

Tom Holert, Mark Terkessidis

## Einleitung

Aus: Fliehkraft. Gesellschaft in Bewegung - Von Migranten und Touristen,  
Köln: Kiepenheuer & Witsch, 2006

*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 haben, 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 Hafenterrasse, 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 auf einander 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 dem selben 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 geografische 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 das temporäre Aufeinandertreffen von Migration und Tourismus wie in Los Cristianos korrespondiert weit mehr mit alltäglichen Kontakterfahrungen, als viele sich eingestehen wollen. Aus vielen Gründen sind immer mehr Menschen gezwungen, mobil zu sein, viel 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 viele 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 selbst wenn wir vor allem Leute kennen, die sich wie wir in Sachen Kultur und Wissenschaft auf Reisen begeben, entsteht bereits hier 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 und das 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 Bewe-

gungen 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“ fief, 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: Das Reisen 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 zu einander bringen. Und bei näherem Hinsehen werden die Begriffe „Migrant“ und „Tourist“ selbst fragwürdig.

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 unternehmen 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 Begriffe 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 um ihre gesellschaftsverändernde Kraft. Dabei betrachten wir Migration und Tourismus nicht als isolierte Kräfte, sondern in ihrer Beziehung zu einander – 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?

Dafür 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 Freizeitens 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, 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