

Publikationsserver des Leibniz-Zentrums für
Zeithistorische Forschung Potsdam e.V.

Archiv-Version



Leibniz-Zentrum für
Zeithistorische
Forschung Potsdam

Carolin Liebisch-Gümüş

Mobilität/en und Mobilitätsgeschichte

DOI: 10.14765/zzf.dok-2817



Archiv-Version des ursprünglich auf dem Portal **docupedia.de** am 15.07.2024
erschiedenen Textes:

https://docupedia.de/zg/Liebisch_Guemues_mobilitaet_v2_de_2024

Dieser Text wird veröffentlicht unter der Lizenz „Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0“. Eine Nutzung ist für nicht-kommerzielle Zwecke in unveränderter Form unter Angabe des Autors bzw. der Autorin und der Quelle zulässig. Im Artikel enthaltene Abbildungen und andere Materialien werden von dieser Lizenz nicht erfasst. Detaillierte Angaben zu dieser Lizenz finden Sie unter <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>.

Mobilität/en und Mobilitätsgeschichte

von Carolin Liebisch-Gümüş

Bewegungsorientierte Themen liegen im Trend. Unter dem Begriff Mobilitäten/*mobilities* untersuchen Forscher:innen die Zusammenhänge zwischen verschiedenen Formen räumlicher Bewegung (von Alpentourismus bis Zwangsmigration) sowie zwischen Bewegung und Stillstand. Das Unterwegssein samt seinen Bedingungen und Folgen avanciert zum eigenständigen historischen Forschungsgegenstand. Der Beitrag stellt Mobilitätsgeschichte als heterogenen Querschnittsbereich vor. Dieser erfasst mehrere Forschungsfelder wie die Verkehrs-, **Umwelt-, Migrations-, Tourismus-** und **Globalgeschichte**. Im Beitrag werden theoretisch-methodische Überlegungen aus den interdisziplinären Mobility Studies rekapituliert und Schlaglichter auf aktuelle Forschungsthemen, Potenziale und Grenzen der Mobilitätsgeschichte geworfen.

1. Was ist Mobilitätsgeschichte?

Räumliche Mobilität ist eine anthropologische Konstante und im Alltag fast aller Menschen präsent. Allerdings gilt auch: „Divided we move.“^[1] Dieser simple Befund des Soziologen Zygmunt Bauman verweist darauf, dass Menschen in unterschiedlichem Ausmaß und auf verschiedene Weise mobil sind. Er ist zum Mantra einer disziplinenübergreifenden Strömung geworden, die sich seit 2006 unter den Schlagworten *New Mobilities Paradigm* oder *Mobility Turn* bündelt und sich in den Mobility Studies lose institutionalisiert hat.

Ihre Vertreter:innen forderten in Reaktion auf die **Globalisierung**, territoriale Mobilität ins Zentrum der Forschung, besonders von Soziologie und Geografie, zu rücken. Außerdem wandten sie sich wie zuvor schon Bauman gegen die Metapher vom Menschen im 21. Jahrhundert als „globaler Nomade“, also gegen die pauschale Vorstellung, die Globalisierung habe die Menschheit grenzüberschreitend mobil gemacht.^[2] Denn neben Tourist:innen und der Businessclass sollten auch prekär Mobile wie Wanderarbeiter:innen und Flüchtende sowie Menschen in den Blick kommen, denen es an Mitteln, Rechten oder auch am Willen zur Mobilität fehle. Globalisierung, so formulierte es der Soziologe Ronen Shamir im Jahr 2005, sei ein Mobilitätsregime und basiere auf „systemischen Prozessen der Sperrung und Eingrenzung“.^[3] Die Erforschung ungleicher räumlicher Mobilitäten ist somit Forschungsagenda und zugleich Sozialkritik in einer globalisierten Welt.

Während manche Forscher:innen gar von einem neuen *Turn* sprachen,^[4] fiel die Rezeption des *New Mobilities Paradigm* in der Geschichtswissenschaft insgesamt verhalten aus, obwohl auch hier Forschungen zu räumlicher Mobilität in den letzten Jahren populär geworden sind. In der Geschichtswissenschaft wird Mobilität (von lat. *mobilitas*, Beweglichkeit) meist ganz allgemein als

geografische Bewegung verstanden. Historiker:innen, die sich mit der Geschichte von Mobilität^{3 of 46} beschäftigen, geht es primär um die räumliche Bewegung von Menschen, aber auch Tieren, Gütern, Objekten, Kapital oder Informationen sowie um die Ursachen, Bedingungen und Folgen solcher Ortswechsel.

Mobilitätsgeschichte ist kein eigenständiges Feld, sondern ein thematischer Querschnittsbereich, der weder eindeutig abgesteckt noch konzeptualisiert ist. Er erstreckt sich über ganze Forschungsfelder wie die Verkehrsgeschichte, für die er teils auch als Synonym verwendet wird, die **Tourismusgeschichte** und die **Migrationsgeschichte**. Mobilität ist im Vergleich zu Migration ein weiterer **Begriff**, unter den neben Migrant:innen ebenso alle anderen mobilen Akteure wie Tourist:innen, Seeleute oder Diplomat:innen fallen sowie potenziell auch andere Lebewesen, Dinge und Daten.[5] Obendrein erfasst Mobilitätsgeschichte bestimmte Themen innerhalb größerer historiografischer Felder, beispielsweise die Geschichte urbaner Mobilität in der **Stadtgeschichte**, [6] die Geschichte des (Fern-)Handels in der **Wirtschaftsgeschichte**, Teile der **Infrastrukturgeschichte** und **Umweltgeschichte**, **kulturgeschichtliche** Studien zum Reisen oder die Transitforschung in der **Globalgeschichte**.

Der Mobilitätsbegriff weist in der Geschichtswissenschaft noch eine weitere Komponente auf. Dass in der Semantik neben dem Ortswechsel auch die Beweglichkeit, das heißt das Potenzial und die Ermöglichung der Bewegung, mit angelegt ist, hat Konsequenzen.[7] Wer von Mobilität spricht, verweist meist auch auf Modus, Medien und Bedingungen der Bewegung.[8] In erster Linie meint dies Transport- und Fortbewegungsmittel sowie die zugrundeliegenden Infrastrukturen und Verkehrsträger wie Schienen, Flughäfen oder Datenkabel. Sie ermöglichen Mobilität überhaupt erst und betten sie „in ein Netz sozialer und technischer Komponenten ein“, so Eike-Christian Heine und Christian Zumbrägel in ihrem Docupedia-Artikel zur **Technikgeschichte**. Mobilität ist daher eng verwandt mit Begriffen wie Transport und Verkehr,[9] was den Begriff abermals von dem der Migration abhebt.

In diesem Zusammenhang kann der Begriff auch auf politische und sozio-ökonomische Faktoren hindeuten. So werden etwa Fragen der Zugänglichkeit von Verkehr, In- beziehungsweise Exklusion und der Kontrolle darüber, wer oder was mobil sein kann und darf, analytisch fassbar.

Korrespondierend dazu sprachen Verkehrsforscher:innen in den 1970er-Jahren zunehmend von „Mobilität“, um gegenüber dem eher auf anonyme Strukturen ausgerichteten Terminus „Verkehr“ die Bedürfnisse der Verkehrsnutzer:innen in Anschlag zu bringen.[10] Sie fragten danach, welche Bedürfnisse sich mit der Mobilisierung von Menschen aus unterschiedlichen Lebenslagen, Einkommensschichten und **Generationen** verbanden. Auch Historiker:innen erforschen Zusammenhänge von Mobilitätsgeschichte und **Sozialgeschichte**. So wird, um nur ein Beispiel zu nennen, zur Exklusion und Segregation marginalisierter Gruppen innerhalb bestimmter

Verkehrsformen gearbeitet.[11] (Im)Mobilität und ihre Bedingungen sind auch für die **Disability History** von offensichtlicher Relevanz und bergen noch viel Forschungspotenzial.[12] 4 of 46

Begrifflich ist räumliche Mobilität jedoch von sozialer Mobilität zu trennen. Letztere beschreibt den Auf- oder Abstieg im sozialen Gefüge, der nicht zwingend an einen Ortswechsel gebunden ist und in diesem Beitrag daher unberücksichtigt bleibt. Angemerkt sei an dieser Stelle lediglich, dass räumliche Mobilität nicht selten mit sozialer Mobilität einhergeht; mitunter trägt die Mobilität von Eliten – etwa in Form von Auslandsaufenthalten und akademischem Austausch – zu deren weiterem sozialen Aufstieg bei, während weniger privilegierte Migration häufig in sozialen Abstieg führt.[13]

In den letzten Jahrzehnten lassen sich Konjunkturen und Dynamiken des Mobilitätsbegriffs beobachten, und das nicht nur in der Verkehrsgeschichte. Immer häufiger ist von Mobilitäten oder *mobilities* die Rede. Dieser Beitrag beleuchtet die jüngeren Entwicklungen im Querschnittsbereich Mobilitätsgeschichte. Die meist disparat stehenden Erträge und Debatten aus unterschiedlichen geschichtswissenschaftlichen Feldern, in denen Bezüge zu den Mobility Studies auszumachen sind, werden zusammengefasst. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Mobilität von Menschen, was der bisherigen Schwerpunktsetzung der Mobility Studies entspricht.[14] Nach einer Problematisierung von Mobilität als **Narrativ der Zeitgeschichte** folgt ein Überblick über das *New Mobilities Paradigm*. Anschließend werden innovative Potenziale dort skizziert, wo die Auseinandersetzung mit neuen Konzepten räumlicher Mobilität besonders sichtbar ist: in der Verkehrs- und **Umweltgeschichte**, der **Migrationsgeschichte**, der **Globalgeschichte** einschließlich der **Tourismusgeschichte** sowie in der Forschung mit mobilen Methoden und Objekten. Insgesamt wird gezeigt, warum ein Konzept von Mobilität/en im Plural auch für die Geschichtswissenschaft sinnvoll erscheint.

2. Mobilitätssteigerung als Signum der Zeitgeschichte?

Für die Zeitgeschichte scheint das Thema Mobilität, und zwar in einem weiten Begriffsverständnis, das auch den Datenverkehr einschließt, besonders relevant zu sein. Denn die Reichweite, die Geschwindigkeit, die Frequenz und das Volumen, mit dem sich Menschen, Güter und Informationen bewegen, haben sich in der Moderne signifikant gesteigert. Die Feststellung, die Welt sei in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer vernetzter und mobiler geworden, ist ein Allgemeinplatz. Blickt man auf Zahlen zum globalen Verkehr im Zeitraum zwischen 1945 und 2015 – etwa Statistiken zu Flugverkehr, Tourismusaufkommen oder Frachtschifftransport –, so ist der steile Aufwärtstrend unverkennbar.[15] Kaum eine globale Größe, weder die Weltbevölkerung noch die Weltwirtschaft, hat sich so enorm gesteigert wie der Gütertransport.[16]

Auch im Personenverkehr verzeichnet die Zeitgeschichte umwälzende Entwicklungen: Die Automobilisierung erfasste die Gesellschaften West- und Mitteleuropas (und etwas früher Nordamerikas), als sich ab den 1950er-Jahren die Massenmotorisierung und damit ein neuer Individualverkehr zu entfalten begann.[17] Die zivile Luftfahrt, die wie der motorisierte Individualverkehr bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eingesetzt hatte, erlebte ihren Durchbruch ebenfalls nach dem Zweiten Weltkrieg; das ehemals elitäre Reisemittel avancierte ab den 1970er-Jahren zum Massenverkehrsmittel. Bezieht man schließlich auch den Datenverkehr mit ein, so ist mit der Verbreitung des Internets seit den 1990er-Jahren eine dritte große Transformation der Mobilität auszumachen.

Bei der Frage, ob die Zunahme von Mobilität ein Kennzeichen der **Zeitgeschichte** sei, ist jedoch Skepsis angebracht, und zwar trotz der gerade skizzierten Steigerungstendenzen, deren soziale und ökonomische Folgen kaum überschätzt werden können. Zum einen sind die Mobilitätsentwicklungen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts Teil eines weiter zurückreichenden Wandels. Viele Verkehrshistoriker:innen sind sich einig, dass die erste „Revolution“ im Transportwesen in Europa, ohne die sich die Geschichte von Industrialisierung und **Globalisierung** nicht denken lässt, bereits im frühen 18. Jahrhundert stattgefunden habe. Sie zeichnete sich durch den Ausbau von **Infrastrukturen** wie Kanälen und Chausseen sowie deren optimierten Betrieb aus. Der Einsatz neuer Verkehrsmittel prägte die anschließende „zweite Transportrevolution“[18] zwischen 1790 und 1850: Dampfbetriebene Schiffe und Eisenbahnen transformierten die Seefahrt und den Landverkehr; der Telegraf entkoppelte die Nachrichtenübermittlung von beweglichen Transportträgern.[19] Insofern lässt sich die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts, so Jürgen Osterhammel, als „eine Periode beispielloser Netzwirkbildung“[20] verstehen. Gerade in der Globalgeschichte wurde daher oft die fortlaufend beschleunigte „Mobilität für ein Zeichen und Schlüsselement der Moderne gehalten“.[21]

Zum anderen haben Historiker:innen häufig Zweifel am intellektuellen Nutzen allzu gradliniger Geschichten geäußert. Ein **Narrativ** im Sinne von „schneller, öfter, weiter, mehr, bequemer, billiger und sicherer“;[22] wie der Historiker Christoph Maria Merki es ausdrückt, befriedigt weder für das 20. noch für das 19. Jahrhundert vollständig, da es verdächtig glatt und unterschiedslos ist. Wird der allgemeine Steigerungstrend aber differenziert etwa nach Fragen räumlicher Verteilung und sozialem Zugang zu Mobilität, so entstehen andere Narrative, um Einschränkungen, Komplikationen und Widersprüche hervorzuheben, die sich in der quantitativen Erfassung von Verkehrszahlen nur oberflächlich oder überhaupt nicht abbilden.

Die Gefahr besteht erstens darin, einem „mobility bias“[23] zu verfallen, das heißt tautologisch überall nur Mobilität zu finden, weil man ausschließlich nach ihr sucht. Was Sebastian Conrad als Warnung an die Globalgeschichte formuliert hat, lässt sich auf die Mobilitätsgeschichte übertragen:

Es müsse verhindert werden, „dass diejenigen historischen Akteure, die nicht in umfassende Netzwerke eingebunden waren, aus dem Blick geraten – also Opfer einer gegenwärtigen Obsession mit Mobilität, Zirkulation und *flows*“[24] werden.

Zweitens ist nach der Verteilung von Zugangsmöglichkeiten zu differenzieren. Die Verkehrsnetze, die seit dem 19. Jahrhundert immer dichter ausgebaut wurden, durchdrangen westliche, europäische Gesellschaften deutlich umfassender als andere Weltregionen. Doch auch innerhalb des Globalen Nordens gab es gravierende Unterschiede. So war, um nur ein Beispiel zu nennen, der Boom des Passagierluftverkehrs nach 1945 für die Menschen in der DDR nicht annähernd so bedeutend wie für diejenigen in der Bundesrepublik.[25] Und selbstverständlich gab und gibt es überall marginalisierte Gruppen – etwa unter dem Blickwinkel von **Klasse**, Gender, Ethnie und Behinderung –, die aufgrund mangelnder Ressourcen, politischer Entscheidungen oder Diskriminierung von neuen Transportnetzen weniger profitieren als andere, aber gerade deshalb die Aufmerksamkeit einer alltags- und **sozialgeschichtlich** ausgerichteten Mobilitätsgeschichte verdienen.[26] Die vermeintliche Selbstverständlichkeit von Mobilität gerät dadurch in Schiefelage.

Drittens sind Dialektiken zu bedenken. Die beschleunigte Vernetzung seit dem 18. Jahrhundert hat auch die Bildung und Verfestigung von Nationalstaaten begünstigt,[27] in denen wiederum unerwünschte Formen von Mobilität unterdrückt wurden: Zur Geschichte einer mobilen **Moderne** gehören auch die oft mit Zwang verbundene Sesshaftmachung und Kontrolle umherziehender Gesellschaftsgruppen und „Vagabunden“ in Europa sowie nomadischer Gemeinschaften in (semi-)kolonialen Räumen.[28] Ein anschauliches Beispiel bietet die traditionelle Wanderviehwirtschaft in Südosteuropa: Zur Zeit des Osmanischen Reiches konnten sich Fernweidehirten weitläufig bewegen; die Bildung neuer unabhängiger Staaten und Grenzen auf dem Balkan vom 19. Jahrhundert bis zum Zweiten Weltkrieg trug dann, neben anderen Faktoren, zum Rückgang dieser Mobilitätsform bei.[29] Wie weiter unten im Beitrag noch ausgeführt wird, lassen sich auch für die Migrationsgeschichte gegenläufige Effekte feststellen. So hat die staatliche Kontrolle von Migration mittels Einwanderungsgesetzen, Pass- und Visapflichten seit dem 19. Jahrhundert auch potenzielle Migrant:innen abgeschreckt oder zumindest temporär in die Immobilität gezwungen, beispielsweise in Flüchtlingslagern oder an befestigten Grenzen.[30]

Viertens muss der implizite Determinismus hinterfragt werden. Aus der Geschichte lässt sich kein Gesetz der fortwährenden und ungebremsten Mobilitätzunahme ableiten. Wie sich exemplarisch am Flugverkehr verdeutlichen lässt, gab es entgegen der exponentiellen Entwicklung der Flugzahlen in den letzten 70 Jahren immer wieder auch stagnierende Momente, bedingt etwa durch die Ölkrise 1973, den Golfkrieg oder „9/11“, sowie unlängst einen dramatischen Einbruch durch die Flugstopps während der Corona-Pandemie.[31] Diskussionen um Nachhaltigkeit und die Umweltkosten des Vielfliegens ebenso wie Modellprojekte autofreier Innenstädte zeigen

außerdem, dass eine Mobilitätsreduktion zumindest auf diskursiver Ebene Teil vergangener Zukünfte von Mobilität ist. 7 of 46

Image



Die autogerechte Stadt: Karl-Liebknecht-Straße, Ost-Berlin 1974. ADN-Text: „Eine gelungene Verkehrslösung in der Hauptstadt findet man am S-Bahnhof Alexanderplatz: Seit zwei Jahren ist hier durch den Umbau des S-Bahnhofs und der breiter gestalteten S-Bahn-Überführung ein früheres Nadelöhr für den Verkehr beseitigt. Die Karl-Liebknecht-Straße gestattet mit ihren mehrspurigen Fahrbahnen jetzt auch bei starken Fahrzeugströmen ein zügiges Durchfahren.“ Fotograf: Horst Sturm, Ost-Berlin, 24. Juni 1974. Quelle: Allgemeiner Deutscher Nachrichtendienst, [Bundesarchiv](#), Bild 183-N0627-317, [CC-BY-SA 3.0](#)

Image



Verkehrsberuhigtes Stadtviertel: Low Traffic Neighbourhood (LTN) trial, Lower Ham Road, Kingston upon Thames „The modal filter allows cycles and pedestrians to pass – the circular signs indicate that no motor vehicles are allowed through.“ Fotograf: Jack Fifield, Kingston upon Thames, 2. November 2020, Quelle: Wikimedia Commons, <https://commons.wikimedia.org/wiki/>

File:Low_Traffic_Neighbourhood_(LTN)_trial_of_a_modal_filter_in_the_London_Borough_of_Kingston_upon_Thames [30.06.2024], CC BY 2.0

Auch für die europäische **Migrationsgeschichte** muss die Vorstellung einer stetigen Steigerung (die in gesellschaftlichen Debatten zuweilen als Schreckensszenario heraufbeschworen wird) zurückgewiesen werden. Zwar wuchsen die Auswanderungsraten dank billigerer und schnellerer Transportmöglichkeiten nach 1850 stark an, mitnichten neigten aber die Menschen im vormodernen Europa zu Statik und Sesshaftigkeit.[32] Für die deutsche Geschichte hat der Historiker Steve Hochstadt anhand städtischer Bevölkerungsregister ermittelt, dass die Gesamtzahlen sowohl der Binnenmigration als auch der Ein- und Auswanderungsraten ab circa 1920 gegenüber dem vorigen Jahrhundert sogar abgenommen haben – trotz der massiven Bevölkerungsverschiebungen infolge des Nationalsozialismus und des Zweiten Weltkriegs. In den 1980er-Jahren hätten die Migrationsraten in den Städten etwa auf dem gleichen Niveau wie in den 1830er-Jahren gelegen.[33]

Alle vier Punkte unterstreichen nicht nur die Problematik eines Narrativs der steten Mobilitätssteigerung, das eher in den Quellendiskurs gehört, sondern auch die analytische Zuträglichkeit einer Pluralform von Mobilität/en, die Unterschiede und Ungleichheiten impliziert. Und sie verdeutlichen, dass Mobilitäten nicht nur durch Praktiken, sondern auch durch **Diskurse** geprägt werden. Mit Mobilität und Immobilität, so drückt es die Ethnologin Silke Göttisch-Elten aus, werden „Szenarien von Bedrohung, aber auch Verheißungen einer besseren Welt entworfen“ und „Gegenbilder“ geschaffen, „um Mobilitäten zu zähmen“.[34]

3. Mobilität im Plural: das *New Mobilities Paradigm*

Die Soziologin Mimi Sheller, die schon 2006 gemeinsam mit John Urry einen der programmatischen Texte der Mobility Studies publizierte, beschreibt das *New Mobilities Paradigm* als „neue Art des Denkens über soziale Welten“. Diese Welten werden als Ergebnis von „komplexen und multiskalaren mobilen Beziehungen, *flows*, Zirkulationen sowie deren temporären Verankerungen“[35] gedeutet, wobei mit Verankerungen (*moorings*) die Orte, Infrastrukturen und Institutionen gemeint sind, die Bewegungen ermöglichen und prägen.[36] Damit griffen Urry und Sheller den *Spatial Turn* und das bereits seit den 1990er-Jahren stark zunehmende Interesse an Netzwerken und Mobilität auf. Indem sie grenzübergreifende Formen von Mobilität in den Vordergrund stellten, schlossen sie sich zudem dem *Transnational Turn* und seiner Kritik an nationalstaatlich verengten Gesellschaftsanalysen an. Überdies fügten sie eine Kritik an „sesshafter Epistemologie“[37] (*sedentary epistemologies*) hinzu, indem sie kritisierten, dass sich die Soziologie bis dato auf soziale Mobilität konzentriert und darüber die räumliche Mobilität in ihren Analysen vernachlässigt habe.[38] Neben Soziolog:innen rief auch der Geograf Tim Cresswell in den frühen 2000er-Jahren seine Disziplin dazu auf, der Mobilität auch in und zwischen Räumen mehr analytische Aufmerksamkeit zu widmen.[39]

Das Ergebnis ist keine einheitliche Theorie, sondern vielmehr ein heterogenes und eklektisches Konglomerat theoretischer Überlegungen, das von Mobilitätsforscher:innen verschiedener Disziplinen mit je eigenen Schwerpunktsetzungen und Definitionen reproduziert wurde und wird. Dennoch lässt es sich auf einige Prämissen herunterbrechen:

(1) Mobilität ist grundsätzlich verschieden (*multiple mobilities*[40] in Anlehnung an Shmuel Eisenstadts Begriff der multiplen Modernen) und ungleich (*uneven mobilities*[41]): Die Zugänglichkeit, das Potenzial und die Akzeptanz von Mobilität fallen für verschiedene Menschen und Orte unterschiedlich aus. Dies gilt es, nicht nur analytisch sichtbar zu machen, sondern ungleiche Mobilitäten auch unter dem Gesichtspunkt sozialer Verteilung zu hinterfragen.

(2) Mobilitäten werden relational und transmodal begriffen: Verschiedene Formen von Mobilität – gemeint sind Transportmittel ebenso wie Akteursgruppen und Mobilitätsanlässe – stehen in Zusammenhängen, interagieren miteinander und/oder treten in Konflikt. Die Gründe und Effekte solcher Interaktionen sollen durchleuchtet werden.[42]

(3) Dialektiken von Mobilität und Immobilität sollen offengelegt werden: Es gilt zu erklären, inwiefern die Mobilität mancher an die Immobilität anderer gekoppelt ist und wann und warum Mobilität in temporären Stillstand umschlägt. Außerdem wird gefragt, wie „festere“ Strukturen, also Institutionen, Infrastrukturen oder territoriale Bedingungen, Mobilität beeinflussen.[43]

(4) Mobilität ist zugleich funktional und mit subjektiver Bedeutung aufgeladen. Daher bedarf es kultureller Perspektiven darauf, welche Ideologien, Wahrnehmungen, Diskurse und Repräsentationen sich mit Mobilität beziehungsweise Sesshaftigkeit/Immobilität verbinden – wie also Mobilität jenseits der technischen Konstruktion „produziert“[44] wird.

(5) Die politische Gestaltung von Mobilität prägt die Mobilitätspotenziale verschiedener Gruppen entscheidend. Mit der Planung von Mobilität sind nicht nur politische Versprechen verbunden, die nie vollständig integrativ sein können.[45] Mobilitätspolitik äußert sich außerdem in konkreten regulativen Praktiken von der Auseinandersetzung um Geschwindigkeitslimits über die Preispolitik öffentlicher Verkehrsträger oder Sicherheitskontrollen an Flughäfen bis hin zu Pass- und Visavorschriften im internationalen Reiseverkehr.[46]

Kritik am *New Mobilities Paradigm* blieb indes nicht aus.[47] Die im Kern kleine Gruppe von Forscher:innen mit einem großen Anspruch (Paradigma! Turn!)[48] berücksichtigte tendenziell die viel älteren geistes- und sozialwissenschaftlichen Forschungstraditionen zu Verkehr, Migration, Tourismus, Reiseliteratur etc. nur wenig. Auch scheint Mobilität als Metathema gleichzeitig zu ubiquitär und zu eindimensional. So kann man sich doch fragen, ob sich mit einem auch noch so weit und relational gedachten Konzept von Mobilität wirklich die ganze „soziale Welt“ befriedigend erfassen lässt. Fraglich ist auch, ob die unterschiedlichen mobilen Phänomene – von menschlicher Fortbewegung über Objekte, Datenströme bis hin zu Imaginationen – gut unter einen analytischen Hut passen.

Misst man die Mobility Studies jedoch nicht an ihrem etwas hochfliegenden Anspruch, sondern am Grad ihrer Etablierung als innovatives und interdisziplinäres Feld, so können sie deutliche Erfolge verbuchen. Diese zeigen sich etwa anhand der breiten Rezeption grundlegender Texte, der Gründung eigener Buchreihen und Journals wie „Mobilities“, „Transfers – Interdisciplinary Journal of Mobility Studies“, „Mobility in History“ (bis 2017), „Mobile Culture Studies“ oder „Applied Mobilities“, der Einrichtung von Forschungszentren und der starken Sichtbarkeit der Mobility Studies in Organisationen wie der 2003 gegründeten „International Association for the History of

4. Rezeption und Potenziale der Mobility Studies in der Geschichtswissenschaft

Dass sich Historiker:innen von der Verkündung des neuen Mobilitätsparadigmas vergleichsweise wenig beeindruckt zeigten, überrascht nicht. Jüngere Perspektiven wie die **transnationale** und die **Globalgeschichte** tragen dem seit den 1990er-Jahren durchaus auch in der Geschichtswissenschaft wachsenden Interesse an Prozessen grenzüberschreitender Mobilität bereits ausgiebig Rechnung. Hinzu kommt, dass in etablierten historischen Forschungsfeldern – man denke nur an die Verkehrs- oder Migrationsgeschichte – Mobilität, wenn auch mit anderen Begriffen, schon früher im Zentrum stand. Die Diagnose, Geschichte habe sich lange auf die „stable aspects“[50] von Gesellschaften konzentriert, darf daher zumindest in ihrer Allgemeinheit infrage gestellt werden. Spurlos vorübergezogen ist das *New Mobilities Paradigm* an der Geschichtswissenschaft allerdings auch nicht. Wie die folgenden Ausführungen verdeutlichen, werden die Idee der *multiple* und *uneven mobilities* und die relationale Sicht auf Mobilität und Immobilität auch in geschichtswissenschaftlichen Feldern rezipiert.[51]

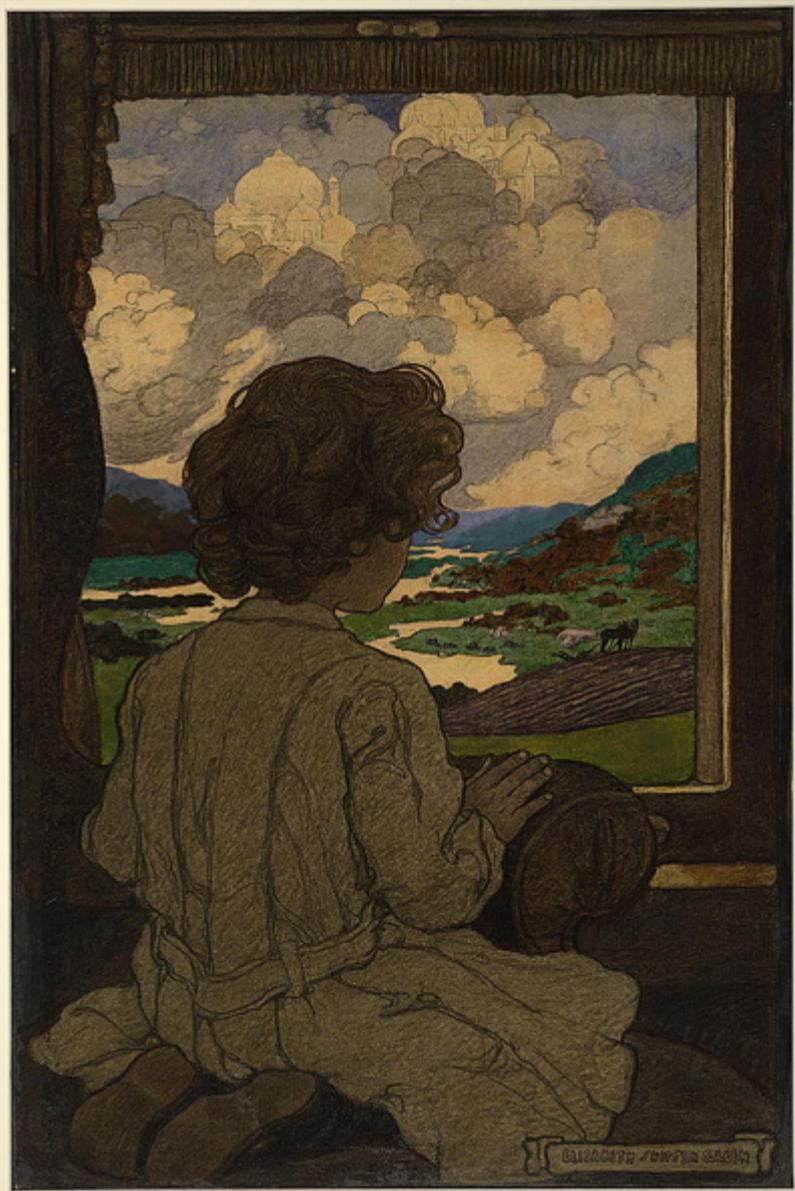
4.1 Neu aufgegleist: Verkehrsgeschichte als Mobilitätsgeschichte?

Zusätzlich zum Begriff des Transports, der primär auf die materiell-technischen Grundlagen von Bewegung verweist, und dem des Verkehrs, der stärker auf die Ebene der Organisation und „Interaktion von Mobilitätsträgern“[52] abhebt, wurde in der Verkehrsgeschichte schon seit den 1970er-Jahren verstärkt von Mobilität gesprochen, um die Nutzer:innengruppen und ihre Bedürfnisse stärker zu integrieren. Christoph Maria Merki hat seine 2008 erschienene Einführung in die Verkehrsgeschichte bewusst mit dem Zusatz „Mobilität“ im Titel versehen, da es nicht nur um eine Geschichte der Transportmittel und Verkehrssysteme geht, sondern auch um die ihrer Passagiere und Akteur:innen.[53]

Obwohl die **begriffliche** Auseinandersetzung mit Mobilität in der Verkehrsgeschichte also schon vor dem *New Mobilities Paradigm* stattfand, ist letzteres dort von allen geschichtswissenschaftlichen Feldern auf den fruchtbarsten Boden gestoßen, was sich etwa an den Themen im „Journal of Transport History“ oder auf den jährlichen Konferenzen der International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility ablesen lässt. Dies liegt zum einen daran, dass die Mobility Studies selbst zentral um Themen von Transport und Verkehr kreisen. Zum anderen herrschte in der Verkehrsgeschichte ein gewisser Hunger nach konzeptueller Erneuerung und mehr theoretischer Unterfütterung.

Noch in den 1990er-Jahren war die Transport-/Verkehrsgeschichte im deutschsprachigen, angloamerikanischen und französischen Raum tief in der **Wirtschafts-** und **Technikgeschichte** verankert; zuweilen zwar mit einem **sozialgeschichtlichen** Einschlag, aber es fehlten „mentalitäts- und repräsentationsgeschichtliche Ansätze“ zu „Raumwahrnehmung und Reisekultur“,^[54] kulturwissenschaftliche Perspektiven auf Nutzer:innen^[55] sowie die Themen Identität, Geschlechterrollen und Alltagserfahrungen.^[56] Die ältere Transportgeschichte, so urteilt der Eisenbahnhistoriker Colin Divall, habe ignoriert, dass Verkehr nicht nur funktional, sondern auch bedeutungsvoll sei.^[57] Ausnahmen wie Wolfgang Schivelbuschs Erfahrungsgeschichte der Eisenbahnreise (1977) oder Jeffrey Richards' und John Mackenzies Sozialporträt des Bahnhofs (1986), die auch jenseits der Verkehrsgeschichte begeistert aufgenommen wurden, existieren für das 19., kaum jedoch für das 20. Jahrhundert.^[58] Hinzu kam, dass sich die Verkehrsgeschichte auf die „modernisierenden Wirkungen des Verkehrs“^[59] im Globalen Norden konzentrierte. Frühere Epochen, weniger technisierte Mobilitätsformen und andere Weltregionen blieben unterrepräsentiert.

Image



Elizabeth Shippen Green, *The Journey*, 1903. Die Illustration zeigt ein Kind, das durch das Fenster eines Eisenbahnwagens die Landschaft beobachtet; am Himmel Luftschlösser.

Quelle: Harper's Magazine, Library of Congress Prints and Photographs Division Washington

<https://www.loc.gov/pictures/item/2010716300/>

[30.06.2024], public domain

Angesichts dieser Lücken verwundert es nicht, dass die Mobility Studies in der Verkehrsgeschichte relativ breit rezipiert wurden und werden, stehen sie doch erklärtermaßen für eine kulturwissenschaftliche und transnationale Öffnung. In seiner Kulturgeschichte der Automobilität in den USA von 2008 greift etwa Cotten Seiler explizit ihre Thesen auf und präsentiert sie als zukunftsweisend.^[60] Noch expliziter rief der ebenfalls auf Automobilgeschichte spezialisierte Gijs

Mom die Historiker:innen der Verkehrsgeschichte zur Adaption der Culture und Mobility Studies auf.[61] Auf der anderen Seite sind seitdem viele innovative Arbeiten zu Verkehrsthemen entstanden, die nicht ausdrücklich auf die Mobility Studies rekurrieren, aber Kultur- und Nutzer:innenperspektiven stark machen.[62] Darunter sind auch **geschlechtergeschichtliche** Studien zu „Radlerinnen“ und Selbstfahrerinnen im Kaiserreich und der Weimarer Republik.[63] Gleiches gilt für Studien zur Interaktion verschiedener Mobilitäten, etwa zu Konflikten zwischen Fußgängern und dem aufkommenden Automobil.[64] Diese Arbeiten verweisen auf die gesellschaftliche Relevanz bestimmter Mobilitätsformen, bevor sie zu Massenverkehrsträgern avancierten, und widersetzen sich somit dem latenten **Modernisierungsthema** der älteren Transportgeschichte.

Abgesehen von **kulturgeschichtlichen** Aspekten können die Mobility Studies die Verkehrsgeschichte auch dazu inspirieren, an die Traditionen der Verkehrsforschung aus den 1970er-Jahren anzuknüpfen und sozialhistorische Fragen zu stärken. Die Untersuchung sozialer In- und Exklusionseffekte identifiziert auch Dirk van Laak für die Geschichte von **Infrastrukturen** als ein Thema mit bereits länger offenliegendem, aber recht wenig ausgeschöpftem Potenzial.[65] Zu denken ist an strukturelle Faktoren wie Ticketpreise, Reiseklasse-Unterschiede oder mangelnde Verkehrsanschlüsse ebenso wie an alltagshistorische Perspektiven, die die mögliche Agency von ausgeschlossenen Akteuren und sozialen Randgruppen abwägen, seien es blinde Passagiere, verbotenerweise Auto fahrende Frauen, Migrant:innen mit gefälschten Papieren oder Obdachlose, die sich in Innenräumen wie Flughäfen oder S-Bahnen aufhalten.[66]

Anhand sogenannter *Freedom Rides* von Bürgerrechtler:innen, die gegen die Rassentrennung in Verkehrsmitteln in den US-Südstaaten der frühen 1960er-Jahre protestierten, und ähnlichen Protestaktionen in Australien und dem palästinensischen Westjordanland hat Barbara Lüthi unlängst gezeigt, wie Mobilität selbst zur Protestform werden kann, mit der sich gegen Exklusion, für Bewegungsfreiheit und Rechte demonstrieren lässt.[67]

Das von Gijs Mom und anderen vertretene Ziel, die Verkehrsgeschichte zur Mobilitätsgeschichte umzuwandeln, teilen nicht alle Beteiligten.[68] Quantitative, ökonomische und technische Betrachtungen sind weiterhin relevant. Vorgehalten wird den Mobility Studies auch, dass sie im Gegensatz zur klassischen Verkehrsgeschichte den Gütertransport vernachlässigen.[69] Der Historiker Reiner Ruppmann spricht von einer „amorphen Situation“,[70] in der manche Verkehrshistoriker:innen die Mobility Studies hochhalten, während andere davon unberührt ihren empirischen Studien nachgehen. Der Eisenbahnhistoriker David A. Turner befürchtet, dass die lange Zeit mangelnde theoretische Tiefe der Transportgeschichte nun drohe, in ein Theoriekorsett umzuschlagen und Verkehrsforscher:innen abseits des neuen Trends ausschließe.[71] Sein Appell für ein plurales Mit- und Nebeneinander hat einiges für sich. Aktuelle Forschungspotenziale

könnten über das gewohnte Repertoire sowohl der Mobility Studies als auch der „klassischen“^{15 of 46} Verkehrsforschung hinausreichen und zu gemeinsamem Nachsinnen herausfordern.

Eines dieser Forschungspotenziale zeigt sich in der Hinwendung zur **Materialität** von Mobilität, die beispielsweise die Sammlungsleiterin im Technischen Museum Wien Anne-Katrin Ebert als fruchtbringende Forschungsagenda identifiziert: Die etablierte historische Forschung zu Infrastrukturen und Technikaspekten könne dabei die stark durch den **Cultural Turn** beeinflussten Mobility Studies in ihrem Nachdenken über die materiell-technischen Bedingungen von Mobilität bereichern.[72] Ein besonders wichtiger Trend ist die Analyse der Ebene zwischen **Planung** und Nutzung von Mobilitätsinfrastrukturen, also von Betrieb, Reparatur, Instandhaltung und Umbauten. Auf dieser Zwischenebene lassen sich prägende Dynamiken analysieren, die sich der Euphorie und den modernistischen Diskursen entziehen, die sich häufig mit neuen Verkehrsprojekten verbinden.[73] Hier zeigt sich außerdem die „Bodenhaftung der Netzwerkgesellschaft“, [74] also die Störanfälligkeit und materielle Abhängigkeit moderner Gesellschaften, die leicht in den Hintergrund gerät, solange Systeme „im Fluss“ sind.[75] Umgekehrt regen die Mobility Studies dazu an, Akteursperspektiven stark zu machen. Das würde etwa bedeuten, die materiellen Praktiken alltäglicher Akteur:innen wie Passagiere, Techniker:innen und Betriebsmitarbeiter:innen, Anwohner:innen oder auch vermeintlicher „Störer“ auszuloten und zu fragen, wie sie sich Techniken, Vehikel und Räume aneigneten, sie beherrschten oder ihnen ausgeliefert waren.

4.2 Abstecher ins Grüne: Mobilität/en und Umwelt

Ein anderes Forschungspotenzial liegt im Themenbereich Mobilität und Umwelt. Wie der Verkehrshistoriker Ueli Haefeli konstatiert, verdrängt der Fokus auf ungleiche Mobilitäten und *mobility justice* in den Mobility Studies tendenziell die Frage, „wie viel Mobilität und Verkehr“ denn überhaupt erstrebenswert sei.[76] Angesichts aktueller Nachhaltigkeitsdebatten ist das eine dringende Frage, die zur **Historisierung** einlädt. So beleuchten beispielsweise die Beiträge des Themenhefts „Mobilität und Umwelt“ der „Zeithistorischen Forschungen“ unterschiedliche Beziehungen und Konflikte zwischen Umweltdiskursen und Verkehrspraktiken.[77] Überdies berührt die Frage auch die forschungspraktische Metaebene und konfrontiert reisefreudige Historiker:innen mit ihren eigenen Gewohnheiten.[78] Aktuelle Debatten um die Zukunft nachhaltigerer Mobilität – von Elektromobilität über urbane Mikromobilität bis hin zu „Flugscham“ – laden außerdem dazu ein, sich verstärkt mit den Mobilitätsvisionen und -ängsten früherer Zeiten zu beschäftigen und ihre Wirkungen auf die Gesellschaft und die Verkehrsentwicklung auszuleuchten.[79] Solche Blicke in die Geschichte tragen auch dazu bei, das eingangs skizzierte **Modernisierungsnarrativ** zu hinterfragen; so manches historisch ältere Fortbewegungsmittel wie das Fahrrad erscheint jetzt wieder als zukunftsweisend und nachhaltig.[80]

Aktuelle Forschungen zu Mobilität und Umwelt beschränken sich nicht auf die großen Probleme wie Verschmutzung, Klima- und Umweltzerstörung.[81] Historiker:innen stellen heraus, dass das Verhältnis zwischen Verkehr, Landschaft und Natur komplexer ist. Beispielsweise zeigen Arbeiten zur Geschichte des Automobils in Amerika, wie das Autofahren zu einer mobilen Erfahrungskultur von Landschaft und Natur wurde, und beleuchten die kulturellen und politischen Folgen dieses Vordringens der Straßen.[82] Die Grundannahme ist dabei (wie insgesamt in der Umweltgeschichte), dass die „unberührte Naturlandschaft“ ein **Mythos** und jede Perspektive auf Natur bereits durch menschliche Kultur, Technik und Wissen geprägt sei.[83]

Andere Historiker wie Nils Güttler zeigen im Umkehrschluss, dass auch vermeintlich unnatürliche Orte wie Flughäfen hybride Umwelten sind, an denen Natur zu finden ist und anhand derer Umwelt verhandelt wird.[84] Ein eindrückliches Beispiel dafür sind die Proteste gegen die Frankfurter Startbahn West und ihre zentrale Rolle in der Umweltbewegung der 1980er-Jahre. Unter dem Gesichtspunkt multipler Mobilitäten kann es auch spannend sein, Flughäfen und andere Transitorte nicht nur als Drehkreuze des globalen Personen- und Güterverkehrs, sondern auch als Umschlagplätze für Tiere, Pflanzen und Krankheitserreger zu betrachten. Durch Mobilität erzeugte Verbindungen zwischen der lokalen Umwelt und der Natur in anderen Weltregionen können in ihren Folgen historisch untersucht werden.[85]

4.3 Same, same, but different? Globalgeschichte und Mobility Studies

Mobility Studies und **Globalgeschichte** (respektive die interdisziplinären Global Studies) haben vieles gemein. Sie formierten sich etwa zeitgleich in den frühen 2000er-Jahren. Inspiriert unter anderem durch die soziologische **Globalisierungs-** und Netzwerkforschung und den *Transnational Turn* wurde nach neuen Zugängen gesucht, um dem Eindruck einer grenzübergreifend vernetzten, aber asymmetrischen Gegenwart gerecht zu werden. Entsprechend ähneln sich auch die Begrifflichkeiten wie *flows*, Netzwerke und *connections*. „Ging es in den Debatten um transnationale und globale Geschichte lange um die Frage, wie die Überwindung von Raum auf die Verfasstheit von Gesellschaften wirkt“, so formuliert es Isabella Löhr, „verlegten sich die Mobility Studies auf die Kritik an einem Gesellschaftsbegriff, der von territorialer Stabilität und der physischen Präsenz aller Gesellschaftsmitglieder ausgeht.“[86]

Eine wenig beachtete Gemeinsamkeit stellt zudem die dialektische Sicht auf Verbindungen dar. So wie Mobilität und Immobilität in den Mobility Studies relational gedacht werden, so gibt es gerade im deutschsprachigen Raum vermehrt Forschungszentren, die Globalgeschichte als spannungsreiches Zusammenspiel von De- und Reterritorialisierung betrachten oder sich Dynamiken von Konnektivität und Unverbundenheit widmen.[87] Trotz oder eher wegen dieser Parallelen werden die Mobility Studies von Globalhistoriker:innen bislang wenig rezipiert.

In der Globalgeschichte geht es nahezu immer um Mobilität im weiten Sinne: um den Transfer ^{17 of 46} und die Zirkulation von Menschen, **Materiellem** und **Ideen**. Überlappungen mit den theoretischen Überlegungen des *New Mobilities Paradigm* gibt es vor allem dann, wenn es um die unterschiedliche Bewertung und politische Behandlung beziehungsweise Kontrolle von globaler Mobilität geht. Das trifft nicht nur auf das naheliegende Thema Migration zu, sondern auf die gesamte Bandbreite grenzübergreifender Mobilität, einschließlich Schmuggel und anderer „devianter Mobilitäten“ sowie privilegierter Formen wie Diplomatie, die gerade in ihrer Andersbehandlung, Beziehung und gelegentlichen Überschneidung interessant scheinen.[88]

Auch wenn in der Theorie des *New Mobilities Paradigm* ein ähnlich weites Mobilitätsverständnis postuliert wird, wie es die Globalgeschichte prägt, behandeln die Mobility Studies in der empirischen Praxis doch oftmals Mobilität im engeren Sinne, also den Verkehr und Transport, besonders von Personen. Die Themenspektren beider Felder sind daher nur bedingt in Deckung zu bringen, auch weil manche typisch globalhistorischen Themen, wie etwa globale Mikrogeschichte, Internationalismus, Visionen globaler Ordnung, kosmopolitische Identitäten und Interkulturalität, zwar „von globaler Mobilität beeinflusst sind, aber sich nicht darauf reduzieren lassen“,[89] so der Soziologe Gerard Delanty. Produktive inhaltliche Schnittmengen zeigen sich entsprechend oft dort, wo es auch in der Globalgeschichte dezidiert um Verkehrswege und Vehikel geht. Ein Beispiel ist die Geschichte von Mobilitätsformen in (post)kolonialen Kontexten. Die Gestaltung globaler Ordnung und die Durchdringung imperialer Räume mit Hilfe von Transportinfrastrukturen ist seit Daniel Headricks Buch „Tools of Empire“ (1981) ein klassisches Thema der **Imperialismus-**, **Kolonial-** und später auch **Globalgeschichte**.^[90] In jüngerer Zeit wurde der eurozentrische Fokus auf technologisierte Transportmittel und ihre westlichen Profiteure und Betreiber:innen kritisiert. Stattdessen wurde auf ältere Forschungen aus den Area Studies verwiesen, die lokale Transportarten wie zum Beispiel Kamele, Karawanen oder Träger behandeln – ein Thema, das in jüngerer Zeit wieder an Bedeutung gewinnt.^[91]

Image



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

008151

Zweiter Weltkrieg, Nordafrika, westliche Wüste, 23. Dezember 1941. Original-Bildunterschrift: „Old and new in the Western desert. Behind the camel is one of the new American Tomahawk fighter ...“ Fotograf: George Silk, Quelle: Australian War Memorial Nr. 008151, <https://www.awm.gov.au/collection/008151> [30.06.2024], public domain

Einen Richtungswechsel des Blicks eröffnen auch Studien zur Nutzung oder Aneignung von Infrastrukturtechnologie durch indigene **Eliten** und Bewohner:innen vor und nach der Dekolonisation.[92] Besonders innovativ sind transmodale Herangehensweisen. So rekonstruiert Valeska Huber in ihrem Buch „Channelling Mobilities“ die Interaktion verschiedener Verkehrsformen am Suezkanal um 1900, wo unter anderem traditionelle Karawanen auf imperialen Dampfschiffverkehr und dessen europäische Passagiere trafen. Explizit nutzt sie das Konzept der *multiple mobilities*, um verschiedene Mobilitätspraktiken, ihre unterschiedliche Wahrnehmung und politische Gestaltung zu untersuchen.[93] Dem Ansatz, verschiedenen, je unterschiedlich bewerteten und behandelten Mobilitäten an einem Knotenpunkt nachzuspüren, folgen auch Lasse Heerten mit Blick auf globale Hafenstädte sowie Forscher:innen, die Grenzregionen als Mobilitätsräume untersuchen.[94]

Ein zweites Beispiel für eine analytisch ergiebige Verschränkung von Global- und Mobilitätsgeschichte ist die historische Transitforschung. Während **globalgeschichtliche** Ansätze generell danach fragen, weshalb, wie und mit welchen Folgen Menschen grenzübergreifende Verbindungen schaffen, richtet die Transitforschung das Augenmerk auf die Verbindungen selbst; beispielsweise auf die Funktionsweisen und Eigenlogiken von Telegrafennetzen oder die Erfahrungen und Interaktionen an Bord von Überseedampfern.[95] Letztere stellen bisher den Hauptgegenstand dieses noch jungen Forschungsgebiets, und es gibt noch reichlich Spielraum, Transit auch in anderen Verkehrsträgern, Transitorten und späteren Zeiträumen zu untersuchen.

Dabei – und hier könnten die Mobility Studies wiederum inspirierend sein – wären die Divergenz der Transiterfahrungen von unterschiedlichen Akteursgruppen und speziell prekäre Mobilitätsformen stärker zu berücksichtigen. Der Historiker Gopalan Balachandran zeigt in einem Aufsatz zu indischen und chinesischen Mannschaftsmitgliedern auf europäischen Dampfschiffen um 1914 eindrücklich, dass Mobilsein selbst einengend sein konnte.[96] Für die Neuzeit leuchtet dieses Argument unmittelbar ein, etwa wenn man an die *middle passages* der Sklavereigeschichte denkt. Für die jüngere Zeitgeschichte sind Studien, die ungleiche Transiterfahrungen in der **Globalisierung** erforschen (beispielsweise anhand der Besatzungen von Frachtern oder Kreuzfahrtschiffen) trotz erster Anfänge immer noch ein Forschungsdesiderat.[97]

Als drittes Beispiel sei die **Tourismusgeschichte** genannt. Diese ist ein eigenständiges Forschungsfeld, das mit der Globalgeschichte allerdings dann viel gemein hat, wenn es um grenzübergreifenden, kolonialen oder anderweitig transkulturellen Tourismus geht und die Folgen für beziehungsweise die Interaktionen mit der Lokalbevölkerung im Vordergrund stehen.[98] In der Tourismusgeschichte wurde der *Mobility Turn* ähnlich intensiv rezipiert wie in der Verkehrsgeschichte.[99] Dem Tourismushistoriker Hasso Spode folgend, kann man allerdings kritisch fragen, ob die theoretisch aufgebaute Prämisse, dass jedermann und alles mobil sei, nicht dazu führe, dass „Tourismus im Meer der Mobilitäten“[100] untergehe. Das könnte auf Kosten der analytischen Greifbarkeit des Phänomens Tourismus gehen. Positiv gewendet, sieht Spode den „Verdienst des *mobility turn*“ darin, „den Blick für das Unscharfe zu schärfen“[101] – das heißt für die oft fließenden Grenzen zwischen Tourismus und Alltag sowie zwischen touristischem Reisen und anderen Formen und Funktionen des Mobilseins.

Die Überlappungen des Tourismus mit anderen Mobilitätsformen haben mehrere Historiker:innen als originellen Input der Mobility Studies ausgemacht.[102] In der Empirie zeigen dies exemplarisch Arbeiten, die Tourismus und Migration zueinander in Bezug setzen.[103] Die Mobility Studies halten auch theoretische Überlegungen zum relationalen Verhältnis von Mobilität und Immobilität bereit. Sie können dabei helfen, die Beziehungen zwischen touristischer Mobilität und denjenigen Gesellschaften, Umwelten und Menschen (insbesondere Einheimische und lokale

Saisonarbeiter:innen), die davon vor Ort betroffen sind, historisch zu untersuchen.[104] Diese ^{20 of 46} oft durch kulturelles *othering*, Asymmetrien und Hybridisierung geprägten Beziehungen und ihre Folgen haben auch Gabriele Lingelbach und Moritz Glaser als Desiderat einer globalhistorisch erweiterten Tourismusgeschichte identifiziert.

Womöglich könnten die Mobility Studies aber auch jenseits der genannten Themenfelder Anregungen für die Globalgeschichte bereithalten. Einerseits betrifft das die mobilen Methoden, um die es weiter unten im Beitrag gehen wird; andererseits die Debatte um die Zukunftsfähigkeit der Globalgeschichte. In den letzten Jahren wurde der Globalgeschichte von mehreren Seiten vorgeworfen, die „Globalisierungsverlierer“, „Abgehängten“ und weniger mobilen Menschen zu vernachlässigen.[105] Andere betonten dagegen, dass die Globalgeschichte auch die „dunklen Seiten“ von Vernetzung sowie Reterritorialisierungs- und Entflechtungsdynamiken betrachte.[106] Der sozialkritische Impuls hinter dem *New Mobilities Paradigm* kann darüberhinausgehend instruktiv sein – ohne dass man dabei das normative Konzept der *mobility justice*, wie es Mimi Sheller vertritt, übernehmen muss. Analog zur Diagnose des Historikers Hans-Liudger Dienel, die „Wirkungen der gestiegenen Mobilität auf die mentale Globalisierung“ seien „ein bisher noch viel zu wenig beachtetes Feld“, [107] ließe sich an zukünftige Studien denken, die den Folgen von eingeschränkter Mobilität auf globale Integrationsprozesse nachgehen und dabei auch berücksichtigen, wie Personen ihre eigene (Im)Mobilität bewerteten.

4.4 Migrationsgeschichte in Bewegung

Mobilität und Migration werden oft in einem Atemzug genannt, wobei Mobilität als Oberbegriff mehr Akteur:innen einschließt als nur Migrant:innen. Die Grenze zwischen unterschiedlichen Arten, Anlässen und Intentionen des Mobilseins ist dabei nicht immer eindeutig. Das lässt sich beispielhaft an den sogenannten Gastarbeiter:innen in der Bundesrepublik zwischen den 1950er- und 1980er-Jahren verdeutlichen. Die angeworbenen ausländischen Arbeitskräfte sollten zuerst nur temporär beschäftigt werden, bevor insbesondere viele türkische Arbeiter in den 1970er-Jahren beschlossen, sich in Deutschland niederzulassen und ihre Familien aus den Herkunftsländern nachzuholen.[108] Ein anderes Beispiel sind deutsche Tourist:innen, die etwa die Kanaren oder Thailand zum Alterssitz ausersehen und so zu Altersmigrant:innen werden.[109]

Das Verhältnis zwischen Mobilitätsgeschichte und **Migrationsgeschichte** erschöpft sich allerdings keineswegs in verschwommenen klassifikatorischen Zuordnungen. Vielmehr lassen sich gleich mehrere thematische Schnittfelder ausmachen, die entweder nach wie vor innovatives Potenzial besitzen oder sogar gerade erst von Historiker:innen entdeckt werden. Anders als in der Verkehrsgeschichte, wo die Rezeption des *New Mobilities Paradigm* eine Reaktion auf den Wunsch nach theoretischer Innovation darstellte, mangelt es der Migrationsgeschichte durch ihre enge

Anbindung an das interdisziplinäre Feld der Migration Studies nicht an theoretischen Impulsen. Die Nähe zum *New Mobilities Paradigm* ergibt sich hier eher durch die Ähnlichkeit vieler Fragen und Ansätze der Migration Studies und der Mobility Studies, die sich anhand von drei Schnittstellen zeigen:

(1) Ein erstes Schnittfeld resultiert aus dem Einzug **transnationaler** Perspektiven in die Migrationsgeschichte seit den 1990er-Jahren. Wurde Migration zuvor meist als eine zielgerichtete Bewegung von einem Land ins andere und dabei häufig im nationalstaatlichen Rahmen durch die Linse des Aus- beziehungsweise Einwanderungslandes betrachtet, gilt dies mittlerweile als methodologische Einbahnstraße. Forscher:innen, allen voran die Anthropologin Nina Glick Schiller, nahmen vermehrt die Folgemobilität von Migrant:innen in den Blick.^[110] Themen wie kommunikativer Austausch, Besuchsreisen und kulturelle Anbindungen zurück ins Heimatland oder zu Communities in anderen Ländern sowie Fälle von Remigration wurden stärker berücksichtigt. Sie lenken den Fokus weg von einseitigen Fragen der Integration oder Push-Pull-Modellen hin zu zirkulärer und Kettenmigration, transnationalen Sozialräumen und Besuchsreisen, hybriden Identitäten, Diaspora-Kulturen und grenzübergreifender Wissenszirkulation.^[111] Migration geht in diesen Fällen fließend in andere Mobilitätsformen über. Zudem können durch die Erforschung der Verkehrsmittel, -wege^[112] und Kommunikationsträger^[113], die den transnationalen Kontakten zugrunde liegen, Einsichten in die Funktionsweisen postmigrantischer Netzwerke gewonnen werden.^[114]

Image



Passagiere auf der St. Louis vor Havanna, 3. Juni 1939. Fotograf: unbekannt. Quelle: United States Holocaust Memorial Museum, courtesy of National Archives and Records Administration, College Park, Source Record ID: 306-NT-648-E-5, <https://collections.ushmm.org/search/catalog/pa26989>, public domain

(2) Die transnationale Euphorie der 1990er-Jahre ist allerdings auch in der Migrationsgeschichte in die Kritik geraten. Mittlerweile stehen verstärkt Grenzen und Immigrationsrestriktionen im Zentrum.[115] Forschungen zu historischen Migrationsregimen – das heißt Systemen zur Regulation und Kontrolle von Migration – bewegen sich nicht nur in analytischer Nähe zu den Border Studies; sie passen auch zum Ziel der Mobility Studies, Dynamiken von Mobilität und Immobilität, *uneven mobilities* und politische Mobilitätskontrolle zu untersuchen.[116] Ein wichtiges Forschungsdesiderat ist in diesem Zusammenhang die diskursive Beziehung zwischen Migration, anderen Arten von Mobilität und Sesshaftigkeit: Nur wenn Sesshaftigkeit als Norm konstruiert wird, so die Historikerinnen Anne Friedrichs und Maren Möhring, kann demgegenüber Migration problematisiert und abgewertet werden.[117]

Manche Migrationshistoriker:innen folgen der Maxime des *New Mobilities Paradigm*, verschiedene Mobilitäten im Zusammenhang und mit Blick auf Hierarchisierungen zu untersuchen.

Beispielsweise regte unlängst Francesca Falk an, anhand eines Ortes exemplarisch „den politischen und gesellschaftlichen Umgang mit Geflüchteten und Steuerflüchtlingen ganz konkret zu vergleichen“.[118] Die Kulturanthropologin Ramona Lenz, die das Nebeneinander von Tourist:innen und Migrant:innen auf Kreta und Zypern untersucht hat, zeigt, wie die ansonsten abstrakte Theorie vom Nexus unterschiedlicher (Im)Mobilitäten empirisch greifbar gemacht werden kann, ohne dabei in der oberflächlichen Gegenüberstellung von „arme[n] Flüchtlinge[n] und reiche[n] Geschäftsreisende[n]“[119] zu verharren. Forschungen zu „Daheimgebliebenen“ und ihren ins Ausland gezogenen Familienmitgliedern zeigen außerdem, dass Migration und Immobilität keine reinen Gegensätze darstellen, sondern Teile einer gemeinsamen Haushaltsstrategie auf der Grundlage transnationaler Geldsendungen bilden können.[120]

(3) Auch beim Thema Asyl- und Zwangsmigration, das heißt Flucht und Vertreibung, können Perspektiven aus den Mobility Studies anregend sein. Die Transportinfrastrukturen, Reisemittel, Routen und Transitorte von Migrant:innen und Flüchtenden rücken erst allmählich in den Fokus historischer Migrationsforschung.[121] Das Interesse ist dabei auf das räumlich-zeitliche Dazwischen gerichtet, also auf „Tansitmigration“[122] und Migrationswege, die in unterschiedliche Richtungen führen[123] Durch die Untersuchung **subjektiver** Reflexionen und Interaktionen im Transit kann ihre Funktion bei der Bewältigung des Übergangs zwischen Räumen, Identitäten und Lebensabschnitten offengelegt werden. Schiffspassagen und vergleichbare Phasen des Unterwegsseins bieten sich für eine solche Untersuchung besonders an, wie der Blick in die Geschichte zu jüdischer Flucht und Exil zeigt.[124]

Auch die Forschung zu globaler Migration, Asyl und Flucht in der jüngeren Zeitgeschichte widmet sich immer häufiger Migrationswegen und Zwischenräumen. Dabei geht es nicht nur um subjektive Transiterfahrungen, sondern auch um Migrationsregime, denen sozusagen *en route* nachgespürt wird.[125] Viele Migrant:innen müssen sich auf ihrer Reise durch Orte wie Camps oder Grenzzonen und durch **bürokratische** Praktiken wie Passkontrollen oder sich verändernde Rahmenbedingungen manövrieren. Durch Komplikationen und neue Situationen können sich ihre Pläne und Reiserichtungen verändern, manche stranden auch im Transit oder machen kehrt.[126] Innerhalb der Border Studies wird der Spieß gar umgedreht und gezeigt, dass auch Grenzen selbst und ihre Hüter mobil sind – man denke nur an die Patrouillen von Frontex auf dem Mittelmeer.[127]

Die Transitforschung innerhalb der Migrationsgeschichte geht demnach davon aus, dass Migrationsverläufe selten linear, sondern kontingent und spontan wandelbar sind. Ein Potenzial für zukünftige Forschungen bildet auch das Konzept *Viapolitics* des Politikwissenschaftlers William Walters, mit dem er eine Brücke zwischen Migrationsforschung, Transport Studies und „mobiler“ Methodik (siehe unten) schlägt. Walters betrachtet Verkehrsmittel und Routen als Orte der Auseinandersetzung mit Migrationsregimen und eröffnet damit ein Thema, das auch für

Ein verwandtes Thema, das in den Transport und Mobility Studies wenig, in der Migrationsgeschichte dafür schon lange behandelt wird, ist erzwungene Mobilität, das heißt konkret Umsiedlungen, Abschiebungen, bis hin zu Deportationen und die jeweils zugrundeliegenden Transportinfrastrukturen. Für die Holocaust-Forschung existieren entsprechende Studien, die die Rolle von Rampen und Eisenbahnen untersuchen.[129] Erste Pionierarbeiten von Ethan Blue und William Walters widmen sich der Rolle von Zügen und Flugzeugen in der Geschichte von Abschiebungen von Ausländer:innen und demonstrieren den Mehrwert eines Fokus auf Abschiebe-Infrastrukturen.[130]

4.5 Mobile Methoden und Objekte

Nicht zuletzt stehen die Mobility Studies auch für die Entwicklung und den Einsatz sogenannter mobiler Forschungsmethoden.[131] Diese zielen darauf ab, die unterschiedlichen „beweglichen Systeme und Erfahrungen, die die heutige Welt zu charakterisieren scheinen“, [132] zu erfassen, zu verfolgen oder zu simulieren. Zu denken ist an soziologische und ethnologische Methoden wie teilnehmendes Beobachten als „Mitgehen“, den Einsatz von Tracking-Techniken mit GPS, Videoethnografie, das Erfassen von *time-space diaries* oder Reiseblogs und die Beobachtung von Transitorten wie Flughäfen und Camps. Ältere Ideengeber waren besonders Georg Marcus' „Multi-Sited Ethnography“ (1995), James Cliffords Ethnologie von „Routen“ (1997) und die *Follow the Actors*-Ansätze der Akteur-Netzwerk-Theorie.[133]

Inwiefern ist es sinnvoll, mobile Methoden auch in die Geschichtswissenschaft zu integrieren? Tatsächlich existieren bereits methodische Zugänge, die man als eine Art retrospektives Verfolgen und als Rekonstruktion von Bewegungswegen bezeichnen kann. Dazu gehören etwa die zuvor skizzierte Transitforschung aus der **Globalgeschichte** und der **Migrationsgeschichte** sowie globale **Biografien**, [134] Warenkettenanalysen [135] oder auch ganz allgemein die Arbeit mit Quellentypen, die besonders geeignet scheinen, um Bewegung im Raum beziehungsweise deren Repräsentation und Reflexion nachzuvollziehen. Darunter fallen beispielsweise Tagebücher, Briefwechsel, Postkarten, Reiseberichte, Reisepässe oder historische Karten und Zeichnungen, die Routen und Bewegungsverläufe abbilden. [136] Mithilfe neuer digitaler Methoden, insbesondere Geoinformationssystemen, lassen sich Karten auch als Forschungsmethode nutzen, um räumlich-geografische Bewegungen und ihren Fortgang im Zeitverlauf abzubilden und zu analysieren. [137] Andere Ansätze, die ebenfalls noch relativ am Anfang stehen und mit unterschiedlicher Zielsetzung auf „reisende“ Objekte abheben, sind einerseits die Provenienzforschung [138] und andererseits Forschungen zu **materieller Kultur** unterwegs, Dinge im Exil und auf Wanderung. [139]

Image



Djordje Balmazovic (Škart collective) in collaboration with asylum seekers in Banja Koviljača camp in Serbia, No. 8 NN, Damascus, Syria, 2015. Courtesy of the artist and Grupa 484 © National Maritime Museum, Greenwich, London <https://www.e-flux.com/announcements/83119/it-is-obvious-from-the-map> [30.06.2024], Lizenz: CC BY-NC-ND.

Die Karte ist aus einer Sammlung handschriftlicher Notizen und Illustrationen von Djordje Balmazovic (Škart-Kollektiv) in Zusammenarbeit mit syrischen Geflüchteten im Lager Banja Koviljača in Serbien entstanden. Sie lässt die Betrachter:innen an den Flucht-Erzählungen teilhaben. Die Geflüchteten berichten von den Fluchtrouten, ihrer Navigation, der Brutalität der Polizei, Fällen von Bestechung und anderen Erfahrungen. Die räumliche und zeitliche Unsicherheit, die mit derartigen Transiterfahrungen oft einhergeht, wird durch die verschlungene und nicht-lineare Anordnung hervorgehoben.

In einem Artikel in „Geschichte und Gesellschaft“ von 2016 hat Monika Dommann – stark an das *New Mobilities Paradigm* erinnernd – dafür plädiert, dass die Geschichtswissenschaft „nomadischer“ werden sollte. Die **Migrationsgeschichte** und die Geschichte von **Infrastruktur** und Transport sieht sie als Vorreiter einer Abkehr von Zirkulationsnarrativen, wie sie in der Wissens- und **Globalgeschichte** früher populär gewesen seien. Anstelle von Zirkulation würden sie zu einer

„radikalen *Follow-the-Movement*-Heuristik“ neigen, die Bewegungs- ebenso wie „Stillstandstudien“ produziere und die Ursachen und Effekte von Mobilität und Stillstand erforsche.[140] Als konkrete Einlösung dessen könnte man Bettina Severin-Barbouties Studie zu „Migration als Bewegung am Beispiel von Stuttgart und Lyon“ ansehen. Anstatt allein die Integration von Migrant:innen in den beiden Städten zu untersuchen, stellt Severin-Barboutie den Praktiken des Ankommens Praktiken der Immobilisierung, des Weiterreisens und des Zurückkehrens gegenüber, was sie angelehnt an James Clifford als *multi-sited historiography* versteht.[141] Anna Lipphardt, eine historisch arbeitende Ethnologin, und ihr Projektteam wählen ebenfalls eine mobile Forschungsperspektive, um die „mobilen Lebenswelten“ von Angehörigen der Jenischen und dabei *en passant* auch die jeweils geltenden Aufenthaltsregime zu analysieren.[142]

Mobile Perspektiven können zu gewinnbringenden Einsichten führen. Allerdings hat der Humangeograf Peter Merriman mit Blick auf die mobilen Methoden der Mobility Studies zu Recht Bedenken geäußert, die sich in ähnlicher Weise auf die Geschichtswissenschaft übertragen lassen: Es sei schlicht nicht bei allen Themen quellentechnisch möglich oder sinnvoll, den sich bewegenden Elementen und Akteur:innen zu folgen. Zudem ließen sich nicht alle Praktiken, die mit Bewegung zu tun haben, am besten mit *follow the ...*-Perspektiven erfassen: Gerade die materiellen, soziokulturellen, politischen und ökonomischen Kontexte, in denen Mobilität eingebettet ist, seien oft entscheidend, auch wenn diese Kontexte selbst nicht „reisen“ und nicht immer in vollem Ausmaß *en route* zu erkennen wären. Zuletzt erscheine auch die implizite Idee, eine mobile Perspektive sei „näher dran“ oder gar authentischer, aus epistemologischer Sicht fragwürdig.[143]

5. Resümee

Als heterogener und schwer zu überblickender Querschnittsbereich lässt sich die Mobilitätsgeschichte kaum auf einen Nenner bringen. Unter ihrem Dach versammeln sich unterschiedliche Themen, Fragestellungen und theoretisch-methodische Ansätze, die an Zusammenhängen zwischen verschiedenen Formen von Mobilsein, zwischen Bewegung und Stillstand sowie zwischen dem Unterwegssein und den dadurch entstehenden Kontexten und Verbindungen von Menschen, Orten und Dingen interessiert sind.[144] Gezeigt haben die Schlaglichter auf die aktuelle Forschungslandschaft, speziell der Verkehrs- und **Umwelt-, Global-, Tourismus-** und **Migrationsgeschichte**, dass der Begriff „Mobilität/en“ Konjunktur hat und in den letzten Jahren verstärkt an die Seite etablierter Termini wie Verkehr oder Migration gerückt ist. Auch wenn er einer einheitlichen Definition entbehrt, fallen bei seiner Verwendung in den unterschiedlichen Feldern doch konzeptuelle Ähnlichkeiten auf: Wo von „Mobilität/en“ die Rede ist, geht es meist um Forschungsperspektiven, die die Mittel, Träger, **Infrastrukturen** und Bedingungen räumlich-physischer Mobilität analytisch stärken und dabei die mobilen Akteur:innen

und ihre Agency hervorheben. Auffällig ist auch die Aufwertung von Phasen des Transits und des Unterwegsseins als eigenständige historische Untersuchungs(zeit)räume, die mit mobilen Beobachtungsperspektiven und Methoden erforscht werden können. 27 of 46

Die Pluralform „Mobilitäten“ signalisiert außerdem ein wachsendes Interesse daran, wie verschiedene Mobilitätsformen beziehungsweise unterschiedlich mobile Gruppen interagieren oder miteinander zusammenhängen. Zunehmend wird gefordert, bei der Untersuchung von Mobilität auch Ungleichheiten, Dialektiken von Mobilität und relativer Immobilität sowie Mobilitätskontrolle miteinzubeziehen. Wie in diesem Beitrag gezeigt wurde, wird ein Konzept von Mobilität im Plural mittlerweile schon in verschiedenen Feldern der Geschichtswissenschaft produktiv genutzt, wobei unterschiedliche Mobilitäten nicht nur beschrieben, sondern in ihren Ursachen, Bedeutungen und Folgen erklärt werden.^[145] Kurz gesagt, werden vergangene Mobilitätserfahrungen von Menschen sichtbarer. Dies hat andererseits zur Folge, dass die Bewegungen von Gütern, Rohstoffen, Abfällen, Daten und anderen Dingen in der Mobilitätsgeschichte – anders als in der älteren Transport- und Verkehrsgeschichte – bisher eher vernachlässigt werden.^[146]

Die genannten Trends in der Mobilitätsgeschichte lassen sich an die interdisziplinären Mobility Studies andocken, gehen aber nicht immer ursächlich auf sie zurück. Vielmehr wurzeln sie auch in eigenen Entwicklungslinien der jeweiligen geschichtswissenschaftlichen Felder oder gehen auf Einflüsse wie den *Cultural* und *Transnational Turn* zurück. Die Mobility Studies bieten für mobilitätshistorische Forschungen theoretische Anknüpfungspunkte und interdisziplinäre Perspektiven, die stärker rezipiert werden könnten. Die Mobilitätsgeschichte in einem übergeordneten Paradigma, angelehnt an das *New Mobilities Paradigm*, zusammenzupressen, scheint aber wenig sinnvoll und für die analytische Kreativität und Dynamik der jeweiligen Forschungsfelder eher hinderlich.^[147]

[1] Zygmunt Bauman, *Globalization. The Human Consequences*, New York 1998, S. 85.

[2] Zur Kritik an der Nomaden-Metapher siehe Ada Ingrid Engebriksen, *Key Figure of Mobility. The Nomad*, in: *Social Anthropology* 25 (2017), H. 1, S. 42-54, online unter <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1469-8676.12379>


[30.06.2024].

[3] Ronen Shamir, *Without Borders? Notes on Globalization as a Mobility Regime*, in: *Sociological Theory* 23 (2005), H. 2, S. 197-217, hier S. 197; siehe auch Nina Glick Schiller/Noel B. Salazar, *Regimes*

of Mobility across the Globe, in: Journal of Ethnic and Migration Studies 39 (2013), H. 2, S. 183-206,^{28 of 46}
Rey Koslowski (Hrsg.), Global Mobility Regimes. A Conceptual Framework, New York 2011.

[4] Siehe z.B. Mimi Sheller, Form Spatial Turn to Mobilities Turn, in: Current Sociology 65 (2017), H. 4, S. 623-639.

[5] Zu Mobilität als im Vergleich zu Migration weiterem Begriff siehe auch: Barbara Lüthi, Migration and Migration History, Version: 2.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte, 06.07.2018, http://docupedia.de/zg/Luethi_migration_v2_en_2018 [30.06.2024].

[6] Zu Schnittpunkten zwischen Mobilitätsgeschichte und Urban History siehe: Lasse Heerten, Mooring Mobilities, Fixing Flows. Towards a Global Urban History of Port Cities in the Age of Steam, in: Journal of Historical Sociology 34 (2021), H. 2, S. 350-374, online unter <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/johs.12336>

 [30.06.2024]; Ole B. Jensen u.a. (Hrsg.), Handbook of Urban Mobilities, London 2020.

[7] Es gibt daher den Vorschlag, zwischen der Bewegung (*mobility*) und ihrer Möglichkeit (*motility*) zu unterscheiden: Vincent Kaufmann, Re-Thinking Mobility. Contemporary Sociology, Aldershot 2002.

[8] Vgl. Gianenrico Bernasconi/Ueli Haefeli/Hans-Ulrich Schiedt, Editorial. Mobilität. Ein neues Konzept für eine alte Praxis, in: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 3 (2020), S. 7-11, hier S. 7f., online unter <https://www.chronos-verlag.ch/node/27688> [30.06.2024].

[9] Eike-Christian Heine/Christian Zumbärgel, Technikgeschichte, Version: 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte, 20.12.2018, http://docupedia.de/zg/Heine_zumbraegel_technikgeschichte_v1_de_2018 [30.06.2024].

[10] Vgl. Ueli Haefeli, Die Entdeckung der Mobilität in der Verkehrswissenschaft. Fachdiskurse in Deutschland und der Schweiz nach 1970, in: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 3 (2020), S. 17-31, hier S. 22, online unter <https://www.chronos-verlag.ch/node/27688> [30.06.2024].

[11] Ein hervorragendes Beispiel zu Luftverkehr und Rassismus in den USA bietet: Anke Ortlepp, Jim Crow Terminals. The Desegregation of American Airports, Athens 2017. Siehe auch Colin Pooley, Mobility, Transport and Social Inclusion. Lessons from History, in: Transport Policy and Social Inclusion 4 (2016), H. 3, <https://doi.org/10.17645/si.v4i3.461>

 [30.06.2024].

[12] Vgl. u.a. Ted Finlayson-Schueler, Transport, in: Susan Burch/Paul K. Longmore (Hrsg.), Encyclopedia of American Disability History, New York 2009, S. 906-908. Zur Disability History

allgemein: Gabriele Lingelbach/Sebastian Schlund, Disability History, Version: 1.0, in: Docupedia^{29 of 46}
Zeitgeschichte, 08.07.2014, [http://docupedia.de/zg/
lingelbach_schlund_disability_history_v1_de_2014](http://docupedia.de/zg/lingelbach_schlund_disability_history_v1_de_2014) [30.06.2024].

[13] Allerdings kann auch Immobilität ein Faktor für sozialen Aufstieg sein, etwa wenn Auslandserfahrung weniger gewichtet wird als solide Netzwerke vor Ort, vgl. Noel Salazar, Immobility. The Relational and Experiential Qualities of an Ambiguous Concept, in: Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies 11 (2022), H. 3, S. 3-21, hier S. 13. Zu Bildungsmobilität: Isabella Löhr, Globale Bildungsmobilität 1850-1930. Von der Bekehrung der Welt zur globalen studentischen Gemeinschaft, Göttingen 2021. Zum Zusammenhang zwischen räumlicher, transnationaler Mobilität und sozialer Mobilität aus soziologischer Sicht siehe Thomas Faist, The Mobility Turn. A New Paradigm for the Social Sciences?, in: Ethnic and Racial Studies 36 (2013), H. 11, S. 1637-1646.

[14] Vgl. Colin Divall, Mobilities and Transport History, in: Peter Adey u.a. (Hrsg.), The Routledge Handbook of Mobilities, New York 2017, S. 36-44, hier S. 40. Divall konstatiert, die Mobilitätsgeschichte werde von Themen persönlicher Mobilität stark dominiert, Güter, Müll, Rohstoffe etc. würden dagegen vernachlässigt. Dieses Verhältnis sei in der älteren Transport-/Verkehrsgeschichte besser ausbalanciert gewesen.

[15] Entsprechende Schaubilder und Zahlen im Überblick unter: Bundeszentrale für Politische Bildung, „Globalisierung“, 01.10.2018, <https://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/> [30.06.2024].

[16] Vgl. Rolf Peter Sieferle, Transport und Wirtschaftliche Entwicklung, in: ders. (Hrsg.), Transportgeschichte, Berlin 2008, S. 1-38, hier S. 35.

[17] Vgl. Christoph Maria Merki, Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart 2008, S. 55f., 66-69.

[18] Kurt Möser, Prinzipielles zur Transportgeschichte, in: Rolf Peter Sieferle (Hrsg.), Transportgeschichte, S. 39-78, hier S. 40. Den Revolutionsbegriff ablehnend, weil er längerfristige Prozesse verdecke: Hans-Ulrich Schiedt, Einführung zu den Beiträgen zur Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts, in: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 25 (2010), S. 151-153.

[19] Zu dieser Dematerialisierung siehe Roland Wenzlhuemer, Mobilität und Kommunikation in der Moderne, Göttingen 2020, S. 60-76.

[20] Jürgen Osterhammel, Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, München ²2009, S. 1011.

- [21] Stefanie Gänger/Jürgen Osterhammel, Denkpause für Globalgeschichte, in: Merkur 74 (2020), H. 855, S. 79-86, hier S. 81.
- [22] Merki, Verkehrsgeschichte, S. 76. In seinem Einführungsbuch macht Merki interessante Angebote, wie sich dieses Steigerungsnarrativ beispielsweise durch geschlechter-, sozial- und umwelthistorische Perspektiven kritisch befragen ließe.
- [23] Vgl. Kerilyn Schewel, Understanding Immobility. Moving Beyond the Mobility Bias in Migration Studies, in: International Migration Review 54 (2020), H. 2, S. 328-355, online unter <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0197918319831952>

[30.06.2024].
- [24] Sebastian Conrad, Globalgeschichte. Eine Einführung, München 2013, S. 27.
- [25] Zum deutsch-deutschen Vergleich siehe Christopher Kopper, Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert, München 2002, S. 69, 75. Überdies: Axel Doßmann, Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003; Luminita Gatejel, Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956-1989/91), Frankfurt a.M. 2014; Barbara Schmucki, Der Traum vom Verkehrsfluß. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt a.M. 2001.
- [26] Allgemein zu Ungleichheiten und Mobilität siehe: Mimi Sheller, Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes, New York 2018; Julia Leyda, American Mobilities. Geographies of Class, Race, and Gender in US Culture, Bielefeld 2016.
- [27] Vgl. Merki, Verkehrsgeschichte, S. 31.
- [28] Siehe u.a.: Beate Althammer, Vagabunden. Eine Geschichte von Armut, Bettel und Mobilität im Zeitalter der Industrialisierung (1815-1933), Essen 2017; Leo Lucassen, Eternal Vagrants? State Formation, Migration and Travelling Groups in Western Europe 1350-1914, in: ders./Jan Lucassen (Hrsg.), Migration, Migration History, History. Old Paradigms and New Perspectives, Bern 1997, S. 225-251. Zu kolonialen Kontexten siehe Valeska Huber, Multiple Mobilities. Über den Umgang mit verschiedenen Mobilitätsformen um 1900, in: Geschichte und Gesellschaft 36 (2010), H. 2, S. 317-341, hier S. 328-330.
- [29] Vgl. Thede Kahl, Auswirkungen von neuen Grenzen auf die Fernweidewirtschaft Südosteuropas, in: Cay Lienau (Hrsg.), Raumstrukturen und Grenzen in Südosteuropa, München 2001, S. 245-271.
- [30] Stellvertretend aus der Fülle an Forschungsliteratur: Anita Böcker (Hrsg.), Regulation of Migration. International Experiences, Amsterdam 1998; Julia Devlin/Tanja Evers/Simon Goebel

(Hrsg.), Praktiken der (Im-)Mobilisierung. Lager, Sammelunterkünfte und Ankerzentren im Kontext von Asylregimen, Bielefeld 2021; Andreas Fahrmeir, Citizens and Aliens. Foreigners and the Law in Britain and the German States, c. 1789-1870, New York 2000; Christiane Reinecke, Grenzen der Freizügigkeit. Migrationskontrolle in Großbritannien und Deutschland, 1880-1930, München 2010; John Torpey, The Invention of the Passport. Surveillance, Citizenship and the State, New York 2000.

[31] Vgl. die Verkehrszahlen der International Civil Aviation Organization (ICAO), <https://www.icao.int> [30.06.2024].

[32] Vgl. Jan Lucassen/Leo Lucassen, The Mobility Transition Revisited, 1500-1900. What the Case of Europe Can Offer to Global History, in: Journal of Global History 4 (2009), S. 347-377.

[33] Steve Hochstadt, Mobility and Modernity. Migration in Germany 1820-1989, Ann Arbor 1999, S. 217ff, 276f. Siehe auch Karl Schwarz, Analyse der räumlichen Bevölkerungsbewegung, Hannover 1969.

[34] Silke Göttisch-Elten, Mobilitäten – Alltagsperspektiven, Deutungshorizonte und Forschungsperspektiven, in: Reinhard Johler/Max Matter/Sabine Zinn-Thomas (Hrsg.), Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung, Münster 2011, S. 15-29, hier S. 29.

[35] Mimi Sheller, Theorising Mobility Justice, in: Tempo Social. Revista de Sociologia da USP 30 (2018), H. 2, S. 17-34, hier S. 20. Eigene Übersetzung.

[36] Vgl. Kevin Hannam/Mimi Sheller/John Urry, Editorial. Mobilities, Immobilities and Moorings, in: Mobilities 1 (2006), H. 1, S. 1-22, online unter <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/17450100500489189?needAccess=true>  [30.06.2024].

[37] Sheller, Theorising, S. 20.

[38] Dazu auch der Grundlagentext der Mobility Studies: Mimi Sheller/John Urry, The New Mobilities Paradigm, in: Environment and Planning A: Economy and Space 38 (2006), H. 2, S. 207-226, hier S. 208, online unter https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/122109/mod_resource/content/1/The%20new%20mobilities%20paradigm%20Sheller%20-%20Urry.pdf [30.06.2024].

[39] Tim Cresswell, On the Move. Mobility in the Modern Western World, London 2006, S. 1f.

[40] Sheller/Urry, New Mobilities Paradigm, S. 212. Einen geschichtswissenschaftlichen Blick auf den Begriff wirft: Huber, Multiple Mobilities. Zum Originalbegriff: Shmuel N. Eisenstadt, Multiple Modernities. Analyserahmen und Problemstellung, in: Thorsten Bonacker/Andreas Reckwitz (Hrsg.),

Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart, Frankfurt a.M./New York 2007, S. 19-45.

[41] Sheller, *Mobility Justice*, S. 22.

[42] Vgl. Peter Adey, *Mobility*, London/New York 2010, S. 17f.

[43] Vgl. Peter Adey, *If Mobility is Everything Then it is Nothing. Towards a Relational Politics of (Im)mobilities*, *Mobilities* 1 (2006), H. 1, S. 75-94.

[44] Vgl. Tim Cresswell, *The Production of Mobilities*, in: *New Formations* 43 (2001), H. 1, S. 1-25.

[45] Vgl. Nikhil Anand/Akhil Gupta/Hannah Appel (Hrsg.), *The Promise of Infrastructure*, Durham 2018.

[46] Vgl. Tim Cresswell, *Towards a Politics of Mobility*, in: *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (2010), S. 17-31; Adey, *Mobility*, S. 83ff.

[47] Vgl. Peter Merriman, *Mobilities, Crises, and Turns. Some Comments on Dissensus, Comparative Studies, and Spatial Histories*, in: *Mobility in History* 6 (2015), S. 20-34; Peter Merriman, *Mobility, Space and Culture*, New York 2012, S. 13. Zur Kritik siehe auch: Javier Caletríó, *The New Mobilities Paradigm – by Mimi Sheller and John Urry*, *Forum Vies Mobiles/Mobile Lives Forum*, 11.12.2012, <https://forumviesmobiles.org/en/essential-readings/501/new-mobilities-paradigm-mimi-sheller-and-john-urry> [30.06.2024].

[48] Allgemein zu neuen *Turns* und der Kritik an solchem intellektuellem Trendsetting: Doris Bachmann-Medick, *Cultural Turns*, Version: 2.0, in: *Docupedia-Zeitgeschichte*, 17.06.2019, http://docupedia.de/zg/Bachmann-Medick_cultural_turns_v2_de_2019 [30.06.2024].

[49] Zu Genese und Wirkung des *New Mobilities Paradigm* in retrospektiver Selbstschau: Mimi Sheller/John Urry, *Mobilizing the New Mobilities Paradigm*, in: *Applied Mobilities* 1 (2016), H. 1, S. 10-25.

[50] Huber, *Multiple Mobilities*, S. 317.

[51] Mit den folgenden Abschnitten sind keinesfalls alle historischen Forschungsfelder abgedeckt, in denen die *Mobility Studies* aktuell rezipiert werden. Beispielsweise finden sich entsprechende Ansätze vereinzelt auch in der Sozial-, Geschlechter- und Familiengeschichte, vgl. exemplarisch: Claudia Roesch, *Nach Belgrad, London oder Den Haag. Abtreibungsreisen westdeutscher Frauen in den 1970er und 1980er Jahren*, in: *Ariadne. Forum für Frauen- und Geschlechtergeschichte* 77 (2021) S. 122-137, zu den *Mobility Studies* auf S. 126.

[52] Möser, Transportgeschichte, S. 39.

[53] Merki, Verkehrsgeschichte, S. 10.

[54] Vgl. Kopper, Handel und Verkehr, S. 84.

[55] Vgl. Hans-Liudger Dienel, Verkehrsgeschichte auf neuen Wegen, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 48 (2007), H. 1, S. 19-37, hier S. 19.

[56] Vgl. David A. Turner, Introduction, in: David A. Turner (Hrsg.), Transport and its Place in History. Making the Connections, New York 2020, S. 1-12. Zur Geschichte des Verkehrs in Deutschland siehe, Kopper, Handel und Verkehr, S. 83.

[57] Divall, Mobilities and Transport History, S. 37.

[58] Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1977; Jeffrey Richards/John M. Mackenzie, The Railway Station. A Social History, Oxford 1986.

[59] Anette Schlimm, Ordnungen des Verkehrs. Arbeit an der Moderne – deutsche und britische Verkehrsexpertise im 20. Jahrhundert, Bielefeld 2011, S. 23.

[60] Cotten Seiler, Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America, Chicago 2008, S. 11f. Automobilität ist ein prägendes Thema der Mobility Studies. Zu Rückwirkungen auf die historische Automobilforschung speziell in Lateinamerika aber auch darüber hinaus siehe: Mario Peters, Automobilität in Lateinamerika. Eine historiographische Analyse, in: Jahrbuch für die Geschichte Lateinamerikas 56 (2019), S. 369-395, bes. S. 373f., online unter <https://journals.uni-koeln.de/index.php/jbla/article/view/1751/1811> [30.06.2024].

[61] Gijs Mom, The Crisis of Transport History: A Critique, and a Vista, in: Mobility in History 6 (2015), H. 1, S. 7-19.

[62] Beispielsweise die sozial- und kulturgeschichtliche Studie von: Sina Fabian, Boom in der Krise. Konsum, Tourismus, Autofahren in Westdeutschland und Großbritannien 1970-1990, Göttingen 2016; auch: Annette Vowinckel, Flugzeugentführungen. Eine Kulturgeschichte, Göttingen 2011.

[63] Siehe Anke Hertling, Eroberung der Männerdomäne Automobil. Die Selbstfahrerinnen Ruth Landshoff-Yorck, Erika Mann und Annemarie Schwarzenbach, Bielefeld 2013; Anne-Katrin Ebert, Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the „New Woman“ in the 1890s, in: Icon 16 (2010), S. 25-52; Anne-Katrin Ebert, Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940, Frankfurt a.M. 2010.

[64] Siehe Uwe Fraunholz, *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen 2002; Peter D. Norton, *Street Rivals. Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street*, in: *Technology and Culture* 48 (2007), H. 2, S. 331-359; Shawn W. Miller, *Automotive Enclosures. The „Nature“ of Rio de Janeiro’s Streets and the Elite Domination of the Urban Commons, 1900-1960*, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History* 14 (2017), S. 487-510, <https://zeithistorische-forschungen.de/3-2017/5523> [30.06.2024]; Kurt Möser, *The Dark Side of „Automobilism“, 1900-30. Violence, War and the Motor Car*, in: *The Journal of Transport History* 24 (2003), H. 2, S. 238-258; Mario Peters, *Desastre! Accidents, Traffic Conflicts, and U.S. Influence in the Construction of Automobile Hegemony in Brazil, 1910-1930*, in: *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies* 45 (2020), H. 1, S. 104-121.

[65] Siehe dazu Dirk van Laak, *Infrastrukturen*, Version: 1.0, in: *Docupedia-Zeitgeschichte*, 01.12.2020, http://docupedia.de/zg/laak_infrastrukturen_v1_de_2020 [30.06.2024]. Speziell zu mobilitätsbezogener Exklusion: Tobias Kuttler/Massimo Moraglio (Hrsg.), *Re-thinking Mobility Poverty. Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes*, London 2020, online unter <https://doi.org/10.4324/9780367333317> [30.06.2024].

[66] Siehe u.a. Jonathan Holst, *Das Machen von Nicht-Orten*, in: Nils Güttler/Niki Rhyner/Max Stadler (Hrsg.), *Flughafen Kloten. Anatomie eines komplizierten Ortes*, *Æther #1*, Zürich 2018, online unter <https://aether.ethz.ch/ausgabe/flughafen-kloten/> [30.06.2024]. Obdachlose und ihre Handlungsspielräume in Flughäfen behandelt zudem ein Kapitel der noch nicht erschienenen Habilitationsschrift von Britta-Marie Schenk „Ohne Unterkunft? Eine Geschichte der Obdachlosigkeit im 19. und 20. Jahrhundert“.

[67] Barbara Lüthi, *The Freedom Riders Across Borders. Contentious Mobilities*, London, New York 2023.

[68] Zur Debatte, vor allem zwischen Gijs Mom und Peter Merriman, siehe die Sektion „Polemics“ in: *Mobility in History* 6 (2015), H. 1, S. 7-39.

[69] Das stellt auch fest: Dienel, *Verkehrsgeschichte*, S. 32.

[70] Reiner Ruppmann, „Transport-, Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte“ oder „Mobilität in der Geschichte“? Zur Diskussion über Methoden und Profilierung eines Forschungsfeldes, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 103 (2016), H. 2, S. 201-208, hier S. 207.

[71] Turner, *Introduction*, S. 1-12. Auch Michael Freeman sprach sich für Pluralität und gegen eine allzu allgemeine Aufforderung zum *Cultural Turn* in der Verkehrsgeschichte aus: Michael Freeman, „Turn If You Want To“. A Comment on the „Cultural Turn“ in Divall an Revill’s „Cultures of Transport“,

[72] Anne-Katrin Ebert, Mobilität(en) – ein neues Paradigma für die Verkehrsgeschichte? in: NTM. Zeitschrift für Geschichte der Wissenschaften, Technik und Medizin 23 (2015), S. 87-107.

[73] Dirk van Laak, Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur, Frankfurt a.M. 2018, S. 211-220.

[74] Vgl. Jörg Potthast, Die Bodenhaftung der Netzwerkgesellschaft. Eine Ethnografie von Pannen an Großflughäfen, Bielefeld 2007. Einen ähnlichen Ansatz, der vom Stillstand ausgeht, wählt: Monika Dommann, *Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands*, Frankfurt a.M. 2023.

[75] Van Laak, Alles im Fluss, S. 12.

[76] Ueli Haefeli, Die Entdeckung der Mobilität in der Verkehrswissenschaft. Fachdiskurse in Deutschland und der Schweiz nach 1970, in: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 3 (2020), S. 17-31, hier S. 22. Dazu auch: Mimi Sheller, Sustainable Mobility and Mobility Justice. Towards a Twin Transition, in: Margaret Grieco/John Urry (Hrsg.), *Mobilities. New Perspectives on Transport and Society*, Farnham 2011, S. 289-304.

[77] Christopher Neumaier/Helmuth Trischler/Christopher Kopper, Visionen – Räume – Konflikte. Mobilität und Umwelt im 20. und 21. Jahrhundert, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History* 14 (2017), H. 3, S. 403-419, <https://zeithistorische-forschungen.de/3-2017/5513> [30.06.2024]; Tom McCarthy, *Auto Mania. Cars, Consumers, and the Environment*, New Haven 2007.

[78] Siehe Arnaud Passalacqua, The Carbon Footprint of a Scientific Community. A Survey of the Historians of Mobility and their Normalized yet Abundant Reliance on Air Travel, in: *The Journal of Transport History* 42 (2021), H. 1, S. 121-141; Francesca Falk, Wir brauchen eine Migrantisierung der Geschichtsschreibung – und eine Mobilitätskritik, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 69 (2019), H. 1, S. 146-163, hier S. 160-163, online unter <http://dx.doi.org/10.17613/e7p1-tg90>

🕒 [30.06.2024]. Siehe auch das auf dem Historikertag 2021 diskutierte Papier: Reinhild Kreis/Frank Bösch/Martina Winkler/Benjamin Beuerle, Nachhaltige Internationalisierung: Wissenschaft und Reisen, Podiumsdiskussion am 06.10.2021, nachzulesen online unter *VHD Journal* #9, September 2020, S. 64-66, https://www.historikerverband.de/wp-content/uploads/2023/02/vhd_journal_2020-09_screen.pdf [30.06.2024].

[79] Vgl. Kurt Möser, Historische Zukünfte des Verkehrs, in: Ralf Roth/Karl Schlögel (Hrsg.), *Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*, Frankfurt a.M./New York 2009, S. 391-414; Gijs Mom, *The Electric Vehicle. Technology and Expectations in the Automobile*

[80] Vgl. Ruth Oldenziel/Helmuth Trischler (Hrsg.), *Cycling and Recycling. Histories of Sustainable Practices*, New York 2016. Das Rachel Carson Center for Environment and Society an der LMU München, dem Helmuth Trischler vorsteht, steht für solche innovativen Verquickungen von Mobilitäts- und Umweltgeschichte.

[81] Einen guten Einstieg in das Schnittfeld von Umwelt- und Mobilitätsgeschichte, der diese Differenzierung ebenfalls stark macht, bietet: Ben Bradley/Jay Young/Colin M. Coates, Introduction, in: dies. (Hrsg.), *Moving Natures. Mobility and the Environment in Canadian History*, Calgary 2016, S. 1-22, bes. S. 9-13; Thomas Zeller, Editorial. *Histories of Transport, Mobility and Environment*, in: *The Journal of Transport History* 35 (2014), H. 2, S. iii-v. Siehe auch Gijs Mom über „Environmental Mobility History in the Making“, Carson Fellow Portraits, Marta Niepytalska und Alec Hahn, September 2010, auf YouTube unter <https://youtu.be/oLdMSY6bHPk> [30.06.2024].

[82] Siehe David Louter, *Windshield Wilderness. Cars, Roads, and Nature in Washington's National Parks*, Seattle 2006; Christof Mauch/Thomas Zeller (Hrsg.), *The World beyond the Windshield. Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens 2008; Mario Peters, *Automobile Tourism, Road Building, and Nature in the United States and Brazil, c. 1915-1935*, in: *Bulletin of the German Historical Institute Washington* 68 (2021), S. 19-38, online unter https://www.ghi-dc.org/fileadmin/publications/Bulletin/bu68/bu68_19.pdf [30.06.2024]; Paul S. Sutter, *Driven Wild. How the Fight Against Automobiles Launched the Modern Wilderness Movement*, Seattle 2002; Christopher Wells, *Car Country: An Environmental History*, Seattle 2012.

[83] Diesem Ansatz folgt auch: Thomas Zeller, *Straße, Bahn. Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt a.M. 2002. Vgl. auch Thomas Rohkrämer, Rezension zu: Thomas Zeller, *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaften in Deutschland von 1930-1990*, Frankfurt a.M. 2002, in: *sehepunkte* 3 (2003) H. 6, <http://www.sehepunkte.de/2003/06/2449.html> [30.06.2024].

[84] Siehe: Nils Güttler, *Nach der Natur. Umwelt und Geschichte am Frankfurter Flughafen*, Göttingen 2023; ders., *Flughafen-Natur. Umstrittene Infrastrukturen und umkämpfte Umwelten*, in: Kathrin Meyer (Hrsg.) *Was ist Natur?* Hamburg 2020, S. 56-63; Oskar Jönsson, *Wald, Mensch und Moor*, in: Nils Güttler/Niki Rhyner/Max Stadler (Hrsg.), *Flughafen Kloten. Anatomie eines komplizierten Ortes*, *Æther* #1, Zürich 2018, online unter <https://aether.ethz.ch/ausgabe/flughafen-kloten/> [30.06.2024].

[85] Vgl. Susanne Bauer/Sarah Blacker/Nils Güttler, *The Racehorse on the Runway*, in: *Nautilus* 8 (2013), <https://nautil.us/issue/8/home/the-racehorse-on-the-runway> [30.06.2024]; Lucy Budd/Morag Bell/Tim Brown, *Of Plagues, Planes and Politics. Controlling the Global Spread of Infectious*

[86] Löhr, Bildungsmobilität, S. 22f.

[87] Maßgeblich sind insb. die Forschungen am Leipziger Sonderforschungsbereich 1199 „Verräumlichungsprozesse unter Globalisierungsbedingungen“, <https://leibniz-ifl.de/forschung/forschungsthemen/verraeumlichungsprozesse-sfb-1199> [30.06.2024], sowie das Münchner Käte Hamburger Kolleg „global dis:connect – Dis:konnektivität in Globalisierungsprozessen“, <https://www.globaldisconnect.org/research-centre/> [30.06.2024]. Zentrale Literatur u.a.: Claudia Baumann/Antje Dietze/Megan Maruschke, Portals of Globalization. An Introduction, in: *Comparativ* 27 (2017) H. 3-4, S. 7-20, online unter <https://www.comparativ.net/v2/article/view/1666/1439> [30.06.2024]; Michael Geyer, Spatial Regimes, in: Akira Iriye/Pierre-Yves Saunier (Hrsg.), *The Palgrave Dictionary of Transnational History*, Basingstoke 2009, S. 962-966; Matthias Middell/Katja Naumann, Global History and the Spatial Turn. From the Impact of Area Studies to the Study of Critical Junctures of Globalization, in: *Journal of Global History* 5 (2010), S. 149-170; Saskia Sassen, *Territory, Authority, Rights. From Medieval to Global Assemblages*, Princeton 2006.

[88] Vgl. das geplante Forschungsprojekt „The Transnational Underworld: Living, Policing, and Imagining Deviant Mobilities in the Euromediterranean, 1920-1970“ von Sarah Frenking und Andreas Guidi, <https://cmb.hu-berlin.de/kalender/termin/deviant-mobilities-underworld-flows-international-policing-and-other-trajectories-in-the-euromediterranean-1920-1960> [30.06.2024]; zu devianter und privilegierter Mobilität im Zusammenspiel: Andreas Guidi, The „Dope Ring Diplomat“: Privileged Mobility, International Intelligence, and the True Crime Press in the Interwar Period, in: *GHI Bulletin* 70 (2022), S. 13-40, online unter https://www.ghi-dc.org/fileadmin/publications/Bulletin/bu70/GHI-70_03FEAGuidiDope_3pp_13-40.pdf [30.06.2024].

[89] Gerard Delanty, *The Cosmopolitan Imagination. The Renewal of Critical Social Theory*, Cambridge 2009, S. 64; eigene Übersetzung.

[90] Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York/Oxford 1981. Aus dem mittlerweile großen Feld zu Mobilitätsinfrastrukturen und Imperialismus siehe Gordon Pirie, *Air Empire: British Imperial Civil Aviation, 1919-1939*, Manchester 2009; David T. Courtwright, *Sky as Frontier. Adventure, Aviation, and Empire*, College Station 2006; Jenifer van Vleck, *Empire of the Air. Aviation and the American Ascendancy*, Cambridge, Mass. 2013; Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, Cambridge, Mass. 2010; Sören Urbansky, *Kolonialer Wettstreit: Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn*, Frankfurt a.M. 2008.

[91] Vgl. Clapperton Chakanetsa Mavhunga, Which Mobility for (Which) Africa? Beyond Banal Mobilities, in: Peter Norton u.a. (Hrsg.), *Mobility in History. Reviews and Reflections*, Neuchâtel 2011,

S. 73-84. Jüngst siehe: Andreas Greiner, *Human Portage and Colonial State Formation in German East Africa, 1880s-1914. Tensions of Transport*, Cham 2022.

[92] Siehe z.B. Chandra D. Bhimull, *Empire in the Air: Airline Travel and the African Diaspora*, New York 2017.

[93] Valeska Huber, *Channelling Mobilities. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869-1914*, Cambridge 2013.

[94] Heerten, *Mooring Mobilities*, S. 1-25. Zu Mobilität in Grenträumen siehe exemplarisch: Sören Urbansky, *Beyond the Steppe Frontier. A History of the Sino-Russian Border*, Princeton 2020; Thomas M. Bohn/Christoph Witzernath, *Verflechtungen zwischen dem Moskauer, Petersburger und dem Osmanischen Reich*, in: Stefan Rohdewald/Stephan Conermann/Albrecht Fuess (Hrsg.), *Transottomanica – Osteuropäisch-osmanisch-persische Mobilitätsdynamiken. Perspektiven und Forschungsstand*, Göttingen 2019, S. 191-206, online unter <https://www.vr-elibrary.de/doi/epdf/10.14220/9783737008860.191>



[30.06.2024].

[95] Siehe u.a. Martin Dusinberre/Roland Wenzlhuemer, Editorial, in: *Being in Transit. Ships and Global Incompatibilities*, *Journal of Global History* 11 (2016), H. 2, S. 155-162; Johanna Beamish, *Im Transit auf dem Ozean. Schiffszeitungen als Dokumente globaler Verbindungen im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a.M. 2018; Victoria Kuttainen/Susann Liebich, Introduction. *Print Culture, Mobility and the Pacific, 1920-1950*, *Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* 7 (2017), H. 1, S. 26-33; Siehe auch Wenzlhuemer, *Mobilität und Kommunikation*, S. 37-41.

[96] Gopalan Balachandran, *Indefinite Transits. Mobility and Confinement in the Age of Steam*, in: *Journal of Global History* 11 (2016), H. 2, S. 187-208.

[97] Zum Beispiel Frances Steel, *Waitresses at Sea: Gender, Race and Service Labour on Ocean Liners, c.1930s-1960s*, in: *Women's History Review* 30 (2021), H. 2, S. 223-240.

[98] Vgl. Moritz Glaser/Gabriele Lingelbach, *Tourismusgeschichte in globalhistorischer Erweiterung*, in: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 69 (2018), H. 3/4, S. 125-139.

[99] Zu den Überschneidungen von Verkehrs- und Tourismusgeschichte bezogen auf den Mobility Turn siehe: John Walton, *Transport, Travel, Tourism and Mobility. A Cultural Turn?*, in: *The Journal of Transport History* 27 (2006), H. 2, S. 129-134.

[100] Hasso Spode, *Mobilität, Reisen, Tourismus. Transformationen der Terminologie zwischen Fremdenverkehrslehre und Mobility Turn*, in: Harald Pechlaner/Michael Volgger, *Die Gesellschaft*

auf Reisen – Eine Reise in die Gesellschaft, Wiesbaden 2017, S. 23-46, hier S. 41, online unter <http://hasso-spode.de/lehre/SPODE-Reisen-Mobilitaet-Tourismus17.pdf> [30.06.2024].

[101] Ebd., S. 42.

[102] Vgl. Glaser/Lingelbach, Tourismusgeschichte, S. 133f.; Johanna Rolshoven, Mobilitäten. Für einen Paradigmenwechsel in der Tourismusforschung, in: Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung 10 (2014), S. 11-24, hier S. 20.

[103] Siehe Maren Möhring, Tourism and Migration. Interrelated Forms of Mobility, in: Comparativ 24 (2014), H. 2, S. 116-123, online unter <https://www.comparativ.net/v2/article/download/882/779/1427> [30.06.2024]; Ramona Lenz, Mobilitäten in Europa. Migration und Tourismus auf Kreta und Zypern im Kontext des europäischen Grenzregimes, Wiesbaden 2010, S. 77; Nikalaos Papadogiannis, Travel and Greek Migrant, Youth Residing in West Germany in the 1960s-1970s, in: Comparativ 24 (2014), H. 2, S. 67-87, online unter <https://www.comparativ.net/v2/article/download/877/1459/> [30.06.2024]. Interessant ist auch ein komparativer Blick auf Tourismus versus Pendlermobilität: Orvar Löfgren, Modes and Moods of Mobility. Tourists and Commuters, in: Culture Unbound 7 (2015), S. 175-195, online unter <https://doi.org/10.3384/cu.2000.1525.1572175>

🔗
[30.06.2024].

[104] Zur Perspektive der Bereisten siehe Glaser/Lingelbach, Tourismusgeschichte.

[105] Vgl. Jeremy Adelman, What is Global History Now?, in: Aeon, 02.03.2017, <https://aeon.co/essays/is-global-history-still-possible-or-has-it-had-its-moment> [30.06.2024].

[106] Vgl. insbesondere Richard Drayton/David Mortadel, Discussion: The Futures of Global History, in: Journal of Global History 13 (2018), S. 1-21, online unter https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/36C53116D551E0B47E42865EC8DE0C41/S1740022817000262a.pdf/discussion_the_futures_of_global_history.pdf [30.06.2024].

[107] Diemel, Verkehrsgeschichte, S. 33.

[108] Vgl. Karin Hunn, „Nächstes Jahr kehren wir zurück ...“ Die Geschichte der türkischen „Gastarbeiter“ in der Bundesrepublik, Göttingen 2012.

[109] Siehe dazu u.a.: Retirement Migration to the „Global South“. Current Insights and Future Perspectives, Internationales Symposium an der Universität Mainz, 12.-13.03.2020, https://www.sozialpaedagogik.fb02.uni-mainz.de/files/2020/01/Flyer_Kenia_end-1.pdf [30.06.2024]; Toni Breuer, Successful Aging auf den Kanarischen Inseln? Versuch einer Typologie von Alterns-Strategien deutscher Altersmigranten, in: Europa Regional. Zeitschrift des Leibniz-Instituts für

Länderkunde 12 (2004), H. 3, S. 122-131, online unter https://epub.uni-regensburg.de/1110/1/breuer_ocr.pdf [30.06.2024]. ^{40 of 46}

[110] Wegweisend hierfür: Nina Glick Schiller/Linda Basch/Cristina Blanc-Szanton, Transnationalism. A New Analytic Framework for Understanding Migration, in: dies. (Hrsg.), *Towards a Transnational Perspective on Migration. Race, Class, Ethnicity, and Nationalism Reconsidered*, New York 1992, S. 1-24. Siehe auch Sonja Haug/Edith Pichler, *Soziale Netzwerke und Transnationalität. Neue Ansätze für die historische Migrationsforschung*, in: Jan Motte/Rainer Ohliger/Anne von Oswald (Hrsg.), *50 Jahre Bundesrepublik – 50 Jahre Einwanderung: Nachkriegsgeschichte als Migrationsgeschichte*, Frankfurt a.M. 1999, S. 259-284.

[111] Zur Wissenszirkulation: Stephanie Zloch/Lars Müller/Simone Lässig, Einleitung, in: dies., *Wissen in Bewegung. Migration und globale Verflechtungen in der Zeitgeschichte seit 1945*, Berlin/Boston 2018; Simone Lässig/Swen Steinberg, *Knowledge on the Move. New Approaches Toward a History of Migrant Knowledge*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 43 (2017), S. 313-346.

[112] Exemplarisch aus der Geschichte deutsch-türkischer Migration: Jennifer Miller, *On Track for West Germany. Turkish „Guest-worker“ Rail Transportation to West Germany in the Postwar Period*, in: *German History* 30 (2012), S. 550-573; Michelle Lynn Kahn, *The Long Road Home. Vacations and the Making of the „Germanized Turk“ across Cold War Europe*, in: *The Journal of Modern History* 93 (2021), H. 1, S. 109-149.

[113] In den Archiven von Migrationsvereinen und -museen wie DOMiD e.V. liegt zu diesem Thema noch reiches Quellenmaterial, das es für Historiker:innen erst noch zu entdecken gilt, so etwa Kassetten, die Gastarbeiter:innen in Deutschland mit Musik und Nachrichten bespielten und ihrer Familie im Heimatland schickten, da diese Form der Kommunikation günstiger und nachhaltiger war als Telefonate ins Ausland.

[114] Zu Kommunikationsnetzwerken von Migrant:innen und Daheimgebliebenen siehe auch das Projekt *Migrant Connections* am DHI Washington. Mithilfe digitaler Analysetools lassen sich diese Netzwerke sowohl quantitativ als auch auf neue Weise qualitativ auswerten: Jana Keck, *Introducing „Migrant Connections“. A Digital History Research Hub for Learning and Participatory Activity by/for/with Citizen Scholars*, in: Lisa Kolodzie/Mareike Schumacher/Melanie Seltmann/Daniel Brenn (Hrsg.), *Public Humanities 2021*, <https://publicdh.hypotheses.org/353> [30.06.2024].

[115] Siehe Lüthi, *Migration and Migration History*.

[116] Vgl. Anne-Marie Fortier, *Migration Studies*, in: Adey u.a. (Hrsg.), *The Routledge Handbook of Mobilities*, S. 64-73, hier S. 65; Katrin Lehnert/Barbara Lemberger, *Mit Mobilität aus der Sackgasse der Migrationsforschung? Mobilitätskonzepte und ihr Beitrag zu einer kritischen*

Gesellschaftsforschung, in: Berliner Blätter 65 (2014), S. 45-61, hier S. 57. Zu Migrationsregimen siehe Jochen Oltmer (Hrsg.), Migrationsregime vor Ort und lokales Aushandeln von Migration, Wiesbaden 2018.

[117] Anne Friedrichs, Placing Migration in Perspective. Neue Wege einer relationalen Geschichtsschreibung, in: Geschichte und Gesellschaft 44 (2018), H. 2, S. 167-195, hier S. 181-186; Maren Möhring, Jenseits des Integrationsparadigmas? Aktuelle Konzepte und Ansätze in der Migrationsforschung, in: Archiv für Sozialgeschichte 58 (2018), S. 305-330, hier S. 308, online unter https://zeithistorische-forschungen.de/sites/default/files/medien/material/2005-3/Moehring_2018.pdf [30.06.2024]. Für einen Versuch, die diskursiven und normativen Zusammenhänge zwischen Migration und Mobilität zu systematisieren, siehe: Lorenzo Piccoli u.a., What Is the Nexus between Migration and Mobility? A Framework to Understand the Interplay between Different Ideal Types of Human Movement, in: Sociology Preprint (2024), online unter https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/76518/What_is_the_nexus_Art_2024pdf.pdf?sequence=2 [30.06.2024].

[118] Falk, Mobilitätskritik, S. 157f. Siehe auch Möhring, Jenseits des Integrationsparadigmas, S. 307f.; Nina Glick Schiller/Noel B. Salazar, Regimes of Mobility Across the Globe, in: Journal of Ethnic and Migration Studies 39 (2013), H. 2, S. 183-200, online unter https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2223693 [30.06.2024].

[119] Lenz, Mobilitäten, S. 77.

[120] Schewel, Immobility, 337. Dass die Auslandsmobilität einzelner Familienmitglieder Folgen für den sesshaft gebliebenen Teil hat, bestätigen auch Forschungen zur Situation von Frauen, die nicht selten durch einen weggezogenen Mann mehr Autonomie gewannen, wie etwa im ländlichen Sizilien des frühen 20. Jahrhunderts: Linda Reeder, Widows in White: Migration and the Transformation of Rural Women, Sicily, 1880-1928, Toronto 2003.

[121] Vgl. Colin G. Pooley, Mobility, Migration and Transport. Historical Perspectives, Cham 2019, S. 25.

[122] Der Begriff wird auch kritisiert, da er nach einer linearen Durchreise klingt, wo doch Migrationswege und -ziele sich *en route* ändern können und Transit daher sehr viel kontingenter ist. Zu Definitionen, Kritik und Analysepotenzialen von Transitmigration siehe insbes.: Aspasia Papadopoulou-Kourkoula, Transit Migration. The Missing Link between Emigration and Settlement, New York 2008; Joris Schapendonk, Mobilities and Sediments. Spatial Dynamics in the Context of Contemporary Sub-Saharan African Migration to Europe, in: African Diaspora 5 (2012), S. 117-142, online unter https://brill.com/view/journals/afdi/5/2/article-p117_1.xml [30.06.2024]; Franck Düvell, Transit Migration. A Blurred and Politicised Concept, in: Population, Space, and Place 18 (2012), S.

415-427. Siehe auch Tobias Brinkmann (Hrsg.), *Points of Passage. Jewish Transmigrants from Eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1880-1914*, New York 2013. 42 of 46

[123] Besonders lesenswerte Beiträge jüngerer Ursprungs: Joachim Schlör, „Irgendwo auf der Welt“. The Emigration of Jews from Nazi Germany as a Transnational Experience, in: Jay Howard Geller/ Leslie Morris (Hrsg.), *Three-Way Street. Jews, Germans, and the Transnational*, Ann Arbor 2016, S. 220-238; Bettina Severin-Barboutie, *Migration als Bewegung am Beispiel von Stuttgart und Lyon nach 1945*, Tübingen 2019. Zu Transit als Forschungsagenda siehe auch: „In Global Transit. A new GHI Research Focus. Interview with Simone Lässig“, in: *Bulletin of the German Historical Institute* 69 (Fall 2021/Spring 2022), S. 151-164, https://www.ghi-dc.org/fileadmin/publications/Bulletin/bu69/GHI69fall_08FEA-Transit-Interview_Fpp.pdf [30.06.2024].

[124] Etwa: David Jünger, *An Bord des Lebens. Die Schiffspassage deutscher Juden nach Palästina 1933 bis 1938 als Übergangserfahrung zwischen Raum und Zeit*, in: *Mobile Cultural Studies* 1 (2015), S. 147-163, online unter <https://unipub.uni-graz.at/download/pdf/792149.pdf> [30.06.2024]; Joachim Schlör, *Die Schiffsreise als Übergangserfahrung in Migrationsprozessen*, in: *Mobile Cultural Studies* 1 (2015), S. 9-22, online unter <https://unipub.uni-graz.at/mcsj/content/titleinfo/792134/full.pdf> [30.06.2024].

[125] Zu Reisewegen und Routen: Maribel Casas-Cortes/Sebastian Cobarrubias/John Pickles, *Riding Routes and Itinerant Borders. Autonomy of Migration and Border Externalization*, in: *Antipode* 47 (2015), H. 4, S. 894-914; Michael Collyer, *Stranded Migrants and the Fragmented Journey*, in: *Journal of Refugee Studies* 23 (2010), H. 3, S. 273-293, online unter <https://doi.org/10.1093/jrs/feq026>

 [30.06.2024]; Anna Lipphardt/Inga Schwarz, *Follow the People! Examining Migration Regimes through the Trajectories of Unauthorized Migrants*, in: Andreas Pott/Christoph Rass/Frank Wolff (Hrsg.), *Was ist ein Migrationsregime? / What is a Migration Regime?* Wiesbaden 2018, S. 187-204; Helen Schwenken u.a. (Hrsg.), *Dis-Placement. Flüchtlinge zwischen Orten: Peripherie – Zeitschrift für Politik und Ökonomie in der Dritten Welt* 138/139 (2015).

[126] Zu Flüchtlingslagern und Transitorten: Michel Agier, *Betriebsamkeit der Hilfe – Länge des Wartens. Zur Temporalität in den Lagern der Gegenwart*, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History* 15 (2018), H. 3, S. 498-508, <https://zeithistorische-forschungen.de/3-2018/5617> [30.06.2024]; Devlin/Evers/Goebel (Hrsg.), *(Im-)Mobilisierung*; William Walters/Barbara Lüthi, *The Politics of Cramped Space. Dilemmas of Action, Containment and Mobility*, in: *International Journal of Politics, Culture and Society* 29 (2016), H. 4, S. 359-366.

[127] Huub Dijstelbloem, *Borders as Infrastructure. The Technopolitics of Border Control*, Cambridge 2021, online unter <https://doi.org/10.7551/mitpress/11926.001.0001>



[128] Vgl. William Walters, Migration, Vehicles, and Politics. Three Theses on Viapolitics, in: European Journal of Social Theory 18 (2015), H. 4, S. 469-488, online unter http://www.mcrg.ac.in/RLS_Migration/Reading_List/Module_A/71.%20Walters,%20William,%20%E2%80%9CMigration,%20Vehicles,%20and%20Politics,%20Three%20Theses%20on%20Viapolitics.pdf [30.06.2024]; William Walters/Charles Heller/Lorenzo Pezzani (Hrsg.) Viapolitics: Borders, Migration, and the Power of Locomotion, Durham 2022.

[129] Siehe u.a. Christopher R. Browning/Peter Hayes/Raul Hilberg, German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution, New York/Oxford 2020; Simone Gigliotti, The Train Journey. Transit, Captivity, and Witnessing in the Holocaust, New York/Oxford 2009; Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz, übers. v. Gisela Schleicher, Mainz 1981; Todd Samuel Presner, Mobile Modernity. Germans, Jews, Trains, New York 2007.

[130] Ethan Blue, The Deportation Express A History of America through Forced Removal, Oakland 2021; William Walters, Aviation as Deportation Infrastructure: Airports, Planes, and Expulsion, in: Journal of Ethnic and Migration Studies 44 (2018), H. 16, S. 2796-2817; Marianne Büttiker/Friederike Kretzen/Barbara Lüthi, „Action Black Autumn“. The Genesis of Air Deportation in Switzerland, 1985, in: antiAtlas Journal 5 (2022), <https://www.antiatlas-journal.net/05-buettiker-kretzen-luethi-action-black-autumn-the-genesis-of-air-deportation-in-switzerland-1985/> [30.06.2024]. Zu Flughäfen als Abschiebeorte: Carolin Liebisch-Gümüş, Im Drehkreuz. Konflikte um Asyl und Zurückweisungen am Frankfurter Flughafen (1980–1995), in: Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History 20 (2023), H. 1, S. 85-112, <https://zeithistorische-forschungen.de/1-2023/6105> [30.06.2024].

[131] Vgl. Ben Fincham/Mark McGuinness/Lesley Murray (Hrsg.), Mobile Methodologies, Basingstoke 2010; Monika Büscher/John Urry/Katian Witchger (Hrsg.), Mobile Methods, New York 2011; Monika Büscher/John Urry, Mobile Methods and the Empirical, in: European Journal of Social Theory 12 (2009), H. 1, S. 99-116. Verwirrenderweise bezeichnet „mobile methods“ in einem anderen Kontext auch spezifisch das Forschen mit Smartphones, anderen Mobilkommunikationsgeräten und ihren Daten, vgl. Jeffrey Boase/Lee Humphreys, Mobile Methods. Explorations, Innovations, and Reflections, in: Mobile Media & Communication 6 (2018), H. 2, S. 153-162, online unter <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/2050157918764215>

🔗
[30.06.2024].

[132] Monika Büscher/John Urry/Katian Witchger, Introduction, in: dies. (Hrsg.), Mobile Methods, New York 2011, S. 1-19, hier S. 7.

[133] James Clifford, *Routes. Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Cambridge 1997;^{44 of 46} George E. Marcus, *Ethnography in/of the World Systems. The Emergence of Multi-sited Ethnography*, in: *Annual Review of Anthropology* 24 (1995), S. 95-117. Als Schlüsseltext der ANT siehe Bruno Latour, *Science in Action. How to Follow Scientists and Engineers through Society*, Cambridge 1987. Zu Multilokalität und *Follow the Actors* aus ethnologischer Sicht siehe auch Astrid Wiedmann, *Follow the Actors? Follow Whom? Follow What? Die methodischen und praktischen Folgen der Umsetzung der Losung „follow the actors“*, in: Astrid Wiedmann u.a. (Hrsg.), *Wie Forschen mit den „Science and Technology Studies“? Interdisziplinäre Perspektiven*, Bielefeld 2020, S. 51-79; Johanna Rolshoven, *Mobile Culture Studies. Reflecting Moving Culture and Cultural Movements*, in: Jussi Lehtonen/Salla Tenkanen (Hrsg.), *Ethnology in the 21st Century. Transnational Reflections of Past, Present and Future*, Turku 2010, S. 192-202.

[134] Vgl. Isabella Löhr, *Lives Beyond Borders, or: How to Trace Global Biographies, 1880-1950*, in: *Comparativ* 23 (2013), H. 6, S. 7-21, online unter <https://www.comparativ.net/v2/article/view/1744/1489> [30.06.2024].

[135] Vgl. Mona Rudolph, *Das global commodity chain-Narrativ. Deskriptive und analytische Potenziale und Fallstricke*, in: Gabriele Lingelbach (Hrsg.), *Narrative und Darstellungsweisen der Globalgeschichte*, Berlin 2022, S. 129-142.

[136] Dazu auch Schlör, „Irgendwo auf der Welt“, S. 222-228; Tabea Linhard/Timothy H. Parsons, *Introduction. How Does Migration Take Place?*, in: dies. (Hrsg.), *Mapping Migration, Identity, and Space*, Cham 2019, S. 1-20.

[137] Siehe z.B. Colin Gordon, *Mapping Decline. St. Louis and the Fate of the American City*, Philadelphia 2008, Webprojekt zum Buch: <http://mappingdecline.lib.uiowa.edu/> [30.06.2024]; Joachim Laczny, *Friedrich III. (1440-1493) auf Reisen. Die Erstellung des Itinerars eines spätmittelalterlichen Herrschers unter Anwendung eines Historical Geographic Information System (Historical GIS)*, in: ders./Jürgen Sarnowsky (Hrsg.), *Perzeption und Rezeption. Wahrnehmung und Deutung im Mittelalter und in der Moderne*, Göttingen 2014, S. 33-65, Supplement: <http://www.his-gis.net/> [30.06.2024].

[138] Der Provenienzforschung widmete sich seit 2016 der Projektcluster „*translocations – Historical Enquiries into the Displacement of Cultural Assets*“ an der TU Berlin. Für einen prägnanten Einstieg in die Provenienzforschung siehe Anna-Carolin Augustin, *Tracking Entangled Provenances: Knowledge Production in Relation to Objects*, *History of Knowledge Blog*, 23.10.2019, <https://historyofknowledge.net/2019/10/23/knowledge-production-in-relation-to-objects/> [30.06.2024].

[139] Vgl. Barbara Lüthi/Silvan Niedermeier/You Jae Lee, *Travelling Things. Einleitende Überlegungen zu Dingen auf Wanderungen*, in: *Comparativ* 28 (2018), H. 3, S. 7-13, online unter

<https://www.comparativ.net/v2/article/view/2859/2567> [30.06.2024]; Doerte Bischoff/Joachim Schlör (Hrsg.), Dinge des Exils: Exilforschung. Ein internationales Jahrbuch 31 (2013). 45 of 46

[140] Monika Dommann, Alles fließt. Soll die Geschichte nomadischer werden? in: Geschichte und Gesellschaft 42 (2016), H. 3, S. 516-534, hier S. 532f.

[141] Severin-Barboutie, Migration als Bewegung.

[142] Lipphardt/Schwarz, Follow the People, S. 188. Zum Forschungsprojekt „Moving Targets and Mobile Life-Worlds. The Minority of the Yeniche and the Circus in the Context of Regimes of Mobility and Residency“ siehe <https://www.come.uni-freiburg.de/projekte-en-en/moving-targets> [30.06.2024].

[143] Peter Merriman, Mobility, Space and Culture, New York 2012, S. 14-16; ders., Rethinking Mobile Methods, in: Mobilities 9 (2014), H. 2, S. 167-187, hier S. 182f.

[144] Vgl. Rolshoven, Mobilitäten, S. 17.

[145] Dies forderte: Huber, Multiple Mobilities, S. 325.

[146] Vgl. Divall, Mobilities and Transport History, S. 40.

[147] Ich bedanke mich bei meinen Kollegen und Kolleginnen aus der Schreibwerkstatt am DHI Washington, bei Britta-Marie Schenk, Swen Steinberg sowie bei allen Redakteur:innen und externen Begutachter:innen von Docupedia-Zeitgeschichte für ihre wertvollen Hinweise.

Empfohlene Literatur zum Thema

Peter Adey/David Bissell/Kevin Hannam/Peter Merriman/Mimi Sheller (Hrsg.), The Routledge Handbook of Mobilities, New York 2017

Monika Dommann, Alles fließt. Soll die Geschichte nomadischer werden? in: Geschichte und Gesellschaft 42 (2016), H. 3, S. 516-534

Valeska Huber, Multiple Mobilities. Über den Umgang mit verschiedenen Mobilitätsformen um 1900, in: Geschichte und Gesellschaft 36 (2010), S. H. 2, S. 317-341

William Walters/Charles Heller/Lorenzo Pezzani (Hrsg.) Viapolitics: Borders, Migration, and the Power of Locomotion, Durham 2022

Colin G. Pooley, Mobility, Migration and Transport. Historical Perspectives, Cham 2019

Mimi Sheller/John Urry, The New Mobilities Paradigm, in: Environment and Planning A 38 (2006), H. 2, S. 207-226 46 of 46

Roland Wenzlhuemer, Mobilität und Kommunikation in der Moderne, Göttingen 2020

Nutzungsbedingungen für diesen Artikel

Copyright © 2024 - Lizenz:

Dieser Text wird veröffentlicht unter der Lizenz „Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0“. Eine Nutzung ist für nicht-kommerzielle Zwecke in unveränderter Form unter Angabe des Autors bzw. der Autorin und der Quelle zulässig. Im Artikel enthaltene Abbildungen und andere Materialien werden von dieser Lizenz nicht erfasst. Detaillierte Angaben zu dieser Lizenz finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de> .