

Zeitschrift:	Itinera : Beiheft zur Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte = supplément de la Revue suisse d'histoire = supplemento della Rivista storica svizzera
Herausgeber:	Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band:	22 (1999)
Artikel:	Die Veränderung des Raumes durch das Aufkommen des Automobils
Autor:	Brunner, Beat
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1078052

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DIE VERÄNDERUNG DES RAUMES DURCH DAS AUFKOMMEN DES AUTOMOBILS

BEAT BRUNNER

Im Jahre 1902 sollte das damals wichtigste Automobilrennen der Welt, die James Gordon-Bennett-Wettfahrt von Paris über Belfort, Zürich und Bregenz nach Wien führen. Aus Angst vor Unfällen verweigerten verschiedene kantonale Behörden in der Schweiz die Durchfahrt des Rennens über ihr Gebiet, so dass man sich schliesslich entschloss, die Etappe durch die Schweiz für den Wettbewerb zu neutralisieren und nur eine Höchstgeschwindigkeit von dreissig Kilometern in der Stunde zuzulassen.

Bereits vor dem Rennen wurde in den Zürcher Zeitungen ausführlich über das sportliche Grossereignis berichtet, die Bevölkerung über die Route informiert und zur Vorsicht gemahnt. Am Renntag selbst, einem gewöhnlichen Wochentag notabene, sollen soviele Zuschauerinnen und Zuschauer den Weg an die Rennstrecke gefunden haben, wie jeweils auch das Sechseläuten besuchten. Vor allem die Schuljugend sei stark vertreten und ausserordentlich fasziniert vom Schauspiel gewesen, schrieb der *Tages Anzeiger* und schloss den Artikel folgendermassen ab: «In rasender Eile, obwohl die Schweizer Fahrt für das Rennen ja nicht gilt, so recht die Vertreter unserer rastlos nach neuen Eindrücken und Dingen hastenden Zeit. Die heisse Sonne, die schöne Umgebung, die schauende Menge, alles schien den Fahrenden unbedeutend, uninteressant, wesenlos zu sein. «Geradeaus» war ihre Losung und geradeaus, soviel als möglich, ging Blick und Fahrt. Nach längerer Pause folgte wieder ein Wagen, bald noch einer und so wird das Spiel nun dauern bis 4 Uhr.»¹

Während der *Tages Anzeiger* in seiner Kritik das sinnlose Hasten betonte, wies die *Neue Zürcher Zeitung* in ihrem Rennbericht auf die Entmenschlichung durch die Maschine Automobil hin:

Der führende Wagen «sauste elegant die Quaibrücke hinab und dann mit einem flotten *run* in die ziemlich steile Rämistrasse hinauf, die brutale Gewaltthätigkeit der Erscheinung durch die Sicherheit und flotte Form der

¹ *Tages Anzeiger* 1902, Nr. 147.

Bewegung mildernd. Herr de Cniff mag ein schöner Herr sein, sein Chauffeur auch; aber gesehen haben wir nichts von ihm, als die Hände am Lenkrad. Die ganze übrige ehrenwerte Person war verummt, ein ursprünglich schwarz eingesackter Koloss, da, wo man mit Recht den Kopf vermutete, eine Art Bergkappe mit Guckfenster und Ventilationslücke; fast sah es aus, als ob Wagen, Herr und Maschinist aus einem Stück von einem Hinterwäldlerkünstler in Riesendimensionen geschnitten worden seien. Der Hauptreiz dieser Tour muss offenbar im Baden und Schlafen liegen; im Fahren jedenfalls kaum.»

Auch wenn sich der Journalist der Faszination dieser eleganten, schnellen Automobile nicht gänzlich zu entziehen vermochte, wird vor allem eine gewisse Erhabenheit über diese unvernünftige, unnütze Betätigung vermittelt. Explizit wird dann die «Raserei» der Automobilisten kritisiert. Anstelle der vorgeschriebenen zwölf Kilometer in der Stunde wären sie bestimmt mit dreissig bis vierzig Kilometern in der Stunde unterwegs gewesen.

«Und das ist zu rügen: denn man darf durch eine verkehrsbelebte Stadt nicht mit 30-40 Kilometern rasen, wie auf der belebten Landstrasse. Sollte noch einmal so eine Fahrerei stattfinden, so wird hoffentlich unsere Polizei Mittel und Wege finden, ihrer Vorschrift auch bei solchen Blitzbesuchen Nachachtung zu verschaffen. Sonst weise man die Herren hinten um die Stadt herum! Besser, die Polizei brauche die ihr zur Verfügung stehenden Mittel, als dass das Publikum selbst Ordnung zu schaffen sich berufen fühlen sollte.

Bis um 4 Uhr 45 Minuten sind von den 150-200 Fuhrwerken 87 durch die Stadt gefahren; einen guten Geruch haben sie nicht hinterlassen.»²

Diese erste massive Speerspitze des Automobilismus kann zwar als Spektakel abgetan werden, sie zeigt aber bereits sehr klar, wie das Automobil aufgenommen wurde und wo das künftige Konfliktpotential liegen würde. Das Automobil symbolisierte die neue Zeit, ihre Hast und Unstetigkeit, aber auch ihre Kraft und Geschwindigkeit. Kraft und Geschwindigkeit jedoch, welche ziellos, bloss zu ihrem Selbstzweck ihre Macht entluden. Und sein Führer, der Lenker des Automobils verlor durch Automobilkleidung und Geschwindigkeit seine menschlichen Züge und wurde zur Fratze.

Die «Raserei» auf der öffentlichen, nicht nur dem Verkehr dienenden Strasse, Gestank und Staubplage wurden als Kritik hier zum erstenmal

² NZZ 1902, Nr. 176.

genannt und werden den künftigen Einzug der Automobile auf die Strasse begleiten und erschweren.

Auch wenn die Zuwachsrate der Automobile in der Schweiz mit rasender Geschwindigkeit anstieg, blieb deren absolute Zahl bis zum Ende des Ersten Weltkrieges und der Brennstoffrationierung 1919 sehr gering: der bisherige Höchstwert betrug 5411 Automobile (1914). Bei der Untersuchung zeitgenössischer Quellen erkennt man jedoch schnell, welch hohe Wellen die Frage des Automobilismus damals aufgeworfen und welch grosse Emotionen sie ausgelöst hat. Wie lässt sich diese vordergründige Diskrepanz erklären?

Ich möchte dieser Frage nachgehen, indem ich die vielfältigen Veränderungen des Raumes, welche das Automobil bewirkt hat und die Reaktionen der Menschen darauf, einer genauen Untersuchung unterziehe. Die Raumveränderungen lassen sich in drei verschiedene Kategorien einteilen, welche ich in der Folge im einzelnen diskutieren werde.

Raumwahrnehmung

These: Aus der Perspektive des Fahrers und des Passagiers entwickelten sich der Panorama- beziehungsweise der kinematische Blick. Zudem führte die grosse Geschwindigkeit zu einer neuen Wahrnehmung der PassantInnen als ZuschauerInnen.

Raumstruktur

These: Eisenbahn und Automobil haben den Raum verringert, vernichtet, sie haben das Ferne nähergebracht und einen Verlust des Nahraumes bewirkt. Ausserdem haben sie den Raum zerschnitten.

Raumfunktion

These: Mit dem Aufkommen des Automobils wurde der Lebensraum Strasse zunehmend zur Transitstrecke umfunktioniert.

Die Entwicklung eines neuen Blickes

Zum ersten Punkt, der Veränderung der Raumwahrnehmung, ist zu sagen, dass das Automobil diesbezüglich der Eisenbahn die Pionierrolle überlassen musste, welche ab den 1830er Jahren die Geschwindigkeit revolutionierte. Berichte von Zeitgenossen zeigen, welch nachhaltigen Eindruck die neue Art des Reisens auf sie ausühte und insbesondere ihre bisherigen Sehgewohnheiten in Frage stellte. Wolfgang Schivelbusch

beschreibt in seinem wegweisenden Werk «Die Geschichte der Eisenbahnreise» von 1977 diesen Vorgang anschaulich wie folgt:

«Durch die Geschwindigkeit wird also eine erhöhte Anzahl von Eindrücken hervorgerufen, mit denen der Gesichtssinn fertig werden muss. Dieser Effekt der Eisenbahn erweist sich damit als Moment jenes Vorgangs der Moderne, den Georg Simmel als Herausbildung der grossstädtischen Wahrnehmung beschrieben hat. Diese Wahrnehmung charakterisiert Simmel als 'Steigerung des Nervenlebens', die aus dem raschen und ununterbrochenen Wechsel äusserer und innerer Eindrücke hervorgeht.»³

Durch die neue Geschwindigkeit geriet das aufs traditionelle Reisen fixierte Bewusstsein zunehmend in die Krise, dafür entwickelte sich gleichzeitig eine neue Wahrnehmung, welche sich nicht gegen die Effekte der neuen Reisetechnik sträubte, sondern diese ganz in sich aufnahm. Dazu nochmals Schivelbusch: «Für diesen Blick aus dem Abteifenster wird all das Bereicherung, was dem am alten Reisen hängenden als Verlust erscheint. Die Geschwindigkeit und Geradlinigkeit, mit der der Zug die Landschaft durchquert, vernichtet diese nicht, sondern bringt sie erst richtig zur Entfaltung.»⁴ Diese neue Art des Sehens wird von Schivelbusch mit dem Ausdruck Panoramablick umschrieben. Während John Ruskin⁵ oder auch Otto Julius von Bierbaum⁶ sich als Zeitgenossen über die Hast der Eisenbahn mokierten, fasste Gastineau in der Mitte des 19. Jahrhunderts denselben Vorgang positiv so auf, dass die Eisenbahn die Landschaft zum Tanzen bringe.⁷ Und Clarétie beschrieb zur gleichen Zeit die vom Zug aus gesehene Landschaft als «eine durch die Bewegung konstituierte Szenerie, deren Flüchtigkeit die Erfassung des Ganzen, d. h. einen Überblick möglich macht.»⁸ Was bei den meisten Beschreibungen aber klar zum Ausdruck kommt, ist, dass durch die neue Geschwindigkeit der Eisenbahn eine Umgewöhnung des Sehens nötig geworden war und diese Umstellung die Menschen zunächst überforderte. Der Mensch wird

³ Wolfgang SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München/Wien, 1977, S. 55.

⁴ *Ibid.*, S. 57.

⁵ Klaus KUHM, *Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft*, Hamburg, 1995, S. 23.

⁶ Otto Julius BIERBAUM, « Durch die Kraft. Automobilia von Otto Julius Birbaum », in *Automobil-Revue*, Nr. 3, 1907, S. 69.

⁷ Zit. Nach SCHIVELBUSCH, S. 59.

⁸ *Ibid.*

aus dem scheinbar unmittelbaren Kontakt mit der Natur herausgehoben, er befindet sich nicht mehr inmitten von ihr, sondern fährt durch sie hindurch. Das Ende einer festen Verortung wird auch durch die mit der Eisenbahn eingeführte Standardzeit manifestiert, welche eine übergeordnete mathematisch definierte anstelle der natürlichen Sonnenzeit darstellt und die zuvor dem Rhythmus der Natur folgende Zeit abstrahiert; überall herrscht nun Gleichzeitigkeit, alles ist erreichbar, alles ist hier, und die Nähe verliert an Besonderheit.

Das Bürgertum wurde durch die Eisenbahn in ein schwerwiegendes Dilemma gestürzt. Aufgrund der grossen Geschwindigkeit bot das neue Verkehrsmittel unverkennbare Vorteile, gleichzeitig ging dabei aber die Exklusivität des Reisens, wie sie in der Kutsche geherrscht hatte, unwiederbringlich verloren, ja die Eisenbahn wurde gar als kommunistisches Verkehrsmittel beschimpft, obwohl sie sich eines ausgeprägten Vier-Klassen-Systems bediente.⁹ Aber trotzdem fuhren alle im selben Zug. Wie ein Paket werde man mit der Eisenbahn transportiert, man reise nicht mehr, lautete eine weitverbreitete Kritik. Als abschreckend wahrgenommen wurde, dass man sich an einen fixen Fahrplan und eine feste Strecke zu halten hatte, dass man über das Fahren und Halten der Eisenbahn keinen Einfluss ausüben konnte und diese wie eine Maschine - die sie ja auch ist - vorwärts geradeaus schoss, durch Tunnels hindurch die Landschaft durchstieß, anstelle sich in ihr zu bewegen.

Und so wurde das Automobil, so merkwürdig uns das heute scheinen mag, als Rettung des bürgerlichen Reisens gepriesen und von Otto Julius von Bierbaum in seiner empfindsamen Reise nach Sorrent von 1902 die Wiederkehr des Biedermeiers genannt. Die Kombination von moderner Technik, welche schnelle Geschwindigkeiten ermöglichte, mit der Exklusivität eines eigenen Fahrzeuges, welches auch rein äusserlich an die alte Kutsche erinnerte, ermöglichte so auch dem Bürgertum die Nutzung des Fortschritts. Während das Automobil als Befreiung von der Eisenbahn verstanden worden war, galt das Fahrrad als Vorgänger des Motorwagens, so dass auch zahlreiche Radsportler zu den ersten Automobilisten gehörten. Bereits die Eisenbahn beeinflusste die Raumwahrnehmung nachhaltig, das Automobil erweiterte die neue Erfahrung aber nochmals um eine Dimension. Die Eisenbahnhfahrt gewährt, wie Ruedi Brassel-Moser erwähnt, mit dem Panoramablick «nur Seitenblicke auf vorbeiziehende Kulissen, während in der Autofahrt - vor allem am Steuerrad - der Blick

⁹ *Ibid.*

nach vorne gerichtet wird, was zu betrachten ist, zieht nicht blass vorbei, sondern es rast auf einen zu. Diese Perspektive ist nicht panoramisch, sondern kinetisch, besser kinematisch angelegt.»¹⁰ Allerdings muss Brassel-Moser entgegengehalten werden, dass im Gegensatz zu den bewegten, kinematischen Bildern des Filmes mit seiner Vielfalt und Lebendigkeit der visuellen Eindrücke der Blick des Fahrers beziehungsweise der Fahrerin so stark auf die Strasse, und zwar auf einen distanzierten Punkt, ausgerichtet ist, dass Einzelheiten kaum mehr wahrgenommen und blass der Verkehr und die Strasse in ihrer ausschliesslichen Funktion als Fahrbahn beziehungsweise -hindernis registriert werden. Der kinematische Blick Brassel-Mosers lässt sich am ehesten auf die Person auf dem Beifahrersitz beziehen, und bezüglich der hinten Sitzenden trifft die Zuschreibung des Panoramablickes ohnehin ziemlich gut zu.

Die Geschwindigkeit war in den offenen Wagen und auf den oftmals schlechten Strassen viel direkter spürbar als in den Zügen, zudem kam durch das eigenhändige Lenken und den weit vor sich auf die Strasse gerichteten Blick ein weiteres Element einer veränderten Wahrnehmung hinzu. Das Automobil erlaubte nicht länger die Versenkung ins Detail. Angemessen erschienen nun, wie Wolfgang Pehnt erwähnt, «Strassenwände mit ruhigen, bündigen Flächen, gleichmässige Reihung übersichtlicher Kontraste, rhythmische Wiederholungen. Sie sollten als Mittel gegen die «Steigerung des Nervenlebens» wirken, als Tranquillizer.»¹¹

Während die italienischen Futuristen um Marinetti voller Enthusiasmus das Tempo des Autos priesen (1909 im Futuristischen Manifest: «Ein aufheulendes Auto ist schöner als die Nike von Samothrake»), war in der Schweizer Bevölkerung zwar durchaus auch eine Faszination gegenüber dem neuen Verkehrsmittel vorhanden, gleichzeitig wurde aber seine Hast und Unrast beklagt, welche ohne Sinn ins Leere zu laufen schien.¹²

¹⁰ Ruedi BRASSEL-MOSER, «Oeffentlichkeit und Erfahrung. Zur Diskussion um Automobil und Geschwindigkeit in den zwanziger Jahren», in Bernard DEGEN et al. (Hg.), *Fenster zur Geschichte. Festschrift für Markus Mattmüller*, Basel/Frankfurt, 1992, S. 329.

¹¹ Wolfgang PEHNT, Automobilmachung. «Das Kraftfahrzeug und die Architekten. Zur Geschichte einer Faszination», in Reimar ZELLER (Hg.), *Das Automobil in der Kunst 1886-1986*, München, 1986, S. 303.

¹² NZZ, 1902, Nr. 176.

Als Übergang zum Abschnitt über die Veränderung der Raumstruktur durch das Automobil möchte ich Ihnen als erstes ein Zitat von Heinrich Heine präsentieren:

«Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt nur noch die Zeit übrig»¹³ schrieb Heine 1843 und sprach von der neuen Reisemöglichkeit der Eisenbahn.

Sowohl die Eisenbahn wie das Automobil verschoben durch ihre hohe Geschwindigkeit die bisherigen Vorstellungen von Raum und Zeit, von Nähe und Ferne, von Heimat und Fremde. Der Raum werde vernichtet, war ein gängiges Bild des 19. Jahrhunderts zu den Folgen der Eisenbahn, der Raum schrumpfe und führe zu einer absoluten Neuordnung der Geografie, zu einem Näherrücken der Völker. Allerdings ist die Veränderung der räumlichen Verhältnisse kein einfacher Vorgang der Raumverkleinerung, «sondern,» wie Schivelbusch schreibt, «ein doppelter der Raumverkleinerung und der Raumerweiterung. Die Dialektik des Vorganges ist, dass die Verkleinerung, d. h. die zeitliche Verkürzung des Transports die Erweiterung des Verkehrsraums bewirkt.»¹⁴ Während die Eisenbahn aber zu einer Ausbreitung in der Linie führte, sorgte das Automobil für eine Ausbreitung in der Fläche, oder anders gesagt, wirkte die Eisenbahn zentralisierend, das Automobil dezentralisierend.

Durch die neuen Verkehrsmittel gelangte plötzlich eine viel grössere Menge von Orten in eine erreichbare Distanz, die Qual der Wahl wurde grösser und ein gutes Zeitmanagement nötig. Das krampfhafte Erfüllen des Zeitmanagements war der Auslöser des Stresses, der Nervosität, welche als neue Erscheinung Ende des 19. Jahrhunderts in Europa Einzug gehalten hatte.¹⁵ Durch die grössere Erreichbarkeit wurde Raum zu einem verfügbaren Wert, der in Besitz genommen, ökonomisiert werden konnte.

¹³ Zit. Nach SCHIVELBUSCH, S. 38.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Joachim RADKAU, «Auto-Lust - Zur Geschichte der Geschwindigkeit», in Tom KOENIGS und ROLAND SCHAEFFER (Hg.). *Fortschritt vom Auto? Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren*, Kongress des Umwelt Forum Frankfurt am Main am 5./6. Oktober 1990, S. 113.

Und zwar nicht bloss als symbolische Fläche, sondern als Mittel zum Zweck, als Fläche, welche der Natur entrissen und bearbeitet und instrumentalisiert wurde. Und so fand die Eroberung des Raumes nicht nur mittels Befahren und Durchqueren statt, sondern auch durch die massive Überbauung von Kulturland. Durch die Eisenbahn, die Strassenbahn, das Fahrrad und das Automobil hatte eine zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz stattgefunden, ein Vorgang, welcher eine grosse Zersiedelung und damit auch wieder eine starke Erhöhung des Verkehrs auslöste. Während aber durch die ersten Eisen- und Strassenbahnen, wie Heiner Monheim schreibt, der Fahrverkehr zunahm, führten diese dennoch zu einem schnelleren Städtewachstum, und das Interesse an hohen Baudichten und gemischter Nutzung blieb vorherrschend. Erst mit dem Automobil setzten sich neue Siedlungsformen wie ausgedehnte Siedlungsgebiete mit geringer Baudichte durch; eine Disurbanisierung begann.¹⁶

Strassen mit starkem Autoverkehr werden zu Trennlinien, zerschneiden Quartiere, fordern neue Orientierungen. Früher war die Strasse ein Treffpunkt. Mit dem Aufkommen des Automobils musste der meeting point «Strasse» aufgegeben werden. Durch die Mobilität ergibt sich einerseits die Möglichkeit zur Auslagerung sämtlicher menschlicher Bedürfnisse an bestimmte Orte (Kegelclub, chinesisches Restaurant, Einkaufszentrum), andererseits wird die Auslagerung durch die Mobilität erst ausgelöst. Da man sich nicht mehr auf der Strasse aufhalten und treffen kann, muss man sich in den Kegelclub begeben, um FreundInnen zu treffen. Handkehrum werden durch diese Auslagerung diejenigen Leute ohne Mobilisierungsmöglichkeit ihrer bisherigen Möglichkeiten beraubt, da sich die Orte, an denen sie ihre Bedürfnisse stillen können, sich immer weiter von ihnen entfernen.

Eine autogerechte Stadt muss deshalb zwangsläufig unurban sein; die Durchmischung, welche Urbanität ausmacht, muss aufgehoben werden, damit der Verkehr ungehemmt fliessen kann. Urban ist hingegen die Multifunktionalität eines Raumes, die Vermischung und Überlagerung verschiedener Nutzungen. «Baut man eine Stadt so, dass sie dem Auto voll

¹⁶ Heiner MONHEIM und Rita MONHEIM-DANDORFER, *Strassen für alle Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*, Hamburg, 1990, S. 38.

gerecht wird, dann ist sie keine Stadt mehr»¹⁷ schreibt Hans-Paul Bahrdt und begründet seine Aussage damit, dass in einer Stadt, welche so weitläufig gebaut ist, dass überall angenehm gefahren und geparkt werden kann, im Nahbereich in FussgängerInnendistanz keine zu erstrebenden Ziele mehr vorhanden sind. Der Fussgänger bevorzugt eine dichte, verflochtene Struktur der Nähe, das Auto einen gleichmässigen geraden Durchgang¹⁸. Einerseits haben die Städte durch den grossen Flächenbedarf der Automobile für Strassen und Parkplätze ihr Gesicht verloren. Andererseits findet durch die durchs Automobil ausgelöste Heterogenisierung der Funktionen eine Verödung der City statt, in der sich die FussgängerInnen nur noch im Reservat der Fussgängerzonen frei bewegen können.

Wie wir gesehen haben, benötigt das Automobil eine Entmischung des Strassenraumes, damit es sich ungehemmt und rasch fortbewegen kann. Freie Bahn wurde von den AutomobilistInnen schon zu Beginn des Jahrhunderts deshalb logischerweise gefordert, aber die freie Bahn bedeutet eine leere Strasse, ein unurbaner Raum, der zuvor vielfältig genutzt wurde und jetzt nurmehr Transitstrecke ist.

Verlust des Lebensraumes Strasse

Wie im eben beendeten Abschnitt über die Veränderung der Raumstruktur bereits deutlich geworden sein sollte, stellen AutomobilistInnen und die übrigen StrassenbenutzerInnen ganz unterschiedliche Ansprüche an den Raum Strasse, welche sich gegenseitig ausschliessen. Seine bisherige Funktion wurde von den AutomobilistInnen mit ihrem Aufkommen zu Beginn des Jahrhunderts in Frage gestellt und die Strasse mittels der physischen Potenz ihrer Maschine einfach in Beschlag genommen. Selbstverständlich hatten auch Fahrrad und Strassenbahn das Verhalten der Bevölkerung auf der Strasse bereits nachhaltig beeinflusst und gerade das Fahrrad auch Ärger ausgelöst, welcher sich in Fahrverboten und

¹⁷ Hans-Paul. BAHRDT, « Die Zähmung des Autos », in Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hg.), *ILS-Schriften 7 Flächenverbrauch und Verkehr.*, Dortmund, 1987, S. 8.

¹⁸ Wolfgang SACHS, *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick auf die Geschichte unserer Wünsche*, Reinbek bei Hamburg, 1984.

physischen Übergriffen gegen RadlerInnen niedergeschlug.¹⁹ Im Gegensatz zur Strassenbahn verkehrte das Automobil jedoch nicht auf festen, vorhersehbaren Schienenwegen, sondern konnte immer von überallher auftauchen, und im Vergleich mit dem Fahrrad brachte es schlichtweg eine mittels seiner höheren Geschwindigkeit und Kraft ungeheuer viel grössere Potenz auf die Strasse, welcher eine immense Zerstörungskraft immanent war und ist.

Auf alten Fotos und in zeitgenössischen Berichten ist die vielfältige Nutzung der Strasse Ende des Jahrhunderts klar zu erkennen. Neben dem Verkehr von Kutschen und Fuhrwerken, ReiterInnen und FussgängerInnen war die Strasse ein Ort der Kommunikation, des Handels und der Arbeit, Kinder aller Altersgruppen spielten auf der Strasse, und Hunde und Federvieh hielten sich auf ihr auf.²⁰ Man sollte zwar davon absehen, diese Mischnutzung zu stark zu glorifizieren, das Nebeneinander von Fahrverkehr und übrigen Betätigungen auf der Strasse lief schon damals nicht konfliktfrei ab und führte zu Unfällen. Allerdings waren die Reibungen nicht so gross, dass es zu einer Verdrängung einzelner StrassenbenutzerInnen gekommen wäre. Mit den ersten Fahrrädern und Strassenbahnen kam bei den ZeitgenossInnen eine gewisse Überforderung auf, und von den PassantInnen wurde eine neue Aufmerksamkeit verlangt. Das Aufkommen des Automobils jedoch wurde als wahrer Einbruch ins gewohnte Strassenleben wahrgenommen und löste Aggression und Unsicherheit aus.

1912 kritisierte der Wiener Freiherr Michael von Pidoll in seinem Buch «Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf» die durchs Automobil erfolgte Verdrängung der Bevölkerung von der Strasse: «Die angebliche «Strassenunfähigkeit» des Publikums datiert erst von dem Aufkommen des Automobilismus. (...) Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Strasse, wie er sich röhmt, «zu beherrschen», die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf eigenen, privaten Wegen fordern dürfte? Die öffentliche Strasse ist nun einmal nicht für den Expressverkehr bestimmt, sie gehört zum Milieu der

¹⁹ Klaus VERFUSS, « Vom anstössigen zum umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Anmerkungen zum Fahrrad », in *SOWI*, 4 1996, Göttingen, 1996, S. 266.

²⁰ Helmut HOLZAPFEL, « Stadtverkehr - ökologisch und sozial? », in Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hg.), *ILS-Schriften 7 Flächenverbrauch und Verkehr*, Dortmund, 1987, S. 52.

Stadt, und der Automobilist hat sicherlich nicht mehr Recht, jemanden zu überfahren, als der Lenker eines anderen Vehikels.»²¹

Pidoll fragt sich weiter, was denn mit den Alten, Kranken und Gebrechlichen passieren soll, die besonders unter dem Automobil leiden. Hier kommt sehr gut zum Ausdruck, dass die Nutzung von Raum immer auch etwas mit Macht zu tun hat. Das Automobil selbst ist mit seiner Geschwindigkeit und Kraft der Inbegriff von Potenz, aber auch wenn man seine BenutzerInnen genauer unter die Lupe nimmt, sieht man, dass diese in überwiegendem Mass Mächtige waren: Mit Kaufpreisen um die 10'000 Franken in der Zeit von 1907 bis 1921²² war das Automobil nur den Reichsten vorbehalten und wurde deshalb auch lange als «Bonzenfahrzeug» beschimpft. Zudem fuhren praktisch ausschliesslich Männer Auto; so waren 1913 im Kanton Zürich von 1200 Fahrausweisen ganze zwölf auf Frauen ausgestellt²³. Zu der vom Automobil besonders stark beeinträchtigten Gruppe gehörten auf der anderen Seite die auf der Strasse spielenden Kinder.

Die kleine, mächtige Gruppe der AutomobilistInnen forderte die Anpassung der anderen StrassenbenutzerInnen an die neuen Verhältnisse, an den «fait accompli», den sie geschaffen hatten. Doch war es für die Bevölkerung, wie Helmut Holzapfel erwähnt, keineswegs selbstverständlich, den Strassenraum den Automobilen zu überlassen und das Risiko, das von diesen ausging, durch eigene Vorsicht und Verzicht zu kompensieren²⁴. Vielmehr wurde das Automobil verflucht, und oft kam es auch zu tätlichen Übergriffen gegenüber AutomobilistInnen; Steine wurden geworfen, Baumstämme über die Strasse gelegt²⁵, einem Vorstandsmitglied der Zürcher ACS-Sektion wurde von einem Fuhrmann mit der Peitsche ins Gesicht geschlagen²⁶, und einem Automobilisten, welcher beinahe einen Unfall verursacht hätte, wurde von einem Unbeteiligten ein Fass Jauche über den Kopf geleert; die Bevölkerung jubelte Beifall. Der Begriff der

²¹ Michael PIDOLL, Freiherr von, *Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf*, Wien, 1912.

²² Adolf von SALIS-SOGLIO, «Wirtschaftliche Grundlagen der Schweizer Industrie», in M.R. WEYERMANN (Hg.), *Schweizer Industrie- und Handelsstudien*, 16. Heft, Paris/Konstanz/Weinfelden, 1923.

²³ *Automobil-Revue*, Nr. 1, 1914.

²⁴ H. HOLZAPFEL, *op.cit.*, S. 52.

²⁵ Theo GUBLER, *Der Kampf um die Strasse*, Bern, 1953.

²⁶ Automobil-Club der Schweiz (Hg.), *50 Jahre ACS Sektion Zürich*, Zürich, 1951.

Automobilfeindschaft entstand, und die Schweiz (insbesondere die ländliche Deutschschweiz) galt diesbezüglich als das berüchtigste Land überhaupt, so dass gegen sie 1905 sogar ein Fahrboykott durch die ausländischen Automobilclubs verhängt wurde. Auch ging man in Automobilistenkreisen davon aus, dass bei einer Eidgenössischen Volksabstimmung über ein Automobilverbot dieses wohl angenommen werden würde, und zwar sowohl um 1905 wie um 1913²⁷, ein Faktum, welches in Graubünden eingetreten war und erst 1925 wieder aufgehoben wurde. Als Hauptkritikpunkte des Automobils galten die sogenannte Staubplage und die Gefährlichkeit.

Die durch die Automobile aufgekommene Dynamisierung des Strassenlebens und die Turbulenzen, die sich aus den unterschiedlichen, sich zuwiderlaufenden Benutzungen ergeben hatten, sollten nach dem Willen der AutomobilistInnen durch eine Anpassung der Nichtmotorisierten überwunden werden.

Exemplarisch steht dafür ein 1909 in der Automobil-Revue erschienener Artikel, welcher ursprünglich vom Westfälischen Automobil-Club stammt, nach Automobil-Revue für die Situation in der Schweiz aber ebenso zutreffe:

«Die Fahrstrasse ist in erster Linie für die Fuhrwerke da. Der Fussgänger soll sich klar machen, dass ihm jeden Augenblick ein Gefährt begegnen kann, er tut also immer gut, einen Weg am Rande der Chaussee zu nehmen. (...) Nur zu oft gerät der Passant in einen Zustand beängstigender Nervosität, und bringt durch sein aufgeregtes Hin- und Herrennen auch den Führer des Wagens in Verwirrung. (...) Je ruhiger der Passant sich verhält, desto leichter wird es dem Führer des Kraftwagens, die richtigen Massnahmen zur beiderseitigen Sicherheit zu treffen. Unterhaltungen der Spaziergänger sind nur geeignet, die Aufmerksamkeit von den Fuhrwerken abzulenken.»²⁸

Weiter wird im Artikel darauf hingewiesen, dass die zum Teil immer noch auf der Strasse spielenden Kinder wegen ihrer Unberechenbarkeit die grösste Gefahr auf der Strasse bedeuteten. Klar kommt im Text zum Ausdruck, dass die Bevölkerung verstört auf das Automobil reagierte und oftmals überfordert war, wie sie sich verhalten müsse, um nicht überfahren zu werden. Für die Automobilisten war der Fall jedoch klar: Die

²⁷ NZZ 1905, Nr. 242.

²⁸ Automobil-Revue, Nr. 27, 1909. Mit Fuhrwerken sind in diesem Artikel Automobile gemeint.

Bevölkerung, insbesondere die FussgängerInnen mussten mittels Verkehrserziehung diszipliniert werden, damit der Verkehr ungehemmt fliessen konnte. Bezuglich der Verkehrserziehung wurden denn auch in der ganzen Frühphase des Automobilismus bis Ende der 20er Jahre vom ACS und anderen interessierten Vereinigungen grosse Anstrengungen unternommen, Flugblätter an Schulkinder verteilt, Verkehrsfilme gedreht, Vorträge mit Diashows abgehalten und versucht, Verkehrskunde als Schulfach zu etablieren²⁹.

Stärker als jeder Erziehungsversuch war jedoch die Macht der Gewöhnung. Vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges hatte sich laut AutomobilistInnenkreisen eine gewisse Harmonie zwischen den einzelnen StrassenbenutzerInnen eingependelt. Während des Krieges waren dann auf den Schweizer Strassen und besonders in den Städten kaum mehr Autos zu sehen, da sie zu einem gewissen Teil requirierte und je länger desto rigider Brennstoffrationierungen ausgesprochen wurden. Als Folge davon setzte die Rückeroberung der Strasse durch die Nichtmotorisierten ein. Als dann im März 1919 die Fahrt wieder freigegeben wurde, kam es zum Eklat. Die AutomobilistInnen, zahlreicher als je zuvor, freuten sich darüber, endlich wieder ausfahren zu dürfen und kompensierten die lange autolose Zeit besonders ausgiebig. Sie stiessen aber auf Fussgängerinnen und Fussgänger, welche sich wieder gewohnt waren, die Strasse für sich zu haben, und sehr erbittert auf die Staubfahnen der Automobile, ihren Lärm und ihre Gefährlichkeit reagierten. Dies führte zu heftigen autofeindlichen Ressentiments und in praktisch allen Kantonen zu Sonntagsfahrverboten.³⁰

Der öffentliche Raum-Charakter der Strasse wurde durch das Automobil zunehmend marginalisiert, das Leben hat sich in den Privatraum Wohnung beziehungsweise den Halbprivatraum Automobil verlagert. Ein gutes Beispiel für erstere Entwicklung sind die Kinder, welche früher grösstenteils auf der Strasse aufwuchsen und dann immer mehr verhäuslichten, ein Vorgang, welcher interessanterweise in bürgerlichen Kreisen schon vor dem Automobil eingesetzt hatte, sich durch dieses aber massiv verstärkte³¹. Der Strassenraum kann damit als für den öffentlichen Gebrauch vernichtet bezeichnet werden, er birgt kein Leben

²⁹ Automobil-Revue, Nr. 50, 1923 ; Nr. 3, 1926 ; Nr. 84, 1926.

³⁰ Automobil-Revue, Nr. 6, 1919.

³¹ Imbke BEHNKEN, Manuela DU BOIS-REYMOND und Jürgen ZINNECKER, *Stadtgeschichte als Kindheitsgeschichte. Lebensräume von Grossstadtkindern in Deutschland und Holland um 1900*, Opladen, 1989.

mehr, sondern nur noch Transit. Und nicht nur die Strasse selbst, sondern auch die ganze Umgegend wird durch die Umfunktionierung der Strasse in Mitleidenschaft gezogen, Abgase und Lärm machen am Randstein nicht halt, und die ganze urbane Struktur wird ihrer Grundlage entbunden. Strassen verkommen zum toten Raum zwischen Start und Ziel, auch rein physisch ist der asphaltierte Boden tote Substanz. Zudem ist der Strassenraum trotz seiner starken Regulierung durch Gesetze, Ampeln, Verkehrsschilder usw. hektischer geworden, Lärm, Tempo und eintönige Strassenstruktur sorgen auch bei Nichtmotorisierten für eine hohe Unruhe.

Um die Auswirkungen des Automobils auf den Raum zusammenzufassen, könnte man sagen, dass die Veränderung der Raumwahrnehmung vor allem in kulturgeschichtlicher Hinsicht eine wichtige Entwicklung bedeutete, während die strukturellen Veränderungen zu einem Verlust von Urbanität und zu externen Kosten zulasten der Allgemeinheit geführt haben, welche heute überaus stark ins Gewicht fallen. Die Veränderung der Raumstruktur und -wahrnehmung war den Menschen in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts durchaus bewusst, doch fühlten sie sich durch diese Entwicklungen kaum persönlich bedrängt. Die direkte Konfrontation mit dem Automobil um die Funktion des Raumes Strasse, die Einschränkung althergebrachter Gewohnheiten, der Verlust eines Lebensraumes war es, der die Menschen zu Widerstand verleitete und die Automobilfeindschaft begründete. Da die ersten beiden Punkte auch beim Aufkommen der Eisenbahn eine wichtige Rolle spielten, der letztere jedoch nicht, kann es nicht erstaunen, dass Ressentiments gegenüber der Eisenbahn - verglichen mit der Automobilfeindschaft - marginal blieben.