



Auf den Spuren der schönen Pendlerin

Johanna Rolshoven und Justin Winkler

„Wenn man aufmerksam eine Menschenmenge zur Stosszeit beobachtet, wenn man ihr Dröhnen hört, wird man in der scheinbaren Unordnung Strömungen entdecken, eine Ordnung, die sich in Rhythmen kundtut [...]“ (Henri Lefebvre¹)

Wir haben versucht, mit der schönen Pendlerin² Bekanntschaft zu machen, mit ihr ins Gespräch zu kommen. Es war nicht einfach. Immer wenn wir endlich zu unserer Frage ansetzten, war sie um die Ecke der Bahnsteigunterführung verschwunden. Manchmal schien es uns, es gebe sie nur während der Fahrt, sie sei reines Fahren, eine Chimäre aus Bewegung, die ausserhalb des Zugabteils ein beliebiges Leben führt. Wir folgen der Spur. Ihr «Pendeln» ist, beim Sprachbild genommen, ein Hin und Her in den Zeithorizonten des Alltags. Diese Art von Unterwegssein «vergisst» gewissermaßen, wo es herkommt und wo es hingeht. Betrachten wir also das Pendeln als funktionalen Vollzug des Tages- oder Wochentaktes, und blenden wir die Rhythmen der biografischen und historischen Zeit aus. Das Bild des horologischen Pendels gibt auch Regelmässigkeit vor. Auf den so genannten Pendlerverkehr bezogen, ist es die Gleichheit (Takt) oder Ähnlichkeit (Rhythmus) der Abläufe³, konkret: die täglichen Bewegungen auf Strassen und Schienen.

Verkehrsrhythmen

Eine Übung der Objektivierung zum Einstieg lohnt sich. Die Verkehrsfrequenzen von Städten zeigen nicht nur rhythmische Regelmässigkeit⁴, sondern auch hohe Konstanz in der täglichen Reproduktion der Verkehrsspitzen. Der in der Abbildung gegebene Vergleich des werktäglichen Verkehrsflusses von drei Schweizer Städten illustriert dies. In allen drei Städten lagen vor zehn Jahren die grossen Verkehrsspitzen systematisch vor und nach den Haupt-Arbeits- und -Öffnungszeiten in den Stunden zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 17 und 18 Uhr. Kleinere Spitzen finden sich ebenso regelmässig in den Stunden vor und nach der Mittagspause, zwischen 11 und 12 Uhr und zwischen 13

und 14 Uhr. An der bedeutenden Achse in der grossen Stadt (Bern) ist der Zu- und Abfluss massiver als in den mittleren Städten (Luzern, Vevey⁵). Wir sind versucht, die Amplitude mit der Ausdehnung des Einzugsbereichs der Stadt in Beziehung zu setzen⁶ und darin als Hypothese auch eine Abbildung des «Stressniveaus» zu sehen. Der Öffentliche Verkehr, um den es hier geht, folgt grundsätzlich den gleichen gesellschaftlichen und ökonomischen Schrittmachern wie der motorisierte Individualverkehr. Das Erscheinen der Eisenbahn im öffentlichen Raum ist ein wesentlich anderes als das des Individualverkehrs. Die Eisenbahnen stehen nicht im *Carport*, sondern müssen erreicht werden. Sie sind ein technischer Komplex, der von einer arbeitsteiligen Institution geführt wird, und gerade diese Institution ist geschichtlich die Vertreterin der globalen Zeitordnung der Moderne. Die Eisenbahnen waren und sind *der* Ausdruck der geregelten, der getakteten und gepunkteten Zeit. Diese Zeit ist so mächtig, dass die Bahnhofsuhr in den nördlichen Ländern Mitteleuropas bis vor kurzem die Garantin für das Weiterkommen war, auch während zum Erliegen gekommenen Strassenverkehrs.

Takt und Rhythmus

Der Exkurs zur Bewegung auf den Strassen hat angedeutet, welche Schrittmacher uns dazu erziehen, unsere Alltagsbewegungen so und nicht anders zu gestalten. Er ist ausserdem nützlich, die Alternative zum Zuggpendeln gezeigt zu haben, die in vielen Stadtsystemen tatsächlich die Mehrheit der täglichen Bewegungen ausmacht. Die öffentliche Diskussion zum *modal split* zwischen ÖV und MIV macht uns zuweilen glauben, wir hätten die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, «wenn wir nur wollten». Das Regelmässige und Systemische der festgestellten Bewegun-

gen muss uns hier aber zur Annahme führen, dass der Horizont der Wahl bedeutend enger ist als wir annehmen⁷. Die Wahl der Zuggpendlerin ihrer Tages- oder Wochenreise liegt weit zurück; das Unbehagen, nicht die bestmögliche, effizienteste oder autonomste Reiseart gewählt zu haben, lauert unter der Oberfläche der Alltagspraxis des Pendelns und meldet sich bei der rechnerischen Betrachtung des eigenen Zeitaufwands «von Tür zu Tür» zwischen zu Hause und dem Arbeitsplatz. Alle technischen Beschleunigungen und enger werdenden Zeitmaschen der Hauptverbindungen erweisen sich als machtlos, hier auf hohem Niveau eine substantielle Verbesserung zu bringen.⁸ Die Akteure sind gezwungen, mit de St-Exupéry's Kleinem Prinzen darüber nachzudenken, was sie mit den gewonnenen Minuten eigentlich anfangen wollen. Bei der nächsten Entscheidung für einen Arbeitsplatz ausserhalb des Wohnortes aber wird die Pendlerin die Möglichkeit eines noch ferneren Zieles in Betracht ziehen: Schuler und Kaufmann halten fest, dass die gewonnene Wegzeit nicht in die Privatzeit zurück gelegt, sondern in weitere Wegzeit und damit neue Möglichkeiten für Wohnsitz- oder Arbeitsstandorte «investiert» wird. So hat in der Schweiz die mittlere tägliche Reisezeit von 1994 bis 2000 um ein Achtel, von 84 auf 94 Minuten, zugenommen.⁹ Takte und Rhythmen gestalten das Zuggpendeln: die Takte¹⁰ des Fahrplanes, die von den Rhythmen¹¹ der real fahrenden Züge mehr oder weniger realisiert werden. Bei Störungen erweist sich das System als elastisch beziehungsweise resilient¹², meist auf Kosten der Passagiere, das heisst, es findet in den Norm- und Normalzustand zurück.

Zeithandeln und Zeiterfahrung

Es ist Zeit, sich der Pendlerin etwas

mehr zu nähern. Wir haben behauptet, dass die Zugpendlerin (ebenso wie ihre männliche Entsprechung) nicht freiwillig im Zeitkorsett ihrer täglichen oder wöchentlichen Fahrten steckt. Denn erstens ist die Zeit des Fortgehens weder chronometrisch noch qualitativ gleich wie die Zeit des Zurückkommens. Dazu trägt schon die absolute Tageszeit bei, die je nach Jahreszeit Dunkel und Licht variiert. Ohne an den funktionalen Bewegungen etwas zu ändern, gestaltet sie den wahrnehmbaren Raum und stellt Anforderungen an das Vorwärtskommen: Die Lichträume der winterzeitlichen Nacht sind gestaltete Inseln, der Waggon wird zum Zeitgefäß, die Witterung auferlegt das Tragen von Kleidern, deren Ablegen und Anziehen in den Strategien des Ein- und Aussteigens ihre Zeit bekommen müssen. Und zweitens sind die Zeiten des Hins und des Hers von ganz verschiedenen Atmosphären geprägt. Zum einen von der vertrauten, kollektiv erfahrenen Atmosphäre des Bahnwagenabteils, zum anderen von der geheimen einer jeden Pendlerin, eines jeden Pendlers, ihre Stimmungen, die die Erinnerungen des Tages mit sich tragen und während der Fahrzeit allmählich ablegen und ersetzen. Die Karikatur des Pendlers leugnet gerade diese Erfahrungshorizonte: «métro-boulot-dodo»¹³ bezeichnet die besinnungslose Arbeitsfunktionserfüllung als einzige Gestaltungsgrösse der Lebenszeit in der Moderne. Sie imaginiert damit ein maximal enteignetes Subjekt und bezieht sich auf das Paradox der Erfahrung eines häufig gemachten Weges: Wie Rilkes Panther, der die Stäbe seines Käfigs nicht mehr sieht, weil sich das Bild gewissermassen in den Organfunktionen seines Körpers¹⁴ verliert. Die weit auseinander liegenden Städte, die die Zugpendlerin täglich in ihrem Tun zusammenfasst, haben in ihrer Erinnerung zwar eine Zwischenzeit, aber einen nur vagen geografischen Zwischenraum. François Augoyard fasst solche Bewegungen in das Bild eines «mit Ereignissen bestreuten Wegs, mit winzigen Geschehnissen, nicht zusammenhängenden und unregelmässig sich ereignenden Augenblicken von Gegenwart».¹⁵ Wie aber kommt es zur

Auslöschung dieser kleinen Ereignisse, die den Weg ausmachen und immer wieder die Gegenwart einbrechen lassen wollen in diese Nichtzeit nach dem Weggehen und vor dem Ankommen? Wir begeben uns mit dieser Frage mitten in das schwierige Thema der Aufmerksamkeit.¹⁶ Aufmerksamkeit ist niemals ein Gegenstand, sondern ein Zeitphänomen, ein Moment des Wählens oder des Gewähltwerdens: Richte ich mich an die Abteilmachbarin gegenüber; oder schaut oder spricht diese mich an? Betrachte ich die vorbeiziehende Flussau; oder werde ich von dem plötzlichen Sonnenstrahl aus einer Wolke am westlichen Horizont geweckt? Die regelmässige Wiederholung eines Weges stellt die «sich ereignenden Augenblicke der Gegenwart» scheinbar räumlich hintereinander auf; wie Karten in einem Karteikasten. Oder die Eindrücke von heute scheinen wie in einem Palimpsest die Eindrücke von gestern auszukratzen. Die Häufigkeit und Gemessenheit (Pendel!) der Bewegungszeit führt zur Auslöschung des aktiv Erinnerbaren, die Tage werden zu «dem Tag», die Wochen zu «der Woche», und am Ende bleiben einfach «Jahre», das Leben in seinem beruflichen Vollzug – nicht in seiner biografischen Beschreibbarkeit und Individualität. Die Erinnerung an Einzelheiten stellt sich zuweilen ein, ungewollt, in der fundamentalen Weise der Unwillkürlichkeit¹⁷. Hand in Hand mit diesem Verlust der Zeitlichkeit in der Erinnerung an die alltäglichsten Wege geht die Schärfung der Wahrnehmung für Handlungsrelevantes: Allem voran ist es das Finden von Zeitressourcen in den vorgegebenen engen Gassen der Takte, das Abschätzen der kürzesten Wegzeiten «von» und «zu», das Herausfinden und Ausnützen von Zeiträumen, die ebenso flüchtige wie dauerhafte Wahrnehmung von Bordsteinen und Hundekot, oder die Vorsicht bei bestimmten Treppen und Geländern. Der Schritt vom Bahnsteig zum Zugwaggon ist jedes Mal ein gefährlicher Übergang.

Ausserplanmässiger Halt

Die Pendlerin kennt das beruhigende Gefühl des Vorankommens. Die Zeit-

pfeile von Gedanken und Zugfliegen im Gleichlauf. Bei einem ausserplanmässigen Halt wird sie von ihren Instinkten unweigerlich geweckt. Der Halt verdient eine Erklärung, die oft über die Lautsprecher angesagt wird und mehr oder weniger befriedigend ausfällt.¹⁸ Aber der Zeitfluss ist gebrochen: Plötzlich ist im Stillstand alles Raum und Gegenwart, das Gefühl, womöglich am Ende der Welt ausgesetzt worden zu sein, mit Ärger¹⁹ und irrationaler Furcht, bei der gelegentlichen Ankunft auf der Arbeit oder zu Hause alles verändert und durcheinander vorzufinden. Der ausserplanmässige Halt ist der Bruch der Routine und erweist, was man schon weiss: wie die Zeit im Raum verschlungen ist und Stillstand oder Pause das unheimliche «Dazwischen» zweier Orte und Zeiten sind. Er lässt das Thema des Raumes in den Vordergrund schwingen.

Gesellschaftstheorie und gesellschaftliche Praxis

Die Organisation des Alltagslebens in einer von wachsender Komplexität gekennzeichneten Gesellschaft steht vor der Herausforderung einer zeitlichen und räumlichen Refiguration von Ortsbezogenheiten. Individualisierungstheoretiker deuten diese Konstellationsveränderung als Suche der «Wanderer zwischen den Funktionswelten»²⁰ nach eigenen Orten im «eigenen Leben»²¹. Verflüssigungstheoretiker belegen, dass die Erosion der Makrostrukturen die Individuen zur Versicherung durch eigene Ordnungs- und Lokalisierungssysteme auf Mikroebene veranlasst²². Und die systemtheoretische Argumentation sieht den einzelnen auf die wachsende Komplexität mit einer Ausdifferenzierung örtlicher Bezüge reagieren²³, welche wiederum, wie wir wissen, durch Mobilität miteinander verbunden werden müssen.

Die hohe und weiter zunehmende Alltagsmobilität in der späten Moderne hat sich als Garant der «Reversibilität» unserer Ortsbezüge erwiesen, das heisst, der Umkehrbarkeit unserer Fort-Bewegungen: Sie erlaubt es, die Bezogenheit auf vertraute, lebensweltlich erfahrene und damit angeeignete «Lebensplätze»

(Dieter Kramer) aufrecht zu erhalten. Die Pendlerin ist die zentrale Figur in diesem Prozess der Refigurierung von Ortsbezogenheiten. Wer ist sie und was bewegt sie? Welche Entscheidungen trifft sie in welchem Kontext und vor dem Hintergrund welcher Entscheidungsfreiheit? Die grossen Theorien, die vom gesellschaftlichen Wandel erzählen, müssen über solche Details hinwegsehen und lassen uns im Unklaren darüber, welchen persönlichen Vorteil, welches Glück oder Leid sie aus dem Status der Schweben zwischen den Lebensplätzen zieht – ein Status des Provisorischen, welchem durch Wiederholung freiwillig Dauer verliehen wird. Nehmen wir einmal an, die Pendlerin sei der mobile Mensch par excellence und als solche zweifelsohne eine Multilokalistin²⁴. Die Motivationen zur Aufrechterhaltung ihrer Mehrörtigkeit begründen sich durch ein Bündel von Erwägungen und entspringen kaum einhelligen Ursache-Wirkungszusammenhängen, wie die Statistik sie der besseren staatlichen Identifizierung und Handhabung halber konstruieren muss. So etwa mit dem klassischen Fall, wenn «Ego» seinen (sic!) Arbeitsplatz verliert und neue Arbeit an einem anderen Ort findet, wohin er künftig pendeln muss, um das ökonomische und soziale Risiko zu minimieren, das an eine Wohnsitzverlegung der ganzen Familie geknüpft wäre. Wenn Lebens- und Arbeitszusammenhänge sich vielfältigen, antwortet die Einzelne stets mit einem Bündel von Erwägungen aus emotionalen und ökonomischen Überlegungen, um ihren Lebensunterhalt und Familienbeziehungen zu optimieren. «Ego» ist hier niemals alleiniger Akteur einer mobilen Lebensweise, sondern sie agiert in einem Regel- und Rahmenwerk sozialer Bezüge, in dem sie sich mit zunehmender kulturtechnischer Kompetenz im Alltag bewegt, unterstützt von allerlei Apparaten. Werfen wir einen raschen Blick in den Pendelzeitraum eines Eisenbahn- oder S-Bahn-Abteils. Was sehen hier die Spezialisten aus Soziologie und Verkehrsforschung? Als Charakteristikum der raumzeitlichen Alltagsorganisation von Pendler/innen sehen die Cos-

mobility-Forscher²⁵ Larsen, Urry und Axhausen den «Netzwerk-Individualismus»²⁶. In ihrer Studie zur Nutzung mobiler Technologien bei Pendlern führen sie den Begriff des Netzwerk-Kapitals in die Kapitalsorten-Diskussion ein: «Personalised, wireless worlds afford ‚network individualism‘, each person is, so to say, the engineer of his/her own ties and networks, and always connected (technologies of batteries and masts permitting), no matter where he/she is going and staying.»²⁷ Mobile Technologien zählen zweifelsohne zu den Determinanten der Mobilität und sind Voraussetzung für die Bildung von Netzwerkkapital:

«Mobile ‚phonespaces‘ afford fluid and instantaneous meeting cultures where venue, time, group and agenda can be negotiated with the next call or text. This system is liberating and coercive.»²⁸ Diesem optimistischen Befund lässt sich sanft einschränkend hinzufügen, dass – wie alle kulturellen Tatsachen, die faits culturels totaux – auch Kommunikationssysteme ihre Wirksamkeit in verschiedenen Gruppenkulturen unterschiedlich entfalten; sie verhalten sich nicht wirklich quer zu den ‚groben Unterschieden«²⁹. Omnilokale Erreichbarkeit verhält sich gegenüber der Möglichkeit, nicht immer und überall für alle erreichbar sein zu müssen und zu wollen, nach wie vor wie die ökonomische Abhängigkeit zur ökonomischen Unabhängigkeit.

Der Pendel-Raum

Die Autoren, die feststellen, dass die Leute an keinem anderen Ort soviel netzwerken und texten wie im Unterwegs des Pendel-Zugabteils haben vor allem sich selbst und ihre akademische Referenzgruppe im Blick³⁰. Die langjährige Pendeletnographin mag diesem Befund zugestehen, dass heute an mehr Orten als ursprünglich dafür vorgesehen gedacht und getextet wird. Doch lassen Sie uns, um keiner transnationalen Verallgemeinerung Vorschub zu leisten, zur Stosszeit einen Blick in Zugabteile zwischen den Metropolräumen Basel, Bern und Zürich werfen³¹. Während die Erstklass-Fahrenden im Berufsverkehr ein so hohes Mobiltelefonieraufkom-

men hörbar machen, dass Ruhebedürftige in die Flucht geschlagen werden, sitzt in den Abteilen der zweiten Klasse nur eine Minderheit an Pendlerinnen, die textet und netzwerkt. Die meisten schlafen oder hören Musik, schauen sich auf ihren Notebooks, i-pods, psp und Handys Filme oder Fotos an; sie lösen Kreuzworträtsel und Sudokus oder sie unterhalten sich miteinander. Manche arbeiten, andere stricken, denken über Probleme nach, planen Wochenende, Ferien oder anstehende Arbeitsabläufe. Mehrheitlich lesen sie die Pendlerzeitung oder eine Tageszeitung, die sie mitbringen oder die sie sich aus den im Waggon liegen gelassenen Papieren herausuchen. Dieser Umstand kann sogar zu einer ‚interkantonalen‘ kulturellen Annäherung führen, wenn etwa dem in Zürich auf den aus Basel kommenden und wieder nach Basel fahrenden Morgenzug der zeitungslos zusteigende Zürcher in der Not die vom Basler Morgenpendler hinterlassene Basler Zeitung liest und umgekehrt der Basler den zürcherischen Tages-Anzeiger. Es werden auch Bücher gelesen – jedoch eher auf dem Feieraabend- oder Wochendshuttle-Weg. In den deutschen Hochgeschwindigkeitszügen finden sich eigens für die Fahrgäste gelegentlich Sonderdrucke mit Literaturauszügen der «Weltliteratur». In Schweizer Neigezügen, den sog. Pendlinos, können die Zugreisenden literarische und andere erbauliche Zitate von den Innenwänden der Waggonen ablesen; sie wollen wohl zum Nachdenken und zur Lektüre anregen, und dies ausgerechnet in einer Wagenbauart, in der einem hohen Prozentsatz der Reisenden aufgrund der Kurvenneigung beim Lesen schlecht wird. Was tut man sonst noch? Essen und trinken, dösen und träumen, sich für die Zeit eines Flirts verlieben³², beobachten, spielen, nachdenken, plaudern, schminken, Nägel kauen oder sogar schneiden, lackieren oder feilen, Briefe schreiben, Selbstgespräche führen, singen oder grölen: letzteres, wenn man zu einem Fussballspiel unterwegs ist oder wenn man als Rekrut ins Wochenende entlassen wird. Neben vielen sichtbaren Aktivitäten gibt es viele unsichtbare: Wir erfahren

sie aus dem biographisch orientierten Interview mit der Pendlerin, aber auch aus den durchaus nicht seltenen spontanen Unterhaltungen zwischen einander Fremden, die sich alles erzählen, weil sie im Schutz des absehbaren Begegnungszeitrahmens und der Anonymität ihres Gegenüber und Mitfahrers im «Pendelzeitraum» die Chance eines entlastenden Sich-Aussprechens wahrnehmen. Züge sind Bühnen des Privaten an öffentlich zugänglichen Plätzen. Belanglose wie belangvolle Routinen generieren neue Räume im Unterwegs, Zwischenräume, Interstitien, die sich zwischen unterschiedlichen Lebens- und Arbeitsorten aufbauen. Ihr Bindeglied ist der Alltag. Warum sollte er sich nicht verändern durch das hochdynamische Potential, das diesen Konvergenzräumen innewohnt?

Ding und Wahrnehmung

Raum und Zeit des Pendelverkehrs lassen sich vor dem Hintergrund unterschiedlicher Erkenntnisinteressen verschieden definieren. Aus der Sicht von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung ist die Eisenbahn ein zeitökonomisches Verkehrsmittel, das Raum überwindet und Zeit komprimiert. In den letzten fünfzig Jahren hat der Ausbau des Verkehrsnetzes es ermöglicht, in gleich bleibender Zeit mehr Distanz zu überwinden. Die Einzugsbereiche der Städte haben sich dadurch vergrößert, während die Zeitstrecken geschrumpft sind. Aus der Sicht der einer nachhaltigen Entwicklung verpflichteten Raumplanung stehen Wirtschaftlichkeit (Kosten, Energieverbrauch), Raumschließungsoptimierung und allenfalls Umweltbelastungen im Vordergrund der Betrachtung von «Bahn» als eines äußerlichen, in den Raum gesetzten und sich durch diesen fortbewegenden Gegenstandes. Aus der Sicht der VerkehrsteilnehmerInnen aber ist diese Bahnlinie selbst ein Raum, in dem man als Passagier Zeit verbringt und definiert. Ihre Nutzungsweisen solcher Transiträume bestimmen ihr Verständnis und den Umgang mit Raum und Zeit.³³ Die Planungswissenschaften mit ihrem gegenständlich-veräusserlichenden Zugang schaffen den Begriff der «verlo-

renen Zeit», der in unserer Gesellschaft so diskursmächtig ist. Das ist die Zeit, die für den Transport oder Transfer von Ausgangs- zum Zielort benötigt wird, die mit dem Stigma der unkomprimierbaren unproduktiven Funktionalität behaftet ist. Es ist eine Zeit, die es auszuhalten und zu «überbrücken» gilt. Aus der Sicht des sich fortbewegenden Menschen sind aber Transiträume immanenter Teil eines zunehmend fragmentierten Alltags. Sie sind flüchtige Räume, die individuell genutzt werden und die wir zunehmend geübt und kompetent im Umgang mit beweglichen Verhältnissen als «Zeitspielräume» erkennen.³⁴

Multilokalisten sind nun Bewohner des Intervalls zwischen Provisorischem und Ständigem und damit Produzenten einer paradoxen Zeit-Räumlichkeit. Sie sind es als Pendlerin zwischen Wohn- und Arbeitsort, zwischen Zuhause und Ferienort, aber auch zwischen Herkunftsland und neuer Heimat. Um uns von der Arbeitspendlerin zu verabschieden, machen wir Bekanntschaft mit Tommaso und Pasqualina, einem Schweizer Ehepaar italienischer Herkunft. Seraina Zünd porträtiert sie in ihrem Bericht über die letzte Fahrt des Autoreise-Nachtzuges Zürich-Lecce.³⁵ Zum Ende der Saison 2007 wurde diese Direktverbindung von der Schweiz in den äussersten Süden Italiens, Apulien und Kalabrien, eingestellt. Diese Ende einer Zugnummer markiert auch das Ende der traditionellen italienischen Emigration in die Schweiz. Tommaso und Pasqualina waren mit diesem Zug zweimal jährlich für einige Monate nach Italien gefahren. «Wie soll es ohne Nachtzug weitergehen?», fragen sie sich. «Wir haben einen Garten, und bringen Tomaten, Melonen, Orangen, eigenes Olivenöl und Wein mit.» «Im Laufe der 46 Jahre, in denen das Paar zwischen der Fremde und der Heimat hin- und herpendelte, hat sich beides vermischt. Nicht mehr dort, nie ganz hier. Dazwischen der Nachtzug als Bindeglied.» «Wo fühlen Sie sich daheim?», fragt die ethnographierende Zugbegleiterin, und sie erhält zur Antwort: «Vado e vengo.»

Und wieder haben wir die schöne Pendlerin verpasst. Sie bleibt in ihrer Welt, in ihrer Zwischenwelt und lebt auch anderswo. Es scheint, wir werden sie nie ins Licht der Objektivität herausziehen können. Vielleicht sollen wir das auch nicht, sie bleibt eine Spur.

Anmerkungen

¹ Essai de rythmanalyse des villes méditerranéennes. In: *Peuples Méditerranéens* 37 1986, 5-16. Wiederabgedruckt in: Henri Lefebvre: *Eléments de rythmanalyse. Introduction à la connaissance des rythmes*. Paris: Syllepse 1992, 97-109. Übersetzung J.W.

² Wir haben hier natürlich an Max Ernsts Rückkehr der «Schönen Gärtnerin» (Rafael) von 1924 gedacht.

³ Ebenso wie zwischen Beweglichkeit und Bewegung und Ziel als terminologische Komponenten von Mobilität unterschieden werden, soll zwischen Takt und Rhythmus im Sinne einer Ökologie der Zeit eine Unterscheidung stattfinden. Siehe dazu unten Anmerkungen 8 und 9.

⁴ Justin Winkler: *Rhythmicity*. In: Järviuoma Helmi, Wagstaff Gregg (eds), *Soundscape studies and methods*. Helsinki: Finnish Society for Ethnomusicology 2001, 133-142.

⁵ Im Fall von Vevey konnte der Wochenendrhythmus nicht «weggerechnet» werden. Dieser wirkt insgesamt glättend auf die Datenreihe.

⁶ An Modellstädten, die sich in ihrer Arbeitszeitkultur unterscheiden, hat Dietrich Henckel die Verbindung von Zeitstruktur und Raumstruktur aufgezeigt: Vgl. Dietrich Henckel: *Rhythmen der Stadt*. In: Martin Held und Karlheinz A. Geissler (eds), *Von Rhythmen und Eigenzeiten*. Stuttgart: Edition Universitas, Hirzel 1995, 157-167.

⁷ Die bisher geringen, zumindest unsichtbaren, Auswirkungen stark gestiegener Energiepreise auf die Verkehrsmittelwahl legen nahe, dass die gesellschaftlich-kulturellen Bedingungen mindestens so bedeutend sind wie die ökonomischen.

⁸ Es bliebe nur der Weg durch die Luft, den die Ökonomie mit Adam Smith mit eben diesem Bild des «Abhebens» zu nehmen begonnen hat: Er ist, in konkreter Analogie zur gesamten Ökonomie des Kapitals teuer und nicht nachhaltig.

⁹ Martin Schuler und Vincent Kaufmann: *Les transports public à l'épreuve des mutations de la pendularité*. In: *disp* 161 2005, 40-50, hier 41f.

¹⁰ «Der Begriff des Taktes leitet sich aus dem lateinischen ‚tactus‘ = Schlag ab. [...] Wie der Sekundenzeiger bzw. das Ticken der Uhr, teilt der Takt Bewegungen in möglichst genaue (und damit starre) identisch große Teile. Der Takt macht die Teile gleich und gleich gültig. [...] Wir sprechen heute vom Takt] bei streng zeitlichen Abfolgen oder rigiden Wiederholungen von Vorgängen unterschiedlichster Art.» Nach: Held & Geissler 1995 (wie Anm. 6), 193-208.

¹¹ «Unter Rhythmus ist das wiederholte Durchlaufen von Zuständen in etwa gleicher Ausprägung zu verstehen: Wiederholung des Ähnlichen und nicht des Gleichen (Wiederholung mit Variationen).» Ibidem.

¹² ‚Resilienz‘ (engl. resilience) nach C.S. Holling «kennzeichnet die Elastizität eines Systems [...], um mit Störungen und Belastungen (Stressoren) fertig zu werden. Umfasst werden damit zum einen Abpufferungs- bzw. Bewältigungskapazitäten [...]; zum anderen beschreibt er die Regenerationsfähigkeiten. Rhythmik ermöglicht Elastizität [...]» Ibidem.

¹³ Der Ausdruck geht zurück auf die Beschreibung eines «trüben nützlichen Tages» («morne jour utilitaire») durch Pierre Béarn (Louis-Gabriel Besnard): *Couleurs d'usine*. Seghers, Paris 1953. Dort noch ausführlicher: «Métro, boulot, bistro, mégots, dodo, zéro». http://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tro,_boulot,_dodo (consultatum 08-04-03)

¹⁴ Um Rilke nicht Unrecht zu tun, sei angemerkt, dass das Bild vom Auge des Panthers im Herz aufhört zu bestehen, nicht in einem der dunkeln Stoffwechsellorgane.

¹⁵ Jean-François Augoyard: *Les allures du quotidien*. In: *Temps Libre* 5(12) 1985, 49-56. Übersetzung des Zitats J.W.

¹⁶ Bernhard Waldenfels: *Phänomenologie der Aufmerksamkeit*. Frankfurt/M.: Suhrkamp 2004, 13.

¹⁷ Wir denken hier in nahe liegender Weise an Marcel Proust's Theorie der Erinnerung, die eigentlich, der Zeit-Suche im Titel seines Werks entsprechend, eine Theorie der Zeit ist. Marcel Proust: *Du côté de chez Swann. A la recherche du temps perdu I*. Paris: Flammarion 1987, 142-145. Die Erinnerung erscheint als Macht jenseits des Wollens, «de la même

façon qu'opère l'amour» (ibid., 142). Marcel's Versuche, die Quelle der Erfahrung mit der in Tee getränkten Madeleine zu finden, führt ihn zu zehn vergeblichen Fahrten: «Dix fois il me faut recommencer, me pencher vers lui [sc. l'image, le souvenir visuel]. Et chaque fois la lâcheté qui nous détourne de toute tâche difficile, de toute œuvre importante, m'a conseillé de laisser cela [...]. Et tout d'un coup le souvenir m'est apparu.» (ibid., 144).

¹⁸ Anlässlich eines unplanmässigen, unerwarteten Haltes des TGV von Basel nach Zürich im März 2008 wurde über die Bordlautsprecher Zugpersonal mit Lokführerausweis in den Lokführerstand gesucht. Eine solche ungewöhnliche Mitteilung verlangt wiederum «erklärt» zu werden (was nicht stattfand), denn die Imagination eines Malaises des Piloten wirkt auf die Passagiere bedrohlich.

¹⁹ Über solche Perspektiven geben die den Alltag sedimentierenden Blogs Auskunft. Zum Beispiel «Bahnfahren.ist.mega.stressig!» 8. Juli 2005. In: *Q-Rai's journal - feel my wee chaotic world!* <http://q-rai.livejournal.com/tag/meilenstein> (consultatum 08-04-02) «Minuten» und «Verspätung» sind die quantitativ häufigsten Wörter in diesem Text.

²⁰ Ulrich Beck: *Eigenes Leben in einer entfesselten Welt*. In: Will Hutton, Anthony Giddens (eds.), *Die Zukunft des globalen Kapitalismus*. Frankfurt/M.: Campus 2001, 196-211; hier 198.

²¹ Z.B. Ulrich Beck: *Kinder der Freiheit: Wider das Lamento über den Werteverfall*. In: ders. (ed), *Kinder der Freiheit*. Frankfurt/M.: Suhrkamp 1997, 9-33.

²² Zygmunt Bauman: *Liquid Modernity*. Oxford: Blackwell 2001.

²³ Niklas Luhmann: *Die Politik der Gesellschaft*. Frankfurt/M.: Suhrkamp 2000.

²⁴ Vgl. J. Rolshoven: *Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne*. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 103 2007, 157-179.

²⁵ Vgl. die international besetzte und sehr aktive Initiative www.cosmobilities.net.

²⁶ Jonas Larsen, John Urry, Kay Axhausen: *Coordinating mobile life*. ETH, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, IVT, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, 2006/a, 3. (<http://e-collection.ethbib.ethz.ch/show?type=incoll&nr=1121>); vgl. inzwischen auch ebd.: *Mobilities, Networks, Geographies*. Hampshire, Ashgate 2006/b.

²⁷ Ebd. 2006/a, 10.

²⁸ Ebd. 2006/a, 11.

²⁹ Eine traditionell hochmobile afrikanische Bevölkerung beispielsweise ist der mobilen westlichen Welt nicht deswegen ähnlicher, dass dort das Mass der mobiltelefonischen Vernetzung in den letzten Jahren exponentiell gestiegen ist. Vgl. Tilo Grätz: *Lokale Medienkulturen in Benin* (Manuskript 2006); Hans Peter Hahn: *Cultures of Migration. African Perspectives*. Münster: Lit 2007

³⁰ Larsen et al.: *Coordinating mobile life* (wie Anm. 26), 11.

³¹ Zum statistischen Hintergrund: Neun von zehn Berufstätigen in der Schweiz gelten als Pendler; ihre Zahl ist seit 1970 um 41 % gestiegen; ein Drittel der Schweizer Pendler benutzen den öffentlichen Verkehr; in der Nordwestschweiz liegt ihr Anteil wesentlich höher als in den welschen Kantonen und im Tessin. Vgl. Roman Frick et al.: *Pendlermobilität in der Schweiz*. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel 2004.

³² Interessant ist, dass bei der www-Suche nach dem Wort «Pendlerliebe» nicht die im Gefäss der Fahrzeit entstehende Liebe gefunden wird, sondern Berichte über die Liebe in den Zeiten der räumlichen Trennung: Man denkt an den vielen volkstümliche Liedern vorkommenden «Schatz», der auf der Walz oder im Sold abwesend ist. «Commuter love» ist ein Liedtitel der irischen Band The Divine Comedy, aus dem Album *Fin de Siècle* (1998). Pendlerliebe kann zur Aneignung öffentlicher Sitze führen: *Commuter love couple buy train seats they first met*. In: *The London Paper*, Thursday, 14 February 2008. <http://www.thelondonpaper.com/cs/Satellite/london/news/article> (consultatum 08-03-31)

³³ John Urry spricht von «inhabited machines», und wir sind geneigt, als Experten solchen Einwohnens hier nicht nur das Bahnpersonal zu sehen, das die Züge zum Fahren bringt, sondern auch die Passagiere, die diese mit ihren Alltagspraxen instrumentieren und möblieren. Siehe John Urry: *Mobilities*. Polity, Cambridge 2007, 92f.

³⁴ Zum heidegger'schen Begriff des Zeitspielraumes vgl. Ute Guzzoni: *Wohnen und Wandern*. Düsseldorf 1999, 17.

³⁵ Seraina Zünd: *Der letzte Zug nach Lecce*. In: *die wochezeitung* Nr. 48, 29.11.07, 23-25.