



Ralf Roth, Karl Schlögel. *Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert.* Frankfurt am Main: Campus Verlag, 2009. 555 S. (gebunden), ISBN 978-3-593-38900-4.



Reviewed by Uwe Müller

Published on H-Soz-u-Kult (July, 2010)

R. Roth u.a. (Hrsg.): Neue Wege in ein neues Europa

Der Band beruht auf einer im März 2007 in Berlin durchgeführten Tagung. Er zeigt die Leistungen einer sich der Allgemeingeschichte öffnenden Verkehrs- und Transportgeschichte und fordert mehr Aufmerksamkeit der Allgemeingeschichte für Verkehrs- und Kommunikationsprozesse. Den Organisatoren der Tagung und Herausgebern des Bandes ging es also um eine Hinwendung zu den materiellen Grundlagen transnationaler Geschichte sowie um eine Öffnung der sich traditionell auf nationale Verkehrsinfrastrukturen und -politiken konzentrierenden Verkehrsgeschichtsforschung für europäische Perspektiven. Ralf Roth und Karl Schlögel haben einen Großteil der einschlägigen Experten als Mitautoren gewonnen und können daher einen Tagungsband vorlegen, der einen überdurchschnittlich hohen Anteil von interessanten, gut geschriebenen, teilweise auch innovativen Aufsätzen beinhaltet. Das Buch enthält neben insgesamt 25 Beiträgen, die in fünf Kapiteln zugeordnet wurden, und den üblichen Verzeichnissen auch ein Personenregister sowie einen Ortsindex und wurde insgesamt sehr gut redigiert. Der ehemalige Verkehrsminister Tiefensee, der am Vorabend der Konferenz an einer Podiumsdiskussion teilnahm, hält aller-

dings nicht auf den Vornamen Klaus (S. 9).

Unter der Überschrift „Grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und europäischer Geschichte“ beschreibt zunächst Karl Schlögel die Transformation des europäischen Verkehrsraumes nach 1990. Für ihn sind die Lkw-Fahrer und Auslandsstudenten die „eigentlichen Pioniere der europäischen Einigung“, deren Geschwindigkeit nicht durch Brüsseler Bürokraten und politische Gipfeltreffen, sondern durch Billigflieger und europaweit agierende Busunternehmen bestimmt wird. Ralf Roth zeigt in seinem Beitrag, wie gering die Aufmerksamkeit vieler Standardwerke zur europäischen oder deutschen Geschichte für verkehrshistorische Fragen ist, kritisiert aber auch die starke Fragmentierung vieler verkehrsgeschichtlicher Forschungen. Hans-Liudger Dienel und Colin Divall präsentieren die Gegenbeispiele: In den letzten zehn Jahren sind einige transportgeschichtliche Arbeiten erschienen, die sich nicht auf technische oder ökonomische Fragen beschränken, sondern auch soziale und kulturelle Faktoren berücksichtigen. Durch Initiativen auf europäischer Ebene, vor allem die 2003

gegründete International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), sind deren Verfasser recht gut europäisch vernetzt. Gijs Mom schließlich sieht aus der niederländischen Perspektive Indizien für die Existenz einer europäischen Kultur des Automobilverkehrs, die maßgeblich durch die Konsumentenpräferenzen geprägt wurde und wird.

Im zweiten Abschnitt über die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert als Verkehrsgeschichte werden die großen Perioden der europäischen Geschichte in den Blick genommen. Hans-Liudger Dienel schildert überzeugend, wie die Eisenbahn bis zum Ersten Weltkrieg maßgeblich an der Konstituierung eines touristischen und geschäftlichen Möglichkeitsraumes beteiligt war. Die relativ weit gediehene technische und institutionelle Integration des europäischen Eisenbahnwesens konnte jedoch keinen Beitrag zur Milderung nationaler Gegensätze liefern. Dirk van Laak befasst sich in seinem Aufsatz über die Zwischenkriegszeit unter anderem mit diffusen Raumbildern und konstatiert, der Verkehr habe in dieser Phase eine zentrale, aber auch fundamental ambivalente Bedeutung gehabt (S. 141). Dies trifft sicher zu und führt bei van Laak zu einigen widersprüchlichen und nebulösen Thesen, insbesondere wenn die Analyse von Tendenzen nicht über die diskursive Ebene hinauskommt. So widersprechen van Laaks Ausführungen über Entgrenzungen (S. 150-152) seiner Schlussfolgerung, der Verkehr sei in dieser Phase noch weniger als Möglichkeit verstanden [worden], um fortzustreben, sondern vielmehr um zusammenzukommen (S. 153). Die These, der aus der Idee des individuellen Kraftverkehrs erwachsende ökonomisch-technisch-soziale Komplex sei die nachhaltigste Innovation der Zwischenkriegszeit (S. 148), ist doch recht unpräzise und basiert wahrscheinlich auf einer Überschätzung der sozio-ökonomischen Bedeutung der europäischen Kraftfahrzeugindustrie: Diese war zwar ein technischer Leitsektor, hatte sich jedoch im Unterschied zur Eisenbahn der Vorkriegszeit sowie zur amerikanischen Automobilindustrie noch nicht zu einem volkswirtschaftlichen Führungssektor entwickelt.

Helmut Trischler konstatiert, dass in der Nachkriegszeit der Eisernen Vorhang den Verkehr zwischen West und Ost auf das Niveau des Voreisenbahnzeitalters zurückwarf. Gleichzeitig blieb die verkehrspolitische Integration sowohl innerhalb der EWG als auch im RGW deutlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Ob sich die Verkehrspolitik der DDR auch noch in den 1970er- und 1980er-Jahren vorrangig an sowjetischen Vorgaben, wie Trischler meint, oder aber am De-

visenbedarf der Volkswirtschaft orientierte, wäre allerdings zu diskutieren. Vgl. Uwe Müller, Mobilität in der Planwirtschaft. Das Verkehrswesen, in: Helga Schultz / Hans-Jürgen Wagener (Hrsg.), Die DDR im Rückblick. Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur, Berlin 2007, S. 176-198. Wolfgang Kaschuba schließlich gibt in seinem Beitrag über den europäischen Verkehrsraum nach 1989 zunächst einen differenzierten Überblick über die partielle Reintegration der europäischen Verkehrsinfrastruktur, ohne dabei die Probleme eines nach wie vor durch den Straßenverkehr dominierten modal split oder der Degradierung ganzer Regionen zu bloßen Transitoräumen zu vergessen. Kaschuba zeigt auch, dass der Verkehr in der Epoche der zweiten Globalisierung immer weniger durch Militär- und Industrieinteressen, dafür umso mehr durch Markt-, Wissens- und Erlebniskulturen konstituiert wird.

Unter der Überschrift Verkehr im Zeitalter der Katastrophen findet man Beiträge von Christopher Kopper über den Ersten Weltkrieg als Eisenbahnkrieg, von Ralf Roth über die Rolle der Reichsbahn im System der Zwangsarbeit im Zweiten Weltkrieg, von Alfred Gottwaldt über die Logistik des Holocaust, von Marie-Noëlle Polino über die Rolle der französischen Staatsbahnen bei der Deportation der Juden sowie von dem leider mittlerweile verstorbenen Osteuropahistoriker Hans Lemberg über verkehrsgeschichtliche Aspekte von Evakuierung, Flucht, Vertreibung und Zwangsausiedlung in den Jahren vor und nach 1945. In diesen Beiträgen haben die im eigentlichen Sinne verkehrshistorischen Fragestellungen recht unterschiedliche Gewichte. Unabhängig davon sind sie durchweg sehr lesenswert. Gerade Gottwaldts eher nüchterne Beschreibung des logistischen Aufwandes zur Durchführung der insgesamt 1500 bis 2000 Eisenbahntransporte in die Vernichtungslager macht sehr deutlich, wie eine große Zahl von Eisenbahnern den rassistischen Völkermord mehr oder weniger bewusst unterstützte.

Im vierten Abschnitt steht der Einfluss von Kultur auf die Entwicklung des Verkehrswesens im Mittelpunkt. Für Peter Lyth wird die Verkehrsgeschichte in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in besonderem Maße durch einen Wettbewerb um höhere Geschwindigkeiten geprägt. Peter Borscheid sieht dagegen eine generelle Tendenz der modernen Gesellschaft zur Beschleunigung, die allenfalls dann gebremst und kanalisiert wird, wenn sie Menschenleben gefährdet. Thomas Zeller zeigt wiederum am Beispiel amerikanischer Parkways und deutscher Alpenstraßen, dass ein Teil des Au-

toverkehrs auch Tendenzen der Entschleunigung aufwies und zur Rückgewinnung der Landschaft dienen sollte. Reiner Ruppmann beschäftigt sich mit den zahlreichen Mythen der Autobahn in der NS-Zeit sowie in der Periode der Massenmotorisierung. Kurt Müller gibt einen eindrucksvollen Überblick über die verschiedensten Mobilitätsutopien, die er auch sehr gut systematisiert, jedoch im hier vorliegenden Aufsatz etwas unsystematisch platziert.

Der letzte Abschnitt wurde mit „Grenzenlose Möglichkeiten und Verwundbarkeit“ überschrieben und enthält durchweg sehr informative und am Leitthema orientierte Beiträge. Michèle Merger zieht eine kritische Bilanz der in den letzten beiden Jahrzehnten konzipierten und umgesetzten transeuropäischen Verkehrsprojekte. Michael Hascher gelingt es, auf wenigen Seiten die interessantesten Aspekte der Entwicklung von Containern und Pipelines zu schildern. Richard Vahrenkamp zeigt in seinem Beitrag über die „logistische Revolution“ die enge Wechselbeziehung eines konsumorientierten Wirtschaftssystems, der europäischen Integration und der Liberalisierung des Lkw-Verkehrs auf. Javier Vidal verfolgt die Entwicklung des Massentourismus seit 1930 und betont die Rolle von Automobil und Flugzeug für dessen Verbreitung. Die Aussage, dass Ferienhäuser am Mittelmeer für Briten, Deutsche, Holländer und Belgier eine gewissermaßen normale zweite Heimat darstellten (S. 482), dürfte allerdings ein wenig übertrieben sein. Hasso Spode zeigt, wie umgekehrt die touristische Nachfrage bewirkte, dass sich das Flugzeug vom extravaganten Zukunftssymbol zum unspektakulären Massentransportmittel wandelte. Christoph Maria Merki beschäftigt sich im letzten Beitrag unter der Überschrift „Die Verwundbarkeit des modernen Verkehrs“ mit der unterschiedlichen Wahrnehmung von Unfällen und terroristischen Anschlägen.

Schwer einzuordnen war Hans-Heinrich Noltes ge-

dankenreicher, allerdings ein wenig unstrukturierter Aufsatz über „Eisenbahnen und Dampferlinien“, in dem er die Wechselwirkung von Verkehrsnetzen und Raumstrukturen diskutiert. Nicht optimal nämlich in den zweiten Abschnitt über das Zeitalter der Katastrophen eingeordnet wurde Frithjof Benjamin Schenks Beitrag über die Eisenbahnen im Zarenreich, deren Rolle als Zivilisierungsprojekt und Ordnungsfaktor betont wird. Schenk polemisiert hier gegen eine vermeintliche – jedenfalls im Text nicht nachgewiesene – Beschönkung der Forschungen zur russischen Eisenbahngeschichte auf deren ökonomische Bedeutung. Andererseits zeigt gerade sein Beitrag, dass auch eine kulturgeschichtlich orientierte Untersuchung des Verkehrswesens die klassischen – im übrigen durchaus noch keineswegs ausreichend erforschten – Themen der Verkehrsgeschichte, wie die regionale Wirkung von Infrastrukturinvestitionen oder das Verhältnis von Privatinvestitionen und staatlichem Engagement, nicht vernachlässigen sollte.

Was somit die eingangs genannten Forschungstendenzen angeht, so sind kulturwissenschaftliche Perspektiven auf die Verkehrsgeschichte immer dann fruchtbar, wenn sie mit den ökonomischen und sozialen Motiven für den Transport von Gütern und die Mobilität der Menschen verbunden werden. Dafür liefert der Band viele positive und einige negative Belege. Zu Recht warnt Ralf Roth davor, „sich in den Mythenwelten und Imaginationen, die den Verkehrssystemen zugeschrieben werden, zu verlieren“ (S. 60). Während sich also der Kulturalismus eher in einem kontrollierten Sichtflug fortbewegen sollte, kann man der europäischen (sowie globalen) Orientierung der Geschichtsforschung über Verkehr und Mobilität nur eine deutliche Beschleunigung wünschen. In diesem Bereich hat der Band einige Hauptstrecken anlegen können, die es nun miteinander zu vernetzen gilt.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsokult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Uwe Müller. Review of Roth, Ralf; Schlögel, Karl, *Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. July, 2010.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=30850>

Copyright © 2010 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.