

Editorial: Verkehr, Transport und Mobilität

Mit dem ICE in einigen Stunden von München nach Hamburg zu reisen oder in etwa derselben Zeit mit dem Flugzeug den Atlantik zu überqueren, hat für uns heute nichts außergewöhnliches mehr an sich, unabhängig davon, wie oft wir von diesen Möglichkeiten tatsächlich Gebrauch machen. Allerdings ist es gerade mal gut 150 Jahre her, daß zunächst mit Eisenbahnen später mit Dampfschiffen, Autos und schließlich Flugzeugen die bis dahin geltenden, durch Pferdekraft und Wind gesetzten Grenzen menschlicher Reisegeschwindigkeit überwunden und seitdem immer neue Geschwindigkeitsrekorde aufgestellt wurden.

Was als zivilisatorischer Fortschritt erscheint und für frühere Generationen unvorstellbar gewesen wäre, was unser Empfinden von Raum und Zeit radikal veränderte, war aber nur durch die verschwenderische Mobilisierung der in Kohle und Öl gespeicherten fossilen Energien möglich geworden. Ebenso atemberaubend wie die neuen Geschwindigkeiten der Fortbewegung ist daher auch die Geschwindigkeit, mit der wir diese in Jahrmillionen aufgespeicherten Ressourcen verbrauchen und dabei gleichzeitig die Atmosphäre mit den verschiedensten Abfallprodukten belasten, was höchst wahrscheinlich zu beträchtlichen klimatischen Veränderungen führen wird. Mit dieser Kollision industrieller und natürlicher Zeitskalen befaßt sich *Wolfgang Sachs*, der als Konsequenz daraus für eine umfassende gesellschaftliche »Entschleunigung« plädiert.

Brachten die im 19. Jahrhundert erstmals erreichten Geschwindigkeiten bereits ein neues Verhältnis zu Raum und Zeit mit sich, so bewirkte das Automobil im 20. Jahrhundert wiederum einschneidende Veränderungen: indem es die hohe Reisegeschwindigkeit mit einer bei der Eisenbahn nicht möglichen Individualität der Fortbewegung kombinierte, hat es ganz entscheidend zur Entstehung neuer kultureller und sozialer Muster beigetragen. Während die massenhafte Produktion des Autos die »fordistische« Produktionsweise Gestalt annehmen ließ, führte seine massenhafte Verwendung unter anderem zu einer weitgehenden Veränderung städtischer

Siedlungsstrukturen. Dabei schlugen, wie *Dieter Läßle* in seinem Beitrag zeigt, die neu gewonnenen Mobilitätsmöglichkeiten sehr schnell in Mobilitätswänge um: die autoorientierte Stadt setzt eben Besitz und Benutzung eines Autos voraus. Daß sich diese Mobilitätswänge durchaus unterschiedlich auf die Geschlechter auswirken, daß sie die Verteilung von Lebenschancen geschlechtsspezifisch tangieren und die geschlechtshierarchische Arbeitsteilung verfestigen, wird insbesondere in dem Artikel von *Jochim Spangenberg* und *Meike Spitzner* angesprochen.

Die Veränderungen des Verkehrs betreffen allerdings nicht nur die Bewegung von Menschen, sondern auch den Transport von Gütern. Daß die Entwicklung der Transportsysteme keine quasi-automatische Konsequenz eines selbständig ablaufenden technischen Fortschritts ist, sondern maßgeblich von politischen und ökonomischen Entscheidungen abhängt, diskutiert *Dieter Plehwe* in seinem Beitrag anhand der entstehenden »Eurologistik«.

Die in den letzten Jahrzehnten erfolgte enorme Verminderung der Transportkosten hat nicht nur mit technischen und organisatorischen Veränderungen zu tun, sondern auch mit dem Preis der Ware Arbeitskraft, die für den Gütertransport nach wie vor unentbehrlich ist. In der Handelsschifffahrt wurde die Verbilligung der Arbeitskraft vor allem über die Institution der »Schattenflaggen« erreicht: Schiffe aus entwickelten kapitalistischen Industrienationen fahren unter der Flagge einer anderen Nation (zumeist der Dritten Welt), womit das einheimische Tarifgefüge umgangen wird. Daß die längjährigen Versuche (und teilweisen Erfolge) der Gewerkschaften hier zu einer internationalen Regulierung zu kommen, weniger von der viel beschworenen »internationalen Solidarität« der Gewerkschaftsbewegung als vielmehr von recht unterschiedlichen, nationalspezifischen Interessen getragen war, zeigt *Sigrid Koch-Baumgarten* in ihrer Analyse der Politik der Internationalen Transportarbeiter Föderation.

* * *

Außerhalb des Schwerpunkts beschäftigt sich in diesem Heft *Stefan Krätke*, mit den regional unterschiedlichen Bedingungen und Auswirkungen des osteuropäischen Transformationsprozesses. *Bert Hoffmann* berichtet über eine hoffnungsvoll begonnene Reformdebatte in Kuba - die auf administrativem Wege abgebrochen wurde.