

Arbeitswege und Mobilität : ein historischer Blick auf den Pendlerverkehr in der Schweiz (1910-1950)

Autor(en): **Spielmann, Benjamin / Sieber, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte =
Annuaire Suisse d'histoire économique et sociale**

Band (Jahr): **33 (2019)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-842475>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Benjamin Spielmann, Markus Sieber

Arbeitswege und Mobilität

Ein historischer Blick auf den Pendlerverkehr in der Schweiz (1910–1950)¹

Work commutes and mobility

A historical look at commuter traffic in Switzerland (1910-1950)

Overcrowded trains and congested streets always give reason to debate daily commuter traffic. Science, especially transportation science and sociology, has approached the problem from various angles. However, almost all scientific contributions to the subject of commuting apply to the period after the Second World War. In history, the subject has hardly been addressed at all until now. For this reason, the authors focus their study on the period between 1910 and 1950. Their analysis aims to show that historical research can contribute to a better understanding of commuting as a social phenomenon. On the basis of statistics and cantonal maps, they first show that work journeys beyond residential communities were commonplace for numerous occupational groups as early as the first half of the 20th century. Before 1950, especially heavily industrialized cantons had high commuter shares. Taking the example of the Brown Boveri Company in Baden (today ABB), the authors then analyze the commuting behavior of the local workforce characterized by short distances and the dominance of non-motorized traffic.

In den letzten Jahren hat kaum ein mobilitätsbezogenes Thema in der Öffentlichkeit so viel Aufmerksamkeit erhalten wie das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz. Überfüllte Züge und verstopfte Strassen in Verkehrsspitzenzeiten haben ebenso Anlass für Diskussionen geboten wie die regelmässigen Rekordmeldungen amtlicher Pend-

1 Dieser Artikel ist im Rahmen des Nationalfondsprojekts «Mobilität im schweizerischen Bundesstaat. Ein neuer Blick auf die Verkehrsgeschichte der Schweiz nach 1848» entstanden. Für wertvolle Hinweise danken wir Christian Rohr, Ueli Haefeli und Hans-Ulrich Schiedt. Projekthomepage: www.hist.unibe.ch/forschung/forschungsprojekte/mobilitaet_im_schweizerischen_bundesstaat/index_ger.html (30. 11. 2017).

lerstatistiken.² Die Schweizer Erwerbsbevölkerung – so wird gerne argumentiert – hat sich in den letzten Jahrzehnten in ein regelrechtes Heer von Pendlerinnen und Pendlern verwandelt.³ Nicht nur in der öffentlichen Debatte, sondern auch in der wissenschaftlichen Forschung hat das Thema jüngst an Bedeutung gewonnen und sich disziplinär deutlich aufgefächert: Bis in die 1980er-Jahre beschäftigten sich fast ausschliesslich Verkehrswissenschaftler und -planer sowie Ämter und Behörden mit dem Pendlerverkehr. Sie widmeten sich vor allem der quantitativen Erfassung und Beschreibung des Phänomens und untersuchten seine Auswirkungen auf das Verkehrssystem.⁴ Seither haben sich auch die Sozialwissenschaften zunehmend mit dem Thema befasst, die Aufmerksamkeit jedoch stärker auf die Motive und Erfahrungen von Pendlern sowie auf die gesellschaftlichen und gesundheitlichen Auswirkungen des wachsenden Berufsverkehrs gelegt.⁵ Diesen verkehrs- und sozialwissenschaftlichen Ansätzen ist gemein, dass sie den Fokus besonders auf zeitgenössische Entwicklungen richten und Pendeln in aller Regel als ein Phänomen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts betrachten.

Die Geschichtswissenschaft hat sich an diesen Debatten bisher kaum beteiligt.⁶ Obwohl die eidgenössischen Volkszählungen Pendler seit 1910 erfassen, ist in weiten Teilen noch unklar, wie und unter welchen Umständen sich das tägliche Pendeln in der Schweiz als soziale und kulturelle Praxis etablierte und wie es in der Folge für immer breitere Bevölkerungskreise zu einem festen Bestandteil des Berufsalltags wurde. Um die verkehrs- und sozialwissenschaftliche Perspektive zu erweitern, soll in diesem Artikel der Frage nachgegangen werden, welche Bedeutung das Pendeln in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts einnahm. Dafür wenden wir uns zunächst

2 Dazu zwei Beispiele aus Schweizer Tageszeitungen: «Pendler aufgepasst: Bund rechnet mit massiv mehr Stau – und deutlich volleren Zügen», Aargauer Zeitung vom 18. 12. 2016, www.aargauerzeitung.ch/schweiz/pendler-aufgepasst-bund-rechnet-mit-massiv-mehr-stau-und-deutlich-volleren-zuegen-130799813 (30. 11. 2017); «Die Zahl der Pendler steigt und steigt», 20 Minuten vom 30. 5. 2013, www.20min.ch/schweiz/dossier/oevau/story/27907204 (30. 11. 2017).

3 Vgl. «Pendeln statt zügeln», Neue Zürcher Zeitung vom 5. 1. 2010, www.nzz.ch/pendeln_statt_zuegeln-1.4438988 (30. 11. 2017).

4 Vgl. Leibbrand als ein frühes Beispiel in der Verkehrswissenschaft und -planung. Kurt Leibbrand, Verkehrsingenieurwesen, Basel 1957. Zur Rolle von Ämtern und Behörden bei der Erfassung und Auswertung des Pendlerverkehrs siehe die Ausführungen im anschliessenden Kapitel.

5 Als Beispielstudien seien die Arbeiten von Viry und Kaufmann oder Schneider und Collet genannt. Vgl. Gil Viry, Vincent Kaufmann, *High Mobility in Europe. Work and Personal Life*, Basingstoke 2015; Norbert F. Schneider, Beate Collet, *Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National-Comparison*, Opladen 2010.

6 Eine Ausnahme stellt der historische Strukturatlas von Fritzsche et al. dar, der allerdings nur die Zeit bis 1910 abdeckt. Vgl. Bruno Fritzsche, Thomas Frey, Urs Rey, Sandra Romer, *Historischer Strukturatlas der Schweiz. Die Entstehung der modernen Schweiz*, Baden 2001, S. 68 f. Auch einzelne Arbeiten zur Entwicklung des städtischen Nahverkehrs beschäftigen sich am Rande mit der Pendlermobilität vor 1950. Vgl. Hans-Rudolf Galliker, *Tramstadt. Verkehrsplanung, öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel Zürichs*, Zürich 1997. Stephan Appenzeller, *Basel und sein Tram. Die Geschichte der Basler Verkehrs-Betriebe*, Basel 1995.

den eidgenössischen Volkszählungen zu und fragen nach den Möglichkeiten und Grenzen, die sich aus diesen Statistiken für eine historische Analyse des Pendelns ergeben. In einem zweiten Schritt sollen die daraus gewonnenen Erkenntnisse anhand einer Fallstudie erweitert und vertieft werden. Dabei fokussieren wir auf das Pendlerverhalten der Belegschaft der Firma BBC (heute ABB) in Baden (Aargau) in den 1930er- und 1940er-Jahren. Die Ergebnisse der beiden Untersuchungsebenen werden anschliessend zusammengeführt und einer methodologischen Reflexion unterzogen.

Pendlermobilität in der (historischen) Statistik

Die wachsenden Menschenmengen im täglichen Berufsverkehr haben bereits Anfang des 20. Jahrhunderts die Aufmerksamkeit von städtischen und kantonalen Verwaltungen geweckt. Nach ersten statistischen Untersuchungen in den Städten Zürich und Winterthur im Jahr 1900 wurde die Frage nach dem Wohn- und Arbeitsort in der eidgenössischen Volkszählung 1910 erstmals systematisch für die ganze Schweiz erfasst und ausgewertet.⁷ Die Erhebung hatte zum Ergebnis, dass im gesamtschweizerischen Durchschnitt rund 9% der Erwerbsbevölkerung in die Kategorie der Pendler fielen. Bis 1950 erhöhte sich dieser Anteil auf 17%. Danach setzte ein rasches und bis heute anhaltendes Wachstum ein. 1970 betrug der Pendleranteil 31%, zwei Jahrzehnte später 52% und 2010 schliesslich 64%.⁸ Im direkten Vergleich zur heutigen Situation vermag das Ausmass der Pendlermobilität in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts auf den ersten Blick vernachlässigbar erscheinen. Eine solche Schlussfolgerung erachten wir indes aus drei Gründen als problematisch:

Erstens werden die bis heute nicht vollständig ausgeräumten Schwierigkeiten bezüglich der statistischen Definition des Pendelns ausgeblendet. Seit den ersten Erhebungen wird bei Untersuchungen zum Pendlerverkehr häufig auf eine Begriffs-

7 Vgl. Statistisches Bureau der Stadt Zürich, Arbeitsort und Wohnort. Eine wanderungs- und steuerstatistische Untersuchung der nicht an ihrem Wohnort erwerbstätigen Personen für Zürich und Umgebung im Dezember 1900, Zürich 1908. Statistisches Bureau des Kantons Zürich, Wohnort und Arbeitsort der erwerbstätigen Bevölkerung von Winterthur und Vororten 1900. Eine Bevölkerungs- und steuerstatistische Untersuchung, in: Statistische Mitteilungen betreffend den Kanton Zürich 99, 1909, S. 1–99. Eidgenössisches Statistisches Bureau, Wohnort und Arbeitsort der schweizerischen Bevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1910, in: Schweizerische Statistische Mitteilungen 1/1, 1919, S. 1–161.

8 Vgl. Eidgenössisches statistisches Büro (wie Anm. 7), S. 3. Eidgenössisches Statistisches Amt, Eidgenössische Volkszählung vom 01. Dezember 1930, in: Statistische Quellenwerke der Schweiz 21/66, 1935, S. 426–429; Eidgenössisches Statistisches Amt, Eidgenössische Volkszählung vom 01. Dezember 1950. Berufstätige nach Arbeits- und Wohnort, in: Statistische Quellenwerke der Schweiz 27/281, 1956, S. 1–91; Eidgenössisches Statistisches Amt, Eidgenössische Volkszählung 1970. Pendler, Arbeitsweg, Verkehrsmittel, in: Statistische Quellenwerke der Schweiz 6/549, 1974, S. 1–176; Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung, Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel 2012, S. 56 f.

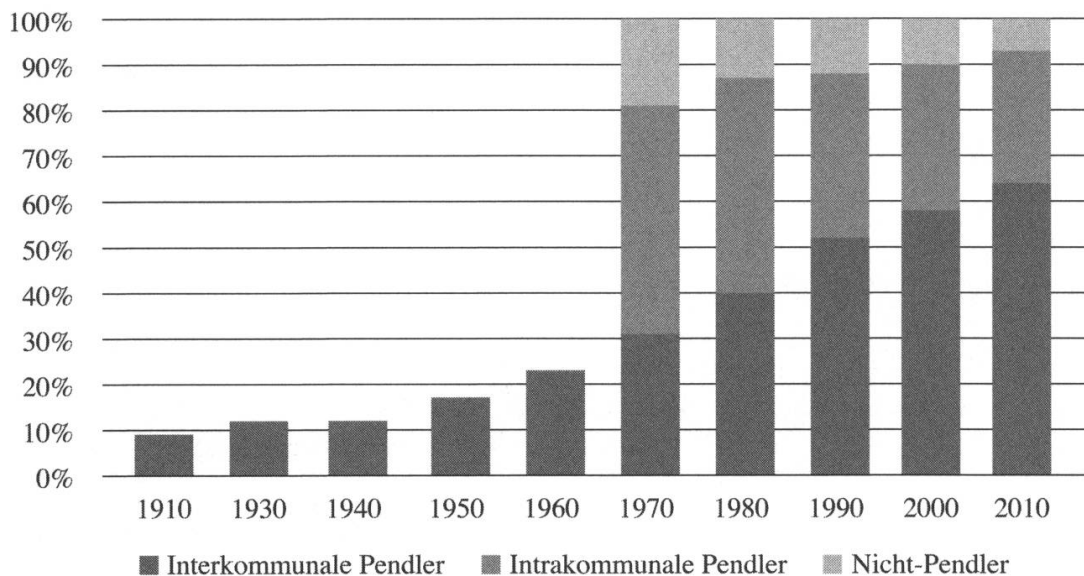
bestimmung zurückgegriffen, die nur Erwerbstätige einschliesst, welche für die Berufsausübung ihre Wohngemeinde verlassen. In der Fachsprache werden diese Menschen als interkommunale Pendler bezeichnet. Diese definitorische Eingrenzung hat sich nicht zuletzt daraus ergeben, dass sich die frühen Erhebungen nicht primär für die Mobilität der Berufstätigen interessierten, sondern regionalpolitische Aspekte im Blick hatten. Im Vordergrund standen die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze und die sich daraus ergebenden regionalen Disparitäten. Der Arbeitsweg als wichtige alltägliche Mobilitätspraxis wurde hingegen erst mit der Volkszählung 1970 und dem vier Jahre später erstmals durchgeführten Mikrozensus zum Verkehrsverhalten genauer untersucht. Dieser Perspektivenwechsel hatte Auswirkungen auf die statistische Definition des Pendelns. Da sich der Fokus stärker auf die Arbeitswege als Untersuchungsgegenstand verlagerte, wurde die Begrenzung der Zählung auf ausserhalb der Wohngemeinde arbeitende Erwerbstätige zunehmend problematisch. Sie berücksichtigte zu wenig, dass auch innerhalb von Gemeinden – namentlich innerhalb der Schweizer Städte – Arbeitswege zurückgelegt wurden, die sich hinsichtlich der Distanzen und der aufgewendeten Zeit durchaus mit den Verhältnissen bei den interkommunalen Pendlern messen liessen. Daher wurden Erwerbstätige, die ausserhalb des eigenen Wohnhauses, aber innerhalb des Wohnorts arbeiteten, seit 1970 als intrakommunale Pendler ebenfalls erfasst. Bei der ersten Zählung lag ihr Anteil an der gesamten Erwerbsbevölkerung noch bei 50%, ist seither jedoch kontinuierlich auf zuletzt 29% gesunken. Gleichzeitig hat die Zahl der Berufstätigen, die ausserhalb der eigenen Wohngemeinde arbeiten, stark zugenommen (vgl. Abb. 1).⁹ Es ist vor allem diese Entwicklung, die im öffentlichen Diskurs häufig verwendet wird, um auf das starke Wachstum des Pendlerverkehrs hinzuweisen.

Berücksichtigen wir auch den intrakommunalen Berufsverkehr, so fällt auf, dass dieser schon in der Zwischenkriegszeit ein erhebliches Ausmass erreichte. Als Beispiel kann hier die Stadt Zürich dienen, in der im Jahr 1938 rund 23% der berufsbedingten Bahnfahrten mit einer Zieldestination auf dem Zürcher Stadtgebiet ausschliesslich innerhalb der Gemeindegrenzen abgewickelt wurden. Das entsprach einem jährlichen Transportaufkommen von vier Millionen Passagieren.¹⁰ Dazu gesellten sich

9 Vgl. Scope (Institut für Markt- und Meinungsforschung), Haushaltsbefragung über den Werktagsverkehr, Luzern 1975; Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Stab für Gesamtverkehrsfragen, Verkehrsverhalten in der Schweiz. Bericht 2 der GVF-Haushaltsbefragung 1979/80, Bern 1983; Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bundesamt für Statistik, Verkehrsverhalten in der Schweiz. Bericht über den Mikrozensus 1984 zum Thema «Verkehr und Umwelt». GVF-Bericht 2/86, Bern 1986; Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bundesamt für Statistik, Verkehrsverhalten in der Schweiz. Mikrozensus 1989. GVF-Bericht 6/91, Bern 1992. Bundesamt für Statistik; Bundesamt für Raumentwicklung (wie Anm. 8).

10 Vgl. Erwin Jäger, Der Personennahverkehr der Stadt Zürich. Eine Untersuchung über die Probleme des Vorortsverkehrs, Zürich 1946, S. 70.

Abb. 1: Anteil der Pendler an der Erwerbsbevölkerung in der Schweiz (1910–2010)



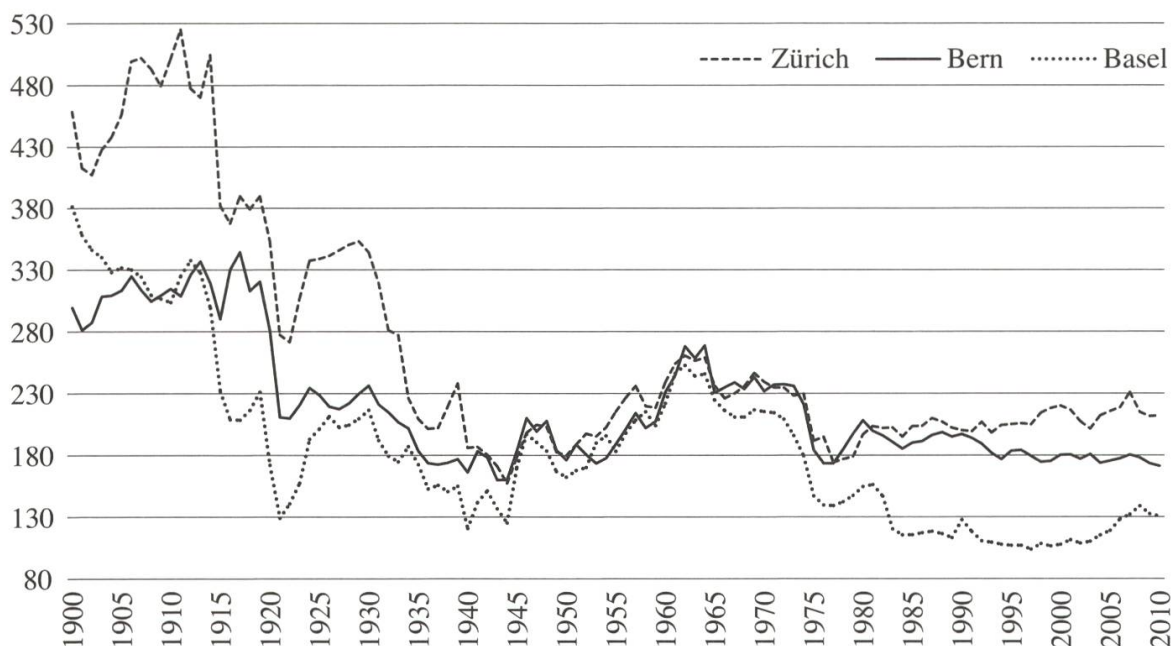
Quellen: Eidgenössische Volkszählungen 1910–2000; Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumplanung 2012 (wie Anm. 8).

die Zürcher Verkehrsbetriebe, die im gleichen Jahr rund 9,2 Millionen Besitzer von Streckenabonnements auf dem Gemeindegebiet beförderten.¹¹ Nebst den schienen- gebundenen Transportmitteln wurde der innerstädtische Berufsverkehr ausserdem von einer grossen Zahl von Fahrradfahrern und Fussgängern geprägt. Das genaue Ausmass dieses Verkehrs lässt sich statistisch nicht eindeutig fassen. Gleiches gilt für den Berufsverkehr mit Automobilen und Motorrädern.¹² Trotzdem wird allein auf Grundlage der präsentierten Zahlen zum Schienenverkehr deutlich, dass ein quantitativ nicht unbedeutender Teil der Arbeitswege der Erwerbsbevölkerung aufgrund der eng gefassten statistischen Definition bis 1970 nicht berücksichtigt wurde. Zweitens blenden die vor 1950 eher tiefen Pendleranteile andere Formen räumlicher Bewegung aus und laufen damit Gefahr, die Gesellschaft immobiler darzustellen, als sie tatsächlich war. Ein Blick auf die residenzielle Mobilität (Wohnsitzwechsel) in den Städten Zürich, Bern und Basel Anfang des 20. Jahrhunderts entkräftet solche Argumentationen (Abb. 2). 1910, als die Pendler in der Schweiz erstmals umfassend statistisch erfasst wurden, fielen in Zürich auf 1000 Einwohner jährlich 480 Zu- und Wegzüge. In Bern und Basel lag diese Zahl immerhin noch bei rund 300. Diese hohe

11 Vgl. Hans Steffen, Der innerstädtische öffentliche Verkehr Zürichs. Entwicklung und aktuelle Probleme der Verkehrsnot einer Grossstadt, Zürich 1953, S. 287.

12 Für eine Schätzung des Zürcher Stadtverkehrs gesondert nach Fussgängern, Fahrradfahren, Motorrädern und Automobilen vgl. Leibbrand (wie Anm. 4), S. 33–36. Seine Schätzwerte beziehen sich allerdings auf den Gesamtverkehr. Eine Ausscheidung des Berufsverkehrs ist nicht möglich.

Abb. 2: Residenzielle Mobilität: Zu- und Wegzüge auf 1000 Einwohner in den Städten Zürich, Bern und Basel (1900–1950)



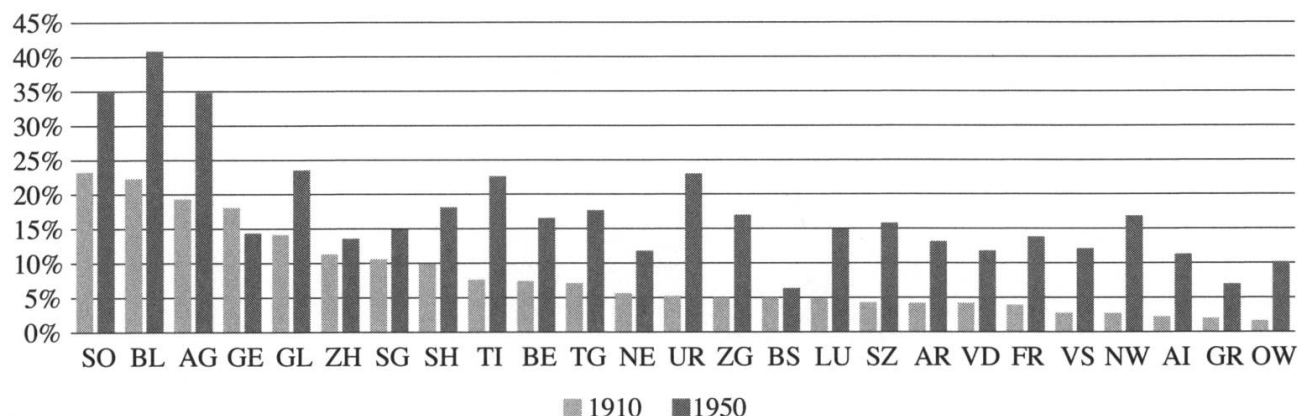
Quellen: Historische Statistik der Schweiz Online; Statistische Jahrbücher der Städte Zürich, Bern und Basel.

Umzugsmobilität war Ausdruck der damals noch grossen Bedeutung von kurzfristigen Wohnsitzverlagerungen beim Wechsel der Arbeitsstelle. Mehrmaliges Umziehen pro Jahr war keine Seltenheit, und viele Arbeiterbiografien waren von häufigen Stellen- und Wohnsitzwechseln geprägt. Die noch Anfang des Jahrhunderts erzielten Höchstwerte wurden nach dem Ersten Weltkrieg jedoch nicht mehr erreicht. Die Wohnsitzfluktuation begann sich nach und nach abzuschwächen. Voraussetzung für diese Entwicklung war die nach dem Ersten Weltkrieg zunehmend massenwirksam gewordene Möglichkeit, den täglichen Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad zu bewältigen. Erst sie erlaubten breiten Bevölkerungskreisen, den Wohnort bei einem Arbeitsplatzwechsel weniger häufig zu verlegen.¹³

Drittens verdecken gesamtschweizerische Durchschnittswerte der Pendleranteile, wie sie in Abb. 1 ausgewiesen sind, die zum Teil beträchtlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Kantonen. So erreichten die vergleichsweise stark industrialisierten Kantone Solothurn, Aargau und Basel-Landschaft schon 1950 Pendleranteile, die sich auf gesamtschweizerischer Ebene erst 1970 beziehungsweise 1980 einstellten (Abb. 3). Auf der anderen Seite des Spektrums fanden sich die noch stärker agrarwirtschaftlich

13 Vgl. Fritzsche et al. (wie Anm. 6), S. 35.

Abb. 3: Anteil der Pendler an der Erwerbsbevölkerung der einzelnen Kantone (1910 und 1950)



Quellen: Schweizerische Volkszählungen 1910 und 1950 (wie Anm. 8).

geprägten Kantone des Alpen- und Voralpenraums sowie die Kantone Waadt, Freiburg, Bern und Luzern, die grosse viehwirtschaftliche Kerngebiete umfassten.¹⁴ Bei der ersten Erhebung im Jahr 1910 fielen hier Arbeits- und Wohnort bei weniger als 5% der erwerbstätigen Bevölkerung nicht in die gleiche Gemeinde. Bis 1950 legten die Pendleranteile auch in den meisten dieser Kantone deutlich zu. Am eindrucklichsten zeigt sich diese Entwicklung am Beispiel des Kantons Uri, der zwischen 1910 und 1950 eine Steigerung von 5,2% (1910) auf 23% (1950) durchlief.

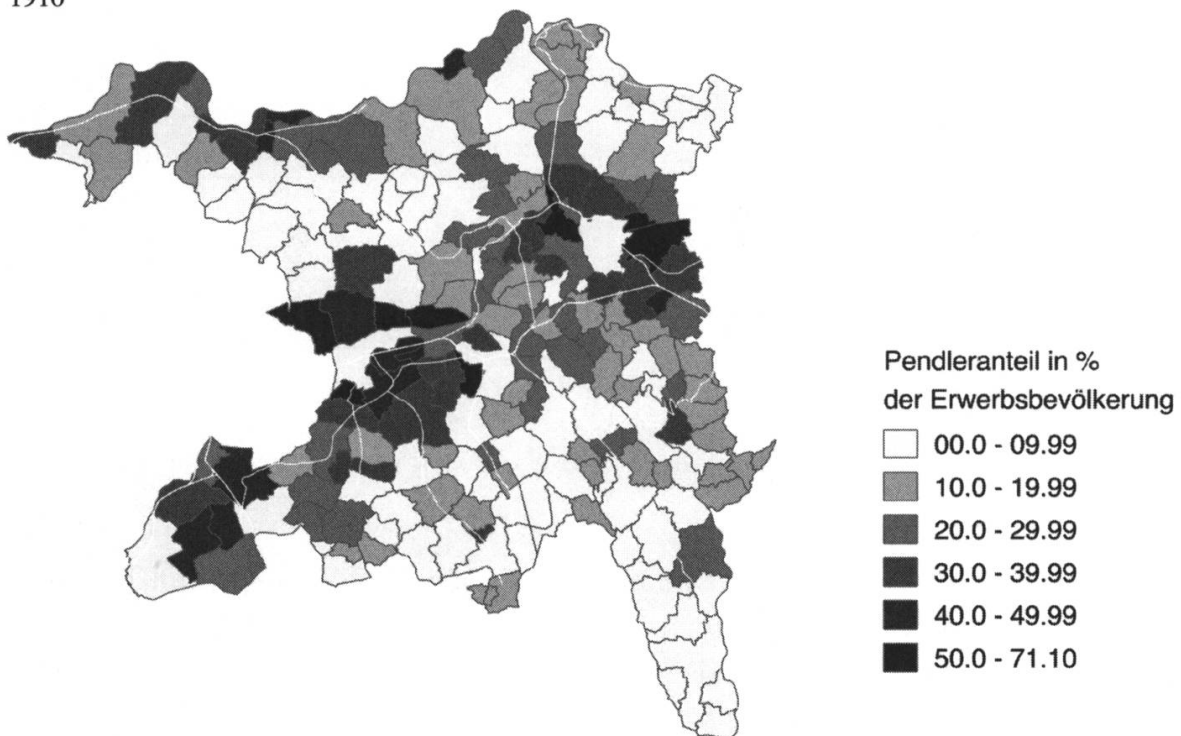
Welche Gründe sich letztlich für solche Entwicklungen verantwortlich zeigten, lässt sich im Einzelnen nur durch Untersuchungen auf weniger hoch aggregierten Ebenen klären. Da wir im zweiten Teil dieses Beitrags genauer auf die Verhältnisse der Firma BBC in Baden eingehen, bietet sich an dieser Stelle eine genauere Betrachtung des Kantons Aargau an.

Der Aargau nahm zwischen 1910 und 1950 auf der gesamtschweizerischen Rangliste der pendlerstärksten Kantone hinter Baselland und Solothurn den dritten Platz ein (Abb. 3). Ein Blick auf die Entwicklung der Weg- und Zupendleranteile (gemessen an der Erwerbsbevölkerung) der einzelnen Gemeinden verdeutlicht den Umstand, dass pendelnde Arbeitnehmer hier schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einer alltäglichen Erscheinung wurden (Abb. 3 und 4). 1910 war die Situation indes auch im Kanton Aargau noch überschaubar. Am höchsten waren die Zupendlerquoten in den Ortschaften Baden, Turgi, Brugg und Aarau. Diese rekrutierten 1910 mindestens 40% ihrer Arbeitskräfte ausserhalb der eigenen Gemeinde. Wenig erstaunlich gruppierten sich um diese Zentren diejenigen Ortschaften mit den höchsten Wegpendleranteilen. Dazu gehörten Gebenstorf bei Baden mit 62,7% oder Unterentfelden bei Aarau mit

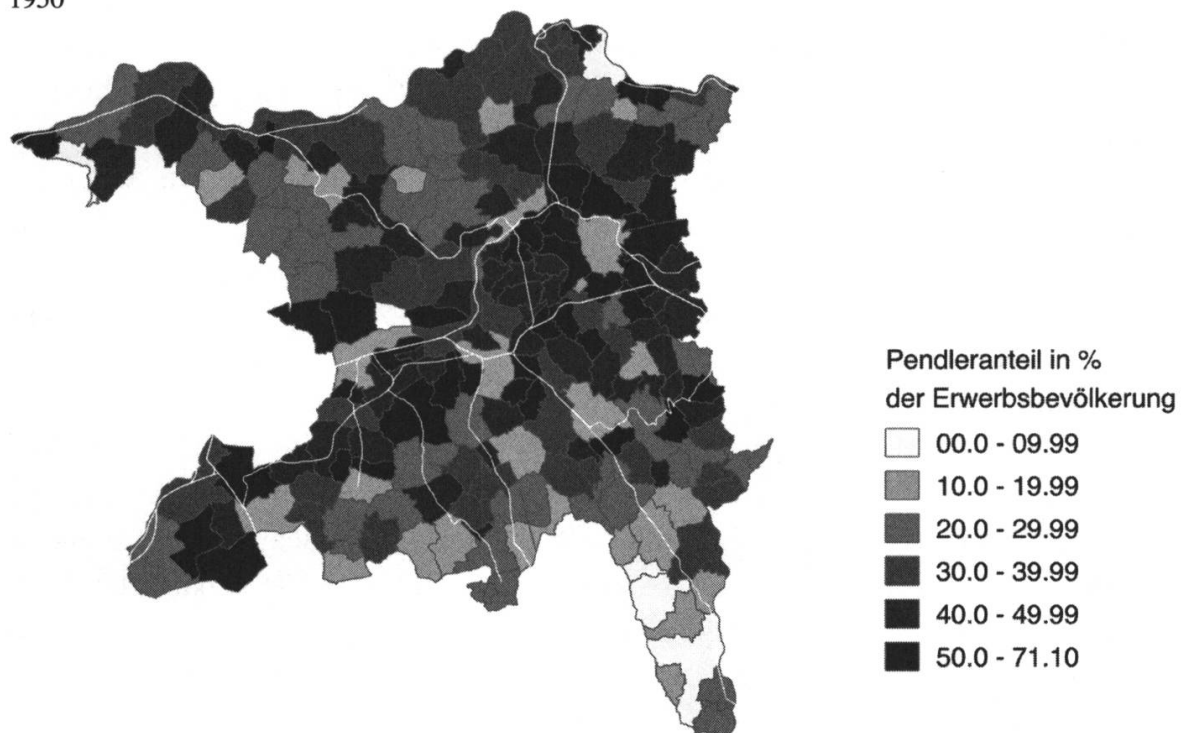
14 Vgl. Fritzsche et al. (wie Anm. 6), S. 69.

Abb. 4: Wegpendleranteil im Kanton Aargau 1910 und 1950.

1910



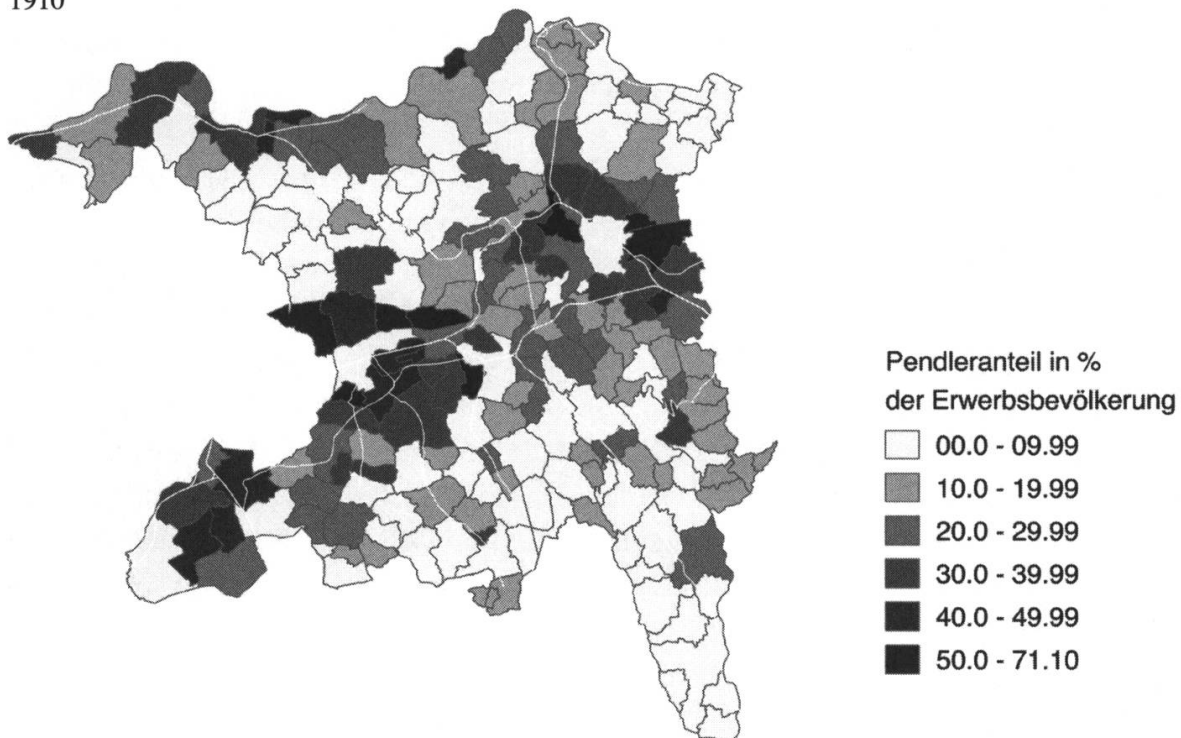
1950



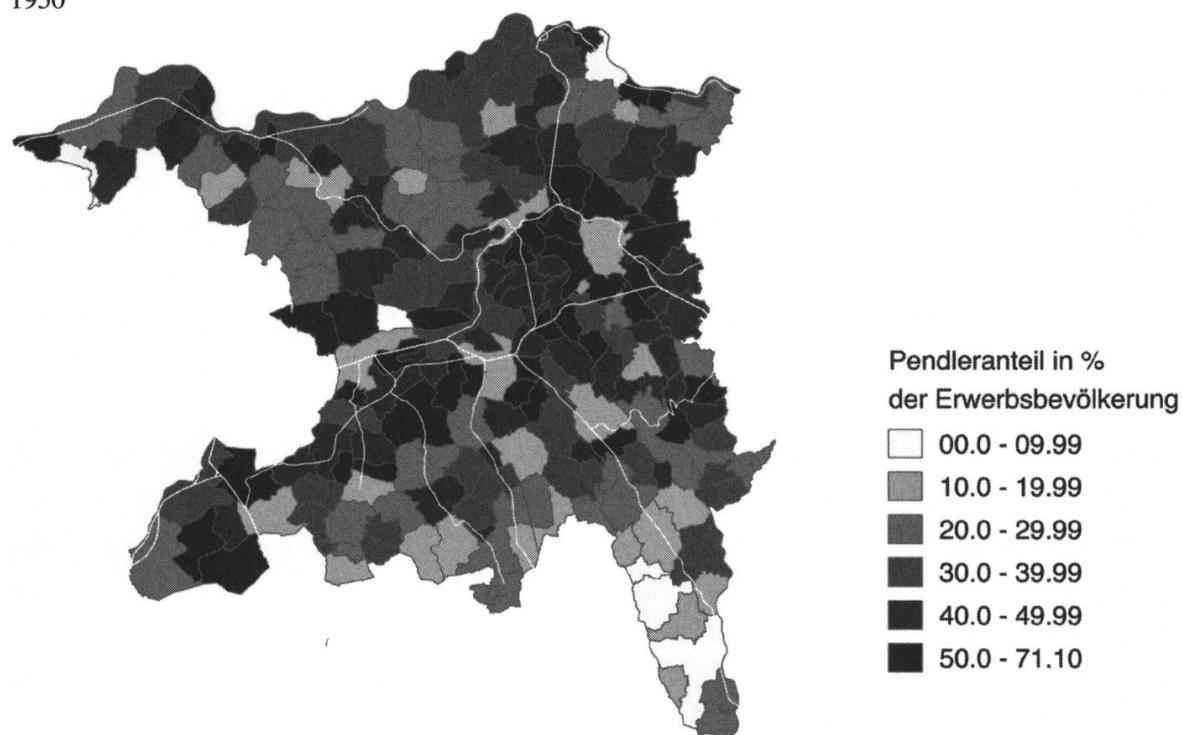
Quellen: Eidgenössische Volkszählungen 1910 und 1950 (wie Anm. 8).

Abb. 5: Zupendleranteile im Kanton Aargau 1910 und 1950

1910



1950



Quellen: Eidgenössische Volkszählungen 1910 und 1950 (wie Anm. 8).

61,2%. Ansonsten verfügte der Kanton vor allem entlang der Zugstrecken Olten–Aarau–Baden sowie Zofingen–Suhr–Lenzburg–Wettingen (in Abb. 4 und 5 als weisse Linien eingezeichnet) einige wenige Gemeinden mit Zu- und Wegpendleranteilen zwischen 20% und 39,9%. Darüber hinaus war das Kantonsgebiet aber von einer Vielzahl eher peripher gelegener Ortschaften mit Zu- und Wegpendleranteilen von unter 10% geprägt.

Bis 1950 hatte sich diese Situation aber deutlich verändert. Die erwähnten Zentren Baden, Turgi, Brugg und Aarau verfügten nach wie vor über hohe Zupendleranteile. Anders als noch 1910 gab es 1950 aber deutlich mehr Ortschaften, die ebenfalls einen beträchtlichen Teil ihrer Arbeitskräfte von ausserhalb anzuziehen vermochten. Das zeigt etwa die Vervielfachung der Gemeinden mit Zupendleranteilen von mehr als 30%. Auch bei den Wegpendlern hat sich zwischen 1910 und 1950 einiges getan: 1910 wiesen 81 Gemeinden Wegpendleranteile von weniger als 10% auf; bis 1950 reduzierte sich diese Zahl auf fünf Gemeinden (Sins, Geltwil, Beinwil, Bad Zurzach und Olsberg). Demgegenüber verfügten die meisten Ortschaften 1950 vielfach über deutlich höhere Wegpendleranteile als noch 1910. Am stärksten war das Wachstum bei den Gemeinden mit Anteilen im Bereich von 40 bis 49% (+45 Gemeinden), 30 bis 39% (+32) und 50 bis 59% (+19). Diese Verschiebungen legen ein eindrückliches Zeugnis ab von der bereits vor 1950 hohen Dynamik der Pendlermobilität im Kanton Aargau.

Ein Blick auf die soziale Zusammensetzung der Pendler

Die bisher ausgewerteten Statistiken vermitteln einen Eindruck vom quantitativen Ausmass des Berufsverkehrs und von der räumlichen Anordnung von Pendlerbewegungen. Darüber hinaus bleibt der Erkenntnisgewinn gering, da sich die Erhebungen der eidgenössischen Volkszählungen 1910 und 1950 auf die zahlenmässige Erfassung der Pendler beschränkten. Weiterführende Aspekte, etwa die soziale und demografische Zusammensetzung dieser Gruppe, wurden nicht erhoben. Eine Ausnahme stellt die Erhebung von 1930 dar. Deren Ergebnisse wurden zwar nie umfassend publiziert. Im Tabellenteil der Volkszählung findet sich aber eine nicht kommentierte Zusammenstellung, die einen für diese Zeit einmaligen Einblick in die damaligen Verhältnisse erlaubt. Anders als in den Untersuchungen zuvor wurde hier auf eine Ausscheidung der Pendleranteile nach Kantonen und Gemeinden verzichtet. Dafür wurden die Pendler auf gesamtschweizerischer Ebene nach Erwerbsgruppen, sozialer Schichtung, Geschlecht und Alter ausgewiesen.¹⁵

Bezüglich der Erwerbsgruppen lässt die Erhebung von 1930 auf folgende berufliche Struktur schliessen: Nur gerade 2% der 240 000 gezählten Pendler gingen einem Beruf

15 Vgl. Eidgenössische Volkszählung 1930 (wie Anm. 8), S. 226–229.

in der Urproduktion (Primärsektor) nach, während 17% im Dienstleistungsbereich (Tertiärsektor) und 81% in Industrie und Handwerk tätig waren (Sekundärsektor). Diese grundsätzliche Rangordnung bleibt bestehen, wenn die Pendlerquoten relativ zur Gesamtzahl der Beschäftigten der einzelnen Wirtschaftssektoren betrachtet werden. So gesehen waren nur gerade 1,2% der Erwerbstätigen des Primärsektors Pendler, was verdeutlicht, dass in der stark von der Landwirtschaft geprägten Urproduktion Wohn- und Arbeitsort für die meisten Menschen nach wie vor zusammenfielen.¹⁶ Auch im Dienstleistungssektor war der Pendleranteil 1930 mit 5,8% eher bescheiden. Mit Abstand am stärksten vertreten waren Pendler mit 24,3% in Industrie und Handwerk. Selbst im vergleichsweise pendlerstarken Sekundärsektor wohnte und arbeitete die überwiegende Mehrheit der Erwerbstätigen demnach in der gleichen Gemeinde. Jedoch gilt es zu bedenken, dass nur gesamtschweizerische Daten verfügbar sind. Bei der Badener BBC, die später noch vertieft untersucht wird, lag der Pendleranteil unter Arbeitern und Angestellten in den 1930er-Jahren zum Beispiel bereits bei 73%.

Bezüglich der beruflichen Stellung der Pendler vermitteln die Zahlen auf den ersten Blick ein eindeutiges Bild. Rund 72% waren Arbeiter, was zum hohen Pendleranteil in Industrie und Handwerk passt.¹⁷ Mit deutlichem Abstand folgten Angestellte ohne leitende Funktion (15%), Lehrlinge (9%), leitende Angestellte (2%) und Selbständige (2%). Diese eindeutige Rangordnung löst sich aber weitgehend auf, wenn wir die Pendlerquoten mit der Gesamtzahl der Beschäftigten in den erfassten Kategorien vergleichen (Tab. 1). Am deutlichsten tritt hervor, dass die Lehrlinge mit einem Pendleranteil von 27,3% die mobilste Gruppe darstellten, während sich unter den Selbständigen mit Abstand am wenigsten Pendler fanden (0,9%). Die übrigen Berufsgruppen siedelten sich alle im Mittelfeld der beiden Extreme an, wobei die Abweichungen untereinander eher gering blieben. Der Pendleranteil betrug bei den Arbeitern 15,4%, bei Angestellten ohne Leitungsfunktion 13,7% und bei leitenden Angestellten 11,0%. Damit waren Arbeiter, anders als deren Dominanz in absoluten Zahlen vielleicht suggerieren mag, relativ gesehen nicht bedeutend mobiler als Angestellte. Eine ähnliche Situation präsentiert sich bei den Variablen Geschlecht und Alter. Innerhalb der Pendlergruppe waren 74% der erfassten Personen männlich und lediglich 26% weiblich. Ziehen wir die Geschlechterverteilung der gesamten Erwerbsbevölkerung in Betracht, relativiert sich das Bild und die genderspezifischen Unterschiede fallen auch hier weniger ins Gewicht. Auf die gesamte Erwerbsbevölkerung gerechnet, waren 12,9% der männlichen und 9,2% der weiblichen Beschäftigten Pendler.

¹⁶ Vgl. Fritzsche et al. (wie Anm. 6), S. 69.

¹⁷ Bei der Verwendung von Begriffen wie Arbeiter, Angestellte, Lehrlinge und dergleichen ist die weibliche Form immer mitgemeint. Obwohl im Text nur das generische Maskulinum verwendet wird, sei darauf hingewiesen, dass gerade bei der Industriearbeit bisweilen die Mehrheit der Arbeiterschaft weiblich war. Vgl. Erich Gruner, *Die Arbeiter in der Schweiz im 19. Jahrhundert. Soziale Lage, Organisation, Verhältnis zu Arbeitgeber und Staat*, Bern 1968, S. 114.

Tabelle 1: Anteil der Pendler an der Erwerbsbevölkerung in der Schweiz gesondert nach Geschlecht und beruflicher Stellung (1930)

| | Anzahl Erwerbstätige | Anzahl Pendler | Pendler in % |
|-----------------------------------|----------------------|----------------|--------------|
| Männlich | 1 379 100 | 178 305 | 12,9 |
| Weiblich | 675 196 | 62 035 | 9,2 |
| Selbständig | 540 320 | 4 869 | 0,9 |
| Leitende Angestellte | 44 902 | 4 958 | 11,0 |
| Angestellte ohne Leitungsfunktion | 264 341 | 36 177 | 13,7 |
| Arbeiter | 1 126 771 | 173 087 | 15,4 |
| Lehrlinge | 77 962 | 21 249 | 27,3 |
| Total | 2 054 296 | 240 340 | 11,7 |

Quelle: Eidgenössisches Statistisches Amt 1935 (wie Anm. 8), S. 226–229.

Bei der Altersverteilung fällt hingegen auf, dass die als Pendler ausgewiesenen Personen tendenziell jung waren. Diese Feststellung bleibt auch im Hinblick auf die Altersverteilung der Gesamterwerbsbevölkerung evident, die Unterschiede zwischen den verschiedenen Kohorten fallen dagegen weniger markant aus (Tab. 2).

Tabelle 2: Altersverteilung der Pendler 1930

| | < 20 | 20–29 | 30–39 | 40–49 | 50–59 | >59 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Altersverteilung innerhalb der Pendlergruppe | 20,0% | 33,9% | 20,7% | 13,9% | 8,4% | 3,0% |
| Anteil der Pendler gemessen an der Altersverteilung der gesamten Erwerbsbevölkerung | 11,3% | 11,2% | 8,2% | 6,6% | 4,7% | 1,7% |

Quelle: Eidgenössisches Statistisches Amt 1935 (wie Anm. 8), S. 226–229.

Pendler auf dem Arbeitsweg: Distanz und Verkehrsmittelwahl am Beispiel der BBC

Was wir in den Ergebnissen der Volkszählungen zur Pendlermobilität in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vergeblich suchen, sind Angaben zu den Distanzen im täglichen Berufsverkehr und zur Verkehrsmittelwahl. Solche Daten werden schweizweit erst seit den 1970er-Jahren systematisch erhoben.¹⁸ Für die Zeit davor bleibt einzig die Möglichkeit, sich diesen Parametern anhand von Fallstudien zu nähern. Als solche bietet sich aufgrund der guten Quellenlage¹⁹ die Firma BBC in Baden an.

Im ersten Betriebsjahr beschäftigte das 1891 gegründete Unternehmen 124 Arbeiter und Angestellte. Mit der raschen Firmenexpansion nahmen die Belegschaftszahlen zu: 1900 zählte das Unternehmen schon rund 1500, 1920 knapp über 5500 und 1940 etwa 7000 Arbeiter und Angestellte. In den 1960er-Jahren war die Firma mit 15 000 Mitarbeitenden alleine am Stammhaus Baden die grösste private Arbeitgeberin der Schweiz.²⁰ Mit dem Wachstum der BBC erlebte die Region um Baden einen deutlichen Anstieg der Bevölkerungszahlen.²¹ Verzeichnete Baden 1888 noch 3815 Einwohner, waren es 1900 schon 6050 und 1941 schliesslich 10 388. Für angrenzende Gemeinden wie Wettingen, Ennetbaden und Obersiggenthal wurden ähnliche Zunahmen erhoben.²² Neben der BBC entstanden in Baden weitere Fabrikationsbetriebe der Metall- und Maschinenindustrie.²³ Dennoch wurde das wirtschaftliche Geschehen im Raum Baden in weiten Teilen von der BBC dominiert. Die bedeutende Rolle der Firma spiegelt sich auch in der regionalen Erinnerungskultur.²⁴

Wohnsitzverteilung der BBC-Belegschaft

Die rasche Zunahme der Personalbestände wirft die Frage auf, wo sich die Angestellten und Arbeiter der BBC niederliessen und wie sie den täglichen Weg zur Arbeit zurücklegten. In der Zwischenkriegszeit befasste sich der Agronom E. Binswanger mit der Wohnsitzverteilung der BBC-Belegschaft. Dafür berechnete er die Entfernungen

18 Vgl. Anm. 9.

19 Bei Dienstjubiläen, Todesanzeigen und Beförderungen wurden Mitarbeitende in der ab 1942 erschienenen Hauszeitung «Wir und das Werk» vorgestellt. Neben allgemeinen biografischen Daten wurden vereinzelt die täglichen Arbeitswege beschrieben.

20 Vgl. Peter Rinderknecht, 75 Jahre Brown Boveri 1891–1966, Baden 1966, S. 250 f.

21 Vgl. Fabian Furter, Bruno Meier, Andrea Schaer, Stadtgeschichte Baden. Baden 2015, S. 162.

22 Vgl. Eidgenössisches Statistisches Amt, Eidgenössische Volkszählung 1. Dezember 1941. Band 3. Kanton Aargau, Bern 1944, S. 33.

23 1858 wurden die mechanische Werkstätte der Gebrüder Oederlin und 1873 die Metallverarbeitung Merker gegründet. 1928/29 errichteten die Gebrüder Demuth und Co. beim Bahnhof Oberstadt einen Fabrikbau. Vgl. Furter et al. (wie Anm. 21), S. 152.

24 In den Badener Neujahrsblättern befassten sich zwischen 1941 und 2014 rund 40 Artikel mit der Geschichte des Unternehmens. Im Jahr 2012 war sogar ein ganzer Band der Gründerfamilie Brown gewidmet. Vgl. Meet the Browns, in: Badener Neujahrsblätter 87, 2012.

in Luftlinie zwischen dem Firmensitz und den jeweiligen Wohnorten der Arbeitskräfte und fasste die Ergebnisse in einem Kreismodell mit drei Zonen zusammen. Die Zone am nächsten zur Arbeitsstätte mit einem Radius von zwei Kilometern bezeichnete er als Lokalzone. Innerhalb dieses Radius konnte der Arbeitsplatz «ohne grosse Zeitverluste» zu Fuss erreicht werden. An die Lokalzone grenzte die sogenannte Fahrradzone, die einen Abstand von maximal zehn Kilometern zum Arbeitsort aufwies. In diesem Ring verwendeten die Arbeitnehmenden seiner Auffassung nach primär das Fahrrad. Die Bahn- und Autozone umfasste schliesslich alle Ortschaften mit einer Entfernung von mehr als zehn Kilometern zum Arbeitsort. Als Verkehrsmittel für das tägliche Pendeln kamen hier die Eisenbahn, das Postauto und private Motorfahrzeuge infrage. Die relative Verteilung der BBC-Arbeitskräfte auf die drei Zonen ist in der nachstehenden Grafik veranschaulicht (Abb. 6):

In beiden untersuchten Jahren wohnten am meisten BBC-Mitarbeiter in der Lokal-, am wenigsten in der Bahn- und Autozone. Letztere veränderte sich von 1936 bis 1937 von 14,6 auf 15,2%. Der Anteil der Lokalzone nahm von 49,4 auf 46,8% ab und derjenige der Fahrradzone von 36,0 auf 38,0% zu. Diese leichte Verschiebung von der Lokal- in die Fahrradzone führte Binswanger auf den Umstand zurück, dass zwischenzeitlich neu eingestellte Arbeitskräfte nicht mehr aus der unmittelbaren Umgebung stammten.²⁵ Dieser Befund deckt sich mit der statistischen Zunahme der interkommunalen Pendler, wie sie im Zusammenhang mit der Abb. 1 besprochen wurde.

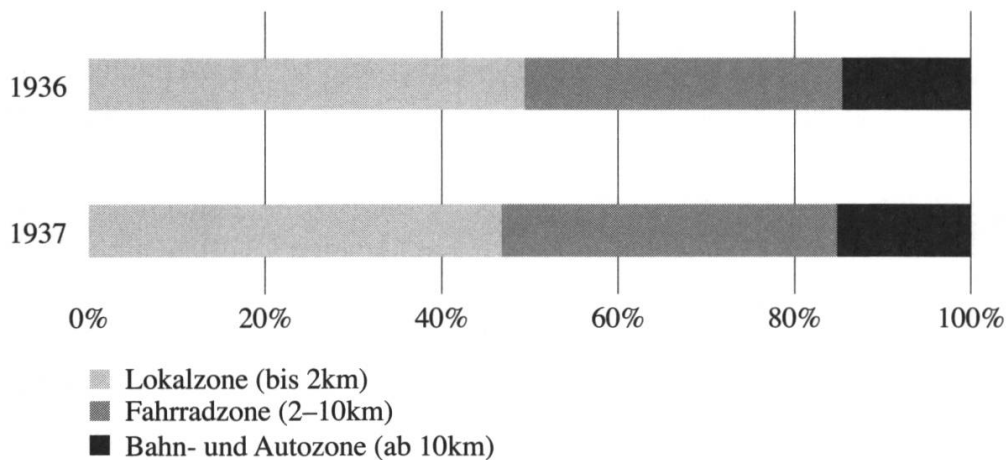
Auch der Badener Lehrer und Lokalhistoriker Paul Haberbosch befasste sich mit den Wohnorten des BBC-Personals auf Basis von Binswangers Dreizonenmodell: In seiner 1941 veröffentlichten Studie kam Haberbosch zum Schluss, dass 58,5% der BBC-Arbeitskräfte aus den Gemeinden Baden, Wettingen, Ennetbaden und Obersiggenthal und damit aus dem direkten Umfeld des Firmensitzes stammten.²⁶ Die restlichen 41,5% der Belegschaft verteilten sich auf über hundert weitere Gemeinden. Insgesamt waren 1937 73,3% der BBC-Arbeitnehmenden ausserhalb Badens zu Hause, womit es sich bei diesem Anteil der Belegschaft gemäss der statistischen Definition um Pendler handelte.²⁷

25 Vgl. E. Binswanger, Landwirtschaft und Industrie als wechselseitige Arbeitsstätten unserer Landbevölkerung, in: Schweizerische Landwirtschaftliche Monatsblätter 16/8, 1938, S. 218–227, hier S. 219–221.

26 Vgl. P[eter] Haberbosch, Wo wohnt «Familie BBC»? Eine verkehrsgeographische Studie, in: Badener Neujahrsblätter 17, 1941, S. 52–63, hier S. 58–60. Die starke nahräumliche Verteilung der Wohnstandorte hat sich für die Zeit bis 1950 in weiteren Lokal- und Regionalstudien bestätigt. Für die Stadt Zürich vgl. Jäger (wie Anm. 10), S. 97. Für den Kanton Glarus vgl. Emil Alfred Landolt, Die Pendelwanderung im Kanton Glarus. Beiträge zur Sozialgeographie eines früh industrialisierten Alpentals, Zürich 1961, S. 56.

27 Vgl. Haberbosch (wie Anm. 26), S. 58–60.

Abb. 6: Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort der BBC-Arbeitskräfte (1936 und 1937)



Quelle: Binswanger (wie Anm. 28), S. 219–222.

Nahräumliches Pendeln in der Lokal- und Fahrradzone

Nachdem wir der Frage der Wohnsitzverteilung der BBC-Belegschaft nachgegangen sind, soll nachfolgend die Wahl der Verkehrsmittel im Vordergrund stehen. Binswangers Modell diskutiert nicht nur die Abstände zum Firmensitz, sondern bezeichnet auch die Verkehrsmittel, die für die Arbeitnehmenden für die tägliche Pendelstrecke infrage kamen. Obwohl er nur den Wohnort, nicht aber die individuelle Wahl der Verkehrsmittel erhob, liefert seine Untersuchung wichtige Hinweise zur Frage, wie die Angestellten der BBC den täglichen Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort bewältigten. Die konzentrierte Ansiedlung des BBC-Personals im Raum Baden ist ein erstes Indiz dafür, dass das Zufussgehen sowie die Verwendung des Fahrrads die vorherrschenden täglichen Pendlerpraktiken waren. Das belegen auch zeitgenössische Studien aus anderen Regionen der Schweiz. 1950 wurden zum Beispiel im Kanton Glarus 4600 Erwerbstätige befragt, mit welchen Verkehrsmitteln sie zur Arbeit gelangten: 22% der Befragten gingen ausschliesslich zu Fuss zur Arbeit und 34% nutzten das Fahrrad. Im Winter erhöhte sich der Anteil der Fussgänger auf 27%, während die Zahl der Velofahrer auf 24% sank.²⁸ Für die BBC fehlen vergleichbare Untersuchungen, die Rückschlüsse zum Ausmass des Fuss- und Fahrradverkehrs erlauben würden. Qualitative Quellen belegen hingegen, dass beide Fortbewegungsarten auch für die Belegschaft der BBC eine wichtige Rolle spielten. Darüber hinaus verdeutlichen sie, dass Binswangers starre Zuteilung der einzelnen Verkehrsmittel auf die verschiedenen Zonen das tatsächliche Pendlerverhalten der Arbeitskräfte nur bedingt wiedergab. So legte der Dreher J. B. seinen Arbeitsweg von Freienwil bis

28 Vgl. Landolt (wie Anm. 26), S. 48 und 56.

Baden von 1908 bis 1943 jeden Tag zu Fuss zurück.²⁹ Diese Strecke liegt mit rund 4,5 Kilometern in der Fahrradzone.³⁰ Auch der umgekehrte Fall, dass Arbeitnehmer aus der Lokalzone mit dem Fahrrad pendelten, ist mit dem in Wettingen wohnhaften Schlosser und Chauffeur O. K. aus dem Jahr 1947 überliefert.³¹ Der Arbeiter R. F. aus dem in der Fahrradzone gelegenen Killwangen wählte sogar die Eisenbahn für den Weg zur Arbeit.³²

Das Zufussgehen hatte als tägliche Pendlerpraxis für die BBC-Arbeitskräfte zweifellos eine hohe Bedeutung, lässt sich aufgrund der schlechten Quellenlage jedoch kaum quantitativ fassen.³³ Besser nachvollziehbar ist der Stellenwert des Fahrrads, was nachfolgend auf drei Arten geschehen soll:

Erstens anhand der Zahl der Abstellplätze am Firmensitz in Baden: 1929 standen den Mitarbeitenden 1292 Fahrradabstellplätze zur Verfügung.³⁴ Wenn davon ausgegangen wird, dass jeder dieser Plätze besetzt war und auf genau einen BBC-Mitarbeiter fiel, hätte die Belegschaft um 1930 aus 18,5% Fahrradpendlern bestanden. Diese Schätzung dürfte zu niedrig sein, denn im Schichtbetrieb wurden die Abstellplätze von mehr als einer Arbeitskraft in Anspruch genommen.

Zweitens liefert eine Strassenverkehrszählung aus den Jahren 1936/37 wichtige Hinweise auf die damals grosse Bedeutung des Fahrrads im Raum Baden. Bei den vier Strassenabschnitten, an denen der Verkehr in und aus Baden gemessen wurde, waren pro Kilometer durchschnittlich 96,38 Fahrräder unterwegs. Als Vergleich kann die Stadt Aarau hinzugezogen werden, die im ein- und ausgehenden Verkehr durchschnittlich 80,34 Fahrräder verzeichnete.³⁵ Die Fahrraddichte auf den Stras-

29 Vgl. *Wir und unser Werk*. Brown Boveri Hauszeitung, Jahrgang 1948, S. 110.

30 Wo nicht anders vermerkt, sind Distanzen mit der Fahrradfunktion von Google Maps ermittelt. Die dort ausgegebene Route muss nicht zwingend mit den tatsächlichen Arbeitswegen der BBC-Arbeitskräfte übereinstimmen, kann aber als grobe Annäherung an damalige Verhältnisse dienen.

31 Vgl. *Wir und unser Werk*. Brown Boveri Hauszeitung, Jahrgang 1947, S. 135.

32 Vgl. *Wir und unser Werk*. Brown Boveri Hauszeitung, Jahrgang 1944, S. 11, 88, 109.

33 Diese Diskrepanz schlägt sich auch in der historischen Mobilitätsforschung nieder. Trotz der hohen Bedeutung des Zufussgehens als dominante Mobilitätspraxis gibt es kaum historisch ausgerichtete Studien zum Langsamverkehr (der das Zufussgehen einschliesst). Vgl. Diskussion in Hans-Ulrich Schiedt, *Der Langsamverkehr Teil 1. Die vormodernen Bedingungen des Verkehrs. Pilotstudie für ein Forschungsprojekt im Rahmen des Forschungsprogramms Verkehrsgeschichte Schweiz*, Bern 2009; Erika Flückiger Strelbel, *Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken*, Bern 2014.

34 Vgl. Andreas Steigmeier, *Von der Stempeluhr zum Spucknapf. Faszination der Details im BBC-Fabrikorganismus. Eine Momentaufnahme von 1929*, in: *Badener Neujahrsblätter* 71, 1996, S. 56–65, hier S. 56.

35 Vier Zählpunkte: Brugg–Baden, Baden–Kantonsgrenze–Dietikon, Fislisbach–Baden und Baden–Siggenthal–Gabel. Diese vier Strassenabschnitte hatten eine Gesamtlänge von 32 Kilometern, auf denen 3084 Fahrräder beobachtet wurden. Die Strassenabschnitte Aarau–Ruppertswil–Hard, Aarau–Buchs–Breitenloh, Aarau–Entfelden und Aarau–Suhr–Reinach wiesen eine gemeinsame Länge von 38 Kilometern auf. Gezählt wurden darauf 3053 Fahrräder. Vgl. *Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner, Die Schweizerische Verkehrszählung 1936/1937*, Zürich 1938, S. 27–29.



Abb. 7: Arbeitsschluss BBC 1926. Quelle: Historisches Museum Baden, Fotohaus Zipser, Q.12.1.3012.

sen im Raum Baden war damit nahezu 20% höher als in Aarau. Mit Blick auf die BBC als grösster Arbeitgeber der Region und die Bedeutung des Fahrrads für den Pendlerverkehr generell kann davon ausgegangen werden, dass zumindest ein Teil dieses überdurchschnittlich hohen Fahrradverkehrs auf pendelnde BBC-Mitarbeiter zurückging. Diese Vermutung lässt sich mit Zahlen zur Gemeinde Fislisbach stützen, in der viele BBC-Arbeiter wohnten. Zwischen 1916 und 1931 entstanden dort 31 Arbeiterhäuser mit 109 Wohnungen.³⁶ Zeitweise waren in Fislisbach 10% der Gemeindeangehörigen für die BBC tätig.³⁷ Ausserdem lag diese Gemeinde gemäss Binswangers Studie in der Fahrradzone. Tatsächlich wurden in Fislisbach bei der erwähnten Verkehrszählung 1936/37 mit 246,7 überdurchschnittlich viele Fahrräder ermittelt, die von und nach Baden unterwegs waren.³⁸

36 Vgl. Hanspeter Rebsamen, Peter Röllin und Werner Stutz, Baden, in: Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte (Hg.), INSA. Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Bd. 1, Zürich 1984, S. 404–512, hier S. 424.

37 Die Einwohnerzahl von Fislisbach belief sich im Jahr 1930 auf 1261 und senkte sich bis 1941 auf 1238 Personen. 1937 stammten 160 BBC-Beschäftigte aus dieser Gemeinde. Vgl. Eidgenössisches Statistisches Amt (wie Anm. 22), S. 33; Haberbosch (wie Anm. 26), S. 58.

38 Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner (wie Anm. 35), S. 28 f.

Drittens lässt sich die Bedeutung des Fahrradverkehrs im Pendleralltag aus qualitativen Quellen ableiten. 1998 blickte ein Zeitzeuge auf die Szenerie vor dem BBC-Gelände bei Arbeitsschluss in den 1930er-Jahren zurück: «Ich kann mich erinnern, wie ich abends jeweils zur Barriere [das Fabrikareal war direkt an den Bahngleisen angesiedelt, Anm. d. Verf.] spazierte, um mir den Anblick des nach Hause radelnden Arbeiterstroms, welcher sich täglich an der heruntergelassenen Schranke staute, nicht entgehen zu lassen.»³⁹ Haberbosch ging davon aus, dass das Fahrrad besonders bei günstiger Witterung zum Einsatz kam, um den Arbeitsweg möglichst rasch überwinden zu können.⁴⁰ Die hohe Relevanz des Fahrradverkehrs lässt sich auch mit Abb. 7 verdeutlichen, die anhand des BBC-Arbeitsschlusses im Jahr 1926 gleichzeitig die grosse Bedeutung der Fussgänger­mobilität zum Ausdruck bringt. Nicht alle der abgebildeten Fussgänger legten den ganzen Arbeitsweg zu Fuss zurück; ein Teil davon dürfte auf dem Weg zum Bahnhof oder Busbahnhof gewesen sein, um die Eisenbahn oder das Postauto für den Nachhauseweg zu nehmen.

Pendeln aus grösserer Entfernung

In seiner Studie ging Binswanger davon aus, dass BBC-Mitarbeitende, die weiter als 10 Kilometer vom Fabriksitz in Baden entfernt wohnten, ihren Arbeitsweg entweder mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder einem Motorfahrzeug zurücklegten. Angesichts der guten Eisenbahn- und Postautoanschlüsse im Raum Baden leuchtet seine Argumentation zumindest hinsichtlich der Rolle des öffentlichen Verkehrs durchaus ein. Im Jahr 1937 verteilten sich die BBC-Mitarbeitenden insgesamt auf 149 verschiedene Gemeinden.⁴¹ Gemäss dem Amtlichen Kursbuch waren davon 116 mit Bahnhöfen oder Postautohaltestellen ausgestattet. 41 Ortschaften verfügten sogar über eine direkte Eisenbahn- oder Postautolinie nach Baden – BBC-Pendler, die in diesen Orten wohnten, mussten also nicht umsteigen. Gemeinden wie Zürich, Turgi, Schlieren oder Wildegg waren sowohl mit Eisenbahn- als auch Postautoverbindungen erschlossen. Eine Besonderheit stellte die Nachbargemeinde Wettingen dar. Sie war mit drei Eisenbahnlinien und einer Postautoverbindung⁴² überdurchschnittlich stark mit Baden verbunden. Insgesamt war der räumliche Zugang zum öffentlichen Verkehr in den Wohngemeinden der BBC-Pendler in den 1930er-Jahren sehr gut. Nur gerade 32 der 149 Gemeinden verfügten über keine Haltestellen.⁴³ Zumindest

39 Astrid Baldinger, Jeannette Egli, Jeannette und Mosi Domb: «Futter und Faden bei Domb, in Baden», in: Badener Neujahrsblätter 73, 1998, S. 78–83, hier S. 79.

40 Vgl. Haberbosch (wie Anm. 26), S. 58.

41 Vgl. Haberbosch (wie Anm. 26). Karte 4, S. 60.

42 Die Postautolinie Nr. 627c verkehrte ausschliesslich zwischen Baden und Wettingen. Vgl. Amtliches Kursbuch, Sommer 1938, IV. Abteilung Auto- und Pferdeposten, S. 60.

43 Vgl. Amtliches Kursbuch (wie Anm. 42), Ortsverzeichnis, S. 51–84.

für einen Teil dieser Ortschaften ist davon auszugehen, dass die Belegschaft Stationen in Nachbargemeinden in Anspruch nahm. Oftringer fanden zum Beispiel einen Eisenbahnanschluss in Zofingen, Gretzenbacher in Däniken oder Wohlenschwiler in Mellingen. Nebst der Verfügbarkeit von Haltestellen und guten Verbindungen nach Baden war der bezahlbare Zugang zur Eisenbahn und zum Postauto eine zentrale Voraussetzung für deren Nutzung im täglichen Pendlerverkehr. Wichtig waren die von den meisten Verkehrsbetrieben vergünstigt verkauften Streckenabonnements. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen lagen die darauf gewährten Rabatte im Vergleich zum Normaltarif je nach Art des Abonnements bei 50 bis 85%. Ausserdem profitierten Arbeiter bis zu einer gewissen Gehaltsgrenze von besonders stark reduzierten Fahrkarten, den sogenannten Arbeiterabonnements.⁴⁴

Das Vorhandensein von Haltestellen, die guten Verkehrsverbindungen von und nach Baden und die Verfügbarkeit von Arbeiterbilletten sind wichtige Indizien für die damals hohe Bedeutung des öffentlichen Verkehrs. Sie bedeuten aber nicht zwingend, dass BBC-Pendler, die weiter als 10 Kilometer vom Arbeitsort entfernt wohnten, in jedem Fall Gebrauch von Eisenbahn oder Postauto machten. So bewältigte etwa die Reinigungskraft L. D. den Weg von seiner Heimstätte in Hägglingen zwischen 1913 und 1947 verschiedentlich zu Fuss.⁴⁵ Hägglingen liegt mit 11 Kilometern Distanz zu Baden in der Bahn- und Autozone und war 1924 vom öffentlichen Verkehr erschlossen.⁴⁶ Zumindest für Distanzen, die nicht mehr zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden konnten, kam fast nur der öffentliche Verkehr infrage: Als die BBC im Jahr 1935 ihre Schwesterfirma Alioth und Cie. in Münchenstein infolge der Wirtschaftskrise schliessen musste, richtete sie einen Sonderzug ein, der die Belegschaft von Münchenstein nach Baden und wieder zurück beförderte.⁴⁷ Der Wickler J. S. war einer der Mitarbeiter, die von 1935 bis 1947 jeden Tag von Münchenstein nach Baden pendelten. Er tat dies, weil er sein dortiges Heim nicht aufgeben wollte.⁴⁸ Hier wird die enge Wechselwirkung zwischen Pendler- und residenzieller Mobilität deutlich, auf die im ersten Teil dieses Beitrags hingewiesen wurde. Vielen war das täglich zweieinhalbstündige Pendeln von Münchenstein langfristig zu mühselig, weshalb sie sich unter der Woche in Baden einquartierten. So ergab die Volkszählung

44 Vgl. Walter Fischer, Die Personenfahrpreise der Schweizerischen Bundesbahnen 1914–1920. Ein Beitrag zur Lehre von Preisbildung im Verkehrswesen, Zürich 1924, S. 126 f.

45 Vgl. Wir und unser Werk (wie Anm. 31), S. 29.

46 Vgl. E. Binswanger, Landwirtschaft und Industrie als wechselseitige Arbeitsstätten unserer Landbevölkerung, in: Festgabe Ernst Laur. Forschungen auf dem Gebiete der Wirtschaftswissenschaften des Landbaus, Brugg 1937, S. 55–74, hier S. 62. 1924 verkehrte dreimal pro Tag ein Fahrbote (vgl. Amtliches Kursbuch, 1. Oktober 1924, Abteilung V. Postwagen, S. 22). 1936 verband Hägglingen ein kleines Postauto mit acht Sitzplätzen mit Dottikon-Dintikon, wo ein Bahnhof vorhanden war (vgl. Amtliches Kursbuch [wie Anm. 45], IV. Abteilung Auto- und Pferdeposten, S. 73).

47 Vgl. Haberbosch (wie Anm. 26), S. 59 f.

48 Vgl. Wir und unser Werk (wie Anm. 31), S. 75.

vom 1. Dezember 1941, dass rund 200 BBC-Mitarbeitende als Wochenaufenthalter in Baden gemeldet waren.⁴⁹

Richten wir unser Augenmerk abschliessend auf die motorisierten Fahrzeuge. Automobil und Motorrad als individuelle Verkehrsmittel dürften im Pendlerverkehr der BBC-Belegschaft vor dem Zweiten Weltkrieg eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Wie beim Fahrrad liefert die Zahl der Abstellplätze Hinweise auf die Bedeutung der Motorfahrzeuge im Pendleralltag. 1929 standen auf dem Firmenareal gerade einmal 24 Motorradständer und 6 Autoabstellplätze zur Verfügung. Die Autoabstellplätze waren allerdings der Direktion vorbehalten und mit dem Motorrad reisten die höheren Verwaltungsangestellten an.⁵⁰ Gemessen an den über 7000 Beschäftigten im Jahr 1930⁵¹ nutzte weniger als ein halbes Prozent der Belegschaft ein solches Gefährt. Drei weitere Gründe sprechen für einen zahlenmässig geringen Einsatz von Motorfahrzeugen im Berufsverkehr. Erstens war deren Anschaffung und Unterhalt mit hohen Kosten verbunden und für einen Grossteil der BBC-Belegschaft deshalb kaum erschwinglich.⁵² Zweitens war das BBC-Personal vor allem im unmittelbaren Umfeld niedergelassen, aus dem der Firmensitz gut zu Fuss oder mit dem Fahrrad erreichbar war. Und drittens waren weiter entfernte Wohngemeinden von BBC-Mitarbeitenden mit Haltestellen und guten Eisenbahn- und Postautoverbindungen ausgestattet. Zusammen mit günstigen Arbeiterbilletten bestand deshalb ein guter Zugang zum öffentlichen Verkehr.

Schlussfolgerungen: Möglichkeiten und Grenzen quantitativer Ansätze für die historische Erforschung des Pendelns

Quantitative Erhebungen zu pendelnden Erwerbstätigen reichen bis in die Anfänge des 20. Jahrhunderts zurück. Dennoch blieb das Pendeln in der ersten Jahrhunderthälfte von der zeitgenössischen wie historischen Forschung weitgehend unbeachtet. Bis in die 1970er-Jahre standen in den Untersuchungen wirtschaftliche Disparitäten im Vordergrund, die sich für einzelne Gemeinden, Bezirke oder Kantone aus der zunehmenden Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsort ergaben. Für eine histo-

49 Vgl. Haberbosch (wie Anm. 26), S. 59 f. Es ist unklar, ob Binswanger die Wochenaufenthalter in seinem Dreizonenmodell zu Baden (Lokalzone) oder zu ihrer festen Wohngemeinde zählte.

50 Vgl. Steigmeier (wie Anm. 34), S. 56.

51 Werner Catrina, BBC. Glanz, Krise, Fusion, Zürich 1991, S. 308.

52 Die Automobilrevue von 1947 berechnete die jährlichen Gesamtkosten für einen Kleinwagen mit einer Jahresleistung von 10 000 Kilometern auf 42 Rappen pro Kilometer. Ausgehend von einer Sechstageswoche und zwei täglichen Fahrten, kostete ein Arbeiterbillet für 20 Kilometer im Jahr 1944 pro Kilometer zehnmal weniger, rund 4,5 Rappen. Vgl. Illustrierte Automobilrevue 1947, S. 102; Walter Ingold, Bundesbahnen, Arbeiter und Angestellte, in: Gewerkschaftliche Rundschau 36/12, 1944, S. 427–430, hier S. 428.

rische Erfassung der Entstehung und der Entwicklung der Pendlermobilität sind die offiziellen Erhebungen deshalb von begrenztem Nutzen. Sie erlauben in erster Linie Aussagen zu den Pendleranteilen der Erwerbsbevölkerung und ermöglichen Untersuchungen zur räumlichen Verteilung von Zu- und Wegpendlern. Aufgrund der hohen Auflösung der Daten – sie reichen von gesamteidgenössischen Auswertungen bis hin zu Angaben auf Gemeindeebene – können diese Analysen immerhin in unterschiedlicher räumlicher Skalierung erfolgen. Die meisten Studien, die Zahlen zum Pendlerverkehr vor 1950 berücksichtigten, beschränkten sich auf nationale Datenreihen. Die auf gesamtschweizerischer Ebene bis dahin eher tiefen Pendleranteile zwischen 9% (1910) und 17% (1950) wurden in aller Regel als ein Beleg aufgefasst, dass sich Pendeln erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einem Phänomen entwickelte, das breite Bevölkerungskreise erfasste. Mit Blick auf die kantonale Ebene ist diese Argumentation jedoch kaum haltbar. Vergleichsweise stark industrialisierte Kantone wie Solothurn, Basel-Stadt und Aargau wiesen schon vor 1950 hohe Pendleranteile auf, während in agrarwirtschaftlich geprägten Kantonen weit weniger gependelt wurde. Wird die Massstabsebene weiter verkleinert, wie dies in diesem Beitrag anhand des Kantons Aargau geschehen ist, schält sich heraus, dass in Gemeinden wie Baden, Brugg oder Aarau bereits vor 1950 mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen an ihre Arbeitsplätze pendelten.

Nebst diesen Hinweisen zur quantitativen Grössenordnung des Pendlerverkehrs, zu seinem historischen Verlauf und den räumlichen Verflechtungen von Pendlerbeziehungen liefern die offiziellen Statistiken allerdings kaum Informationen zur Pendlermobilität. Eine Ausnahme stellt die eidgenössische Volkszählung für das Jahr 1930 dar, die eine vorsichtige Typologisierung der pendelnden Erwerbsbevölkerung erlaubt. Anhand dieser Quelle wird deutlich, dass die überwiegende Mehrheit der Pendler damals männliche Handwerker und Industriearbeiter im jungen bis mittleren Alter waren. Aus diesen Zahlen eindeutige Rückschlüsse auf die gesellschaftliche Verbreitung des Pendelns zu ziehen, ist indes kaum möglich. Wird die unterschiedliche Verteilung der Erwerbsbevölkerung hinsichtlich der Erwerbsgruppen, der sozialen Schichten, der Geschlechter oder des Alters berücksichtigt, ergeben sich meist keine eindeutigen Trends. Auch fehlen Angaben zu den im Pendlerverkehr zurückgelegten Distanzen oder zur Verkehrsmittelwahl.

Eine Annäherung an die beiden letztgenannten Punkte erlaubt das Fallbeispiel der Firma BBC. Dieses zeigt, dass die Arbeitswege der Belegschaft in den 1930er-Jahren von intrakommunalen Wegstrecken bis zu kantonsüberschreitenden Routen reichten. Im Jahr 1937 bedeutete der Arbeitsweg für rund drei Viertel der BBC-Arbeiter und Angestellten den Übertritt der Wohngemeindegrenze; sie waren der statistischen Definition nach also Pendler. Ein Grossteil dieser Menschen lebte in den umliegenden Gemeinden Badens und legte den Arbeitsweg primär zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurück. Fast neun von zehn Mitarbeitern wohnten nicht weiter als 10 Kilometer

vom Arbeitsplatz entfernt. Bei Distanzen, die darüber hinausgingen, scheint die BBC-Belegschaft tendenziell den öffentlichen Verkehr benutzt zu haben. Private Motorfahrzeuge nahmen hingegen eine quantitativ verschwindend geringe Bedeutung ein, denn die damit verbundenen Kosten lagen ausserhalb des Budgets der Arbeiter und Angestellten. Dagegen kam im Beitrag auch zum Ausdruck, dass sich Binswangers Dreizonenmodell nicht in jedem Fall mit dem individuellen Pendlerverhalten deckte, wie das Nachzeichnen der Mobilitätspraktiken einzelner Angestellter und Arbeiter auf Basis der BBC-Hauszeitung ergab: So nahmen Arbeitnehmende in der Lokalzone vereinzelt das Fahrrad, während andere selbst bei grösseren Distanzen den täglichen Arbeitsweg zu Fuss zurücklegten. Weiter dürften Mitarbeitende, die nahe am Firmensitz wohnten, im Sommer eher das Fahrrad gewählt haben, während sie im Winter häufiger zu Fuss unterwegs waren.

Über solche Aussagen hinaus bleibt die Pendlermobilität der BBC-Belegschaft wenig fassbar. Unklar ist etwa, wie die Mitarbeitenden ihre Arbeitswege konkret erlebten – als Zwang, notwendiges Übel oder als positive Erfahrung? Offen bleibt auch, welche Präferenzen und Motive bei der individuellen Verkehrsmittelwahl eine Rolle spielten und inwiefern sich verschiedene Verkehrsmittelbenutzer in dieser Hinsicht voneinander unterschieden. Für die Beantwortung solcher Fragen müsste die historische Forschung zur Pendlermobilität qualitative Aspekte stärker einschliessen. Daraus ergäbe sich auch die Möglichkeit, übergreifende Phänomene wie die Entwicklung der Eisenbahn zum Massenverkehrsmittel oder die Entstehung der Massenmotorisierung in einem neuen Licht zu betrachten.