

Bewegter Alltag – Mobilität in der S5-Stadt

NICOLA HILTI, JOHANNA ROLSHOVEN, STEPHANIE WEISS, JORIS VAN WEZEMAEL

Forschende Institution

ETH Zürich, Dept. Architektur, ETH Wohnforum – ETH CASE

Autorinnen und Autor

NICOLA HILTI (Mag. rer. soc. oec), Soziologin, ETH Wohnforum – ETH CASE

JOHANNA ROLSHOVEN (Prof. Dr.), Kulturwissenschaftlerin, Professorin und Leiterin Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie der KFU Graz, Österreich

STEPHANIE WEISS (M.A.), Kulturwissenschaftlerin, Fachhochschule Nordwestschweiz, Institut Sozialplanung und Stadtentwicklung

JORIS VAN WEZEMAEL (Prof. Dr.), Professor für Humangeographie, Universität Freiburg

Abstract

Hintergrund des Beitrages ist die Definition und Konzeption des untersuchten Agglomerationsraumes als S5-Stadt, das heisst aus der Perspektive der Bewegung beziehungsweise in Bezug auf ein Verkehrsmittel. Im Mittelpunkt des Erkenntnisinteresses steht die alltägliche räumliche Mobilität der S5-städtischen Bevölkerung. Wir fragen nach den Aktivitäten, denen die Menschen im unterwegssein nachgehen, welche Bedeutungen diese für sie haben und wie sie mit den Eigenschaften und dem Wandel der Verkehrsinfrastruktur zusammenhängen. Der sozial- und kulturwissenschaftliche Forschungsansatz ist akteurzentriert; die Aufmerksamkeit liegt auf der alltäglichen Lebensweise. Die methodische Vorgangsweise beruht insbesondere auf qualitativen Interviews mit BewohnerInnen der S5-Stadt sowie mit Experten.

Einleitung

In Uster, einem Ort in der S5-Stadt mit 10 000 EinwohnerInnen, gibt es seit vielen Jahren den «Milchexpress» – früher «Milchwägeli» genannt –, ein Dorfladenmobil eines immigrierten und laut Alteingesessener «völlig integrierten» und «usterweit bekannten» US-Amerikaners. Er fährt fast täglich seine Runde und bietet ein Sortiment an Milchprodukten sowie andere Waren zum Verkauf an.

Ein Dorfladen auf vier Rädern, geführt von einem Zuwanderer: Der Milchexpress symbolisiert die Dynamik einer Region, deren Bewohnerschaft sich zwischen Beständigkeit und Neuerung bewegt. Für die einen ist Uster das kleine Dorf geblieben, von dem aus sie sich am liebsten auf einsame Spazierwege in der Region begeben. Für die anderen ist Uster urbanes Pflaster und idealer Ausgangspunkt, um als «global player» weltweite Berufsstrecken zu absolvieren. Die Bandbreite an Lebens- und Mobilitätsstilen ist gross, die S-Bahn-Linie S5 ist hierfür für viele eine zentrale Voraussetzung. Die S5 begegnet uns in der untersuchten Region als «Lebensader nach Zürich» (SBB-Lokomotivführer), aber auch weit darüber hinaus und daran vor-

bei – eine Lebensader, die den Alltag und die unzähligen alltäglichen Wege in der S5-Stadt prägt und gleichzeitig von den Menschen im Rahmen ihres Mobilseins gestaltet wird, wie im Folgenden insbesondere im vierten Teil gezeigt wird.

Die Konzeption respektive Definition des untersuchten Agglomerationsraumes als S5-Stadt – gewachsen und sich verändernd durch ein für Pendelnde typisches Transportmittel – macht eine Beschäftigung mit dem Thema Mobilität unumgänglich. Die durch die S-Bahn-Linie S5 definierte Perspektive lenkt nicht nur den Blick der Forschenden, sondern auch denjenigen der Bewohnerschaft, wie wir im Folgenden ausführen werden. Im Mittelpunkt unseres Erkenntnisinteresses steht die alltägliche Mobilität von S5-StädterInnen inner- und ausserhalb ihres Lebensraumes, wobei wir uns auf das Mobilsein im physischen Sinne, also die räumliche Mobilität, konzentrieren. Andere Mobilitätsformen – zum Beispiel geistige, virtuelle, soziale oder kulturelle Mobilität – spielen im Ergebnis jedoch eine Rolle, beispielsweise in der Verschränkung räumlicher Mobilität mit mobilen Kommunikationsmitteln.

Die ErforscherInnen verschiedener Siedlungsformen – Stadt, Land, suburbane Räume etc. – sind sich mehrheitlich darüber einig, dass wir es zunehmend mit neuen (raum-zeitlichen) Konfigurationen zu tun haben, die mit althergebrachten dualistischen Konzepten nicht mehr zu fassen sind (Hesse 2004, Läßle 2005, Siebel 2003). Die unterschiedlichen Räume lassen sich auch nicht mehr einzeln und abgeschlossen voneinander untersuchen, da sich zum einen ihre Grenzen kaum mehr sinnvoll ziehen lassen und zum anderen die vielfältigen Wechselwirkungen auf lokaler, regionaler und globaler Ebene stets mit einzubeziehen sind. Orte sind auf ganz unterschiedlichen Ebenen zunehmend verknüpft.¹ Vor diesem Hintergrund ist auch der Zugang dieses Projektes über die Alltagsmobilität zu begründen (Rolshoven 2009).

Die S5-Stadt erscheint nun als ein typischer Raum des Verbindens mehrerer Orte innerhalb einer Lebensführung – ein Verbinden, welches gleichsam Ausgangspunkt unserer Forschung ist: Durch ihre (alltägliche) Mobilität verknüpfen die Menschen unterschiedliche Orte und Räume zu einem sinnvollen Ganzen, das heisst zu kohärenten, individuell sinnhaften Lebensführungen. Die Überlagerung einer Vielzahl von Handlungs- und Lebensweisen «macht» die Stadt beziehungsweise den Raum. Während Räume also erst durch das (Mobilitäts-)Handeln der Menschen entstehen – sie werden von diesen im Rahmen struktureller Vorgaben angeeignet, gestaltet und mit Bedeutungen versehen – sind Orte territorial zu denken.

In der Mobilitätsforschung besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass es sich bei der Mobilität um ein Phänomen der Moderne – manche meinen um «*ein(en) Schlüsselbegriff der Moderne*» (Schneider, Limmer & Ruckdeschel 2002) – handelt. Zwar hat es räumliche Mobilität zu allen Zeiten gegeben, neu ist jedoch «*die gesellschaftliche Selbstthematization, die sich an dem Phänomen festmacht, dass eine mobile Gesellschaft überhaupt denkbar ist*» (Bonss & Kesselring 1999: 47–48). In der spätmodernen Gegenwartsgesellschaft impliziert Mobilität sowohl Zwänge als auch Freiheiten – man könnte mit Heiner Keupp (1988) von «*riskanten Chancen*» des zunehmenden Mobilseins sprechen. Die Mobilitätsanforderungen an Einzelne steigen ebenso wie die Mobilitätsbedürfnisse und die Möglichkeiten, mobil zu sein – wenn auch nicht für alle in gleichem Masse.

Die S5-StädterInnen entwickeln vielfältige Strategien und Kompetenzen der biografischen und alltagsorganisatorischen Bewältigung von Mobilitätsanforderungen

¹ Mit der Annäherung von Räumen zueinander ist nicht die Angleichung der Möglichkeiten der im Raum Lebenden gemeint; nach wie vor werden die nationalen und globalen Ordnungen von der wachsenden (ökonomischen) Kluft zwischen Arm und Reich geprägt. Hier geht es vielmehr um Aspekte von sich angleichenden Lebensstilen (Siebel 2003), von intensivierten sozialen, ökonomischen und politischen Austauschbeziehungen zwischen (weit) auseinander liegenden Orten u.ä.

sen² sowie der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen. Im Kern unseres Erkenntnisinteresses steht die Frage, welche Aktivitäten im Unterwegssein kennzeichnend für die S5-städtische Alltagsmobilität sind und welche individuellen und gesellschaftlichen Implikationen sich daran ablesen lassen. Die sozial- und kulturwissenschaftlich orientierte Studie verfolgt den Anspruch, Strategien und Kompetenzen von Menschen, die in der S5-Stadt mobil sind, nachzuzeichnen und in ihren sozialen und räumlichen Kontext einzuordnen. Exemplarisch wird im Sinne von Bohrungen eine Reihe von Mobilitätsmustern erforscht, die einen Auszug aus dem Gestalten und Erleben der Alltagsmobilität verschiedener sozialer Gruppen widerspiegeln.

Dieses Erkenntnisinteresse verlangt nach einem Zugang, welcher von den Menschen und deren Lebenswelten ausgeht. Methodisch sind offene Herangehensweisen, welche die Bedeutungsstrukturierung der Inhalte bei den Befragten belassen, angezeigt. «Herzstück» der empirischen Forschung bilden 12 qualitative Interviews mit 18 Personen aus der S5-Stadt (Einzelpersonen, Paare, Familien) sowie 3 Gespräche mit Experten aus Schulwesen und Verkehrsplanung (Dieter Schindler, Rektor der Kantonsschule Zürcher Oberland in Wetzikon,³ und Paul Stopper, Verkehrsplaner im Dienste des Öffentlichen Verkehrs). Ein weiteres Interview mit einem Lokomotivführer der SBB gewährt uns einen Blick aus dem Führerstand. Dieter Schindler und Paul Stopper konnten in ihrer «Doppelrolle» als Experten der S5-städtischen Mobilität beziehungsweise der vielfältigen Auswirkungen derselben sowie – etwas persönlicher – als langjährige Bewohner der S5-Stadt interviewt werden (Paul Stopper zwei Mal). Die Interviews, die allesamt als Transkripte vorliegen, wurden mittels eines codierenden Verfahrens, welches sich an den Vorschlägen qualitativer Inhaltsanalysen orientiert, ausgewertet (Mayring 2002). Ein zweiter Teil des Materials besteht aus Beobachtungsnotizen und Fotografien, die während mehreren Befahrungen und Begehungen der S5-Stadt entstanden sind, sowie medialen Repräsentationen des alltäglichen Mobilseins, welche allesamt im Sinne einer illustrativen Ergänzung verwendet wurden.

Im Laufe der Arbeit haben sich drei grosse, eng miteinander verwobene Themenschwerpunkte herauskristallisiert, um die herum sich die zentralen Erkenntnisse gruppieren lassen: *Stabilität durch Mobilität, die S-Bahn als Begegnungsraum durch die Überlagerung unterschiedlicher Sphären sowie der Umgang mit und die Bedeutung von Mobilitätswerkzeugen*. Während sich nun die beiden ersten Teile mit dem Generieren neuer Räume durch die (vernetzenden) Aktivitäten der mobilen Menschen beschäftigen, steht der Teil *Umgang mit und Bedeutung von Mobilitätswerkzeugen* insofern unter anderen Vorzeichen, als darin ein Perspektivwechsel hin zum Umgang mit den erschaffenen räumlichen Strukturen, mit deren Möglichkeiten und Restriktionen, erfolgt.

Stabilität durch Mobilität

Mobilität schafft Stabilität: Durch die fortwährende Zirkulation zwischen Orten werden räumliche Muster generiert und aufrechterhalten. Die routinisierten Raum-Zeit-Bewegungen der S5-StädterInnen lassen Raumkonstellationen mit spezifischen Eigenschaften entstehen. Die Spezifik besteht zunächst im fragmentarischen Charakter der entstehenden Räume.

² Diese Gestaltungsaufgabe richtet sich aber nicht nur an die Menschen, sondern auch an institutionelle Gefüge und technische Systeme (Bahninfrastruktur u. ä.), welche strukturell Einfluss auf die individuelle Mobilität nehmen.

³ Dieter Schindler hat das Amt des Rektors inzwischen abgegeben.

Vielgestaltiges Unterwegssein

Das Unterwegssein in der S-Bahn oder mit anderen Verkehrsmitteln erfüllt vielfältige individuelle Funktionen, welche über die Erreichung eines Ortsziels weit hinaus gehen. Nirgendwo erscheinen die Menschen aktiver als im Transit (Larsen, Urry & Axhausen 2006). Dabei erweist sich die Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem in der Bahn, als «multifunktionaler» gegenüber dem Individualverkehr. Die Bandbreite der Tätigkeiten zwischen den Orten reicht von Arbeiten, Lernen, (Gratiszeitungen) Lesen, Kreuzworträtsel oder Sudoku Lösen, sich Unterhalten, Musik hören, Telefonieren, Gesprächen anderer Lauschen über Schlafen und Entspannen bis hin zu Besorgungen Machen, Vorbereiten auf das Ankommen, Kaffeepause Einlegen u. a. m. Im Laufe des (Mobilitäts-)Lebens entwickeln die Menschen (stabilisierende) Routinen und Kompetenzen im Umgang mit ihrem Unterwegssein, auf die im Folgenden näher eingegangen wird. Souverän werden Mobilitätserfahrungen umgesetzt und zum möglichst angenehmen Tun (oder Lassen) zwischen A und B geführt.

Die substanzielle Zeit des Unterwegsseins verdient insofern unsere Aufmerksamkeit, als der Waggon über seine Shuttle-Funktion hinaus erweitert und so selbst zum Ort wird. Das Erleben der Zeit unterwegs als produktiv erweist sich empirisch als dominante Perspektive: *«Ich lese oft Fachliteratur, weil das die einzige Zeit ist, in der ich Zeit habe»*, sagt zum Beispiel eine berufstätige Mutter von zwei Kindern aus Bubiikon. Lediglich eine Befragte beschreibt den Weg als *«Null-Zeit»*, die nicht zu verwechseln ist mit Nichtstun. Wenn die Bahnfahrt im durchgeplanten Tag zur Auszeit ohne Gewissensbisse wird, kann das Nichtstun als Gewinn erlebt werden.

«Es wird eng» – «Tokio-Pusher» für die S5?

Inwiefern die Nutzung der Unterwegszeit den persönlichen Vorstellungen entsprechen kann, hängt wesentlich von der Auslastung der Züge ab. Ein grosses Thema ist hierbei die übermässige Auslastung der S5, in der die Wegpendlerin aus Uster um 6:21 Uhr auf der Treppe sitzen muss, an die Mitnahme des Velos für den zweiten Streckenabschnitt von Zürich Stadt nach Rüslikon ist gar nicht zu denken. Für die Berufspendelnden ist es eine täglich wiederkehrende Herausforderung, zu Stosszeiten einen Sitzplatz zu ergattern. Die wachsenden Distanzen und Verkehrsströme in der S5-Stadt und darüber hinaus offenbaren eine an ihre Grenzen stossende Auslastung der Infrastruktur. Mit Besorgnis nehmen die Befragten die Kapazitätsprobleme bei der Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr (Bahn) ebenso wie für den Motorisierten Individualverkehr (Strassen) zur Kenntnis. Durch die vielen PendlerInnen, die mit dem Fahrrad an den Bahnhof kommen, platze indessen sogar der Velostand in Uster aus allen Nähten. Man habe zwar noch keine *«Tokio-Verhältnisse, wo es diese Pusher gibt»*, die Problematik habe sich in den vergangenen Jahren jedoch deutlich zugespitzt. *«Es wird eng»*, die S5-Städterin wünscht sich *«mehr Platz»* in der Bahn. Die Engpässe bestimmen die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen entlang der Dimensionen Raum und Zeit: Wann bekomme ich ab welcher Haltestelle noch einen Sitzplatz? Frau Lötscher-Hürlimann aus Uster⁴ legt ihre Arbeitsbeginnzeit so, dass sie der allmorgendlichen Stosszeit entkommt, was bedeutet, dass sie sich bereits um 6 Uhr früh auf den Weg macht.

⁴ Die Namen der Befragten (mit Ausnahme der Experten Dieter Schindler und Paul Stopper) sowie ein Teil der Orte wurden zur Sicherstellung der Anonymität geändert.

Ausbruch aus Routinen

Das Unterwegssein ist jedoch nicht nur durch Routinen gekennzeichnet, sondern auch durch das Vermeiden derselben (was vielleicht aber auch wieder zur Routine werden kann). Zum Beispiel die 60-jährige S5-Städterin, die regelmässig in ihre Zweitwohnung ins Tessin fährt: Sie geht dem Immergleichen von Routinefahrten bewusst aus dem Weg, indem sie unterschiedliche Strecken wählt und verschiedene Verkehrsmittel kombiniert: *«Wenn ich ins Tessin gehe und Lust dazu habe, nehme ich in Luzern das Schiff bis Flüelen und von Flüelen wieder den Zug ins Tessin.»* Die Destination bleibt konstant, der Weg dorthin jedoch nicht. Dies veranschaulicht beispielhaft die spezifische Funktion des Unterwegsseins und die damit verbundenen individuellen Strategien. Dem Unterwegssein wird hier ein Erlebnismoment verliehen, sodass die Funktion des Zielortes als Ferien- beziehungsweise Erholungsort bereits unterwegs dorthin antizipiert wird. Die Reise wird zum Selbstzweck, die Reise-strecke zur Kulisse – und die Freizeitmobilität selbst durch den Weg letztlich bereichert.

Der Zwischenhalt als Verbindungsglied

Wenn die S5-StädterInnen Orte verbinden und Mobilitätsmuster durch Routinen stabilisieren, so spielt dabei der Zwischenhalt eine wichtige Rolle. Zunächst kann dieser als Hinweis auf spezifische Ortsqualitäten gedeutet werden; doch auch der Mensch selbst, der an diesem konkreten Ort Halt macht, wird zur Qualität dieses Ortes.

Zum Beispiel Frau Meyerhans aus Uster: Für sie erweist sich das Fahrrad als attraktivstes Verkehrsmittel, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Wenn sie von Stadelhofen, wohin sie von Uster aus mit der S-Bahn gelangt, aufs Velo umsattelt, um nach Rüslikon zu fahren, geniesst sie die körperliche Betätigung und die Stimmung über dem See, wenn am Morgen die Sonne aufgeht. Der Weg ist Anregung und Einstimmung auf den beginnenden Tag. So kann Frau Meyerhans die eher ungünstige, weil grosse Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort im wahrsten Sinne des Wortes sportlich nehmen und dem Weg auf diese Weise Sinn verleihen. Nicht selten kommt ein kurzes Innehalten vor, ein Halt unterwegs, der gleichfalls die ortsverbindende und stabilisierende Funktion hat, etwa wenn Frau Meyerhans auf dem Arbeitsweg am Bürkliplatz eine Kaffeepause einlegt, dem Stadttreiben zuschaut, *«um einfach noch schnell eine Viertelstunde lang eine Ecke des Stadtlebens zu geniessen»*, oder sommers in den Zürichsee baden geht. Das regelmässige Verweilen an Plätzen in der Stadt Zürich ist dann auch eine Strategie der nunmehrigen Neo-S5-Städterin, das enge Band zum ehemaligen Daheim aufrechtzuerhalten. So ist das schlichte alltägliche Arbeitspendeln von grosser Bedeutung, da es der Synthese signifikanter Orte der Gegenwart und der Vergangenheit dient.

Der Halt unterwegs dient typischerweise auch der alltäglichen Versorgung – und macht so den konkreten Ort, der nicht mehr nur «vorbeiziehender Ort» ist, bedeutsam. Er wird Teil des individuell konstruierten Netzes aus relevanten Orten. In der S5-Stadt finden sich Menschen mit Lebensstilen, welche auf eine städtische Infrastruktur angewiesen sind, beispielsweise die vielbeschäftigte *«Bahnhofsnahe-Einkäuferin»* und ihr Mann, welche ohne lange Ladenöffnungszeiten im Kühlschrank gährende Leere vorfinden würden. Abgesehen vom Arbeitsplatz und dem Komfort

von Bahnhofsgeschäften zieht das Paar aber nichts in die Stadt Zürich – die spärliche Freizeit wird vielmehr mit Sport im Grünen verbracht. Die vielfältige Charakteristik ihrer Transiträume in und ausserhalb der S5-Stadt bietet genau diese Kombinierbarkeit urbaner Infrastrukturen – Alltagserledigungen zwischen hier und dort – mit Möglichkeiten der Naherholung und Naturnähe.

Bewegliche Gesellschaft – unbewegliche Strukturen

Während obige Aspekte vom handelnden Individuum aus gedacht sind, finden wir auch die andere Seite, nämlich die strukturelle Starrheit, die dem mobilen Menschen entgegensteht. Die zunehmende Mobilität fordert bestehende Strukturen heraus. So stellt beispielsweise der Zuzug (hoch gebildeter) Arbeitskräfte aus dem Ausland das Schulwesen in der S5-Stadt vor neuartige Herausforderungen. Dieter Schindler, von 2000 bis 2009 Rektor der Kantonsschule Zürcher Oberland in Wetzikon, schätzt, dass im Durchschnitt wöchentlich (!) ein neuer Schüler oder eine neue Schülerin während des Schuljahres eintritt. Die Integration der zugezogenen Kinder und Jugendlichen stellt die Schule vor spezifische Herausforderungen, etwa bezüglich der infrastrukturellen und personalen Ressourcen, nicht zuletzt aber auch, weil die neuen SchülerInnen in der Regel und im Gegensatz zu den Schweizer SchülerInnen bisher keinen Französischunterricht hatten. Aber nicht nur die wachsende internationale (Umzugs-)Mobilität birgt bislang ungelöste strukturelle Probleme. Auch für Umzüge über geringe Distanzen ist man politisch nicht immer angemessen gerüstet und hinkt den Lebensrealitäten der Menschen bisweilen hintennach. Dies wird am Beispiel einer Schülerin der KZO in Wetzikon deutlich: Ihre Eltern hatten wenige Hundert Meter über der Kantonsgrenze ein Haus gebaut, so dass die Familie fortan im Kanton St. Gallen wohnhaft war. Da kein entsprechendes Abkommen zwischen den Kantonen Zürich und St. Gallen besteht, musste das Mädchen die Schule wechseln, weil ihre Eltern die 17 000 Franken Schulgeld nicht aufbringen konnten – der Kanton Zürich beharrte trotz Intervention von verschiedener Seite auf dem juristischen Standpunkt. Dieser vom Schulrektor im Expertengespräch geschilderte Einzelfall zeigt einen unbeweglichen Föderalismus, der den mobilen Lebensweisen der Menschen manchmal in absurder Weise zuwiderläuft.

Die Problematik geht aber noch weiter: Zum einen wird die Integration der Zugezogenen mitunter unnötig erschwert, zum andern betrifft dies auch die nicht-ortsansässigen Lehrerschaft, wie der Rektor weiter erläutert: Die wachsende Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort der Lehrpersonen im Zuge der Fahrzeitverkürzung erschwert das Gelingen abendlicher Schulveranstaltungen wesentlich. Für die Schulgemeinschaft wäre es sehr wichtig, dass auch LehrerInnen an Veranstaltungen der Schülerschaft teilnähmen, *«aber weit entfernt wohnende Lehrerinnen und Lehrer überlegen sich vielleicht zwei Mal: Was soll ich jetzt nochmals nach Wetzikon fahren?! Man muss zum Haus raus, sich nochmals schminken, noch schnell unter die Dusche»*, das ist vielen zu aufwändig. Im Gegensatz zu den 1960er- und 1970er-Jahren ist heute nur mehr ein Bruchteil des Lehrerkollegiums – etwa 15 von 180 Lehrpersonen – ortsansässig. Dadurch nimmt vermutlich auch die innere Identifikation mit der Schule ab, die mit der Ortsidentifikation zusammenhängt. Dies wiederum erschwert das Verständnis der Schule als sozialer Organismus.

Orte der Vergangenheit mit Zukunft

Dennoch scheinen Ortsbezüge nicht verloren zu gehen, vielmehr verschieben und vervielfältigen sie sich – und können trotz geänderter Wohnorte und Lebenslagen über viele Jahrzehnte äusserst stabil bleiben. Ein zentraler Bezugsort für die befragten S5-StädterInnen ist die Stadt Zürich. Als Lebensort der Vergangenheit hallt er in vielen Lebensführungen in unterschiedlicher Weise nach. So fahren Herr und Frau Kramer, beide etwa 70-jährig und in Zürich aufgewachsen, regelmässig mit der S-Bahn dorthin, um langjährige soziale Kontakte zu pflegen: zu Familienmitgliedern, zu den Pfadfindern aus Jugendtagen, in der Englischlerngruppe. Und Herr Klöti aus Uster hat bis vor Kurzem das Sportangebot der Universität Zürich, an der er in den 1960er-Jahren studiert hat, genutzt. Bis heute treu geblieben ist er seinem Stadtzürcher Frisör – bereits in der zweiten Generation.

Die Bedeutung vergangener Orte wird auch innerhalb von Familien weitergegeben. So fährt die vor fünf Jahren in die S5-Stadt Neuzugezogene – dort wohl integriert, aber mit aufrechter Sehnsucht nach mehr Urbanität – heute mit ihrem vierjährigen Sohn immer mal wieder ins Zentrum von Zürich, etwa ins Kindertheater oder zum Kerzenziehen.

Derart starke Ortsbezüge können auf diese Weise auch ein Mehr an Mobilität bewirken. Oder: Das Mobilitätspotenzial ermöglicht erst das Leben von Ortsbezügen von einem neuen Wohnort aus und erlaubt so eine gewisse Beständigkeit im Wandel. So spannt sich das gegenwärtige räumliche Lebensnetz über Orte der Vergangenheit, deren Bedeutung aufrechtgeblieben ist (Rolshoven & Winkler 2008). Frau Lötscher-Hürlimann ist bis vor Kurzem alljährlich im Frühling in ein Dorf bei Zürich gefahren, in welchem sie als Kind mit ihrer Familie regelmässig die Wochenenden und Ferien auf einem gemieteten Bauernhof verbracht hatte, *«einfach um zu schauen, ob die Schlüsselblümchen schon blühen»*.

Wie das Mobilsein Beständigkeit tragen kann – oder ausgeprägte (ersehnte) Sesshaftigkeit zu einem Mobilitätskatalysator werden kann –, schildert eindrücklich auch Frau Sonderegger: Frau Sondereggers Eltern führten in Uster ein Schneideratelier für Herren, welches in der Zeit des Zweiten Weltkrieges aber nicht mehr genug Ertrag einbrachte. Die Mutter konnte dann eine Gastwirtschaft im 50 Kilometer entfernten Wald erben, woraufhin sie mit den Kindern dorthin umgezogen ist. Der Vater pendelte noch eine Zeitlang zwischen den Orten, kam aber schliesslich auch nach Wald. So recht gefallen hat es ihm dort allerdings nie – als eingefleischter Ustermer habe er *«einfach in Wald nicht Fuss gefasst»* – und so hat man auf des Vaters Wunsch hin alles, was für das Restaurant benötigt wurde, in Uster besorgt. Und die Kinder wurden alle Samstage mit dem Zug nach Uster geschickt, *«Semmeli und Guetzli holen»*. Seit 1964 lebt auch Frau Sonderegger (nach ein paar anderen Wohnstationen) wieder in Uster, da sich dort der damalige Traum ihres Ehemannes – ein eigenes Elektrogeschäft – realisieren liess.

S-Bahn – Begegnungsraum durch Überlagerung von Sphären

Das raum-zeitlich ausdifferenzierte Ortsgefüge verlangt und ermöglicht erhöhtes Mobilsein, welches in der Folge vielfältiger gestaltet wird. Die zahlreichen Aktivitäten, denen Menschen unterwegs in der Bahn nachgehen, offenbaren eine spezifische, ausschnittshafte Überlagerung privater und öffentlicher Sphären. Tätig-

keiten, die vormalig innerhuslich oder ausschliesslich an einem festen Arbeitsplatz ausgeführt worden sind, werden zunehmend in den (beweglichen) (halb-)öffentlichen Raum verlagert, so auch in die Bahn. Dadurch entstehen neue Räume mit dem Charakter einer spezifischen Schnittmenge, beispielsweise von Wohnzimmer und Büro. Darüber hinaus ist der Transitraum auch Begegnungsraum unterschiedlicher sozialer Gruppen.

Der Pendler als Hybrid

Das Zugabteil des Pendlers kann zu einer Verlängerung des Wohnzimmers werden, in welchem es ungern gesehen wird, wenn *«manchmal ein anderer Mann auf meinem Platz»* sitzt, wie eine Befragte ihren Stammsitz in der Bahn kommentiert. Der professionelle Pendler erlebt das Zugabteil mitunter gar als schönstes Büro, weil mit atemberaubendem Blick auf Seen und Berge. Der S-Bahn-Waggon kann also gleichzeitig und gleichortlich die Eigenschaft eines Wohnzimmers ebenso wie die Eigenschaft eines Büros annehmen. Solche Überlagerungen fragmentarischer Netze lassen neue raum-zeitliche Konstellationen entstehen.

Wenn nun im Bahn-Waggon ein *«Wohnzimmer»* oder ein *«Büro»* entsteht, so hängt das wesentlich auch mit den Dingen zusammen, welche die Menschen auf ihren Alltagswegen mit sich tragen: Gratiszeitungen, Kaffeebecher, Akten, Laptop, Handy, iPod, Sudoku und *«Lismete»* (Strickzeug) sind solche typischen Gegenstände. Sie verweisen jeweils auf Praktiken, die den Pendelnden erst zu dem machen, was er ist, und die auch den Raum erst zu dem machen, was er ist. Viele Aktivitäten sind zu Routinen und Ritualen geworden, die nicht nur stabilisierend, sondern auch identitätsstiftend wirken.

Durch die Überlagerung unterschiedlicher Räume an einem Ort wird der S-Bahn-Waggon zu einem Knotenpunkt unterschiedlich gearteter Verbindungen. Zu den wichtigsten Dingen, die Menschen unterwegs bei sich tragen, zählen Handy und Laptop. Zwischen Zürich Stadelhofen und Wetzikon lassen sich wunderbar drei noch im Büro heruntergeladene E-Mails beantworten. Via Handy vereinbart die junge S5-Städterin auf dem Weg in die Stadt Zürich die genaue Zeit und den genauen Ort des Treffens mit den Freundinnen. Der Pendler unterwegs nach Rüti fragt zu Hause telefonisch nach, ob er noch Brot für das Abendessen besorgen soll. Mobile Kommunikation ermöglicht die Aktualisierung respektive Überprüfung potenzieller Handlungsmuster, hier das Brot-Einkaufen – und zeigt damit eine wichtige Schnittstelle zur vorne dargestellten Stabilisierungsfunktion des Mobilseins. Mobile Kommunikation ergänzt die räumliche Mobilität viel eher, als dass sie diese ersetzt (Larsen, Urry & Axhausen 2006). Die Vielfältigkeit der Aktivitäten unterwegs wird wesentlich von der Entwicklung mobiler Kommunikationsmöglichkeiten bestimmt. Durch sie kann die Produktivität im Unterwegssein gesteigert werden (Lyons & Urry 2005). So bewegen sich auch viele S5-StadterInnen als *«digitale Nomaden»* – das heisst durch technologische Hilfsmittel teilweise von Wohnung und festem Arbeitsplatz unabhängig gewordene Mobile (Makimoto & Manners 1997) – und sind auf diese Weise wiederum in Verbindung zu ihren sozialen und räumlichen Bezugspunkten vor Ort(-en).

Zwischen Nähe und Distanz

Die Charakteristik der Räume und deren vielfältige Überlagerungen implizieren weiterhin spezifische Strategien der sozialen Interaktion. Das Lernen beziehungsweise Aneignen von Strategien im Umgang mit dem Anderen wird in mehrerer Hinsicht thematisiert. Im Laufe des (Mobilitäts-)Lebens erwächst ein bewusster Umgang mit dem Anderen, zumeist dem anderen Zugpassagier. Zum einen kennen Geübte die (ungeschriebenen) Verhaltensregeln, zum andern liefern sie sich auch bewusst den Blicken der Anderen aus.

So berichtet eine junge Frau, die in der S-Bahn regelmässig Belästigungen ausgesetzt ist, von ihren Bemühungen, selbige möglichst zu ignorieren. Eine Strategie der individuellen Abschottung stellt auch das Musikhören via MP3-Player oder über das Handy dar: Räumliche Nähe zu Mitreisenden oder zwangsläufiges Mithören-Müssen von Handygesprächen relativieren sich dadurch. Zudem erfüllen das Musik- oder Radiohören weitere Funktionen, beispielsweise diejenige der Entspannung vor oder nach dem Job.

Die Interaktionsstrategien der Pendelnden verweisen nicht selten auf ein Spannungsfeld zwischen den sozialen Gegebenheiten im Dazwischen und den eigenen Bedürfnissen. So versteckt sich die pendelnde S5-Städterin regelmässig hinter imaginären «Scheuklappen», macht «ein wenig auf asozial», weil sie den morgendlichen Schwatz mit Bekannten vermeiden will. Oder der Arbeitende, der gelernt hat, sich im Zug zu disziplinieren und abzugrenzen, indem er sich von den Orten, die er passiert, seine Tätigkeiten im Unterwegssein strukturieren lässt: Bis Pfäffikon unterhält er sich mit einem zufällig getroffenen Bekannten, danach zieht er sich bis Ziegelbrücke zum Arbeiten an einen anderen Platz zurück, um ab dort auf dem letzten Wegstück die vorbeiziehende Landschaft zu geniessen. Diese spezifische Taktung verweist wiederum auf die Bezüge des Mobilien zum Ausgangs- und Zielort: Die Tätigkeiten sind von der jeweiligen Bedeutung der Orte sowie der raumzeitlichen Distanz zwischen ihnen vorgezeichnet.

Die soziale Interaktion im Unterwegssein ist jedoch nicht nur darauf beschränkt, dass sich die Menschen voneinander abgrenzen (wollen). Ebenso findet sich das Gegenteilige, nämlich der Wunsch, in Gesellschaft zu sein. So isst eine Befragte regelmässig auf der Heimfahrt von ihrem Arbeitsplatz in Bern im Speisewagen zu Abend: «Das habe ich mir jetzt einfach so eingerichtet, seit mein Mann nicht mehr lebt, dann musst du nicht allein essen, ja, es läuft etwas.» So nimmt der Weg von A nach B Funktionen ein, welche weit über die Zielerreichung und auch weit über die produktive Nutzung der Fahrzeit hinausgehen. Er bildet den ausseralltäglichen Rahmen für das Alltägliche, beispielsweise das Abendessen – und wird so wiederum zum Fragment eines Esszimmers. Die Pendlerin macht den Zug zu einem hochwichtigen (mobilen) Alltagsort. Weiter zeigt sich an diesem Beispiel, dass biografische Einschnitte – hier der Tod des Ehemannes – die Gestaltung des Unterwegsseins wesentlich verändern können.

Die S-Bahn als soziale Schnittstelle

Die S-Bahn erweist sich nicht nur als Schnittstelle unterschiedlicher Sphären, welche vormals stärker getrennt waren, sondern auch als soziale Schnittstelle. Die S-Bahn schafft einen (zwangsläufigen) Begegnungsraum für gesellschaftliche

Gruppen, die ausserhalb des bewegten Raumes relativ selten oder überhaupt nie zusammenkommen.

Besonders markant zeigt sich dieses Zusammentreffen in den Nachtzügen der S-Bahnen (welche gemeinsam mit den Nachtbussen eine hochrelevante und gut akzeptierte Neuerung im Verkehrsangebot darstellen). Sie verstärken und symbolisieren die raum-zeitliche Differenzierung des jugendlichen Mobilitätsgeschehens. Ältere Befragte sind nicht selten erstaunt über die antizyklische Nachtaktivität der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die sich zu (für sie) später Stunde aus der S5-Stadt in Richtung Zürich Stadt bewegen: *«Wir haben uns auch schon gedacht, meine Frau und ich: Was machen die in Zürich?»*, so ein älterer Befragter. Die Jugendlichen besetzen eigene Räume, aber auch eigene Zeiten. Wenn sich die Eltern- und Grosselterngeneration auf den Heimweg macht – *«schon plemplem»*, wie ein Ustermer meint –, schlagen die Jungen die entgegengesetzte Richtung ein.

Umgang mit und Bedeutung von Mobilitätswerkzeugen

An der Bedeutung und im Gebrauch von Mobilitätswerkzeugen und deren Wandel lassen sich Bedeutungsverschiebungen und veränderte Aktivitäten im Unterwegssein besonders gut ablesen. Funktionen und Erleben des Unterwegsseins sind wesentlich abhängig von den gewählten Verkehrsmitteln. In der S5-Stadt lassen sich variantenreiche Kombinationen unterschiedlicher Verkehrsmittel und aufwändige Muster des Mobilitätsmanagements, etwa innerhalb einer Familie, entdecken. *«Wir leisten uns den Luxus von zwei GAs⁵ und einem Auto und sechs Velos.»* Auch wenn eine solche Palette an Verkehrsmitteln, wie sie im Hause Lötscher-Hürlimann zu finden ist, nicht für alle in der S5-Stadt verfügbar beziehungsweise erschwinglich ist, so fällt doch die Breite der Mobilitätswerkzeuge, die zur Sprache kommen, auf: Neben Zug, Auto, Fahrrad und Zu-Fuss-Gehen werden Roller, Motorräder, Skateboards, Trotinett, Rollstuhl und Gehwagen sowie das Flugzeug erwähnt. Die öffentliche Verkehrsanbindung der S5-Stadt wird als so herausragend beschrieben, dass man für das Frühstück sogar rasch ins Wallis fahren könne, um *«ein Walliserbrot zu kaufen»*, wie eine ältere Befragte aus Uster ihrem Mann spasseshalber aufträgt. Hinter dem scherzhaften Kommentar verbirgt sich ein wesentliches Merkmal der zunehmenden sozialen und räumlichen Vernetztheit individueller Lebensführungen: Die Wechselwirkungen zwischen Strukturen und Handlungen sind dynamisiert und flexibilisiert – wegen und trotz wachsender physischer Distanzen zwischen den Orten des Alltags und deren Ausdifferenzierung.

Rasanter Wandel

«Jetzt müsste ich nochmals jung sein in Oetwil. Jede Viertelstunde einen Anschluss nach Zürich – nicht schlecht.» Diese Aussage einer 27-Jährigen (!) verdeutlicht die Wahrnehmung eines rasanten Wandels im Öffentlichen Verkehr ebenso wie eines Wandels jugendlichen Mobilitätsverhaltens. Aufwachsen ist raumgreifend sowohl in Bezug auf den sozialen als auch auf den physischen Raum. Die Mobilitätssozialisation wird von örtlichen Strukturen und Beziehungskontexten wie Familie, FreundInnen und Schule bestimmt. Die Aktionsradien der Jugendlichen vergrössern sich, territorial definierte Bezugsgruppen verlieren an Bedeutung (dies gilt natürlich auch für die Gesamtgesellschaft). *«Meine Nichten und Neffen sind schon deutlich mobiler unterwegs,*

⁵ GA ist die Abkürzung für das Generalabonnement der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Das GA kostet CHF 3100.– Franken (resp. CHF 4800.– für die 1. Klasse) und gilt für sämtliche Zugstrecken sowie für fast alle öffentlichen Nahverkehrsmittel wie Bus, Tram und Schiff sowie für zahlreiche Privat- und Bergbahnen in der Schweiz (www.sbb.ch).

auch haben viele schon ein GA. Die haben einen deutlich breiteren Range, wo sie sich bewegen und Netzwerke haben, als wir das gehabt haben», staunt eine Befragte, knapp 50 Jahre alt. Die räumliche Aussenorientierung der Jugendlichen kommt in mehr oder weniger wehmütigen Feststellungen der Älteren zum Ausdruck: Lokale Angebote wie Jugendhäuser verlieren ihre Bedeutung, nicht zuletzt auch, weil Jugendliche sich lieber selbst ihre Räume suchen und schaffen. Schulfeste treten in Konkurrenz zu Clubs und Partys in der Stadt Zürich und bedürfen daher eines hochprofessionellen Eventmanagements, um überhaupt noch BesucherInnen anzulocken, wie Dieter Schindler eindrücklich schildert: *«Wegen des ganzen neuen Kommerzialisierungsschubs der Konzertorganisation kann man heute nicht mehr ohne professionellen Mischer, Light und Sound Equipment auskommen. Und sonst haben sie heute einfach Mühe, weil die Schüler sagen, ich komme doch am Abend nicht nochmals nach Wetzikon. Selbst die, die in Wetzikon wohnen, gehen ins Palais oder in die Toni Molkerei nach Zürich.»*

Die sozial-räumliche Orientierung der befragten S5-StädterInnen wird zwar von der Stadt Zürich dominiert, besonders ausgeprägt bei den Jüngeren, sie ist aber weit vielfältiger, auch dank der Attraktivierung des S-Bahn-Netzes. Die gute (schweizweite) Anbindung der S5-Stadt unterstützt die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (der streckenweise schneller als der Motorisierte Individualverkehr ist) – und das nicht nur in die Stadt Zürich, sondern auch in andere (auch ländliche) Destinationen in der Schweiz. Die Stadt Zürich verliert als Verkehrsknotenpunkt ihre Zentrumsfunktion. Einerseits kommt der S5-Städter auch über Pfäffikon in andere Regionen der Schweiz und über die Schweiz hinaus. Andererseits wirken andere regionale Zentren als die Stadt Zürich ebenso anziehend, insbesondere auf ältere Befragte und Familien: Rapperswil lädt zum Bummeln ein, Winterthur zum Theaterbesuch, Uster zum Einkaufen.

Temporale Distanz vor metrischer Distanz

Der Leistungsausbau des S-Bahn-Netzes ermöglicht ausgedehnte sozial-räumliche Verknüpfungen. Die so entstehenden Räume sind neue erweiterte Möglichkeitsräume, welche sich über begrenzende Verwaltungsbegriffe wie Agglomeration oder Kernstadt hinwegsetzen und sich diesen auch widersetzen. Das Vernetzen und gegenseitige Annähern der Orte und ihrer «Eigenarten» (Thomas Sieverts) lässt sich am überaus beliebten Vergleich der S-Bahnen mit den Zürcher Trams zeigen: Die Intervalle der Taktfahrpläne erlauben hier wie dort flexibles und spontanes Mobilsein; nur mehr selten muss der Fahrplan konsultiert werden, *«weil irgendeine S-Bahn ist dann immer dort»*. Die Fahrplandichte führt ferner zu geringeren Wegzeiten, die gerne mit innerstädtischem Wegaufwand verglichen werden: *«Von Schlieren zum Hauptbahnhof hat man länger»* als von Uster in den Bahnhof Stadelhofen. Und: *«Von Witikon haben Sie länger ins Zentrum als von Uster.»* (Das Zentrum meint die Stadt Zürich.) Oder: Von Uster ist der schweizweit tätige Berater schneller in Bern als vom früheren Wohnort in Zürich – vorausgesetzt er fährt mit dem Fahrrad an den Bahnhof.

Derlei Äusserungen verweisen auch auf ein Überraschungsmoment: Das Mobilsein in der und über die S5-Stadt hinaus macht sich als umstandsloser als vielleicht erwartet oder als in früheren Zeiten erlebt aus. Die Rahmenbedingungen der Aktivitäten im Unterwegssein wandeln sich rasch. Und sie kommen unterschiedlichen Akteurgruppen unterschiedlich gut zupass, abhängig von den jeweiligen

Bedürfnissen und Aneignungspotenzialen. Die Mobilitätsbedürfnisse Berufstätiger, insbesondere derjenigen in Dienstleistungsbranchen, werden in der S5-Stadt sehr gut bedient. So beschreibt Herr Lötscher-Hürlimann – er hat eine Leitungsposition im pädagogischen Bereich inne – die Bahnverbindungen in die Stadt Zürich als sehr *«dienstleistungsorientiert»*, da er am Ende des Tages spontan Mitarbeiteranliegen bearbeiten könne, ohne Rücksicht auf den Fahrplan nehmen zu müssen. Oder sein tagesaktuelles Beispiel: *«Heute morgen habe ich zum Beispiel eine Sitzung in Glarus gehabt, da gehe ich um 7 aus dem Haus und bin um 8 Uhr 30 am Sitzungstisch, und das ist überhaupt kein Aufwand.»* Die gewandelten Qualitäten des Öffentlichen Verkehrs wirken sich also auch auf die Qualitäten von Arbeitsplätzen und -orten aus. Herr Simmerle, ein weiterer Befragter, war bis vor Kurzem fast permanent global unterwegs. Für den vormaligen *«global player»* erweist sich der Wohnstandort Bubikon auch aufgrund der Nähe zum Flughafen Kloten als ideal: *«Zum Flughafen brauche ich etwa 40 Minuten, etwa gleich lange wie ins Büro.»* Der Flughafen als globale Transitstätte ist Teil vielfältiger individuell konstruierter Ortsnetze, so auch desjenigen des reiselustigen Pensionärs: *«Es ist schön, wenn man sich in Kloten in den Zug setzt und weiss, in einer Stunde sind wir dann zu Hause»*, stellt Herr Kramer aus Uster fest. Mit der Dynamisierung und Flexibilisierung des Öffentlichen Verkehrsangebots geht ein Wandel und eine Vervielfachung der Pendleraktivitäten einher, aber ebenso verändern sich die Orte, die dadurch verbunden werden. Je nach individuellem Ortsnetz und -funktionen können die Menschen zum Beispiel flexibler arbeiten, unaufwändiger reisen oder sich spontaner verabreden.

Verkehrswerkzeuge früher und heute

Der mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zusammenhängende Wandel in der Form der Selbstorganisation der eigenen agglomerierten Alltagsmobilität zeigt sich besonders deutlich im Blick in die Vergangenheit: *«Früher hat sich jeder mit Töffli und Auto organisiert. Wir kennen jetzt viele, die sich das mit ÖV organisieren»*, erzählt Herr Lötscher-Hürlimann über das Mobilsein in seiner Jugendzeit in den 1980er-Jahren. Auch der Verlauf von *«Fahrzeugbiografien»* (Tully & Baier 2006: 122) sieht heute anders aus, einerseits aufgrund gesellschaftlichen Wertewandels, andererseits aufgrund neuer Verfügbarkeiten über Verkehrstechniken. Die Interviews eröffnen uns auch einen *«fahrzeugbiografischen»* Blick in die Vergangenheit der jugendlichen Agglomerationsbewohnerschaft. Insbesondere in den 1980er- und 1990er-Jahren war Autostoppen eine wichtige Option der jugendlichen Fortbewegung, die heute eher passé zu sein scheint. So berichtet ein Familienvater von den Vorzügen des Autostoppens in seiner Jugend: Einerseits konnte er das den Eltern abverlangte Geld fürs Zugbillet für Anderes ausgeben, andererseits hat er viele Leute kennengelernt, *«das ging so weit, dass ich mich nur noch hinstellen musste und die sind schon rausgefahren. Ich wüsste heute noch jedes Auto»*. Auch das *«Töffli»* (Moped) scheint nur mehr einen geringen quantitativen Stellenwert zu haben (wiewohl es gegenwärtig Indizien für eine Trendumkehr gibt⁶). Die Verbreitung dieses klassischen Fortbewegungsmittels der Landjugend ist Modetrends unterworfen. Sein Verschwinden – ebenso wie seine aktuelle Rückkehr im Sinne eines Retro-Trends – kann aber auch als Zeichen einer zunehmenden Urbanisierung gedeutet werden.

⁶ Hinweise auf eine Trendumkehr lassen sich derzeit verschiedenen Medienberichten entnehmen (z. B. www.spiegel.de/auto/fahrberichte/0,1518,136750,00.html).

Mobilitätsstile im Generationenspiegel

Weiterhin werden Mobilitätswerkzeuge und -rädien innerfamiliär ausgehandelt, in den 1970er- und 1980er-Jahren noch stärker als heute (Tully & Baier 2006: 123). Der knapp 50-jährige Herr Lötscher-Hürlimann hat seine jugendlichen Fortbewegungsbedürfnisse in der Agglomeration mit dem «Töffli» und später mit dem Auto befriedigt. Das Auto samt Führerscheinprüfung hat ihm seine Mutter geschenkt, als er 18 Jahre alt war. Lieber hätte er zwar ein Motorrad gehabt, ein solches war der Mutter jedoch zu gefährlich. Und sie stellte eine Bedingung für das grosszügige Präsent: Ein Mal wöchentlich sollte er sie, die selbst nicht Autofahren konnte, ins Shopping-Center Spreitenbach fahren – *«kein schlechter Deal»*, wie der Sohn fand.

Während damals für Jugendliche in der Agglomeration Mobilität als «Problem» galt, für das es eine – in der Regel individualverkehrliche – Lösung zu finden galt, bewegt sich die heutige S5-städtische Jugend relativ selbstverständlich und umstandslos mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Öffentliche Verkehr bedient aber nicht nur Mobilitätsbedürfnisse, sondern fungiert auch als Reibungsfläche zwischen den Generationen. Der spezifische – für Erwachsene manchmal irritierende oder anstössige – Umgang Jugendlicher mit ihrer Mobilität kann als wichtiger Teil der Darstellung des eigenen Selbst betrachtet werden. Durch die Wahl von und den Umgang mit Verkehrsmitteln inszenieren sie sich als Generation in Abgrenzung zu anderen Generationen.

Bedeutsamer Bestandteil des Mobilstilseins – auch und besonders für Jugendliche – sind neue Kommunikationsmittel. Die Spontaneität und Flexibilität der jugendlichen Planung sozialer Aktivitäten mit Hilfe moderner Kommunikationsmittel – ihre Mobilisierungskompetenz – erweckt bei Erwachsenen bisweilen Erstaunen: *«Wie die in der Nacht um neun begonnen haben, das Ausgehen zu organisieren! Und mit Natel und SMS ist das heute etwas Elegantes und schnell zu machen»* (Herr Kramer, pensionierter Berufsschullehrer). Aus der Sicht einer Jugendlichen klingt das so: *«Wenn ich ausgehe, dann verabreden wir uns in diesem oder jenem Bus und nehmen die S-Bahn. Dann gehen wir meist nach Zürich, zum Beispiel ins Kino oder Einkaufen. Und um dahin zu kommen, nehmen wir immer die S5, die fährt ja immer. Und in Zürich haben wir immer jemanden dabei, der gerade Bescheid weiss, welches Tram oder wann die nächste S5 fährt.»*

Immobil hochmobil – mit ausgeklügelter Planung

Während der stete Ausbau des Verkehrsnetzes vielen zu spontanerem und flexiblerem Mobilstilseins verhilft, gilt dies für Herrn Held aus Rapperswil-Jona nur eingeschränkt. Herr Held ist aufgrund seiner krankheitsbedingten Gehbeeinträchtigung auf diverse Mobilitätshilfsmittel wie Rollator, Dreiradvelo und Rollstuhl angewiesen. Seine Wege, die er häufig mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln bestreitet, wollen umsichtig geplant und organisiert sein. Wichtige Begriffe zur Beschreibung alltäglicher Wege sind «Gewohnheit» und «Routine». Dennoch scheint Herr Held das Unterwegssein bewusster und erlebnisorientierter wahrzunehmen als die nicht-behinderten Befragten. Für ihn ist Alltagsmobilität ein Stück weit immer ausseralltäglich. Im Rahmen seiner vielfältigen sozialen Aktivitäten und Engagements – Freundschaften, Vereinstreffen, Gruppenferienreisen – ist Herr Held häufig unterwegs, sowohl schweizweit als auch weit darüber hinaus. Mobilstilseins ist Voraussetzung

für die Pflege seines Soziallebens. Wäre Herr Held nicht so viel unterwegs, so würde er – buchstäblich und im übertragenen Sinne – *«auf dem Fleck bleiben und nicht vorwärts kommen»*, wie er sagt. Mobilität ist für ihn ein zentraler Akt der Selbstbestimmung: *«Mobilsein kann man fast gleichstellen mit Selbständigsein.»*

Seine Möglichkeiten, sich selbständig fortzubewegen, verbessern sich aufgrund kontinuierlicher Umrüstungen von Transiträumen zwar stetig; trotzdem gilt es noch zahlreiche Hindernisse zu überwinden: streckenweise fehlende Niederflerbusse und -züge, eingeschränkte Dienste des vor Reiseantritt telefonisch anzufordernden Bahnservice der Schweizerische Bundesbahnen (SBB) oder der punktuellen Mangel an Mitreisenden, die um Hilfe gebeten werden können. Die Widrigkeiten des Unterwegsseins verlangen vom Mobilitätsbehinderten spezifische Kompetenzen, die gelernt werden müssen: *«Ja, man muss couragiert sein, man muss das alles lernen.»*

Um den Weg zwischen A und B erfolgreich zu absolvieren, verfügt Herr Held also über eine Reihe von Fähigkeiten, etwa das Wissen um die Dienstleistungen der SBB für Mobilitätsbehinderte, den kompetenten Umgang mit internetbasierten Fahrplanauskünften oder die soziale Kompetenz zur Interaktion mit anderen Passagieren, um diese um Hilfe zu bitten. Um dieses Wissen umsetzen zu können, ist der Zugang zur entsprechenden Infrastruktur (zum Beispiel Computer, Internetanschluss, Bushaltestelle, Bahnhof) erforderlich. Vor diesem Hintergrund zeigt sich, dass das Potenzial, mobil sein zu können, keine Konstante ist, sondern erlernbar und daher auch vermehrbar.

Familiales Mobilitätsmanagement als «logistisches Tohuwabohu»

Aber nicht nur die Mobilitätspotenziale der AkteurInnen, sondern auch die Netzwerkgeografie beeinflusst die Verkehrsmittelwahl und den Umgang mit der Mobilität wesentlich. Dies lässt sich am Thema Auto gut veranschaulichen: Während die auf das Zentrum ausgerichteten Radialpendelnden die S-Bahn als so flexibel erleben, *«wie wenn ich das Auto hätte»*, deuten die Ergebnisse für die Tangentialpendelnden, die am Zentrum vorbeipendeln, in eine andere Richtung. Bei ihnen dominiert das Auto als Verkehrsmittel. Laut Statistischem Amt Zürich bestreiten über 50 Prozent die radialen Strecken mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, wohingegen es bei den «Querpendelnden» lediglich ein Fünftel ist (Battaglia 2005).

Für gewisse Strecken, so der Tenor der Interviews, sei es nahezu ein Muss, das Auto zu verwenden – oder mindestens wäre es mit inakzeptablen Umständen und Zeitverlusten verbunden, würde man Öffentliche Verkehrsmittel wählen. Insbesondere die Familiengründung steht im Zeichen der früheren oder späteren Automobilisierung. Zum Beispiel die fünfköpfige Familie Rohner aus Bubikon: Ihre Alltagsorganisation zwischen Berufstätigkeit, Firmenleitung, Familienarbeit, Wocheneinkauf, Hausaufgaben, Pilates (Mutter), Tennis (Sohn), Geigenstunde und Ballettunterricht (Tochter) wird von Frau Rohner als *«logistisches Tohuwabohu»* beschrieben. Auch wenn Frau Rohner eigentlich Öffentlichen Verkehrsmitteln gerne den Vorzug geben würde, sieht sie sich aufgrund der dichten Alltagsverpflichtungen immer wieder auf das Zweitauto – einen Smart – verwiesen. Eine weitere Familie mit zwei Kleinkindern, gleichfalls aus Bubikon, bemängelt die alternativen Möglichkeiten zum Auto: Das Schweizer Leihautosystem Mobility erweist sich aufgrund der gros-

sen Auslastung an Wochenenden und Feiertagen als ungeeignet. Das Beschaffen ausreichend sicherer Leihkindersitze ist umständlich. Die regionalen Ausflugsziele, zum Beispiel Skigebiete, sind kaum mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Das familiale Mobilitätsmanagement bezieht nicht selten auch Personen ausserhalb der Primärfamilie mit ein, etwa die Grossmutter, welche das Auto fast ausschliesslich dazu benutzt, den Enkel zum Sporttraining zu fahren, wenn dessen Mutter arbeiten muss und dies daher nicht selbst übernehmen kann.

Vor dem Hintergrund solcher und ähnlicher Argumente stellt sich das Auto für viele BewohnerInnen der S5 als etwas dar, auf das man – zumindest für bestimmte Strecken und Zwecke und zu bestimmten Zeiten – schlecht verzichten kann. Dennoch (oder gerade deshalb) lässt sich ein autokritischer Tenor festhalten, auch wenn dieser nicht immer lebenspraktisch zum Ausdruck kommt: *«Unsere Mobilitätsmittel sind indirekt proportional zu unserer politisch-umweltschützerischen Einstellung»*, stellt Herr Rohner angesichts der vielen Autofahrten, die seine familiale Alltagsorganisation erfordern, fest. Das Auto ist eine häufig zum Einsatz kommende *«Ausnahme»*. Die ortsstrukturellen und sozialen Bedingungen verlangen Kompromisse beziehungsweise erschweren mitunter den Einklang zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Allerdings – und das ist mitunter auch ein Grund für die Reflexionen über den Gebrauch des Autos – ist das Wohnen in der Agglomeration heute nicht mehr zwangsläufig mit der persönlichen Automobilisierung verbunden – im Gegensatz zu den 1970er-Jahren, als für die Zuziehenden klar war, *«wir haben dann zwei Autos, die Frau zum Einkaufen und ich zum Arbeiten»*, wie ein Pensionist über die Anfänge seiner Zeit in Uster sagt.

Die S5-Stadt – Verinselter Einheitsbrei?

Die lebenspraktische Kombination unterschiedlicher Orte, welche je eigene Angebote und Aneignungspotenziale bereithalten, erscheint typisch für die Menschen in der S5-Stadt. Im Übergang zwischen hier und dort erfolgt die Verknüpfungsleistung durch die AkteurInnen. Die S5-Stadt erweist sich aus Befragtensicht nicht selten als eine verinselte Landschaft mit vagem oder wenig bekanntem Dazwischen. So kann für den Wetziker der Greifensee Freizeitort, der Bachtel Ausflugsort, Zürich Einkaufsort, Winterthur Kulturort und Rüti Familienort sein. Dazwischen aber ist *«Nichts»*, das heisst nichts, was für ihn von Bedeutung ist, nichts, wohin er sich bewegt. Das Zusammenhängende beschränkt sich auf das nach individuellen Bedürfnissen konstruierte Ortsnetz, die *«Stadt à la carte»* (Fishman 1991).

Der individuelle Blick auf diese *«Stadt à la carte»* wird wesentlich von den Gegebenheiten der Verkehrsinfrastruktur beeinflusst. So hören wir von einer Befragten, dass sie keinen der Orte zwischen Stadelhofen und Uster wahrnimmt, geschweige denn namentlich kennt – obgleich wohnhaft in Uster seit fünf Jahren und fast täglich mit der S5 unterwegs. Orte, die von der S-Bahn nicht *«bedacht»* werden, werden scheinbar auch von den PassagierInnen nicht bedacht. Die Wahrnehmung des Raumes wird von den Haltestellen unterwegs mitgeprägt.

Vor diesem Hintergrund zeigt sich folgender Widerspruch: Einerseits befördert die Beschleunigung der S-Bahn das *«Zusammenwachsen»* der Region und die Wahrnehmung als etwas Zusammengehörendes im Verständnis einer S5-Stadt: *«Die flächendeckende Versorgung mit dem Verkehr führt zu einer Art Brei; es gibt immer weniger*

räumlich wahrnehmbare Zäsuren», wie Dieter Schindler sein Erleben des Wandels schildert. Von zentraler Bedeutung ist dabei das (zeitliche) Näherrücken an Zürich. Eine alteingesessene Ustermerin beschreibt die Rasanz der Veränderung durch die S-Bahn-Linie S5 so: *«Die S5 war für uns schon fast ein Weltwunder. Also wir haben dann irgendwie zu Zürich gehört. Vorher, wenn du nach Zürich musstest, war das eine Reise. Man musste über Oerlikon fahren und so weiter, aber jetzt: Die Theater sind gut erschlossen, Kino, alles zusammen plötzlich ganz nah. Das kam auf einen Schlag, man konnte es kaum glauben.»* Dieses Zusammenrücken von Kernstadt und Agglomeration, welches primär in der verkürzten Unterwegszeit zum Ausdruck kommt, ist die eine Seite. Andererseits aber fallen etliche Orte, die vormals dank des Halts mindestens als existent wahrgenommen wurden, heute aus dem Blickwinkel heraus. Man könnte also auch mutmassen, dass die «Verinselung» des subjektiven Alltagsblicks im Zuge der Effizienzsteigerung des Öffentlichen Verkehrs zugenommen hat.

Das Typische ist der Plural – Reflexionen und Schlussfolgerungen

Die typische S5-Städterin und der typische S5-Städter sind Arbeitspendelnde nach Zürich, meint einer unserer Interviewpartner. Das deckt aber das Typische wohl nur teilweise ab. Ebenso typisch erscheint die Jugendliche, die beim Begriff «S5-Stadt» daran denkt, *«wie ich mit dem Zug nach Zürich gehe und Shopping mache»*, oder das pensionierte Ehepaar, selbsterklärte *«Bewegungsmenschen»*, die allmorgendlich auf der geschätzten *«Hunderunde»* durch die Wälder ziehen, oder die fünfköpfige Familie, der ein logistisch hochanspruchsvolles Mobilitätsmanagement abgefordert wird.

Die Entdeckung einer Vielfalt von Aktivitäten im Unterwegssein, von Mobilitätsmustern- und strategien verweist auf die vielfältigen «Eigenarten» der untersuchten Agglomeration als Lebens- und Bewegungsraum. Agglomerationen werden in der Regel räumliche Qualitäten abgesprochen, zumindest von der Mehrzahl der VertreterInnen von Raumplanung und Architektur. Gleichzeitig wohnt in der Schweiz ein Grossteil der Menschen in Agglomerationen. Durch ihre Wohnstandortentscheide und ihre alltäglichen Mobilitätspraktiken verleihen sie den Räumen ihrerseits vielfältige Qualitäten und konterkarieren so die Perspektive erwähnter Fachkreise. Die schweizerische Agglomeration, für die die S5-Stadt exemplarisch beforscht wurde, erweist sich aus der mobilen Perspektive nicht (mehr) als «Monokultur» im Sinne vom «Hüsli, Auto, Gartenhag»-Klischee. So sind die Erkenntnisse denn auch stark nach Orten oder Gemeinden zu differenzieren. Die Menschen ziehen weniger in die (von aussen als S5-Stadt konstruierte) Region als Ganze, sondern vielmehr nach Uster, nach Bubikon oder nach Hittnau – oder umgekehrt eben auch auf keinen Fall nach Bubikon, nach Uster oder nach Rüti. Sie ziehen auch in ein dichtes Geflecht von (bereits realisierten und zukünftigen) Verbindungen, welches aber mit der rhetorischen S5-Stadt wenig gemein haben muss. Die Schattenseite dieser Einsicht muss vielleicht im selbstkritischen Hinterfragen des S5-Stadt-Konzepts (aus lebensweltlicher Perspektive) gesehen werden. Die Sonnenseite sagt: Die S5-Stadt ist so vielfältig, dass sie die unterschiedlichsten (Mobilitäts-)Bedürfnisse befriedigen kann – und damit aus der Innenperspektive eben kein Einheitsbrei ist. Zu einer Vervielfältigung der Lebens- und Mobilitätsstile in der S5-Stadt hat unter anderem das zeitliche Näherrücken an Zürich geführt.

Die S5-Stadt bietet die Hintergrundfolie für sehr unterschiedliche Selbstbilder und Lebensentwürfe. Sowohl der erklärte Städter als auch die Liebhaberin eines naturnahen Ortes, an dem es *«nach Gras schmeckt und oben die Sterne»* leuchten, finden hier ein passendes Zuhause. Nicht selten sind es hybride Sowohl-als-auch-Lebensentwürfe, zum Beispiel Menschen, die sich dezidiert als *«Landliebhaber»* verstehen, die als beruflich stark Engagierte im Alltag aber auf städtische Strukturen angewiesen sind, etwa auf längere Ladenöffnungszeiten oder gute schweizweite Verkehrsanbindungen. Die gewandelten und sich wandelnden Lebensrealitäten und dynamischen Mobilitätsstrategien verweisen auf die eingangs erwähnten Dichotomisierungen, denen die Erklärungskraft für komplexe Lebensführungen immer stärker abhandenkommt.

In Mobilitätsverhalten und -werkzeugkasten der befragten BewohnerInnen drückt sich eine Urbanisierung der Agglomeration aus, welche das Label *«S5-Stadt»* wiederum plausibel macht, wenn es auch zu eng gefasst erscheint, auch den InterviewpartnerInnen selbst. So gibt es eigene Vorschläge wie *«S5-Land»* oder *«S5-Region»*. Während einige Befragte sehr viel mit *«S5-Stadt»* anfangen können, fühlen sich andere ganz und gar nicht angesprochen: *«Das tönt für mich nach fusioniert und nicht mehr selbstbestimmt, schrecklich»*, urteilt Frau Rohner aus Bubikon. Lieber bleibt man unbestimmt – *«mir passt der Stadtbegriff nicht, aber ich habe keinen anderen, Agglomeration ist auch blöd»*, hören wir von Frau Kramer aus Uster – oder sieht sich einfach als *«Bubiker»*, und nicht einem grösseren Gebilde zugehörig. Die S5-Stadt muss also nicht mit den Identifikations- und Orientierungsfeldern der Menschen einhergehen. In diesem Sinne macht die Rede von einer S5-Stadt zwar methodologisch Sinn, sie steht aber kontrafaktisch zum Zugang der Menschen, die ihre Netze stets über sie hinaus spinnen.

Konsequent weitergedacht heisst dies, dass Raum nicht in dieser Weise vorausgesetzt werden kann. Vielmehr gilt es, Raum als etwas von den Menschen Hergestelltes zu betrachten – und in diesem Sinne auch als etwas Dynamisches, sich ständig Veränderndes. Die Mobilität der Menschen, Dinge, Güter und Ideen ist ein wichtiger Indikator dafür, wohin auch die Reise der Planung gehen sollte. Wenn die Planung den tatsächlichen (mobilen) Lebensrealitäten der Menschen folgt und sich diese zunutze macht, können ihre AkteurInnen sinnvoll und auf Augenhöhe handeln.

Literatur

- Battaglia, MA (Statistisches Amt des Kantons Zürich) 2005, *Tangential- und Radialpendler im Verkehrsraum Zürich*, http://www.statistik.zh.ch/themenportal/themen/down.php?id=464&fn=2005_20.pdf, Zugriff: 25.11.2009.
- Bonss, W & Kesselring, S 1999, «Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs» in CJ Tully (ed.), *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*, Campus Verlag, Frankfurt a. M. & New York: 39–66.
- Fishman, R 1991, «Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Städte», in *ARCH+*, vol. 109/110: 73–83.
- Hesse, M 2004, «Mitten am Rand. Vorstadt, Suburbia, Zwischenstadt» in *Kommune* 5/2004: 70–74, <http://www.geog.fu-berlin.de/%7Eteas/ress/zws.pdf>, Zugriff: 20. Januar 2010.
- Keupp, H 1988, *Riskante Chancen. Das Subjekt zwischen Psychokultur und Selbstorganisation*. Sozialpsychologische Studien, Asanger, Heidelberg.
- Läpple, D 2005, «Phönix aus der Asche. Die Neuerfindung der Stadt», in Berking, Helmut & Löw, Martina (ed.), *Die Wirklichkeit der Städte*. Soziale Welt, Sonderband 16, Nomos-Verlag, Baden-Baden: 397–413.
- Larsen, J, Urry, J & Axhausen, KW 2006, *Coordinating Mobile Life*. Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 341, IVT, ETH Zürich, Zürich.
- Lyons, G & Urry, J 2005, «Travel time use in the information age», in *Transportation Research*, vol. 39(A): 257–276.
- Makimoto, T, Manners, D 1997, *Digital Nomads*, Wiley, New York.
- Mayring, P 2002, *Einführung in die Qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken*, Beltz, Weinheim & Basel.
- Rolshoven J 2009, «Mobile Culture Studies – Kulturwissenschaftliche Mobilitätsforschung als Beitrag zu einer bewegungsorientierten Ethnographie der Gegenwart», in Windmüller S, Binder B & Hengartner T (ed.), *Kultur-Forschung*. LIT Verlag, Berlin: 91–101.
- Rolshoven J & Winkler J 2008, «Multilokalität und Mobilität», in Sturm G & Weiske C (eds.), *Multilokales Wohnen*. Informationen zur Raumentwicklung, BBSR, Bonn: 99–106.
- Schneider, NF, Limmer, R & Hartmann, K 2002, *Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätsanfordernisse in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar?* Kohlhammer, Stuttgart.
- Siebel, W 2003, «Strukturwandel der europäischen Stadt», in Hubeli, E, Saiko, H & Vöckler, K (ed.), *100% Stadt. Der Abschied vom Nicht-Städtischen*, Haus der Architektur Graz, Graz: 13–29.
- Tully, CJ & Baier, D 2006, *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden. <http://www.sbb.ch> <http://www.spiegel.de/auto/fahrberichte/0,1518,136750,00.html>

Leseempfehlungen

- Berking, H, Löw, M 2008, *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung*, Campus Verlag, Frankfurt a. M. & New York.
- Borgmann, K, Bruhn, M, Kuhrau, S, Schalenberg M 2006, *Das Ende der Urbanisierung? Wandelnde Perspektiven auf die Stadt, ihre Geschichte und Erforschung*, Clionline Historisches Forum 8, http://edoc.hu-berlin.de/e_histfor/8/PDF/HistFor_8-2006.pdf, Zugriff: 22.1.2010.
- Friedli, B & Egger, A 2003, *Ich pendle, also bin ich: Kolumnen aus 20Minuten und Bilder aus dem Nahverkehr*, Zürich.
- Kaufmann, V 2002, *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*, Ashgate, Aldershot.
- Kokot, W, Hengartner, T, Wildner, K 2000, *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung. Eine Bestandsaufnahme*, Dietrich Reimer Verlag, Berlin.
- Menzl, M 2007, *Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg*, Campus Verlag, Frankfurt a. M. & New York.
- Rolshoven J & Winkler J 2008, «Auf den Spuren der schönen Pendlerin», in *Kuckuck. Notizen zur Alltagskultur 1*, Zeiträume – Raumzeiten, Graz: 9–13.

Dieser Beitrag wurde im Rahmen des Projektes «S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum» publiziert. Er ist Teil des gleichnamigen E-Books (doi:10.3929/ethz-a-006164305), welches das ETH Wohnforum – ETH CASE, Zürich, im Jahr 2010 in Zusammenarbeit mit dem Verlag hier+jetzt, Baden, herausgegeben hat. Das E-Book erscheint auch innerhalb der E-Collection der ETH Zürich. Dieser Dokumentenserver bietet die Möglichkeit, Forschungsarbeiten zu veröffentlichen und so einem weltweiten Publikum kostenlos zugänglich zu machen.

Zwischen 2007 und 2009 haben sich elf Forschungsprojekte mit dem Phänomen Agglomeration befasst. Das interdisziplinäre Vorhaben wurde initiiert und geleitet vom ETH Wohnforum – ETH CASE, einer Forschungsstelle am Departement Architektur der ETH Zürich. Gemeinsame Forschungsregion war ein Teil des Zürcher Metropolitanraumes entlang der S-Bahn-Linie S5. Die vom Projekt «S5-Stadt» genannte Region umfasst den Lebensraum von rund 300 000 Menschen in 27 Gemeinden und 3 Kantonen. Fragen nach einer nachhaltigen Gesellschafts- und Siedlungsentwicklung bildeten die übergreifende Perspektive.

Im Verlauf des Jahres 2010 schlugen die Forscherinnen die Brücke zur Praxis und führten den Dialog mit der Bevölkerung und Entscheidungsträgern in der untersuchten Region weiter. Dies geschah durch ein reiches Veranstaltungsprogramm, durch die Veröffentlichung dieses E-Books mit den Forschungsberichten sowie ein im Frühling 2011 erscheinendes Buch, das die breite Bevölkerung ansprechen möchte.

Projekt www.s5-stadt.ch
Leitung www.wohnforum.arch.ethz.ch
E-Collection www.e-collection.ethbib.ethz.ch
Verlag www.hierundjetzt.ch

doi:10.3929/ethz-a-006164305 (ganzes E-Book)

doi:10.3929/ethz-a-006164526 (dieser Artikel)