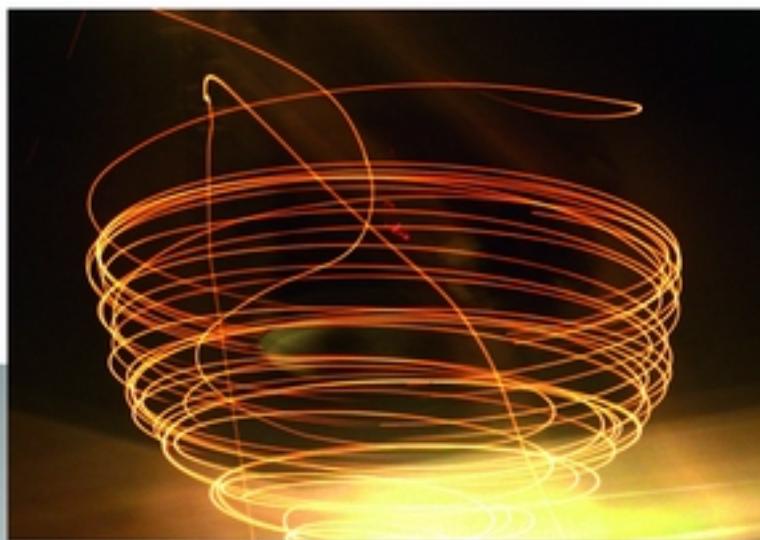


Christian Wille

# Grenzgänger und Räume der Grenze

Raumkonstruktionen in der Großregion  
SaarLorLux



Luxemburg-Studien  
Études luxembourgeoises 1

Christian Wille

# Grenzgänger und Räume der Grenze

Raumkonstruktionen in der Großregion  
SaarLorLux



LESEPROBE

PETER LANG  
Internationaler Verlag der Wissenschaften

# 1. Einleitung

Im Zuge fortschreitender Globalisierung und wachsender Mobilität wird die Kongruenz von Territorium, Kultur und sozialer Handlungsreichweite zunehmend infrage gestellt. Es sind die quer liegenden Phänomene, welche die ‚Ordnungen‘ der vermeintlich klar abgrenzbaren Räume, Kulturen und Gesellschaften in ‚Unordnung‘ bringen. Diese Entwicklung hat zunächst zur Annahme des Bedeutungsverlusts von Raum (Enträumlichungsthese), von Gesellschaft (These der Weltgesellschaft), von nationalstaatlich definierten Einheiten (Transnationalisierungsthese) und von Eigen-Fremd-Differenzen (Konvergenzthese) geführt. Diese Szenarien übersehen jedoch, dass die jeweils unterstellte Relativierung nicht zur Auflösung dieser Kategorien führt, sondern dass sich neue Konfigurationen des Sozialen, Räumlichen und Kulturellen herausbilden, denen es mit geeigneten Ansätzen zu begegnen gilt. So ist spätestens seit den 1980er Jahren eine erhöhte Sensibilität für Fragen der Emanzipation des Sozialen bzw. Kulturellen von vorgefertigten Raumgrößen auszumachen. Dennoch gehen Forschungsarbeiten oftmals noch von territorial und kulturell fixierten Raumeinheiten aus. Der Zugriff auf grenzüberschreitende Lebenswelten erfolgt somit zum Teil noch in überkommenen Perspektiven, die den Formationen jenseits des Nationalen nicht gerecht werden. In diesem Buch werden Theorieangebote, die auf die skizzierte Problematik eingehen, aus unterschiedlichen Disziplinen zusammengeführt und darauf aufbauend ein heuristisches Instrument zur Beschreibung und Analyse von grenzüberschreitenden Lebenswelten entwickelt. Auf empirischer Ebene werden Räume der Grenze in den Blick genommen, wie sie Arbeitnehmer<sup>1</sup> bzw. Grenzgänger<sup>2</sup> in der Großregion SaarLorLux<sup>3</sup> durch grenzüberschreitende Mobilität konstituieren.

Das in den Kultur- und Sozialwissenschaften bislang kaum beachtete Phänomen des grenzüberschreitenden Arbeitnehmers eignet sich in besonderer Weise zur Ausleuchtung grenzüberschreitender Lebenswelten, entgleitet es doch

- 
- 1 Aus Gründen der Lesbarkeit wird im Folgenden die männliche Form verwendet. Die inhaltlichen Aussagen beziehen sich – sofern nicht anders ausgewiesen – jedoch auf Angehörige beider Geschlechter.
  - 2 Im Folgenden werden die Begriffe *Grenzgänger* und *grenzüberschreitender Arbeitnehmer* synonym verwendet.
  - 3 Der grenzüberschreitende Regionenverbund *Großregion SaarLorLux* wird ausführlich in Kap. 4 vorgestellt.

*per definitionem* den ‚vertrauten‘ Kategorien und stellt nationale Zuordnungen infrage. Grenzgänger machen somit den Blick frei für Formen des Zwischenkategorialen, worauf auch ihr rezenter Erfolg als theoretische Denkfigur gründet: „Erst in den letzten Jahren ist durch den Rezeptionserfolg poststrukturalistischer und postmoderner Ansätze [...] die Figur des Grenzgängers wiederentdeckt worden, allerdings nicht als problematisches Einzelschicksal, sondern als Signatur der Zeit [...]“<sup>4</sup> Vor diesem Hintergrund leistet die Untersuchung des Grenzgängerwesens nicht nur einen Erkenntnisgewinn auf dem Gebiet der grenzüberschreitenden Arbeitnehmermobilität, ebenso verweist der Grenzgänger geradezu exemplarisch auf ‚neue Existenzformen‘, die sich aus gesellschaftlichen Veränderungen ableiten. Diese werden im Folgenden erläutert und darauf aufbauend die Forschungsfragen entwickelt.

## 1.1 Fragestellungen und Aufbau

Einleitend werden die angedeuteten gesellschaftlichen Veränderungen dargelegt, wobei Lebensverhältnisse und Mobilitäten im Zentrum stehen. Hierfür wird unterschieden zwischen verschiedenen Gesellschaftsformen, die jeweils von spezifischen Raum-Zeit-Konstellationen gekennzeichnet sind. Diese können als Mobilitätskonzepte thematisiert werden, wobei Mobilität die Bewegungen zur Überwindung von räumlichen Distanzen bezeichnet.<sup>5</sup> Bei den Gesellschaftstypen handelt es sich um eine idealtypische Darstellung, die nicht zwangsläufig als eine Abfolge von progressiven Entwicklungsstufen zu verstehen ist, sondern ihre Koexistenz und territoriale Überlappung wird ausdrücklich eingeräumt.

*Prä-moderne Gesellschaften:*<sup>6</sup> Als prä-moderne Vergesellschaftungsformen werden die vor dem 18. Jh. praktizierten Strukturierungs- und Vergesellschaft-

---

4 Reuter, Julia / Wiesner, Matthias: Soziologie im Zwischenraum: Grenzen einer transdiffernten Perspektive. In: Allolio-Näcke, Lars / Kalscheuer, Britta (Hg.): Kulturelle Differenzen begreifen. Das Konzept der Transdifferenz aus interdisziplinärer Sicht. Frankfurt/M., Campus, 2008, S. 129–143, S. 131.

5 Einen Überblick über unterschiedliche Mobilitätsbegriffe gibt z. B. Janssen, Manfred: Mobilität und regionalökonomisches Entwicklungspotential. Höherqualifizierte Arbeitnehmer und Existenzgründer aus der deutsch-niederländischen Grenzregion. Opladen, Leske und Budrich, 2000, S. 17 ff.

6 Vgl. im Folgenden: Giddens, Anthony: Konsequenzen der Moderne. Frankfurt/M., Suhrkamp, 1995. Und: Werlen, Benno: Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum. Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 1999. Und: Bonß, Wolfgang / Kesselring, Sven: Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs. In: Tully, Claus J. (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt/New York, Campus, 1999, S. 39–66.

tungsmuster bezeichnet, die sich in räumlicher und zeitlicher Hinsicht durch eine gewisse Verankerung kennzeichnen. Diese beruht auf lokal vorherrschenden und stabilen Traditionen, die das Wissen zur Deutung der sozialen Welt bereitstellen. Aus Traditionen werden demnach Standards der gesellschaftlichen Organisation sowie zentrale Orientierungs- und Legitimationsinstanzen abgeleitet. Daraus ergibt sich eine gewisse Stabilität bzw. Kontinuität der sozialen Reproduktion, die in der zeitlichen Dimension kaum Wandlungsprozessen unterliegt. Ebenso ist in räumlicher Hinsicht eine gewisse Stabilität auszumachen, die in den „engen erdräumlichen Kammerungen“<sup>7</sup> der alltäglichen Aktionsreichweiten der Menschen zum Ausdruck kommt. Oder in anderen Worten: Das Leitbild der Mobilität prä-moderner Gesellschaften ist eher ein residentielles.<sup>8</sup> Dieses ist auf den niedrigen Entwicklungsstand der Fortbewegungsmittel zurückzuführen, der im Wesentlichen auf Tier- oder Menschenkraft beruht. Ebenso sind Kommunikationen weitgehend von Mündlichkeit und damit von physischer Anwesenheit (*face-to-face*-Situationen) geprägt bzw. von Symbolen, deren Bedeutungen fest verankert sind. Das vorherrschende Mobilitätskonzept kann als eine Art ‚Bewegung ohne Beweglichkeit‘ charakterisiert werden, da bis ins 18. Jh. die physische Bewegung kaum Gegenstand des gesellschaftlichen Bewusstseins war.<sup>9</sup> Auch im Rahmen von Völkerwanderungen, Bauernkriegen oder der Wanderungen von Tagelöhnern und Pilgern avancierte Mobilität zu keinem eigenständigen Thema. Bonß und Kesselring betonen, dass für das Mittelalter und die frühe Neuzeit trotz faktischer Mobilitäten keine Hinweise auf Mobilitätsdiskurse auszumachen sind, weshalb sie anstelle von prä-modernen auch von stationären Gesellschaften sprechen.<sup>10</sup> Mobilität, die noch weitgehend mit einem hohen ‚Verbrauch‘ an Zeit verbunden war, wurde vielmehr als unumgängliche Notwendigkeit erachtet, die auf äußere Umstände und Zwänge gründete, welche die Menschen veranlassten sich vom heimatlichen, vertrauten und in seinen sozialen Bezügen eindeutigen Ort zu entfernen.<sup>11</sup> Damit ist bereits angedeutet, dass sich die kulturellen und sozialen Ausdrucksformen der eng gekammerten Lebenskontexte auf das lokale Umfeld beschränkten und – durch nur wenige externe Einflüsse – kaum Veränderungen unterlagen. Diese Stabilität bzw. Kontinuität führt unweigerlich zu der Annahme, dass gewisse Lebensformen an spezifische naturräumliche Bedin-

---

7 Werlen, Benno: Körper, Raum und mediale Repräsentation. In: Döring, Jörg / Thielmann, Tristan (Hg.): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld, transcript-Verlag, 2008, S. 365–392, S. 374.

8 Vgl. Bonß / Kesselring: Mobilität und Moderne. Frankfurt / New York, 1999, S. 49.

9 Vgl. ebd., S. 48.

10 Gleichwohl Verkehrswege und deren soziale, ökonomische und politische Auswirkungen thematisiert werden. (Vgl. ebd., S. 47 und 53).

11 Vgl. ebd., S. 49.

gungen gebunden sind. Demnach würde hier Raum die Erklärung für bestimmte Alltagspraktiken liefern, was einer räumlichen Kausalerklärung gleichkommt. Diese Sichtweise scheint jedoch nur gangbar, da hier Raum entsprechend der genannten raum-zeitlichen Merkmale konstituiert wird.

*Moderne Gesellschaften:* Als moderne Gesellschaften werden die seit dem späten 18. Jh. praktizierten Strukturierungs- und Vergesellschaftungsmuster der westlichen Industriegesellschaften bezeichnet. Sie relativieren zwar zunächst die raum-zeitlich verankerten Lebensformen, führen aber wieder zur räumlichen Kausalerklärung zurück. Die Relativierung vollzieht sich über den Bedeutungsverlust der auf Traditionen basierenden Verankerungen, an deren Stelle nun die nationalstaatliche Organisation und Institutionalisierung des gesellschaftlichen Zusammenlebens treten.

„Die räumliche Entankerung, die in der Moderne angelegt ist, wird über nationale Währungen, die Formierung von Nationalökonomien, das Erheben von Zöllen entlang der Staatsgrenzen etc. an das Territorium rückgebunden. Die Formierung nationaler Hochsprachen, die nationale Organisation von Wissen und Information über das Bildungssystem, die Etablierung von Landessendern (Radio, Fernsehen) usw. wirken ebenfalls territorialisierend. Damit wird eine moderne, rationale Form der Verräumlichung bzw. Territorialisierung gesellschaftlicher Wirklichkeiten durchgesetzt.“<sup>12</sup>

Somit werden *lokale* Kammerungen lediglich auf *territoriale* Kammerungen ausgedehnt und die Abhängigkeiten von naturräumlichen Gegebenheiten durch technische Neuerungen reduziert. Damit bleibt Bewegung weniger körperbezogen als unter traditionellen Bedingungen, auch wenn mit der Überwindung von Distanzen immer noch ein hoher Zeitaufwand verbunden ist. Dennoch kann Mobilität als eine Charakteristik der Moderne gelten,<sup>13</sup> denn sie wird – als territoriale Mobilität – nun als eigenständige Dimension erfahren und positiv besetzt. Während sie bis dato eher als ‚Zwangsmobilität‘ empfunden wurde, wird sie seit der zweiten Hälfte des 18. Jh. in Europa eher als ‚Wahlmobilität‘ wahrgenommen, die teilweise einem Selbstzweck und einem individuellen Entwicklungsziel dient. So bildete sich z. B. das Reisen als ein kultureller Wert heraus,<sup>14</sup> ebenso wie die freiwillige Bewegung in Form des Wanderns eine neue Bewertung erfuhr. Insbesondere im 19. Jh. wurde Mobilität positiv aufgeladen mit den Hoffnungen derer, die ihr zum Teil unerträgliches Leben hinter sich lassen wollten und auswanderten. Mobilität avancierte hier zum Sinnbild von Freiheit und Gestaltbarkeit der Welt. Wie im obigen Zitat dargelegt, wurde das territoriale Mobilitätskonzept in nationalstaatlichen Standardisierungen und sich zunächst nationalstaatlich entwickelnden Verkehrswegen symbolisch verdichtet. Damit haben sich die

---

12 Werlen: Körper, Raum und mediale Repräsentation. Bielefeld, 2008, S. 376.

13 Vgl. Bonß / Kesselring: Mobilität und Moderne. Frankfurt / New York, 1999, S. 41 und 47.

14 Vgl. ebd., S. 41.