

**Moritz Altenried, Manuela Bojadžijev, Leif Höfler,
Sandro Mezzadra, Mira Wallis (Hg.)**

Logistische Grenzlandschaften

**Das Regime mobiler Arbeit
nach dem Sommer der Migration**

U N R A S T

Vorwort

»Wir haben die Situation, dass sich die Welt in Not befindet und Deutschland sich entschlossen hat, Flüchtlinge zu einem Zeitpunkt aufzunehmen, zu dem die Infrastruktur dafür noch nicht bereit war. Die Dimension schreckt mich nicht, ich kenne große Unternehmensstrukturen. Ich mache mir nur *Sorgen um die Integration*. Darum, wie es für die Menschen weitergeht. [...] *Alles andere ist Logistik*.« (zit. nach *taz*, 5.3.2016, Hervorheb. d. Verf.)

Dieses Zitat stammt von Michael Elias, dem Leiter der Notunterkunft für Geflüchtete in den Hangars des ehemaligen Flughafens Berlin-Tempelhof, die im Dezember 2015 als Übergangslösung Menschen aus der Obdachlosigkeit holen sollte und zwischenzeitlich 2.500 Personen beherbergt. Anderthalb Jahre und zahlreiche Umbauplanungen, politische Querelen und verstrichene Fristen später (Baum et al. 2017) ist die Notunterkunft immer noch in Betrieb (Stand Juli 2017). Das Zitat verweist auf eine zentrale Beobachtung, die diesem Sammelband zugrunde liegt: Die Frage der Migration stellt sich zunehmend als eine logistische. Die Inflation logistischer Terminologie – vom *Hotspot*-Konzept der Europäischen Kommission zur Organisation der Grenzlandschaft über die Entstehung von transnationalen Flucht-*Korridoren* bis hin zu *Online-Plattformen* zur Unterstützung der lokalen Integration von Geflüchteten – war für uns nur ein Anzeichen dafür, dass wir es mit einer *neuen Rationalität* des Migrationsmanagements zu tun haben könnten. Könnte es sein, dass logistische Prinzipien, die sich am markantesten in dem Leitbild einer *Just-in-time*- und *To-the-point*-Produktion und -Distribution von Waren ausdrücken, zunehmend auch auf die Regulation der Bewegung von Menschen übertragen werden? Logistische Technologien würden dann nicht nur die Mobilität von Gütern, Kapitalien und Daten, sondern auch die von Menschen durch Raum und Zeit prognostizieren, vermessen, organisieren und überwachen. Logistik – so die uns beschäftigende These – ist im Zuge der Globalisierung nicht nur zu einem zentralen ökonomischen Sektor geworden, sondern durchzieht und prägt kapitalistische Arbeits- und Lebensverhältnisse von Grund auf.

Der vorliegende Sammelband testet diese These und fragt mit einem ›logistischen Blick‹ auf Migration, welche Implikationen die neueren Entwicklungen der Logistik und das damit verbundene Paradigma einer reibungslosen und zielgenauen Mobilität für die Steuerungsversuche der Migration haben. An jedem Grenzbahnhof, an jedem Hafen und an je-

dem Flughafen ist auf den ersten Blick ersichtlich, dass die Mobilitäten von Menschen und Gütern komplex ineinander verwoben sind. Und das nicht erst seit heute. Doch aus wissenschaftlicher Perspektive erscheinen Migration und Logistik bislang oft als getrennte Felder. Unsere Arbeit stellt einen Versuch dar, kritische Logistikstudien mit Forschungen zu Migration in Verbindung zu setzen.

Keineswegs geht es uns damit darum, die Regulation von Waren und Menschen gleichzusetzen. Grenzbahnhöfe, Häfen und Flughäfen sind auch Orte, an denen deutlich wird, wie die Mobilität von Waren beschleunigt wird, während Migration vielfach erschwert, entschleunigt oder gänzlich verhindert wird. Die Strategien von Geflüchteten, sich auf Waren transportierenden Containerschiffen oder in und unter Lastwagen zu verstecken, um Grenzen passieren zu können, verdeutlichen dies auf besonders ausdrucksvolle Weise. Vor allem in den Fällen, wenn ihr Fluchtversuch durch ihren kollektiven Tod auf dramatische Weise öffentlich wird. Diese migrantischen Taktiken verweisen aber auch auf eine weitere zentrale Dimension hinsichtlich derer sich die Regulation von Waren und Menschen unterscheidet: Letztere ist immer mit der Eigensinnigkeit und der Widerständigkeit der Migrant*innen selbst konfrontiert, die logistische Steuerungsversuche beständig durchkreuzen und herausfordern. Der »Sommer der Migration« 2015 (Kasperek/Speer 2015) zeigte auf beispiellose Weise, wie Menschen mithilfe von selbstorganisierten logistischen Praktiken, sei es über digitale Plattformen, mobile Endgeräte und GPS, Grenzen massenhaft überwandern und das europäische ebenso wie nationale Grenzregime zu einer Reorganisation veranlassten. Das Hotspot-Konzept der Europäischen Kommission, die operativen Fluchtkorridore auf dem Balkan wären nicht entstanden, hätten nicht zuvor Tausende von Menschen die bis dato bestehenden Mechanismen des Migrationsmanagements in Europa außer Kraft gesetzt. Insofern eröffnet dieser Band auch die Diskussion darüber, ob wir hier an einem Wendepunkt eines Paradigmas der Migrationspolitik stehen und eine *Logistifizierung des Migrationsmanagements* beobachten können.

Der vorliegende Sammelband stellt nicht nur einen Versuch dar, Migration und Logistik in allgemeinerer Weise zusammenzudenken. Er widmet sich einem signifikanten Bereich, anhand dessen sich die gegenwärtige Transformation des Migrationsregimes vielleicht besser verstehen lässt: der *Arbeit*. Die Mobilität der Arbeit stellt im Kapitalismus historisch wie gegenwärtig ein Feld von Spannungen und Konflikten dar. »Die

Abschottung ist doch das, was uns kaputt machen würde [...]«, erklärte Finanzminister Wolfgang Schäuble im Juni 2016 in einem Interview mit *Die Zeit* (8.6.2016). Das Zitat drückt einen zentralen Widerspruch aus, der durch das (logistische) Management von Migration zu lösen versucht wird: Einerseits soll Migration in die Bundesrepublik, je nach politischer Haltung zur Migration, weiterhin möglichst eingeschränkt oder komplett verhindert werden. Andererseits ist mobile Arbeit seit Jahrzehnten von zentraler Bedeutung für die deutsche Ökonomie. Der Arbeitskräftebedarf stellt seit jeher einen wichtigen Faktor für Migrationspolitiken dar. Unter anderem aus diesem Widerspruch heraus hat sich in den letzten Jahrzehnten eine komplexe Grenzlandschaft entwickelt, die nicht mehr nur ein einfaches Innen und Außen reproduziert, sondern verschiedene Formen der abgestuften, temporären, teilweisen und variablen Inklusion hervorbringt. Diese Ausdifferenzierung hat eine Vervielfältigung legaler und illegaler Zugänge zum Arbeitsmarkt bewirkt, die durch unterschiedliche Formen der Restriktion entlang von Kategorien wie Aufenthaltsstatus, Nationalität, Beruf, Qualifikation und Gehalt strukturiert sind. Diese Vervielfältigung wiederum hat einen ansteigenden Bedarf an spezifischen Akteuren hervorgerufen, die die Vermittlung zwischen Kapital und Arbeit, zwischen flexibilisierten Arbeitsmärkten und mobilen Arbeitskraftressourcen besorgt. Diese Akteure, die Agenturen und Broker im Management von Arbeitsmigration, stehen im Fokus des ersten Teils dieses Sammelbandes. Sie stellen eine zentrale Infrastruktur für die logistische Rationalität dar, die wir hier als *Just-in-time-* und *To-the-point-*Migration beschreiben. Wir glauben, dass sich anhand der zunehmenden Bedeutung dieser Vermittlungsakteure ein kleiner, aber signifikanter Ausschnitt der Begegnung zwischen Kapital und migrantischer Arbeitskraft in einer spezifischen historischen Situation beschreiben lässt.

Diese historische Situation, der Sommer der Migration 2015 und seine Folgen, brachte erneute Bewegung in die Grenzlandschaft. Die neuen Fluchtbewegungen schürten einerseits zunächst Hoffnungen auf eine Lösung des schon lange proklamierten Fachkräftemangels in Deutschland. Andererseits stellte sich die Arbeitsaufnahme von Geflüchteten, insbesondere für Regierungs- und Verwaltungsbehörden, zunehmend als logistisches Problem dar. Die logistische Vorstellung, migrantische Arbeitskraft gezielt filtern und in bestimmte Bereiche der Wirtschaft steuern zu können, wurde erneut herausgefordert. Im Gegensatz zu der Wahrnehmung von Michael Elias, dem eingangs zitierten Leiter der Notunterkunft

für Geflüchtete in Tempelhof, wurde auch die Frage der Integration – so konnten wir beobachten – zu einer logistischen.

Es sind bereits einige wichtige Forschungen entstanden, die die Ereignisse des Sommers der Migration vor dem Hintergrund einer Transformation des europäischen Grenzregimes beleuchten (vgl. z.B. Kasperek 2016; Hess et al. 2017; Tazzioli 2015; Heller/Pezzani 2016). Sie geben wichtige Einblicke in die Geschehnisse dieses Sommers. Im Rahmen dieses Sammelbandes von besonderem Interesse sind die Entwicklungen *nach* dem Sommer der Migration. Wir wollen verstehen, wie die Herausforderung der Autonomie der Migration, die in jenem Sommer so radikal und eindeutig war, in einem Land wie Deutschland verarbeitet wurde. Auf die Frage der Arbeit und der logistischen Steuerungsversuche mobiler Arbeit fokussierend, erforscht unsere Studie daher ein Experimentierfeld, in dem die Spannungen, Reibungen und Konflikte zwischen Autonomie und Kontrolle besonders eindeutig sind.

Der erste Teil des Buches geht hervor aus dem Forschungsprojekt *Politiken und Vermittlung mobiler Arbeit*, das von den Herausgeber*innen von Mai bis Dezember 2016 am Berliner Institut für empirische Integrations- und Migrationsforschung (BIM) der Humboldt-Universität Berlin durchgeführt wurde. Das Projekt war Teil des Forschungs-Interventions-Clusters »Solidarität im Wandel?«, das von der Bundesbeauftragten für Migration, Flüchtlinge und Integration gefördert wurde.

Das erste Kapitel liefert einen theoretischen Rahmen für die Erforschung des Themenkomplexes *Logistik, Migration und Arbeit*, mit einem besonderen Fokus auf die Vermittlung mobiler Arbeit. Die Hypothese einer Logistifizierung des Migrationsregimes soll erläutert und kritisch zur Diskussion gestellt werden. Im zweiten Kapitel wird diese These am Beispiel der »unerwarteten Arbeitskraft« der Geflüchteten, die 2015 nach Deutschland gekommen sind, überprüft. Grundlage dieses Kapitels ist eine kleine qualitative Studie zu der wachsenden Anzahl von Akteuren und Agenturen, die an der Vermittlung mobiler Arbeit beteiligt sind. Der Fokus liegt auf den zahlreichen neuen Initiativen und Pilotprogrammen von staatlicher Seite, aus der Privatwirtschaft sowie der Zivilgesellschaft, die im Zuge des Sommers der Migration zur Vermittlung von Geflüchteten in Arbeit entstanden sind. Diese Studie wurde Anfang 2017 um Interviews mit Geflüchteten zu ihren Strategien der Arbeitssuche und ihren Perspektiven auf die Akteure der Arbeitsvermittlung ergänzt. Das

dritte Kapitel zeigt sodann, inwiefern die ›logistische Fantasie‹ einer reibungslosen Vermittlung in Arbeit an Grenzen gerät, indem Geflüchtete den Steuerungsversuchen entgehen oder bei ihrer Arbeitssuche anders als geplant navigieren. Geflüchtete nutzen bestehende migrantische Arbeitsmärkte, die für formelle Vermittlungsinfrastrukturen oftmals unsichtbar bleiben. Die Perspektive Geflüchteter, die zunächst nicht Gegenstand der Forschung war, später hinzuzufügen, erschien uns unabdingbar, politisch wie wissenschaftlich, da es einen methodologischen wie inhaltlichen Unterschied macht, mit wem für eine Analyse der Arbeitsvermittlung gesprochen wird. Nur so kann ein facettenreiches Bild entstehen und das Verhältnis zwischen Kontrolle und Autonomie verstanden werden.

Die editierten Beiträge im zweiten Teil des Bandes ergänzen und kommentieren auch die im ersten Teil präsentierten Hypothesen zu Logistik, Arbeit und Migration. Zugleich erweitern sie die Forschungsperspektive, bieten alternative Sichtweisen auf den Themenkomplex und konkrete empirische Einblicke. Die Mehrzahl dieser Beiträge geht aus der Tagung *Zwischen Arbeitsmarkt- und Migrationspolitik. Tagung zur Vermittlung mobiler Arbeit* hervor, die vom 8.-9. Dezember 2016 von den Herausgeber*innen an der Humboldt-Universität Berlin und im Rahmen des genannten Forschungsprojekts organisiert wurde. Wir bedanken uns an dieser Stelle ganz herzlich bei allen Vortragenden und Teilnehmenden für die inspirierenden Diskussionen während dieser Tagung.

Den zweiten Teil des Sammelbandes eröffnet ein Beitrag von *Peter Birke, Felix Bluhm* und *Nicole Mayer-Ahuja* vom Soziologischen Forschungsinstitut an der Universität Göttingen (SOFI). Ausgangspunkt ihres Artikels ist die Beobachtung, dass empirische Projekte der Migrationsforschung oft entweder die Frage nach der Teilhabe an Arbeitsmärkten *oder* die Frage nach der Teilhabe am konkreten Arbeitsplatz untersuchen. Eine Analyse eben dieses Spannungsverhältnisses zwischen Politiken innerhalb und außerhalb des Produktionsprozesses erachten die Autor*innen aber für zentral. Sie widmen sich insofern der *Black Box* der verbetrieblichten Arbeit, dem Arbeitsalltag und seinen ›inneren‹ Sozialverhältnissen, also der Frage, wie sich die Einbindung von Migrant*innen in Arbeit konkret innerhalb eines Betriebs gestaltet. Daran anschließend stellen sie die politische Frage, was die Neuzusammensetzung von Belegschaften für deren kollektive Handlungsfähigkeit bedeutet.

Darauf folgt ein Beitrag von *Karin Scherschel* von der Hochschule RheinMain, die den Paradigmenwechsel der letzten Jahre, die Erleichte-

rung des Zugangs zum Arbeitsmarkt für Asylbewerber*innen, nachzeichnet und dabei kritisch hinterfragt, in welchen Arbeitsmarkt eigentlich ›integriert‹ werden soll. Vor dem Hintergrund, dass der Mehrzahl der Geflüchteten lediglich prekäre Beschäftigungen offenstehen und sie Teil des rigiden Kontrollregimes einer aktivierenden Arbeitsmarktpolitik werden, erscheint ihre Integration zwiespältig. Anhand unterschiedlicher Konzeptionen von *citizenship* zeigt Scherschel darüber hinaus auf, welche Gefahren damit einhergehen, wenn der (soziale) Bürger*innenstatus an die Teilhabe am Arbeitsmarkt geknüpft wird. Der Beitrag ist zuvor in der Zeitschrift *PROKLA* veröffentlicht worden und wir bedanken uns bei der Autorin und den Herausgeber*innen wie dem Verlag für die Genehmigung zum Wiederabdruck.

Die Rechtswissenschaftlerin *Dorothee Frings* von der Hochschule Niederrhein liefert eine exemplarische Analyse der Verschränkung von migrations- und arbeitsmarktpolitischen Instrumenten zur Lenkung des ›Humankapitals‹ im Bereich ungesteuerter Migration. Auf der Grundlage der Steuerungsanalysen der Europäischen Kommission untersucht sie die Lenkung mit Instrumenten des Sozialrechts von Geflüchteten ins Handwerk, von Migrantinnen in die Pflege und von Unionsbürger*innen in prekäre Beschäftigung. Sie demonstriert darüber hinaus, welche rechtlichen Grundlagen und Operationen dazu führen, dass Gruppen von Geflüchteten nach bestimmten Kriterien eine »gute« oder »schlechte« Bleibeperspektive zugewiesen wird.

Der Sammelband schließt mit einem Beitrag von *Stephan Dünwald*, Mitarbeiter des Flüchtlingsrats Bayern und aktiver Wissenschaftler im Netzwerk Flüchtlingsforschung. Sein Beitrag zeigt am Beispiel Bayerns die Widersprüche zwischen Asyl- bzw. Ordnungspolitiken und Arbeitsmarktpolitiken auf. Im Vergleich zu den übrigen deutschen Bundesländern zeichnet sich Bayern durch eine besonders restriktive, auf Abschreckung und Abschiebung ausgerichtete Praxis aus. Dünwald zeigt auf, wie die Regulierung des Arbeitsmarktzugangs für Geflüchtete zu Verzögerungen, Blockaden und Umwegen führt und beständig Gefahr läuft, mit dem Interesse der Wirtschaft an Arbeitskräften in einen Zielkonflikt zu geraten.

Mit dieser Zusammenschau von Beiträgen möchten wir die Diskussion darüber eröffnen, ob und inwiefern zukünftig von einer *Logistifizierung von Migration* gesprochen werden kann. Eine kritische Logistikforschung, ob in kulturwissenschaftlicher, anthropologischer, humangeografischer

oder anderer Ausrichtung, ließe sich so um die Dimension menschlicher Mobilität ergänzen. In unseren Augen hätte das aber auch umgekehrt den Vorteil, den gegenwärtig weitgehend getrennten Bereichen der Migrationsforschung, der menschlichen Mobilität und ihrer Regierung, den digitalen Technologien und der Organisation von Arbeit gerade im Zusammenhang mit ihrer Mobilität einen komplexen konzeptuellen Rahmen verleihen zu können, der auf der Grundlage weiterer Forschungen verdichtet werden könnte und müsste. Unter dieser Perspektive wird dann, um auf das Ausgangszitat zurückzukommen, die Logistik *zur Sorge*.

Für die Unterstützung unserer Forschung wollen wir dem Direktorat des Berliner Instituts für empirische Integrations- und Migrationsforschung (BIM) der Humboldt-Universität, Wolfgang Kaschuba und Naika Foroutan, herzlich danken sowie ganz besonders der logistischen Unterstützung des Projekts durch Damian Ghamlouche und Sana Shah. Durch einen Kooperationsvertrag zwischen den Präsidien der Humboldt-Universität zu Berlin und der Leuphana Universität Lüneburg, an der Manuela Bojadžijev beschäftigt ist, konnte diese die Arbeit im Projekt am BIM wahrnehmen.

Allen Teilnehmenden der internationalen Sommerschule *Investigating Logistics*¹ im September 2016 und insbesondere den Kooperationspartnern Brett Neilson und Ned Rossiter, deren Forschungen uns stets inspiriert haben, wollen wir für eine großartige Zusammenarbeit und anregende Diskussionen zum Thema danken.

Nicht zuletzt gilt unser besonderer Dank dem UNRAST-Verlag für das Interesse an einer Veröffentlichung dieses Sammelbandes. Ole Rauch danken wir herzlich für das Lektorat.

1 www.investigatinglogistics.net (05.08.2017).