

Punkt zu bringen und zu beschreiben, ohne Mehrdeutigkeiten unsichtbar zu machen. Das transtopische Sprachlabor hat eine der Empirie angemessene, nicht-diskriminierende und ambiguitätstolerante Sprache zum Ziel.

6.2 Postmigrantische Mobilität – Topologische Entfernungen, transnationales Kapital und eine neue Definition von Zentrum und Peripherie

In der postmigrantischen Gesellschaft verändern sich mit der Neukonstituierung von Räumen als Handlungsfolgen und neu entstehenden Verortungspraxen auch Entfernungen und das Verhältnis von Zentrum und Peripherie.

Entfernungen werden in der Regel in Meilen oder Kilometern angegeben. Transnational vernetzte Räume sind aber in geografischen Kategorien nicht abbildbar. Nähe und Distanz beruhen nun auf anderen Funktionsweisen. Sie sind nicht durch das Prinzip der *Entfernung*, sondern der *Erreichbarkeit* gekennzeichnet. Erreichbarkeit ist keine geografische, sondern eine topologische Kategorie, bestehend aus Punkten, die sich zu Netzen verbinden. Die Topologie beschreibt, wie viele Punkte angesteuert werden müssen, um zwei Orte miteinander zu verbinden. Jeder U-Bahn-Plan beruht auf diesem Prinzip. Er blendet die Geografie ganz aus und bildet nur noch die Linien und Bahnhöfe selbst ab (ABEND 2013: 103f.).

Die Strecken zwischen den Knotenpunkten lassen sich nicht mehr durch geografische Entfernungen sinnvoll erfassen, sondern stattdessen durch Zeitaufwand und Kosten. Staatsgrenzen können zu Mobilitätsbarrieren werden und Punkte unerreichbar werden lassen. Um die prinzipielle Offenheit der Staatsgrenzen innerhalb des Schengen-Raums auch als Mobilitätsgarantie erleben und tatsächlich an der innereuropäischen Mobilitätsinfrastruktur partizipieren zu können, muss jemand über die entsprechenden Reisedokumente verfügen, die ihm_ihr auch das Recht dazu geben. Gerade bei den Mehrheimischen zeigt sich ein Dilemma: Sie haben eine hohe transnationale Mobilität, sind aber von Mobilitätsbarrieren besonders betroffen.

Die topologische Perspektive zeigt, dass geografische Entfernungen in Bezug auf die Möglichkeiten des Reisens durch einen infrastrukturellen und rechtlichen Bedingungsrahmen überlagert werden.

Bei topologischen Mobilitätsnetzwerken zwischen bestimmten Kontinenten fällt auf, dass die topologische Entfernung zwischen zwei Punkten, etwa zwischen Europa und Afrika oder Nordamerika und Afrika nur einseitig zeit- und kostengünstig überwindbar ist, nämlich in Richtung Afrika. Umgekehrt sind rechtliche Restriktionen und finanzielle Kosten Variablen innerhalb eines Bedingungsrahmens, der in seiner Gesamtheit zur Mobilitätsbarriere wird.

Besonders hilfreich ist also die Betrachtung der topologischen Entfernung bei der gesellschaftlichen Interpretation von Entfernungen. Bereits 1931 wurde die geografische Richtigkeit in der London Tube Map, der Karte des Londoner U-Bahn-Netzes von Harry Beck, zugunsten der Topologie aufgegeben (ABEND 2013: 103). Es zeigt erstmals nicht nur ein Fehlen der geografischen Angaben, sondern auch eine Abkehr von geografischen Relationen, denn in dieser topologischen Karte liegen die Vororte näher am Zentrum als es unter geografischen Maßstäben der Fall wäre (vgl. ebd.: 104).

»Diese Art der Darstellung kann nicht einfach als ästhetische Spielerei abgetan werden, da sie eine praktische Erleichterung darstellt: Dadurch, dass nicht die geographisch korrekte Wiedergabe entscheidend für das Auffinden der schnellsten Verbindung ist, rückt die Topologie des Streckennetzes in den Vordergrund, was sich in der Fusion von Plan und Karte niederschlägt. [...] In der Situation der Suche nach der kürzesten Verbindung verspricht eine Konzentration auf die Infrastruktur den größten Erfolg.« (Ebd.: 104)

Entfernungen schrumpfen infrastrukturell zusammen oder vergrößern sich und sorgen für eine kosmopolitische Anbindung oder verursachen unter Umständen auch eine kosmopolitische Abgeschiedenheit. Zentrum und Peripherie verschieben sich. Die Topologie, die an die Stelle der Geografie rückt und das alltagspraktische Wissen über die Bewegung im transnationalen Raum zur Verfügung stellt, ist das Pendant zur Digitalisierung der Kommunikation. Die Infrastruktur in Form der Topologie tritt an die Stelle des geografisch und topografisch erfassten Raumes, um seine Begehrbarkeit zu beschreiben. Da diese Begehrbarkeit von mehreren Faktoren abhängt und eigentlich topologisch den Zugang zu einer Infrastruktur der Mobilität darstellt, abhängig von Aufenthaltsstatus und Reiseerlaubnissen, finanziellen Mittel, kulturellem und sozialem Kapital (Kompetenzen, digitale Recherchen und Reiseorganisation zu leisten, Netzwerk am Abreise-/Ankunftsort) ist die topologische Karte in der postmigrantischen Gesellschaft stets eine individuelle Karte. Anders als im bereits erwähnten Modell der *socioscapes* von Albrow (Kapitel 1.1.2) geht es hier in erster Linie um individuelle Mobilitätsoptionen und eine sich daraus ergebende Erreichbarkeit von Räumen.

Bei Flüchtenden sind die Mobilitätsbarrieren besonders eklatant: Betrachtet man topologische Mobilitätsnetzwerke zwischen Griechenland und der Türkei, stellt man fest, dass die topologische Entfernung zwischen beiden Ländern in beide Richtungen sehr gering ist. Es ist alltäglich und unspektakulär, sicher sowie zeit- und kostengünstig, mit der Fähre zwischen zwei Punkten mit Überschreitung dieser Ländergrenze hin und her zu reisen, etwa zwischen Mytilini auf der griechischen Insel Lesbos und dem türkischen Ayvalık. Flüchtende ohne humanitäre Visa dürfen aber die Fähre nicht benutzen und werden als Fahrgäste abgewiesen.

Ihnen bleibt nur das Schlauchboot. Dann ist die Strecke sehr gefährlich, vielleicht sogar unüberwindbar.

Am Beispiel der Flüchtenden zeigt sich, dass ihnen der Zugang zur topologischen Mobilitäts-Infrastruktur verwehrt ist. Von topologischer Mobilität exkludiert, sind sie auf geografische und topografische Verhältnisse zurückgeworfen und müssen zu Fuß, in Laderäumen von Schiffen und Lastkraftwagen und im Schlauchboot reisen. Es handelt sich um eine aktive Exklusion von der modernen topologischen Mobilität, die von Europa gezielt eingesetzt wird, um eine Flucht nach Europa zu verhindern.

Abbildung 18: Alltag im Ruhrgebiet



Was bedeutet nun die topologische Sicht auf die moderne Welt und auf transnationale Räume? Die topologische Entfernung zwischen Hamburg und Istanbul, mit Fluglinien direkt verbunden, ist nicht größer als die zwischen Hamburg und Bamberg, wenn hier ebenfalls eine Direktverbindung per Bahn oder Bus vorliegt, soweit die reisende Person nicht von Mobilitätsbarrieren oder -exklusion betroffen ist. Die topologische Entfernung zwischen Hamburg und einem Dorf in Baden-Württemberg ist bereits sehr viel größer als die zwischen Hamburg und Istanbul und bedarf einer vielfachen Überschreitung von topologischen Punkten, beispiels-

weise Umstiegen an Bahnhöfen. So lassen sich Entfernungen und Mobilitätsbarrieren in der postmigrantischen Gesellschaft zutreffender mit topologischem statt geografischem Bezug beschreiben. Viele Städte und Regionen, mit denen Mehrheimische transnationale Netzwerke unterhalten, rücken so plötzlich in die Nähe, vermeintlich – nämlich nur geografisch – nahe Städte und Regionen rücken in die Ferne. Die Entfernung von kosmopolitischen Zentren betrifft also auch Regionen mitten in Europa, die topologisch relativ unzugänglich sind, deshalb über ein unzulängliches oder nicht ausreichend funktionierendes transnationales Netzwerk und einhergehend geringem transnationalen sozialem und kulturellem Kapital verfügen und damit an der Peripherie der Weltgesellschaft liegen.

Es lässt sich die Hypothese formulieren, dass diese Regionen aufgrund ihrer kosmopolitisch peripheren Lage Schwierigkeiten haben, ihre Rolle in der diversen und mobilen Weltgesellschaft zu finden. Eine einfache Dichotomisierung verbietet sich zwar, da diese auf konstruierten Archetypen der sesshaften Indigenen und modernen Kosmopolit_innen basieren und damit ahistorisch vorgehen würde (vgl. FENNEL 1997: 108). Außer Frage steht aber, dass es Städte und Regionen gibt, die über entschieden mehr transnationale Netzwerke und damit mehr soziales und kulturelles Kapital verfügen als andere. Dadurch üben sie eine höhere Anziehungskraft aus und werden zu Zentren der Innovation. Nimmt man das Kennzeichen der Reflexivität transtopischer Räume hinzu, können Argumente, die auf statisierten ethnisch-nationalen Vereinfachungen beruhen, in kosmopolitischen Zentren eher entkräftet und ihre negativen Auswirkungen auf den Sozialraum begrenzt werden. Räume transformieren sich zu postmigrantischen Transtopien, die auf sozialen Praktiken beruhen und in deren Logik nationalstaatliche Grenzen entweder keine Rolle spielen oder kritisch hinterfragt werden. Infrastrukturelle Barrieren werden durch transtopische – auch durchaus subversive – transnationale und -kulturelle Handlungspraxen abgebaut.

Die topologische Beschreibung der transnationalen Welt bietet ein Instrumentarium, die tatsächliche Signifikanz postmigrantischer Sozialbeziehungen aufzuspüren, statt sich durch den Fokus auf geografische Kategorien in die Irre leiten zu lassen. Anders als bei den Nachbarschaften ist topologische Nähe und Distanz nicht etwas Vorfindliches, das nur noch gestaltet werden will, sondern Folge sozialer Praktiken der Raumproduktion. So ist es ebenso eine Handlungsfolge, wenn ein Stadtviertel über viele transtopisch produzierte Räume und viel transnationales Kapital verfügt, wie auch, wenn diese fehlen. Im letzteren Fall wurde der Anschluss an die transnationale Weltgesellschaft nicht ausreichend hergestellt und möglicherweise die Ressource Migration nicht nachhaltig und zum Wohl der nachfolgenden Generationen genutzt.

Der Fokus der postmigrantischen Gesellschaft muss sich auf die sozialen Praktiken der Raumproduktion richten und sie kritisch reflektieren. Vor allem Städte, Dörfer und Regionen, die wenig Anschluss an transnationale Netzwerke haben,

bedürfen einer sorgfältigen Analyse dieses Mangels und einer gesellschaftlichen Debatte, wie Abhilfe geschaffen werden kann.

Grundsätzlich ist die Frage zu reflektieren, welche Zugangsmöglichkeiten der transtopische Raum bietet und wie in der Raumproduktion Aneignung und Teilhabe verwirklicht werden können, um Zugehörigkeit zu ermöglichen.

6.3 Die Gesellschaft braucht eine postmigrantische Bildung

Yildiz beschreibt die Entstehung von Sozialkapital in Verbindung mit transnationalen Handlungsstrategien (vgl. YILDIZ 2014: 66).

Eine Habitustransformation im Sinne der bereits dargestellten reflexiven Pädagogik ist das Ergebnis von *Lernprozessen* im Zusammenhang mit einer notwendigen *Neustrukturierung* des Alltags. Transnationale Mobilität mit einem Umzug über (eine) nationale Grenze(n) hinweg führt zu neuen sozialen Kontexten und Zusammenhängen. Die bisherigen Zusammenhänge reißen aber nicht ab, sondern werden ebenfalls weiter gepflegt. Es entstehen neue, mit Innovationskraft ausgestattete soziale Räume:

»Gerade Mobilität in Form von Migration ist ein Beleg dafür, wie es zu biographischen Neuorientierungen, räumlichen Neuverortungen und damit zu transnationalen Räumen kommt. Migrationsfamilien bewegen sich in unterschiedlichen lokalen Kontexten, in denen sich unterschiedliche und zum Teil widersprüchliche Elemente globaler Art vermischen. Gerade diese Bewegung nötigt die Familien zur permanenten Biographisierung und eröffnet neue Zugänge zu sich selbst und den eigenen Lebensräumen.« (Ebd.: 64)

»Transtopien« sind »Zwischenräume«, in denen weltweite Querverbindungen zusammenlaufen und sich zu Alltagskontexten verdichten« (ebd.). Transnationale Mobilität führt nicht zu kultureller Zerrissenheit oder zu Schwierigkeiten, sich am neuen Ort einzufinden. Ganz im Gegenteil: Mehrheimische verknüpfen transnationale und -kulturelle Handlungsressourcen und Handlungskompetenzen, kumulieren und generieren soziales und kulturelles Kapital und entwickeln innovative urbane Alltagspraxen.

Das Thema der Integration erscheint in einem anderen Licht. Die ideologiekritische Dekonstruktion der Deutungsmuster zu Migration, Integration und Kultur hat gezeigt, dass sie in der postmigrantischen Gesellschaft einen diskursiven cultural lag und nicht die soziale Wirklichkeit abbilden. Der hegemoniale Migrationsdiskurs mit seinen migrantistischen Implikationen ist insofern nicht geeignet, die postmigrantische, gesellschaftliche Wirklichkeit zu beschreiben, sondern wird unter dieser Perspektive selbst zum Forschungsgegenstand. Er muss auf seine impliziten und expliziten Voraussetzungen und deren negative Folgen für die