

»Localities through Mobility: Cultures of Motorway in Contemporary Europe«

Internationale Konferenz des Instituts für Ethnologie und Kulturanthropologie der Adam-Mickiewicz-Universität Poznań (UAM),
11./12. Juni 2014

Der Ausgangspunkt unserer Exkursion am Morgen des 12. Juni 2014 ist das Hauptgebäude der Adam-Mickiewicz-Universität Poznań, unser Ziel: das Städtchen Świebodzin, das – auf direktem Weg – 115 Kilometer weiter westlich liegt. Unser Ziel? Nein, nicht wirklich, denn eigentlich ist der Weg unser Ziel und dieser Weg beginnt bereits in dem Moment, da wir am Stadtrand von Poznań auf die *Autostrada 2*, die Europastraße E 30, fahren. Mit dem Reisebus auf den Weg gemacht haben wir – eine Gruppe von Sozial- und Kulturwissenschaftlern aus Polen, Griechenland, Deutschland und den USA – uns an diesem Morgen nämlich nicht wegen der »Christus-König-Statue«, der 36 Meter hohen und damit derzeit weltgrößten Christusfigur, die wir später an der südlichen Peripherie Świebodzins besichtigen werden. Auf den Weg gemacht haben wir uns vielmehr, um in der *motorway scenery* im westlichen Polen unterwegs zu sein.

Vor uns liegen gut einhundert Kilometer Fahrt über die A 2, die von der deutsch-polnischen Grenze bei Frankfurt/Oder bis zur Hauptstadt Polens und – bisher nur teilweise zur Autobahn ausgebaut – weiter bis an die Grenze nach Weißrussland führt, und fünfzig Kilometer, die wir auf einer Nationalstraße zurücklegen. Vor allem aber liegt eine Landschaft vor uns, die ihr Gepräge nicht unwesentlich von den Verkehrswegen erhält, die sie durchkreuzen und in Beziehung mit entfernten Räumen setzen, von den Konkurrenzen zwischen Straßen unterschiedlichen Rangs, von den Reisenden, die sie durchqueren, und von den Menschen, die im Umfeld der Autobahn und Landstraßen leben. Natürlich findet sich an der vierspurig ausgebauten Autobahn das, was es an Autobahnen mehr oder weniger überall in Europa gibt: Die üblichen baulichen Strukturen einer Schnellstraße, Verkehrstafeln und Wegweiser, die – in westlicher Richtung – die Entfernungen bis zur nächsten Haltemöglichkeit, bis zum Grenzzort und darüber hinaus bis nach Berlin anzeigen, Tank- und Raststellen mit Fast-Food-Restaurants und

Hinweisschilder auf Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke. Wir tangieren kleinere Siedlungen, die hinter Schallschutzwänden liegen, passieren Felder und Kiefernwälder, ein halbes Dutzend Wild(wechsel)brücken, Gewerbegebiete auf der grünen Wiese, von der Autobahn zerschnittene Feldwege und Alleen und – neben vielem anderen mehr – groß dimensionierte Werbeträger, auf denen z. B. polnische Arbeitskräfte für den Wirtschaftsraum Leipzig zu gewinnen versucht (work-in-leipzig.de) oder Tickets der Deutschen Bahn für eine Zugfahrt mit dem Berlin-Warszawa-Express beworben werden.

Nach 123 Kilometern fahren wir von der A 2 auf die *Druga krajowa 92* ab. Bis zur Eröffnung des Autobahnabschnittes zwischen Świecko und Nowy Tomyśl im Jahr 2011 war diese Nationalstraße der Hauptverkehrsweg im Westen Polens auf der Achse Berlin–Poznań–Warszawa. Dass sich Lastkraftwagen und Busse auch nach Fertigstellung der *Autostrada* auf der Landstraße drängen, liegt vor allem an der Maut, die für deren Nutzung auf der Trasse Rzepin – Nowy Tomyśl gezahlt werden muss. Abgesehen von der Dichte des Verkehrs jedoch fällt die *Druga krajowa 92* dadurch auf, dass sich die Ortschaften, durch die die Straße verläuft, voll und ganz auf den Transitverkehr eingestellt haben: Gleich im ersten Ort nach der Autobahn, der von Hinweisschildern auf Wechselstuben und Übernachtungsmöglichkeiten durchzogen ist, fahren wir an einem Gasthof im Stil einer mittelalterlichen Festung vorbei. Ein anderes erlebnisgastronomisches Angebot befindet sich 13 Kilometer weiter östlich an der Strecke: Ein Restaurant- und Hotelbetrieb, der an das weltbekannte Luxor-Hotel in Las Vegas erinnert. Davor und danach liegen rechts und links der Straße Tankstellen, Kfz-Werkstätten, Motels mit und ohne Nachtclubs und immer wieder Schilder, die die nächste Tank- und Raststelle in 5, 2, 1 Kilometern bewerben. Einen »Safari-Zoo«, der einzig und allein deshalb neben einer Raststätte angelegt wurde, weil er die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen verspricht, dass Durchreisende hier und nicht bei der Konkurrenz zum Tanken und Pausieren anhalten, besuchen wir, bevor wir zum Mittag in der Kantine des Rasthofes einkehren...

»Moving Modernizations: The Influence of the Motorway A 2 on Local Cultural Landscapes« heißt ein 2014 begonnenes Forschungsprojekt am Institut für Ethnologie und Kulturanthropologie der Adam-Mickiewicz-Universität Poznań,¹ das sich für die Gestalt(ung) dieser Landschaft infolge des Baus der *Autostrada 2* und der durch sie strömenden Verkehrsflüsse interessiert. Aus Anlass des auf zwei Jahre angelegten Projektes lud das größte kultur- und sozialanthropologische Institut Polens im Juni 2014

1 Siehe Homepage des Forschungsprojekts www.ruchomemodernizacje.weebly.com [Zugriff: 29. Juli 2014].

zu einer zweitägigen internationalen Konferenz ein, um »the multifaceted connections between locality understood as socio-cultural practice, grassroots economies and the present development of motorways« in den Blick zu nehmen.² Der perspektivisch breit angelegte und interdisziplinär adressierte *call for papers* spiegelte sich schließlich auch im Programm wider: Neben den vorrangig kulturanthropologisch relevanten Vorträgen, über die im Folgenden berichtet wird, stellten z. B. auch Verkehrsplaner, Geografen und Soziologen ihre Überlegungen zur Tauglichkeit verkehrsplanerischer Modelle, zur wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung einer Albanien und den Kosovo verbindenden Autobahn und zum Stellenwert eines privaten Pkws im heutigen Polen zur Diskussion.³

Noch bevor sich die Konferenzteilnehmer und -teilnehmerinnen auf der eingangs erwähnten Exkursion und dabei unternommener Fotografie- und *soundwalk*-Workshops selbst ein Bild vom Forschungsfeld der Kulturanthropologen von der UAM, der *motorway scenery* entlang der *Autostrada 2* und der *Droga krajowa 92*, machen konnten, war bereits am ersten Konferenztag mehr über das sich im Anfangsstadium befindliche Forschungsprojekt »Moving Modernization« zu erfahren; in einer Art Werkstattbericht skizzierten die beiden Projektkoordinatoren ihre perspektivischen und methodischen Zugänge. Waldemar Kuligowski und Agata Stanisiz zeigten dabei auf, dass die in der jüngeren Vergangenheit in Polen realisierten Investitionen in die Straßeninfrastruktur und besonders der Bau der A 2, die inzwischen den Namen *Autostrada Wolności* (Autobahn der Freiheit) trägt, sowohl im politisch-administrativen als auch im öffentlich-medialen Diskurs als Maß der Modernisierung und Integration Polens in Europa imaginiert würden. Die Aufmerksamkeit der Forschungsgruppe hingegen gelte dem, was bei dieser eindimensionalen diskursiven Verbindung des Autobahnbaus mit der einer linearen Logik folgenden Idee von Modernisierung ausgeblendet bleibe: den vielfältigen, mitunter ambivalenten Konsequenzen, welche die *Autostrada* in ihrem (un)mittelbaren Einzugsbereich in ökonomischer, soziokultureller und ökologischer Hinsicht mit sich gebracht oder wenigstens angestoßen hat. Am Beispiel der *Autostrada 2* und der *Droga krajowa 92*, so Kuligowski und Stanisiz, ginge es ihnen maßgeblich um die Beschreibung und Analyse des Spektrums von Praktiken, die in der Gegenwart von Fernstraßen hervorgerufen würden. In diesem Sinne wollten sie ihr Projekt auch als Beitrag zu einer bislang

2 Call for papers unter <https://international.amu.edu.pl/conferences-and-events2/conferences/11th-12th-june-2014-localities-through-mobility.-cultures-of-motorway-in-contemporary-europe> [Zugriff: 29. Juli 2014].

3 Das Programm ist abrufbar auf der Homepage des Forschungsprojektes »Moving Modernization« (siehe Anm. 1). Audiomitschnitte aller Vorträge werden auf anthropofon. blogspot.com [Zugriff: 29. Juli 2014] zur Verfügung gestellt.

bestenfalls unterentwickelten »Anthropology of Motorway« verstanden wissen, wobei sie in kritischer Auseinandersetzung an Marc Augés »Introduction to an Anthropology of Supermodernity« und das darin entwickelte Konzept der »Nicht-Orte« erinnerten.

Nicht auf Praktiken entlang von Verkehrswegen, sondern auf Symboliken von Straßen und Wegen fokussierte *Dorota Angutek* in ihrem Vortrag. Die Kulturwissenschaftlerin von der Universität Zielona Gora verwies dabei auf die Variabilität dieser Symboliken in der europäischen Kulturgeschichte, um letztlich eine Interpretation des Archetyps der modernen Straße, der Autobahn, als Symbolraum vorzunehmen. Ihre Reflexionen unterlegte Angutek mit der Idee, dass symbolisches Denken auf einer körperlich-sinnlichen Wahrnehmung der Umwelt basiere, wozu sie auf den neuseeländischen Kulturanthropologen Michael Jackson rekurrierte, der eine »sensual theory of symbols« entworfen habe. Zwar hob sie bei ihrer Auseinandersetzung mit den symbolischen Bezügen moderner (Schnell-)Straßen vor allem auf deren Insuffizienz ab; beispielsweise verunmögliche es die hohe Reisegeschwindigkeit und die Konzentration auf das Steuern des Fahrzeuges auf überfüllten Straßen, die Umgebung in ihrer Vielfalt wahrzunehmen, was notwendig sei, um jene Symbole hervorzubringen, die den Körper mit der Umwelt in Beziehung setzten. Doch im weiteren Verlauf der Konferenz räumte Angutek – was durchaus nicht selbstverständlich ist – selbstkritisch ein, dass ihre Interpretation eher »conventional« sei und die *motorway scenery* nicht ganz so beschränkt an Wahrnehmungsmöglichkeiten und somit auch bei Weitem nicht derart symbolisch eindimensional sei, wie ihre im Anschluss an gängige kulturkritische Sichtweisen entwickelten Ausführungen glauben zu machen versuchten.

Die hierbei deutlich werdende Notwendigkeit, nicht aus den Augen zu verlieren, was uns die Konzepte, mit denen wir arbeiten, zu sehen (nicht) ermöglichen, spielte auch bei *Lukasz Kaczmarek* eine Rolle. In seinem Referat thematisierte er die Suburbanisierung im westlichen Umland Szczecins, jenseits des polnischen Staatsgebietes, die dazu geführt hat, dass unter den Einwohnern einiger grenznaher Dörfer in Brandenburg und Vorpommern heute bis zu 30 Prozent Polinnen und Polen sind. Diese hätten in den letzten Jahren die günstigeren Immobilienpreise auf deutscher Seite genutzt, um sich den Traum vom Eigenheim zu erfüllen, und lebten inzwischen ganz selbstverständlich auf beiden Seiten der Grenze. Gefördert, aber keinesfalls intendiert worden sei diese Entwicklung auch durch die gute Verkehrsanbindung Szczecins nach Westen, die seit Eröffnung der *Autostrada 6*, der bis 2009 einzigen internationalen Autobahn Polens, besteht. Die These des Kulturanthropologen aus Poznań lautete, dass diese Suburbanisierung die Sozialwissenschaften insofern einmal mehr zum Überdenken ihrer theoretischen Bezüge und methodischen Verfahren auffordere, als dabei Grenzziehungen sowie alltägliche Denk- und Handlungsweisen fortdauernd durchkreuzt würden.

Forschungs- und Deutungsstile, die auf statischen Konzepten und der »poetry of the nation state« gründeten, seien angesichts dessen wenig geeignet, wenn es darum gehe, die Dynamiken in Grenz- und Mobilitätsräumen differenziert zu erforschen. Unter Rekurs auf das Konzept der *multi-sited ethnography* plädierte Kaczmarek von daher für den selbstbewussten Einsatz flexibler, den mobilen Kontexten angepasster Theorien und Methoden, um eine Wissensgenerierung zu ermöglichen, die mehr leiste als das, wozu die massenmediale und administrative Verarbeitung der Bewegungen im Grenzraum in der Lage sei.

Einen Blick auf die andere Seite des Atlantiks warf *Jędrzej Burszta* in seinem Vortrag, in dem er sich für die US-amerikanische automobile Gesellschaft interessierte, vor allem für deren frühe Entwicklung. Mit Verweis auf einschlägige Studien zeichnete der Absolvent der Warschauer University of Social Sciences and Humanities nach, wie in den Vereinigten Staaten der Besitz und das Führen eines Pkws in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts an hegemoniale Vorstellungen nicht nur von Individualismus, sondern auch davon, was es hieß, ein Bürger zu sein, geknüpft waren. Gerade während ihrer Anfänge sei die Automobilisierung ein Phänomen des weißen Mittelklassemannes gewesen, wohingegen Frauen und vor allem Farbige erst im Zuge ihres Kampfes um Bürgerrechte ihren Anspruch auf Automobilität in der Breite hätten wirksam artikulieren können. Zudem wandte sich Burszta der kulturellen Landschaft zu, die sich im Zuge der fortschreitenden Massenmotorisierung herausgebildet hat und durch Straßen markiert ist. In diesem Zusammenhang kam er auf die Vorherrschaft der automobilen Ordnung zu sprechen, angesichts welcher es erstrebenswert erscheine, häufiger Forschungen zu unternehmen, welche die »bystander« in den Mittelpunkt ihres Interesses stellten: Also jene, die (wenigstens temporär) keine Autofahrer und dennoch eingebunden in die automobile Gesellschaft seien. Er widmete sich zudem der Frage, wie sich die *roadside* als Übergangsraum zwischen städtischer Ordnung und ländlicher Informalität entwickelte.

Einem Phänomen des Transitraums »Straßenrand«, an dem auf Reisen in den Vereinigten Staaten kaum ein Weg nicht vorbeiführt, widmeten sich *Peter F.N. Hörz* und *Marcus Richter*: Auf Basis populärer Darstellungen und beobachtend-teilnehmend gewonnener Einblicke lenkten sie die Aufmerksamkeit auf das Motel, das seiner Entstehungsgeschichte und räumlichen Gestaltung nach untrennbar mit der automobilen Gesellschaft verbunden sei: So wie Ford mit seinem Modell T dank der Rationalisierung von Produkt und Produktion ein für weite Bevölkerungskreise erschwingliches Automobil auf den Markt brachte, schufen die Pioniere des Motelgewerbes in den 1920er Jahren ein kostengünstiges Übernachtungsangebot, indem sie den Bau, das Interieur und etwaige Services konsequent standardisierten und auf das Nötigste limitierten. Im Zentrum der Präsentation stand die Frage, welche Möglichkeiten der Aneignung von Raum und

Zeit diese allseitig normierte Form der Unterkunft zulässt. Dazu distanzieren sich Hörz und Richter von zivilisationskritisch konnotierten Annäherungen an das Motel, die sich dadurch auszeichneten, ihm auf Grundlage der Feststellung von immer gleichen und reglementierten Handlungsabläufen, flüchtigen und sprachlosen Begegnungen (auf Vertragsbasis) den Charakter eines Ortes abzusprechen und wenigstens implizit einen Mangel an Kultur und Sozialität zu unterstellen. Stattdessen illustrierten sie anhand ihres Materials, wie Motels zwischen Ankunft und Abfahrt durch eine Vielzahl von flüchtig-performativen Akten sowie häufig im Stillen gegen die Ver- und Gebote der »Moteliere« opponierende Handlungen angeeignet würde, und argumentierten, dass diese wie auch alle Aktivitäten, die mit den Hausordnungen konform gehen, nicht weniger als kulturell durchdrungene soziale Praxen betrachtet werden dürften, als all das, was sich an vermeintlich »echten« Orten ereigne.

Über die Mobilitätsform »Trampen« reflektierte *Paweł Wita* in seinem Beitrag. Von dem Master-Studenten der Universität Münster war dabei zu erfahren, dass das Reisen per *autostop*, so der polnische Ausdruck, in Polen seit den späten 1950er Jahren nicht nur außerordentlich beliebt, sondern von den Machthabern sogar gefördert worden war, um auf diese Weise Mängel im öffentlichen Personenverkehr zu kompensieren und gleichzeitig die Bewegung unter Kontrolle zu halten. Ab 1957 sei dazu auch eine Art Reiseführer für Anhalter herausgegeben worden, der im Wesentlichen Gutscheine für die Teilnahme an einer Lotterie enthielt, die den Autofahrern, je nach der mit ihnen zurückgelegten Kilometerzahl, überlassen werden sollten. Getrampt seien hauptsächlich junge Leute, vor allem Studenten, zu einem geringen Teil Frauen, aber auch Arbeiter, was sich deshalb so genau sagen lasse, weil mit dem Kauf dieses Reiseführers, von dem im Jahr 1960 80.000 Exemplare verkauft worden seien, eine Registrierung verbunden war. Inwiefern es notwendig sei, Trampen nach den Motiven zu differenzieren, die dazu veranlassen, sich per Anhalter auf den Weg zu machen – diese Frage wurde in der anschließenden Diskussion behandelt. Zu Recht wurde dabei hervorgehoben, wie wichtig es ist, den sozioökonomischen Hintergrund zu berücksichtigen, aus dem heraus getrampt werde, und das Unterwegssein per *autostop* mangels finanzieller Mittel und/oder alternativer Beförderungsmöglichkeiten analytisch von einem Trampen um des Trampens willen zu unterscheiden, das als alternative Fortbewegungsform bewusst gewählt und demonstrativ performt werde.

Zusätzlich zu seinen vorgetragenen Gedanken zum *hitchhiking* steuerte Wita dem Programm einen Kurzfilm bei, den er gemeinsam mit *Jennifer Breitzkreutz* am Institut für Ethnologie der Universität Münster produziert hat. Autoethnografisch vermittelten Wita und Breitzkreutz darin »On the Road«-Eindrücke vom Erlebenskontext »Trampen«, bevor der Film »On the Road between Poznań and Swiecko« von *Anna Raczynski*, einer

Absolventin der Universität der Künste zu Poznań, auf den *road trip* am nächsten Tag einstimmte. Mit diesen filmischen Impressionen endete auch der Vortragsteil einer Konferenz, an der teilzunehmen in mehrerlei Hinsicht bereichernd war. Abgesehen davon, dass die Begegnung mit polnischen Sozial- und Kulturanthropologen und Kulturanthropologinnen Einblicke in Forschungsfelder und -fragen von Kollegen und Kolleginnen eröffnete, deren Arbeiten – ob sie nun in Polnisch oder Englisch publiziert sind – innerhalb der volkskundlichen Erbgemeinschaft im deutschsprachigen Raum wohl eher wenig wahrgenommen werden, hatten die Veranstalter ein abwechslungsreiches Programm zu Phänomenen automobiler Gesellschaften im Spannungsverhältnis von Mobilität und Lokalität zusammengestellt. Die Mehrzahl der ethnologisch-kulturanthropologischen Beiträge hat dabei einmal mehr das Potenzial einer Wissenspraxis vor Augen geführt, die sich um Distanz zum »information superhighway« bemüht und dafür Wege auf einer »scenic route« sucht.⁴ Schließlich darf aber auch der originelle Konferenzort nicht unerwähnt bleiben, der – trotz der hochsommerlichen Temperaturen, die die Anwesenden mitunter an den Rand ihrer Aufnahmefähigkeit brachten – nicht nur eine entspannte Atmosphäre für den Gedankenaustausch schuf, sondern auch einen idealen Rahmen für das Thema »Localities through Mobility« bot: Die Konferenz fand auf dem Veranstaltungsareal *Kontener Art* statt, bei dem es sich um ein vielseitig genutztes *Mobiles Zentrum für Kultur und Kunst* am Ufer der Warta handelt, das, eingebettet in eine Strandlandschaft, aus Mobilitätsgütern wie umgebauten Cargo-Containern und Euro-Paletten arrangiert ist.⁵

Marburg

Marcus Richter

4 Dieses Bild entlehne ich Chris Berry, *The Scenic Route versus the Information Superhighway*, in: Phyllis G. L. Chew/Anneliese Kramer-Dahl (Hg.), *Reading Culture. Textual Practices in Singapore*, Singapore 1999, S. 201–216.

5 Siehe <http://www.kontenerart.pl/> [Zugriff: 29. Juli 2014].