

Wolfgang Kaschuba:

## **Europäischer Verkehrsraum nach 1989 - die Epoche der zweiten Globalisierung**

Der Titel meines Beitrags kommt zugegebenermaßen etwas großformatig daher. Daran, dass ich ihn nicht selbst und damit etwas bescheidener formuliert habe, bin ich freilich auch selbst schuld. So akzeptiere ich ihn, füge mich seiner Denksystematik, will ihm aber dennoch gleich anfangs etwas von seinem Pathos nehmen. Ich versuche dies über eine biografische Episode. Denn ich kann immerhin behaupten, den Eintritt Europas in diese „Epoche der zweiten Globalisierung“ an zentraler Stelle miterlebt und auch verkehrsmäßig miterfahren zu haben. Allerdings vollzog sich dies für mich eben eher unpathetisch und auch wenig global.

In aller Kürze: Im Oktober 1989 war ich im Rahmen des Kulturabkommens zwischen der BRD und der DDR für einige Wochen an die Humboldt-Universität nach Berlin eingeladen. Dort sollte ich zum ersten Mal auch Vorlesungen vor Studierenden halten. Und das tat ich - unter anderem. Denn einerseits sprach ich zu den lange vorher verabredeten Themen, unter anderem auch zum Thema „Kulturgeschichte der Demonstration in Deutschland“. Diese Geschichte wurde nun durch die Studierenden in der anschließenden Diskussion freilich rasch aktualisiert. - Ein unerwartetes und dramatisches Erlebnis für mich, den die Stasi saß ja noch im Saal.

Andererseits dominierte in diesen Tagen meine Erfahrung, als Flaneur den Alltag auf der Ostberliner Seite der Mauer zu beobachten. Einen Alltag, der in vielen Straßen und Häusern optisch etwas von einem Leben in Getto oder Sackgasse an sich hatte: Denn die Fortsetzung, also das „Drüben“, fand am Ende der Straße und hinter der Hauswand empirisch nicht statt. Doch fiel das gar nicht einmal sonderlich auf, weil man offenbar längst gelernt hatte, die Mauer stets im Rücken statt im Kopf zu behalten. Nur ich als Fremder suchte und fand in jenen Tagen deshalb überflüssige Wege und versperrte Ausblicke.

Nach meiner Ausreise am Tag nach dem Rücktritt von Erich Honecker vergingen einige Monate, bis ich erneut nach Berlin kam. Im April 1990 war die Mauer längst durchlässig und bereits mit Personalausweis einfach und sofort passierbar. Und wie im Oktober noch von der Humboldt-Universität aus, so hätte ich nun von Westberliner Gebiet aus rasch auf einen Sprung ins Operncafé Unter den Linden gehen können, um dort vielleicht auf Bekannte aus den Oktobertagen zu treffen. Es waren wirklich neue Zeiten! - Allerdings eben nur dann, wenn man seinen Personalausweis auch an die Mauer mitnahm. Eben dies hatte ich jedoch nicht getan. Weil ich noch kurzfristig in „Mauerzeiten“ dachte, weil ich mir einen Zugang nach Ost-Berlin wie bisher nur mit Visum und Zwangsumtausch am Bahnhof Friedrichstraße vorstellen konnte. Weil mich also - kurz gesagt - die Geschichte überholt hatte, obwohl ich doch eigentlich ihr Augenzeuge war.

Um diese Episode nun möglicherweise ins Exemplarische zu heben und damit für mein Thema nutzbar zu machen: Die zweite Globalisierung begann für mich also an einer zentralen Nahtstelle im neuen europäischen Politik- und Verkehrsraum. Allerdings erlebte ich sie eben nicht in ihrer globalen Dramatik, sondern nur in lokaler Prosaik. Und sie begann für mich auch logistisch nicht als Aufbruch in eine europäische Verkehrsvision, sondern ganz altmodisch: als Flaneur in einer Stadt, aus

der die Mauer zwei Welten gemacht hatte, die ich brav auf beiden Seiten betrachtete - auch dann noch, als der Fall der Mauer die Stadt Berlin längst zu dem Schau-Platz europäischer Geschichte wie europäischer Zukunft werden ließ.

Was für Berlin gilt, könnte so für ganz Europa gelten. Denn: Im Jahr 1989 scheint die Ausgangssituation eigentlich einfach und offensichtlich: Nach dem Ende des Sozialismus muss Europa zunächst als Wirtschafts- und Verkehrsraum zusammenwachsen. Dann kann es über diese infrastrukturelle und räumliche Ebene gewiß auch seine weitere politische und kulturelle Integration finden. Darüber scheint weithin Konsens zu bestehen.

Und nichts spiegelt diesen Gedanken wohl sinnfälliger wider als die damals so oft geäußerte Vorstellung, dass nun die entlang dem „Eisernen Vorhang“ die zerstörten Straßen, Eisenbahnlinien und Brücken wiederhergestellt, dass West und Ost dadurch endlich und ganz praktisch wieder verbunden werden. Zahlreiche Planungen und Projekte nehmen auf diese Vorstellung auch rasch und unmittelbar Bezug: sowohl die ambitionierten „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ wie die noch großformatigeren EU-Projekte.

Erst allmählich kommen Zweifel: Ist diese Vorstellung überhaupt plausibel und richtig? Lassen sich die beiden Hälften Europas und die losen Enden seiner durchtrennten Autobahnen und Gleise wirklich einfach restituieren? Können sie, indem sie als technisches System zusammenwachsen, auch getrennte Gesellschaften einfach wieder oder neu verbinden?

In der Tat hat die europäische Trennung im Raum durch den „Eisernen Vorhang“ natürlich auch eine dramatische Trennung in der europäischen Zeit bedeutet. Denn damit haben sich die kontinentalen Hemisphären auch in ihren Entwicklungen entlang der Zeitachse verschoben. Und sie haben dabei auch ihre Gesellschaftsprofile und ihre Raumbezüge gravierend verändert. Nun passen die Schnittfläche von Ost und West offenbar längst nicht mehr richtig zueinander. Sie müssen umgearbeitet werden und das braucht Zeit.

Und Zeit als Speicher kultureller Prozesse spielt in der Gesellschaftsgeschichte wie in der Verkehrsgeschichte stets eine Hauptrolle. Dies musste und muss man gegenwärtig auch in Deutschland und insbesondere hier in Berlin schmerzlich lernen.

So wäre mein erster Eindruck der von einer besonderen Ambivalenz unserer europäischen Wahrnehmungen am Beginn dieser zweiten Globalisierung.

Auf der einen Seite wurden Mauer und „Eiserner Vorhang“ vor 1989 als ein ebenso radikales wie brutales Instrument der Trennung, ja der Amputation europäischer Menschen- und Kulturlandschaften erlebt. Als eine tiefe Zäsur vor allem auch im Blick auf Mobilität und Kommunikation. Zurück blieb auf beiden Seiten ein heftiger Phantomschmerz, der wenigstens noch die Erinnerung an die wechselseitigen Verluste wach hielt.

Als die Mauer dann fiel, zeigte sich jedoch, dass dieser Phantomschmerz nicht einfach durch die Rekonstruktion des alten Körpers zu heilen war. Dass er vielmehr auch Glieder Europas betroffen hatte, die offenbar längst vergessen waren. An deren Existenz und Funktion man sich kaum mehr erinnerte - auch kaum mehr erinnern mochte. Zwar gab es nunmehr endlich die Möglichkeit zu deren Regeneration. - Doch weshalb sollte man sie nutzen, wenn man sie ohnehin nicht vermisst hatte?

Auch daran erinnerte man sich nun also plötzlich wieder: dass gerade der Osten auch längst vor dem Eisernen Vorhang bereits ein vielfach vergessener Horizont Europas gewesen war. Und dass das Verschwinden dieses Vorhangs dieses Problem nicht einfach lösen würde. Dies bestätigt nun überdeutlich die schwierige Integration Europas auf der Basis der Europäischen Union.

Auf der anderen Seite und dennoch: Nach der einstigen „Teilung“ der Welt entlang der europäischen Nachkriegsfront verkörpern die Jahre nach 1989 nun ihre „Vereinigung“ oder ihre „Wiedereröffnung“ - gerade im Spannungsfeld Deutschland und am Brennpunkt Berlin. Deshalb muss dies der Beginn einer Neugestaltung des europäischen Raumes sein: eines Europa als einer sich erneuernden globalen Kontakt- und Verdichtungszone.

Und es muss dabei insbesondere auch um die Einbindung Osteuropas in ein europäisches Raum- und Mobilitätssystem gehen, welches sich nachhaltig verändert durch diesen historischen Prozess und seine globalen Rahmenbedingungen.

So steht diese überfällige Erneuerung Europas vor allem unter den Vorzeichen einer Öffnung und Integration des Raumes. Eines Raumes, in dem nun Grenzen überwunden, Verbindungen erneuert und Kommunikationsprozesse angestoßen werden sollen - durch Verkehr, Kontakt, Mobilität.

Kein Wunder also, dass deshalb nun die Zeit der Visionen kommt und dass mit Slogans wie „multi-track“ und „multi-speed“ einer neuen europäischen Mobilität das Wort geredet wird: Viele Wege und hohe Geschwindigkeiten sollen nun die inneren Gräben überbrücken und die Binnenräume des Kontinents enger verbinden (Cris Shore: Metaphors 144).

Und es ist kein Zufall, dass für diese Entwürfe räumlich-zeitliche Metaphern gewählt werden: Europa wird vor allem in den neuen Vorstellungen von Mobilität, Handel und Markt gedacht.

Nun bin ich Kulturwissenschaftler, kein Verkehrswissenschaftler. Verkehr verstehe ich deshalb ganz naiv zunächst als allseitige Bewegung von Menschen und Dingen, von Wissen und Ideen im Raum. Gewiss mit sehr unterschiedlichen, doch in stets absichtsvollen Richtungen und mit praktischen Zwecken – ob im Sinne von Neugier und Genuss oder im Dienste von Arbeit und Gewinn.

In jedem Fall aber sind es Bewegungen im Rahmen von räumlichen Ordnungen und sozialen Logiken, die ihre eigene Plausibilität besitzen. Diese Ordnungen und Logiken vor allem interessieren mich. Und ich würde die Entwicklungen des europäischen Verkehrs am Ende des 20. Jahrhunderts daher gerne in zweierlei Hinsicht zu sortieren versuchen.

Einerseits im Hinblick auf „harte“ Infrastrukturen und Systeme: Was im europäischen Verkehr ist nach 1989 nun wieder oder weiter zusammengewachsen? Auf Grund welcher Pläne, Streckenführungen und Verkehrsmittel?

Andererseits mit Blick auf „weiche“ Praxen und Perspektiven: Welche neuen Bewegungs- und Kommunikationsformen der Menschen ziehen in den 1990er Jahren welche Verkehrsformen und welche Raumbezüge nach sich? Lassen sich neue Muster der kognitiven Aneignung, der symbolischen Gestaltung, der medialen Vermittlung wie der praktischen Nutzung dieser „Landschaft Europa“ erkennen?

## *Europäische Infrastrukturen*

Zunächst also eine statistische Momentaufnahme: der „Verkehrskontinent“ Europa um die Jahrtausendwende, mit seinen rund 700 Millionen Menschen und seinen geschätzten 250 Millionen Autos:

In den 1990er Jahren hat der Verkehr sowohl hinsichtlich seines Aufkommens wie seiner Verdichtung nochmals dramatisch zugenommen. Bezogen auf die Transportleistung finden im Jahr 2000 über 70% des europäischen Güterverkehrs auf der Straße statt, 15% auf der Schiene und 13 % zu Wasser (TS 27.11.99).

Der Personenverkehr in der EU wickelt sich sogar zu 79% auf der Straße ab, zu 6% per Zug und zu 5% im Flugzeug (White Paper 11). Und während sich die Mobilität in Europa pro Person und Tag im Jahr 1970 noch auf 17 km belief, sind es nun bereits 35 km, also mehr als das Doppelte. Zugleich hat sich die Zahl der Autos in Europa im selben Zeitraum verdreifacht (White Paper 11f.).

Regional sind die Verkehrsfrequenzen freilich sehr unterschiedlich verteilt. Und diese Disparität scheint sich noch zu verstärken. Wegen ihrer hohen Bevölkerungsdichte, aber auch durch ihren starken Industriebesatz und durch ihre Eigenschaft als Ziele des Massentourismus sind der Automobil- und der Flugverkehr vor allem in West- und Südeuropa hoch verdichtet. Das dünner besiedelte Nordeuropa hingegen sowie Ost- und Südosteuropa mit ihren noch wesentlich geringeren Autodichten weisen zwar ebenfalls hohe Zuwachsraten auf, jedoch einen in der Fläche noch wesentlich geringeren Motorisierungsgrad.

Zentral und prägend ist überall bereits der Individualverkehr, also der Besitz wie die Benutzung eines Pkw. Die verschiedenen Gründe dafür sind bekannt: die weitere Individualisierung des Mobilitätsverhaltens, der Trend zum familiären Autorstandard sowie zum Zweit- und Drittwagen, auch die Ausdünnung ländlicher Versorgungsstrukturen oder die Zunahme suburbaner Siedlungen, die ohne Auto oft zum Getto werden, weil städtische Zentren weder durch öffentlichen Nahverkehr noch zu Fuß oder mit Fahrrad erreichbar sind.

Die deutschen Zahlen etwa sind hier sprechend: Von den rund 100 Milliarden längeren Wegstrecken, die wir pro Jahr zurücklegen, werden nur rund ein Viertel zu Fuß und gar nur ein Zehntel per Fahrrad unternommen; hingegen über die Hälfte mit dem Auto, ein gutes Zehntel mit den öffentlichen Nahverkehr und kaum zwei Promille mit dem Flugzeug (Verkehrsprognose 2015, S. 120).

Dabei spielt die Eisenbahn als Pendlersystem wie als Verkehrsmittel im Nahtourismus eine ambivalente Rolle. Einerseits wird mit der Privatisierung von Eisenbahngesellschaften und mit der Ausdünnung von Streckensystemen vor allem in ländlichen Räumen der Umstieg in den Individualverkehr geradezu erzwungen. Dies gilt insbesondere auch für osteuropäische Gesellschaften, in denen die staatliche Grundversorgung rationalisiert und damit reduziert wird.

Andererseits entwickelt sich um ein Netz europäischer Hochgeschwindigkeitsstrecken und Metropolenregionen offenbar eine neue Reisekultur mittlerer Reichweite. Bahnreisen in einem Radius von 500 bis 1000 km werden damit für Touristen wie Geschäftsreisende noch und wieder attraktiv macht. Immerhin ist die Reisezeit in dieser Entfernungzone bereits auf drei bis sechs Stunden gesunken und damit durchaus konkurrenzfähig mit Flugzeiten.

Auch im europäischen Flugverkehr zeichnen sich diese Konzentrationsbewegungen und Clusterbildungen sehr deutlich ab. Und er ist mit seinen enormen Zuwachsraten gegenwärtig wohl der Trendsetter im europäischen Verkehrssystem.

Am engsten ist das europäische Flugnetz nach wie vor innerhalb der EU-Länder geknüpft: Dort sind im Jahr 2000 immerhin 434 Millionen Passagiere unterwegs, davon 51% innerhalb des EU-Gebietes, 16% im restlichen Europa, 13% von und nach Nordamerika und 20% im Rest der Welt. Innerhalb der EU wiederum führten 43% der Flüge von und nach Großbritannien - eine Folge wohl der Verbindung von Insellage, kolonialer Tradition und globaler Funktion sowie von boomender Ökonomie.

Mit deutlichem Abstand liegen daher auch die Airports von London, Paris, Amsterdam und Frankfurt an der Spitze des europäischen Fluggastaufkommens, einerseits als Zugangsorte zu den zentralen europäischen Metropol- und Wirtschaftsregionen, andererseits als europäische Drehkreuze für touristische wie Geschäftsreisende. Alle vier zusammen besuchen im Jahr 2000 allein über 85 Millionen Passagiere, wobei die Hauptverbindungen durch den Tourismus bestimmt werden.

Die am intensivsten frequentierten Städteverbindungen führen jeweils von London aus nach Dublin, Amsterdam, Paris und Frankfurt mit insgesamt über 13 Millionen Passagieren. Und die drei am stärksten genutzten Länderverbindungen sind die zwischen Großbritannien und Spanien, zwischen Deutschland und Spanien und zwischen Irland und Großbritannien. Sie allein machen fast ein Viertel des Flugverkehrs innerhalb der EU aus (Luftverkehr 2000 1ff.)

Als neues Element im europäischen Flugverkehr treten in den 1990er Jahren verstärkt Billig-Fluggesellschaften auf mit einem neuem Massenpublikum. Dieses bucht nicht mehr nur einmal pro Saison eine Pauschalreise, sondern nutzt immer intensiver auch regelmäßige Flugverbindungen, um Verwandte, Städte oder Freizeitveranstaltungen aller Art zu besuchen. Ihre Standorte richten die Billigflieger teilweise auf den Flughäfen der europäischen Metropolen ein, teilweise bauen sie aber auch ein eigenes System metropolennaher Billigflughäfen auf.

In allen Ballungsräumen fungiert der öffentliche Personennahverkehr über die lokale Versorgungsfunktion hinaus zunehmend auch als ein regionales Verteilungssystem, das anschlussfähig ist an die Fernverkehrssysteme. Dabei bilden Bahnhöfe, Flughäfen und Häfen die Knotenpunkte in einem immer enger gesponnenen Netz, in dem sich auch die Verbindungen und Verflechtungen von privatem und öffentlichem Verkehr immer dichter gestalten.

Interessanter freilich als diese bloße Verkehrsstatistik ist ein Blick auf die europäischen Planungen, die diese Mobilität kanalisieren und auf bestimmten Routen in bestimmte Räume lenken wollen. Seit 1989 kommt dieser Planungsebene - nicht zuletzt wegen der daran gekoppelten Folgeleistungen aus den europäischen wie nationalen Haushalten - eine immer zentralere Bedeutung für die Verkehrskarte zu und damit eben auch: für die Landkarte Europas. Denn dadurch werden nun in der Tat gesamteuropäisch und in großem Stile „Raum“ und „Landschaft“ gestaltet.

Innerhalb Deutschlands liegt dabei ein besonderes Augenmerk natürlich auf der Entwicklung des Ost-West-Verkehrs, insbesondere der Rekonstruktion wie des Neuaufbaus von Eisenbahn- und Autobahnverbindungen.

Erste Vorzeigeobjekte im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ sind etwa die neuen bzw. ausgebauten schnelleren Eisenbahntrassen von Berlin aus nach Hamburg, nach Hannover und nach Magdeburg oder die zwischen Frankfurt und Erfurt und zwischen Dresden und Nürnberg.

Bei den Autobahnen sind es etwa die Ostseeautobahn und der Ausbau der Strecken Berlin – Hamburg, Berlin – Leipzig oder Kassel - Eisenach, die Querverbindungen über den Grenzstreifen hinweg schaffen.

Die deutschen Außenverbindungen wiederum von Schiene und Straße führen vor allem in die Nachbarländer Österreich, Niederlande und Frankreich. Mit großem Abstand im Blick auf infrastrukturelle Anstrengungen wie Verkehrsfrequenzen kommen dahinter die Schweiz, Tschechien, Polen, Belgien und Dänemark.

In dieser Hierarchie drücken sich natürlich vor allem aktive Handelsbeziehungen und touristischen Verbindungen aus. Sie zeigt aber auch im Falle etwa von Tschechien und Polen, zu denen bis 1933 bzw. 1945 engste Austauschbeziehungen bestanden, wie schwierig und langwierig sich der Wiederaufbau abgerissener Kontakte gestalten kann (Verkehrsprognose 2015).

Auch im europäischen Rahmen insgesamt wird ein besonderes Gewicht auf die Ost-West-Verbindungen gelegt:

Als Teil des Maastrichter Europäischen Verkehrsnetzwerkplanes von 1993 soll dabei das Nordic-Triangle-Projekt per Eisenbahn, Straße und Schiff einen Verbindungskorridor von Oslo über Turku und Helsinki bis zur russischen Grenze vorantreiben. Davon sind Abschnitte in Schweden und in Finnland bereits realisiert.

Begonnen ist auch eine Baltikum-Achse, die Prag, Warschau, Kaunas, Riga, Tallinn und Helsinki per Eisenbahn verbinden soll, flankiert von der autobahnähnlich ausgebauten „Via Baltica“. - Beide Projekte forcieren also die europäische Ost-West-Mobilität.

Von Berlin aus sind Stettin, Warschau und Prag bereits über teilerneuerte Eisenbahn- wie Autobahnstrecken schneller erreichbar. Dasselbe gilt für die Zuglinien und Autobahnen von Dresden nach Prag, von München über Wien nach Budapest oder von Frankfurt/Oder über Posen nach Warschau (Verkehrsprognose 2015).

Andere Verkehrsprojekte versuchen in den 1990ern wiederum neue Brückenschläge zwischen anderen europäischer Regionen:

Am prominentesten wohl das Euro- bzw. Kanaltunnel-Projekt, das 1987 begonnen und 1994 eröffnet wird. Seitdem rollen fast 7 Mio Passagiere jährlich mit und ohne ihre Autos auf den Zügen durch den 50 km langen Tunnel. - Verkehrsmäßig zumindest sind sich Briten und Kontinentaleuropäer damit entschieden näher gekommen.

Ähnlich ambitioniert ist die Verbindung von Kontinentaleuropa und Schweden über die Öresund-Brücke und den Großen Belt, die für den Auto- wie den Zugverkehr gebaut ist. Seit 2000 eröffnet, verkörpert sie ein europäisches Großprojekt auch deshalb, weil es um sich herum und zwischen Dänemark und Schweden eine neue europäische Metropolenregion schaffen soll.

Auch der Ausbau schnellerer Eisenbahnverbindungen zwischen Frankreich und Deutschland ist begonnen und soll bis nach Osteuropa weitergeführt werden. Und die Eisenbahn-Fernverbindung von Athen über Sofia, Budapest, Wien, Prag nach Nürnberg ist in Teilabschnitten bereits ausgebaut und elektrifiziert (Trans-European Transport Network) .

Geplant oder bereits begonnen sind auch mehrere Tunnelprojekte in den Alpen - etwa im Verlaufe der Tauern-Autobahn bis nach Slowenien oder zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien. Sie sollen die bisherigen Nord-Süd-Verbindungen ergänzen und entlasten.

Schließlich sollen auch die Außenverbindungen Europas gezielt gestärkt und erneuert werden. So hat unter dem Namen "Neue Seidenstraße" 1993 ein ambitioniertes EU-Projekt begonnen, das in großem Maßstab Verkehr und Kommunikation auf den historischen Spuren der großen Seitenstraße von Asien durch den Kaukasus nach Europa realisieren will. Mit Zustimmung und Beteiligung zahlreicher Länder aus der Kaukasusregion ist zu diesem Zwecke ein ständiges Sekretariat in Baku eingerichtet. Und in diesem Transportkorridor sind im Jahr 2000 tatsächlich bereits 5,7 Mio Tonnen Transitfrachtgüter unterwegs - mit nicht unerheblichen wirtschaftlichen Impulsen für die jeweiligen Anrainerstaaten (Neue Seidenstraße).

Russland ist an diesem Konzept nicht beteiligt, da es von der Seidenstraße nicht berührt war. Um nicht ausgeschlossen zu werden, betreibt man dort aus daher bereits seit einigen Jahren eigene Projekte, die Asien und Europa auf unterschiedlichen Wegen und in unterschiedlicher Weise verbinden sollen.

Für den Güterverkehr schließlich sind quer durch Europa Schifffahrtsverbindungen von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer über den Rhein-Main-Donau-Kanal geplant und in Abschnitten bereits realisiert. Ebenso verbindet die Havel-Oder-Wasserstraße den deutsch-polnischen Raum in der Mitte Europas.

Beide Projekt dienen sowohl dem europäischen Gütertransport wie dem Transitverkehr. Ihre Außenanschlüsse sollen langfristig über eine bessere Vernetzung der Nordsee- und der Ostseehäfen erreicht werden. In deren Trennung spiegelt sich im Übrigen vielleicht am deutlichsten die alte West-Ost-Spaltung zwischen EG und COMECON wider.

Die bisherigen Erfahrungen mit dieser europäischen Verkehrsplanung zeigen allerdings, dass auch mit erneuerten Autobahnen und Eisenbahnlinien nicht automatisch ein flächiger Entwicklungs- und Integrationseffekt eintritt. Viele Regionen entlang solcher Verbindungs-Trassen verbleiben vielmehr im Status von Transiträumen.

Dies gilt gerade auch für ehemalige Ost-West-Grenzregionen, die nach 1989 auf Aufschwung hofften. In vielen von ihnen zieht der nun fließende Verkehr neben den üblichen Tankstellen, den Versorgungsstationen für Trucker und Touristen und der Prostitution wenig wirtschaftliche Folgewirkungen nach sich. Verstärkt noch durch Abwanderung und Städteschrumpfung entstehen so vor allem in osteuropäischen Ländern neue und wirtschaftlich substanzlose Peripherien, die - von der sozialistischen Infrastruktur mittlerweile verlassen - nun ganz von der Trostlosigkeit des „Zwischenraumes“ geprägt sind.

Aber auch manche Regionen Westeuropas präsentieren sich nurmehr als Logistikareale aus Schlagsiedlungen und Lagerhallen, kombiniert mit Zug- und Nahverkehrsanschlüssen. Sie dienen als reine „Bereitstellungsräume“ für Metropolen und Logistikzentren, für Flughäfen und Bahnhöfen. Und sie unterwerfen sich damit der „Just-in-Time-Logik“ postfordistischer Produktion.

Deutlich folgt auch die Abwanderung qualifizierter Arbeitskräfte diesem Sog von den Rändern in die Zentren. Und dass die EU vielfach unterschiedslos Mobilität honoriert

und alimentiert, gleichgültig ob es sich um Schweinehälften oder Studierende handelt, forciert diese Scherenentwicklung zusätzlich. Europäische Zentralregionen einerseits und Transitregionen andererseits driften weiter auseinander.

Dem versuchen zwar verschiedene Konzepte wie das der „Euroregionen“ oder der „Strukturschwachen Gebiete“ entgegenzusteuern, allerdings offenbar nur mit begrenzt nachhaltigem Erfolg. - So wird weiter zu beobachten sein, ob die begonnene EU-Erweiterung nach Osten nun andere Impulse zu setzen vermag.

### *Europäische „Scapes“ und „Flows“*

Damit verabschiede ich mich von den Statistiken und bin ich bei meinem zweiten Teil: Wie bedienen sich Menschen dieser europäischen Verkehrsinfrastruktur und weshalb? Und wie hat dieses „neue Europa“ nach 1989 seine Bewegungen und Wahrnehmungen, seine Räume und Horizonte verändert?

Wenn wir in der Ethnologie und Anthropologie über räumliche Verhaltensmuster in der Spätmoderne nachdenken, sprechen wir mittlerweile häufig von „Scapes“ und von „Flows“ (Appadurai). - Also von neuen, von besonderen räumlichen und prozessualen Ausgestaltungen unsere Mobilität.

Gemeint sind damit insbesondere auch „hybride“ Mobilitätsformen, die vielfältige und vor allem kulturelle Ursachen und Erscheinungsformen besitzen; die neue Muster der Deutung und Nutzung des Raums entwickeln; die vor allem auch elektronische wie imaginative Erweiterungen unserer Raum- und Mobilitätsvorstellungen einbeziehen.

Flug- und Fahr simulatoren haben ja bereits mechanisch und physisch einen Weg vor-geeignet, auf dem sich Mobilität und Reise nun auch optisch wie akustisch in eigenen Cyberspaces durchführen lassen. Dabei ähneln die Dauer und die Erlebnisintensität des Surfens per Computer im World Wide Web durchaus bereits manchen Erfahrungen der physischen Reise. Seitdem weltweite Netzwerke und entsprechende Software Bildorte und Bildwelten aufbauen können, scheint es möglich, sich tatsächlich in ihnen zu bewegen. Ihre virtuelle Topik fesselt inzwischen die Fantasie wie die Physis der Reisenden manchmal kaum weniger als die Realtopographie, denn auch die Orte im Netz können längst eine „auratische“ Wirkung entfalten.

Eine zentrale Rolle bei der Entwicklung, der Verbreitung und der Aneignung solcher Wahrnehmungsmuster spielen Kunst- und Medienprojekte, die den Raum ästhetisch neu kodieren. Oder es sind die neuen Netz-Projekte, jene „Second Worlds“, die uns eigene Alltagswelten wie Reisewelten zur virtuellen Er-Fahrung anbieten.

So ergeben sich durch mediale Vermittlung tatsächlich neue Perspektiven. Räume und Landschaften, die vorher weit auseinander lagen und die wir nicht einmal zusammen „denken“ konnten, sehen und erleben wir nun als zusammengehörig. Wir sind an „Fern-Verbindungen“ gewöhnt, weil sich geographische Distanz visuell wie kommunikativ überwinden lässt. Und wir leben ganz selbstverständlich mit unserer eigenen medialen Ko-Präsenz im Raum, wenn materielle und virtuelle Mobilität ineinander übergehen, wenn uns Notebook und Handy am Heimat- wie am Urlaubsort jeweils beliebige Mischungen von Nähe und Ferne, von daheim“ und „unterwegs“ ermöglichen.

Nimmt man diese Perspektive der Scapes und Flows auf und blickt damit auf europäische Mobilitätsprofile und Raumstrukturen, dann werden auch die

Innenseiten und die Akteursperspektiven dieser Prozesse etwas transparenter. Denn Europa stellt sich dann nach 1989 in der Tat als eine „Landschaft in Bewegung“ dar. - Als ein Raum, in dem in neuer Weise Grenzen überschritten und Distanzen überbrückt werden. Unterschiedlichste Akteure stellen aus unterschiedlichsten Motiven auch zwischen entfernten Orten und Regionen neue Raumbezüge und neue Verbindungen her. So wird ober- wie unterhalb der nationalstaatlichen Ebene vor einem ein intensiver kultureller und wissensförmiger Integrationsprozess Europas sichtbar, der wesentlich vom Verkehr getragen und über den Verkehr vorgetragen wird und der vielfach unabhängig vom Fahrplan der offiziellen EU-Erweiterung verläuft.

Denn der wichtigste Mobilitäts- wie Integrationsmotor am Ende des 20. Jahrhunderts ist bekanntlich der Tourismus – weltweit drittgrößter Industriezweig und Beschäftigungssektor mit weiterhin hohen Zuwachsraten. Mehr als 5 Milliarden Reisende sind jährlich unterwegs; 220 Millionen Menschen arbeiten in der Tourismusindustrie; ständig sind rund 500.000 Menschen per Flugzeug in der Luft unterwegs (TS 13.11.99, S.8).

Ein Zentrum dieser Reiseaktivitäten mit höchster Verdichtung ist Europa. Und hier wiederum dominiert das Reisen innerhalb des Kontinents. Einerseits werden dadurch entscheidende Effekte ökonomischer und infrastruktureller Art ausgelöst. Denn Autobahnen, Zugverbindungen und Flugverbindungen sind vor allem auf diese eine Ziel hin orientiert und organisiert: als Transportbänder des europäischen Tourismus zu dienen.

Andererseits und vor allem werden dadurch aber auch kognitive und kulturelle Lernprozesse bewirkt. Reisen produziert Austausch untereinander und Wissen voneinander. - Trotz aller Beschränkungen und Probleme gilt dieser Integrationsbefund gerade auch im Blick auf die Entwicklung der meisten osteuropäischen Gesellschaften.

Allerdings hat dies gravierender Voraussetzungen wie Folgen. Denn dieser Tourismus organisiert sich längst überall industriell; er bereitet sich quantitativ wie räumlich immer weiter aus; und er baut die Landschaft systematisch um bzw. als Urlaubskulisse auf. So konstruiert die Tourismusindustrie durch die Erschließung neuer Urlaubsregionen innerhalb wie außerhalb Europas in der Tat den Raum neu.

Indem sie attraktive Bilder touristischer Landschaft medial vermarktet, indem sie durch gezielte Straßenführung regelrechte „Aussichtslandschaften“ schafft, indem sie den zuliefernden Flugverkehr und vor allem Billigfluglinien verstärkt, indem sie das Gelände von Küsten- wie Bergregionen touristisch um- und aufbaut, indem sie diese möglichst ganzjährig nutzbar macht, indem sie die Einwohner zu unsichtbaren „dienstbaren Geistern“ umschult – indem sie dies alles tut, schafft sie buchstäblich „Welt-Raum“ auf der Erde: eine überall gleiche globale Infrastruktur des Versorgt-Werdens und Erlebens - verhängt nur mit unterschiedlichen touristischen Kulissen.

Es ist der Mallorca-Effekt, der nach den Adria- und Costa-Brava-Kampagnen der 1960er und 70er Jahre nun quantitativ wie qualitativ nochmals in neue Tourismus-Dimensionen vorstößt. - Kein Wunder daher, dass gleich nach den vier großen europäischen Flugdrehkreuzen Palma de Mallorca bereits auf dem siebten Platz der europäischen Rangliste der Flughäfen erscheint - mit 13,7 Millionen Passagieren im Jahr 2000 - und dass die europäische Flugverbindung mit der höchsten Zuwachsrate von Liverpool nach Palma de Mallorca führt (Luftverkehr 2000,1). - Tourismus

verkörpert längst und immer mehr die zentrale europäische Mobilitätsform - zahlenmäßig wie sozial gesehen.

Ähnlich nicht in absoluten Zahlen, jedoch in ihrer Wirkung und Bedeutung tritt daneben die Migration. Das Spektrum der Akteure und Motive wie der Routen regionaler wie globaler Wanderung hat sich nach 1989 dramatisch erweitert - und Europa ist ihr häufigster Zielkontinent.

Entscheidend wächst dabei vor allem die informelle und illegale Migration. Sie reicht vom polnischen Touristen, der mit einem Besuchervisum für drei Monate zwischen Warschau und Berlin pendelt und schwarz arbeitet, über die „hereingeheiratete“ thailändische Haushaltshilfe oder Altenpflegerin bis zum ukrainischen oder afrikanischen Flüchtling, den Schleuser über die europäischen Außengrenzen in die EU bringen.

Zugleich sind damit eine Fülle neuer migrantischer Räume und Praxen entstanden, innerhalb Europas, vor allem aber an den Außengrenzen der EU: in der Ukraine oder in Albanien, in Rumänien oder in Marokko. Von dort aus wird dann entweder legal nach Europa eingependelt oder auf die Gelegenheit zur illegalen Einwanderung gewartet. Denn das Schengener Abkommen aus dem Jahr 1990 verschließt durch die stärkere Kontrolle an der europäischen Außengrenze manche alte Migrationsroute, für die nun Ersatz gesucht und gefunden wird.

Gegen diese illegale Zuwanderung wird zugleich ein Grenzregime errichtet, das an der europäischen Süd- und Ostgrenze die „Festung Europa“ gegen die nun befürchtete „Migrantenflut“ verteidigen soll. Allerdings hält sich diese Flut längst in Grenzen: Im Jahr 2003 sind rund 24 Mio Menschen in europäischen Staaten als „Ausländer“ registriert, knapp 4,5% der europäischen Bevölkerung (in Osteuropa nur 0,4%).

Dabei sind die nationalen Ausländerquoten ohnehin sehr unterschiedlich (abhängig auch von der Einbürgerungspolitik): die Schweiz gibt 20% an, Deutschland und Österreich 9%, Frankreich und England 5% (Salt: Current trends 17ff.).

Neu und bemerkenswert scheint mir nun, dass Tourismus und Migration in Europa immer mehr Hand in Hand gehen. Durch die Veränderung sowohl der juristisch-ökonomischen Rahmenbedingungen als auch der sozial-kulturellen Mobilitätsformen sind beide häufig nicht mehr scharf voneinander abzugrenzen. Touristische Praktiken werden vielmehr zu migrantischen und umgekehrt. Denn auch hier sind es hybride Formen von Mobilität, die praktiziert werden.

Tourismus und Migration finden längst vor einem gemeinsamen und weltweiten Horizont von Wanderungsbewegungen statt, die auch gemeinsame soziale Räume und Praxen haben entstehen lassen (Holert/Terkessidis: Fliehkraft). So wird der russische Tourist mit Visum durch Schwarzarbeit zum Migrant auf Zeit. Die bulgarische Kofferhändlerin pendelt mit ihren echten Uhren oder falschen Armani-T-Shirts im Express zwischen Warschau, Berlin, Kiew und Istanbul. Andere Händler nutzen touristische Billigflüge und Motels als logistische Infrastruktur für ihre Verkaufstourneen durch europäische Städte oder entlang europäischer Strände. Englische Mallorca-Touristen wiederum sind schon vor oder spätestens nach ihrer Verrentung Migrant, indem sie die ganze Jahres- oder Lebensabschnitte am Mittelmeer verbringen. Immerhin besitzen fast 700.000 Briten eine Immobilie allein in Spanien (Holert/Terkessidis 12 und 181). Und deutsche Pensionäre erwerben über Strohmannen Sommerhäuser in Mittelschweden oder Bauernhöfe in Ungarn.- Wer von ihnen allen nun wo und wann tatsächlich Tourist oder Migrant, Händler oder

Schwarzarbeiter, Pendler oder Student ist, geht häufig ineinander über und lässt sich im Einzelfall kaum mehr beurteilen.

Im Rahmen solch globaler „Scapes“ und „Flows“ entstehen tatsächlich auch „neue“ Orte. So repräsentiert ein Warschauer Fußballstadion voller Verkaufsbuden Mitte der 1990er Jahre immerhin das viertgrößte Kaufhaus in ganz Polen. Schlammige Flohmärkte in Litauen oder Tschechien werden zu zentralen europäischen Umschlagplätzen von Unterhaltungselektronik. Landsmannschaftlich organisierter Schmuggeltourismus verbindet so Verwandtschaftsbesuch und Geschäft miteinander.

Umgekehrt mutieren Flughäfen und Bahnhöfe in Westeuropa zu Shopping Malls mit Gleisanschluss bzw. Landebahn. Und Städte wie Barcelona oder Bologna werden zum Pilgerort von Studierenden und Jugendkulturen, weil sie attraktive Bilder einer Stadtkultur vermitteln: Arbeit und Leben, Geschichte und Architektur, Popkultur und Kunstevent scheinen sich hier in idealer Weise mischen. Solche Städte sind die Zielorte eines europäischen Mobilitätsprogramms, das über Videoclips, Filme und Internet europaweit als „hip“ klassifiziert und kommuniziert wird.

Neu entstehen daraus freilich auch manche Begegnungen und Konfrontationen, die nun ebenfalls vermehrt eintreten. Wenn etwa afrikanische Flüchtlinge an spanischen und italienischen Stränden auf deutsche und britische Touristen treffen. Die einen als „boat people“ mit dem geradezu „archaischen“ Verkehrsmittel Fischerboot gestrandet, die andern mit dem Düsenjet eingeflogen. – Oder wenn unrentable touristische Hotelanlagen zu Asylanten- und Flüchtlingsheimen ungenutzt werden. - Und wenn man umgekehrt die Asylanten von den exklusiven Touristenstränden abdrängt.

Vor allem verschmelzen in diesem Prozess zunehmend die Migrationsrouten und die touristischen Routen. Das ist natürlich nicht neu: Bereits in den 1960er Jahren inspirierten italienische Gastarbeiter bekanntlich den deutschen Tourismus an den Adria-Grill. Doch haben sich mittlerweile eben auch die Briten auf ihre Mittelmeerverbindungen nach Gibraltar, Nordafrika und Mallorca besonnen. Die Deutschen entdecken über ihre ungeliebten Türken die Türkei als gastfreundliches und billiges Reiseland. Italiener zieht es nach Tunesien, in die Heimat ihrer Hausangestellten. Und wohlhabende Russen suchen in der Schweiz Banken auf und Après-Ski statt Lenins Spuren.

Auch hier vermischen sich die Zwecke und die Formen: touristische Charterreise mit Auswandererflügen, Kultur-Tourismus mit Verwandtschaftsbesuchen, Selling-Praxen mit Shopping-Aktivitäten.

Ausschlaggebend dafür ist, dass sich Tourismus und Migration längst auch über bestimmte Wissensmodi und in gemeinsamen Wissenskulturen verbinden. Über Erfahrungen und Konzepte einer Mobilität, die immer stärker auch Züge modernen Nomadentums zeigt. Sei es in der Gestalt der Arbeitsmigration von Niedriglohnarbeitern, die sich bestimmte Standorte wie Manhattan oder London nicht mehr leisten können; sei es in jener der sogenannten „kreativen Klasse“, die sich neue und angesagte Arbeits- und Lebensstandorte sucht; oder eben in jener der Kulturmigranten, die in wechselnden Städten und Lofts unterschiedlich lange Lebensabschnittsbeziehungen mit Opernhäusern, Kunstmuseen oder urbanen Partymilieus eingehen.

Obwohl diese Phänomene quantitativ bislang noch überschaubar sind, beschreibe ich sie hier relativ ausführlich, weil sich Mobilität und Verkehr zukünftig immer mehr an dieser multifunktionalen Art der „Produktion“ von Orten, Räumen und Routen orientieren werden.

Ein gutes Beispiel dafür bildet die Mobilität zwischen europäischen Metropolen. Denn einerseits findet zwischen ihnen ein harter Konkurrenzkampf statt, um möglichst große Anteile an den globalen Strömen von Kapital und Tourismus in die eigene Region umzulenken. Clusterkonzepte versuchen daher eine regionale Verdichtung von Verkehrs-, Wirtschafts- und Wissensräumen herzustellen. Denn Metropolenregionen sind immer stärker auf die doppelte Attraktivität sowohl ihrer Ökonomie wie ihrer Kultur angewiesen (Florida). Und sie benötigen zudem ein spezifisches Profil als „global city“, wenn sie Anleger und Residenten, Arbeitskräfte und Touristen für sich gewinnen wollen.

Andererseits können sie die Champions League der Metropolen nur gemeinsam bilden und verkörpern. Nur durch gegenseitige Anerkennung und wechselseitigen Verweis gelingt der Nachweis der Zugehörigkeit zu den besonderen, gleichsam „auratischen Orten“ - geädelt durch Größe und Bedeutung, durch Geschichte und Kultur, aber auch durch Schicksal und Mythos. Nur dann wird jeder dieser inszenierten Stadträume zur Bühne unterschiedlichster Stücke und Akteure, die sich jedoch allesamt als „Urban Players“ darstellen wollen und müssen: als Repräsentanten der „großen Orte“ und der „großen Events“.

Die in den letzten Jahren gewachsene Attraktivität von Städten wie Barcelona, Berlin, Leningrad oder Edinburgh ist ohne diesen Wirkungszusammenhang von Metropolendiskurs und Metropolentourismus, von urbanen Szenen und ethnischen Milieus, von künstlerischer und akademischer Mobilität, von Medienspots und Internet-Portalen, von Architektur- und Kunstevents, von Festivals und Highlights des Zuschauersports, von Städtetickets und Billigfliegern nicht erklärbar.

Eine nicht unwichtige Rolle spielen dabei im Einzelfall auch urbane Fankulturen ganz unterschiedlicher Art - etwa die Techno-Gemeinde in Berlin, die Fußball-Hooligans des AS Rom, die MOMA-Kunstgemeinde in New York oder früher schon die Wagnerianer in Bayreuth. Teils sind es mobile, teils lokale „Event-Gemeinschaften“, die den lokalen Mythos pflegen und verbreiten (s. dazu Zingerle: Bayreuth 187). Ergänzend zum Besuchertourismus und hat sich dabei längst auch ein „innerer“ Tourismus der Metropolen herausgebildet, in dessen Rahmen die Bewohner die „fremden Welten“ in der eigenen Stadt wie Touristen entdecken und genießen: Tourismus „at home“, per U-Bahn statt Flugzeug.

Hier, in denen Metropolen, zeichnet sich damit auch eine Konfrontation unterschiedlicher sozialer „Scapes“ ab. Denn auf der einen Seite sollen die „hippen“ Orte auch Exklusivität verkörpern, vorbehalten den Angehörigen von Eliten und Jetset. Londoner Mode und Pariser Nachtleben können an einem Tag nur dann verbunden und genossen werden, wenn die Verkehrsmittel schnell sind und die Konsumräume entsprechend exklusiv bleiben: ein „Scape“ eben der Paris Hilton, der Beckers und der Beckhams.

Wer teuer konsumiert, kann sich so Mailand und Moskau in eins denken - als eine zusammengehörende Mode- und Club-Szene in der Nachbarschaft für den späten Nachmittags-Jet. Und wer ohne Geld- und Jobsorgen studiert, verbindet Bologna, Berlin und Barcelona ebenso locker in seiner akademischen Biografie wie in seinem sozial Lebensstil.

Auf der anderen Seite stehen jedoch andere City-Hopper bereit. Sie verkörpern ein ganz anderes soziales Milieu und einen ganz andern Lebensstil: Backpacker und Fußballfans, Mobil-Senioren und Musikfans, Kaffee-Flieger und Kampftrinker. Sie haben oft spezifisch andere Interessen, nutzen europäische Preisgefälle, Billigfluglinien und Hostels. Sie beanspruchen indessen nicht selten dieselben urbanen Räume wie die Eliten. Denn oft genug sind sie es, die das „urbane Leben“ selbst aktiv mitverkörpern: als unverzichtbare Komparsen jener bedrohlich-exotischen „Masse“, die das großstädtische Straßen- und Nachtleben bevölkert oder das begeisterte Konzertpublikum oder die Fankurve im Fußballstadion mimt.

Der in den Wissenschaften vielbeschworene „topographical turn“ wird hier zu einer sehr konkreten und massenhaften Praxis, wenn die Billigflieger in den Metropolen sich ihr „Europa der Orte“ erobern.

Hier vor allem, in den Metropolen und ihren urbanen Milieus, wird die neue Mobilität einer Jugendkultur sichtbar, die insgesamt sehr „beweglich“ daherkommt. Denn ihr gesamter Umgang mit Geschmack und Lebensstil, mit Raum und Verkehr, mit Freizeit und Sport trägt sehr viel weniger Züge lokaler Zugehörigkeit als früher. Vielmehr scheint durch die neuen Verkehrs- wie Kommunikationsmittel ihr lebensweltlicher Horizont und geographischer Radius sehr viel weiter gespannt als bei früheren Jugendgenerationen.

Mobilität ist für sie in vielfältiger Weise offenbart bereits eine Selbstverständlichkeit. Und zwar in beiden Dimensionen: im materiellen Raum wie im virtuellen Raum.

Diese enge Korrespondenz von Verkehrsnetzen und Kommunikationsnetzen, von physischer und virtueller Mobilität ist wohl zum prägenden Kennzeichen der Bewegung im und Aneignung von Raum am Ende des 20. Jahrhunderts geworden. Und in dieser Korrespondenz treffen sich wiederum touristische mit migrantischen Praxen, weil beide den Umgang mit Verkehrsmitteln zunehmend in der Art einer „User-Kultur“ gestalten.

So gehen die Reisenden zur „Telematisierung“ ihrer Flüge und Fahrten über, indem sie Online-Reiseplanungen und mobile Navigationssysteme benützen und ihren Reisezielen im Netz einen Vorbesuch abstatten. Und die Orte werden ihrerseits im Raum mobil, indem die Städte sich über ihre Bilder im Netz ausbreiten.

Letztlich wird so die mediale Repräsentation zu entscheidenden Voraussetzung materieller Existenz und sozialer Präsenz: für die Akteure wie für die Orte. Dadurch wiederum weiten sich Räume und Prozesse der Mobilität aus. Sie verlieren ihre lokale Begrenzung durch ihre Einbeziehung in überlokale Wahrnehmungs- und Praxisformen. Und sie erscheinen damit als Repräsentanten globaler Scapes und Flows: als „Orte in der Welt“.

Umgekehrt erfolgt dadurch gleichzeitig aber auch die Verwandlung von Orten in Nicht-Orte, in uniforme Shopping- und Transiträume, deren Allerweltsinfrastrukturen und Allerweltsarchitekturen nurmehr Ortlosigkeit ausdrücken.

„Spacing“ ist eines der Lieblingsschlagworte in den gegenwärtigen Raum- und Mobilitätsdebatten: „Raum machen“. Bereits ein wenig abgegriffen, vermag dieses Wort als Denkfigur vielleicht dennoch jene materielle und virtuelle Doppelstrategie auszudrücken, die in dieser Perspektive auf den Verkehrsraum Europas sichtbar wird. Denn hier meint Verkehr in der Tat eine komplexe und systematische

Veränderung des Raumes durch neue Mobilität - also durch neues räumliches Wissen, durch neue mediale Räumlichkeit und durch neue räumliche Praxen.

Mehr denn je gehen dabei physische und imaginative Formen der Mobilität Hand in Hand. Und sie gestalten den Verkehrsraum Europa letztlich deshalb um und neu, weil sie ihn anders „denken“ und nutzen.

Dieses neue Denken gilt letztlich generell für die wirtschaftliche und industrielle Entwicklung: Die Tendenz zum Leichten und Mobilien ist auch dort unübersehbar. Neue Technologien in der Mikroelektronik, in der Informationstechnologie, in der Bio- oder der Gentechnologie werden längst im virtuellen wie im materiellen Raum entwickelt und auch in beiden Sphären verkauft.

„Spacing“ schließt dann jedoch auch unsere Ambivalenzen im Umgang mit solcher Mobilität ein. Denn gerade die beiden Hauptformen des Fernverkehrs, Tourismus und Migration, werden in Europa einerseits zwar als demographische, ökonomische und kulturelle Ressource wahrgenommen. Ohne sie können die meisten Gesellschaften und Volkswirtschaften schlechterdings nicht mehr vernünftig funktionieren.

Andererseits und zugleich jedoch erscheinen beide auch als Auslöser von kultureller Befremdung, von ökologischen Problem und von terroristischer Bedrohung. - Nicht erst seit dem 9. September von New York, aber spätestens seitdem.

Spätestens seitdem sollen es vor allem auch die Verkehrssysteme sein, die ganz praktisch dafür zu sorgen haben, dass unter den Bedingungen globaler Mobilität diese Balance von Offenheit und Sicherheit in unseren Gesellschaften erhalten bleibt. Dazu werden neue Grenzregimes im Innereien wie nach Draußen errichtet - unsichtbarer als der „Eiserne Vorhang“, aber kaum weniger wirkungsvoll.

Es ist die elektronische Kontrolle, die den Verkehr zur „Überwachungsschleuse“ werden lässt: Videokontrollen in den Bahnhöfen und Flughäfen, in den Innenstädten von London und Moskau, in Zügen und Flugzeugen. Wer reist, wird erfasst! - Auch dies ist: europäischer Verkehr am Ende des 20. Jahrhunderts!

*(K)Ein Resümee:*

Mein kurzes Resümee:

Wenn es zu Beginn des 20. Jahrhunderts vor allem Militärstrategien und Industriepolitik waren, welche die Entwicklung des europäischen Verkehrsnetzes lenkten, so sind es an seinem Ende offenbar vor allem die Konsum-, Wissens- und Erlebniskulturen, die den Raum mit ihren Netzen überziehen und die Mobilitätsmuster strukturieren.

Zwar kommt es dabei zunächst noch zu keiner dramatischen Verschiebung der zentralen europäischen Verkehrsachsen, lediglich zu Ergänzungen und Erweiterungen - auch nach Osten. Doch die Mobilitätsformen der 1990er Jahre verändern sich vor allem unter dem Einfluss von Tourismus und Migration. Beide vermischen sich - und sie bewirken dabei beides: Sie folgen den sich verändernden Verkehrsformen wie ihrerseits neue Verkehrsformen nach sich ziehen.

Bei diesen Veränderungen wiederum spielen die mediale Vermittlung wie die Steuerung wie die Überwachung von Mobilität spielen nun eine ganz zentrale Rolle. Denn Bewegung und Raum werden in einem neuen Verhältnis zueinander wahrgenommen, das Europa gleichsam in spezifische „Nutzungslandschaften“

gliedert. Nähen und Distanzen werden damit in neuer Weise definiert - auch in sozialer Hinsicht, abhängig von Statusposition und Lebensstil.

Schließlich wird der Trend zur Europäisierung des europäischen Raumes durch touristische und migrantische Praxen entschieden verstärkt. Ein vereinheitlichender Kode strukturiert Landschaft und Leute entsprechend den Prinzipien von touristischer Technik und Logistik, von exotischen Bildern und Wissensfragmenten, von westlicher Ästhetik und Mentalität, von Lebens- und Freizeitstilen. - Mit unseren Museen und Hotelzimmern werden auch wir uns ähnlicher. - Und dieses Europa wird auch größer, weil sich diese Europäisierung vor allem auch in den inner- wie außereuropäischen Randzonen vollzieht: an den afrikanischen Küsten des Mittelmeeres, in den Hotel-Resorts in Ägypten oder an der Ostseeküste im Baltikum als den „europäischen“ Ferienlandschaften.