



Immer im Aufbruch: Die Menschheit unterwegs

Formen der Mobilität und soziale Identitäten

Schon immer waren Menschen unterwegs; die Geschichte der Menschheit im globalen Maßstab ist eine Geschichte ihrer Bewegung im Raum.

Männer und Frauen, Verwandtschaftsgruppen, Berufsgruppen und ganze Völker waren stets bereit, aufzubrechen, neue Räume zu erschließen und andere Orte zu erkunden. Mobilität ist mithin ein entscheidender Faktor für die Entwicklung von Kultur.

von Hans
Peter Hahn

Man kann ganz allgemein sagen, die Menschwerdung als solche verdankt sich einer Präferenz für Mobilität oder, genauer, einer Vorliebe für Lebensweisen, die auf Bewegung und Ortsveränderung beruhen. Im Umkehrschluss führen diese Überlegungen zu einer ersten, wichtigen Schlussfolgerung: Das Konzept der Sesshaftigkeit ist eine relativ neue »Erfindung«. Die Idee der auf einem Territorium – in ihrer »Heimat« – tief verwurzelten Familien, deren Ahnen auf dem gleichen Boden lebten wie sie selbst, ist eher jungen Datums. Auch die Ideologie einer Nation, deren Kultur mit dem dauerhaft bewohnten Lebensraum eng verhaftet ist, entspringt historisch neuen Vorstellungen, die wenig mit der grundlegenden Disposition des Menschen zu tun haben.

Neuere Forschungen zu Mobilität im globalen Maßstab berufen sich immer häufiger auf diese Einsicht.

Sie haben die Frage nach den ökonomischen Gründen der Bewegung im Raum in den Hintergrund gestellt und betonen vielmehr kulturelle und soziale Bedeutungen von Mobilität als Motiv für das Aufbrechen und Reisen. Die Rationalität der so verstandenen Mobilität lautet: Menschen sind unterwegs, weil dies eine grundlegende Art ist, die Welt zu erfahren.

Jede Gesellschaft bildet ihre eigenen Normen der Mobilität

So offen und unscharf diese Aussage ist, so breit ist auch das Spektrum an Formen der Mobilität, wenn nur der globale Maßstab des »Unterwegsseins« mitberücksichtigt wird. Man könnte eine Beschreibung von Kulturen allein aufgrund der lokal verfügbaren Formen von Mobilität erstellen. Wir verstehen andere Menschen, indem wir beobachten, wie sie Bewegung im Raum gestalten, welche Schwierigkeiten dabei zu überwinden sind und welche Wertschätzung – oder auch Verachtung – für das »Unterwegssein« geäußert wird. In allen Gesellschaften gibt es Normen und Werte zur Mobilität ihrer Angehörigen. Beispielsweise sollten Menschen nur in einem bestimmten Alter

◀ Mobilität war ein Schlüssel zur territorialen Eroberung des subsaharischen Afrika. Die Mittel der Bewegung, hier eine Tragesänfte, waren nicht immer Ausdruck technischer Überlegenheit. Sie machten aber die soziale und kulturelle Distanz gegenüber der lokalen Bevölkerung augenfällig. Die ineffiziente und aufwendige Art, mit einer Sänfte mobil zu sein, wurde deshalb besonders geschätzt, weil sie als an das afrikanische Klima angepasst galt. Auf lange Sicht setzte sie sich nicht durch, weil die Tropenmedizin andere Mittel fand, den gesundheitlichen Risiken aufgrund endemischer Krankheiten entgegenzutreten. Aus der Sicht der Einheimischen handelte es sich um eine bizarre Art, weiße Menschen, die sich selbst nur wenig bewegten, durch das Land zu transportieren.

unterwegs sein, sehr oft sind Kinder und Greise ausgenommen von bestimmten Arten der Mobilität. Fast überall wird die Mobilität von Männern und Frauen unterschiedlich gewertet. Folgt man den Normen in einer bestimmten Kultur, indem man annimmt, Männer dürften ganz grundsätzlich einen größeren Radius der Beweglichkeit haben, so gilt in anderen Kulturen die Vorstellung, dass nicht so sehr die Distanzen, sondern eher bestimmte Formen des Reisens, etwa das Autofahren, dem einen Geschlecht mehr zu eigen seien als dem anderen.

Anerkennung, Wertschätzung einerseits und Vermeidung oder Verachtung für Mobilität andererseits können sich auch je nach Periode im Jahreszyklus ändern. Schon der französische Soziologe und Ethnologe Marcel Mauss hat dies als eine Grundbedingung sozialer Strukturen erkannt: Am Beispiel der Eskimos zeigte er vor über 100 Jahren, wie der Winter als Zeit der Ruhe dem stationären Leben und den sozialen Kontakten innerhalb der Kernfamilie gewidmet ist. Dagegen treffen sich die Eskimos im Sommer in größeren Gruppen in sogenannten »Sommerlagern«, feiern gemeinsam den Überfluss der in der Natur leicht zu er-

langenden Nahrungsmittel und pflegen intensiv ihre sozialen Kontakte. Dass Mobilität im Sommer eine größere Rolle spielt, ließe sich zum Beispiel auch für viele mitteleuropäische Gesellschaften sagen – hier sei nur an die Staumeldungen von den Autobahnen an bestimmten Wochenenden im Juli und August erinnert.

Mobile Identitäten jenseits der kulturellen Grenzen

Mobilität und zeitlicher Rhythmus müssen zusammen gedacht werden. Indem man Muster von Raum und Zeit für verschiedene Gesellschaften zeichnet, ist es möglich, grundlegende Aussagen über deren Wertordnungen und soziale Strukturen zu machen. Die Vorstellung, eine Gesellschaft aufgrund ihrer Muster der Mobilität zu beschreiben, steht natürlich im grundsätzlichen Widerspruch zur Idee der Nation.

Nina Glick-Schiller, die zeitweise am Max-Planck-Institut für Sozialanthropologie in Halle forschte, war eine der Ersten, die diesen Widerspruch aufnahm und darauf aufbauend das Konzept des Transnationalismus entwickelte. Sie zeigt damit, wie Menschen zwischen Nationen oder Staaten leben, indem sie an beiden Orten eine sozial verankerte Identität entwickeln und bewahren. Die Idee des Transnationalismus sieht in der fortwährenden Mobilität einen Schlüssel zur Bildung eines spezifischen Verständnisses der eigenen Rolle.

▼ Die große Tradition des Fernhandels in Afrika umfasste die aufwendigen und viel Zeit beanspruchenden Karawanen. Karawanen mit Kamelen – so wie auf dem Bild von Gerd Spittler zu sehen, in der Sahara – oder in der südlichen Sudanzone mit Maultieren waren viele Wochen unterwegs, um wertvolle Waren von einem Ort zum anderen zu bringen. Neben festen Handelspartnern gehört auch ein dichtes Netz von Handelsstationen zu den Voraussetzungen dieses Handels. Zu Beginn der Kolonialzeit haben zum Beispiel die Deutschen die von Händlern der Hausa in der südlichen Sudanzone eingerichteten Handelsstationen genutzt, aber sehr bald auch kontrolliert und ihrerseits einen Zoll von den durchreisenden Handelskarawanen erhoben.





◀ Mobilität bedeutet in vielen Regionen Afrikas zunächst Geduld und Flexibilität. Zwar gibt es ein umfassendes Netz von Sammeltaxis. Aber die über Land führenden Routen, die oft auch schlechte Straßen beinhalten, werden meist nur mit alten, vielfach zu kleinen und deshalb überfüllten Fahrzeugen gefahren, wie auf dem Bild von Gabriel Kläger zu erkennen. Zudem fahren die Minibusse, Pick-ups oder Kombis nur unregelmäßig. Die Durchschnittsgeschwindigkeit – Zwangspausen wegen Reifenwechsel oder Motorpannen eingerechnet – liegt zumeist unter 20 Kilometer pro Stunde. Auseinandersetzungen zwischen Fahrern und Fahrgästen, die keinen oder keinen angemessenen Sitzplatz finden, und deren Reise durch die vielen Defekte unnötig verlängert wird, sind notorisch. Aufgrund dieser Widrigkeiten ist es in der Regel kaum möglich, im Voraus eine Ankunftszeit anzugeben.

Nicht mehr die »Verwurzelung« ist die Basis der Identität, sondern die Kompetenz, an zwei ganz verschiedenen Orten am sozialen Leben teilzuhaben. Dies geht nur mit fortwährender Mobilität.

Das nunmehr 25 Jahre alte Konzept der Transnationalität ist somit ein Gegenentwurf gegen die älteren Normen von räumlicher Begrenzung der Kultur, aber auch von Integration und Assimilation an eine stationär und unveränderlich gedachte nationale Kultur. Transnationalität hat erst in der letzten Zeit ihre volle politische Wirksamkeit erlangt, etwa indem man den Erfolg deutsch-türkischer Unternehmen anerkennt. Der Erfolg dieser transnationalen Unternehmen beruht nicht auf Anpassung, sondern auf Strategien, die in der Mobilität ihrer Landsleute eine Ressource erkennen. Transnationalismus als wissenschaftliche Beschreibung kulturell relevanter Mobilität wendet sich

gegen den methodischen Nationalismus; Transnationalismus zeigt, wie kulturelle Unterschiede aufrechterhalten werden und zu neuen Selbstbildern beitragen.

Ganz ähnlich hat das der US-amerikanische Ethnologe James Clifford gesehen. Für ihn ist Mobilität der Schlüssel zum Verständnis von Beziehungen zwischen Kulturen. Beruht nicht alles Wissen über andere Kulturen auf dem Reisen? Clifford räumt in seinem wichtigsten Buch mit dem Titel »Das Schicksal der Kultur im 20. Jahrhundert« (1988) ein, dass die Reflexion über Mobilität, also Bewegung in Raum und Zeit, schon früher in der Literaturwissenschaft eingesetzt hat. Schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatte der russische Literaturwissenschaftler und Kulturtheoretiker Michail Bakhtin den Begriff »Chronotopos« geprägt, um zu zeigen, wie fiktive Handlungen im Roman von Bewegungen in Raum und Zeit strukturiert werden und sich gegenseitig durchdringen. Jeder fiktive Text ist notwendig von einem solchen Gerüst aus Orten und Bewegungen gekennzeichnet, das den Handlungsverlauf und die Handlungsmöglichkeiten der Protagonisten bestimmt. Clifford machte sich 50 Jahre nach Bakhtins Veröffentlichung diesen Begriff zu eigen, um hervorzuheben, in welchem Umfang Mobilität eine Vorbedingung für Kultur überhaupt ist.

☉ Auf den Punkt gebracht

- Historisch gesehen ist das Konzept der Sesshaftigkeit relativ neu.
- Mobilität hat schon immer einen wesentlichen Beitrag zum Wandel von Kulturen geleistet.
- Andere Kulturen mit ihren Gesellschaftsstrukturen und Normen verstehen wir besser, wenn wir beobachten, wie und welche Menschen sich im Raum bewegen.
- Formen der Mobilität werden immer komplexer. Heute ist es nicht ungewöhnlich, dass Menschen an zwei Orten eine soziale Identität bewahren und entwickeln. Dieses neue Phänomen wird als Transnationalität bezeichnet und stellt das herkömmliche Verständnis von Kulturen und Nationen infrage.

Chronotopos: Materielle Spuren, die Formen der Mobilität anzeigen

Der Begriff des Chronotopos ist die beste Grundlage für eine Ethnografie der Mobilität. Man kann Gesellschaften sehr gut beschreiben, indem man den zeitlichen Verlauf von Bewegungen an bestimmten Orten in der öffentlichen Sphäre dokumentiert. Jeder Ort kann mithin als Chronotopos gesehen werden; das Chronotopos ist durch die Zahl der sich dort aufhaltenden Menschen charakterisiert, durch deren räumliche Bewegung, durch ihre Reiseziele und nicht zuletzt durch die erwartete Dauer des Aufenthaltes am Ziel.

Jeder von uns weiß, wie lange man in etwa braucht, um einen Flughafen zu benutzen – also mit dem Flugzeug anzukommen und ihn mit dem PKW oder dem Zug wieder zu verlassen. Auch ein Bahnhof ist sofort als Chronotopos ansprechbar. Ähnliches gilt aber auch für ein Hotel – auch dies ist ein kulturell definierter Ort, an dem man sich für eine bestimmte Dauer aufhält.

Ethnologen haben eindringliche Studien zu Chronotopen vorgelegt, zum Beispiel zur U-Bahn (Marc Augé) oder zur Autobahn beziehungsweise genauer, zu Autobahn-Raststätten (Julio Cortazar und Carol Dunlop). Beide Fallstudien fragen nach der Funktion dieser »Orte der Bewegung« – nach den Erwartungen, die Menschen mit den Orten und mit ihrem Aufenthalt dort verbinden. Bestimmte Chronotopen (Flughäfen, Bahnhöfe, Fußgängerzonen, Autobahnraststätten) sind mit bestimmten technischen Modalitäten der Bewegung verbunden. Aber ihnen sind auch bestimmte soziale Gruppen, deren ökonomische Möglichkeiten und deren Wissen zuzuordnen. Im weiteren Sinne sind

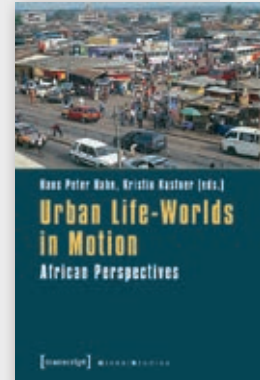
▼ Mobilität ist bis in die Gegenwart ein prägender Faktor des Alltags von Gesellschaften in Westafrika. Waren früher die Handelsstationen der Schnittpunkt dieser Form der Beweglichkeit, so sind es heute die lebendigen Busbahnhöfe, die in keiner Stadt und auf keinem Markt in dieser Region fehlen. »Gare routiére« oder einfach »station« genannt, sind sie Orte des Aufbruchs und des Ankommens. Sie sind Chronotope. Sie sind aber noch viel mehr als das: Dort gibt es Informationen über das Leben am Zielort einer Reise, dort sind jene Waren erhältlich, die Reisende unterwegs und als Ankommende am Zielort benötigen könnten. Große Stationen – wie hier die »New Tafo Station« in Kumasi (Ghana) – sind auch Zentren professioneller Tätigkeit: Viele Hundert Menschen üben hier ihren Beruf aus.

Buchtipp: Urbane Zentren – Vibriierende Lebenswelten

Städte in Afrika haben die höchsten Wachstumsraten weltweit, und sie sind – gemessen am Altersdurchschnitt der Bevölkerung – jünger als urbane Zentren auf anderen Kontinenten. Es sind vibrierende Lebenswelten, die sich durch Improvisation und Kreativität ihrer Bewohner auszeichnen. Die Städte verdanken ihre Dynamik weitgehend der Mobilität ihrer Bewohner, weil sie als Migranten aus ländlichen Regionen dorthin gekommen sind, zum Teil aber auch, weil diese Orte als Etappe in einem transnationalen Lebensstil aufgefasst werden. Viele Menschen warten auf die Gelegenheit, in eine andere Stadt zu migrieren oder den Kontinent zu verlassen; andere bereiten ihre Rückkehr an den Ort der Herkunft vor.

Der Band versammelt Beiträge von afrikanischen und europäischen Autoren, die sich mit unterschiedlichen Formen von Mobilität innerhalb der Städte auf diesem Kontinent, aber auch zwischen den Städten befassen.

Hans Peter Hahn, Kristin Kastner (Hrsg.) **Urban Life-Worlds in Motion. African Perspectives** transcript Verlag Bielefeld, 2012, ISBN 978-3-8376-2022-1, 228 Seiten, 32,80 Euro.



zudem alle weiteren Geräte des Reisens – angefangen vom Reisepass bis hin zum Flugkoffer – Chronotopen. Sie sind zugleich Mittel der Mobilität und auch Ausdruck von Lebensstil.

Orte der Mobilität und ihre Rhythmen geben Einblicke in die Gesellschaftsstrukturen

Chronotopen als materielle Dimension von Mobilität durchziehen Gesellschaften nicht nur im offensichtlichen Sinne, wie Straßen und Eisenbahnschienen, sie verweisen auch auf die Vielfalt der Rhythmen, mit denen die Menschen an einem Ort, in einer Stadt oder in einem Land leben. Eine auf Mobilität ausgerichtete Beschreibung von Gesellschaft darf sich deshalb niemals nur auf einen Ort oder auf ein Land beschränken. Vielmehr besteht die eigentliche Herausforderung darin, vielschichtige Netzwerke zu beschreiben. (Urry 2007)

Der Autor



Prof. Dr. Hans Peter Hahn, 48, ist Professor für Ethnologie und Mitglied des Graduiertenkollegs »Wert und Äquivalent«. Seine Forschungsinteressen sind Westafrika, materielle Kultur, Migration, Ethnizität, Konsumgeschichte und kulturelle Globalisierung. So beschäftigte er sich intensiv mit dem Mobiltelefon in Afrika, seinem Gebrauch und dem Einfluss dieses Geräts auf den Identitätswandel der Männer und Frauen dort. Zuletzt hat Hans Peter Hahn eine Einführung in die Ethnologie verfasst, die sich insbesondere auf ethnologische Perspektiven zur Globalisierung konzentriert.

Hans Peter Hahn

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einem gesunden Frühstück mit der Familie.

Am liebsten bewege ich mich fort mit dem Fahrrad.

»*Entschleunigen*« *bedeutet für mich* einige Tage (besser einige Wochen) in einem Dorf in Afrika zu leben. Dort ist es nicht unüblich, einmal zwei Stunden zum nächsten Markt zu gehen. 10 km zu Fuß beherrschen alle, zudem ist ein solcher Gang eine hervorragende Gelegenheit für Gespräche.

Als Jugendlicher wollte ich weit weg vom Ort, wo ich herkam.

Rat suche ich bei meiner Familie.

Zuhause ist dort, wo meine Kinder sind.

Unterwegssein finde ich die beste Art, auch den Ort, an dem man dauerhaft lebt (»Heimat«), mit anderen Augen zu sehen.

Virtuell bin ich immer wieder mit anderen Mitteln unterwegs. Die schnell wechselnden Techniken zwingen zu Flexibilität.

Mobil fühle ich mich aufgrund der Möglichkeit, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln: Fahrrad, Bus und Bahn, auch Pkw.

hans.hahn@em.uni-frankfurt.de

Letztlich führt die Betrachtung der Orte der Mobilität zu einer Analyse von Rhythmen. Man versteht das zeitliche Ineinandergreifen verschiedener Geschwindigkeiten durch den Blick auf diese Rhythmen besser, und die ansonsten eher statisch gedachte ökonomische und soziale Darstellung von Gesellschaftsstrukturen muss transformiert werden, hin zu einer Analyse ihrer Rhythmen. Der französische Philosoph Henri Lefebvre hat daher schon vor zwanzig Jahren eine »Rhythmenanalyse« gefordert. Nur eine solche Perspektive ist in der Lage, Mobilität den ihr zustehenden Platz in der Beschreibung von Gesellschaften zu ermöglichen.

Im Zusammenspiel: Virtuelle und reale Mobilität

Muster und Formen von Mobilität unterscheiden sich in einem breiten Spektrum von Phänomenen. Mobilität in diesem erweiterten Sinn reicht von der Betrachtung einer Stadt durch den ziel- und interesselosen Flaneur über die Netze von Fluglinien, die scheinbar jeden Ort der Welt mit jedem anderen verbinden – bis hin zur Vernetzung über Handys, Internet und ähnliche neue Medien. Darauf aufbauend ist zu fragen: Gibt es eine virtuelle Präsenz der Bewegung? Können Gleichzeitigkeit und Miteinander auf der technischen Basis von Skype und Videokonferenzen erzeugt werden?

Der britische Ethnologe Daniel Miller (2013) hat in einem aktuellen Buch am Beispiel der Internetkamaras eine Theorie der »Gegenwärtigkeit« vorgelegt. Ausgehend von der zunehmenden Bedeutung neuer Medien postuliert er, dass Muster realer Mobilität längst beeinflusst sind durch die Möglichkeiten der Verknüpfung mit virtuellen Erfahrungen von Nähe und Distanz. Entsteht daraus aber wirklich eine neue Präsenz von Menschen untereinander? Es bleibt zu klären, ob das Spektrum an Mobilitätsformen durch die Techniken des Internets ein weiteres Mal zu ergänzen wäre und ob in Zukunft virtuelle und reale Mobilität wirklich ineinander übergehen. Wir wissen heute nicht, welche neuen Formen von Bewegung noch entstehen werden. Sicher ist jedoch, dass Mobilität immer eine direkte Auswirkung auf die Struktur des Sozialen hat und damit tief in die soziale Identität jedes Einzelnen in der Gesellschaft eingreift. ♦

Ausgewählte Literatur

Augé, Marc (1986) *Un ethnologue dans le métro Paris*: Hachette.

Clifford, James (Hrsg.) (1988) *The Predicament of Culture: Twentieth-Century Ethnography* Cambridge (Mass.): Harvard.

Cortázar, Julio und Carol Dunlop (1996) *Autonauten auf der Kosmobahn. Eine zeitlose Reise Paris – Marseille* Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

Frank, Michael C. und K. Mahlke (2008) *Nachwort zu Bachtin: Chronotopos* In: Bachtin, M. M. (Hrsg.) *Chronotopos*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, S. 201–242.

Glick-Schiller, Nina (2004) *Transnationality* In: Nugent, D. und J. Vincent (Hrsg.) *A Companion to the Anthropology of Politics* Oxford: Blackwell, S. 448–467.

Lefebvre, Henri (2004) *Rhythmanalysis. Space, Time, and Everyday Life* London: Continuum.

Mauss, Marcel (1906) *Essai sur les variations saisonnières des sociétés Eskimos* Année sociologique, (9):39–132.

Miller, Daniel und Jolynna Sinanan (2013) *Webcam* Polity Wiley.

Urry, John (2007) *Mobilities* Cambridge: Polity.