

Merki, Christoph Maria: *Verkehrsgeschichte und Mobilität*. Stuttgart: UTB 2008. ISBN: 978-3-8252-3025-8; 123 S.

Rezensiert von: Barbara Schmucki, Department of History, University of York

Christoph Merkis Verkehrsgeschichte ist ein hervorragender Einstieg ins Thema, ein leicht lesbares Lehr- und Überblicksbuch zur Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel und eine intelligente Zusammenfassung der neusten Tendenzen der verkehrshistorischen Forschung. Was die UTB-Reihe ‚Profile‘ in ihrer Werbeanzeige verspricht – in knapper Form studienrelevantes Wissen zu Themen oder Personen zusammenzufassen – hält Merki und tut das in erstaunlich breiter Art und Weise. Das Bändchen umreißt mit präzisen Strichen das Wichtigste. In sechs Kapiteln wird die Verkehrsentwicklung im Kontext der Industrialisierung, der Territorialisierung (Urbanisierung, Nationalisierung, Globalisierung), Technikentwicklung, Modernisierung, Nachhaltigkeit und Politik dargestellt und diskutiert.

Wer noch nie etwas über Verkehrsgeschichte gehört hat, erfährt hier eine ganze Menge: Wir hören von vorindustriellen Verkehrsanlagen und -mittel, lernen Verkehr als Schmiermittel der industriellen Revolution sowie als Treibkraft für Urbanisierung, Nationalisierung und Globalisierung kennen und verfolgen die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel und –infrastrukturen wie Schiffe, Häfen, Flüsse, Kanäle, Eisenbahn, Fahrrad, Automobil, Strassen, Ballon, Luftschiff, Flugzeug, Flughafen und Raumfahrt. Unter den Schlagworten ‚schneller‘, ‚weiter‘, ‚mehr‘, ‚billiger‘, ‚sicherer‘ und ‚weiblicher?‘ beschreibt Merki die Entwicklung von Geschwindigkeiten, deren Einfluss auf die Wahrnehmung der Umwelt und das Wettstreben um Geschwindigkeitsrekorde; die Entwicklung von immer grösseren Reichweiten und Kapazitäten hin zu immer mehr Verkehrsmitteln; die zunehmende Kapitalintensität, die verbesserte Sicherheit und die Verbilligung von Verkehrsleistungen. Zudem thematisiert er – wohl zum ersten Mal in solcher Deutlichkeit – die unterschiedliche Benutzung von Verkehrsmitteln durch Frauen und Männer.

Schliesslich fehlt auch der Staat nicht, dessen Einfluss er anhand der Prämissen Verstaatlichung oder Privatisierung und der militärischen Mobilmachung erörtert.

Merkis Verdienst ist es, nicht nur die positiven Eigenschaften der Verkehrsentwicklung nachzuzeichnen, sondern auch zu betonen, dass Verkehr ambivalent ist. Im Kapitel zur Nachhaltigkeit zeigt Merki anhand sozialer Kosten, Energieverbrauch und Landverschleiss, dass Verkehr nicht nur Produktivkräfte entfesselt (schneller, weiter, mehr), sondern auch zahlreiche Destruktivkräfte mit sich gebracht hat. Eine solche Darstellung weicht damit deutlich von herkömmlichen Studien ab. Der Text bietet viele dieser innovativen Facetten. Der Einschluss von bisher randständigen Transportmitteln wie Flussschiffen, Fahrrädern und Heissluftballons, die vernetzte Sichtweise auf Infrastrukturen wie Kanäle und Strassen und die Fragen nach Gender, nach Nutzerinnen und Nutzern, nach den historischen Veränderungen der Nachfrage und des Bedürfnisses nach Mobilität zeugen von einem neuen Verständnis von Verkehr im Rahmen einer innovativen integrierten Verkehrsgeschichte.

Der Umfang dieses schmalen Bändchens von 120 Seiten limitiert leider auch seine Reichweite. Auf so wenig Platz kann Merki Themen mehr nur anreissen als diskutieren, mehr nur beschreiben als analysieren. Vieles bleibt allzu oberflächlich, Entwicklungen werden derartig verallgemeinert, dass historische Dimensionen verwischt und gar unkenntlich gemacht werden. So wird etwa der politische Einfluss im Rahmen der aufkommenden Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Automobil im 20. Jahrhundert nur mit einem Satz behandelt. Es verwundert daher kaum, dass eine solche Interpretation etwas zu kurz greift: „Die Politik versuchte in verschiedenen Ländern, die Konkurrenz in volkswirtschaftlich sinnvolle Bahnen zu lenken und unterstützte die Eisenbahn mit fiskalischen und administrativen Maßnahmen: die ständige Effizienzsteigerung des motorisierten Verkehrs konnte sie indessen nicht abbremsen.“ (S. 58) Im Rahmen einer innovativen „Mobilitätsgeschichte“ (S. 10) wäre es schön, mehr über Akteure zu erfahren (außer den großen Erfindern sind solche kaum

aufgeführt) und den der Verkehrsgeschichte inhärenten technischen Determinismus etwas kritischer zu beleuchten (verbesserte sich der Verkehr tatsächlich ständig aufgrund von verbesserter Technik?). Wünschenswert wären auch ein paar präzisere Belege für die getroffenen Aussagen („... später stählerne Schiffsrümpfe ...“ (S. 37), „in den letzten Jahrzehnten wurden Flugreisen zu einem Massenphänomen ...“ (S. 69), „führte man zu Beginn des 20. Jahrhunderts Auto- und Benzinsteuern ein ...“ (S. 89)). Ob dieses Buch, wie der Verlag schreibt, „ideal für Studierende, die sich auf eine bestimmte Veranstaltung vorbereiten müssen“, ist, bleibe dahingestellt. Letztendlich fehlen an vielen Stellen Hinweise zur weiterführenden Literatur, die eine akademische Auseinandersetzung mit dem Thema ermöglichen.

Ein sehr kluger und äußerst gelungener Einstieg ins Thema ist diese Publikation jedoch in jedem Fall. Im letzten Kapitel plädiert Merki mit einem Blick auf Konkurrenz und Komplementarität der Verkehrsträger und mit der Diskussion von Lebensstil und Raum dafür, die vielfältigsten Beziehungen innerhalb der Verkehrssysteme aber auch der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen bei zukünftigen Untersuchungen zu berücksichtigen. Mit diesem Buch setzt er deutlich neue und wichtige Zeichen für einen Wandel der Verkehrsgeschichte hin zu einer multiperspektivischen und interdisziplinären Mobilitätsgeschichte.

HistLit 2009-2-095 / Barbara Schmucki über Merki, Christoph Maria: *Verkehrsgeschichte und Mobilität*. Stuttgart 2008, in: H-Soz-u-Kult 08.05.2009.