

Mobilität und Mobilisierung

Von Grenzen, Flucht und Seenotrettung auf dem Mittelmeer

Angela Pohlmann

Beitrag zur Ad-Hoc-Gruppe »Bewegung im doppelten Sinn: Migration, Krise und soziale Mobilisierung«

Einleitung: Alles in Bewegung – oder nicht?!

Das Mittelmeer ist ein Ort der Bewegung. Zum einen durch die konstanten Bewegungen von Wind und Wasser. Zum anderen ist das Mittelmeer schon immer weniger ein Ort denn eine Passage gewesen. Menschen haben zu allen Zeiten das Mittelmeer überquert. Mit Blick auf die Machtverhältnisse verlief diese Passage vor allem von Nord nach Süd. Der historische und heutige „imperiale Lebensstil“ (Brand und Wissen 2017) des Globalen Norden begründet und bedingt den Erhalt von Externalisierungsgesellschaften (Lessenich 2016). Diese beruhen auf der aktiven Ausbeutung von Menschen, Gesellschaften und der Natur sowie auch der Externalisierung von Folgekosten dieses Systems auf Natur und Bewohner:innen des Globalen Südens.

Mobilität ist eine Art, wie Menschen des Globalen Südens mit den Folgen der Externalisierungsgesellschaft umgehen bzw. in diesem System aktiv werden. Hierbei handelt es sich, aus Sicht des *mobility paradigms* (Sheller und Urry 2016, 2006), weniger um individuelle oder lokale Entscheidungen und Handlungen. Vielmehr sind Migration und Flucht spezifische Ausprägungen von Mobilität als Grundform moderner Gesellschaft(en). Mobilität ist der Modus, auf dem moderne Gesellschaften basieren und den sie gleichzeitig forcieren. Diese Gemachtheit von Mobilität bedeutet, dass a) Immobilität bzw. Immobilisierung soziologisch erklärungsbedürftig ist und b) dass (Im-)Mobilität von Macht, Herrschaft und Ungleichheit geprägt ist (Sheller 2020). Menschen sind nicht (im)mobil. Sie werden, basierend auf den gesellschaftlichen Verhältnissen, (im)mobilisiert bzw. mobilisieren sich. Um diese gesellschaftlichen Verhältnisse bzw. um (Im)Mobilität(en) als Ausdruck und Ergebnis sozialer Ordnung erklären zu können, argumentiere ich, dass die Konzepte von Mobilität(en) bzw. (Im)Mobilisierungen eine soziologische Fundierung benötigen. Eine solche soziologische Fundierung könnte in dem auf Georg Simmel zurückgehenden Konzept „Des Dritten“ (Simmel 2013 [1923]) liegen. Eine Analyse der Situation auf dem Mittelmeer, welche die Figur des Dritten (Lindemann 2010) bzw. der Tertiärität (Fischer 2008) systematisch in die Betrachtung mit einbezieht, umgeht (polarisierende) dyadische Erklärungen und macht (Im)Mobilität als Kern und Modus der Aushandlungen sozialer Aushandlungen auf dem Mittelmeer deutlich.

Dabei fokussiere ich auf die Verflechtungen der Bewegungen von drei sozialen Akteursgruppen. Zum einen auf die Bewegungen von Menschen, die versuchen das Mittelmeer auf größtenteils (Hoch-)seeun-

tüchtigen Booten zu überqueren. Daneben untersuche ich die (im)mobilisierenden Bewegungen staatlicher Akteur:innen, deren Auftrag – im Sinne der zunehmenden „securitization“ von Migration/Flucht (Steinhilper und Gruijters 2018) – immer weniger in Seenotrettung und immer stärker in der Durchsetzung der europäischen Grenzregime liegt. Die dritte Akteursgruppe sind zivilgesellschaftliche Seenotrettungs-Gruppierungen. Seit 2014 bemühen sich zivilgesellschaftliche Akteur:innen darum, dem was sie als politisch geschaffenes/gewolltes Sterbenlassen auf dem Mittelmeer betrachten, durch ihr Handeln etwas entgegenzusetzen. Sie bewegen sich auf dem Mittelmeer und mobilisieren gegen die Abschottungspolitik der EU. Dabei suchen sie spezifisch nach Personen, die auf (Hoch-)seeuntüchtigen Booten versuchen, das Mittelmeer zu überqueren, um diese zu retten und in Sicherheit zu bringen. Zusätzlich beobachten und veröffentlichen sie als „Watchdogs“ die (Nicht-)Bewegungen (para-)staatlicher Akteure. Auf Seiten der staatlichen Akteure wiederum ist ein (im Zuge von Corona an Dynamik gewinnendes) Bemühen darum erkennbar, auch die Bewegungen der zivilgesellschaftlichen Akteure dem Narrativ der *securitization* zu unterwerfen (Steinhilper und Gruijters 2018).

Im folgenden Abschnitt stelle ich das *mobility paradigm* sowie den Ansatz der *mobility injustice* vor und verbinde diese mit der theoretischen Figur „Des Dritten“. Hieran schließt eine Benennung meiner Forschungsmethoden in Abschnitt 3 an, bevor ich in Abschnitt 4 die ineinander verflochtenen Bewegungen der verschiedenen Akteursgruppen – sowie ihre jeweiligen Wirkungen aufeinander vorstelle. Im Fazit nehme ich eine abschließende Betrachtung und theoretische Einordnung der Ergebnisse vor.

Theoretische Konzepte: Mobility, Mobility Justice, Der Dritte

Das *mobilities paradigm* (Urry 2007; Sheller und Urry 2016) versteht Mobilität als „key conduit for understanding the connections, assemblages, and practices that both frame and generate contemporary everyday life“ (Adey und Bissell 2010, S. 2). Urry und Kolleg:innen kritisieren, dass die Sozialwissenschaften die Bedeutung der systematischen Bewegungen von Menschen in allen gesellschaftlichen Bereichen bislang ignoriert oder trivialisiert haben (Sheller und Urry 2006, S. 208). Die Existenz (v.a. moderner) Gesellschaften ist demnach nicht denkbar ohne Mobilitäten, durch welche Menschen, Dinge und Ideen auf vielfache Weise miteinander verbunden werden.

Spezifische (Im)Mobilitäten, wie bspw. Migration werden in *mobility regimes* organisiert und reguliert. In diesen Regimes sind materielle Elemente, wie Grenzzäune und Überwachungsanlagen eng mit menschlichen Akteur:innen (Grenzwächter:innen, Zollbeamten:innen, *people on the move*) und Diskursen (Nationalstaatlichkeit, (nationale) Sicherheit) verknüpft und regulieren, wer sich (wie/wohin) bewegt bzw. bewegen muss. „Mobility and control over mobility both reflect and reinforce power. Mobility is a resource to which not everyone has an equal relationship“ (Skeggs 2004, S. 49). Das *mobilities paradigm* will Mobilität(en) somit nicht verallgemeinern oder privilegieren, sondern versteht vielmehr sowohl Bewegung als auch Immobilitäten als erklärungsbedürftig und als immer beeinflusst von Macht und Ungleichheit(en).

Das Konzept der *mobility justice* untersucht die strukturell ungleichen Möglichkeiten der individuellen, gruppenspezifischen und ortsspezifischen Mobilitäten (Sheller 2020, S. 18). Die Möglichkeiten von, wie auch der Zwang zu Mobilität sind nicht nur Folge individueller Entscheidungen. Vielmehr sind diese immer eingebettet in historische (transnationale) Ungleichheits- und Machtverhältnisse.

Die Grundidee des *mobilities paradigms* soll hier ergänzt werden um eine Betrachtung von (Im)Mobilität(en) bzw. (Im)Mobilisierungen als Ergebnis nicht von dyadischen Beziehungen, sondern als Ausdruck von Tertiärität (Fischer 2008). Die grundlegende Einsicht in die soziale (auch soziologische) Bedeutung der Figur des Dritten geht auf Georg Simmel zurück (Simmel 2013 [1923]). Lag bei Simmel dabei der

Fokus noch auf der Figur des Dritten als „Typ“, verschoben Berger und Luckmann die Betrachtung hin zu einer stärker sozialtheoretischen. „Die Institutionalisierung einer Ordnung, so ihr Argument, sei nur möglich, wenn die dyadische Ego-Alter-Beziehung um einen Dritten erweitert würde. Der Dritte ermögliche die Entstehung einer objektiven sozialen Wirklichkeit im Sinne Durkheims, die den Handelnden gegenüber stehe und einen Zwang auf sie ausüben“ (Lindemann 2010, S. 494). Das Soziale und somit auch soziale Ordnung entsteht somit erst durch den Dritten. Dies bedeutet, dass auch (Im)Mobilitäten als Ausdruck gesellschaftlicher Verhältnisse (wie dies im *mobilities paradigm* insbes. in dem Konzept der *mobility justice* angelegt ist) nur erklärt werden kann, wenn diese nicht als Ergebnis individueller Handlungen oder als Ausdruck eines dyadischen Verhältnisses, sondern unter Berücksichtigung der Figur des Dritten verstanden wird.

Method(ologi)en

Forschungsstil, Methodologie, Datenerhebung und Auswertung richten sich nach der Situationsanalyse (Clarke et al. 2018). Diese postmoderne Weiterentwicklung der Grounded Theory ist besonders geeignet für das Forschungsvorhaben, da sich hier der Fokus auf 1) Komplexität und Ambivalenz, 2) die Bedeutung von materiellen Elementen sowie 3) von Diskursen verschiebt. Viertens geht die Situationsanalyse davon aus, dass sich moderne Phänomene nicht ohne Berücksichtigung der in ihnen (immer) eingeschriebenen Macht- und Ungleichheitsverhältnisse untersuchen lassen (Clarke et al. 2018).

Methodisch basiert die Erhebung der Bewegungen auf der qualitativen Auswertung von Dokumenten. Erstens wurden Veröffentlichungen der zivilgesellschaftlichen Organisationen Sea-Eye, Sea-Watch, JugendRettet, Mission Lifeline und Watch the Med – AlarmPhone erhoben. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Newsletter der Organisationen, mit denen diese über ihre Aktivitäten und die Ereignisse auf dem Mittelmeer informieren. Zweitens auf Berichten der wissenschaftlich arbeitenden Agentur Forensic Architecture und der International Organization for Migration (IOM) der UN. Ergänzt wurden diese durch Veröffentlichungen von staatlichen (italienische und maltesische Küstenwache), bzw. europäischen Organisationen (Frontex, EUNAVFOR IRINI).

Ergänzend wurden qualitative Interviews mit acht Aktiven der zivilgesellschaftlichen Organisationen geführt.

Das gesammelte empirische Material wurde mit den codierungsschritten der klassischen Grounded Theory sowie mit den kartographischen Verfahren der Situationsanalyse ausgewertet.

Ergebnisse: der Dritte der (Im-)Mobilisierung

Die Auswertung gliedert sich in drei Abschnitte. Diese stellen jeweils die ineinander verwobenen Mobilitäten von zwei Akteursgruppen vor. Ziel dieser analytischen Aufteilung ist es deutlich zu machen, wie und welche Bewegungen jeweils ineinander verwoben werden und auf welche Art hier die Figur des Dritten hinzutritt.

Fliehende Menschen – staatliche Akteure

Wie bereits ausgeführt sind es die historischen wie auch aktuellen (ideologischen, materiellen, menschlichen) Bewegungen des Globalen Nordens in den Globalen Süden, die dazu führen, dass eine zunehmende Anzahl an Menschen dazu gezwungen werden, ihre Herkunftsorte und -regionen zu verlassen.

Die Reaktionen der Institutionen der EU und ihrer Mitgliedstaaten können in unterschiedliche Phasen unterteilt werden (Musarò 2017; Garelli et al. 2018). Im Zuge dessen, was als „Flüchtlingskrise“ geframed wurde (Goodman et al. 2017, S. 106) dominiert bis zum Auftreten von COVID-19 eine „security-humanitarian agenda“ (Musarò 2017, S. 11) – welche auf einem abwehrorientierten Narrativ begründete (Steinhilper und Gruijters 2018). Dieses bedient sich jedoch in Teilen auch einer humanitären Argumentation (Menschen sollen davon abgehalten werden, sich auf die gefährlichen Fluchtrouten zu begeben). Die *securitization* von Migration führte zu einer zunehmenden Schließung und Militarisierung von Grenzregimen und betont das Risiko welches von Migrant:innen für die Sicherheit von (Wohlfahrts-)Staat und Bürger:innen ausgeht. Die Bewegungen von Menschen (und Ideen) aus dem Globalen Süden werden als Problem konstruiert, das überwacht, kontrolliert und reduziert/verhindert werden muss (Kollender und Kourabas 2020).

Bewegungen von Grenzregimeakteur:innen hin zu fliehenden Personen

Diese diskursiven Elemente des EU-Außengrenzregimes sind verbunden mit den (Bewegungen) von Menschen und materiellen Elementen. Personen und materielle Elemente wurden in Bewegung gesetzt, um die Mobilität der fliehenden Menschen zu kontrollieren. Grenzschützer:innen sowie Soldat:innen der EU-Mitgliedsstaaten wurden mit Fahrzeugen und Ausrüstung für Überwachung und Kontrolle/Abwehr an Orten des Grenzübertritts bzw. entlang der Fluchtrouten positioniert. Diese Bewegungen *hin* zu den fliehenden Menschen führten zu einer teils sukzessiven, teils abrupten Schließung der (verhältnismäßig) sicheren Fluchtrouten über Land bzw. über das östliche Mittelmeer. Die fliehenden Menschen reagieren hierauf, indem sie zum einen andere (gefährlichere) Fluchtrouten wählen und zum anderen, indem sie auf immer kleinere Boote ausweichen (im Bemühen, die Sicherheitstechnologien zu unterwandern) – die immer weniger dafür geeignet sind, das Mittelmeer zu überqueren.

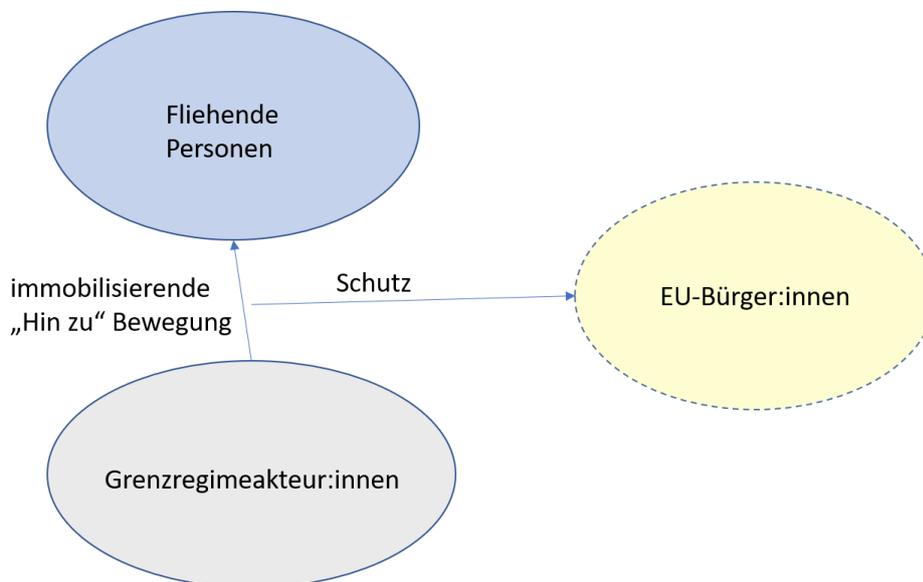


Abbildung 1: Die/der „schützende“ Dritte

Die (immobilisierenden) Bewegungen hin zu den fliehenden Menschen werden von dem Grenzschutzregime durch einen imaginären Bezug auf die Sicherheit der EU-Bürger:innen begründet (u.a. Léonard 2010). Fliehende Menschen werden nicht von den Grenzschutzbeamt:innen aufgehalten, weil die Interaktion dieser zwei Akteursgruppen „in sich“ negativ ist. Vielmehr begründen sich die Bewegungen der Akteur:innen des Grenzschutzregimes durch u.a. den (imaginären) Dritten der EU-Bürger:innen. Die

Akteur:innen des Grenzregimes werden hierdurch zu „schützenden“ Dritten, welche die EU-Bürger:innen vor den Risiken ungehinderter Flucht und Migration bewahren.

Bewegung der Grenzschutzakteur:innen weg von fliehenden Personen

Die Bewegungen *hin zu* den fliehenden Menschen wurden von Anfang an begleitet von Bewegungen *weg von* (hilfsbedürftigen) Personen. So wurde der geographische Aktionsbereich sowie das Mandat für EU-(Mitgliedsstaats-)Organisationen zur Seenotrettung zwischen 2013 und 2015 deutlich eingeschränkt. Reichte der Einsatzbereich der Operation Mare Nostrum der italienischen Küstenwache noch bis kurz vor und bis in die libysche Küstenzone, wurde er in den nachfolgenden Operationen Triton und Sophia, welche nun durch die EU organisiert und durchgeführt wurden, deutlich eingeschränkt. Diese geographische Einschränkung des Bewegungsgebiets ist signifikant, da die meisten tödlichen Bootsvorfälle in oder kurz nach den Küstengebieten Libyens geschehen. So entstand ab 2014 ein Vakuum in staatlichen Search-And-Rescue-Aktivitäten (SAR) und trieb die Zahlen der verunglückten, vermissten und verstorbenen Menschen deutlich in die Höhe (Steinhilper und Gruijters 2018; Heller und Pezzani 2016).

Seit dem Ende von Mare Nostrum sprechen Forscher:innen von einer Politik bzw. von „practices of non-assistance“ (Heller und Pezzani 2016). Dies bezeichnet nicht nur den geographischen, sondern v.a. den „ideologischen“ Rückzug von EU-Organisationen aus SAR-Aktivitäten. Dieser zeigt sich insbesondere in den Triton Nachfolge Missionen EUNAVFOR Sophia und IRINI. Diese haben wieder ein deutlich größeres Einsatzgebiet als Triton. Jedoch haben diese EU-Missionen kaum mehr einen SAR-Auftrag. Vielmehr ist ihre Aufgabe die Überwachung und Verhinderung „krimineller Aktivitäten“. Diese Veränderung zeigt sich auch in den materiellen Elementen. Die EUNAVFOR Missionen verfügen kaum mehr über nautische Gefährte – wie Boote, Schiffe etc., also Fahrzeugen, die eine Seenotrettung praktisch durchführbar machen. Stattdessen agieren die Missionen zunehmend mit Technologien und Elementen der Überwachung: Satellit, Radar, Flugzeugen und (unbemannten) Drohnen. Die geographische Bewegung hin zu den fliehenden Menschen ist also gekennzeichnet durch eine Politik der „avoidance“ bzw. *non-assistance*.

Diese Politiken und Praktiken dienen – so mein Argument – weniger dazu, die aktuell gefährdeten Personen nicht zu retten, sondern sollen vor allem als Abschreckung zukünftiger fliehender Personen dienen (s. Abb. 2). Dies wird u.a. in den *risk assessments* von Frontex deutlich, die argumentieren, dass die Anwesenheit von staatlichen und zivilgesellschaftlichen Rettungsschiffen als „Pull-Faktor“ für Schlepper:innen und fliehende Personen wirken würden (Frontex 2017, S. 32).

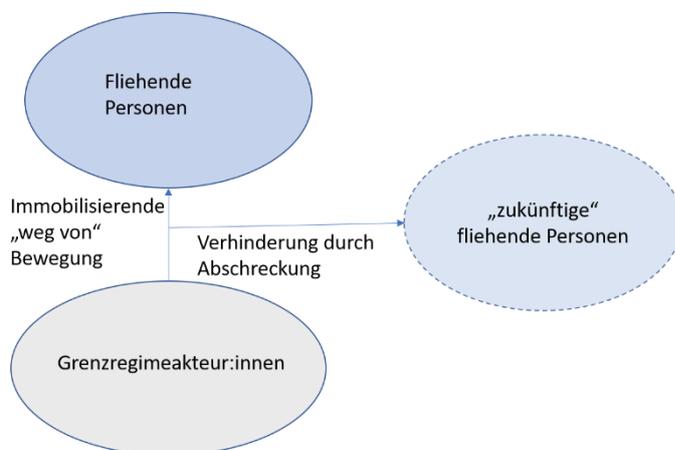


Abbildung 2: Die/der abschreckende Dritte

Die Mobilitätsentscheidungen/-praktiken der Grenzregimeakteur:innen richten sich nur zu einem Teil auf aktuell in Seenot geratenen Personen. Vielmehr dienen sie der Abschreckung zukünftiger Fluchtbemühungen über das Mittelmeer. Hiermit kommunizieren die Grenzregimeakteur:innen nicht nur mit Schlepper:innen und Fliehenden, sondern auch mit den EU-Bürger:innen, für deren „Schutz“ sie agieren. Sowohl die hin zu wie auch die weg von Bewegungen des EU-Grenzregimes dienen somit der Aufrechterhaltung der sozialen Ordnung der „sicheren“ EU-(Wohlfahrts-)Staatlichkeit.

Fliehende Menschen – zivilgesellschaftliche Akteur:innen

Um dem oben beschriebenen Vakuum in staatlich organisierter und durchgeführter Seenotrettung zu begegnen, gründeten sich ab 2014 zivilgesellschaftliche Gruppen. Diese haben es sich zum Ziel gesetzt, dem Sterben bzw. dem Sterbenlassen auf dem Mittelmeer etwas entgegenzusetzen. Die SAR-Gruppen engagieren sich in einer Vielzahl von Aktionsformen, die auf sehr unterschiedlichen Bewegungen basieren. Neben Demonstrationen und Kundgebungen sowie Petitionen, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist der Einsatz auf dem Mittelmeer die zentrale Aktionsform. Dabei werden zunächst Menschen und Boote zum Einsatz und in die Gebiete gebracht, in denen die höchsten Zahlen an Überquerungsversuchen und damit auch Bootsvorfällen stattfinden. Die Vielzahl an Personen, Handlungen und materiellen Elementen, die in einer Rettungsaktion miteinander verknüpft werden, ist immens und basiert nicht nur auf den Bewegungen von Menschen und Dingen, sondern u.a. auch auf der Schaffung und Erhaltung von finanziellen sowie Informations- und Kommunikationsflüssen. Weiterhin bedarf es des Vorhandenseins von stabilen Infrastrukturen wie Häfen, Werften und Flughäfen. Auch finden die Bewegungen der zivilgesellschaftlichen Gruppen in einer immer schon gesellschaftlich geprägten Umgebung statt (Alkemeyer 2004, S. 48). Im Falle der Seenotrettung besteht diese gesellschaftliche Umwelt aus Grenzen, Grenzgebieten, SAR-Zonen. So kann man an Abb. 3 erkennen, wie sich die Bewegungen der SAR-Fahrzeuge aus u.a. den Überlappungen von Grenzen, Fluchtrouten, SAR-Zonen (bzw. deren Ende) und (europäischen) Häfen ergeben.

Die zivilgesellschaftlichen Organisationen mobilisieren sich nicht (nur) aufgrund der Bewegungen von fliehenden Menschen, sondern vielmehr als Reaktion auf den Nexus von Handlungen der fliehenden Menschen sowie der (Nicht-)Bewegungen der Grenzregimeakteur:innen (s. Abb. 3).

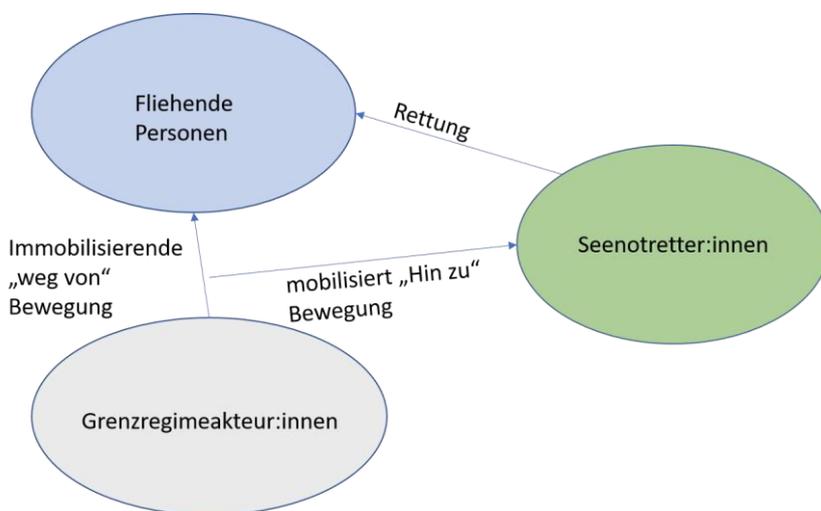


Abbildung 3: Die/der rettende Dritte

Die zivilgesellschaftlichen Organisationen setzen sich hierbei selbst in die Rolle der/des rettenden Dritten, welche(r) sich mobilisiert hat, um die immobilisierenden (Nicht)Bewegungen der Grenzregimeakteur:innen auszugleichen. Die Legitimierung dieser Praktiken erfolgt über das Narrativ einer sozialen Ordnung, die auf Humanität und der menschlichen Gemeinschaft beruht. Mobilität ist dabei nicht nur der Modus der Aushandlungen dieser Ordnung, sondern auch – als Forderung des Rechts auf (internationale) Mobilität, insbes. Flucht – der Kern, um den es in diesen Aushandlungen geht.

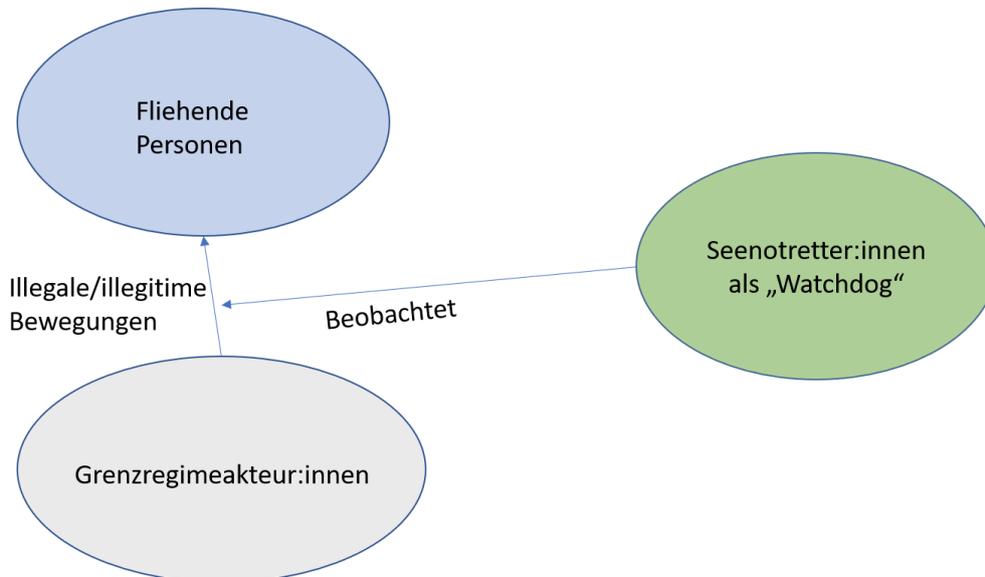


Abbildung 4: Die/der beobachtende Dritte

Ähnlich verhält es sich bei der zweiten Rolle, die die zivilgesellschaftlichen Organisationen eingenommen haben. Zusätzlich zu den Rettungsaktionen verstehen sich mehrere der Organisationen auch als „Watchdog“, die/der die (illegalen) (Nicht-)Bewegungen der Grenzregimeakteur:innen überwacht. Als Beobachter:innen und öffentliche Kritiker:innen dokumentieren und veröffentlichen die SAR-Gruppen das Fehlverhalten von staatlichen Akteur:innen. Sie machen es u.a. publik, wenn staatliche SAR-Aktivitäten unterbleiben, obwohl ein Boot in Seenot (mehrfach) an die Koordinierungsstellen gemeldet wurde (<https://sea-watch.org/crimes-of-malta/>). Auch beobachten und melden zivilgesellschaftliche Organisationen illegale Aktivitäten von Grenzregimeakteur:innen, z.B. in der Form von illegalen Push-Backs. Dabei beziehen die zivilgesellschaftlichen Akteur:innen sich auf geltende Seenot- und Menschenrechte und fordern, dass die staatlichen Akteur:innen sich an die hierin kodifizierte soziale Ordnung halten.

Zivilgesellschaftliche Gruppen vs. Grenzregimeakteur:innen

Die Grenzregimeakteur:innen reagieren auf die Aktivitäten der zivilgesellschaftlichen Gruppen. War das Verhältnis der politischen Akteure zu den SAR-Gruppen sowohl auf regionaler wie auch nationaler und europäischer Ebene zunächst positiv, änderten sich die Diskurse und Praktiken der staatlichen Akteure im Verlauf des Jahres 2017 (Cusumano und Villa 2020). Nicht nur wurden die SAR-Gruppen diskursiv von rechten Gruppen und Parteien als Flüchtlingstaxis verunglimpft, auch wurden sie bspw. von der EU-Agentur Frontex beschuldigt, das Sterben auf dem Mittelmeer zu verschlimmern, da Schleuser und fliehende Menschen damit rechnen würden, von europäischen oder zivilgesellschaftlichen Booten gerettet

zu werden (Frontex 2017, S. 32). Ein italienischer Staatsanwalt beschuldigte die Rettungsorganisationen, dass sie direkt mit den Schleusern kollaborieren würden (Mainwaring und DeBono 2021, S. 2).

Diese diskursiven Verschiebungen gingen einher mit Veränderungen in den Handlungen von politischen und staatlichen Institutionen. Während einige (Lokal-)Politiker:innen sich weiterhin auf der Seite der fliehenden Menschen, der zivilgesellschaftlichen Gruppen und von humanitären Prinzipien verorteten, erlebten die Seenotrettungsgruppen eine zunehmend abwehrende Haltung und Handlungen von vielen der politischen und Verwaltungsakteur:innen.

Im August 2017 und März 2018 beschlagnahmte der italienische Staat die Schiffe der Organisationen JugendRettet and Proactiva Open Arms. Nach den Wahlen 2017 in Italien, die in einer Koalition der rechtsradikalen Lega Nord mit der polemischen Bewegung Movimento 5 Stelle resultierte, verschlimmerte sich die Situation für die SAR-Gruppen. Die neue Regierung begann schnell damit, den NGO-Schiffen die Einfahrt in italienische Häfen zu verbieten, um gerettete Menschen an Land zu bringen (Mainwaring und DeBono 2021, S. 2). Die Regierung von Malta schloss sich an und schloss ebenfalls ihre Häfen. Ein Kapitän der NGO Lifeline, der dennoch in einen maltesischen Hafen einfuhr, wurde angeklagt und sein Schiff beschlagnahmt. Seither haben die italienische, die maltesische sowie die griechische Regierung bzw. lokale Entscheidungsträger:innen in diesen Ländern, legale Mittel gegen 13 Seenotrettungsorganisationen angestrengt. Die Beschuldigungen beinhalten Menschenschmuggel, Menschenhandel und andere schwerwiegende Vergehen. Italien alleine initiierte 18 polizeiliche Untersuchungen gegen Seenotrettungsgruppen zwischen Februar 2017 und Februar 2020 (Cusumano und Villa 2020, S. 24).

Die meisten dieser Aktivitäten richten sich mehr oder weniger direkt gegen die Bewegungen der Seenotrettungsorganisationen. Am deutlichsten wird dies im Falle der Festsetzung und Beschlagnahmung von Fahrzeugen sowie dem Einfahrtsverbot in Häfen. Mittelbar jedoch bewirken auch die juristischen Verfahren einen Stopp der Bewegungen. Während im Mai 2017 vierzehn Schiffe im Einsatz waren, waren es im Juni 2020 nur noch vier (Janer Torrens 2020, S. 386). Ähnlich wie in ihrem Verhalten hinsichtlich der fliehenden Personen, spielen auch bei den Stillsetzungs- und Kriminalisierungspraktiken der Grenzregimeakteur:innen zukünftige Dritte eine Rolle (Abb. 5). So sollen bereits aktive wie auch zukünftig sich engagierende Personen davon abgeschreckt werden, sich für die zivile Seenotrettung zu mobilisieren.

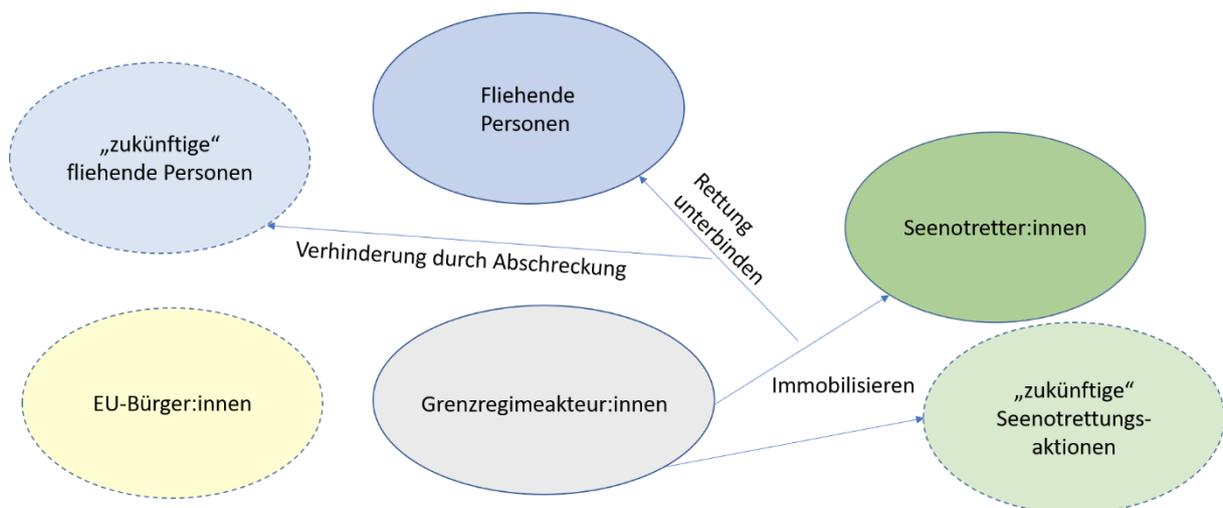


Abbildung 5: Die/der verhindernde Dritte

Die Praktiken des Grenzregimes adressieren zum einen praktisch die Mobilität der SAR-Gruppen, zielen diskursiv jedoch auf die zukünftige Mobilisierungspotentiale der Gruppen. Zum anderen verorten sich

die Grenzregimeakteur:innen in den Diskursen um die „Sicherheit“ der EU-Bürger:innen, wenn sie die SAR-Gruppen z.B. dadurch diskreditieren, dass sie vor potentiellen Terrorist:innen, Ausnutzer:innen des EU-Wohlfahrtssystems oder, seit 2020, vor Virusträger:innen warnen, die diese nach Europa transportieren würden (so u.a. in einem Schreiben des Innenministeriums an die Seenotrettungsgruppen vom 6.4.2020, <https://sea-eye.org/offener-brief-an-innenminister-seehofer/>).

Während die Festsetzung der Schiffe dasjenige materielle Element immobilisiert, das für den SAR-Einsatz unumgänglich ist, verändern die juristischen Verfahren v.a. die Ressourcenflüsse der SAR-Organisationen. Menschliche Arbeitskraft bzw. ehrenamtliches Engagement werden hier gebunden, ebenso wie finanzielle Ressourcen. Mindestens ebenso relevant ist jedoch die (intendierte) Verschiebung der öffentlichen Meinung, die hierdurch negativ verändert werden könnte. Alle Strategien der juristischen, der diskursiven wie auch die praktische Immobilisierung sollen sowohl die zivilgesellschaftlichen Gruppen, wie (über diese) auch die fliehenden Personen in ihren Bewegungen stoppen und hierdurch einen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Grenzregime leisten. Die Schließung der Häfen für Schiffe mit geretteten Personen an Bord ist eine Immobilisierungsstrategie, in welcher das Doppelziel der Immobilisierung einer Gruppe durch die Einschränkungen der Bewegungen einer anderen Gruppe verfolgt wird.

Diskussion und Fazit

Die historischen Bewegungen der Externalisierungsgesellschaften des Globalen Nordens verursachen die Mobilisierung von Menschen des Globalen Südens. Deren Bewegungen führen zur Mobilmachung von Grenzregimeakteur:innen, was zu einer Veränderung der Bewegungsrouten, -objekte und -strategien der fliehenden Menschen führte. Dabei bemühen sich die Akteur:innen des Grenzregimes darum, die (partielle) Immobilisierung bestimmter Gruppen zum Zwecke der Regulierung von Mobilitäten durchzusetzen (Sheller 2020, S. 18). Verursacht ist diese Regulierung nicht durch die Relationen zwischen den zwei Akteursgruppen. Vielmehr berufen sich die Akteur:innen des Grenzschutzes immer auf die/den Bürger:in als (nationalstaatlich gedachten) Dritten, dessen/deren „Sicherheit“ oder Wohlfahrt geschützt werden müssten.

Die dargestellten Auswirkungen der aufgezeigten Bewegungen der Akteur:innen des Grenzregimes *hin zu* und *weg von* den fliehenden Menschen, welche der Logik der *practices of non-assistance* (Heller und Pezzani 2016) folgen, führten dazu, dass sich zivilgesellschaftliche Gruppen bildeten und in Bewegung setzten. Diese positionieren sich und ihre Handlungen dabei als Dritte, die als Retter:innen und Beobachter:innen aktiv werden, weil die (Nicht-)Bewegungen der staatlichen Akteur:innen ein „Sterbenlassen“ auf dem Mittelmeer bewirken.

Die Bewegungen der zivilgesellschaftlichen Organisationen versuchen die Akteure des Grenzregimes zu regulieren bzw. zu demotivieren. Dabei berufen sie sich wiederum auf den Schutz der (nationalen, EU) Gesellschaft(en), welcher hier nicht nur durch die fliehenden Menschen, sondern auch durch die Aktivitäten der Seenotrettungsgruppen gefährdet ist. Dies wurde aktuell noch einmal deutlich in den diskursiven Verschiebungen, die im Zuge von Corona auftraten. Hier wurden sowohl die fliehenden Menschen, wie auch die Aktivitäten der Seenotretter:innen in einen direkten Zusammenhang mit der Ausbreitung des Virus und der Gefährdung „der Gesellschaft“ gebracht (Stierl und Dadusc 2021).

In der Betrachtung der Situation auf dem Mittelmeer stellt sich heraus, dass es keine dyadischen Beziehungen bzw. Aktions-Reaktionsmuster gibt. Vielmehr gibt es – wie in jeder sozialen Handlung – immer (mindestens) „den sozialen Dritten“ (Simmel 2013 [1923]; Fischer 2008, Hervorhebung A. P.). Die zivilgesellschaftlichen Organisationen bilden sich und agieren nicht (nur) aufgrund der Bewegungen eines Zweiten (der fliehenden Menschen), sondern innerhalb des Beziehungsnetzes fliehende Menschen

– Grenzregimeakteure – Öffentlichkeit. Die Berücksichtigung der Figur des sozialen Dritten macht insbesondere Sinn für (soziologische) Untersuchungen eines Themenbereichs, der politisch, sozial wie auch in der wissenschaftlichen Betrachtung vielfach als (Parade-)Beispiel von Polarisierung(en) dargestellt wird. Die Verschiebung des Fokus weg von den (polarisierten) Verhältnissen zwischen zwei Akteursgruppen und hin zu einer Berücksichtigung der Figur des Dritten – egal ob die Position dieses Dritten selbst eingenommen wird oder die/der Dritte „lediglich“ diskursiv als „implizierte Akteure“ (Clarke et al. 2018) in der Situation auftritt – ermöglicht einen analytischen Blick auf *Regimes of (Im)Mobilisation*, der sich weniger in Polarisierungen erschöpft und die Situation als Ausdruck und Ergebnis von „Gesellschaft“ bzw. als soziales Handeln analysiert. Ein solcher Blick ermöglicht eine Betrachtung von (Im-)Mobilisierungen nicht als „Kampf“ (um Macht, Agency ...) zweier Akteursgruppen, sondern als Ausdruck von (umkämpften) sozialen Ordnungen.

Literatur

- Adey, Peter, und David Bissell. 2010. Mobilities, Meetings, and Futures: An Interview with John Urry. *Environ Plan D* 28(1):1–16. doi:10.1068/d3709.
- Brand, Ulrich, und Markus Wissen. 2017. *Imperiale Lebensweise: Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: oekom verlag.
- Clarke, Adele E., Carrie Friese und Rachel Washburn. 2018. *Situational Analysis: Grounded Theory After the Interpretive Turn*. Second edition. Los Angeles, London, New Delhi, Singapore: SAGE.
- Cusumano, Eugenio, und Matteo Villa. 2020. Over troubled waters: Maritime rescue operations in the central Mediterranean. In *Migration in West and North Africa and across the Mediterranean: Trends, risks, development and governance*, Hrsg. Philippe Fargues und Marzia Rango, 23–40. Geneva: International Organization for Migration.
- Fischer, Joachim. 2008. Tertiärität. Die Sozialtheorie des »Dritten« als Grundlegung der Kultur- und Sozialwissenschaften. In *Phänomenologie und Soziologie: Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen*, Hrsg. Jürgen Raab, 121–30. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Frontex. 2017. Risk Analysis for 2017. Unveröffentlichtes Manuskript, zuletzt geprüft am 15. März 2022. https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2017.pdf.
- Garelli, Glenda, Charles Heller, Lorenzo Pezzani und Martina Tazzioli. 2018. Shifting Bordering and Rescue Practices in the Central Mediterranean Sea, October 2013–October 2015. *Antipode* 50(3):813–21. doi:10.1111/anti.12371.
- Goodman, Simon, Ala Sirriyeh und Simon McMahon. 2017. The evolving (re)categorisations of refugees throughout the “refugee/migrant crisis”. *J. Community Appl. Soc. Psychol.* 27(2):105–14. doi:10.1002/casp.2302.
- Heller, Charles und Lorenzo Pezzani. 2016. Ebbing and Flowing: The EU’s Shifting Practices of (Non-) Assistance and Bordering in a Time of Crisis. *Near Futures Online* 1:1–33. <http://nearfuturesonline.org/ebbing-and-flowing-the-eus-shifting-practices-of-non-assistance-and-bordering-in-a-time-of-crisis/>. Zugriff am 28. April 2022.
- Janer Torrens, Joan D. 2020. Migrant Search and Rescue Operations in the Mediterranean by Humanitarian Organizations: Migrant Smuggling or Humanitarian Assistance?. *Paix_secur_int* Nr. 8: 381–401. doi:10.25267/Paix_secur_int.2020.i8.12.
- Kollender, Ellen, und Veronika Kourabas. 2020. Zwischen Ein- und Ausschluss der ‚Anderen‘: (Dis-) Kontinuitäten rassistischer und ökonomistischer Argumentationen im Diskurs um Migration von der ‚Gastarbeit‘ bis heute. *Wissen schafft Demokratie*. Schriftenreihe des Instituts für Demokratie und Zivilgesellschaft (7):86–99.

- Léonard, Sarah. 2010. EU border security and migration into the European Union: Frontex and securitisation through practices. *European Security* 19(2):231–54. doi:10.1080/09662839.2010.526937.
- Lessenich, Stephan. 2016. *Neben uns die Sintflut: Die Externalisierungsgesellschaft und ihr Preis*. Carl Hanser Verlag. <http://www.onleihe.de/goethe-institut/frontend/mediaInfo,51-0-482214050-100-0-0-0-0-0-0.html>.
- Lindemann, Gesa. 2010. Die Emergenzfunktion des Dritten – ihre Bedeutung für die Analyse der Ordnung einer funktional differenzierten Gesellschaft / The Emergence of Order – the Function of the Third Actor and its Relevance for the Analysis of Functional Differentiation. *Zeitschrift für Soziologie* 39(6):493–511. doi:10.1515/zfsoz-2010-0604.
- Mainwaring, Cetta, und Daniela DeBono. 2021. Criminalizing solidarity: Search and rescue in a neo-colonial sea. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 239965442097931. doi:10.1177/2399654420979314.
- Musarò, Pierluigi. 2017. Mare Nostrum: the visual politics of a military-humanitarian operation in the Mediterranean Sea. *Media, Culture & Society* 39(1):11–28. doi:10.1177/0163443716672296.
- Sheller, Mimi. 2020. Mobility Justice. In *Handbook of Research Methods and Applications for Mobilities*, Hrsg. Monika Büscher, Malene Freudendal-Pedersen, Nikolaj G. Kristensen und Sven Kesselring, 11–20. Cheltenham, UK, Northampton, MA: Edward Elgar Publishing.
- Sheller, Mimi, und John Urry. 2006. The New Mobilities Paradigm. *Environ Plan A* 38(2):207–26. doi:10.1068/a37268.
- Sheller, Mimi, und John Urry. 2016. Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities* 1(1):10–25. doi:10.1080/23800127.2016.1151216.
- Simmel, Georg. 2013 [1923]. *Soziologie: Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*. 7th ed. Berlin: Duncker & Humblot.
- Steinhilper, Elias, und Rob J. Gruijters. 2018. A Contested Crisis: Policy Narratives and Empirical Evidence on Border Deaths in the Mediterranean. *Sociology* 52(3):515–33. doi:10.1177/0038038518759248.
- Stierl, Maurice, und Deanna Dadusc. 2021. The “Covid excuse”: EUropean border violence in the Mediterranean Sea. *Ethnic and Racial Studies* 45(8):1453–1474. doi:10.1080/01419870.2021.1977367.
- Tsianos, Vassilis, und Serhat Karakayali. 2010. Transnational Migration and the Emergence of the European Border Regime: An Ethnographic Analysis. *European Journal of Social Theory* 13(3):373–87. doi:10.1177/1368431010371761.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.