

gründen allein die männliche Form (der Grenzschützer) zu benutzen, und dies auch dort, wo Aussagen von weiblichen Grenzschützern stammen. Damit soll nicht behauptet werden, dass die Rolle von Frauen in deutschen und polnischen Grenzschutzbehörden ohne Relevanz ist. Ich habe mich jedoch entschieden, für die vorliegende Forschung die Genderthematik auszuklammern und verweise auf die existierende Literatur zu Gender in der Polizei (statt vieler Behr 2000; Bialic 2003; Werdes 2003; Van der Lippe et al. 2004; Heidensohn 2005).

Orte der Feldforschung

Der Arbeitsplatz

Jeder Grenzübergang ist anders. Sie unterscheiden sich nicht allein nach ihrer Kontrollstruktur, ob nun Züge, PKW, LKW, Reisebusse oder Fußgänger kontrolliert werden. Jede der Dienstgruppen, die ich begleitete, war von einer eigenen Stimmung geprägt, die sich nicht allein an den Individuen festmachen ließ, sondern stark vom jeweiligen Dienort selbst geprägt war. An jedem Übergang, wie auch an der Grünen Grenze, sind die Grenzschützer zutiefst von der Überzeugung geprägt, man wisse genau, wie es an anderen Übergängen zugehe, und selbstredend ist die Arbeit dort stets einfacher, weniger kräftezehrend und intellektuell nur geringfügig herausfordernd.

Auf Seiten des BGS wurden die Stadtbrücke (keine LKW und Busse) sowie der Bahnhof (nur Züge) geringgeschätzt, und generell teilten fast alle Übergänge den Hohn über die Grüne Grenze. Dort könnten 10 000 Kasachen über die Oder kommen, und keiner würde sie bemerken. Die Grüne Grenze würde höchstens jemanden finden, wenn sie ihn überfährt. Auf polnischer Seite sieht dieses Bild etwas anders aus. Da hier die Arbeit an der Grünen Grenze aufgrund gelegentlicher Fußmärsche häufig körperlich anstrengend ist, beschuldigt sie kaum jemand des Müßiggangs. Auch die Bahnübergänge wurden von einigen polnischen Grenzschützern als paradiesische Inseln dargestellt, wo man sich sogar mal Zeit nehmen könne, in Ruhe etwas zu essen. Die Arbeit an den kleinen Übergängen der deutsch-polnischen Grenze hielten jedoch wiederum kaum ein Deutscher oder Pole für erstrebenswert. So meinte ein Pole: »Da gibt's Grenzübergänge, da wissen die nicht mal, was das ist: Arbeit«.

Jeder Ort der Feldforschung zeitigte dementsprechend neue Erkenntnisse, die für den Fortgang der Forschung hilfreich waren. Bevor diese Spezifika in geraffter Form dargestellt werden, soll der Blick auf ein Element gelegt werden, welches all diese Orte der Feldforschung verbindet: der Schichtarbeitsplatz. Der »spatial turn« in den Kulturwissenschaften, die Einbeziehung der Kategorie des Raumes als Bedeutungsträger in sozia-

len Kontexten, hat auch vor der Betrachtung der Arbeitskultur nicht halt gemacht. Raum als »*ein Ort*, mit dem man etwas macht« (de Certeau 1988: 218 [kursiv i.O.]) ist mit vielfältigen Bedeutungen aufgeladen, die nicht statisch sind, sondern je nach Betrachtungsweise und Standpunkt variieren können.

Dies beginnt bereits bei der räumlichen Repräsentation der Grenzschutzbehörden. An jedem besuchten Grenzübergang waren BGS und SG in verschiedenen Gebäuden untergebracht, und am Grenzübergang Świecko musste sich der BGS sogar mit einem Langzeitprovisorium aus ungemütlichen und abseits gelegenen Containern begnügen. Nirgendwo gab es einen Gemeinschaftsraum, der für alle offen stand, und in dem sich deutsche und polnische Grenzschützer hätten begegnen können.

Ein Arbeitsplatz in einer Behörde oder Firma ist zweck- und größtenteils fremdbestimmter Raum, er ist so konstruiert, dass er Kontrolle über den Beschäftigten ermöglicht. Dies beginnt bereits bei der architektonischen Beschaffenheit des Gebäudes: »[The work building] facilitates managerial control of the labour process, enabling the co-ordination of production through the division of labour and the construction of systems of surveillance« (Baldry 1999: 536). Die Gestaltung des Raumes determiniert Möglichkeiten der Bewegungsfreiheit, Kommunikation und sonstigen sozialen Interaktion. Diese steigen mit dem zugeschriebenen Status innerhalb der Organisation, und ebenso zeigt sich die hierarchische Anordnung von Raum in Übereinstimmung mit der beruflichen Position. Während der Leiter einer Inspektion über ein geräumiges Büro mit Sekretärin verfügt, befindet sich am anderen Ende der Leiter der Grenzschützer im Schichtdienst, der seinen Arbeitsplatz nur temporär sein eigen nennen kann.

Arbeits-Raum unterliegt jedoch nicht der alleinigen Kontrolle derjenigen, die ihn konzipiert haben oder die an einem reibungslosen Ablauf in den unteren Etagen interessiert sind. Sie besitzen nicht die ausschließliche Deutungsmacht. Ebenso muss beachtet werden, welche Bedeutung Arbeitnehmer ihren Arbeitsräumen zuweisen. Zwar können sich Beschäftigte gegen ihre Vorgesetzten auflehnen und Widerstand gegenüber Neuerungen oder schlechten Arbeitsbedingungen leisten, es gibt jedoch auch weniger formale Widerstandsformen gegenüber Strategien räumlicher Kontrolle, die zudem häufig von den Akteuren nicht als Widerstand begriffen werden. Dies betrifft Fälle, in denen der Raum in einer Weise genutzt wird, für die er nicht vorgesehen ist, so wenn der Arbeitsraum für persönliche Zwecke geliehen wird, wie die Kaffeepause, Rauchen oder persönliche Gespräche. Die Personalisierung und Aneignung des Arbeitsplatzes ist hier wohl die am häufigsten anzutreffende Praxis.

Die Aneignung des Arbeitsplatzes heißt: Sich einrichten, es sich wohnlich gestalten, dem Raum eine persönliche Note verleihen. Der Schreibtisch eines im Büro Arbeitenden ist gemeinhin bereits von weitem als dessen »Eigentum« ersichtlich: Ein Bild der Familie, eine Zimmerpflanze,

vielleicht ein Maskottchen auf dem Monitor. Weniger ostentativ, jedoch ebenso persönlich ist die Anordnung von Gegenständen, Kugelschreibern, Papieren und Unterlagen auf dem Schreibtisch. Was von Außenstehenden als grauenhafte Unordnung gewertet werden kann, ist dem Arbeitnehmer vielleicht unabdingbar für produktives Arbeiten. Auch im Grenzschutz gibt seinem Arbeitsplatz eine persönliche Note, wer die Möglichkeit dazu hat. Ob es nun ein Fähnchen des Herkunftsbundeslandes über dem Schreibtisch, eine Urkunde als Erinnerung an die Zeit bei den Grenztruppen oder einfach nur ein gerahmtes Photo vom Nachwuchs sind – wer einen festen Arbeitsbereich hat, über den er auch die dekorative Oberhoheit besitzt, wird es sich kaum nehmen lassen, seinem Arbeitsbereich den eigenen Stempel aufzudrücken und somit auch seinen Claim abzustecken: »the micro-organization of space at the level of furniture and décor as well as the ambient environment may also be read as texts of power« (Halford 2004: 2.2).

Ganz anders stellt es sich für diejenigen Grenzschützer dar, die im Schichtdienst arbeiten. Ihr Arbeitsplatz ist *per definitionem* rund um die Uhr von wechselnden Personen besetzt, und damit entfällt eigentlich die Möglichkeit der Personalisierung des Arbeitsplatzes. Kaum jemand wird eine Zimmerpflanze oder ein gerahmtes Bild seiner Liebsten von Position zu Position tragen, und er wird sie bestimmt nicht bis zur nächsten Schicht dort unbeobachtet stehen lassen. Nicht nur Beschaffenheit und Größe der Diensträume, sondern auch die Möglichkeit, den Arbeitsplatz nach Gusto zu gestalten, ist folglich ein Ausdruck der Stellung innerhalb der dienstlichen Hierarchie und spiegelt diese räumlich wider. Die Aussagen »Schauen Sie mal, das bin ich in einem Jagdflieger!«, »Die Tasse haben mir meine Mitarbeiter geschenkt«, oder »Das habe ich von dem deutschen Inspektionsleiter bekommen«, weisen nicht nur auf Büroschmuck hin, sondern sind Bedeutungsträger und vermitteln Informationen an denjenigen, der das Büro betritt. Der Schichtdienst hingegen reduziert den Raum auf seine Funktion als Arbeitsplatz und beraubt den Arbeitnehmer scheinbar jeglicher Möglichkeit, ihn als »seins« zu kennzeichnen. Die fehlende Möglichkeit der Personalisierung des Arbeitsplatzes ist ebenso Ausdruck der Stellung innerhalb der Hierarchie.

Trotz der Fülle unterschiedlicher Begegnungsorte deutscher und polnischer Grenzschützer an Grenzübergängen, Grüner Grenze, Bahnhof und Kontaktdienststelle erscheint es sinnvoll, die Kontrollbox als den Ort herauszuheben, in dem die Charakteristika jener der Kooperation inhärenten persönlichen und dauerhaften Konfrontation von Grenzschützern beider Länder kulminieren. Die Schicht beginnt für BPOL und SG in ihren jeweiligen Besprechungsräumen, wo der vorgesetzte Gruppen- oder Schichtleiter über anstehende Aufgaben und neue Fahndungen informiert sowie die Teams für die Boxen zusammenstellt. Die Belegung der Box hängt von der Organisation der einzelnen Dienstgruppen ab. Einige Dienstgruppen

bleiben für die komplette Schicht auf einer Position, manche jedoch wechseln sich im Zweistundentakt ab, um die Gefahr der Langeweile zu minimieren. Am Autobahnübergang Świecko besteht eine geringere Neigung, die Position zu wechseln. Zum einen ist hier auf der Strecke Brüssel-Berlin-Kiew-Moskau zu jeder Tages- und Nachtzeit hohes Verkehrsaufkommen, und zum anderen ist dieses Verkehrsaufkommen diversifizierter als an der Stadtbrücke. Während die Stadtbrücke von Arbeitern, Studenten, Einkäufern, Trunkenbolden und Kleinkriminellen bevölkert wird, ist das zu verfolgende Verbrechen an der Autobahn eine Ebene höher angesiedelt. Unerlaubte Einreise, Schleusungen, Urkundenfälschung und Verbringungskriminalität im großen Stil sind hier häufiger anzutreffen, und so hat sich das »polizeiliche Auge« zumeist auf LKW, PKW oder Reisebusse, Einreise oder Ausreise spezialisiert.

Nach der Dienstbesprechung begeben sich die Grenzschützer in ihre Kontrollboxen, wo sie auf die Kollegen von der anderen Seite treffen. Kontrollboxen, auf Polnisch »pawilon« oder, informell, »buda« genannt, existieren in verschiedenen Farben, Größen und Renovierungsgraden, als Gemeinsamkeit lässt sich jedoch stets feststellen, dass es sich um wenige Quadratmeter große, mit verspiegelten Fenstern versehene Gebäude in Leichtbauweise handelt, die an Container erinnern. Jede Kontrollbox verfügt über mindestens ein Fenster, durch das die Reisedokumente zur Fahndungsabfrage am Computer nach innen gereicht werden. Mit der Einführung der Ein-Stopp-Kontrolle stellte sich auch in den Boxen ein praktisches räumliches Problem, wie ein deutscher Grenzschützer sagt:

Probleme, die hier auftreten, sind mehr oder weniger räumlich bedingt. Die Boxen sind nicht dafür konstruiert worden, dass zwei Mann die Kontrolle durchführen können. Das sieht man ja schon an den Luken oder Fenstern, da können ja kaum zwei Mann sitzen, und dementsprechend sitzt halt einer mal ein bisschen im Hintergrund. Das sind wir in der Einreise, und der Pole ist es in der Ausreise.

Am Autobahnübergang Świecko, wo eine Box zwei Kontrollspuren bedienen kann, befindet sich an jeder Längsseite ein Fenster, was besonders im Winter für unangenehmen Durchzug sorgt. Eine oder mehrere Türen an den Breitseiten sorgen für den Zugang. Świecko verfügt über mindestens je eine PKW-, LKW- und Busspur für Ein- und Ausreise, dementsprechend sind sechs Kontrollboxen ständig besetzt. An der Stadtbrücke widmen sich dagegen lediglich insgesamt zwei Kontrollboxen der Ein- und Ausreise der PKW. In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen können an jedem Grenzübergang weitere Kontrollspuren geöffnet werden. Der Zeitpunkt, wann eine zweite Spur geöffnet werden sollte, ist in bilateralen Vereinbarungen festgelegt und wird vom Schicht- bzw. Gruppenleiter angeordnet.



Abbildung 5: Kontrollbox am Übergang Świecko; Quelle: Autorin

Im Fall einer solchen Anordnung haben auch viele Deutsche die polnische Wortwahl übernommen, statt »Zweite Spur!« tönt dann ein vielstimmiges »Drugi pas!« durch die Boxen. An der Stadtbrücke Frankfurt (Oder) kommen zu PKW-Ein- und Ausreise noch die im Dienstgebäude befindlichen Fußgängerübergänge, im Jargon auch Füße-Einreise und Füße-Ausreise genannt. Diese Positionen zählen zu den am wenigsten beliebten, hier ist die Bewegungsfreiheit am geringsten. Die Grenzschützer sitzen auf hohen Stühlen hinter einer Art Theke. Sie sind von den Reisenden ebenfalls durch eine verspiegelte Fensterscheibe getrennt, die dem Reisenden nur bei näherer Betrachtung einen Blick ins Innere erlaubt, dem Grenzschützer jedoch gute Sicht gewährt.

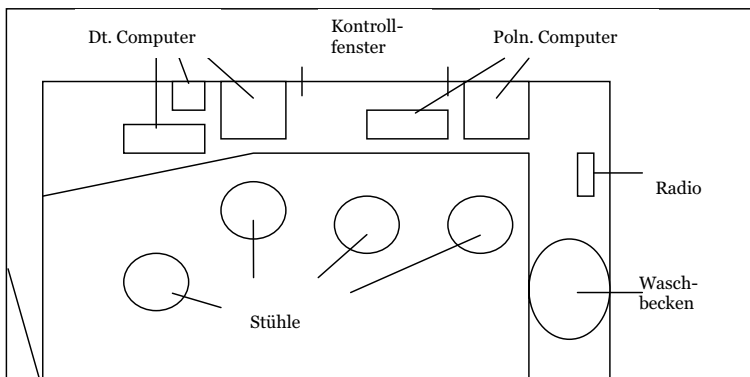


Abbildung 6: Graphik einer Kontrollbox am Übergang Stadtbrücke.

In dieser räumlich verdichteten Atmosphäre und erzwungenen körperlichen Nähe treffen Grenzschrützer zweier Nationalstaaten mit unterschiedlichen Sprachen, sozialem Hintergrund und Vorstellungen einer »richtigen« Arbeitsweise aufeinander. Der Arbeitsplatz Kontrollbox, als Schichtarbeitsplatz selbst Ausdruck der marginalen Stellung der Grenzschrützer im Organisationengefüge, ist außerdem Schauplatz unterschiedlicher Strategien der Arbeitsgestaltung und Schaffung von Freiräumen, die es erfordern, verhandelt zu werden.

Der Grenzübergang Olszyna

Der Übergang Forst-Olszyna ist für LKW und PKW geöffnet, und die Grenzschrützer der Straß Graniczna zeichnen zusätzlich noch für die Grenzkontrolle im Zug am Übergang Forst-Zasieki verantwortlich. Jeweils zweimal während Tag- und Nachtschicht fährt eine Abordnung von meistens vier Grenzschrütern für zweieinhalb Stunden zur deutsch-polnischen Zugkontrolle, die damit »in der Kontrolle« am Übergang fehlt. Vom Kommandanten wurde ich äußerst herzlich empfangen, seine Grenzschrützer waren zu Beginn jedoch eher misstrauisch. Es wurde festgelegt, dass ich für meine Interviews den Gemeinschaftsraum, die *Świetlica* benutzen sollte, einen großer Raum mit Konferenztisch, ein paar Pflanzen und dem polnischen Adler, leicht angegilbt, an der Wand, über all dem schwebend.

Im Verlauf der fünf Tage in Olszyna stellten sich mehrere Faktoren heraus, die sich für meine weitere Feldforschung als relevant erweisen sollten. Die mir als Interviewraum zugeteilte *Świetlica* befand sich direkt neben dem Büro des Kommandanten. Obwohl bei geschlossener Tür kein Laut nach draußen dringen konnte, bewirkte die räumliche Nähe zum »Machtzentrum« des Übergangs, dass die Grenzschrützer eher zurückhaltend auf meine Fragen antworteten, und dies obwohl der Kommandant von allen Befragten als fairer und guter Vorgesetzter geschätzt wurde. Angesichts dieser »Schweigsamkeit des Sozialen« war es kaum möglich, einen privaten Raum herzustellen (vgl. Hirschauer 2001).

Zum zweiten wurde ich von meinen ersten beiden Interviewpartnern mit der Frage überrascht, ob der Betreuer meiner Dissertation »ein Ziviler oder ein Militär« sei, ob meine Feldforschung also eine Auftragsarbeit für die SG sei. Ich beeilte mich, zu versichern, dass die SG zwar nach Abschluss der Forschung von meinen Tätigkeiten in Form eines Exemplars der Studie in Kenntnis gesetzt würde, dies jedoch ein rein ziviles Unterfangen sei. Auf Seiten der Grenzschrützer war eine deutliche Erleichterung zu spüren, dass hier keine deutsch verkleidete offizielle Evaluation stattfinden sollte, und ich zog daraus die Lehre, in Zukunft alle Grenzschrützer im Vorfeld über meinen Status zu informieren.

Zum dritten stellte sich schnell heraus, dass meine Interviews für die meisten Befragten zwar eine mehr oder weniger willkommene Abwechs-

lung vom Kontrollalltag darstellten, dies jedoch für die in der Kontrolle Hinterbliebenen ein personelles Problem, und damit ein Ärgernis darstellte. Die Personalstärke der SG in Olszyna ist zum Zeitpunkt meiner Feldforschung so schwach gewesen, dass jeder Verlust sofort in der Kontrolle spürbar war. Einer meiner Interviewpartner erzählte:

Das ist schwierig, ich habe hier im Moment gerade die Leitung [an der Ausreise], ich weiß nicht, was da gerade los ist, weil ich einen Grenzschrützer da gelassen habe, der zweite ist beim Zug, und Schluss. Da soll jetzt mal ein Bus kommen oder man muss die zweite Spur aufmachen, aber es gibt keine Leute! Aber wenn kein Verkehr ist, und drei Grenzschrützer sitzen in der Box, dann schauen die von oben: »Ach, denen ist aber langweilig! Die haben es zu gut, zu viele Leute!« Aber wenn mehr Verkehr ist, dann sehen sie nicht mehr, wie man es in 12 Stunden nicht mal schafft, ein Brötchen zu essen oder aufs Klo zu gehen.

Schließlich wurde mir erst im Laufe der fünf Tage in Olszyna klar, welche Rolle die Kommunikation der Grenzschrützer über mich in meiner Abwesenheit hat, und wie das, was über mich erzählt wird, meine Kommunikation mit ihnen wiederum beeinflusst, ohne dass ich selbst darauf Einfluss hätte nehmen können. Während mir in den ersten beiden Tagen noch von Seiten der Grenzschrützer mit ausgesprochenem Misstrauen, teilweise sogar Unfreundlichkeit, begegnet worden war, verbesserte sich die Stimmung mit jedem Tag meiner Anwesenheit, und dies, obwohl ich es fast immer mit unterschiedlichen Personen zu tun hatte. Interviews wurden zunehmend offener und bereitwilliger geführt, und während mir einige Grenzschrützer am ersten Tag die deutsch-polnische Kooperation als rosarot beschrieben hatten und polnischer Grenzschrützer der schönste Beruf der Welt zu sein schien, wurde in den folgenden Tag zunehmend auch Kritik an der Politik der Führung geübt, Sachverhalte und Geräte wurden mir erklärt, es wurde gescherzt und gelacht. Es schien mir, als hätten sich die Grenzschrützer in meiner Abwesenheit darüber ausgetauscht, ob man mir vertrauen könne, und zum Glück scheint diese interne Evaluation positiv ausgefallen zu sein.

Die Stadtbrücke Frankfurt (Oder)

An der Stadtbrücke in Frankfurt (Oder), einem Übergang für Fußgänger und PKW, begann die Teilnehmende Beobachtung. Generell wird an allen Stationen der Inspektion Frankfurt (Oder), die ich durchlaufe, die gleiche Prozedur erfolgen. Ein Mitarbeiter des deutschen Grenzschutzes vom Bereich Öffentlichkeitsarbeit begleitet mich am ersten Tag an den Übergang und stellt mich dem diensthabenden Gruppenleiter vor. Dies ist meistens von der Bemerkung begleitet, ich hätte eine Erlaubnis des Präsidenten des Grenzschutzpräsidiums Ost, sei aber ansonsten ganz harmlos, und man brauche vor mir keine Angst zu haben.

Die Spezifik der Stadtbrücke besteht darin, dass hier allein Fußgänger und PKW abgefertigt werden. Die Arbeit ist eintönig, jedoch nicht übermäßig anstrengend, wie es bei der Autobahn der Fall sein wird. Insbesondere die Nachtschichten können auf der nachts unbelebten Stadtbrücke zu einer wahren Qual werden. Hier herrscht unter der Woche kaum Publikumsverkehr, und es wurde von Beamten berichtet, die in den Nachtschichten bereits ein Fernstudium absolviert hätten. Auch an der Stadtbrücke wurde mir zunächst nicht allein mit Skepsis begegnet, die weit wichtigere Frage war, was man denn nun mit mir tun solle. So war die Situation in »meiner« ersten Kontrollbox, der PKW-Ausreise aus Deutschland, von gegenseitiger Unsicherheit geprägt. Nun saß ich auf dem Arbeitsplatz anderer Leute, vor allem saß ich im Weg, und keiner wusste so recht, was er mit dem Anderen anfangen sollte. Die ersten Gesprächsversuche verliefen so auch wenig zufriedenstellend.

Ich versuche, mit einem älteren deutschen Grenzschützer ein Gespräch zu beginnen. Über die Polen. Wie das so ist. Schon in Ordnung. Er kann kein Polnisch, aber was soll's. Es tröpfelt mühselig vor sich hin. Sein Kollege ist etwas aufgeschlossener. Es stellt sich heraus, dass wir nicht nur beide rauchen, sondern dass es durchaus möglich ist, in der Box zu rauchen, sofern man denn einen Aschenbecher dabei hat. Es irritiert mich ein wenig, dass er die Polen nicht fragt, ob es sie stören würde, aber er meint, dass es die meisten nicht störe, und die, die es stören würde, mein Gott... Die Polen ignorieren uns völlig, ich habe keine Ahnung, ob sie uns verstehen (Feldnotizen).

Das gemeinsame regelwidrige Rauchen in der Box wird sich auch weiterhin als verbindendes Element erweisen, und es scheint mir auch ein wenig als eine Art Test zu dienen. Generell dämmert es mir, dass mich viele der Grenzschützer, die ich treffen werde, beim ersten Kontakt auf die Probe stellen, um von vornherein einschätzen zu können, wie sie in Zukunft mit mir umzugehen haben.

Ingo kommt herein. Er duzt mich sofort, raucht wie ein Schlot, präsentiert mir seine Dienstwaffe, ich bin etwas überfahren. Dann kommt allerdings nach 15 Minuten bereits die Order, er solle zur Füße-Einreise gehen. Er ist nicht begeistert. Auf der Brücke stauen sich die Einkaufstouristen, mit Tüten bepäckelte ungeduldige deutsche Rentner. »Schau sie dir an, die Bratzen.«³ Wirklich kein schöner Anblick, aber ein wenig bin ich doch über die Offenheit mir gegenüber erstaunt. Nun kommt sein älterer Kollege. Er betritt die Box und sagt laut und energisch: »Was machen denn Zivilisten hier? Raus!« Da er einen verschmitzten Unterton hat, beschließe ich, nach einer kurzen Schrecksekunde, zu lachen und sage ihm, dass das schon so in Ordnung sei. Nur keine Angst zeigen. Er lacht

3 Vgl. Waddington über die Rhetorik der Exklusion durch Polizei: »police not only identify their ›property‹, they *despise* them« (1999: 301 [kursiv i.O.]).

ebenfalls und teilt mir mit, dass er natürlich, wie alle in der Dienstgruppe, über meine Anwesenheit Bescheid wüßte (Feldnotizen).

Meine polnischen Sprachkenntnisse stellen sich als ungeahnter Vorteil heraus, denn wie sich auch an anderen Übergängen zeigen wird, sind viele Grenzschrützer durchaus daran interessiert, sich mit den Grenzschrütern vom anderen Ufer der Oder über Beruf und Privates auszutauschen, die mangelnden Sprachkenntnisse stellen jedoch ein schwer zu überwindendes Hindernis dar. Mein erster Übersetzungsauftrag besteht darin, einem polnischen Grenzschrüter klarzumachen, dass jemand, der Urlaub nimmt, seinen Kollegen einen ausgeben muss. Da dieser Auftrag wohl zur Zufriedenheit ausgeführt wurde, bricht das Eis. Meine Polnischkenntnisse versetzen mich damit in die Lage, nicht allein als ein notwendiges Übel gesehen zu werden, sondern für kommunikationswillige Grenzschrüter einen echten Nutzen zu erfüllen.

So bleibt auch Freiraum für persönliche Gespräche, und auch ich profitiere davon, dass Zeit bleibt, mich in den Arbeits- und Gesprächsalltag einzubinden. Die Schicht an der Stadtbrücke erschien mir von allen besuchten Grenzübergängen als diejenige, wo Deutsche und Polen am entspanntesten miteinander umgingen und eine durchaus aufgeräumte Stimmung herrschte. Dies, im Zusammenspiel mit der räumlichen Nähe zu entsprechenden Lokalitäten, ermöglichte es den Grenzschrütern ebenso, sich zu gemeinsamen Kneipenabenden zu verabreden.

Der Autobahnübergang Świecko

Den Autobahnübergang Świecko lernte ich zunächst ebenfalls durch Interviews mit polnischen Grenzschrütern kennen, bevor mir von deutscher Seite eine Erlaubnis zur Feldforschung erteilt wurde. Der erste Interviewbesuch verdient einen längeren Ausschnitt aus dem Feldtagebuch, denn wenige Ereignisse im Verlauf meiner Feldforschung erhellten so deutlich den Unterschied zwischen deutschem und polnischem Grenzschutz.

Der Autobahnübergang Świecko ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zu erreichen, und so hatte mich der polnische Schichtleiter bei meinem ersten Besuch in Świecko mit dem Dienstwagen in Ślubice abgeholt. Da nicht ständig Personal abkömmlich sei, um mich für die Interviews abzuholen, sollte ich mir die Strecke gut einprägen und beim nächsten Mal mit dem Fahrrad anreisen. Spätestens als wir auf die Auffahrt zur Autobahn fuhren, wies ich ihn darauf hin, dass sich Autobahn und Fahrrad im Allgemeinen gegenseitig ausschlossen, er dagegen bestand darauf, dass es vollkommen natürlich sei, mit dem Fahrrad über die Autobahn zu fahren. Die Autobahn sei ja auch nur ein sehr kurzes Stück, da müsse ich mir keine Sorgen machen, ich solle mich einfach nur ganz rechts halten. Er sagte dies mit solcher Nachdrücklichkeit, dass ich der festen Überzeugung war, mich als Feigling zu enttarnen, sollte ich nun mit dem Taxi anreisen, und

mich damit aller Chancen berauben, von meinen Interviewpartnern ernst genommen zu werden.

Schon bei der Auffahrt zur Autobahn werde ich von einem deutschen Fahrer wütend und entsetzt angehupt. Ich fahre die Auffahrt hoch, und an der Autobahn angekommen, wird mir die ganze Tragweite meines Tuns bewusst. Autos, die hier vielleicht nur noch 100 km/h fahren dürfen, sind trotzdem sehr, sehr schnell. Bedrohlich sind insbesondere LKW, besonders wenn sie hupen, wobei man das Gefühl hat, man würde sogleich von einem Ozeankreuzer gerammt. Ich schaue nach rechts, wo meiner Erinnerung nach schon ein Schild »Achtung Grenzübergang« zu sehen sein müsste. Nichts. Ich beginne, zu schieben, da ich es für zu gefährlich halte, bereits auf der Einfädelspur die Fahrer zu irritieren. Trotzdem wird fröhlich weitergehupt, auch von der Gegenseite. Fäuste werden gereckt. Allerdings scheinen sich nur deutsche Fahrer über mich aufzuregen, Polen scheine ich nicht zu stören. Vor mir taucht ein Schild auf – 2 km bis Świecko. Na prima, meine Erinnerung hat mich in der Tat sehr getäuscht. Nach der Einfädelspur beginne ich wieder zu radeln. Dauernd schaue ich mich um, ob etwas großes Bedrohliches mich verfolgt oder womöglich die SG oder die Autobahnpolizei mich sehen könnten. Ich schwanke zwischen der Angst, auch noch von offiziellen Stellen ertappt zu werden, und der Hoffnung, eingepackt und bis zur Grenze mitgenommen zu werden [...]

Endlich das Schild: Grenzübergang. Noch nie in meinem Leben war ich so froh, einen Grenzübergang zu sehen. Ich fühle mich wie ein Schiffbrüchiger, der gottfroh ist, endlich die rettende einsame Insel erreicht zu haben, den gleichzeitig aber das Gefühl beschleicht, dass er keine Ahnung hat, wie er hier jemals wieder wegkommen soll. Mehrere Busladungen Touristen stehen herum und ruhen sich aus, es ist eine Menge Trubel, schließlich ist dies der größte Übergang an Polens Westgrenze. Niemanden scheint es zu stören, dass ich mit dem Rad unterwegs bin. Auch die Grenzschilder vor ihren Kontrollboxen, denen gegenüber ich mein Rad anschließe, würdigen mich keines Blickes. Vielleicht bemerken sie mich auch gar nicht. Ich treffe den polnischen Schichtleiter. Er fragt, ob ich mit dem Fahrrad gekommen sei. Ja, antworte ich, aber das war keine gute Idee. Warum? Er ist erstaunt. Keiner versteht mich.

Nach dem Interview rauchen wir noch gemeinsam eine Zigarette, und dann bitte ich meinen Interviewpartner, mir die Möglichkeit zu verschaffen, auf irgendeine andere Weise als mit dem Fahrrad wieder von hier wegzukommen. Vielleicht könnte jemand mich und das Fahrrad zur normalen Straße bringen? Er wundert sich ein wenig, aber dann wird ihm klar: Natürlich, es ist ja auch viel zu heiß heute, die Sonne auf dem Asphalt, das ist zu warm. Versteht hier niemand mein Problem? Egal, Hauptsache ich komme hier weg. Er stellt mich an der PKW-Einreise nach Polen ab und bedeutet dem polnischen Grenzschilder, ich und mein Fahrrad müssten nach Ślubice gebracht werden. Dann verabschiedet er sich. Ich setze mich neben die Box, was jetzt passieren soll, ist mir nicht ganz klar. Dann hält ein deutscher weißer Van, darin eine Frau und ihre zwei Kinder. Ich achte nicht auf sie, bekomme dann aber mit, dass der polnische Grenzschilder mit ihnen diskutiert. Es stellt sich heraus, dass er sie als Transportmittel für mich und das Fahrrad ausgewählt hat. Der Frau, die inzwischen in leichte Panik

verfallen ist, ist es jedoch noch nicht ganz klar. Da sie, wie sie mir später erzählt, bereits einmal wegen Falschabiegens in Polen 24 Stunden in einem polnischen Gefängnis verbracht hat, ist ihr sehr mulmig zumute, als der Pole in zackigem Ton fragt: »Wohin fahren Sie?« Als ich ihr mein Anliegen erkläre, stimmt sie zu, mich mitzunehmen, unter der Bedingung, dass ich nichts verbrochen und nichts Verbotenes dabei hätte. Ich bin sehr glücklich.

Just in dem Moment kommt der deutsche Grenzschützer hinzu, der sich wundert, warum hier der Verkehr aufgehalten wird. Ich erkläre ihm, dass diese Frau so nett sei, mich und mein Fahrrad mit nach Słubice zu nehmen. »Sie und Ihr Fahrrad?« – »Ja, mich und mein Fahrrad« – »Sie sind aber nicht mit dem Fahrrad über die Autobahn hierher gefahren?« – »Doch« – mir ist vor lauter Glück die Absurdität, die all das in den Augen des Deutschen haben muss, überhaupt nicht bewusst. »Aber Sie fahren jetzt nicht mehr mit dem Fahrrad zurück?« – »Nein, deshalb bin ich ja so froh, dass ich mitgenommen werde!« Der deutsche Grenzschützer hält mich eindeutig für wahnsinnig: »Dann ist es ja gut, dass wir wegen Ihnen nicht die Autobahn sperren müssen!« – »Genau!« Der Pole befiehlt der etwas verstörten Frau in dem Van, rechts ranzufahren und auf mich zu warten, ich hole solange mein Fahrrad, steige ein und nehme mir vor, nie wieder mit dem Fahrrad auf der Autobahn zu fahren (Feldnotizen).

Diese Episode ist in mehrerer Hinsicht erhellend. Während der polnische Grenzschutz im dienstlichen Bereich großen Wert auf die Einhaltung der Vorschriften legt, so bestätigt sich im alltagspraktischen Bereich das Autostereotyp des praktisch veranlagten, ausgefuchsten und erfindungsreichen Polen, das sich in Aussprüchen wie »Polak potrafi« (Der Pole kann's) oder »kombinować« wieder findet.

In der Tat fanden alle polnischen Grenzschützer meine Beschwerden über die Unmöglichkeit meines Tuns schwer verständlich, und so verflog auch der Verdacht, ich sollte auf die Probe gestellt werden. Es erschien ihnen schließlich als der einfachste und praktischste Weg, mein Problem, die Anreise zum Übergang, zu lösen. Diese für mich schwer nachvollziehbare Einstellung wurde vom wiederum für mich sehr einsichtlichen Verhalten des deutschen Grenzschützers kontrastiert, der angesichts meiner Expedition vollkommen aus der Fassung war, und dessen Einschätzung der Situation ich durchaus teilte. Hier trafen demnach zwei Einstellungen aufeinander: Die eine, die auf Recht und Gesetz (und in diesem Fall auch Vernunft) pocht, und die andere, die für ein Problem eine wenig orthodoxe, jedoch alltagspraktische Lösung sucht. Im Verlauf der Feldforschung wurde ich glücklicherweise davon verschont, diese Diskrepanz ein weiteres Mal auf solch hautnahe Weise zu erleben, es zeigte sich jedoch, dass damit die Selbsteinschätzung von polnischen und deutschen Grenzschützern bereits gut beschrieben ist.



Abbildung 7: LKW-Kontrolle in Świecko; Quelle: Autorin

Die eigentliche Feldforschung in Świecko nach Erhalt der deutschen Erlaubnis gestaltete sich zumindest im Hinblick auf die Anreise nicht mehr ganz so spektakulär. Mittlerweile über ein Auto verfügend, rollte ich gemütlich am Stau vorbei zu den deutschen Dienstcontainern. Der Übergang Świecko befindet sich auf polnischer Seite der Oder. Während die SG in einem großen Kontrollgebäude logiert, das sich zwischen Ein- und Ausreisepuren befindet, wurde der deutsche Grenzschutz Anfang der Neunzigerjahre in ein aus Baucontainern bestehendes Provisorium verbannt. Jahrelang war unklar, ob auch die BPOL in das Gebäude einziehen sollte, mit der vollständigen Übernahme des Schengen-Acquis und dem Abbau der Grenzkontrollen hat sich diese Frage jedoch mittlerweile erübrigt: Am 17. Dezember 2007 hat das »Gemeinsame Zentrum der deutsch-polnischen Polizei- und Zollzusammenarbeit« in Świecko den Betrieb aufgenommen, wo über 60 Mitarbeiter der deutschen und polnischen Sicherheitsbehörden direkt zusammenarbeiten.

Doch zurück zur Kontrolle der Vor-Schengen-Ära: Die Arbeit am Autobahnübergang unterscheidet sich gravierend von der Stadtbrücke. Świecko ist der größte Übergang an der deutsch-polnischen Grenze, und der dichte Verkehr reißt auch nachts nicht ab, Tag und Nacht rollen PKW und LKW aus aller Herren Länder über die Grenze. Im Gegensatz zur Stadtbrücke sind hier die Grenzschützer auf eine Position spezialisiert. Einige sind immer bei der LKW-Einreise, andere immer nur bei der PKW-Ausreise, wieder andere nur mit der Abfertigung der Reisebusse beschäftigt. Die Arbeit ist allein durch die Umstände anstrengender und kräftezeh-

render als an anderen Übergängen. Die LKW-Kontrolle erscheint am wenigsten einladend, da hier die Grenzschilder bei jedem Wetter vor ihrer Box stehen und die Dämpfe der vornehmlich osteuropäischen Dieselfahrzeuge einatmen, die sich unter der Überdachung stauen. Einige der jüngeren Grenzschilder pflegen hier, eher als an anderen Übergängen, das Image des »harten Mannes« – vergleichbar höchstens mit der Grünen Grenze, die bereits durch ihre Uniform weniger zivil erscheint. Das deutsch-polnische Verhältnis der Grenzschilder in der Kontrolle ist gut und weist dementsprechend Merkmale von harten, aber herzlichen »Männerfreundschaften« auf.

Der Bahnhof Frankfurt (Oder)

Der Bahnhof in Frankfurt (Oder) ist unter all den Grenzübergängen, die ich besucht habe, ein Sonderfall. Der Bahnhof wird von Grenzschildern an anderen Übergängen als »eigene Welt« beschrieben, die sich auch mit mir etwas schwer tut. Niemand findet sich zu einem Interview bereit, und auch die generelle Kontaktaufnahme gestaltet sich, bis auf wenige Ausnahmen, zögerlich. Die Informationen, die ich bekomme, sind in erster Linie offizieller Natur, über den Alltag und damit verbundene »Heldengeschichten« schweigt sich die Bahnhofsbesatzung aus. Ein Sonderfall ist der Bahnhof aus mehreren Gründen:

Erstens ist der Altersdurchschnitt der Bahnhofsbelegschaft höher als an anderen Übergängen, und viele der Beamten sind nicht nur bereits seit ihrer Zeit bei den Grenztruppen der DDR am Bahnhof, es regt sich auch der Verdacht, dass einige von ihnen lieber Lokomotivführer geworden wären. So endet ein erster Versuch, etwas über die deutsch-polnische Kooperation am Bahnhof zu erfahren, mit einem Vortrag über Züge und Lokomotiven. Der betreffende Grenzschilder ist seit den Siebzigerjahren am Bahnhof, und es scheint, als interessiere er sich bedeutend mehr für die Züge als für die Grenze. Er weiß genau, welche Lok wie alt ist, wie viel sie gekostet hat, welche Firma bei der Wahl einer Lok zu bevorzugen ist, welche Unterschiede es zwischen deutschen und russischen Zügen gibt, wie das mit der Heizung ist, er weiß einfach alles, was mit Zügen zu tun hat. Vielleicht bringt es die Beschäftigung am Bahnhof aber auch mit sich, dass man einfach alles prinzipiell besser weiß als die Deutsche Bahn. So verwundert es nicht, dass Grenzschilder von anderen Übergängen sich nicht unbedingt um eine Stelle am Bahnhof reißen.

Zweitens ist hier von allen Übergängen, die ich besuchte, nicht nur die räumliche, sondern auch die mentale Distanz zu den polnischen Grenzschildern am größten. Das Dienstgebäude der SG befindet sich am Ende des letzten Bahnsteigs, und außerhalb des Bahnsteigs und der Züge bekommt sie kaum jemand je zu Gesicht. Die Deutschen haben so auch nur während oder, wenn der Wille vorhanden ist, direkt vor der Kontrolle mit

ihnen zu tun. Dies hat sich auch seit dem 1. Mai 2004 nicht geändert. Offiziell wurde die Bahnkontrolle ebenso wie die Straßenübergänge zur Hand-in-Hand-Kontrolle verpflichtet, aber dies ist in Fernzügen schon aufgrund der beengten Verhältnisse und der Länge der Züge kaum möglich. Zusätzlich muss die Kontrolle zügig erfolgen, da der Bahnverkehr nicht aufgehalten werden darf. Hier kann der Grenzschützer sich nicht lange Zeit nehmen für eine einzelne Kontrolle wie am Übergang, niemand kann dazu aufgefordert werden, rechts ranzufahren. Dies bestätigt auch ein polnischer Grenzschützer vom Grenzübergang Olszyna, der auch den Bahnübergang Forst-Zasieki mitbedient:

Hier am Übergang ist der Schichtleiter, den man konsultieren kann, alles ist vor Ort, man hat viel Zeit, sich zu überlegen, was man mit einem bestimmten Problem machen soll. Weil z.B. im Pass kein Visum ist, immer ist irgendwas. Und hier am Übergang hat man Zeit, man kann sich eine halbe Stunde, eine Stunde nehmen. Im Zug hat man keine Zeit, und da bin ich allein. Und dann bin ich der Leiter dieser Kontrollgruppe im Zug und muss eben selbst schnell entscheiden, weil der Zug halt fährt, und ich muss an der nächsten Station aussteigen.

Es scheint eine Art offenes Geheimnis zu sein, dass die Hand-in-Hand-Kontrolle hier selten praktiziert wird, da jedem die erschwerten Umstände klar sind. Nach der Kontrolle verschwanden die polnischen Grenzschützer sofort wieder in ihrem Häuschen auf dem Bahnsteig. Dementsprechend schienen die Vorurteile gegenüber dem polnischen Grenzschutz weiter verbreitet als an anderen Übergängen, wo mehr Kontakt gepflegt wird. So findet ein deutscher Grenzschützer, wie er mitteilt, offiziell die Zusammenarbeit natürlich gut, obwohl er andererseits meint, es gäbe ja gar keine Zusammenarbeit. Dies läge an den beengten Verhältnissen, jedoch auch an den Polen selbst. Die hätten einen »barbarischen Nationalstolz« und ließen »sich nicht in die Karten schauen«. Mit so jemandem wolle man gar nicht zusammenarbeiten. In der Tat wird sich mehr oder weniger freundlich begrüßt, manchmal auch nur zugnickt. Ein älterer polnischer Grenzschützer, mit dem man auch schon vor der Wende freundlichen Kontakt hatte, bestätigte lediglich die Regel.

Die Arbeit am Bahnhof lässt sich einteilen in die Bahnstreckestreife, die Zugkontrolle und diejenigen Grenzschützer, die im Dienstgebäude sitzen, Fälle bearbeiten oder darauf warten, dass ein Einsatz kommt oder eine Kontrolle bzw. Streife ansteht. Die Arbeit ist damit zeitlich konzentrierter, jedoch unterbrochen von öden Wartezeiten, in denen nichts passiert und die Beamten sich selbst aussuchen können, wie sie diesen Leerlauf gestalten.

Der mittägliche Berlin-Warszawa-Express ist mein erster Zug. Der deutsche Grenzschutz steigt nach der Kontrolle in Rzepin aus – bis hierher gilt die Zonenvereinbarung – und wartet auf den nächsten Zug aus der Gegenrichtung, der kon-

trolliert werden will. Die SG bewohnt ein Gebäude direkt am Bahnhof. Pläne, auch den BGS dort einzuquartieren, sind zum Zeitpunkt meiner Feldforschung noch nicht verwirklicht worden, und so logiert der BGS bei seinen Aufenthalten in Rzepin in einer fast konspirativen Wohnung, die ca. 10 Minuten entfernt auf der anderen Seite der Bahnleise liegt, kein Schild weist den BGS hier aus. Die Wohnung selbst besteht aus wenigen Zimmern und einer Küche. Im großen Zimmer liegen Unterlagen bereit, die zu einer eventuellen Festnahme benötigt werden. Von hier aus hat man einen guten Blick zum Bahnhof, und angeblich kam es auch schon vor, dass die Grenzschrützer die Zeit vergessen hatten und von dort aus ihren Zug einfahren sahen. Außerdem ist in diesem Zimmer eine Stange an die Wand geschraubt, etwa in Heizungshöhe. Hier hat sich der polnische Grenzschutz anscheinend gedacht, die Deutschen könnten dort ihre Gefangenen festketten, was sie allerdings noch nie getan haben und auch ziemlich unsinnig finden. In einem kleineren Zimmer steht ein Fernseher, mit dem sich aber keiner beschäftigt. Ansonsten liegen Zeitungen herum, die einzige Möglichkeit, um sich abzulenken. Es ist unfassbar langweilig (Feldnotizen).

Die Polen können dank ihrer mobilen Lesegeräte Reisedokumente an Ort und Stelle abfragen, die Deutschen sind dagegen gezwungen, ein Mobiltelefon zu benutzen, um in der Dienststelle am Bahnhof anzurufen, wo ein GUK⁴ die Daten in den Fahndungscomputer eingibt. Dieses System ist aus der Not geboren. Die Deutschen verfügen lediglich über analoge Funkgeräte, die nur auf eine bestimmte Distanz funktionieren. In der fahrenden Kontrolle kann damit schon nach kurzer Zeit keine Verbindung zur Dienststelle mehr hergestellt werden. Eine Umstellung auf digitale Technologie, wie sie nicht nur Polen nutzt, ist noch nicht erfolgt. Also bleibt als einzige Möglichkeit ein Diensthandy. Dank der Funklöcher ist aber auch hier keine makellose Verbindung garantiert. Soll also ein Dokument geprüft werden, ruft der Beamte per Handy den GUK an und gibt ihm in klassischer Manier (»Emil, Nordpol, Ida...«) den Namen und das Geburtsdatum durch. Der GUK meldet kurz darauf, ob gegen die Person etwas vorliegt. So verwundert es kaum, dass die deutschen Beamten die Polen um ihre tragbaren Computer beneiden. Oft wird erwähnt, dass es unverständlich sei, dass man die Technologie der Polen nicht übernommen habe, die hätten ja auch was Gutes zu bieten.

Die Grüne Grenze

Auch die Einheiten, die für die Überwachung der so genannten Grünen Grenze, das Grenzgebiet zwischen den Grenzübergangsstellen, zuständig sind, stellen einen Sonderfall dar. Diese Abteilung, im Folgenden lediglich »Grüne Grenze« genannt, zeichnet sich durch mehrere Spezifika aus. Zu-

4 »Grenzunterstützungskraft«. GUKs sind Angestellte und nicht Beamte der BPOL, sind damit unbewaffnet und dürften keine hoheitlichen Aufgaben, wie Festnahmen, wahrnehmen.

nächst zeigt sich der Unterschied in einer räumlichen Ferne der Grünen Grenze. In der BPOLI Frankfurt (Oder) ist die Grüne Grenze in einem separaten Gebäude untergebracht, wie es auch für andere Einheiten, zum Beispiel die Abteilung Kriminalitätsbekämpfung, der Fall ist. Auf polnischer Seite ist der strukturelle Unterschied noch deutlicher. Die Grüne Grenze ist in *Strażnice* (Wachen) organisiert, die zwar mittlerweile mit den GPK zu den *Placówki* eingegliedert wurden, jedoch räumlich getrennt liegen und operieren. So kamen die polnischen Grenzschrützer zur Gemeinsamen Streife jeweils aus Cybinka angereist. Weiterhin unterscheiden sich die Beamten der Grünen Grenze rein äußerlich von den Kontrolleuren an den Grenzübergängen. Ihre Uniformen sind für den Einsatz im Gelände gedacht und daher militärischer gehalten. Der Habitus ist dementsprechend »männlich« und im Grenzschutzvergleich noch am ehesten mit der LKW-Kontrolle der Autobahn zu vergleichen (vgl. Behr 2000, Kap. 4.1.1 zur »Krieger-Männlichkeit«).

Die Grüne Grenze hat in der deutsch-polnischen Zusammenarbeit teils mit den gleichen, teils mit anderen Problemen zu kämpfen als die Grenzübergänge. Wie überall sind mangelnde Sprachkenntnisse ein bestimmender Faktor in der Interaktion. Hier sind sie jedoch besonders problematisch. An den Grenzübergängen mögen »Schweigeschichten« unangenehm sein, jedoch hat jeder Beteiligte die Möglichkeit, sich auf seine Arbeit zu konzentrieren, während er seinen Nebenmann ignoriert. Bei einer Gemeinsamen Streife sieht die Sache anders aus. Acht Stunden lang sitzen deutsche und polnische Grenzschrützer gemeinsam im Streifenfahrzeug, lediglich unterbrochen durch kurze Geländebegehungen oder Kontrollen.

Findet die Gemeinsame Streife auf polnischer Seite statt, so fahren immerhin zwei Deutsche mit zwei Polen Streife; so hat jede Seite für den Fall mangelnder Sprachkenntnisse einen Ansprechpartner. Gemeinsame Streifen auf deutscher Seite dagegen werden zumeist jedoch aus Gründen der Personalstärke nur von einem polnischen Grenzschrützer begleitet. In dem geräumigen VW-Bus der BPOL nimmt dieser auf der Rückbank Platz, um von diesem Zeitpunkt an, mehrere Meter entfernt von den deutschen Kollegen auf den Vordersitzen, im schlechtesten Fall acht Stunden aus dem Fenster des fahrenden Busses zu starren, so beide Seiten von ihren Sprachkenntnissen und ihrem guten Willen zur Kommunikation im Stich gelassen werden. So betonte auch der polnische Grenzschrützer auf einer der von mir begleiteten Gemeinsamen Streifen auf deutscher Seite nicht nur einmal, wie glücklich er sei, endlich mal jemanden zum Reden neben sich auf der Rückbank zu wissen.

Ist die sprachliche *Boundary* hier sichtbarer als an den Grenzübergängen, so gilt das in gewissem Maße auch für die institutionelle *Border*. Dies betrifft zum einen die technische und finanzielle Ausstattung, jedoch auch rechtliche Aspekte. Zum Zeitpunkt meiner Feldforschung waren zwar bereits einige Hindernisse, wie das Tragen der Dienstwaffe auf fremdem Ho-

heitsgebiet, zur Zufriedenheit gelöst worden, allerdings hatten sich neue Probleme ergeben. Wie mir berichtet wurde, war die bislang gängige Praxis, Gemeinsame Streifen auf polnischem Boden nicht mit polnischen, sondern mit deutschen Dienstfahrzeugen durchzuführen, um so polnische Sparmaßnahmen zu unterstützen und das dortige Kilometerkontingent zu umgehen, zum Erliegen gekommen. Deutsche Grenzschrützer beklagten sich über mangelnde Rechtssicherheit im Fall von Unfällen auf polnischem Gebiet, das harsche Vorgehen der polnischen Polizei sowie fehlende Unterstützung durch den Dienstherren. So sahen die Deutschen die gerade frisch hereingekommene Anweisung aus Berlin, Gemeinsame Streifen auf polnischem Gebiet seien allein mit polnischen Fahrzeugen durchzuführen, mit Erleichterung und Befriedigung, während die SG sie murrend zur Kenntnis nahm.

Auch die Arbeit an der Grünen Grenze selbst unterscheidet sich auf deutscher und polnischer Seite in gewissen Punkten.⁵ Die Gemeinsame Streife auf deutscher Seite gleicht, zumindest tagsüber, wohl häufiger einer Besichtigungstour unter dem Motto »Präsenz zeigen«. Aufgriffe und Festnahmen werden tagsüber seltener erwartet, und so wurde mir auch bei der Planung der Feldforschung ans Herz gelegt, ich möge von einer Nachtschicht bei der Grünen Grenze Abstand nehmen, da wahlweise zwei Szenarien nachts zur Verfügung stünden: Entweder man begleite das Wärmebildfahrzeug, das jedoch von vornherein keinen Platz für insgesamt drei Personen böte, und langweile sich, während andere durch die Kamera schauen, oder man werde Zeuge eines Aufgriffs, welchen man aus Datenschutzgründen jedoch nicht mitverfolgen dürfe.

Die Möglichkeit eines Aufgriffs unerlaubter Grenzübertreter besteht selbstredend auch tagsüber, und so wurden meine deutschen Begleiter vor dem Beginn der Streife von ihrem Vorgesetzten dazu angehalten, mich im Falle eines Aufgriffs einfach irgendwo abzusetzen und der Dienststelle meinen Standort mitzuteilen. Irgendwann würde man mich dann schon abholen. Es verwundert wenig, dass ich nicht unglücklich war, aufgrund mangelnder Aufgriffe während meiner Anwesenheit nicht herausfinden zu können, ob die Dienststelle dieses Versprechen tatsächlich eingelöst hätte.

Stattdessen zeigte die Gemeinsame Streife auf deutscher Seite viel Präsenz. Neuralgische Punkte wurden angefahren, und die Kennzeichen von an der Oder parkenden Autos wurden im Hinblick darauf überprüft, ob ihre Halter womöglich im Verdacht der Schleusertätigkeit stünden. So erinnert die Grüne Grenze streckenweise an Bayleys Beschreibung amerikanischer »Patrol officers«: »They spend most of the time driving methodically around, guided by their extensive knowledge of where incidents are likely to occur«; er meint, sie seien »like tour guides in the museum of

5 Die folgenden Aussagen beziehen sich allein auf die Gemeinsamen Streifen. Die sonstige, national getrennt verlaufende Arbeitsweise deutscher und polnischer Grenzschrützer der Grünen Grenze muss damit nicht übereinstimmen.

human frailty« (Bayley 2005: 144). Da das Zeigen von Präsenz während der Tagschicht an der Grünen Grenze nicht immer zeitraubend, intellektuell anstrengend und fordernd ist, bleibt viel Zeit für dienstliche wie nicht-dienstliche Gespräche.

Wir stellen uns an die Oder. Ich frage die Deutschen, ob wir jetzt die ganze Zeit so rumfahren und uns dann wieder was anschauen. Ich werde zurechtgewiesen: Wir observieren! Die zwei lachen wie über einen Witz. Also stehen wir nun und schauen. Observieren (Feldnotizen).

Im Unterschied zur Aufgabenstellung der Tagschicht an der Grünen Grenze auf deutscher Seite, bewegt sich die Gemeinsame Streife auf polnischer Seite auf einem weiteren Feld. Da der polnische Grenzschutz in erster Linie Sorge zu tragen hat, dass niemand aus Polen unerlaubt die Grenze nach Deutschland übertritt, und nicht umgekehrt, finden neben den üblichen Observations- und Präsenz-zeigen-Fahrten auch Kontrollen grenznaher notorisch bekannter Orte statt, an denen sich potentielle Grenzübertreter aufhalten könnten. Eine solche Fahrt wird im Folgenden beschrieben:

Zuerst geht es zu zwei Hotels in Grenznähe, dort lassen sich die polnischen Grenzschützer die Gästelisten und die Pässe der Hotelgäste zur Überprüfung geben. Diese Hotels dienen Schleusern wohl als Sammelpunkte für ihre Klienten, und so durchkämmen die polnischen Grenzschützer die Listen nach Nicht-EU-Bürgern, besonders nach Ukrainern. Gerd und Michael (BPOL) sitzen untätig im Foyer des Hotels, und irgendwann beschließt Gerd, man könne ja mal zur Sicherheit ebenfalls die Passdaten aufschreiben. Solange sich die Leute legal in Polen aufhielten, könne man ihnen nichts, aber die Daten würden zum einen im Hinblick darauf im Fahndungssystem abgefragt, ob derjenige bereits einen Einreiseversuch unternommen hat, und zum zweiten dienen sie dem Ermittlungsdienst als Beweis, dass die Person aus Polen kam, sofern sie beim unerlaubten Grenzübertritt erappt wird.

Im zweiten Hotel werden die polnischen Grenzschützer nicht fündig, dort wohnt gerade niemand, also fahren wir zur Ausfallstraße. Dort stehen Prostituierte, und auch sie werden im Hinblick auf ihren Aufenthaltsstatus überprüft. Gerd war bei einer solchen Überprüfung bereits einmal dabei und freut sich, alte Bekannte wiederzusehen: »Die kenne ich schon!« Michael dagegen sieht die etwa heruntergekommenen jungen Prostituierten zum ersten Mal und ist aus ganzer Seele erschüttert. Während die SG zwei junge Litauerinnen kontrolliert, nimmt Michael den Kopf zwischen die Hände und sagt die ganze Zeit: »Ich kann da gar nicht hinschauen, oh Gott, ist das furchtbar!« Auch Maciej, einer der Polen, kennt die Mädchen bereits, er schreibt sich jedoch trotzdem ihre Personalien auf. Gerd meint, er hätte sie schon mal abgefragt, er macht sich nicht die Mühe und bleibt mit uns im Auto.

Eine der Litauerinnen musste für die Überprüfung die vielbefahrene Straße überqueren, was sich problematisch gestaltet, als sie dann wieder an ihren Arbeitsplatz zurück will. Maciej ist etwas hilflos, streckt aber schließlich die Arme

in den Verkehr und gibt den Autofahrern so zu verstehen, dass langsam gefahren werden soll, damit das Mädchen die Straße überqueren kann. Dein Freund und Helfer. Wir fahren ein Stück weiter und biegen auf einen Parkplatz ein. Gerd ist begeistert: »Die kenne ich auch schon!« Die dicke, viel zu sehr geschminkte Frau, die auf einem Stück Pappe auf dem nassen Holztisch sitzt, durfte er auch schon kontrollieren. Michael ist entsetzt, das ist ihm alles zu viel. Auch mit dieser Prostituierten ist alles in Ordnung, und so fahren wir weiter (Feldnotizen).

Paradoxerweise erscheint das Verhältnis von deutschen und polnischen Grenzschützern an der Grünen Grenze sehr gut zu sein, und das trotz vorwiegend mangelnder Sprachkenntnisse, unterschiedlicher Aufgabenstellung und schließlich der Tatsache, dass sich die Beteiligten nicht täglich, sondern nur sporadisch zu Gesicht bekommen und dementsprechend wenig Wissen über die andere Seite vorhanden ist. Während eine ähnliche Konstellation am Bahnhof nur in Ausnahmefällen zu einer Aufhebung gegenseitigen Misstrauens zu führen scheint, stellt sie sich an der Grünen Grenze als weniger hinderlich dar.

Ein Grund scheint in der Tatsache zu liegen, dass die Grenzschützer der Grünen Grenze für die Zeit der Gemeinsamen Streifen größere Freiheiten genießen als ihre Kollegen an den Grenzübergängen. Diese unterliegen einer stärkeren und direkteren Kontrolle durch die Vorgesetzten vor Ort und sind in ihrer Arbeit insofern weniger frei, als ihr Pensum durch die Dichte des Verkehrsaufkommens determiniert ist. Die Grüne Grenze hat ebenso ein eng definiertes Aufgabenfeld, ist jedoch, zumindest während der Tagschicht, freier in dessen Gestaltung. Dass ein bestimmter Grenzabschnitt oder ein notorisch bekanntes Hotel angefahren und kontrolliert werden müssen, sagt noch nichts darüber aus, wie die Zeit zwischen den Pflichtaufgaben gefüllt wird. Die entstehenden Freiräume scheinen geeignet, die Überwindung mentaler *Boundaries* und institutioneller *Borders* zu befördern und die Entwicklung von gegenseitigem Vertrauen zu stärken. Dies geschieht jedoch nur, sofern der gemeinsame Wille zur kreativen Nutzung dieser Freiräume vorhanden ist, und unter der Prämisse, dass insbesondere die institutionellen, organisatorischen und gesetzlichen Vorgaben als externe Kontextfaktoren begriffen werden, die einem gegenseitigen Vertrauensverhältnis im Wege stehen können. Dies ändert jedoch wenig an der Tatsache, dass sich die meisten Grenzschützer wenig für den praktischen Nutzen der Gemeinsamen Streifen erwärmen können.

Die Sozialstruktur der Grenzschützer

Auf deutscher wie auf polnischer Seite finden sich keineswegs homogene Gruppen. Die Motive deutscher und polnischer Grenzschützer, die sie dazu gebracht haben, ihren Beruf zu ergreifen, sind höchst unterschiedlich. Einige der älteren Grenzschützer waren bereits in Vorwendezeiten bei den Grenztruppen der DDR oder den polnischen WOP und wurden später wie-

derum übernommen. Augenscheinlich ist die SG auch ein »jüngerer« Grenzschutz als die BPOL, und auch das persönliche Verhältnis scheint sich zwischen Grenzschützern jüngeren Alters problemloser zu gestalten als zwischen älteren.

Ohne jedoch über genaue Daten zur Sozialstruktur von BPOL und SG zu verfügen, soll die These gewagt werden, dass der polnische Grenzschutz sozial weit diversifizierter ist als die BPOL. Dies liegt zu einem großen Teil an der Arbeitsmarktlage in Polen. Die SG, und damit ein sicherer Arbeitsplatz, schienen insbesondere für Personen, die in Grenznähe aufgewachsen waren, und denen Grenzschützer vertraut waren, eine naheliegende Lösung zu sein. Viele polnische Grenzschützer der unteren Dienstränge haben erfolgreich ein Studium abgeschlossen und danach entweder keine Arbeit gefunden oder sind entlassen worden. Für viele polnische Grenzschützer war die SG eine Notlösung, und einige beobachteten zynisch die Entwicklung, dass sich die Zahl der Grenzschützer mit höherer Bildung auf niedrigen Posten häufe, da die Führung ja unter dem Andrang der Bewerber auswählen könne. Einige berichteten, dass sie zu Beginn der militärische Stil und in hohem Maße die Uniform abgeschreckt hatten:

Ein Kollege hat mir gesagt, dass es bei der SG nicht mehr so ist wie früher, wie beim Militär. Ich hatte so eine Vorstellung, dass das eine Armee ist, aber das ist eher so ein staatliches Amt, wo man einigermassen angemessen Geld verdient. [...] Ich wollte keine Uniform tragen. Das hat mir gar nicht gefallen. Aber sie haben mich genommen. Und jetzt freue ich mich wirklich, weil die Arbeitsmarktsituation, du weißt ja, wie es in Polen ist. Leute, die was weiß ich was studiert haben, mit sehr guter Ausbildung, haben einfach keine Arbeit.

Ein anderer polnischer Grenzschützer fügt hinzu:

Das war der einzige freie Arbeitsplatz in unserer Wojewodschaft. Alle Firmen werden liquidiert, und man hat keine Wahl, es gibt einfach keine Arbeit. Also waren das einfach ökonomische Gründe. Wenn ich eine andere Wahl gehabt hätte, andere Angebote, dann würde ich lieber nicht in Uniform arbeiten.

Auf der anderen Seite ist es häufig gerade die Uniform, die potentielle Bewerber anzieht. Prestige und Respekt sowie Wertschätzung erfahre der Uniformträger, meinen einige Polen, der Beruf spiele »eine große Rolle in der Gesellschaft, im Staat, und deshalb arbeite ich selbst hier«.

Einige polnische Grenzschützer leisteten ihren Wehrdienst, die so genannte »służba kandydacka«, in der SG ab und bewarben sich in Folge auf eine Stelle bei der SG. Die Möglichkeit der Wehrdienstleistung besteht mittlerweile aufgrund der Umwandlung in eine polizeiliche Organisation nicht mehr, trotzdem wählten wohl einige Grenzschützer ihren Beruf aufgrund der früheren Nähe zum Militär, wie ein Pole bestätigt: »Ich wollte schon als Kind unbedingt eine Uniform und wollte entweder Soldat oder

Grenzschrützer werden. Schon seitdem ich ein Kind war, mochte ich das Militar und hab immer Kriegsfilme geschaut und so«. Nach Aussagen der Grenzschrützer wird in der SG lokal und regional rekrutiert. Wer aus Westpolen komme und zur SG fände, würde an die Westgrenze geschickt, und ebenso verhielte es sich mit den anderen Grenzen. Es sei jedoch jederzeit eine Bewerbung um die Versetzung an andere Grenzen möglich.

Auch auf deutscher Seite stellen die Grenzschrützer keineswegs eine homogene Gruppe dar. Zum einen findet sich unter den älteren Semestern ein hoher Anteil ehemaliger Soldaten der Grenztruppen der DDR, die nach der Wende und Auswahlgesprächen in den BGS übernommen wurden. Diese Gruppe betonte am meisten ihre Begeisterung für Uniformen und alles Militärische. Zudem fanden Ostdeutsche, die in grenznahen Betrieben der DDR beschäftigt gewesen waren, nach deren Abwicklung ebenfalls im BGS eine neue Bleibe. Eine Bewerbung beim Grenzschutz war in diesem Fall aus der Not geboren, um den Wohnort nicht verlassen zu müssen. In Anbetracht der hohen Arbeitslosigkeit in den ostdeutschen Provinzen lag eine Bewerbung beim Grenzschutz für viele junge Leute generell nahe.

Eine zweite große Gruppe bilden die Westdeutschen, die entweder direkt nach der Wende an die deutsch-polnische Grenze versetzt wurde, um den Aufbau der Strukturen zu unterstützen, oder die erst später, im Zuge des Abbaus der innereuropäischen Grenzen, hierherkamen. Auch für diese Gruppe ist die Arbeit im Grenzschutz nicht immer die Erfüllung eines lang gehegten Traumes, sondern bisweilen auch Kompromiss gewesen. Die Hoffnung auf einen sicheren Arbeitsplatz als Beamter spielt dabei eine große Rolle, wenn auch manche idealistischen Vorstellungen von Polizeiarbeit an der Grenze enttäuscht wurden, wie ein deutscher Grenzschrützer berichtet, der sich erfolglos um eine Stelle im Bundeskriminalamt beworben und den BGS als zweite Wahl angesehen hatte.

Deutsche Grenzschrützer aus Westdeutschland sind häufig von der deutsch-polnischen Grenze nicht besonders begeistert und bemühen sich um eine Versetzung. Für viele ist Berlin die erste Wahl, wie ein Grenzschrützer erzählt: »Es wollen verdammt viele nach Berlin, weil es sind viele hier in dem Bereich, die ungewollt hier sind, und die versuchen halt alle erstmal, die rettende Insel Berlin zu erreichen. Dementsprechend voll ist es da mittlerweile«. Manche ließen notgedrungen Frau und Kinder am ehemaligen Arbeitsort zurück und pendeln zwischen den Schichtturns durch ganz Deutschland. Andere wiederum haben sich arrangiert, Freunde gefunden und Familien gegründet.

Dies zeigt, dass die Akteure so unterschiedlich sind wie die Grenzübergänge, an denen sie arbeiten. Weder polnische noch deutsche Grenzschrützer stellen homogene Gruppen dar, und sie widersprechen auch dem gängigen Stereotyp des ungebildeten Wachtmeisters: »the backstage areas of police stations now regularly contain people who are far removed from

the identikit white macho working-class model of traditional police culture« (Reiner 1992: 772).

Methoden und Feldforschungssituation

It was then I realized the true genius of the
embedding scheme: *it had turned me into a
Marine*. I was thinking like a fighter, not
a reporter. And yet I wasn't a fighter.

I was an idiot in a blue flak jacket.

The Marines didn't even want me there.

Being an embed, it seemed,

was the loneliest job on earth.

(Chris Ayres: War Reporting for Cowards, S. 242)

Diese Studie beruht, neben der theoretischen Bearbeitung des Themas, in erster Linie auf qualitativer empirischer Forschung (vgl. Flick et al. 2003; Cockcroft 2005).⁶ Meine Feldforschung setzt sich aus einem Methodenmix zusammen: Teilnehmende Beobachtung und deren Niederschrift im Feldtagebuch sowie themenzentrierte narrative Interviews. Qualitative themenzentrierte Interviews sind so genannte halboffene, halbstrukturierte Interviews, die zwar einen thematischen Rahmen vorgeben, dem Befragten jedoch die Möglichkeit geben, weitere Themenfelder zu eröffnen und damit Anstöße für Hypothesen zu geben. Die Organisationsforschung benutzt narrative Interviews dann, wenn das Erkenntnisinteresse über Routinen und regelmäßige Abläufe hinausgeht und vielmehr persönliche Wahrnehmung und subjektive Erfahrungen erfragt werden sollen. Das narrative Interview hakt auf diese Weise nicht nur bereits zuvor festgelegte Themenbereiche ab, wie es im strukturierten Interview oder Fragebogen der Fall wäre, sondern bietet die Möglichkeit zur Erzählung und zur Eröffnung neuer Themen.

Narrative Interviews müssen jedoch insbesondere in solchen Organisationen um eine Teilnehmende Beobachtung ergänzt werden, die stark hierarchisch organisiert und nach außen geschlossen sind, wie es bei Polizei und Grenzschutz der Fall ist. Das narrative Interview verlangt eine offene und möglichst wenig asymmetrische Gesprächsatmosphäre. Eine Möglichkeit, das hierfür unabdingbare Vertrauensverhältnis herzustellen, ist das gegenseitige Kennenlernen in der Teilnehmenden Beobachtung. In erster Linie dient die Teilnehmende Beobachtung jedoch dazu, bislang unbekannte, jedoch relevante Einflussfaktoren zu entdecken. Durch dieses of-

6 Vgl. dazu Oscar Lewis: »Whether one emphasizes quantitative or qualitative analysis is to some extent related to individual differences in temperament and background« (1954: 454).