart zu folgen, ist die Prämisse des folgenden Beitrags: Die mit dem Omnibus versinnbildlichte Trias von Massenzunahme, Mobilisierung und Beschleunigung kann als generelles Signum der Moderne gelten. Der moderne Verkehr ist ihr Inbegriff. Vor diesem Hintergrund kann das Anliegen dieses Beitrags nun als ein verkehrssoziologisches bezeichnet werden. Es geht darum, eine Sichtweise zu entwickeln, die die Entstehung und Veränderung öffentlicher Verkehrssysteme im Spiegel gesellschaftlicher Modernisierungsprozesse betrachtet und zu erklären versucht. Ein bestimmter quantitativer wie qualitativer Zustand des Verkehrs, der technischen und organisatorischen Systeme, die ihn ermöglichen, und der dadurch erzeugten Mobilität einer Gesellschaft, ist Voraussetzung und Folge, Ursache und Wirkung gesellschaftlicher Modernisierung gleichermaßen, so die dialektisch gerichtete Grundannahme dieses Ansatzes. Das heißt auch, dass mittel- bis langfristiger gesellschaftlicher Wandel ebenso wenig zu erklären ist, ohne dass man den Verkehr und seine technisch-organisatorischen Systeme mit einbezieht, wie umgekehrt Mobilität nicht ohne ihre gesellschaftlichen Bedingungen verstanden werden kann.

Daraus ergibt sich, wie im Folgenden die Geschichte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) behandelt wird. Im *zweiten Abschnitt* vertieft zunächst ein allgemeiner Aufriss das Konzept eines dialektisch gerichteten Wirkungs- und Wachstumszusammenhangs von Mobilität und Modernisierung. Auf dieser heuristischen Folie wird im *dritten Abschnitt* die Geschichte des ÖV hinsichtlich der Ausprägung einer neuen „Geographie urbaner Mobilität“ (Sennett 1997: 409)

pointiert, wie sie sich mit der Entwicklung der modernen industriellen Stadt herausbildete. Dabei werden einerseits die sozialen und ökonomischen Funktionen des öffentlichen Verkehrs dargestellt, andererseits werden seine sozialen und räumlichen Wirkungen – durchaus im Sinne nichtintendierter Effekte – auf die Entwicklung der industriellen Großstadt betrachtet und mit Blick auf die gegenwärtige Situation des ÖV in urbanen Ballungsräumen zugespitzt. Der abschließende *vierte Abschnitt* zieht ein Fazit und versucht eine Positionsbestimmung aus globaler Sicht.

Moderne Mobilität – Soziologische Erklärungen der Verkehrsentstehung

Die Aufgabe der Verkehrssoziologie ist es, Aussagen darüber zu treffen, wie das Verhältnis von Verkehr, Gesellschaft, einzelnen gesellschaftlichen Funktionsbereichen und schließlich dem Individuum als gesellschaftlichem Wesen gestaltet ist, warum es sich historisch so herausgebildet hat und schließlich wie es verändert werden könnte, ohne an Leistungsfähigkeit bei der Befriedigung gesellschaftlicher und individueller Mobilitätsbedürfnisse einzubüßen. Die differenzierungstheoretisch orientierte Verkehrssoziologie nimmt gegenüber der Frage des Verkehrswachstums eine Makroperspektive ein. Sie beleuchtet allgemeine Struktur- und Prozessdimensionen der Moderne, um Aussagen über deren Verhältnis zu Verkehr und Mobilität zu treffen. Deshalb soll im Folgenden der allgemeine Prozess beleuchtet werden, durch den sich die Ausdifferenzierungen sozialer Beziehungen während der gesellschaftlichen Modernisierung verkehrssteigernd auf die räumlichen Verhältnisse transformieren. Umgekehrt wird der Frage nachgegangen, welchen Einfluss der Wandel der räumlichen Austauschbeziehung auf den Prozess der Modernisierung ausübt. Die Frage der Verkehrsgenese wird nachfolgend also als dialektisches Zusammenspiel von Differenzierung und Integration beleuchtet.

Gesellschaftliche Modernisierung, so kann man zugespitzt sagen, bedeutet strukturelle Differenzierung (wie z.B. die wirtschaftliche Arbeitsteilung), die allerdings nur möglich ist durch den komplementären Prozess, durch den die sich ausdifferenzierenden Funktionssphären und Rollen integriert werden. Die Fortentwicklung der Gesellschaft, der Erhalt der inneren Einheit während dieses Prozesses und der auf einem erreichten Niveau jeweils erneut einsetzende weitere Ausbau der Gesellschaft kann nur erfolgen, wenn die Ausdifferenzierung begleitet wird von einem zeitgleichen Prozess der Integration. Mit dieser ist hier eine besondere Form institutioneller, organisatorischer, kultureller und technologischer Brückenschläge gemeint, die es der Gesellschaft erlauben, ihre Funktionsfähigkeit und ihren inneren Zusammenhalt zu bewahren und überhaupt – dies

ist wichtig – weiter auszubauen. Die Betonung liegt hier darauf, Differenzierung und Integration als zeitgleiche, eng miteinander verwobene und gegenseitig konstitutive Prozesse zu denken, nicht jedoch als zeitliche Abfolge, wie die argumentative Folge der Aussagen vielleicht zunächst nahelegen mag. In räumlicher Hinsicht erfüllt der Transfer von Personen, Gütern und Informationen die Aufgabe der Integration. Der Verkehr erbringt damit eine strukturfunktional notwendige Leistung für die Gesellschaft. Das technisch-organisatorische Verkehrssystem (z.B. das öffentliche Verkehrssystem) dient dazu, diesen räumlichen Integrationsbedarf zu bewerkstelligen. Als Integrationsbedingung ist es selbst ein Produkt der wechselseitig wirkenden Koevolution wissenschaftlich-technischen Fortschritts mit dem Prozess zunehmender sozialer Verflechtung, die auch als „Technisierung des Verkehrswesens“ (Rammler 2001: 86) gefasst werden kann.

Insgesamt lässt sich diese Koevolution als ein Wechselspiel von Ein- und Ausbettung beschreiben: Die zunächst kontingente, später systematisch betriebene Einbettung verkehrstechnischer Artefakte und Infrastrukturen in soziale System- und Handlungskontexte, diese „Ausweitung des technischen Apparates“ (Sombart 1927: 123), führt zur Ausbettung dieser Kontexte aus ihren überkommenen Raum- und Zeitbindungen. Dieser Ausbettung wird wiederum mit neuen verkehrstechnischen Einbettungsbemühungen begegnet. Mit Sombart kann man am Beispiel der ökonomischen Sphäre formulieren, dass dort der Prozess der Differenzierung und Integration von der „Werkstatt zur Verbundwirtschaft“ begleitet werden muss. Dabei bedarf es der Integration durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das sich vom „Handwagen zum Dampfwagen“, also zum großen (verkehrs-)technischen System entwickelt. Am Ende dieses immer weitergehenden Verkopplungsprozesses hin zu einem Weltverkehrssystem steht ein hochartifizielles und angesichts seiner zentralen Funktion für den gesellschaftlichen Gesamtorganismus irreversibles soziotechnisches Verkehrssystem. Oder anders gesagt: Der Körper der Moderne wächst und verändert sich durch den Einbau technischer Komponenten. Die Verkehrsinfrastrukturen sind gewissermaßen das Skelett und das Nervensystem der modernen industriellen Wachstumsgesellschaften zugleich. Es ist in diesem Zusammenhang wichtig zu berücksichtigen, dass unterschiedliche Verkehrsmittel die verkehrliche Integrationsstruktureller Differenzierung auf eine jeweils veränderte technische Grundlage stellen und damit auch zu einem jeweils veränderten räumlichen und sozialen Differenzierungstypus führen. Dieser Sachverhalt ist insbesondere für die Beantwortung der Frage entscheidend, warum der ÖV im heutigen automobilbasierten Differenzierungstypus von den Nutzern als suboptimal wahrgenommen wird.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass moderne Verkehrsabläufe zwar in „harten“ exogenen verkehrstechnischen Infrastrukturen verstetigt sind, ihr endogenes

Pendant jedoch im „weichen“, aber nicht minder dauerhaften Umbau mentaler Strukturen, Wahrnehmungs- und Disziplinierungsfähigkeiten haben. So wird das Wachstum des Verkehrs begleitet von einer es wiederum positiv verstärkenden „Psychogenese“ (Elias 1976a/b) verkehrsgerechten Verhaltens und Zeitbewusstseins. Zum einen ist der moderne öffentliche Massenverkehr neben dem modernen arbeitsteiligen Betrieb, der bürokratischen Organisation etc. einer der „sozialen Orte“ des verkehrsfunktionalen zeitlichen Verhaltensumbaus (Stichwort: Fahrplan). Zum anderen ist der moderne Straßenverkehr der „soziale Ort“, an dem eine verkehrsfunktionale räumliche Verhaltenskonditionierung stattfindet (Stichwort: Verkehrsregeln). Der moderne Verkehr wirkt also einerseits eher indirekt und unspezifisch psychogenetisch als notwendiges Kettenglied der interdependenzsteigernden „Soziogenese“ (Elias 1976a/b). Andererseits fungiert er jedoch als konkreter Ort des Verhaltensumbaus und ist somit sehr direkt und spezifisch Generator seiner eigenen Wachstumsvoraussetzungen. Diese „Konditionierung auf den gesellschaftlichen Standard“ erfolgt durch spezialisierte Sozialisationsagenturen (Stichwort: Verkehrserziehung) in jeder Generation aufs Neue. In dem Maße schließlich, in dem Verkehr auf der Basis und im Rahmen der jeweiligen Technisierung und psychogenetischen Zivilisierung seine Integrationsleistung erbringt, wird er selbst zum Ausgangspunkt und zur Triebkraft weiterer Differenzierungsschritte. Dadurch werden auch die Grundlagen eines weiteren verkehrlichen Wachstums und einer weiteren Entgrenzung von Räumen erst gelegt. Denn mit jedem Differenzierungsschritt nimmt immer auch die gegenseitige Abhängigkeit der funktional differenzierten und heterogenen Einheiten zu, die Elias als sich immer stärker ausprägende soziale Abhängigkeit und Vernetzung menschlicher Aktionen zu überindividuellen Handlungsketten beschrieben hat. Diese zunehmende Interdependenz erzwingt stärkere Integration und damit einen wiederum erhöhten Kommunikations- und Transportbedarf. Moderne und Mobilität schaukeln sich gegenseitig dialektisch auf, was schließlich zu einem zunehmend unauflösbaren Zustand hochgradiger wechselseitiger Abhängigkeit führt, damit aber auch zu einer Leistungsfähigkeit, die moderne Lebensqualität erst ermöglicht. Insofern ist Verkehr also weder allein abgeleitetes noch allein ursächliches Moment moderner Gesellschaftsentwicklung. Er ist beides zugleich. Man könnte auch sagen, Verkehr ist das, was die moderne Welt zusammenhält und zugleich auseinanderreibt. Er ist damit ein essentielles Element moderner Gesellschaftsentwicklung. Bei den aktuellen Problemen des ÖV ist zu berücksichtigen, dass sich die für die Moderne charakteristischen Differenzierungsprozesse in Phänomenen quantitativer und qualitativer Mobilisierung manifestieren: Einerseits nimmt die Verkehrsmenge permanent zu, andererseits partikularisieren und individualisieren sich die Raum-Zeit-Pfade. Historisch sind also nicht nur immer mehr Personen und Güter über immer weitere Distanzen

unterwegs. Sie weisen auch immer kompliziertere, spezifischere und deswegen in zeitlicher und räumlicher Hinsicht immer weniger gleichläufige und damit technisch und organisatorisch durch den öffentlichen Verkehr bündelungsfähige Bewegungsmuster auf.

Der Charakter und die mögliche Eigendynamik von Verkehrssystemen, z.B. des ÖV, sind also in Erklärungen sozialen Wandels aufzunehmen. Der folgende Abschnitt beschäftigt sich deswegen mit der Entstehungsepoche des öffentlichen Verkehrs in Städten. Die Stadtkörper sind nicht nur die Keimzellen der neuen kapitalistischen Wirtschaftsform, sie sind der „Ort der Moderne“ (Müller 1988: 14) schlechthin. In ihnen zeigen sich dann auch zuerst die räumlichen Restriktionen und Wirkungen der neuen Wirtschafts- und Gesellschaftsform als Folge der Notwendigkeit von Verkehr als Massentransit.

Der Öffentliche Verkehr als Epochenphänomen

„Ich bekenne mich zum Gleisdreieck. Es ist ein Sinnbild und ein Anfangs-Brennpunkt eines Lebenskreises und phantastisches Produkt einer Zukunft verheißenden Gewalt. Es ist Mittelpunkt. Alle vitalen Energien des Umkreises haben hier Ursprung und Mündung zugleich, wie das Herz Ausgang und Ziel des Blutstroms ist, der durch die Adern des Körpers rauscht. So sieht das Herz einer Welt aus, die tausendmal schneller um ihre Achse kreist, als es Tag- und Nachtwechsel uns lehren will; deren unaufhörliche, unsterbliche Rotation Wahnsinn scheint und Ergebnis mathematischer Voraussicht ist; deren rasende Schnelligkeit sentimental Rückwärts-Sehern brutale Vernichtung innerlicher Kräfte und heilenden Gleichgewichts vortäuscht, aber in Wirklichkeit lebensspendende Wärme zeugt und Segen der Bewegung“ (Roth 1924).

Voller Pathos singt der Zeitzeuge Joseph Roth ein hohes Lied auf das Berliner Gleisdreieck. Es handelt sich um das Betriebsgelände des Anhalter Bahnhofs. Dieser entstand im 19. Jahrhundert und bildete mit anderen angrenzenden Bahnhöfen und sehr umfangreichem Weichen- und Schienenwerk, Betriebshöfen und vielfältigen Anlagen ein gewaltiges Technik-Dreieck. „Aderndreiecke, Adernvielecke, Polygone“, schreibt Roth weiter, „gebildet aus den Wegen des Lebens: Man bekenne sich zu ihnen!“ (ebd.) Die Faszination, die dieser stählerne, dampfende, stampfende Ort ausübte – ein Monument des schienengebundenen Öffentlichen Verkehrs – war offenbar so gewaltig, dass sie sogar Joseph Roth dazu verleitete, die Technik zu einer übermenschlichen Kraft zu stilisieren, zu der die Menschen sich bekennen und der sie sich zu unterwerfen hatten. Es war der Zeitgeist, der da offenbar besonders heftig wirkte. Jenseits aller Bewertungen dokumentieren Texte von Zeitzeugen wie Joseph Roth, mit welcher

Macht das Kulturphänomen einer beschleunigten Mobilisierung spätestens seit der Jahrhundertwende auch in Deutschland über die Menschen kam. Die neuen Zeiten wurden entweder emphatisch begrüßt und oder kulturkritisch hinterfragt, meist beides zugleich. Immer jedoch war eine enorme Faszination mit im Spiel, mitten in einer neuen Zeit zu stehen. Der Öffentliche Verkehr der wachsenden, sich strukturell rapide wandelnden Städte war geradezu im wörtlichen Sinne einer der wichtigsten Erfahrungsräume dieser neuen schnellen Zeit. Er beförderte und in ihm manifestierte sich der sich mit der Industrialisierung auf allen Ebenen verändernde Sozialcharakter des großstädtischen Daseins am deutlichsten.

In zwei Schritten wird in diesem Abschnitt der Geburt des Öffentlichen Verkehrs in dieser Zeit und seiner Bedeutung als technologisches und kulturelles Epochenphänomen nachgegangen. Zunächst wird im Anschluss an die bereits hergeleitete Verkehrsgenesekonzeption die funktionale Bedeutung öffentlicher Verkehrssysteme für moderne industriekapitalistische Stadtentwicklung betrachtet. Danach werden die unbeabsichtigten räumlichen, sozialen und kulturellen Nebeneffekte dieser Einbettung von Massenverkehrssystemen in den städtischen Organismus in den Blick genommen. Bei näherer Betrachtung erweisen sich diese Effekte für die weitere Systementwicklung als durchaus funktional.

Einstieg in den Omnibus

Die Verkehrs- und Technikhistoriker Hans-Liudger Dienel und Barbara Schmucki (1997a: 7ff.) stellen auf die spezifische Technologie öffentlicher Verkehrssysteme als Differenzierungskriterium ab, um für Deutschland insgesamt sechs verschiedene Entwicklungsphasen zu unterscheiden. Hier interessiert dabei zunächst nur die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Zwar existierten zu jeder Zeit unterschiedliche technologische Systeme des öffentlichen Massenverkehrs nebeneinander, dennoch lässt sich nach Lesart von Dienel und Schmucki in jeder Phase ein dominantes, charakteristisches Moment des städtischen Gesamtverkehrs herausarbeiten. Die erste Phase wird von ihnen im Zeitraum von 1860 bis 1890 angesetzt. In dieser Zeit dominiert die Pferdebahn neben Pferdeomnibussen und den eigenen Füßen der Verkehrsteilnehmer. Zwar wird immer wieder bezweifelt, ob es sich hier angesichts der Leistungskapazität tatsächlich schon um ein Massenverkehrsmittel handelte. Doch dadurch, dass damals die schienengebundene Trassenführung entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen eingeführt wurde, wurde auch die Grundphilosophie der weiteren Entwicklung fixiert, sich stark radial auf die Mitte der jeweiligen Metropolen hin zu orientieren. Ab 1890 bis 1920 übernahm die elektrische Straßenbahn die zentrale Rolle des öffentlichen Massenverkehrs.

Die Elektrifizierung ermöglichte eine schrittweise Ausweitung des Angebotes, gleichzeitig bleibt die Pferdebahn in Betrieb und es wird mit Autobuslinien experimentiert. Seit 1920 bis 1950 ist eine Vielfalt öffentlicher Verkehrssysteme zu konstatieren. Der Öffentliche Verkehr setzte sich in der Zwischenkriegszeit endgültig als Massenverkehrsmittel durch. Das Auto übernahm eine immer stärkere Rolle. Vor allem aber galt nun in den Metropolen die U- und S-Bahn als das leistungsfähigste Verkehrsmittel, wodurch die Monopolstellung der Straßenbahn erstmals in Frage gestellt wurde. In England, insbesondere in London, begann die Entwicklung des ÖV schon deutlich früher. Die Hauptstadt des gesamten Britischen Empire überragte schon lange alle anderen europäischen Großstädte an Größe und Bedeutung. Doch letztlich spiegeln sich in den Zeitverzögerungen beim „Einstieg in den Omnibus“ zwischen England und Deutschland vor allem die unterschiedlichen Zeitpunkte wider, zu denen diese Gesellschaften in den industriellen Kapitalismus starteten. Bereits im Zeitraum von 1850 bis 1860 wuchs die Stadt auf 3,2 Millionen Einwohner. Im Gefolge der rapiden Urbanisierung seit Beginn des 18. Jahrhunderts, dem Flächenwachstum und der massiven Ansiedlung von Industrie, entstand hier das erste leistungsfähige europäische Massenverkehrssystem: 1829 wurde der Pferdeomnibus eingeführt, 1832 die ersten Pferdestraßenbahnen. Seit 1836 wurden auch Dampfeisenbahnlinien an die City herangeführt und spielten bald eine große Rolle für den Transport. Schließlich ergab sich für die Mitte des 19. Jahrhunderts eine bunte und unübersichtliche Vielfalt von Straßenbahnen und Bussen unterschiedlicher Betreiber und sieben miteinander konkurrierender Eisenbahngesellschaften, die ihre Linien kaum aufeinander abstimmten. Ineffizienz und Verkehrschaos waren die Folgen.

Auf dieser Folie entstand nun hier zum ersten Mal die revolutionäre Idee einer unterirdischen Eisenbahn mitten in einer Großstadt. Hauptziel war die Entlastung des Straßenverkehrs. Neben dieser Entlastungsfunktion dienten die radial aus dem städtischen Zentrum in das Umland ausgreifenden Linien zunächst auch dem Interesse des Bürgertums, sich den mit der massiven Bevölkerungszunahme verschlechternden Lebensbedingungen in der Innenstadt zu entziehen, sich zugleich aber einen schnellen und leistungsfähigen Zugang zur City zu erhalten. Später kam angesichts der immer drängender werdenden sozialen Notwendigkeit, die unwirtschaftlichen Lebensbedingungen des wachsenden Industrieproletariats zu verbessern, die Idee hinzu, durch die neue Bahn das Umland für den Wohnungsbau auch dieser Bevölkerungsgruppe zu erschließen. Das Elend sollte damit gelindert werden. Dank des öffentlichen Transports konnten nun auch die Arbeiterfamilien, die das Geld zusammenbrachten, aus dem Stadtzentrum hinaus in eigene Häuser ziehen. Genossenschaftliche Baugesellschaften schufen die finanzielle Grundlage dafür. Die neue Untergrundbahn löste aber auch in anderer Hinsicht eine soziale Revolution aus: Ihre Planer hatten von der Umgestaltung

der Pariser Innenstadt durch Baron Haussmann gelernt. Er verfolgte zwei Ziele: Aus herrschaftstechnischen Überlegungen wollte er den Zusammenhalt der proletarischen Bevölkerung, die sich immer stärker in der Stadt ballte, durch großformatigen Straßenbau zerschneiden und sie in ihrer Bewegung als einheitlicher Masse behindern. Vor allem aber wollte er im Gegensatz und parallel dazu, die individuelle Zirkulation der Menschen beschleunigen und kanalisieren.

So wie Baron Haussmanns dreistufiges System von Straßennetzen dem morgendlichen und abendlichen Pariser Massentransit und dem stetig steigenden Gütertransport diene, so sollte auch die neue U-Bahn sowohl als Arterie als auch als Vene Londons dienen (vgl. Sennett 1997: 410ff.). Sie diene dazu, das Stadtzentrum noch mehr für den Handel zu erschließen und schuf eine stärkere Durchmischung der Stadt, die jedoch zeitlich klar begrenzt war: „Tagsüber floss der Menschenstrom unterirdisch in das Herz der Stadt; in der Nacht wurden diese unterirdischen Kanäle zu Venen, die die Massen aus dem Zentrum herausbrachten (...). Mit dem Massentransit nach dem Modell der U-Bahn hatte die zeitliche Landkarte des modernen Stadtzentrums Gestalt angenommen: tagsüber Dichte und Vielfalt, nachts Ausdünnung und Homogenität“ (ebd.: 414).

Angesichts der heutigen Probleme mit einem rapide wachsenden innerstädtischen Gütertransport erscheint an dieser Stelle erwähnenswert, dass die Londoner Verkehrsgesellschaften neben den Personenzügen auch eine große Anzahl von Güterzügen durch den Untergrund rollen ließen. Der Gütertransport wurde erst 1962 gänzlich eingestellt. Im Jahr 1900 erhielt Paris seine „Metro“, nachdem die Entwicklung des städtischen Straßenverkehrs eine ähnliche Entwicklung wie in London anzunehmen drohte. Sie entwickelte sich ausgesprochen erfolgreich und wurde nicht zu Unrecht mitunter zu den neun oder zehn Weltwundern gezählt. In Deutschland erfolgte der Einstieg in ein leistungsfähiges U-Bahn-System (bzw. zunächst Hochbahnsystem) aus schon genannten Gründen verspätet. Zwar existierten einzelne Linien schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts, doch waren die vorhandenen Strecken zunächst nicht darauf angelegt, Massentransport zu bewältigen. Erst seit den 1920er Jahren und dann erst recht nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges kam es zur endgültigen Konversion des Berliner Massentransports von der Tram als bisherigem Rückgrat des Systems zur U-Bahn, wobei die unterschiedlichen Entwicklungswege von West- und Ostberlin zu berücksichtigen sind.

Diese kurze und ganz sicher auch unvollständige *tour d'horizon* zusammenfassend, kann man festhalten, dass sich eine neue urbane „Geographie der Mobilität“ (Sennett 1997: 409) in den europäischen Großstädten ungefähr seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zwar ungleichzeitig, aber doch im Grunde in ähnlicher und tendenziell verallgemeinerbarer Weise herausbildete. Auch die Ursachen sind überall ähnlich: Mit dem Eintritt in die Phase der industriekapita-

listischen, hochgradig arbeitsteiligen Produktionsweise kam es zu einer rasanten demographischen Expansion der städtischen Produktions- und Marktplätze, der so genannten Urbanisierung. Die Stadt als sozialer Organismus wuchs rapide und differenzierte sich sukzessive in seine spezialisierten Funktionen. Die schnelle Veränderung machte es notwendig, den Wandel, der sich zuvor mehr oder weniger „natürlich“ vollzogen hatte, zu gestalten.

Die Städte brauchten vor allem eine funktionierende verkehrliche Infrastruktur, um die Folgen der wirtschaftlichen Arbeitsteilung und Mobilisierung bewältigen zu können: Es entstanden die öffentlichen Massenverkehrssysteme. Mit ihnen wurde die ökonomisch geforderte Beschleunigung der Zirkulation von Produkten und Arbeitskräften infrastrukturell ermöglicht und auf Dauer gestellt: Waren aus der Stadt heraus, Arbeiter und Rohstoffe in die Stadt hinein. Der Massentransit ist seither morgens Arterie, abends Vene der Ballungsräume. Diese Wegbereitung wirkt nun selbst wiederum als Antrieb weiterer ökonomischer Dynamisierung. Eine positiv rückgekoppelte Entwicklungsspirale baut sich auf und findet ihren immer neuen Antrieb in der prinzipiell expansiven kapitalistischen Verwertungslogik, die sich immer auch räumlich expansiv auswirkt und permanente verkehrstechnische Anpassungen erzwingt. Aber auch soziale Anpassungen, die Herausbildung neuer Gefühlswelten, Denk- und Verhaltensweisen waren unvermeidlich. Sie sind als eigentlich unbeabsichtigte Nebeneffekte der sozioökonomischen und verkehrstechnischen Modernisierung zu begreifen. Allerdings erweisen sie sich für die weitere Entwicklung – sowohl für den industriekapitalistischen Vergesellschaftungstypus insgesamt, als auch für die konkreten Abläufe seines verkehrstechnologischen Apparates – als durchaus funktional und systemstabilisierend.

Umbau des (Verkehrs-)Verhaltens: Homines novis – Ein neuer urbaner Menschenschlag entsteht

Die Entstehung einer neuen Geographie der Mobilität wurde begleitet von einem gigantischen Mentalitätenwechsel im Übergang zur modernen Stadt. Ein rationalistischer, von Eigendziplinierung, Distanziertheit und Reserviertheit geprägter Sozialcharakter entwickelte sich im Zuge der großen industriekapitalistisch bedingten Urbanisierungsschübe. Er kann unter anderem als eine Reaktion auf die Vermassung und Mobilisierung des Individuums interpretiert werden. Die ungeheure Dichte und Wechselhaftigkeit des industriellen Lebens war den früheren Generationen weitestgehend unbekannt. Insbesondere der zu seiner Zeit sehr bekannte Nervenarzt und Politiker Willy Hellpach beschäftigte sich seit der Jahrhundertwende intensiv mit den Folgen der von ihm so benannten „Menge in der

Öffentliche Mobilität

Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Schwedes, O. (Hrsg.)

2014, XII, 277 S. 30 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-03301-9