

## Mobilität im Museum

### Die Bahn als Möglichkeit

Mobilität erscheint in der heutigen Gesellschaft als Voraussetzung für ein erfolgreiches Berufs- und Privatleben. Der Begriff „Mobilität“ umfasst dabei sowohl die Beweglichkeit in einem Raum, wie auch eine körperliche oder geistige Mobilität. Menschen müssen beruflich und privat mobil sein, was einen regelrechten „Mobilitätswahn“ zur Folge hat. Postmoderne Arbeitsverhältnisse zeichnen sich vor allem durch eine enorme Flexibilität aus. Zeitlich und räumlich müssen die Menschen in hohem Maße flexibel sein, um sich in der Arbeitswelt behaupten zu können. Diese Anforderungen bringen jedoch auch eine neue Form der Belastung mit sich. Planbarkeit kann nicht gewährleistet werden und der Arbeitsweg wird zum zusätzlichen Stressfaktor. Im Fokus dieses Essays steht nicht die Arbeitsmigration, also die Verlagerung von Wohn- und Arbeitsraum an einen anderen Ort, sondern das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort, beziehungsweise das Arbeiten an einem mobilen Arbeitsort.

Egal ob zu Fuß, mit dem Auto, per Schiff, mit der Bahn oder auch mit dem Flugzeug, es werden täglich verschieden lange Strecken zur Arbeit oder auch während der Arbeit zurückgelegt. Dabei kommen folgende Schlüsselbestandteile der Mobilität zum Tragen: Wege, die zur Arbeitsstelle zurückgelegt werden, Arbeiten, welche unterwegs verrichtet werden können und die Mobilität als Arbeit selbst. Im Zentrum der Untersuchung steht die Bahn, weil sie all diese Bereiche abdeckt. Ein Film über die „Chancen und Probleme der Mobilität“, der für die Ausstellung angefertigt wurde, verdeutlicht unterschiedliche Sichtweisen auf die Mobilität zur oder als Arbeit. Hierbei handelt es sich um Zusammenschnitte aus Interviews mit einer pendelnden Person, einer Studentin, die ihre Arbeiten während unterschiedlicher Bahnfahrten erledigt und einem Lokführer, dessen Arbeit erst die Mobilität anderer Menschen ermöglicht. Die Interviews ergänzen die Sammlungen um aktuelle Sichtweisen auf und Umgangsweisen mit Mobilität im Arbeitsalltag.

Bisher ist in volkskundlichen Sammlungen nur wenig zum Thema Bahnmobilität gesammelt worden, da Objekte und Archivalien zur Bahn in speziellen Bahnmuseen zu finden sind. Der Kurzfilm lenkt den Blick jedoch auf die mobilen

Akteur\*innen auf ihrem Weg zur Arbeit beziehungsweise bei der Arbeit und erweitert dadurch die Sammlungen um deren Sichtweisen und Alltagspraktiken.

## Eine kurze Geschichte der Bahn

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Eisenbahn als ein neuartiges Transportmittel eingeführt. Eine Dampflokomotive zog ihre Wagen über zwei Stahlschienen. Im Jahre 1879 brachte Werner von Siemens die erste elektrische Lokomotive auf den Markt. Somit wurde eine Elektrifizierung der Bahn weltweit ermöglicht. Mit der Zeit wurde der Zugverkehr aufgrund unterschiedlicher Anforderungen in Güter- und Personenverkehr unterteilt. Zusätzlich unterschied man zwischen Nah- und Fernverkehr. Der Nahverkehr der Bahn nutzt ein eigenes Streckennetz, da die Züge so in kürzeren Zeitabständen abfahren können. Nach festgelegten Fahrplänen werden die Menschen von der Bahn an ihre Zielorte gebracht.

## Kurzfilm 1: Die Pendler\*innen

Die Bahn als Verkehrsmittel verbindet räumlich und alltagspraktisch den Wohnsitz mit dem Arbeitsplatz. Die Zahl der arbeitsbedingt Mobilen steigt permanent an.<sup>1</sup> Personen, die eine Entfernung vom Wohn- zum Arbeitsort zurücklegen, werden Pendler\*innen genannt. Pendeln wird dabei so definiert, dass eine „regelmäßige Fahrt (täglich, wöchentlich) von Erwerbstätigen und Schüler\*innen zwischen Wohnort und Arbeits- bzw. Ausbildungsort stattfindet, bei der die Gemeindegrenze überschritten wird“<sup>2</sup>. Das ständige Pendeln zwischen der Wohnstätte und dem Arbeitsplatz entwickelte sich buchstäblich zum Massenphänomen. Nur eine Minderheit der deutschen Bevölkerung ist tatsächlich bereit, ihrer Arbeitsstelle hinterherzuziehen.<sup>3</sup> Mobilität bietet auf der einen Seite Chancen zur individuellen Lebensführung, auf der anderen Seite entstehen dadurch auch zusätzliche Stressfaktoren. Zwischenmenschliche Beziehungen können durch den Mobilitätsalltag belastet werden. Denn „die ‚mobile Gesellschaft‘ erwartet von ihren Mitgliedern höchste Flexibilität und räumliche Beweglichkeit“<sup>4</sup>. Während einer Zugfahrt können die Pendler\*innen unabhängig von anderen Fahrgästen völlig unterschiedlichen Tätigkeiten nachgehen. Sie können schlafen, Musik hören, lesen, essen oder auch arbeiten.

Circa eine Stunde und 20 Minuten ist Leon für über 60 Kilometer unterwegs bis er seinen Arbeitsplatz erreicht. Die Zeit auf dem Weg wird hierbei nicht als verlorene Zeit angesehen, da er Dingen nachgehen kann, die er in seiner Freizeit ebenfalls tun würde. Am liebsten vertreibt er sich die Zeit mit Lesen oder er schaut sich Filme auf seinem Smartphone an. Trotzdem hätte er gegen eine schnellere Strecke nichts einzuwenden und ein Umzug in die Nähe des

zukünftigen Arbeitsplatzes ist für ihn erstrebenswert. Denn die Pünktlichkeit der Bahn bestimmt sowohl den Start als auch den Ausgang eines Arbeitstages ungemein. In der nahen Zukunft wird Leon der Bahn trotz allem treu bleiben, da ein Auto für ihn keine Option ist.<sup>5</sup>



Abb. 1: Pendler Leon beim Filmschauen in der Bahn.

## Kurzfilm 2: Arbeiten auf dem Weg – Leonie Müller

Als Vertreterin der Gruppe Menschen, die von unterwegs aus arbeiten, tritt Leonie Müller auf. Die Tübinger Studentin kaufte sich eine Bahncard 100, kündigte ihre Wohnung und lebte in den Zügen der Deutschen Bahn. Sie fühlte sich nirgendwo richtig zuhause und ist sehr gerne unterwegs. So packte Leonie Wechselklamotten, Uni-Sachen, ihr Tablet, Kopfhörer und eine Hygieneausstattung in ihren Reiserucksack und wagte für ein Jahr das Experiment, ihren Alltag im Zug zu bestreiten. Pro Woche war sie circa zwei komplette Tage unterwegs und legte so mehrere tausend Kilometer zurück. Zusätzlich zum Fortbewegungsmittel war das Bahnabteil also auch Wohnzimmer und Arbeitsplatz der Studentin. Von unterwegs aus erledigte Leonie die Aufgaben der Universität und verfasste ihre Bachelorarbeit.<sup>6</sup> Doch wie schlug sich das Bahnfahren auf ihre Leistungen nieder?

*„Ich glaube nicht, dass es meine Leistungen beeinträchtigt hat. Wenn, dann eigentlich nur positiv, weil ich mich im Zug wahnsinnig gut konzentrieren kann. Wenn ich zuhause bin oder an einem ‚klassischen‘ Ort, dann ist immer noch eine Spülmaschine da, eine Waschmaschine, die Fenster, die man mal wieder putzen könnte. Und so ist das Praktische, dass ich eben für mich bin, meine Ruhe habe und mich ziemlich gut konzentrieren kann, gut arbeiten kann.“<sup>7</sup>*

Die Erfahrungen über das Leben im Zug hielt sie in ihrem Buch „Tausche Wohnung gegen BahnCard – Vom Versuch nirgendwo zu wohnen und überall zu leben“ fest.<sup>8</sup>



Abb. 2: Studentin Leonie am Bahnhof.

### Kurzfilm 3: Der Lokführer

Zum Personenkreis, welcher Mobilität anderer Menschen überhaupt erst möglich macht, gehört der Lokführer. In diesem Beruf muss man sehr flexibel sein und kann zu jeglicher Tages- und Nachtzeit zum Einsatz kommen. Zudem tragen die Lokführer\*innen eine sehr hohe Verantwortung für ihre Fahrgäste, der sie sich auch jederzeit bewusst sind. Daher überprüfen diese den Zug vor jeder



Fahrt persönlich und müssen im Falle einer Störung auf der Strecke fähig sein, die technischen Probleme zu beheben. Während der Schicht überwacht das Kontrollsystem der Sicherheitsfahrerschaltung die Dienstfähigkeit der Lokführer\*innen. Wird das entsprechende Pedal nicht rechtzeitig betätigt, kommt der Zug umgehend zum Stehen. Welche Baureihen der Fahrzeuge gefahren werden dürfen, richtet sich nach der jeweiligen Ausbildung. Voraussetzungen für diesen Beruf ist ein Mindestalter von 20 Jahren, ein erfolgreicher Schulabschluss muss vorliegen und es dürfen keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen vorhanden sein. Die Tauglichkeit wird in regelmäßigen Abständen von ärztlicher Seite überprüft.<sup>9</sup> Die Hauptaufgaben der Lokführer\*innen sind es, den Zug sicher, zuverlässig, pünktlich und komfortabel zu bedienen.<sup>10</sup>

Im Interview mit Petrit Muslija kommen persönliche Erfahrungen aus diesem Berufsfeld zur Sprache. Tagtäglich müssen Lokführer ihre Flexibilität unter Beweis stellen, da weder die Strecken noch die Schichten einer Regelmäßigkeit folgen. Denn „[...] normal ist bei der Bahn gar nichts.“ Die Arbeit ist anstrengend und es gibt keine geregelten Arbeitszeiten, was viele private Einschränkungen mit sich bringt. Die Arbeit dominiere deshalb deutlich das Privatleben, so Muslija. Doch die Abwechslung mache den Beruf dennoch sehr spannend.<sup>11</sup>



Abb. 3: Lokführer Petrit im Führerstand.

## Fahrscheine aus dem Ludwig-Uhland-Institut

Um die Mobilität mit der Bahn überhaupt erst nutzen zu können, muss jede\*r potenzielle Fahrgast zunächst einen Fahrschein erwerben. Der Fahrschein ist für eine bestimmte Strecke ausgestellt und meist zeitlich begrenzt. Somit eröffnet eine Fahrkarte genau die Reichweite der Mobilität, für die man bezahlt hat. So verhält es sich auch mit den drei Fahrkarten aus der Sammlung des Ludwig-Uhland-Instituts. Im Rahmen einer Forschung zum Thema Wandschmuck aus dem Jahre 1972 führten Student\*innen Interviews mit Personen aus dem näheren Umkreis Tübingens. Hierfür lösten sie Fahrkarten, die sie zum Zweck einer späteren Rückerstattung an den Professor übergaben. Zu den Fahrkarten wurde genau aufgeführt, wann die betreffende Person was genau für das Studienprojekt gemacht hatte und welche Kosten hierbei angefallen waren. Die Fahrkarten erweiterten so den Radius des erforschten Kreises.



Abb. 4: Fahrkarten aus dem Archiv der Alltagskultur des Ludwig-Uhland-Instituts.

## Anmerkungen

- 1 Vgl. Poppitz, Angela: Beruflich Bahnfahren. Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags bei Pendlern und Geschäftsreisenden. München und Mering 2009, S. 15-17.
- 2 Herder Lexikon 1976, Soziologie: Pendelwanderung, S. 151.
- 3 Vgl. Hackl, Maria: Pendler – Räumliche Bindung und der Zwang zur Mobilität. Die Trennung von Wohnort und Arbeitsort am Beispiel von Wochenpendlern im Bayrischen Wald. Kötzing 1992, S. 216.
- 4 Hackl 1992, S.17.
- 5 Vgl. Film-Interview mit Leon Roy am 18.10.2018.
- 6 Vgl. Spiegel Online: <http://www.spiegel.de/lebenundlernen/uni/deutsche-bahn-statt-wohnung-studentin-lebt-jetzt-in-zuegen-a-1048909.html> (15.07.2018).
- 7 Vgl. Film-Interview mit Leonie Müller am 17.11.2018 .
- 8 Vgl. Fischer Verlag: <https://www.fischerverlage.de/buch/tauschewohnunggegenbahncard/9783596296897> (15.07.2018).
- 9 Vgl. Privates Gespräch mit einem Lokführer am 3.8.2018.
- 10 Vgl. Huber, Klaus: Beanspruchung bei Belastung durch Informationsverarbeitung von DB-Triebfahrzeugführern in unterschiedlichen Einsatzbereichen. München 1985, S. 5.
- 11 Vgl. Film-Interview mit Petrit Muslija am 28.10.18.