

Alexander Badenoch/Andreas Fickers (Hrsg.), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Palgrave Macmillan, Basingstoke/New York 2010, X + 333 S., geb., 70,00 £.

Wie wird Europa verwirklicht? Und wo? Zum Beispiel in Hamm, Westfalen. Eine Gruppe interessierter Bürger marschiert im Juli 2011 durch das Naturschutzgebiet Lippeaue in Hamm und wird von einem kundigen Biologen über die Renaturierungsmaßnahme „LIFE-Lippeaue“ informiert. Drei Millionen Euro werden von der Europäischen Union in das Projekt gepumpt, mit dem das ökologische System der Lippeaue bis 2015 wiederhergestellt werden soll. Das sonst abstrakte und ferne Europa der Verordnungen und Währungsdebatten aus Brüssel ist auf einmal unmittelbar präsent, und die Auswirkungen zeigen sich vor der eigenen Haustür. Inzwischen existiert eine dichte Infrastruktur aus Programmen der Europäischen Union für Fördermaßnahmen im ökologischen und sozialen Bereich sowie für die Entwicklung strukturschwacher Regionen.

Der Kulturwissenschaftler Alexander Badenoch und der Medienhistoriker Andreas Fickers legen nun einen Aufsatzband vor, der These und Beleg zugleich dafür ist, dass „Europa“ sich erst durch die Existenz transnationaler Infrastrukturen materialisiert und so „sichtbar“ wird. Diese These wird in dem Band durch einzelne historische Fallstudien und Kurzbiografien gestützt und bereichert mit diesem Ansatz das Spektrum der aktuellen Zugänge zur Europahistoriografie. In ihrer Einleitung postulieren die Herausgeber, dass die Entwicklung der europäischen Integration eng mit der Ausdifferenzierung transnationaler Infrastrukturen zusammenhängt. Dem Aufsatzband liegen dementsprechend zwei wesentliche Fragestellungen zugrunde, auf die die Fallbeispiele der einzelnen Autoren zugeschnitten sind. Erstens: Welche transnationalen Infrastrukturen haben sich historisch in Europa etabliert – nach der Lektüre bin ich versucht zu formulieren: haben Europa konstituiert –, und wer hat sie mit welchen Interessen umgesetzt? Zweitens: Welche Diskurse haben den Aufbau dieser Infrastrukturen begleitet, und welche Rolle spielte „Europa“ darin? In den 17 Aufsätzen und Kurzbiografien – sämtlich Arbeitsergebnisse zweier Tagungen mit dem Titel „Transnational Infrastructure and the Rise of Contemporary Europe“ in Kerkrade (2006) und Eindhoven (2007) – finden sich in jeweils unterschiedlicher Ausprägung eine empirische und eine diskursive Ebene.

In ihrer Definition der beiden Leitbegriffe „Europa“ und „Infrastrukturen“ begeben sich die Herausgeber bei ersterem in die Gesellschaft der aktuellen diskursorientierten Europahistoriografie, wie sie von Hartmut Kaelble und anderen eingeführt worden ist. Hier wird „Europa“ als jeweilig temporäres Zwischenergebnis historischer und fortschreitender Kommunikationsprozesse begriffen, dessen Bedeutung je nach Sprechergruppe und Kommunikationszusammenhang variiert. Wenn sich die Kommunikationsprozesse auf räumlich verifizierbare Phänomene – wie zum Beispiel transnationale Infrastrukturen – beziehen, wird Europa manifest, wird wirklich, „materialized“, um den Titel des Bandes zu zitieren. Transnationale „Infrastrukturen“ werden in dem Band als „mediating interfaces“ (vermittelnde Nahtstellen oder Scharniere) und als „events“ aufgefasst – wie etwa Tunnelverbindungen oder Brückenbauten als besonders plastische Beispiele.

Insgesamt gliedert sich der Band in drei Teile, die jeweils Fallbeispiele und Kurzbiografien umfassen. Die Beispiele in Teil eins beschäftigen sich mit der Frage nach dem Verhältnis von zeitgenössischen Europaideen und den Plänen beziehungsweise der Realisierung von transnationalen Infrastrukturen. Dirk van Laak zeigt in seinem Beitrag wie Expertenwissen, das mit imperialen Anliegen in koloniale Projekte geflossen ist, nach dem Zweiten Weltkrieg in den Aufbau der europäischen Integration einging. Alexander Badenoch betont die symbolische Bedeutung transnationaler Infrastrukturen anhand funktional stilisierter, historischer Europakarten, und Johan Schot problematisiert die Rolle des Transport- und Energiesektors für die Herausbildung einer ersten europäischen Integrationsbewegung.

Teil zwei untersucht Kommunikations- und Verhandlungsprozesse, die infrastrukturelle Netzwerke hervorbrachten, und widmet sich der Wechselwirkung zwischen institutionellen Systemen und materiellen Räumen. In ihrem Gemeinschaftsaufsatz filtern Frank Schipper, Vincent Lagendijk und Irene Anastasiadou (nebenbei bemerkt: der Band liefert an sich ein schönes Beispiel von „Europa“ als Praxis transnationaler wissenschaftlicher Netzwerke) die europäische Perspektive der „Organisation für Kommunikation und Transit“ des Völkerbundes in der Zwischenkriegszeit aus den Plänen zur Errichtung eines transnationalen Transport- und Verkehrsnetzes heraus. Erik van der Vleuten beschreibt die Auswirkungen, die der Ausbau der ersten transnationalen Kühlkette für die Ernährungssituation der europäischen Bevölkerung nach dem Zweiten Weltkrieg nach sich zog. Barbara Bonhage und Patrick Kammerer widmen sich ebenfalls jeweils jüngeren Feldern europäischer Infrastrukturen: der Implementierung des „Euro-Cheques“ und des „European Mobile Phone Standards“.

In Teil drei geht es um die Identifizierung von Aktivitäten in Europa, die auf der Grundlage transnationaler Infrastrukturen stattfanden. So untersuchen Andreas Fickers und Suzanne Lommers einzelne „Events“, die seit den 1920er Jahren von europäischen Rundfunkverbänden kreiert wurden, und verweisen auf die unterschiedlichen, manchmal divergierenden Wahrnehmungen von der Nation und von Europa. Cornelis Disco rekonstruiert die (geplante) Verdichtung des europäischen Schiffsverkehrsnetzes anhand der Verhandlungen zum Bau der Rhein-Rhone-Wasserstraßen, die in erster Linie durch nationale und weniger durch europäische Beweggründe angetrieben wurden. Besonders gelungen ist der für den Sammelband beanspruchte multiperspektivische Ansatz in dem Aufsatz von Eda Kranakis: Sie fragt nach den Möglichkeiten und Grenzen der Herausbildung einer europäischen Identität durch die zivile Luftfahrt und analysiert dies unter anderem anhand zeitgenössischer literarischer Quellen.

Die Besucher der Lippeaue in Hamm staunten: „Nein, dass das Geld aus Brüssel kommt, das war uns nicht klar“. Wie Europa sich verwirklicht, materiell wird, und dies ganz prominent durch transnationale Infrastrukturen, ist bis heute wenigen bewusst. Aus diesem Grund betreibt die Europäische Union besondere Öffentlichkeitsarbeit, um diesen Sachverhalt zu ändern und die Identifikation mit Europa aktiv zu begünstigen. Leider bleibt der Sammelband in dieser Frage für die historische Rückschau meist Antworten schuldig: Ob die europäische Bevölkerung, die die besprochenen Infrastrukturen nutzte oder von ihnen profitierte, als „europäische“ wahrnahm, dies wird in den Fallbeispielen meist nicht hinterfragt. Ob beispielsweise die Konsumenten der verderblichen Lebensmittel, die ihnen über die neue transnationale Kühlkette in den örtlichen Supermarkt geliefert wurden, die neue Errungenschaft der Versorgung als europäische Kollektivleistung würdigten, lässt Erik van der Vleuten ungeklärt. Doch die Perspektive der Rezipienten und Konsumenten ist gemeinhin ein quellenbedingt meist schwer zu erfüllendes historiografisches Desiderat. Vermutlich wird ihre Aufarbeitung künftigen Historikern hinsichtlich unserer evaluationsgesättigten Gegenwart vorbehalten bleiben.

Priska Jones, Berlin

Zitierempfehlung:

Priska Jones: Rezension von: Alexander Badenoch/Andreas Fickers (Hrsg.), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Palgrave Macmillan, Basingstoke/New York 2010, in: *Archiv für Sozialgeschichte* (online) 52, 2012, URL: <<http://www.fes.de/cgi-bin/afs.cgi?id=81374>> [14.6.2012].