



Mark Terkessidis / Tom Holert
Fliehkraft
Gesellschaft in Bewegung – Von Migranten und
Touristen
Kiepenheuer & Witsch Verlag
Köln 2006
ISBN 978-3-462-03743-2

Textauszug
S. 9-16, 51-57

Inhalt

Einleitung	9
1 Die Reisen der Migranten	19
2 Orte des vorübergehenden Aufenthalts	51
3 Politik des Provisoriums	77
4 Urlaub im eigenen Land	115
5 Utopie und Wirklichkeit des Tourismus	141
6 Leben im Feriendorf	171
7 Die touristische Stadt	201
8 Migration, Tourismus und das Recht auf einen Ort	239
Anmerkungen	267
Abbildungsverzeichnis	285

Einleitung

Es gibt nur noch die Welt hier und anderswo, so wie die Welt eben ist, und niemand kommt irgendwo an.

GIORGOS SEFERIS

Im Mai 2006 landeten zahlreiche Schiffe mit Flüchtlingen auf der Insel Teneriffa. Die Fischerboote aus Holz hatten eine lange Reise hinter sich, 700 bis 1100 Seemeilen. Aufgebrochen waren diese Boote, die die Spanier *cayucos* nennen, von den Küsten Mauretaniens und Senegals. Ihre Passagiere stammten aus dem südlichen Afrika. Ein Großteil der überwiegend jungen Männer, die diese Überfahrt überstanden hatten, kam im Hafen der Ferienstadt Los Cristianos an, der Drehscheibe für den Schiffsverkehr zwischen den Kanarischen Inseln.

Los Cristianos ist ein Ausläufer von Playa de las Américas, dem Zentrum des Pauschal Tourismus auf Teneriffa. Der Ort wächst rasant. Überall sind Baustellen – Hotels, Appartementkomplexe und Ferienwohnungen entstehen. Sogar brandneue Strände werden aus dem Boden gestampft. Die Landschaft steht ganz im Dienst der Touristen, die ihre Freizeit in einer spektakulären Umgebung verbringen sollen.

Die Urlauber nahmen am Schicksal der *boat people* durchaus Anteil. Am Ende der belebten Hafemole, auf der Aussichtsterrasse des Fährterminals, strömten sie zusammen, um einen Blick auf die Neuankömmlinge im Ferienparadies zu erhaschen. Die Migranten allerdings wurden von der Polizei schnell weggebracht – in ein unscheinbares Lager bei Santa Cruz, der Hauptstadt Teneriffas. Mehr noch, als die Touristen zu unterhalten, hätte das Schicksal der Einwanderer dieselben Touristen auf Dauer stören können.

Ist die Situation in Los Cristianos reiner Zufall? Als wir anfangen, uns mit dem Verhältnis von Migration und Tourismus zu beschäftigen, reagierten Freunde und Bekannte häufig mit Befremden. Man wollte nicht recht einsehen, dass hier ein Zusammenhang besteht. Manche fanden es zynisch, die Reisen der Migranten und die Reisen der Touristen aufeinander zu beziehen. Und das Beispiel der schwarzafrikanischen *boat people*, die unter Einsatz ihres Lebens versuchen, die Tourismuszentren der Kanarischen Inseln zu erreichen, scheint diesen Verdacht nur zu bestätigen. Fliehen die Leute aus Guinea-Bissau, Sierra Leone oder Kamerun nicht aus Armut und Perspektivlosigkeit auf das Territorium der EU, während die Urlauber aus Deutschland, England oder Frankreich an die äußeren Ränder Europas jetten, um in demselben Atlantik zu baden, in dem die Flüchtlinge ihr Leben riskieren?

Die Skepsis, die einer solchen Frage zugrunde liegt, ist berechtigt. Aber sie scheint uns nicht nur legitim, sondern zudem äußerst symptomatisch zu sein. Es ist ein verbreitetes Bedürfnis, die Bereiche zu trennen. Man stößt auf dieses Bedürfnis beim Staat, aber auch bei den Individuen. Die Räume, in denen sich Migranten bewegen, und die Räume, in denen Touristen reisen, sie sollen, sie dürfen sich nicht verschränken. Wir vermuten, dies ist so, weil es sich nicht nur um geographische oder um physische Räume, sondern ebenso um soziale Räume handelt. Dass die eigene soziale Rolle als Tourist Anteile einer Rolle als Migrant haben könnte und umgekehrt – das wird von vielen Menschen als extrem beunruhigend empfunden. Deshalb bestreitet man so vehement, dass es hier Berührungspunkte gibt.

Aber ein temporäres Aufeinandertreffen von Migration und Tourismus wie in Los Cristianos korrespondiert weit mehr mit alltäglichen Kontakterfahrungen, als man sich oft eingestehen mag. Aus vielen Gründen sind immer mehr Menschen gezwungen, mobil zu sein, zu reisen, zwischen Arbeitsplatz und Wohnort zu pendeln. Billig-Airlines, Autobahnen und

Hochgeschwindigkeitszüge, Mobiltelefone, Internet und tragbare Computer stellen die nötige Infrastruktur für diese Beweglichkeit bereit.

Auch wenn manche der Freunde zunächst zurückhaltend auf unsere Berichte über die Migration und den Tourismus reagierten, so konnten doch die meisten von ihnen mit zahlreichen Erfahrungen aus dem eigenen, immer mobileren Leben aufwarten. So viele Menschen, die eigentlich ständig unterwegs sind. Und obwohl wir vor allem Leute kennen, die sich wie wir in Sachen Kultur und Wissenschaft auf Reisen begeben, entsteht hier bereits ein recht beeindruckendes Bild der Mobilität.

Dieses Bild hätte vor 20 Jahren noch nicht so ausgesehen und wäre noch nicht so vielen Menschen aus eigener Anschauung bekannt gewesen. Inzwischen schließt die Suche nach Jobs aber automatisch die Suche nach neuen Lebensmittelpunkten ein. Anders als in den Zeiten einer relativ sesshaften Industriegesellschaft folgen Arbeitskräfte heute den immer schnelleren Wanderungen des Kapitals. Die unaufhaltsame Dynamik der ökonomischen Globalisierung nach dem Ende des Kalten Krieges zwingt wachsende Teile der Bevölkerung zu einem mehr oder weniger nomadischen Lebensstil. Manche genießen dieses ständige Unterwegssein. In ihrer eigenen Entwurzelung entdecken sie das Privileg einer neuen Mobilitätselite. Andere leiden unter dem Druck, sich bewegen zu müssen. Aber um am Arbeitsmarkt ihre Chancen wahrzunehmen, nehmen sie weite Wege in Kauf. Oft täglich.

Kann die Reise zur Arbeit auch eine touristische Erfahrung sein? In den 1990er Jahren tauchte in Texten, die sich mit der Verbindung von Ökonomie und Mobilität in den Ländern Osteuropas oder der Türkei beschäftigten, der Begriff »Shopping Tourism« auf. Damit war nicht jener Einkaufstourismus gemeint, den Einzelhandelsverbände und Stadtmarketing in Westeuropa zu fördern versuchen. Es ging vielmehr um eine neue Form des Reisens von Markt zu Markt, von Basar zu Basar, mit dem eigenen Stand und transportabler Verkaufsware; oft über große Distanzen, die zumeist im Zug überwunden werden. In diesen auch »Koffer-Handel« oder »Touristen-Handel« genannten Bewegungen ist die Mobilität von Menschen und Waren aufs Engste miteinander verknüpft. Nicht nur Männer, sondern vor allem Frauen richten sich im Pendelverkehr zwischen Warschau, Berlin, Kiew und Istanbul ein.

Dass in diesem Zusammenhang der Begriff »Tourismus« fiel, ist nicht nur als Ironie zu verstehen. Denn die Kofferhändlerinnen benutzen eine

Infrastruktur der Züge, Bahnhöfe und billigen Unterkünfte, die touristisch genannt werden kann, auch wenn es ein Tourismus des Minimums sein mag. Zugleich eröffnet der Begriff des Tourismus eine subjektive Dimension: Ihr Unterwegssein in der ökonomischen Informalität des neuen Europa kann den Reisenden so als ein Gewinn an Autonomie erscheinen.

Auch auf der Mole von Los Cristianos sind die Unterschiede zwischen Migranten und Touristen nur vermeintlich klar. Tatsächlich könnten die Urlauber in den Flüchtlingen nicht bloß Opfer oder Eindringlinge sehen, sondern ihr Alter Ego – die Doppelgänger ihres neoliberalen, zur Mobilität verdamnten Selbst. Den eintreffenden Migranten wiederum lässt sich nicht jedes touristische Motiv absprechen. Wer in Migration nur Entbehrung und Verzicht sehen will, macht die Migranten zu Opfern. Wer in den Touristen nur die Hedonisten erkennt, übersieht die Mühsal des Reisens und die Nähe zu »migrantischen« Lebensweisen. Es ist deshalb erforderlich, Migration und Tourismus in eine Beziehung zueinander zu bringen. Je genauer man die Begriffe »Migrant« und Tourist« betrachtet, desto fragwürdiger werden sie.

Wir schlagen vor, über Migration und Tourismus anders zu sprechen als gewohnt. Zu diesem Zweck sollen die Bezeichnungen »Migrant« und »Tourist« nicht nur auf reale *Personen*, sondern auch auf soziale *Positionen* in einer Gesellschaft in Bewegung verweisen. Als »Typen«, als Konzept-Figuren können sie helfen, die Gesellschaft in Bewegung zu beschreiben und zu analysieren.

Die Absicht hinter diesem neuartigen Gebrauch der Begriffe ist eine Revision der Vorstellungen, die über Migration und Tourismus kursieren. Wenn Migranten abwechselnd zu einem Problem der Fürsorge oder zu einem Problem der Bedrohung, zu Verlierern der Globalisierung oder zu islamischen Fundamentalisten erklärt werden, dann ist dies nicht nur politisch fatal. Es versperrt auch die Sicht: auf eine Vielfalt der Praktiken und Lebensweisen und auf die gesellschaftsverändernde Kraft der Migration.

Der Streit um die Frage, ob Deutschland ein Einwanderungsland ist oder nicht, ist ein Erbe dieser politischen und kulturellen Ignoranz. Auf den Tourismus trifft Ähnliches zu. Über 800 Millionen »internationale Ankünfte« zählt die World Tourism Organisation (WTO), und angeblich unternimmt etwa die Hälfte der Deutschen eine oder mehrere Urlaubsreisen von mindestens fünf Tagen im Jahr ins Ausland. Aber obwohl es sich um einen der weltweit größten Wirtschaftszweige handelt, wird diese frappierende Reisetätigkeit kaum als gesellschaftsverändernder Faktor wahrgenommen. Dabei sind die kulturell

dominanten Vorstellungen davon, was es heißt, ein gutes Leben zu führen, ebenso wie die politischen Rechte als Bürger mehr und mehr vom Tourismus diktiert.

Als wir beschlossen, migrantische und touristische Mobilitäten zu untersuchen, ging es uns von Beginn an wesentlich 14 15 darum, Migration und Tourismus nicht als isolierte Kräfte, sondern in ihrer Beziehung zueinander zu betrachten – als kompakte *Fliehkraft*. Uns interessierte besonders, wie sich Migration und Tourismus materiell, im physischen Raum artikulieren. Wie sehen die Orte aus, an denen beides stattfindet? Was für Architekturen entstehen dort, wie verändern sich Städte und ganze Landschaften unter dem Eindruck von Migration und Tourismus?

Deshalb sind wir gereist. Wir haben Spanien und Marokko besucht, weil der sich kreuzende Verkehr von Migranten und Touristen zwischen diesen beiden Ländern eine lange Geschichte hat und in den letzten Jahren in der Meerenge von Gibraltar oder auf den Kanarischen Inseln dramatisch eskaliert ist. Wir sind nach Italien und Albanien gefahren, weil auch zwischen den Küsten Apuliens und dem Großraum Tirana eine alte Wechselbeziehung von Kolonialismus, Migration und Tourismus existiert, die seit den 1990er Jahren in eine neue Phase getreten ist. Wir waren in den Ländern des ehemaligen Jugoslawien unterwegs, zunächst angeregt durch die Geschichte der vielfältigen Nutzungen von Hotels im Zuge der Kriege in den 1990er Jahren, aber ebenso, um zu untersuchen, wie die durch den Krieg erzwungenen Bevölkerungsbewegungen heute fortwirken. Israel und die Besetzten Gebiete Palästinas interessierten uns wegen des Laboratoriumscharakters dieser Region, in der die Kontrolle von Mobilität das entscheidende Mittel von Herrschaft ist. Ein anderes Laboratorium ist die touristische Landschaft im südfranzösischen Languedoc-Roussillon; in den 1960er und 1970er Jahren wurde hier ein gigantisches Modell des Freizeitlebens verwirklicht. In Bilbao, Venedig, Berlin, Paris, Hamburg, Marseille oder Barcelona schließlich beobachteten wir die Verwandlung von Stadtzentren in urbane Unterhaltungszentren für einen neuen Bürger, den Touristen.

Wir setzen mit diesem Buch auch fort, was wir in den früheren Büchern *Mainstream der Minderheiten*. *Pop in der Kontrollgesellschaft* (1996) und *Entsichert. Krieg als Massenkultur im 21. Jahrhundert* (2002) begonnen haben: eine Geschichte und Theorie des Subjekts im Neoliberalismus. Zwischen den

Mobilisierungen des massenkulturellen Krieges, der die Individuen medial und militärisch rekrutiert, und den Mobilisierungen von Migration und Massentourismus bestehen vielfältige und offensichtliche Verbindungen. Man kann sie immer dann erkennen, wenn die so genannten Neuen Kriege, die gegen die Zivilbevölkerung geführt werden, massenhafte Wanderungen und die Entstehung von Flüchtlingslagern auslösen, oder wenn die Paradiese des Tourismus zu Zielen terroristischer Anschläge werden.

In der Gesellschaft in Bewegung geraten außerdem die Verhältnisse von Mehrheit und Minderheit in Bewegung. An den Orten des Transits, auf den Wegen von Migration und Tourismus entstehen neue Kollektive, neue Lebensstil- und Schicksalsgemeinschaften. Zugleich verwandeln sich die Individuen mehr und mehr in Subjekte der Mobilität. Die Menschen bewegen sich in translokalen Netzwerken. Und ihre Bindungen an einen Ort sind von den Möglichkeiten abhängig, die der jeweilige Ort bereitstellt, um die eigenen Projekte zu realisieren.

Zwangsläufig ziehen diese Veränderungen gesellschaftliche Veränderungen nach sich. Nur reagiert die Öffentlichkeit darauf sehr langsam. Eine Begleitmusik bei der Entstehung dieses Buches waren heftige Debatten um Leitkultur und Integration. Doch der Blick auf die realen Verhältnisse in einer Gesellschaft in Bewegung lässt diese Debatten nicht nur provinziell, sondern geradezu absurd erscheinen. Immer mehr Menschen haben eine Beziehung zu ihrem Wohnort, die in einem viel höheren Maß durch Mobilität als durch Nationalität geprägt ist. Diesem Umstand sollte Rechnung getragen werden. Denn die Träume von der integrierten Gesellschaft sind längst ausgeträumt. Je weniger die Diskussion die Wirklichkeit der Mobilität zur Kenntnis nimmt, desto weltfremder wird ihr Begriff von Integration.

Köln / Berlin, im Juni 2006

Tom Holert

/ Mark Terkessidis

Mehr unter <http://www.isvc.org/fliehkraft>.

(...)

2 Orte des vorübergehenden Aufenthalts

Ein Hüttendorf für den Transit

Viele Jahrzehnte war Sisak in der jugoslawischen Teilrepublik Kroatien eine Hochburg der Industrie. Eisenhüttenwerke und Raffinerien produzierten hier, die Bevölkerung wuchs in kürzester Zeit. Die Stadt liegt unweit des Lonjsko polje, einem großen Naturpark voller Feuchtgebiete, eine knappe Autostunde von Zagreb. Noch heute kann man am Ufer der Sava, einem der drei Flüsse, die sich in diesem flachen Land begegnen, Münzen aus der Zeit des Römischen Imperiums finden. Jetzt, da die Stadt durch den Krieg der 1990er Jahre und das Ende des sozialistischen Projekts wirtschaftlich daniederliegt, erinnern sie daran, dass Sisak einst als Drehscheibe auf dem westlichen Balkan diente.

Nicht weit von Sisak befindet sich Šašna Greda, ein Dorf, so randständig wie nur irgend vorstellbar. Fast scheint es dieses Dorf gar nicht zu geben, allenfalls seinen Namen, der einige verstreut liegende Häuser und Höfe verbinden soll. Doch vor allem und darüber hinaus bezeichnet »Šašna Greda« einen Flecken Land, auf dem unterschiedliche Akteure der Mobilität sich im Schatten der Gegenwart und im Hinterland der Geschichte begegnen.

Es ist heiß an diesem Septembertag im Jahr 2005, die Sonne brennt auf den Staub. Sisak, nur wenige Kilometer entfernt, scheint unerreichbar. Dem Auge bieten sich unbestimmte schauliche Andeutungen von Wald und Feld. Inmitten dieser Versatzstücke einer Landschaft ohne Reiz und Identität stehen etwa 20 Holzhütten, säuberlich im Kreis angeordnet. Jede der Hütten besaß wohl irgendwann einmal eine satte Farbe. Jetzt sind das Rot, das Blau, das Grün, das Gelb so ausgebleicht, dass die Szenerie wirkt, als wäre sie mit Pastellkreiden gezeichnet. Eine schwedische Hilfsorganisation hat dieses Modell-Dorf 1994 errichten lassen. Es hatte zur Lösung der Probleme beitragen sollen, die durch die massenhafte kriegsbedingte Obdachlosigkeit entstanden waren. Und so wurden an diesen Ort Menschen mit vorwiegend kroatischem Familienhintergrund gebracht, die Mitte der 1990er Jahre aus Bosnien und später aus dem Kosovo fliehen mussten. Jeder im zerfallenden Jugoslawien war mit Ausbruch des Krieges dazu aufgerufen, sich gemäß einer plötzlich geforderten ethnischen Identifizierung zu verhalten. Millionen, die nicht kämpfen konnten oder wollten, mussten das Zuhause verlassen, um nicht getötet, verschleppt oder vergewaltigt zu werden.

Im Niemandsland zwischen Dorf und Stadt fehlt der Kleinsiedlung von Šašna Greda, die einmal für etwa hundert Menschen geplant wurde, so gut wie jede Anbindung ans soziale Leben der Umgebung. Zu weit sind die Wege, wenn es kein Fahrzeug gibt, das einen mitnimmt. Doch diese isolierte Lage ist eine der Voraussetzungen für eine merkwürdige und verstörende Idylle.

Offenbar haben sich die schwedischen Fertighausarchitekten bei ihrem Entwurf an Ferienanlagen oder Campingplätzen orientiert. Die räumliche Verteilung der aus industriell produzierten Modulen zusammengesetzten Gebäude lehnt sich an die radialen Entwürfe für Idealstädte an, wie sie aus utopischen Stadttheorien der Aufklärung bekannt sind und als Muster moderner Siedlungsplanung gelten. Ein Rundweg verbindet den äußeren Ring der Baracken, von denen jede über eine Hausnummer, eine Tür, zwei Fenster, 20 Quadratmeter Wohnfläche und einen Stromanschluss verfügt. Es gibt eine eigene Hütte zum Fernsehen und eine, auf der »Sport Sala« geschrieben steht. Zwischen den Gebäuden wachsen Gras und Bäume, Wäscheleinen sind gespannt.

Man sieht dieser Behelfssiedlung nicht an, dass sie zu einem Netzwerk provisorischer Unterkünfte gehört, mit dem die Bewegung von Personen im Vorhof der EU, aber auch in und durch die EU hindurch gesteuert, kontrolliert und verwaltet wird. Vor elf Jahren, als es errichtet wurde, gehörten die putzigen Häuser von Šašna Greda zu einer Reihe von Orten des vorübergehenden Aufenthalts, die auf dem Territorium des neu gegründeten kroatischen Staates mit dem Beginn des Krieges im Jahr 1991 entstanden waren. Zusammen mit Zapruđe und Spansko am Stadtrand von Zagreb oder wie Gasinci in Ostslawonien, der mit zeitweise über 6000 Insassen größten Sammelunterkunft für Flüchtlinge und *internally displaced persons* (IDPs), ist Šašna Greda Teil einer Geographie der provisorischen Gemeinwesen in Kroatien und in der gesamten Region.

Viele der Lager, die in den Jahren des serbisch-kroatischen Konflikts, des Bosnienkriegs und des Krieges im Kosovo von Hilfsorganisationen wie dem Roten Kreuz oder dem Hohen Flüchtlingskommissar der Vereinten Nationen (UNHCR) eingerichtet und verwaltet wurden, sind inzwischen aufgelöst. Einige der Großunterkünfte setzten sich noch einmal ganz buchstäblich in Bewegung, indem sie demontiert, abtransportiert und an anderem Ort wieder aufgebaut wurden.¹ Vor allem in Bosnien-Herzegowina kann man noch heute die provisorischen Quartiere der internationalen Gemeinschaft in neuer

Verwendung entdecken. Wohn- oder Transportcontainer mit UN-Signet werden im Straßenbau verwendet, dienen als Kioske oder Marktstände.

Andere Lager blieben, wo sie waren, erhielten jedoch eine neue Aufgabe, wie Šašna Greda. Im Jahr 2005 sind hier 54 55 keine Flüchtlinge und IDPs aus dem ehemaligen Jugoslawien mehr untergebracht, sondern Migrantinnen und Migranten im Transit, die sich »illegal« in Kroatien aufhalten. Sie haben einen Asylantrag gestellt oder können als Papierlose nicht einfach ausgewiesen werden. Viele sind von Bosnien-Herzegowina her eingereist. Bis etwa 2002 kamen Personen aus der Türkei, aus Tunesien, Bangladesch oder China bevorzugt über den Flughafen von Sarajevo als »Touristen« nach Bosnien. Begünstigt durch eine laxen Visapraxis und geführt von Schleuserorganisationen, machten sie sich direkt vom Flughafen oder nach einem Zwischenhalt in einem Low-Budget-Hotel in der Altstadt von Sarajevo auf: nach Kroatien und von dort nach Slowenien oder Österreich, die nächsten EU-Staaten.²

Inzwischen sind die Kontrollen längst auch am Flughafen von Sarajevo verschärft worden, die bosnischen Behörden schieben viele Ankömmlinge als »illegale« Migranten ohne Verfahren sofort wieder ab. Trotzdem versuchen jährlich zwischen 10 000 und 20 000 Personen auf diesem Weg nach Kroatien zu gelangen, was 2002 zu einem Rücknahmeabkommen zwischen Kroatien und Bosnien-Herzegowina führte. Dieses erlaubt den kroatischen Behörden, aus Bosnien eingereiste Migranten und Asylbewerber umstandslos wieder zurückzuschicken.

Bei den Insassen von Šašna Greda allerdings scheint von dieser Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht zu werden. Die Frauen und Männer sitzen in den Eingängen der blassbunten Hütten, sehen der Wäsche beim Trocknen zu und schmieden wohl Pläne darüber, wie und wann es weitergehen könnte. Am nämlichen Spätsommertag des Jahres 2005 halten sich 22 Personen in den Hütten auf, wie die Leiterin des Anwesens berichtet. Sie wird vom Kroatischen Roten Kreuz beschäftigt und bittet darum, mit niemandem zu sprechen und vor allem keine Photos zu machen. Eine Anweisung zum Schutz der Migranten, wie man gern glauben will. Aber auch im Interesse des Staates, der den Leuten, die dem Vernehmen nach aus Moldawien, Rumänien, der Türkei, dem Irak oder aus China kommen, an diesem Ort, in den flachen Tiefen der Grauzone, einen temporären Aufenthalt gewährt. Die »Illegalen« sollen unsichtbar bleiben. Lange werden sie sich hier ohnehin nicht aufhalten – trotz regelmäßiger

Verpflegung, gelegentlicher psychologischer Betreuung und einem Spieleangebot. Die Leiterin erklärt, dass die meisten nach wenigen Nächten wieder aufbrechen, ohne Erlaubnis, aber auch ohne eine Handhabe, sie daran zu hindern. Das Hüttendorf ist unbewacht. Und solange das Verfahren zum EU-Beitritt Kroatiens noch schwebt, soll nach dem Willen der meisten die Reise nicht in Kroatien enden, sondern in einem Mitgliedsstaat der EU.

Warten im Ježevo Motel

Neben dem Roten Kreuz, das als Betreiber agiert, beteiligt sich der UNHCR finanziell an dem Erhalt von Šašna Greda. Die Verantwortung für diese Zwischenstation unerwünschter Reisender aber liegt beim kroatischen Innenministerium. Seit im Juli 2004 das erste Asylgesetz Kroatiens in Kraft trat, nachdem kurz zuvor die einstige jugoslawische Teilrepublik Slowenien EU-Mitglied geworden war, hat sich die Zahl der durchreisenden Migranten und Asylbewerber im Land erhöht. Zwischen 2000 und 2003 reichten lediglich 203 Personen ein Asylgesuch ein. Kein einziges wurde bewilligt. Es verwundert deshalb nicht, dass die Zahl der Bewerbungen um Asyl weit weniger aufschlussreich ist als jene der »illegalen« Migranten im Transit, über die allerdings noch keine neueren Statistiken veröffentlicht worden sind.

Šašna Greda soll so lange als Unterkunft für Leute ohne Papiere, Flüchtlingsstatus oder Aufenthaltsgenehmigung aufrechterhalten bleiben, bis ein neues Lager in den ehemaligen 56 57 Militärlasernen von Stubivka Slatina bei Oroslavje nahe der slowenischen Grenze eröffnet wird. Mit diesem *reception center* für Asylbewerber will Kroatien den Anforderungen an eine EU-Mitgliedschaft einen Schritt näher kommen.³

Ein solches »Aufnahmezentrum« würde vielleicht auch die Existenz eines anderen Ortes hinfällig machen, an dem man auf dem Weg von Zagreb vorbeifährt. Im Unterschied zu der verborgenen temporären Hüttensiedlung befindet sich das geschlossene Internierungslager von Ježevo direkt an der Autobahn nach Belgrad, unmittelbar an einer Tankstelle mit angeschlossener kleiner Raststätte. Jeder, der hier anhält, um seinen Wagen aufzutanken, auf die Toilette zu gehen oder etwas zu essen zu besorgen, fährt mit nur wenigen Metern Abstand an diesem Gefängnis vorbei, das Menschen aufbewahrt, deren Reise mit Polizeigewalt unterbrochen wurde.

Früher war das Lager ein Motel. Die Ironie dieser Zweckentfremdung ist offenkundig. Anders als Hotels, so die Kulturwissenschaftlerin Meaghan Morris, würden Motels die Qualitäten des Lokalen und des Historischen zugunsten von »Bewegung, Geschwindigkeit und ewiger Zirkulation« negieren.⁴ Doch manchmal büßen selbst diese Monumente der ewigen Zirkulation ihren Zweck ein. Die spätmodernistischen Flachbauten des Ježevo Motel, wo sich in Jugoslawien »eine Transit-Halbwelt auf dem Weg von Hamburg nach Istanbul« traf, wie der Kultursoziologe Žarko Paiv schreibt,⁵ verkam in den 1990er Jahren zu einem Ort ohne jede Funktion und Perspektive. Am Ende des Kriegsjahrzehnts beschloss das kroatische Innenministerium, hierher »illegale«, von der Polizei aufgegriffene Migranten kurdischer, chinesischer, afghanischer, iranischer, irakischer, türkischer, moldawischer oder rumänischer Herkunft zu bringen. Im ehemaligen Motel verleben sie, schwer bewacht und von einem hohen Zaun umgeben, die Tage und Wochen, bis in ihrem Verfahren eine Entscheidung getroffen wird.

An einem der heißen Tage im September 2005 sitzen rund 50 Internierte auf der zur Autobahn gewandten Terrasse. Die ursprünglich offene Aussichtsplattform, von der sich der draußen vorbeirauschende Verkehr betrachten lässt, wurde eingezäunt. So gleicht sie einem Käfig. Das Gelände ist zwar weiträumig abgesperrt und eine Besuchserlaubnis nicht zu erhalten, weshalb man sich von außen nur ein ungefähres Bild der Situation machen kann; aber aus 30 Metern Entfernung scheint es, als würde man einer Gruppe von Reisenden zuschauen, die unter der brütenden Sonne die Zeit eines ausgedehnten Zwischenhalts totzuschlagen versucht.

Anmerkungen zu dem Textauszug:

1 So ist es beispielsweise mit einem vom Dänischen Roten Kreuz geführten Lager in Kutina geschehen, das man 1998 in Teilen ins ostslawonische Dorf Ilok geschafft hat, um dort die Bettenkapazität für ältere Flüchtlinge zu erhöhen. Siehe hierzu die folgenden Berichte des Internationalen und Kroatischen Roten Kreuzes: Croatia: Assistance to Refugees, Displaced Persons and Returnee, Programme no. 01.36/98, und Peter Rees-Gildea / Renny Nancholas (ICRC): Croatia: Assistance to Refugees, Displaced Persons and Returnees, appeal no. 01.36/98, situation report no. 3, 10. November 1998.

2 Siehe Lejla Mavris: Human Smugglers and Social Networks: Transit Migration through the States of Former Yugoslavia, in: UNHCR – New Issues in Refugee Research, Working Paper No. 72, Dezember 2002.

3 Siehe Delegation of the European Commission to the Republic of Croatia, EU Asylum Policy Guide, 2004, http://www.delhrv.cec.eu.int/en/eu_and_country/asylum_policy.htm.

4 Meaghan Morris: At Henry Parkes Motel, in: Cultural Studies, Bd. 2, Nr. 1, 1988, S. 1–47, hier: 3.

5 Žarko Paiv: Prisoners of a Global Paranoia. The Ježevo Motel qua the End of the European Grand Narrative, in: Gazet'art. Magazine of the South-East European Contemporary Art Network, No. 1, Dezember 2002, S. 8 f., hier: 8 (siehe auch die Erstveröffentlichung in einer Sonderausgabe des Zagreber Internetkulturmagazins Art-e-fact, Issue 1, 2002, erschienen im Zusammenhang des »The Ježevo Motel Project«, einem Kunstprojekt zu »illegaler Immigration«: <http://artefact.mi2.hr>).