



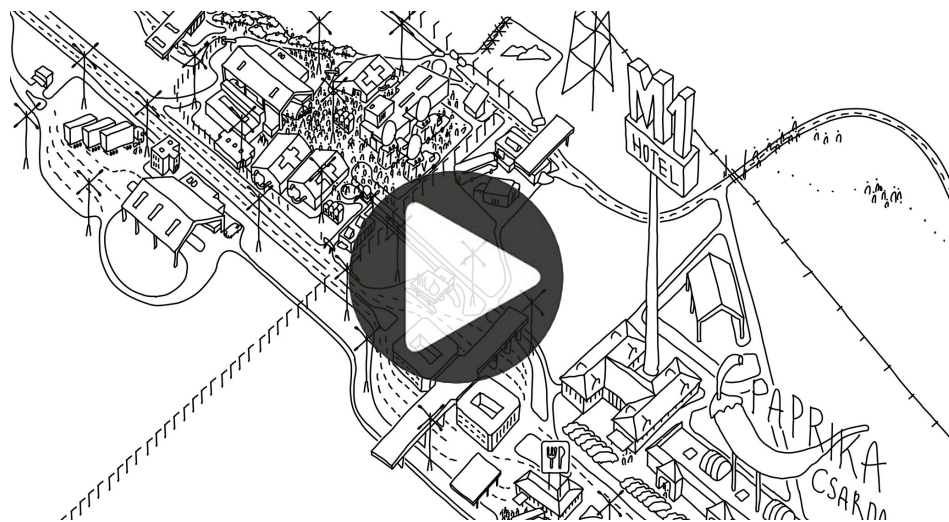
Mobilitätserfahrungen und Grenz-Infrastruktur

Bus-Stop Nickelsdorf 2015, eine Bestandsaufnahme

Michael Hieslmair und Michael Zinganel

Abstract A video animation serves to characterise the mobilities and processes around the arrival of refugees at a border checkpoint. The municipality of Nickelsdorf (province of „Burgenland“) and the refugee arrivals in fall 2015 serve as field. The authors consider borders neither as simple thresholds nor as ramparts, but as socio-political places that de-mobilize or accelerate transit and sustained movement. The refugees'/migrants' routes in the Balkans coincide with the biographical mobilities of the bus drivers who transport the arriving people, traffickers are in connivance with customs officers, and infrastructures in proximity of borders boost or collapse in accordance with the changing border regimes. Transnational networks continue to operate in spite of routes and borders that are politically declared as being “closed”.

Video <https://vimeo.com/211663958>



Keywords Mobilities; trafficking; border regimes; check points; border crossing strategies



Die hier vorgestellte Animation ist die grafische Übersetzung der im Rahmen eines Forschungsprojektes gewonnenen Erkenntnisse über die Veränderungen am österreichisch-ungarischen Grenzübergang Nickelsdorf im Herbst 2015, als dieser kurzfristig zu einem Hot Spot des Managements der Flüchtlingswelle über die sogenannte Balkanroute wurde.

Die der Animation zugrunde liegende Zeichnung der Grenzinfrastrukturen basiert auf den Angaben des Bürgermeisters von Nickelsdorf, der maßgeblich in die Ereignisse involviert war.¹

Die Animation zeigt in einer zeitlich und räumlich verdichteten Darstellung die Abfolge der ‚Grenz-Erfahrungen‘ aus dem Blickwinkel von drei Busfahrern: dem Lenker eines Tourist_innenbusses, der die noch offenen Grenzen passiert; dem Lenker eines Busses mit Arbeitsmigrant_innen, der in den von der Flüchtlingswelle ausgelösten Stau gerät; sowie dem Lenker eines Busses, der explizit angefordert wurde, um Flüchtlinge vom Grenzübergang in die Notquartiere in Wien, zu den Bahnhöfen und später bis zur Deutschen Grenze zu transportieren. Mit der Schließung der Grenze zwischen Serbien und Ungarn endete nur wenige Monate später der Flüchtlingsstrom plötzlich und die Busfahrer konnten wieder ihre eingeübten Reise-Routinen und Rhythmen – nun aber stichprobenartigen Kontrollen ausgesetzt – fortsetzen.

Forschungsreisen im pan-europäischen Mobilitätskontinuum

Das Forschungsprojekt *Stop and Go. Nodes of Transformation and Transition* (2014-2016) war am Institut für Kunstgeschichte und Kulturwissenschaften der Akademie der Bildenden Künste Wien angesiedelt. Es hatte sich zum Ziel gesetzt, die Transformationen von Halte- und Knotenpunkten entlang der Pan-Europäischen Straßenverkehrs-Korridore in einem geographischen Dreieck zwischen Wien, Tallinn und der türkisch-bulgarischen Grenze, zu untersuchen.²

Der Terminus technicus *Paneuropäische Verkehrskorridore* wurde bereits 1991 von den EU-Verkehrsministerien eingeführt. Er bezeichnete die bedeutendsten Verbindungen zwischen dem ehemaligen kommunistischen Osten und den Ländern West-Europas, deren Ausbau als eines der vorrangigen Ziele der EU-Erweiterung definiert wurde. Diese Korridore fungieren wie Magnete, die sowohl Dinge als auch Individuen anziehen, die sich auf ihnen bewegen, an ihnen anlagern und deren Erfahrungen und Erlebnisse in den Statistiken der Kontrollorgane, den News-Clips der Massenmedien, in den Alltags-Geschichten der Straßenbenutzer_innen und Anrainer_innen, und in Forschungsberichten und künstlerischen Arbeiten verzeichnet werden. Insbesondere an Knoten, an denen der Verkehrsfluss angehalten wird – wie Bus-Terminals, Logistik-Zentren, Autobahnraststätten, Märkten oder Grenz-Stationen – lassen sich sowohl die Kontroll-Strategien (supra-)staatlicher Institutionen und großer Unternehmen ablesen, als auch die Motive und Biographien der

1 Gerhard Zapfl, Bürgermeister von Nickelsdorf, Interview am 18.03.2016.

2 Das Projekt wurde vom Wiener-, Wissenschafts-, Forschungs- und Technologiefonds (WWTF) auf Basis einer Ausschreibung aus dem Jahr 2013 zum Thema „Public Spaces in Transition“ im Programm „Social Sciences and Humanities in Vienna“ gefördert. Leiter_innen des Projektes sind Michael Hieslmair und Michael Zinganel, die internationalen Forschungspartner_innen in Tallinn Tarmo Pikner und in Sofia Emiliya Karaboeva. Siehe dazu die Projekt-Homepage: <<http://stopandgo-transition.net>> [besucht am 26.10.2016]. Ein Paper zu den Thesen und dabei angewandten Methoden: Michael Hieslmair und Michael Zinganel, ‚Stop and Go. Nodes of Transformation and Transition‘, in *Digital Migration. Konstruktionen – Strategien – Bewegungen*, herausgegeben von Günther Friesinger, Judith Schoßböck und Thomas Ballhausen (Wien: edition mono/monochrom, 2016), pp. 149–166. Einen Zwischenbericht über das Forschungsprojekt bildet die vom Forschungsteam redigierte Sondernummer: *derive - Zeitschrift für Stadtforschung* 63/2016, Schwerpunkt: Korridore der Mobilität - Knoten, Akteure, Netzwerke, <<http://www.derive.at>> [besucht am 26.10.2016].



sie passierenden Akteur_innen. Dabei entsteht ein dynamischeres Modell von ‚polyrhythmischen‘ Ensembles³, die sich aus statischen Architekturen, mobilen Objekten und Individuen konstituieren, die abhängig von den täglich, wöchentlich oder saisonal wechselnden Rhythmen des Verkehrsflusses zu unterschiedlichen Nutzungsdichten anwachsen und schrumpfen. Solche Knoten sind keine singulären Entitäten, sondern Bestandteile eines Netzwerkes aus mehreren Knoten, die jeweils Stationen einer Tour von Individuen oder Objekten darstellen und sich mitunter von Nicht-Orten⁴ zu intimen Ankerpunkten im Alltag ihrer multilokalen Existenz verwandeln.

Der Einsatz von Kartographie und Comic sowohl als Kommunikationswerkzeuge im Forschungsfeld als auch als Darstellungsmethoden der Zwischenergebnisse unserer Forschungen folgte den Forderungen aus dem Feld der Mobilities Studies nach visuellen Darstellungsmethoden.⁵ Diese beziehen sich auf Gilles Deleuze und Bruno Latour, die Kartographie zur bestgeeigneten Methode zur Analyse von dynamischen Rhizomen oder Netzwerken aus menschlichen Akteuren- und nicht-menschlichen Aktanten erhoben haben.⁶ Aus dem Blickwinkel der Stadtforschung sind die Entwicklung einer universell verständlichen Bildsprache durch den Wiener Sozialwissenschaftler Otto Neurath von Bedeutung, der bereits in 1930 Jahren grafisch abstrahierte Zeichensysteme und comichaftige Darstellungen als Werkzeuge der Sozialforschung und Erwachsenenbildung etabliert und damit die Grundlagen für moderne Piktogramme und Verkehrsleitsysteme gelegt hatte.⁷

Flucht als Reisemotiv bildete dabei keineswegs den Forschungs-Schwerpunkt unseres Projektes. Flucht verstanden wir vielmehr als eines von vielen Mobilitätsmotiven und -modi in einem Mobilitätskontinuum,⁸ das vor allem vom alltäglichen Güter- und Personentransport auf diesen Korridoren geprägt ist, das aber den Transport legaler und illegaler Güter und Personen mit und ohne Papiere mit einschließt, deren Motive sich von touristischem Interesse, über Handels- und Geschäftsreisen, bis zu Migration und Flucht aufspannen.⁹

2013, als wir das Forschungsprojekt eingereicht hatten, waren Flüchtlinge aus Syrien noch kein massenmedial wirksames Thema obwohl schon damals längst tausende unterwegs waren. Stattdessen wurden von populistischen Politikern und Medien noch Schreckensszenarien einer Invasion von Migrant_innen aus Bulgarien und Rumänien verbreitet, die zwar 2007 zu Voll-

3 Michael Crang, ‘Rhythms of the City. Temporalised Space and Motion’, in *Timespace. Geographies of Temporality*, edited by Nigel Thrift and Jon May (London: Routledge, 2001), pp. 187-207; basierend auf Henri Lefebvre, *Rhythmanalysis. Space, time and everyday life* (London: Continuum, 2004).

4 Marc Augé, *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity* (New York: Verso Books, 2005).

5 Tim Cresswell & Peter Merriman (eds.), *Geographies of Mobilities. Practices, Spaces, Subjects*. (Farnham and Burlington, VT: Ashgate, 2011). Zu den Methoden vgl. Mimi Sheller, „Mobility“. *Sociopedia.isa* 2011, <<http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/mobility.pdf>> [12.01.2016] Als ersten dokumentierten Hinweis auf die Anwendung unserer Methoden siehe: Michael Zinganel und Michael Hieslmair mit Tarmo Pikner, ‘Test Run – Stop and Go. Mapping Nodes of Mobility and Migration’, in *Urban Place-making Between Art, Qualitative Research and Politics*, herausgegeben von Judith Laister und Anna Lipphardt, =*Anthropological Journal of European Cultures* 24(2) 2015, pp. 117–127.

6 Gilles Deleuze & Félix Guattari, *A thousand plateaus. Capitalism and schizophrenia*, translated and foreworded by Brian Massumi (Minneapolis: University of Minnesota Press); Bruno Latour, *Reassembling the social. An introduction to Actor-Network-Theory* (Oxford: Oxford University Press, 2005).

7 Angélique Groß, *Die Bildpädagogik Otto Neuraths. Methodische Prinzipien der Darstellung von Wissen*. Veröffentlichungen des Instituts Wiener Kreis (Heidelberg etc.: Springer, 2015).

8 C. Michael Hall und Alan M. Williams, *Tourism and migration. New relationships between production and consumption* (London: Kluwer Academic Publishing, 2002).

9 Vgl. Zygmunt Bauman, *Liquid modernity* (Cambridge: Polity Press, 2000).



mitgliedern der EU wurden, deren Bürger_innen aber erst 2014, nach dem Ende der siebenjährigen Übergangsfrist, endlich auch in Deutschland und Österreich legal einer Arbeit nachgehen durften. Die Route der imaginierten Invasion entsprach der sogenannten Balkanroute bzw. richtiger dem Bündel an Straßen, die Südosteuropa durchqueren. Wir beabsichtigten in unserem Projekt nicht, diese These einer Invasion zu stützen, sondern – im Gegenteil – die Normalität der multi-lokalen Existenz, des kontinuierlichen Unterwegssein und des sich Einrichtens im Transit zu dokumentieren. Dabei zählen für alle, die kein eigenes Fahrzeug besitzen, Kleinbusse und der transnationale Linienbusverkehr zu den bevorzugten Verkehrsmitteln, in denen sich zudem auch Güter in beträchtlichem Ausmaß mitführen lassen.

Für diese Busreisenden bildete – und bildet in der Gegenwart immer noch – der Internationale Busbahnhof in Wien einen bedeutenden Knoten. Aus unserem Blickwinkel war der Busbahnhof auch deshalb interessant, weil er heute an einem auf den ersten Blick äußerst unattraktiven Standort unter eine Autobahnbrücke angesiedelt ist und aussieht wie ein Nicht-Ort par excellence. Der Grund liegt darin, dass die Busbahnhöfe aufgrund des bis vor kurzem dominierenden Images von Busreisen als Verkehrsmittel einkommensschwacher Migrant_innen aus Südosteuropa von ihren bisherigen Standorten neben den innenstadtnahen Bahnhöfen weg-gentrifiziert wurden.¹⁰ Außerdem – so unsere These – ließe sich an diesem Busbahnhof nachweisen, dass es sich hier keineswegs bloß um einen geschichtslosen Ort handelt. Vielmehr treffen hier zu den Stoßzeiten sehr wohl unzählige mobile Akteur_innen mit Mobilitäts- und Migrations-Erfahrungen aufeinander, tauschen sich aus, wobei sich in ihren individuellen Geschichte/n die Transformationen in den Regionen entlang ihrer Routen widerspiegeln. Uns erschienen die Busfahrer der internationalen Linien als wichtige Akteure des Wissenstransfers, denn sie stammen aus der Nähe der Orte, die sie anfahren, kennen viele ihrer Stammkund_innen seit Jahren, und wissen was sich wie über welche Grenzen transportieren lässt. Auch die Fahrer des großen privaten österreichischen Busunternehmens Blaguss, das diesen Bahnhof betreibt, haben in der Regel Migrationshintergrund, sind selbst aus den Kriegshandlungen und vor den ethnischen Säuberungen im ehemaligen Jugoslawien oder vor deren wirtschaftlichen Folgen geflohen, oder sind die Kinder ehemaliger Gastarbeiter_innen oder Flüchtlinge.

Die Verkehrs-Spinne, das Netzwerk der transnationalen Bus-Routen, die von hier ausgehen oder hier zusammenlaufen, stellen die Verbindungen von Ziel und Quellregionen von Tourist_innen, ehemaligen Gastarbeiter_innen und ihrer Angehörigen, Pendler_innen und Arbeitsmigrant_innen dar. Der am stärksten frequentierte Strang führt aktuell über die A4 Ostautobahn nach Ungarn und entweder in Richtung Rumänien oder über Serbien weiter nach Bosnien und Bulgarien. Natürlich finden sich in diesen Bussen auch Personen, die von der Mehrheitsbevölkerung in Wien als unerwünscht angesehen werden: Bettler_innen, Prostituierte, Diebe und Personen ohne gültige Papiere.¹¹ Mehrheitlich sind mit den Bussen jedoch jene Dienstleister_innen unterwegs, deren bescheiden entlohnten Arbeitsleistungen den von einer überdurchschnittlichen Lebensqualität gekennzeichneten Alltag des Mittelstandes in Wien erst ermöglichen.

10 Friedrich Haberfellner, Leiter und Koordinator Vienna International Busterminal, Firma Blaguss, Interview am 28.04.2014.

11 Gerald, Tatzgern, Leiter der Zentralstelle Bekämpfung Schlepperkriminalität und Menschenhandel im Bundesministerium für Inneres, Bundeskriminalamt, Interview am 08.09.2016.



Grenzerfahrungen

Ungeachtet der Flüchtlingskrise wäre die Transformation des Grenzüberganges zwischen Österreich und Ungarn und die Geschichte der kleinen Grenzgemeinde Nickelsdorf eine eigene Untersuchung wert. Die Straßenverbindungen wurden sukzessive ausgebaut und das Verkehrsaufkommen auf die jeweils neue Route verlagert: Als die alte Bundestrasse noch mitten durch das Straßendorf geführt hatte, vorbei an alten Zollhäuschen und Schlagbaum, herrschte in den Wirtshäusern und Läden noch rege Geschäftigkeit. Die Straße wurde jedoch ausgebaut und ein moderner Grenzübergang weit außerhalb der Gemeinde errichtet, die 1996 schließlich durch eine vollwertige Autobahn ergänzt wurde. Während im ehemaligen Grenzdorf völlige Stille eingekehrt ist entwickelte sich der neue Grenzübergang mit den Autobahn-Auf- und Abfahrten beiderseits der Grenze und mit seinen noch moderneren Kontrolleinrichtungen zu einer sich scheinbar ungeordnet verdichtenden Agglomeration von Straßen und Gebäudekomplexen, einem für die moderne Mobilitätslandschaft typischen urbanen Archipel: Mehrere Tankstellen, Hotels und Motels, Restaurants und Märkte, teils als Themenparks gestaltet und gebranded (Paprika), Nachtclubs, Bordelle und Wettlokale, Kioske und LKW-Parkplätze entstanden entlang der jeweils neuesten Route, buhlten um die jeweils beste Lage und setzten sich – insbesondere auf der ungarischen Seite – einem harten Verdrängungswettbewerb aus. Wir hatten in unserem Forschungsprojekt jedoch andere Schwerpunkte gesetzt, andere Fallstudien vorgesehen, andere Grenzübergänge entlang unserer Routen für bedeutender gehalten und daher vorerst keine Kapazitäten frei gehabt.

Die in ihren Dimensionen unabsehbare Flüchtlingswelle vom Spätsommer und Herbst 2015 drohte alle Diskurse über Mobilität und Migration völlig zu überformen – so auch unser Forschungsprojekt, dem nun ganz besondere Aktualität zugesprochen wurde.¹² Wir beschlossen, den Grenzübergang Nickelsdorf – den wir auf unseren Rechercheisen bereits mehrmals passiert hatten – stärker in die Untersuchung mit einzubinden. Zu diesem Zweck organisierten wir im Dezember 2015 im Rahmen eines Workshops eine eintägige öffentlich zugängliche Bus-Exkursion, die am Internationalen Busbahnhof in Wien ihren Anfang nahm und nach dem Besuch anderer Knotenpunkte der Mobilität und Migration, anderer urbaner Archipele entlang der A4 Ostautobahn den Grenzübergang erreichte, wo uns der Bürgermeister Gerhard Zapfl zu all den Orten führte, an denen nur zwei Monate zuvor noch der enorme Zustrom von Flüchtlingen ganz ohne Vorbereitungen bewältigt werden musste.

Die Grenzübergänge entlang der Route unserer Forschungsreisen betrachteten wir – wie andere Haltepunkte auch – bis dahin bloß als Schwellen in der Mobilitätslandschaft, mit dem Unterschied, dass sich aus der Angst vor Kontrollen, Expertise zu deren Umgehung verkaufen ließ, und die Unterschiede von Verfügbarkeit und Preisen von Gütern und Dienstleistungen beiderseits der Grenzen boomende Grenzökonomien produzieren, die Akteur_innen anziehen und natürlich von anderen Akteur_innen im Transit genutzt werden.¹³

12 Beispielsweise von Andrea Braidt, Vizerektorin für Forschung an der Akademie für bildende Künste Wien, und Michael Strassnig, stellvertretender Leiter der Wiener Wissenschafts- und Technologie-Fond WWTF, anlässlich ihrer Ansprachen zur Eröffnung des Workshop und einer Ausstellung in unserem Projektraum vom 3. Bis 5.12.2015. <<http://stopandgo-transition.net/publication/conference-vienna>>

13 Vgl. Karl Schlögel, *Marjampole oder Europas Wiederkehr aus dem Geist der Städte* (München: Hanser, 2005); Yulian Konstantinov, 'Patterns of reinterpretation. Trader-tourism in the Balkans (Bulgaria) as a picaresque metaphorical enactment of post-totalitarianism', *American Ethnologist* 23(4) 1996, pp. 762-782.



Wir hatten vorerst kaum beachtet, dass Zoll und Grenzpolizei in den Grenzregionen bedeutende Arbeitgeber_innen sind. In fast jeder Familie in einem der Dörfer beiderseits einer Grenze hatte zumindest eine/r dort Arbeit gefunden oder arbeitete immer noch dort.¹⁴ Schmuggler_innen, die nicht mindestens eine_n Grenzbeamt_in persönlich und dessen/deren Dienstplan kennen, und die nicht wissen, wie viel Schmuggelgüter dessen/deren Toleranz erträgt oder kostet, gelten als inkompetent. Die Verlässlichkeit dieser sozialen Netze hat daher Einfluss auf die Wahl der Schmuggelrouten, um möglichst viele am Mehrwert mitverdienen zu lassen.

Das gilt nicht nur für den Schmuggel von Gütern, sondern auch von Menschen. Während der Flüchtlingswelle vom Spätsommer 2015 fuhren die allermeisten Flüchtlinge nicht etwa mit regulären und preisgünstigen Busverbindungen von der Türkei nach Bulgarien und dann innerhalb der EU weiter nach Wien. Viele wurden über die viel gefährlichere Route über das Mittelmeer nach Griechenland geführt, und von dort auf dem Landweg nach Mazedonien und nach Serbien. Aber die meisten, die es nach Bulgarien geschafft hatten, wurden wieder aus der EU hinaus nach Serbien geschmuggelt und dann nach Ungarn zurück in die EU. Dieses unnötig erscheinende Passieren zweier EU-Außengrenzen lässt sich nicht alleine damit begründen, dass die Grenze zwischen den beiden EU-Nachbarstaaten Bulgarien und Rumänien besonders stark kontrolliert wird (was tatsächlich zutrifft), sondern mit den über lange Jahre gewachsenen Netzwerken entlang der serbisch-bulgarischen und der serbisch-ungarischen Grenze, die zuletzt während der Jugoslawienkriege eine besondere Bedeutung erlangt hatten.

Von Ungarn aus passierten die Flüchtlinge den Grenzübergang bei Nickelsdorf, der seit der EU-Mitgliedschaft Ungarns 2004 ein innereuropäischer Grenzübergang und seit 2007 ein Grenzübergang zwischen zwei Schengen-Staaten, seit 2007 demnach eine offene Grenze ist, wo Kontrollen nur mehr in Ausnahmefällen stichprobenartig durchgeführt werden. Dementsprechend wurde die Infrastruktur zur Grenzkontrolle sukzessive auf ein Minimum reduziert und die riesigen Parkflächen für LKWs wurden entweder zu Brachland oder wurden für andere Nutzungen adaptiert.

Mobilisierung statt Kontrolle

Ab Juli 2015 wurden entlang der A4 Ostautobahn von der Grenze bis nach Wien immer häufiger und in immer größerer Zahl Flüchtlinge aufgegriffen, die von Schlepper_innen von Ungarn über die Grenze nach Österreich gebracht wurden. Am 27. August wurde ein auf dem Pannenstreifen der A4 Ostautobahn – nahe des Designer Outlet-Centers bei Parndorf, 22 Kilometer von der österreichisch-ungarischen Grenze entfernt – abgestellter Kühl-LKW mit 71 toten Flüchtlingen entdeckt, deren Leichen zur forensischen Untersuchung und Identifizierung in eine Kühlhalle am Grenzübergang gebracht wurden. Die Halle war ursprünglich zur Kontrolle von Lebensmittelimporten errichtet worden. Nur eine Woche später, ab 4. September, während die Leichen noch vor Ort gelagert waren, begannen täglich mehrere tausend Flüchtlinge aus Ungarn kommend am Grenzübergang einzutreffen. Zuerst wurden sie mit Sonderzügen der ÖBB zum Westbahnhof Wien transportiert und weiter nach Deutschland, später mit Autobussen und Taxis. Ab dem 16. September übernahm das Militär österreichweit die Koordination der Transportlogistik vom Grenzübergang zu den Bahnhöfen und Notunterkünften. Zu diesem

14 Gerhard Zapfl, Bürgermeister von Nickelsdorf, Interview am 18.03.2016; N.N., serbischer Gebrauchtwarenhändler, Niš, Interview am 12.03.2014.



Zeitpunkt waren bereits Busse des Militärs im Einsatz. Als diese ihre Kapazitätsgrenze erreichten, wurden vom Krisenstab¹⁵, der im Zuge der Ereignisse eingerichtet worden war, zusätzlich Busse eines privaten Unternehmens eingesetzt. Diese waren flexibler als die Sonderzüge, um die Flüchtlinge direkt an die jeweiligen Zieldestinationen zu bringen.¹⁶ Viele der Busfahrer stammten wie schon erwähnt aus den Nachfolgestaaten Jugoslawiens, ihre Familien hatten selbst die Erfahrungen von Migration oder Flucht gemacht.

Zur Bewältigung der Flüchtlingswelle wurden auch die seit dem Ende der EU- und Schengen-Grenze kaum genutzten Parkflächen und Grenz-Infrastrukturen reaktiviert und mit ephemeren Infrastrukturen aus der Katastrophen-Hilfe und Eventindustrie ergänzt. Der große Parkplatz vor einer ehemaligen Grenzland-Diskotheek und Raststätte auf österreichischer Seite diente als Wartezone für die angeforderten Busse, die von dort aus einzeln an die Grenze geschickt wurden. Der Veranstalter eines grenznahen Rockfestivals öffnete seine Backstage-Halle und die Festivalwiese als Zeltplatz zur Unterbringung von Flüchtlingen. An der Autobahn wurden der LKW-Parkplatz vor der überdachten Kontrollzone und der Raum unter dem großen Flug-Dach zur Erstversorgung der Flüchtlinge adaptiert. Auf der großen Asphaltfläche wurden später zwei große beheizbare Zelte errichtet. Diese mussten nicht mehr in Betrieb genommen werden, denn schon am 15. Oktober endete der Flüchtlingsstrom auf dieser Route. Die medial groß inszenierte „Schließung“ der Grenze zwischen Serbien und Ungarn durch die ungarische Regierung lenkte die Ströme nun auf einen anderen Strang der Balkanroute um.

In den kritischen Tagen waren die verantwortlichen Regierungspolitiker in Wien untergetaucht. Die an der Grenze zusammengekommenen Hilfskräfte und Kontrollorgane, die staatlichen eingeschlossen, reagierten in der Notlage und in Ermangelung von Anweisungen eigenmächtig, sie widersetzten sich den Regulativen des Dublin II Abkommens, indem sie nicht kontrollierten, sondern lediglich versuchten, die Menge an Flüchtlingen zu versorgen und gleichzeitig immer in Bewegung zu halten, damit es zu keinen Eskalationen vor laufenden TV-Kameras kommt.¹⁷ Die österreichische Willkommenskultur betraf mehrheitlich nicht das Bleiben der Flüchtlinge, sondern deren möglichst konfliktfreien Weitertransport nach Deutschland. Der reaktivierte Grenzübergang stellte im Herbst 2015 demnach nicht so sehr einen Ort der De-Mobilisierung dar, sondern vielmehr der Mobilisierung. Er offenbarte eine staatlich geduldete Strategie der ‚Weg-Mobilisierung‘, die Österreich mit anderen Ländern entlang der Flüchtlingsrouten teilte.¹⁸ Im Oktober 2016, zum Abschluss unseres Forschungsprojektes und genau ein Jahr nach der Flüchtlingswelle, wiederholten wir die Bustour zum Grenzübergang:¹⁹ Dort stellten wir fest,

15 Der Krisenstab bestand aus Vertretern des österreichischen Innenministeriums, des Militärs, der Österreichischen Bundesbahnen, und des Roten Kreuzes stellvertretend für alle beteiligten NGOs, der Wiener Magistratsabteilung MA70, und aus Vertretern der ÖBB-Postbus GmbH, sowie des größten privaten Busunternehmens Dr. Richard. Er war in der Verkehrs-Leitzentrale des ÖBB am Wiener Hauptbahnhof stationiert.

16 Oberst Wolfgang Mayerhofer, Kommando Einsatzunterstützung, Leiter Verkehrsführung und Transport, Österreichisches Bundesheer, Interview am 08.09.2016.

17 Gerhard Zapfl, Bürgermeister von Nickelsdorf, Interview am 18.03.2016.

18 Vgl. dazu einen Text über die Situation in Italien: Federica Benigni und Marika Pierdicca, ‘Keep Moving! Strategien der Wegmobilisierung als Teil des italienischen Migrationsmanagements’, *TRANSIT* 10(2), 2016. <<http://escholarship.org/uc/item/6gpl1jfn>> [besucht am 26.10.2016]

19 Die Bustour vom Samstag, den 8. Oktober 2016 war Teil des Rahmenprogramms unserer Abschluss-Ausstellung in der Akademie der Bildenden Künste Wien: <<http://stopandgo-transition.net/publication/roadregisters/>> [besucht am 26.10.2016]



dass auf dem großen LKW-Parkplatz am Areal des Grenzüberganges neue, solidere Kontrollinfrastrukturen aufgebaut wurden, eine große Anlage aus Containern mit Schaltern zur Aufnahme der Personaldaten von Einreisewilligen, eine weitere Anlage aus Containern mit Unterbringungsmöglichkeiten zur Festsetzung von Personen ohne Einreiseerlaubnis, de facto ein Schubhaftgefängnis, sowie vorgefertigte Absperrelemente, mit denen sich bei Bedarf innerhalb von wenigen Stunden ein solider Zaun mit Stacheldraht-Abschluss zu beiden Seiten des Grenzüberganges errichten ließe – Maßnahmen, die in den Worten des Bürgermeisters der Gemeinde Nickelsdorf „hoffentlich nie gebraucht werden“.²⁰

Für die kleine Grenzgemeinde war die Erfahrung mit der Flüchtlingskrise einschneidend: Das Ereignis brachte die zuvor unbedeutende und leicht zu übersehende Gemeinde in die Weltpresse, und die Anstrengungen für die Hilfsleistungen wirkten – so der Bürgermeister mit Stolz – äußerst positiv auf die Stärkung der Dorfgemeinschaft. Der Herbst 2015 wird daher in Zukunft in der kollektiven Erinnerung des Dorfes eine bedeutende Rolle spielen. Der Bürgermeister betonte, dass der vorübergehende Ausnahmezustand durch das Massenfluchtereignis in der Geschichte der kleinen Grenzgemeinde keineswegs einzigartig war: Während der Ungarn-Krise durchschritten im November 1956 180.000 Flüchtlinge die Gemeinde, und nach dem Fall des Eisernen Vorhanges im Herbst 1989 mussten hier 40.000 erschöpfte DDR-Bürger_innen erstversorgt werden. Auch die seit Oktober 2015 geänderten Flucht-Routen waren nicht neu: Die Strecke von Serbien nach Kroatien, Slowenien und über die Grenzübergang Spielfeld nach Österreich hat seit den 1960er Jahren als Gastarbeiterroute Eingang in die Mobilitäts- und Migrationsgeschichte gefunden. Auf diesen Routen kamen viele der Busfahrer nach Österreich, die im Herbst 2015 die neuen Flüchtlinge durch Österreich transportierten.

Wenn heute die gesamte Balkanroute als „geschlossen“ gilt, stimmt das nur bedingt. Wo auch immer die Fluchthelfer über Logistik und funktionierende Netzwerke verfügen, die mitunter staatliche Kontrollorgane einschließen, werden wie bereits vor der sogenannten „Krise“ diskret Waren und Personen ohne die richtigen Papiere die Grenzen passieren – gleichzeitig mit unzähligen anderen mobilen Individuen – „Forschungsreisende“ wie uns selbst mit eingeschlossen.

Anschrift der Autoren

DI Michael Hieslmair, Springergasse 15/8, A-1020 Wien,
hies@him.at

DI Dr. Phil. Michael Zinganel, Hohlweggasse 28/1-13, A-1030 Wien,
zinganel@mur.at

20 Gerhard Zapfl, Bürgermeister von Nickelsdorf, Interview am 08.10.2016.