

Dissertationsprojekt

**Autoverkehrsinfrastruktur und ihre Rolle für die soziale Kohäsion und personelle
Emanzipation in den sozialistischen Republiken Bulgarien und Jugoslawien**

Lyubomir Pozharliev, M.A. Doktorand
am Graduate Centre for the Study of Culture (GCSC), Justus-Liebig-Universität, Giessen

Das Projekt befasst sich mit der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in zwei sozialistischen Staaten und ihre Auswirkungen auf die sozialen Beziehungen und nationalen Identifikationen in diesen Ländern. Im Zentrum der Forschung steht die offizielle ideologische Begründung für den Bau von Autostraßen in der Volksrepublik Bulgarien und in der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien, ferner die realisierten Bauvorhaben und deren Auswirkungen auf die soziale Kohäsion (oder Fragmentierung und persönliche Autonomisierung) der bulgarischen bzw. jugoslawischen Gesellschaft. Die Studie geht von der methodologische Grundvermutung aus, dass sich im Bau von Verkehrsinfrastrukturen Machtpolitik ausdrückt. Ziel der Forschung ist, die Beziehung zwischen der erkennbaren Politik zur nationalen Einigung, der versteckten Politik für Verkehrsinfrastruktur und den endgültigen Ergebnisse zu erkunden.

Warum Jugoslawien und Bulgarien? Der erste Aspekt ist transnational und räumlich. Jugoslawien war ein Symbol der Offenheit gegenüber der „westlichen“ Welt, und das hatte Einfluss auf die Entwicklung einer modernen Verkehrsinfrastruktur, die „Ost“ und „West“ miteinander verbinden sollte. Bulgarien hingegen war ein loyaler Satellit der Sowjetunion. Es übernahm deren ideologische Feindschaft gegenüber der „westlichen Welt“, und dies behinderte den Bau von Verkehrsinfrastrukturen.

Der andere Aspekt ist die Politik der Nationbildung. Die jugoslawischen Kommunistischen Partei sah eine Hauptaufgabe darin, für die verschiedenen ethnischen Entitäten eine gemeinsame jugoslawische Identität zu formen. Das manifestierte sich im Bau der Autobahn „Brüderlichkeit und Einheit“, die Ljubljana, Zagreb, Belgrad und Skopje miteinander verbinden sollte. Bulgarien bevorzugt harte ideologische Kontrollen und „symbolische Gewalt“ für die Gestaltung der „vereinigten sozialistischen Nation“. Beides fand seinen Höhepunkt in der Umbenennung der ethnischen Türken in bulgarische Bürger und die Vertreibung diejenigen, die sich diesem Prozess widersetzten. Die Entwicklung einer Verkehrsinfrastruktur hätte die harte ideologische Kontrolle behindert.

Meine Hypothese ist, dass Titos^[1] Ideologie von „Brüderlichkeit und Einheit“ mit Hilfe einer modernen Verkehrsinfrastruktur scheiterte, und insoweit die Voraussetzungen für die spätere autonome Entwicklung jeder Föderationseinheit schuf. In Bulgarien trat das Gegenteil ein: der Mangel an entwickelte Autoverkehrsinfrastruktur ermöglichte eine starke politische und ideologische Kontrolle und verhinderte die Entwicklung von lokalen Autonomiebestrebungen.

Der Forschungsansatz ist interdisziplinär. Er kombiniert soziologische, historische und anthropologische Aspekte sowie qualitative und quantitative Methoden. Im Vordergrund stehen drei Perspektiven: Diskursanalyse der offiziellen Dokumente der Kommunistischen Partei, um die Verkehrsinfrastruktur und ihre ideologischen Auswirkungen zu untersuchen; Analyse der Entwicklung der Autoverkehrsinfrastruktur anhand statistischer Jahrbücher und Memoiren; Analyse der alltäglichen Wahrnehmungen und Bewertungen der Autotransport-Funktionen auf Basis der Erinnerungen von Menschen.

Abschließend wird die Studie die Auswirkungen der spezifischen „Konstruktionen“ der Verkehrsinfrastruktur für die heutige Entwicklung Bulgariens und die Nachfolgestaaten der ehemaligen SFR Jugoslawien aufzeigen.

[1] Tito, Josip, Broz: Jugoslawischer kommunistischer Politiker. Als Generalsekretär des Bundes der Kommunisten Jugoslawiens, Ministerpräsident und Staatspräsident von 1945 bis 1980 der langjährige diktatorische Staatschef Jugoslawiens.
(Redaktionelle Ergänzung)