

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 32 (2025)  
**Heft:** 1: Zu Fuss = À pied

**Artikel:** Auf dem Gehweg, auf der Strasse, im Hof : neue  
Forschungsperspektiven auf kindliche Mobilität im 20. Jahrhundert  
**Autor:** Zimmer-Merkle, Silke  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1082064>

### **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:** 05.04.2026

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

---

# Auf dem Gehweg, auf der Strasse, im Hof

## Neue Forschungsperspektiven auf kindliche Mobilität im 20. Jahrhundert<sup>1</sup>

Silke Zimmer-Merkle

Aus dem kindlichen Alltag sind Bewegung und Fortbewegung kaum wegzudenken. Zu Fuss oder mit Transportmitteln und Spielgeräten werden auf dem Gehweg, auf der Strasse und im Hof Körpererfahrungen erprobt, Erwachsenenmobilität nachgeahmt, Fähigkeiten geübt und Welt erkundet. Kinder sind «besonders viel unterwegs [...] [mit] 20 % mehr Wege[n] als Erwachsene» und dabei «Spitzenreiter im Gehen».<sup>2</sup> Kindliche Mobilität ist – in der Vergangenheit wie gerade auch in der sich einmal mehr wandelnden Mobilität der Gegenwart – von grosser Bedeutung für das Alltagsleben und Welterleben der Kinder und zugleich der sie begleitenden oder transportierenden Erwachsenen. Im Folgenden werden konzeptionelle Überlegungen zur historischen Erforschung kindlicher Mobilität vorgestellt. Ziel dieses Beitrags ist es, das Forschungsfeld durch eine Zusammenschau der relevanten Literatur und methodische Reflexionen programmatisch zu erschliessen.

Mit dem «new mobilities paradigm»<sup>3</sup> traten Anfang der 2000er-Jahre raum- und bewegungsbezogene Aspekte in den Vordergrund sozialwissenschaftlicher Untersuchungen und führten in den *mobility studies* zu der Einsicht, dass die Anerkennung von Mobilität als vielgestaltige Praxis eine vermehrte Hinwendung zu neuen Perspektiven, Kategorien und Forschungszuschnitten bedurfte. Während *gender* und *class* die letzten fast zwei Jahrzehnte zunehmend thematisiert wurden, wird die Kategorie *age* bisher eher selten in historischen Studien unter die Lupe genommen. Das mobilitätshistorische Desinteresse an der Kategorie Alter ist umso erstaunlicher, als gerade dieses ganz offensichtlich Auswirkungen auf Mobilitätspraktiken hat, ja geradezu haben muss, da es mit bestimmten Graden an Selbständigkeit der Mobilitätsformen einhergeht.

### Kindermobilitäten als Forschungsthema

In verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen stehen Kinder ebenso nur selten im Fokus. «Ihr Verkehrsverhalten gilt als zu speziell und verkehrspolitisch irrelevant», so beschreibt 2018 der Verkehrswissenschaftler und Mobilitätsakti-

vist Heiner Monheim den Forschungsstand und führt aus: «Denn sie sind ja im Berufs- und Wirtschaftsverkehr gar nicht und im Einkaufsverkehr kaum vertreten. Sie können nicht Autofahren. [...] Ihre besonderen Bedürfnisse und Verhaltensweisen zu erfassen, ist vielen Planern zu lästig, weil das besondere methodische Überlegungen erfordert.»<sup>4</sup> Diese Erklärung mag stark vereinfacht und polemisch sein, im Kern trifft sie jedoch, gerade auch in historischer Sicht, die Herausforderungen der Beschäftigung mit kindlicher Mobilität und ihrer gesellschaftlichen Wahrnehmung. Als ähnlich prekär wird der Forschungsstand in den Verkehrswissenschaften – besonders im deutschsprachigen Raum – zur Mobilität von Kindern in einer Metastudie aus demselben Jahr von Joachim Scheiner beurteilt. Als Verkehrsanlass ebenso wie als «Transportgut» werde in verkehrswissenschaftlichen Studien zwar auf kindliche Fortbewegung, in Form von Elternmobilität, eingegangen; auf die kindliche Mobilität selbst jedoch kaum.<sup>5</sup> Erst in den letzten Jahren scheint sich das ein wenig zu verändern.<sup>6</sup> Vor allem im Zusammenhang mit Schulwegen untersuchen jüngere Studien vermehrt, welche Probleme heutzutage damit verbunden sind und welche Ansätze, wie zum Beispiel «Bicibus» oder «Pedibus», also begleitete (Schulweg-)Gruppen per Fahrrad oder zu Fuss, in diesen Rahmenbedingungen weiterhelfen können. Nur langsam finden die dort gewonnenen Erkenntnisse Eingang in die Verkehrsplanung und die Umsetzung entsprechender Massnahmen.<sup>7</sup> Auch wenn Forschende und eine Verkehrs- und Mobilitätswende Befürwortende heute Mobilität für alle fordern und der Ruf ertönt, Kinder mögen «wieder» mehr selbständig zur Schule laufen oder fahren und auf der Strasse spielen, scheint ein Paradigmenwechsel in weiter Ferne.

Dies führt zum Paradoxon einer statischen (Spiel-)Mobilität von Kindern: Wohl noch nie stand diesen eine so grosse Auswahl an mobilitätsbezogenem Spielzeug zur Verfügung,<sup>8</sup> gleichzeitig sind sie zu einem grossen Teil auf das Spiel im Hinterhof, im heimischen Garten, vielleicht auf einem nahe gelegenen Spielplatz begrenzt. Da Kinder in ihrem Spiel oft Lebenswelten der Erwachsenen nachahmen, bekommt ihr Mobilitätsspiel so noch deutlicher die Erscheinung einer Mobilitätssimulation. Kinder mögen im Spiel im Umgang mit Mobilitätsgeräten erstaunliche Skills erwerben – die zum Teil grosses Geschick erfordern, wie Einräder oder «Snakeboards» –, gleichzeitig sind sie damit immer weniger im Strassenbild zu sehen. Das betrifft auch den Rückgang eigenständig zurückgelegter Wege zu Schule oder regelmässigen Freizeitaktivitäten.<sup>9</sup> Auch wenn es ein öffentliches und politisches Interesse an der selbständigen Fortbewegung von Kindern gibt,<sup>10</sup> bleiben die Rahmenbedingungen dafür – allen Eltern- und Mobilitätsinitiativen zum Trotz – schwierig.<sup>11</sup> Kinder zunehmend in ihrem Bewegungsradius zu begrenzen, scheint eine Konsequenz mehrerer sich gegenseitig beeinflussender Faktoren zu sein, über deren jeweiligen Beitrag die verkehrswissenschaftliche

Forschung zu unterschiedlichen Ergebnissen kommt.<sup>12</sup> Zu diesen Faktoren gehören neben anderen eine auf motorisierten Individualverkehr ausgerichtete, erwachsenenzentrierte Verkehrs- und Infrastruktur, ein sich wandelndes soziales Gefüge, begleitet durch Pullfaktoren: Verhäuslichung durch Kinderzimmer mit Spielmöglichkeiten und digitalen Räumen sowie gesteigertes Sicherheitsbedürfnis. Eine historische Perspektivierung dieser Faktoren kann helfen, ihre Veränderung und spezifischen Beiträge besser zu verstehen und in die gesellschaftliche Debatte einzubringen. Kenntnisse über die historische Form der Mobilitätssozialisation von Kindern und ihr Mobilitätsverhalten sowie das der Eltern kann einen wichtigen Anteil daran haben, Anspruch und Realität kindlicher Mobilität im Sinne einer Mobilitätswende für alle zusammenzubringen. Zudem soll dem «wieder» auf den Grund gegangen werden – was ist eigentlich gemeint, wenn davon gesprochen wird, Kinder sollten «wieder» mehr draussen spielen oder zu Fuss gehen? Und hält dieser Blick in die Vergangenheit den damit verbundenen Behauptungen, die an diese gestellt werden, stand? Welche Rahmenbedingungen verbanden sich früher mit kindlicher Mobilität? Wie haben sich die Räume – auf dem Gehweg, auf der Strasse, im Hof – seither verändert? Die in diesen Debatten aufgerufenen Veränderungen und Differenzen können historisch rekonstruiert und gegebenenfalls dekonstruiert werden – ein zentrales Anliegen einer Geschichtswissenschaft, die sich bewusst in den gesellschaftlichen Diskurs stellt und nach denk- und machbaren Alternativen für Mobilität fragt.

Die Mobilität – oder gerade auch Immobilität – von Kindern, der Grad an Selbständigkeit, den die kindliche Mobilität im jeweiligen Fall auszeichnet, sowie die den Beteiligten zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmittel haben Auswirkungen auf die Mobilität der Kinder und Erwachsenen. Heruntergebrochen auf eine Frage lautet mein Erkenntnisinteresse an Kindermobilität: Welche Möglichkeiten ergaben sich in der Vergangenheit durch die Verfügbarkeit einzelner Mobilitätsformen für die Mobilität von Kindern und Erwachsenen? Der Fokus der hier vorgestellten Herangehensweise zur Beantwortung dieser Frage liegt auf dem 20. Jahrhundert. Dies ist zum einen der direkteren Rückbindung an aktuelle Fragestellungen geschuldet, zum anderen den besseren Möglichkeiten, an den Grossteil der relevanten Literatur anzuschliessen. Eine Erweiterung dieses Horizonts ist jedoch nicht nur zeitlich – weit über das 20. Jahrhundert hinaus – sinnvoll, sondern kulturübergreifend und über die hier thematisierte Betrachtung des globalen Nordens hinaus geboten. Die vorgestellten Ansätze können daher nur einen ersten Schritt zur Erforschung des Themas darstellen.

Darüber hinaus ist eine Bestimmung, was mit Kindheit und Jugend in diesem Zusammenhang überhaupt gemeint ist, essenziell. Aus Kindheits- und Bildungsstudien sind Herangehensweisen wie zum Beispiel Abgrenzungen nach Alter, Generation oder schulischer beziehungsweise sozialer Einbindung ins

gesellschaftliche Leben bekannt. Konzepte von Kindheit (und Jugend) sind jeweils selbst historisch und stark kontext- und kulturabhängig.<sup>13</sup> So ist auch die Frage, ob Jugendliche unter «Kinder» fallen, sinnvoll nur mit Blick auf die jeweilige Fragestellung zu beantworten. Für die Untersuchung von Kindermobilitäten scheint es sinnvoll, sowohl (jüngere) Kinder als auch Heranwachsende zu betrachten. In der hier in Bezug auf Mobilitätspraktiken getroffenen Unterscheidung zwischen Kindern und Erwachsenen ist eine Abgrenzung beider Gruppen über jeweilige Praktiken und Kompetenzen, sowie den Grad eigenständiger Handlungsmacht und -fähigkeit am geeignetsten.<sup>14</sup> Die Abgrenzung ist also jeweils abhängig von der untersuchten Mobilitätspraktik und stellt somit keine harte Grenze dar. In diesem Zusammenhang scheint auch eine gezielte Betrachtung der Transitionsphasen geboten, in denen kindliche beziehungsweise jugendliche Mobilität (meist aktive Formen der Fortbewegung, oft Gehen) in erwachsene Mobilität (zumeist passiv und auf den motorisierten Individualverkehr zentriert) übergeht, da Mobilitätsformen eine Rolle in oder sogar als Riten des Übergangs («rites de passage») in die Adoleszenz und das Erwachsenenalter spielen.<sup>15</sup>

Auf welche bestehenden Forschungsarbeiten sich bei der historischen Erforschung kindlicher Mobilität aufbauen lässt, welche Quellen zur Analyse zielführend erscheinen und welche Anschlussmöglichkeiten und Forschungsperspektiven sich dabei ergeben, wird im Folgenden erörtert.

## Forschungsstand und Quellenlage

Wie schon oben anklung, wurde bislang nur in wenigen historischen Arbeiten und selten an zentraler Stelle über kindliche Mobilität geforscht und geschrieben. Gleichzeitig sind jedoch einzelne Aspekte der Rolle von Kindern im Verkehrsgeschehen durchaus bereits geschichtswissenschaftlich bearbeitet worden. Zudem gibt es – teils sogar recht umfangreiche – Forschungsstände zu einzelnen Modi der Fortbewegung, die auch die Kindermobilität betreffen. Eine Arbeit, die diese historisch in ihrer Breite erforschen möchte, muss also notwendigerweise eklektisch vorgehen und auf dieser vorhandenen Basis aufbauen und zum Ziel haben, die verstreuten Bruchstücke zu systematisieren. Zu den wenigen historischen Arbeiten aus den letzten zwei Jahrzehnten, die sich im engeren Sinne mit Mobilität von Kindern direkt beschäftigen, gehört die Dissertation von Delphine Piétu zu Strassenkindern in Paris in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.<sup>16</sup> Zudem sei hier erwähnt, dass es einige Arbeiten mit sozialwissenschaftlichem Fokus zu Mobilität von Kindern gibt, die auch den historischen Horizont mit einbeziehen.<sup>17</sup>

In jüngster Zeit entstehen parallel mehrere historische Arbeiten, die tatsächlich die Mobilität von Eltern und Kindern zentral in den Blick nehmen. Mitglieder eines internationalen Netzwerks um die britische Forschungsinitiative «Everyday Mobilities»<sup>18</sup> herum nehmen aktive Verkehrsmodi, insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, historisch in den Blick – dabei explizit auch die Mobilität von Kindern und Eltern. In diesem Kontext verortet sich auch der vorliegende Aufsatz mit einer Plausibilisierung von «Kindermobilitäten» als Forschungsthema.

Gehweg, Strasse und Hof stellen Räume dar, die von Kindern auf verschiedene Weise erschlossen wurden und werden. Auch sie unterlagen in der Vergangenheit starkem Wandel. Daher lohnt, gewissermassen dem *spatial turn* folgend, ein Blick in das Feld der *children geographies*, um die Beziehung von Kindern und Stadt in die jeweilige Analyse mit einzubeziehen.<sup>19</sup> Auch die Geschichtswissenschaft hat diesen Wandel in der (vor allem urbanen) Lebenswelt von Kindern, der zunehmend mit einem Rückzug aus der Öffentlichkeit einherging und eine immer stärkere Sozialisation im eigenen Elternhaus bedeutete, erforscht.<sup>20</sup> Beide Forschungszweige liefern damit wichtige Hinweise zur Aufklärung des mit Kindermobilitäten verbundenen Erkenntnisinteresses.

Schulwege und Verkehrserziehung sind zwei Themen, die, wenn es um kindliche Mobilität geht, immer wieder aufgegriffen werden und die mit weiteren eigenständigen Arbeiten wohl den dichtesten Forschungsstand in Bezug auf Mobilität von Kindern aufweisen. Für den deutschsprachigen Raum ist dazu die grundlegende Arbeit von Dietmar Fack zu nennen, der verschiedene Spielarten der Verkehrserziehung von 1885 bis 1945 historisch aufgearbeitet hat und ein besonderes Augenmerk auf die damit verbundenen staatlichen Strukturen richtet.<sup>21</sup> Daran schliesst die Arbeit von Kai Nowak unter dem Blickwinkel von Sicherheit und Risiko an: Verkehrserziehung avancierte in der «Verkehrskrise» der Nachkriegszeit zu einer der umfassendsten, dauerhaftesten – und in ihrer Effektivität und Bedeutung unumstrittensten – Massnahmen, die Kinder im Verkehr schützen sollten.<sup>22</sup> Nicht verwunderlich ist also, dass dieses Thema auch in der sonst zu kindlicher Mobilität recht überschaubaren geschichtswissenschaftlichen Literatur Wiederhall gefunden hat.

Darüber hinaus gibt es zur Geschichte einzelner Modi wie der Fuss-<sup>23</sup> oder Fahrradmobilität<sup>24</sup> umfangreiche Forschungsstände. Auch hier muss jeweils eklektisch auf die vorhandenen Bruchstücke zu kindlicher Fortbewegung Bezug genommen werden. Andersherum lassen sich im Feld der Kindheitsgeschichte sporadische Informationen zu kindlicher Fortbewegung finden.<sup>25</sup> Die Literatur dieser Forschungsbereiche ist geeignet, methodische Ansatzpunkte zu liefern, beispielsweise für die Frage, mit jeweils welchem Zugang sich die Fülle der für das 20. Jahrhundert vorliegenden Quellen am sinnvollsten erschliessen lässt.

Zwei besonders vielversprechende Quellengattungen zur Untersuchung der Kindermobilitäten seien hier stellvertretend herausgegriffen. Zum einen sind dies Fotoaufnahmen.<sup>26</sup> Anschlussfähige Arbeiten – auch mit anderem thematischem Fokus – liefern hier wichtige Hinweise zum methodischen Umgang und sich daraus ergebenden Forschungsmöglichkeiten. So sei – um an dieser Stelle nur eine besonders wegweisende Arbeit zu nennen – Tiina Männistö-Funks Untersuchung von Genderaspekten des Gehens erwähnt, die sich auf historische Fotografien des Stadtgeschehens stützt.<sup>27</sup> Quasi im «mixed methods design» wird hier eine grosse Bilderzahl quantitativ untersucht und die Bilder im Stadtraum verortet, der Frage folgend, wo Frauen unterwegs waren. Gleichzeitig werden einzelne Aufnahmen qualitativ analysiert und dem Wie der Bewegung von Frauen in der Stadt auf den Grund gegangen. Überhaupt scheinen Arbeiten, die *gender* als Analysekategorie in den Blick nehmen, in besonderem Masse vorbildhaft für die Analyse von *age* als Untersuchungskriterium.<sup>28</sup> Eine weitere vielversprechende Quellengattung sind Egodokumente, besonders Tagebücher. Wie diese sich mit mobilitätshistorischem Interesse verwenden lassen, haben Colin G. Pooley und Marilyn E. Pooley unlängst eindrücklich in ihrer Studie alltäglicher Mobilität in Grossbritannien gezeigt.<sup>29</sup> Ihre Arbeit stützt sich im Wesentlichen auf Tagebucheinträge und erkundet deren Wert für mobilitätshistorische Erkenntnisse im Bereich alltäglicher Wege. Tatsächlich lassen sich in den regelmässigen Einträgen dieses Mediums Berichte über kleinere Alltäglichkeiten finden, die Rückschlüsse auf Mobilität(erleben) in der Vergangenheit zulassen.

Auch wenn eine Zusammenschau des Forschungsstandes durchaus kleinere und grössere *bits and pieces* zutage fördert, bleibt die Literaturlage der Kindermobilität aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive lückenhaft. Auch in anderen historischen Forschungsfeldern wird Kindern nur wenig Beachtung zuteil.<sup>30</sup> Einer der Gründe liegt darin, dass Kinder selten selbst Quellen produzieren, die klassischerweise als solche in historischen Studien Verwendung finden oder die überhaupt überliefert und obendrein wieder auffindbar sind. Oral History ist eine Herangehensweise, die gerne zur nachträglichen Generierung von Quellen zu Hilfe genommen wird.<sup>31</sup> Wie Pooley und Pooley aber festgestellt haben, kommt diese Methode gerade für alltägliche Verrichtungen häufig an ihre Grenzen.<sup>32</sup> Zu Quellenmaterial, das von Kindern selbst produziert wurde und heute noch (strukturiert) auffindbar ist, zählen Schulzeitungen, in denen vor allem (aber nicht nur) ältere Kinder und Jugendliche sich ausdrücken konnten.<sup>33</sup> In allgemeinen Zeitungen und Zeitschriften geben selbst gemalte Bilder, die auf den Kinderseiten oder im Rahmen von Zeichenwettbewerben eingesendet und veröffentlicht wurden, einen Eindruck von alltäglichen Wegen und Mobilitätsgeräten und stellen spannendes Quellenmaterial dar. Je nach Motto oder Themensetzung des Bildes

lassen sich Wünsche, Möglichkeiten oder auch Zukunftsvorstellungen daraus ablesen.

Als Vorbehalt bleibt festzuhalten, dass der grösste Teil der schriftlichen Quellen, die üblicherweise zur Erforschung des 20. Jahrhunderts herangezogen werden, von Erwachsenen stammen und durch deren Erstellungs- sowie Aufbewahrungsinteresse vorgeprägt sind.<sup>34</sup> Das gilt auch für die Quellen, die uns über vergangene Kindheiten zur Verfügung stehen: Sie mögen kindliche Lebenswelten beschreiben und Hinweise auf das Empfinden der Kinder geben, stellen jedoch in vielen Fällen Fremdeinschätzungen dar oder sind erst viel später aus der Erinnerung heraus entstanden. Daher scheint es für ein so gelagertes kulturhistorisches Thema des 20. Jahrhunderts ratsam, zeitgenössische Quellen kritisch zu evaluieren und – wo irgend möglich – durch von Kindern generierte Quellen zu ergänzen.

## Forschungsperspektiven

Tim Cresswell beschreibt Mobilität als mit Bedeutung aufgeladene Bewegung.<sup>35</sup> Bewegung ist, dieser in den *mobility studies* massgebenden Definition nach, das Gelangen von A nach B; erst durch die Einbettung in einen kulturellen und sozialen Kontext, in dem diese Bewegung bedeutungsvoll stattfindet, wird sie zur Mobilität.<sup>36</sup> Grundsätzlicher lässt sich mit Weert Canzler Mobilität als Möglichkeit zur Bewegung beschreiben, die auch ungenutzt bleiben kann.<sup>37</sup> Der Begriff der Motilität hingegen zielt seiner Verwendung nach stärker auf das, was dieser Möglichkeit zur Bewegung vorausgeht, insbesondere die Aspekte Zugang, Kompetenz und Aneignung als Vermögen zur Mobilität.<sup>38</sup> Diese Aspekte interessieren auch besonders in der Untersuchung von Kindermobilitäten, jedoch ergänzt um Fragen der überindividuellen gesellschaftlichen sowie soziotechnischen Einbettung in historische Rahmenbedingungen. Im Sinne der *mobility studies* ist nach den Voraussetzungen von Mobilität, den zugrunde liegenden Macht- und Infrastrukturen, die Mobilitätshandeln beeinflussen, sowie nach den kulturell geprägten Verhaltensmustern, Normen und Werten zu fragen.<sup>39</sup> Mobilitätsgeschichte ist hier also in einem modernen, breiten kulturhistorischen Ansatz zu verstehen. Nachgeordnete Fragestellungen können in diesem Zusammenhang beispielsweise sein: Welche Rolle spielt das (kindliche) Alter für die Fortbewegung, insbesondere zu Fuss? Unterscheiden sich Mobilitätspraktiken von Kindern von denen der Erwachsenen? War zu Fuss gehen beziehungsweise die Teilnahme im Strassenverkehr schon früher so gefährlich, wie es heute scheint, und wie hat sich möglicherweise die Wahrnehmung von Gefahren verändert? Welche Gefahren, abseits des motorisierten Verkehrs, bestanden für Kinder an verkehrsnahen

Orten? Wie unterschied sich die Interaktion mit anderen Personen im Verkehrsgeschehen oder an dessen Rand? Wie sichtbar waren Kinder früher auf den Straßen; wem «gehörten» diese? Weisen erwachsene Mobilitätspraktiken, die mit Kindern in Verbindung stehen, eine besondere Qualität auf? Und inwiefern prägen die frühen Erfahrungen die Mobilitätsbiografien der Kinder?

Ähnliches gilt es im Sinne einer Technikkulturgeschichte hinsichtlich der mit Kindermobilität verbundenen Technizität zu erfragen: Seit wann und zu welchen Zwecken wurde die Fortbewegung zu Fuss durch technische Mittel unterstützt? Wie sind Schuhe – ihre Verfügbarkeit, ihre Form und Herstellung, ihr Material und ihr Preis – hierbei einzuordnen? Welche Rolle spielten Fortbewegungsmittel vom Kinderrad bis zum Schulbus und welchen Einfluss hatte die Ordnung des Raumes dafür? In welchem Verhältnis stehen technische Hilfsmittel zur fussläufigen Mobilität von Kindern und Erwachsenen?

Neben der Mobilität von Kindern muss bei einer Betrachtung von Kindermobilitäten auch die Mobilität von Erwachsenen in den Blick genommen werden. Denn häufig bilden Kinder den Verkehrsanlass für (zumeist elterliche) Mobilität. Als «Transportgut» sind sie aus verschiedenen Gründen von A nach B zu befördern oder auf elterlichen Wegen mitzunehmen. Eine Möglichkeit der Systematisierung könnte also entlang des Grades der Selbständigkeit der Mobilität verlaufen: Kindliche Mobilität kann sowohl selbständig sein, in dem Sinne, dass die Kinder sich selbsttätig und selbstbestimmt fortbewegen. Gleichzeitig kann sie aber auch unselbständig sein, wenn Kinder als «Transportgut» durch Erwachsene von einem Ort zum anderen bewegt werden. Mit kindlicher Mobilität verbundene soziotechnische Artefakte sind beispielsweise Dreiräder, Roller, aber auch Roll- oder Schlittschuhe – um nur einige aus einer langen Liste zu nennen. Elterliche Mobilität in diesem Zusammenhang ist verbunden mit Kindersitzen für Fahrrad oder Auto, Buggys und Kinderwägen. Je nach Erkenntnisinteresse lassen sich so auch motorisierter Individualverkehr und öffentliche Verkehre unter der Perspektive des Transports von Kindern untersuchen.

### **Nur zu Fuss ist zu Fuss?**

Für eine Betrachtung der fussläufigen Mobilität von Kindern mögen Fortbewegungsmittel zunächst nicht als naheliegender Forschungsgegenstand erscheinen. Bei genauerem Hinsehen ist jedoch die Abgrenzung kindlicher Mobilität zu Fuss von solcher mittels technischer Hilfsmittel nicht so leicht durchzuhalten. Ein Blick in historisches Quellenmaterial in Form alter Fotografien zeigt eine erstaunliche Omnipräsenz von Fortbewegungsmitteln und Mobilitätsspielzeug in Aufnahmen von im öffentlichen Raum spielenden Kindern. Wenn nicht Rennen

und Laufen selbst Teil des Spiels sind, so sind zumeist Fahrzeuge und Fortbewegungsmittel (wie Rollschuhe) treue Begleiter an der Seite der Kinder. Wie in Abbildung 1 zu sehen, sind die Grenzen fließend. Die Aufnahme vom Dezember 1954 aus Karlsruhe zeigt zwei Mädchen, die jeweils einen Rollschuh am Fuss tragen. Ein Blick in den Zeitungsartikel, in dem dieses Foto erschien, verrät, dass es sich bei dem Paar Rollschuhe um ein Weihnachtsgeschenk handelt, das sich zwei Freundinnen unter den bewundernden Blicken der anderen Kinder teilen.<sup>40</sup> Mit je nur einem Rollschuh am Fuss ist zwar ein Mobilitätsspiel möglich, die Fortbewegung ähnelt aber doch sehr der Fussmobilität. Für die Betrachtung von Kindermobilitäten scheint es, nicht zuletzt weil ein Grossteil der kindlichen Mobilität über das 20. Jahrhundert hinweg zunehmend auf Flächen stattfand, die eigentlich (überwiegend) dem Fussverkehr vorbehalten waren, sinnvoll, den Begriff der Mobilität zu Fuss breit zu fassen und solche – technisch unterstützten oder nicht unterstützten – Formen in der Untersuchung fussläufiger Mobilität mit einzubeziehen.

Auf dem Gehweg, auf der Strasse, im Hof sind die meisten kindlichen Wege nur phasenweise durch technische Hilfsmittel oder Spielzeuge unterstützt. Schnell geht der Wechsel der Fortbewegungsarten: Mit den Rollschuhen wird fix über die Wiese gestapft, der Roller eben auf den Boden fallen gelassen und weiter gerannt, das Skateboard unter den Arm geklemmt, um die Treppe zu überwinden. Diese Beispiele zeigen wie flexibel und wechselhaft kindliche Mobilität ist und wie schnell und wiederkehrend sie auf Fussmobilität zurückgreift.

Im Hinblick auf verschiedene Möglichkeiten der Systematisierung scheint es also geradezu geboten, «zu Fuss» in einem weiten Verständnis aktiver (Fort-) Bewegungsmodi zu verstehen.<sup>41</sup> In der Unterscheidung aktiver und passiver Formen der Mobilität lassen sich demgegenüber eigenständige Mobilität und Transport klar abgrenzen. Über den Grad an Selbständigkeit liesse sich eine weitere Systematisierung vornehmen. Auch hier lässt sich Spiel-, Fahrzeug- oder zielgerichtete Fortbewegungsmobilität am vollständigsten erfassen, wenn zunächst die aktiven Modi gemeinsam betrachtet werden. Dies gilt ebenso für eine Betrachtung der Vulnerabilität einzelner Mobilitätspraktiken.

## Fazit und Ausblick

Dem öffentlichen Interesse an Kindermobilitäten und ihrer Geschichte, wie es sich beispielsweise in Ausstellungen,<sup>42</sup> aber auch der oben mehrfach aufgerufenen gesellschaftlichen Debatte um Kindermobilitäten im öffentlichen Raum zeigt, steht kein belastbarer historischer Forschungsstand gegenüber. Obwohl sich kulturhistorische Ansätze in der Mobilitätsgeschichte durchgesetzt haben,



Abb. 1: *Rollschuhfahren.* (Stadtarchiv Karlsruhe, 8/BA Schlesiger, A3\_52\_4\_17).

ist bislang eine entsprechende Kontextualisierung der historischen Mobilitätsartefakte ebenso wenig möglich wie die Einordnung von Berichten Mitlebender aus ihren Kindertagen. Um das komplexe Feld kindlicher Mobilität in historischer Perspektive erschliessen zu können, sind einzelne, exemplarische Fallstudien nötig, die im Rahmen eines methodisch-konzeptionellen Ansatzes Strukturen schaffen, die in einem nächsten Schritt eine systematischere Erforschung des Themas erlauben. Die so gewonnenen Erkenntnisse zur historischen Dimension heutiger Mobilitätspraktiken von Kindern erlauben nachfolgend eine umfassendere wissenschaftliche Bearbeitung des Forschungsthemas.

Neben der gesellschaftlichen Dimension ist auch die Marginalisierung von Kindern und ihren Mobilitätspraktiken von Relevanz. Noch mehr als andere margi-

nalisierte Gruppen benötigen sie Fürsprache und Vertretung durch andere. Dies trifft insbesondere auf jüngere Kinder zu – etwas anders ist es bei Jugendlichen, die zum Beispiel bereits selbst politisch aktiv sind und sich zumindest in gewissem Rahmen in allgemeine gesellschaftliche Debatten einbringen können. Für die grosse Herausforderung aber, eine zukunftsfähige Mobilität zu gestalten, kann historische Perspektivierung und das Aufzeigen von Alternativen nur hilfreich sein.

## **Résumé**

### **Sur le trottoir, dans la rue, dans la cour. Nouvelles perspectives de recherche sur la mobilité des enfants au XX<sup>e</sup> siècle**

La mobilité est d'une grande importance pour la vie quotidienne et l'expérience du monde des enfants et des adultes, tant dans le passé qu'aujourd'hui. Cette contribution présente des réflexions conceptuelles sur l'étude historique de la mobilité enfantine, dans le but d'ouvrir ce champ de recherche par une synthèse de la littérature pertinente et des réflexions méthodologiques. Alors que *gender* et *class* ont été de plus en plus thématiques dans le champ de l'histoire de la mobilité au cours des deux dernières décennies, la catégorie *age* est souvent délaissée, bien qu'elle ait un impact direct sur les pratiques de mobilité. La mobilité des enfants a été totalement bouleversée au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Une perspective historique sur les facteurs de ce bouleversement et la connaissance de la socialisation aux mobilités des enfants peuvent contribuer à une meilleure compréhension de ces changements et à enrichir le débat social sur les mobilités (alternatives) actuelles et futures des enfants.

*(Traduction: T. Robert, A. Rathmann-Lutz, M. Ferri)*

## *Anmerkungen*

- 1 Herzlicher Dank geht an dieser Stelle an die beiden anonymen Reviewer und das Herausgabeteam dieser Ausgabe für wertvolle Hinweise und bestärkenden Zuspruch. Ausserdem sei Alissa Schneider und Martin Ullmann, Hilfskräften am Department für Geschichte, für ihre gewissenhafte Unterstützung bei der Quellenarbeit im Archiv gedankt, die im Rahmen der Vorrecherchen stattfand.
- 2 Heiner Monheim (unter Mitarbeit von Dörte Monheim), *Wege zur Fußgängerstadt. Analysen und Konzepte. Für eine zukunftsfähige Verkehrswende*, Bd. 2, Bad Homburg 2018, 77. Der Forschungsbefund bezieht sich, wie der Grossteil der im vorliegenden Aufsatz rezipierten Literatur, auf Kindheiten im globalen Norden.
- 3 Mimi Sheller, John Urry, «The new mobilities paradigm», *Environment and Planning A* 38 (2006), 207–226, <https://doi.org/10.1068/a37268>. Vgl. dazu auch Peter Merriman, «Mobilities, Crises, and Turns. Some Comments on Dissensus, Comparative Studies, and Spatial Histories», *Mobility in History* 6 (2015), 20–34, <https://doi.org/10.3167/mih.2015.060103>.
- 4 Vgl. Monheim (wie Anm. 2).

- 5 Joachim Scheiner, «Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte», *Raumforschung und Raumordnung* 77/5 (2019), 441–456, <https://doi.org/10.2478/rara-2019-0037>.
- 6 Vgl. ebd. Älteren Datums und etwas hoffnungsvoller, was die Bewertung in Arbeit befindlicher Forschungsprojekte betrifft, letztlich aber zu einer ähnlichen Einschätzung der Literaturlage kommend, mit internationalem Blick, John Barker et al., «The Road Less Travelled – New Directions in Children’s and Young People’s Mobility», *Mobilities* 4.1 (2009), 1–10, <https://doi.org/10.1080/17450100802657939>.
- 7 Tatsächlich wird in Deutschland häufig versucht, Kinder in Planungsprozesse einzubeziehen und die kindlichen Bedarfe über Leitfäden in die Gestaltung einzubringen. Jedoch mangelt diesen Bestrebungen eine systematische Umsetzung; häufig richten sich zudem Handreichungen nicht an die Infrastrukturplanung, sondern zielen auf einen Umgang mit der gebauten Umwelt und richten sich daher empfehlend an Schulen, Eltern oder weitere Akteure, die auf die bauliche Gestaltung nur bedingt Einfluss haben; vgl. Scheiner (wie Anm. 5), 450.
- 8 In den Jahren 2020 und 2021 weist der Branchenverband des Spielzeugeinzelhandels etwa 8 Prozent Marktanteil für die Kategorie «Fahrzeuge» aus, vgl. «Marktanteile von Spielzeugkategorien in Deutschland im Jahr 2020 mit einem Trend für das Jahr 2021», *Statista*, 2. 1. 2024, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/682550/umfrage/marktanteile-von-spielzeugkategorien-in-deutschland> (7. 3. 2024).
- 9 Vgl. Gabrina Mätzke, «Die Alltagsmobilität von Familien in Baden-Württemberg. Kinder und Jugendliche», *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg* 9 (2021), [www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Monatshefte/20210903](http://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Monatshefte/20210903) (30. 12. 2024).
- 10 Ebd. Ähnlich die internationale Perspektive: Richard Larouche (Hg.), *Children’s Active Transportation*, Amsterdam 2018, <https://doi.org/10.1016/c2016-0-01988-5>; Scheiner (wie Anm. 5), 442 f.
- 11 Vgl. Maria Limbourg, Antje Flade, Jörg Schönharting, *Mobilität im Kindes- und Jugendalter*, Wiesbaden 2000, 135–156.
- 12 Scheiner (wie Anm. 5), 453.
- 13 Grundlegend hierzu Philippe Ariès, *Geschichte der Kindheit*, München 1975. Eine aktuelle Einführung zum Thema bietet Martina Winkler, *Kindheitsgeschichte. Eine Einführung*, Göttingen 2017. Für eine unter anderem mobilitätshistorische Perspektive Delphine Piétu, «Goss’s de la ru’, goss’s du pavé». *Les enfants et les adolescents des milieux populaires dans l’espace public parisien (1882–début des années 1960)*, Paris 2016.
- 14 Vgl. hierzu (angelehnt an P. Garnier) Piétu (wie Anm. 13), 22 und 27.
- 15 Das betraf beispielsweise den Umstieg auf ein Moped oder einen (gedrosselten) Motorroller, begleitetes Fahren oder sogar allererste Fahrten mit dem eigenen Autoführerschein.
- 16 Vgl. Piétu (wie Anm. 13).
- 17 So zum Beispiel einige Aufsätze eines 2009 erschienenen Special Issue mit sozialwissenschaftlichem Fokus in der Zeitschrift *Mobilities* unter dem Titel «The Road Less Travelled – New Directions in Children’s and Young People’s Mobility 3»; Stellvertretend für die einzelnen Beiträge des Special Issue sei hier auf das Editorial verwiesen: Barker et al. (wie Anm. 6). Auch auf die Arbeiten von Marco Hüttenmoser trifft das zu, zum Beispiel ders.: *Kindheit ohne Raum*, Münster 2023, ebenso auf Arbeiten von Richard Larouche, beispielsweise ders. (wie Anm. 10).
- 18 Eine eigene Internetseite besitzt das Netzwerk noch nicht, jedoch gibt es eine englischsprachige Mailingliste, über die auf Veranstaltungen und gemeinsame Aktivitäten hingewiesen wird und die allen Interessierten offensteht: [www.lists.kit.edu/sympa/info/everydaymobilities](http://www.lists.kit.edu/sympa/info/everydaymobilities).
- 19 Vgl. die Einleitung zum gleichnamigen Special Issue: Sonia Lehman-Frisch, Jeanne Vivet, «Géographies des enfants et des jeunes», *Carnets de géographes* 3 (2011), <https://doi.org/10.4000/cdg.2074>. Grundlegend zum Thema Colin Ward, *Das Kind in der Stadt*, Frankfurt am Main 1978.
- 20 Imbke Behnken (Hg.), *Stadtgesellschaft und Kindheit im Prozeß der Zivilisation. Konfigurationen städtischer Lebensweise zu Beginn des 20. Jahrhunderts*, Opladen 1990; Marco Hütten-

- moser, «Veränderungen in den Bedingungen des Aufwachsens», in Christian Pfister (Hg.), *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, Bern 1996, 265–286. Aus sozialwissenschaftlicher Perspektive exemplarisch Clément Rivière, «La fabrique des dispositions urbaines. Propriétés sociales des parents et socialisation urbaine des enfants», *Actes de la recherche en sciences sociales* 216–217/1 (2017), 64–79, <https://doi.org/10.3917/arss.216.0064>.
- 21 Dietmar Fack, *Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885–1945*, Opladen 2000.
- 22 Kai Nowak, «Teaching Self-Control. Road Safety and Traffic Education in Postwar Germany», *Risk as an Analytical Category. Selected Studies in the Social History of the Twentieth Century*, *Historical Social Research* 41/1 (2016), 135–153, <https://doi.org/10.12759/hsr.41.2016.1>, 136. Vgl. dazu auch die Periodisierung von Peter Norton, «Four Paradigms. Traffic Safety in the Twentieth-Century United States», *Technology and Culture* 56/2 (2015), 319–334. Im selben Heft wird die Periodisierung von weiteren Autor\*innen für andere Länder überwiegend bestätigt. Unabhängig davon für Deutschland diskutiert wird die Periodisierung in Silke Zimmer-Merkle, *Fahrassistent. Historische Perspektiven auf automobile Assistenzsysteme*, Karlsruhe 2024, <https://doi.org/10.5445/KSP/1000160053>, 100–107.
- 23 Hier sei besonders auf die weiteren Beiträge in dieser Ausgabe verwiesen. Zudem äusserst anschlussfähig Norton Peter, «Persistent pedestrianism. Urban walking in motor age America, 1920s–1960s», *Urban History* 48/2 (2012), 266–289; Colin E. Pooley, «Walking spaces. Changing pedestrian practices in Britain since 1850», *The Journal of Transport History* 42/2 (2021), 227–246; Ueli Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen*, Zürich 2022; Colin G. Pooley, Marilyn E. Pooley, *Everyday Mobilities in Nineteenth- and Twentieth-Century British Diaries*, London 2022.
- 24 In den letzten Jahren entstand ein umfangreiches Korpus an Forschungsarbeiten, die Fahrradfahren historisch aus unterschiedlichen Perspektiven untersuchen. Als besonders anschlussfähig sei hier – stellvertretend für das lebendige Forschungsfeld – auf die Arbeiten von Martin Emanuel verwiesen; exemplarisch ders.: «Making a bicycle city. Infrastructure and cycling in Copenhagen since 1880», *Urban History* 46/3 (2019), 493–517. Als Grundlagenwerk Ruth Oldenziel et al. (Hg.), *Cycling Cities. The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*, Eindhoven 2016. Ebenso Anne-Katrin Ebert, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*, Frankfurt am Main 2010. Zu Aspekten des Fahrrads als Transportmittel Marcus Popplow, «Unbeachtet, ungenutzt, unterschätzt? Historische Konjunkturen des Einsatzes von Lastenfahrrädern», *traverse* 27/3 (2020), 80–103.
- 25 Vgl. Stefan Poser (Hg.), *Spiel mit Technik. Katalog zur Ausstellung im Deutschen Technikmuseum Berlin*, Leipzig 2006; Ingeborg Weber-Kellermann, *Die Kindheit, Kleidung und Wohnen, Arbeit und Spiel. Eine Kulturgeschichte*, Frankfurt am Main 1979.
- 26 Einen Ansatz, wie Fotografien sich insbesondere im mobilitätshistorischen Kontext als Egodokumente lesen lassen, die über Mobilitätsbiografien Auskunft geben können, liefert Rolf-Ulrich Kunze, *Close Readings. Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der wissenschaftlich-technischen Zivilisation im 20. Jahrhundert*, Karlsruhe 2014.
- 27 Tiina Männistö-Funk, «The gender of walking. Female pedestrians in street photographs 1890–1989», *Urban History* 48/2 (2021), 227–247, <https://doi.org/10.1017/S0963926819000981>.
- 28 Hier wird *age* in der Perspektive des jungen Alters besprochen. Eine Untersuchung der Mobilität im hohen Alter führt an dieser Stelle zu weit, sollte sich jedoch ähnlich aufschlussreich zeigen und ist noch ebenso wenig erforscht. Die mit Alter in Verbindung stehenden Diskriminierungsformen, *ageism* (vor allem wegen hohen Alters) und besonders *adultism* (Diskriminierung von Kindern und Jugendlichen durch Erwachsene) durchziehen das gesellschaftliche Miteinander – oftmals allen Beteiligten unbewusst. Eine moderne Untersuchung im Bereich der Geschichte von Kindheit und Jugend sollte dies beachten und in die Analyse mit einbeziehen. Hierzu wegweisend die Aufsätze in einem Special Issue zum Thema: *Taboo. The Journal of Culture and Education* 22/1 (2024).
- 29 Pooley/Pooley (wie Anm. 23).

- 30 So Martina Winkler, *Kindheitsgeschichte. Eine Einführung*, Göttingen 2017, 11 f.
- 31 Für die Mobilitätsgeschichte exemplarisch Kurt Bauer (Hg.), *Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil*, Wien 2003.
- 32 Pooley/Pooley (wie Anm. 23), 10 f.
- 33 Vgl. zur Verwendung dieser Quellengattung in der historischen Forschung Stephanie Zloch, *Das Wissen der Einwanderungsgesellschaft. Migration und Bildung in Deutschland 1945–2000*, Göttingen 2023, besonders 40 f.
- 34 Piétu (wie Anm. 13), 29.
- 35 Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York 2006, 2–4.
- 36 Ebd.
- 37 Weert Canzler, «Mobilität, Verkehr, Zukunftsforschung», in Reinhold Popp, Elmar Schüll (Hg.), *Zukunftsforschung und Zukunftsgestaltung (Zukunft und Forschung)*, Berlin 2009, 313–322, hier 313, [https://doi.org/10.1007/978-3-540-78564-4\\_24](https://doi.org/10.1007/978-3-540-78564-4_24).
- 38 Vincent Kaufmann, Manfred Max Bergman, Dominique Joye, «Motility. Mobility as Capital», *International Journal of Urban and Regional Research* 28.4 (2004), 745–756, <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>.
- 39 Vor diesem Hintergrund wären Betrachtungen überzeitlicher und kulturell vergleichender Art von Interesse. Darüber hinaus bietet ein Zugang kritischer *mobility/mobilities studies* Möglichkeiten methodischen sowie konzeptionellen Anschlusses in verschiedene Richtungen.
- 40 Das Bild wurde veröffentlicht in den *Badischen Neuesten Nachrichten* vom 30. Dezember 1954, der Artikel ist unterschrieben mit «jn». Gelistet ist das Bild im «Bestand Schlesiger», der aus dem Nachlass des Pressefotografen Horst Schlesiger stammt; der Artikel deutet jedoch darauf hin, dass dessen Ehefrau, Lilo Schlesiger, die Urheberin des Bildes ist.
- 41 Auch wenn das der üblichen und verkehrswissenschaftlichen Definition widerspricht. Vgl. Hendrik Ammoser, Mirko Hoppe, «Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften. Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens», *Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr* 2 (2006), Technische Universität Dresden: «Fußgänger ist die Bezeichnung für einen Menschen, der sich mit eigenen Beinen und i. d. R. ohne komplexe technische Hilfsmittel (abgesehen vom Gehstock oder von Schuhen) im gemeinsamen öffentlichen Verkehrsraum bewegt und somit Verkehrsteilnehmer ist.» Ebd., 2.
- 42 So eine vom Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München in Kooperation mit dem Deutschen Fahrradmuseum Bad Brückenau gezeigte Wanderausstellung «Mobile Kinderwelten», in der neben allerhand kuriosen Mobilitätsspielzeugen auch alltägliche Kinderfortbewegungsmittel zu sehen waren.