

Neue Wege in ein neues Europa

Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert

von

Peter Borscheid, Hans-Liudger Dienel, Colin Divall, Alfred Gottwaldt, Michael Hascher, Wolfgang Kaschuba, Christopher Kopper, Dirk van Laak, Hans Lemberg, Peter Lyth, Michèle Merger, Christoph Maria Merki, Gijs Mom, Kurt Möser, Hans-Heinrich Nolte, Maire-Noelle Polino, Ralf Roth, Reiner Ruppmann, Frithjof Benjamin Schenk, Karl Schlögel, Hasso Spode, Helmuth Trischler, Richard Vahrenkamp, Javier Vidal, Thomas Zeller

1. Auflage

[Neue Wege in ein neues Europa – Borscheid / Dienel / Divall / et al.](#)

schnell und portofrei erhältlich bei [beck-shop.de](#) DIE FACHBUCHHANDLUNG

Thematische Gliederung:

[Verkehrsplanung, Verkehrspolitik](#)

campus Frankfurt am Main 2009

Verlag C.H. Beck im Internet:

www.beck.de

ISBN 978 3 593 38900 4

Leseprobe

Einleitung: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert

Ralf Roth und Karl Schlögel

Problemaufriss

Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs fügt sich Europa neu zusammen. Die zwei Hälften Europas, Resultat des Kalten Krieges, bewegen sich seit zwanzig Jahren wieder aufeinander zu. Europa ist nicht nur ein Raum von Werten und Ideen, sondern auch ein Verkehrsraum. Das geteilte Europa war bestimmt von zerschnittenen Verkehrswegen, Endstationen an der Grenze. Europa nach 1989 hat begonnen, gerissene Linien wieder in Betrieb zu nehmen. Es ist offensichtlich, dass es ein neues und vereintes Europa ohne einen einheitlichen und modernisierten Verkehrsraum nicht geben kann. Verkehr und Logistik, Fortbewegung und Infrastruktur sind, obwohl sie das Alltagsleben von Abermillionen von Menschen und ganzer Gesellschaften bestimmen, bisher nur am Rande als geschichtsmächtige Kräfte und Faktoren zur Kenntnis genommen und erforscht worden. Dabei ist offensichtlich, dass Entfernung und Nähe, Versorgung und Verteilung von Gütern, Ideen und Menschen ohne das Medium des Verkehrs nicht denkbar sind. Verkehr und Mobilität haben den globalen Raum, in dem wir uns bewegen, erst möglich gemacht.

Verkehr ist keine Konstante, sondern eine äußerst dynamische Relation in den vielfältigen gesellschaftlichen Beziehungen. In den letzten 200 Jahren sind extrem effiziente Transportsysteme und -netze entstanden, die nicht nur die Möglichkeiten grenzüberschreitender Verkehre stark ausgeweitet haben, sondern auch die transnationale und interkontinentale Mobilität. Mit der Verbilligung aller Transportleistungen, dem Sinken der Transport- und Reisezeiten sowie der enormen Ausweitung der Transportkapazitäten von Schiff, Eisenbahn, Flugzeug und Lastkraftwagen - und nicht zu vergessen der Nachrichten- und Kommunikationsnetze - veränderten sich nicht nur die europäischen, sondern insgesamt die globalen Beziehungen. Das hat Auswirkungen auf die Geschichtsschreibung. In den letzten beiden Jahrzehnten erleben die transnationale, die europäische und die Weltgeschichte einen großen Aufschwung und man kann mit gutem Grund von einer Renaissance der Universalgeschichte sprechen, nachdem sie in der Hochzeit der Nationalgeschichtsschreibung de facto untergegangen war.

Was kann aber eine sinnvolle transnationale, ja europäische Geschichte sein, womit soll sie sich jenseits der variierenden nationalen und kulturellen Besonderheiten der Staaten und Länder dieses Kontinents beschäftigen? Leopold Ranke hat in seiner Vorrede zu seinem Weltgeschichtefragment einen wichtigen Hinweis gegeben: "Die Aufgabe der welthistorischen Wissenschaft" bestehe darin, den "Zusammenhang zu erkennen, den Gang der großen Begebenheiten, welche alle Völker verbindet und beherrscht, nachzuweisen." Man solle also nicht nach dem Trennenden, sondern nach dem Suchen, was die Völker und Nationen miteinander verbindet. Diese Einschätzung teilt ein beträchtlicher Teil der heutigen Historiker, die sich mit

transnationalen oder Weltgeschichte beschäftigen. Einen großen Einfluss erzielten in diesem Kontext die Studien von John and William McNeill. Beide argumentieren, dass es in jeder Epoche wichtige Einflüsse über die politischen Grenzen hinweg gegeben habe, und dass gerade die "Kontakte" mit fremden Kulturen eine Schlüsselrolle für den ökonomischen, sozialen, politischen und militärischen Fortschritt jeder Zivilisation, jedes Staates gespielt hätten. Diese Argumentation erwies sich als außerordentlich fruchtbar und inspirierte zahlreiche Forschungen auf dem Gebiet der transnationalen Beziehungen und insbesondere auch der transnationalen "communication networks". Tatsächlich lassen Untersuchungen auf dem Feld der Verbindungen zwischen den Staaten, Ländern und Kontinenten im 20. Jahrhundert reichhaltigere Ergebnisse erwarten als eine Konzentration auf die Barrieren und Hürden oder Separierung und Absonderung, obwohl auch dies sicher zu einer Geschichte der großen Räume gehört. Wenn wir auf die letzten 200 Jahre zu