



Unterwegssein als ‚das Andere‘

ÖPNV-Erlebnisse und -Praktiken arabischer
Migranten im Kontext diskursiver Fremdheits-
zuschreibungen

Philipp Zimmermann

Unterwegssein als ‚das Andere‘: ÖPNV-Erlebnisse und -Praktiken arabischer Migranten im Kontext diskursiver Fremdheitszuschreibungen

Arbeit zur Erlangung des akademischen Grades Bachelor of Science

Vorgelegt von:

Philipp Zimmermann

Matr. 117459

Bauhaus-Universität Weimar

Fakultät für Architektur und Urbanistik

Professur für sozialwissenschaftliche Stadtforschung

Erstgutachter: Prof. Dr. Frank Eckardt

Zweitgutachterin: B.A. und M.Sc. Malena Rottwinkel

Eingereicht am: 23. Februar 2021

Coverbild © Zoreslava Pendeliuk

1. EINLEITUNG: UNTERWEGSSEIN IM MARKIERTEN KÖRPER	1
2. THEORETISCHE GRUNDLAGEN	5
2.1 SOZIOLOGIE DES UNTERWEGSSEINS: DER ÖPNV-RAUM AUS SOZIALWISSENSCHAFTLICHER PERSPEKTIVE	5
2.1.1 Die Konturen eines neuen Forschungsgegenstands	6
2.1.2 Soziale Dimensionen des ÖPNV-Raums – ein Forschungsüberblick	9
2.2 „FREMDSSEIN“: MUSLIMISCH-MIGRANTISCHE FAHRGÄSTE IM ÖPNV	19
2.2.1 Die Konstruktion von Fremdheit	20
2.2.2 Die Konstruktion der Fremdheit „muslimischer Migrant*innen“ in Deutschland	23
2.2.3 Muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste im ÖPNV: Fremdheit verkörpern und verhandeln	34
3. FORSCHUNGSDESIGN	38
3.1 DATENERHEBUNG	38
3.2 DATENANALYSE	46
3.2.1 Inhaltlich strukturierende qualitative Inhaltsanalyse	48
3.2.2 Typenbildende qualitative Inhaltsanalyse	49
3.3 SELBSTPOSITIONIERUNG DES FORSCHERS	50
4. FORSCHUNGSERGEBNISSE	53
4.1 VORDISKURSIVE FREMDHEITSERFAHRUNG: FREMD SEIN UND SICH VERTRAUT MACHEN	53
4.2 FREMD BLEIBEN? SYMBOLISCHE BEHANDLUNGEN ZWISCHEN AUSGRENZUNG UND ZUGEHÖRIGKEIT	58
4.3 FREMDHEIT VERHANDELN: SYMBOLISCHE STRATEGIEN UND UMGANG MIT RASSISMUSERFAHRUNGEN	77
4.4 VIER ARABISCH-MIGRANTISCHE FAHRGASTTYPEN – EINE TYPOLOGIE	92
4.5 TATORT ÖPNV – EIN BESONDERS RASSISTISCHER ORT?	102
4.6 KONTEXTE DER ÖPNV-ERFAHRUNG: AKTEUR*INNEN UND STÄDTE	105
4.7 DIE ARABISCH-MIGRANTISCHE PERSPEKTIVE: SPEZIFITÄT UND VERALLGEMEINERBARKEIT	108
5. FAZIT: ÖPNV-ERLEBNISSE ARABISCHER MIGRANTEN ALS KONTINUIERLICHE SITUATIVE AUSHANDLUNG VON ZUGEHÖRIGKEIT UND FREMDHEIT	112
6. LITERATURVERZEICHNIS	118
7. ANHANG	123
7.1 TABELLARISCHE ÜBERSICHT SOZIODEMOGRAFISCHER DATEN DER TEILNEHMER	123
7.2 INTERVIEWLEITFADEN	124
7.3 KATEGORIENSYSTEM DER INHALTLICH-STRUKTURIERENDEN QUALITATIVEN INHALTSANALYSE	126
8. EIDESSTAATLICHE ERKLÄRUNG	129

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: *Wirkungszusammenhänge symbolischer ÖPNV-Interaktionen, eigene Darstellung, Seite 37*

Abbildung 2: *Räumliche Praktiken zur Fremd-Machung arabischer Migranten im ÖPNV, eigene Darstellung, Seite 69*

Abbildung 3: *Verhandlungsstrategien arabisch-migrantischer Fahrgäste gegen Fremdheitszuschreibungen, eigene Darstellung, Seite 88*

Abbildung 4: *Typologie arabisch-migrantischer ÖPNV-Nutzer, eigene Darstellung, Seite 101*

Abbildung 5: *Systematische Darstellung der Hauptkategorien (1) und (2) sowie deren Subkategorien, eigene Darstellung, Seite 126*

Abbildung 6: *Systematische Darstellung der Hauptkategorien (3) und (5) sowie deren Subkategorien, eigene Darstellung, Seite 127*

Abbildung 7: *Systematische Darstellung der Hauptkategorie (4) sowie dessen Subkategorien, eigene Darstellung, Seite 128*

Abbildung 8: *Systematische Darstellung der Hauptkategorie (6) sowie dessen Subkategorien, eigene Darstellung, Seite 128*

1. Einleitung: Unterwegssein im markierten Körper

„Eine Zeit lang saß er in der U-Bahn [...] und dachte: *„All diese Leute starren mich an und glauben: Das ist auch so ein schlechter Junge.“*“

berichtet Zeit-Online Redakteur Sadigh (2017) über den afghanischen Geflüchteten Hekmatullah. Dass dieser sich auf seiner alltäglichen U-Bahn Fahrt zunehmend unwohl fühlt scheint nicht verwunderlich. Denn in öffentlichen Debatten und medialer Berichterstattung über Migrant*innen und Geflüchtete aus „muslimischen Ländern“ zeichnet sich schon länger ein negatives Bild ab, welches „muslimische Zuwanderung“ als Gefahr für Europa oder Deutschland darstellt (Attia 2009: 64ff.). Themen wie die sogenannte „Flüchtlingskrise“, die Kölner Silvesternacht oder islamistischer Terrorismus verschwimmen dabei zu einem Gesamtbild der Bedrohung durch „muslimische Migration“ (Amir-Moazami 2016: 23), welcher mit Grenzschutz und Abschottungspolitik an der EU-Außengrenze begegnet wird (Wigger 2019: 251).

Dabei werden die Themen Islam und Migration immer explizit zusammengedacht. „Gehört der Islam zu Deutschland?“ – 2010 wurde diese Frage durch den damaligen Bundespräsidenten Christian Wulff bejaht, wodurch er eine Kontroverse auslöste (Breger 2017). Im Jahr 2015 bestätigte Angela Merkel diese Auffassung, 2018 widersprach Horst Seehofer dann wieder: der Islam gehört nun doch nicht zu Deutschland (Reuters 2018). Unabhängig davon, wie die Frage in Talkshows, Meinungsumfragen oder durch Politiker*innen beantwortet wird, macht die Tatsache, dass das Thema nun seit über zehn Jahren persistent diskutiert wird vor allem eines deutlich: Die Zugehörigkeit des Islams zu Deutschland ist in der öffentlichen Wahrnehmung grundsätzlich kontrovers und diskutierbar – trotz Millionen deutscher Muslim*innen und in Deutschland lebender Muslim*innen. Der legitime Aufenthaltsort des Islam ist demnach woanders, der Islam gilt als etwas „Fremdes“ von ‚außen‘ (Amir-Moazami 2016: 24). Muslim*innen und muslimisch gelesene Personen werden somit zu Migrant*innen gemacht, auch wenn sie gar keine Migrationserfahrung aufweisen können.

Diese Vorstellung spiegelt sich auch in Statistiken der Bundesregierung, welche versuchte die Zahl in Deutschland lebender Muslim*innen durch Wanderungs- und Einbürgerungsstatistiken aus „mehrheitlich muslimischen Ländern“ zu berechnen (Spielhaus 2013: 4). Auch politische Reaktionen auf jüngste islamistische Terroranschläge in Frankreich und Österreich zeichnen ein Bild der migrantischen Bedrohung. Statt islamistische Opfernarrative durch Anerkennung und Vorgehen gegen antimuslimischen Rassismus und gesellschaftliche Ausgrenzungserfahrungen von Muslim*innen in Europa zu schwächen (Ondreka/Cheema 2020), konzentrieren sich führende Politiker*innen auf die Verschärfung von Kontrollen an der EU-Außengrenze (Rau 2020).

Doch der Islam wird nicht nur als migrantische Religion behandelt, gleichzeitig werden auch Migrant*innen aus „muslimischen Ländern“ pauschal als Muslim*innen gesehen, unabhängig

von der Pluralität von Religionen und stark verschiedenen Auslegungen in den Herkunftsländern (Spielhaus 2018: 132). Insbesondere im Jahr 2015 geriet dabei im Kontext der sogenannten „Flüchtlingskrise“ Zuwanderung aus Nordafrika, dem Nahen und dem Mittleren Osten ins Zentrum der Verknüpfung von Migrations- und Islamdebatte (Steuten 2019: 48). Dabei ist es die (vermeintliche) muslimische Religion, welche die angebliche Inkompatibilität der Migrant*innen mit der deutschen Gesellschaft begründet und diese als „fremd“ und „nicht-zugehörig“ rahmt (Jäger/Wamper 2017: 182; Attia 2009: 69). Durch Muslimisierung und Migrantisierung werden Menschen, die als „muslimische Migrant*innen“ gelesen werden gleich doppelt ausgegrenzt und fremd gemacht: Antimuslimischer Rassismus schreibt muslimisch gelesenen Personen „Rückständigkeit“ und „Unzivilisiertheit“ zu (IDA e.V. 2020), ethnopluralistische Positionen sehen Migration als Gefahr für Sicherheit und soziale Ordnung und warnen vor „Überfremdung“ durch Zuwanderung (Sökefeld 2019: 2). Islam- und migrationsfeindliche Positionen drängen durch rassistische Bewegungen und Parteien wie PEGIDA oder die AfD in die Politik, indem eine Bedrohung für die „deutsche Kultur“ oder „europäischer Werte“ durch muslimische Migration proklamiert wird (Hochreuther/Hoffmann 2018; Bey/Haarfeldt/Richter/Wamper 2016). Auch der rechtsextreme Anschlag in Hanau 2020 ist Ausdruck eines Rassismus, welcher sich insbesondere gegen Muslim*innen und muslimisch gelesene Personen richtet (Wolfskämpf 2020).

Öffentliche Diskurse und politische Debatten rücken also auch Hekmatullah in den Verdacht ein „schlechter Junge“ zu sein und lassen ihn zur Projektionsfläche fremdartiger Bedrohung werden. Im migrantisch-muslimisch gelesenen Körper gelten ihm die intensiven Blicke der anderen Fahrgäste der U-Bahn und konfrontieren ihn mit den diskursiven Fremdheitszuschreibungen. Dass er diese Ausgrenzungserfahrung insbesondere während seiner alltägliche Mobilitätsroutine in der U-Bahn durchlebt, hebt den ÖPNV als relevanten Ort städtischen Soziallebens hervor. Hier treffen unterschiedliche Fahrgäste großer sozialer, ökonomischer und politischer Distanz in unmittelbarer physischer Nähe aufeinander und müssen sich für die Dauer der Fahrt den limitierten Raum des Verkehrsmittels teilen. Dieses unfreiwillige Aufeinandertreffen kann zu Stresssituationen und Konflikten führen, wie nicht nur das Beispiel von Hekmatullah zeigt. Immer wieder berichten Tagesmedien über Vorfälle von Rassismus im ÖPNV, sowohl durch Fahrgäste als auch durch das Personal (Banaszczuk 2020; Weise 2020; Franzke/Gutensohn/Pröll/Schrader/Senpinar 2019). Erst im Dezember 2020 verbreitete sich ein Instagram-Post des Syrers Majdi Laktinah viral, in dem er über einen rassistischen Übergriff durch einen Busfahrer der Berliner Verkehrsbetriebe berichtet (Geiler 2020).

Alltägliche Mobilität im ÖPNV kann also mehr bedeuten als von A nach B zu kommen. Insbesondere für Betroffene gesellschaftlicher Diskriminierung und diskursiv fremd-gemachte Gruppen kann ÖPNV-Nutzung eine unangenehme Konfrontation mit einer „mobilen Öffentlichkeit“ beinhalten. Betrachtet man das Vehikel des ÖPNV als Sozialraum so können sich in den flüchtigen Interaktionen zwischen den Fahrgästen gesellschaftliche Beziehungen oder Machtverhältnisse abzeichnen, welche den Charakter der Fahrt beeinflussen. Alltägliche

Erlebnisse der städtischen Mobilität im ÖPNV können von sozialen Ungleichheiten, (zugeschriebenen) Identitäten und symbolischen Grenzziehungen geprägt werden (Hüttermann/Minas 2015). Denn trotz des anonymen, kurzlebigen Charakters der Begegnungen im ÖPNV können hier gesellschaftliche Konflikte ausgetragen, Ausschlüsse und Zugehörigkeiten hergestellt oder politische Diskurse reproduziert werden (Wilson 2011). Mit dieser Perspektive auf das soziale Innenleben des ÖPNV-Raums greift diese Arbeit den „mobilities turn“ (Sheller/Urry 2006) auf, welcher Grenzziehungen von Sozial- und Verkehrsforschung kritisiert und soziale, politische und kulturelle Phänomene des Unterwegsseins thematisiert. Kern dieses Mobilitätsparadigmas ist die Kritik an einer statischen Sozialwissenschaft, welche vernachlässigt, dass Kultur und Identität in hochmobilen Gesellschaften zunehmend „unterwegs“ produziert werden (Jensen 2009).

Wie erleben also Menschen, die als migrantisch-muslimisch gelesen werden alltägliche Mobilität im ÖPNV, angesichts von antimuslimischem und ethnopluralistischem Rassismus? Welche Rolle spielen Migrations- und Islamdiskurs für die Mobilitätserlebnisse der Betroffenen, welche immer wieder als andersartig, fremd und bedrohlich dargestellt werden? Und wie reagieren die Adressierten auf Rassismus im ÖPNV? Wie positionieren sie sich in ihren Mobilitätspraktiken zu diskursiven Zuschreibungen? Welche Rolle spielt das flüchtige Aufeinandertreffen im ÖPNV zur Verhandlung von Zugehörigkeit und Fremdheit? Um diese Forschungsfragen zu beantworten wurden im Rahmen dieser Arbeit 14 narrative Interviews mit männlichen arabischen Migranten im Alter von 20 bis 34 Jahren durchgeführt. Die Befragten wohnen in den drei deutschen Städten Leipzig, Berlin und Siegen. Ihre Erzählungen beinhalten persönliche Erlebnisse und individuellen Wahrnehmungen, welche Aufschluss über soziale und emotionale Dimensionen der ÖPNV-Nutzung im männlichen, muslimisch-migrantisch gelesenen Körper geben. Die Interviews thematisieren die sozialen Interaktionen arabischer Migranten mit anderen Fahrgästen und befassen sich dabei gleichermaßen mit den Behandlungen und Zuschreibungen welche muslimisch-migrantisch gelesene Passagiere erfahren, aber auch mit eigenen Mobilitätspraktiken, durch welche sich arabische Migranten zu der diskursiven Anrufung positionieren.

Die Fokussierung der Forschung auf Migranten aus arabischen Herkunftsländern ist dabei durch forschungspragmatische Abwägungen und persönliche Feldzugänge des Forschers begründet. Bei der Analyse deren Erlebnisse muss immer mitgedacht werden, dass auch Personen ohne Migrationserfahrung oder aus anderen Herkunftsländern potenziell ähnliche Erfahrungen im ÖPNV machen – insofern sie aufgrund ihres Aussehens als migrantisch-muslimisch gelesen und aufgrund dessen mit rassistischen Zuschreibungen konfrontiert werden. Auch die Tatsache, dass im Zuge der Forschung nur Männer interviewt wurden prägt diese Arbeit entscheidend. Schließlich sind es vor allem Männer, welche in muslim- und migrationsfeindlichen Diskursen als kriminelle, aggressive (Sexual-)Straftäter konstruiert werden (Wigger 2019), weswegen die ausschließlich männlichen Interviewpartner dieser Forschung in besonderer Weise als Verkörperungen des imaginierten „bedrohlichen Fremden“ gesehen werden können.

Zu Beginn der Arbeit werden die theoretischen Grundlagen vorgestellt, welche in Vorbereitung der Forschungsarbeit herangezogen wurden. Kapitel 2.1 widmet sich daher zunächst dem ÖPNV als Sozialraum in der qualitativen Sozialforschung. In Kapitel 2.1.1 werden erst die Konturen des ÖPNV-Raums als Forschungsgegenstand umrissen, um im folgenden Kapitel 2.1.2 die wichtigsten Forschungsbeiträge vorzustellen. Dabei werden die verschiedenen Studien anhand wiederkehrender Themen und zentralen sozialen Dimensionen alltäglicher Mobilität im ÖPNV geclustert. Abschließend wird der Stand der Forschung zusammengefasst und in seinen Implikationen für die vorliegende Arbeit diskutiert. In Kapitel 2.2 liegt dann die Auseinandersetzung mit Migrations- und Islamdiskursen im Fokus, welche die befragten arabischen Migranten, sowie Personen im muslimisch-migrantischen Körper im Allgemeinen als „Fremde“ konstruiert. Zuerst wird dafür in Kapitel 2.2.1 auf diskursive Fremdheitskonstruktionen, sowie deren gesellschaftlichen und machtpolitischen Funktionen eingegangen. Kapitel 2.2.2 widmet sich dann ausführlich dem Migrations- und Islamdiskurs um aufzuzeigen, wie „muslimische Migrant*innen“ in doppelter Hinsicht als „Fremde“ konstituiert werden: einerseits als Migrationsandere, andererseits als Religionsandere. Abschließend werden in Kapitel 2.2.3 die Themen zusammengebracht indem auf die möglichen Auswirkungen der diskursiven Fremdheitszuschreibung auf die Mobilitätspraxis muslimisch-migrantisch gelesener Fahrgäste im ÖPNV eingegangen wird. Dabei wird aufgrund der vorgestellten theoretischen Fundierung eine forschungsleitende Perspektive zur Analyse von ÖPNV-Interaktionen synthetisiert, welche auch den weiteren Forschungsprozess anleitet.

Kapitel 3 widmet sich anschließend dem Forschungsprozess dieser Arbeit, welcher detailliert erklärt wird. Dabei wird zuerst auf die Fallauswahl und die Methode des qualitativen, narrativen Interviews eingegangen um anhand dessen die Abläufe der Datenerhebung zu beschreiben und zu reflektieren. Daraufhin sollen auch die Schritte der Datenauswertung und die zugrunde liegende Methodik erklärt werden. Kapitel 4 präsentiert dann ausführlich die Forschungsergebnisse. Hier werden die sozialen Dimensionen alltäglicher ÖPNV-Erlebnisse und Praktiken arabischer Migranten vorgestellt und durch Zitate illustriert. Das fünfte Kapitel reflektiert die Forschungsergebnisse noch einmal zusammenfassend um deren Implikationen für den ÖPNV als Sozialraum und die Relevanz alltäglicher Mobilität im ÖPNV für die alltägliche Verhandlung symbolischer Ausschlüsse und Zugehörigkeiten zu diskutieren.

2. Theoretische Grundlagen

Vor Beginn der Forschungsphase fand eine intensive Auseinandersetzung mit relevanten theoretischen Grundlagen statt. Kapitel 2.1 widmet sich der gegenstandsbezogenen Auseinandersetzung mit dem ÖPNV als Sozialraum. Kapitel 2.2 beschäftigt sich mit Migrations- und Islamdiskurs, sowie einer theoretischen Perspektive auf Verhandlungen diskursiv generierter Fremdheitszuschreibungen in verkörperten Begegnungen. Durch die Auseinandersetzung mit dem aktuellen Stand der Forschung über den ÖPNV als Sozialraum und den diskursgenerierten Subjektpositionen, welche „muslimische Migrant*innen“ adressieren wird die Grundlage für ein theoriegeleitete Forschungsperspektive gelegt, welche den weiteren Verlauf der Forschungsarbeit anleitet.

2.1 Soziologie des Unterwegsseins: der ÖPNV-Raum aus sozialwissenschaftlicher Perspektive

Sheller/Urry (2006) kritisieren, dass Fortbewegung in den Sozialwissenschaften lange als „Black Box“ behandelt oder trivialisiert wurde. Sie fordern einen „mobility turn“, welcher die Grenzziehung zwischen der Verkehrs- und Sozialforschung infrage stellt. Durch ein neues Mobilitätsparadigma sollen die sozialen Beziehungen des Reisens und Erfahrungen des Unterwegsseins thematisiert werden (ebd.: 208). Statt einer statischen Sozialwissenschaft wird eine Soziologie der Mobilität forciert, in der Menschen nicht mehr *zu* Orten reisen, sondern sich Menschen *in* Orten fortbewegen (ebd.: 214). Während diesen Orten der Mobilität zuvor als „Nicht-Orte“ (Augé 2002) deren Relevanz abgesprochen wurde, zeichnet sich zunehmend ein Bewusstseinswandel ab. Mobile Orte wie der „ÖPNV-Raum“ werden zunehmend als Sozialräume diskutiert, bedingt durch das Zusammenspiel von Körpern, Technologien und zeitlich-räumlichen Gegebenheiten (van Melik/van de Schraaf 2020: 384ff.). Dementsprechend wird Mobilität nicht bloß als Mittel zum Zweck des Ankommens verstanden, sondern als Erfahrung oder Performance, welche verschiedene Aktivitäten und Formen sozialen Lebens beinhaltet (Sheller/Urry 2006: 215).

Das folgende Unterkapitel dient der umfassenden Auseinandersetzung mit dem Forschungsfeld des „ÖPNV-Raums“. Dafür soll zunächst ein Überblick über die grundlegenden Konturen des neuen Mobilitätsparadigmas, in dem der öffentliche Nahverkehr als soziales Phänomen diskutiert wird gegeben werden. Anschließend wird die Genese des Forschungsfeldes kurz nachgezeichnet und wichtige theoretische Grundlagen erläutert. Daraufhin wird der aktuelle Stand der Forschung zusammengefasst und abschließend in seinen Implikationen für diese Arbeit diskutiert.

2.1.1 Die Konturen eines neuen Forschungsgegenstands

Öffentlicher Nahverkehr als öffentlicher Raum?

Der öffentliche Charakter des ÖPNV ist bereits in seinem Namen angelegt – öffentlicher Nahverkehr stellt eine allgemein verfügbare Dienstleistung städtischer Infrastruktur da; jede Person hat das legitime Recht dieses Angebot zu beanspruchen. Definiert man den öffentlichen Raum als Eigentum, welches zur öffentlichen Nutzung freigegeben ist (Mitchell/Staeheli 2009: 511), so erfüllen städtische Nahverkehrsangebote dieses Kriterium auf den ersten Blick. Trotzdem verweisen Autor*innen auch auf die beschränkenden Zugangsmechanismen des ÖPNV und stellen das öffentliche Wesen infrage: die Räumlichkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel können nicht rund um die Uhr betreten werden, sie befinden sich oft im Besitz privater Unternehmen und Bevölkerungsgruppen werden durch Ticketpreise von der Nutzung ausgeschlossen (van Melik/van de Schraaf 2020: 381). Gleichzeitig verfügt der Raum durch formale Autoritäten, wie Busfahrer*innen und Ticketkontrolleur*innen starke Kontrollinstanzen (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 726; Connor/Tewksbury 2012). Andererseits wird der ÖPNV-Raum durch Passagier*innen meist als Teil des ‚Öffentlichen‘ wahrgenommen, da hier, ähnlich wie auf städtischen Straßen oder in Parks die üblichen sozialen und kulturellen Regeln der Öffentlichkeit das Verhalten dominieren (Mitchell/Staeheli 2009: 511).

Während also die Zugangsmechanismen den öffentlichen Charakter des ÖPNV mindern sind es die Eigenarten des sozialen Miteinanders, welche den Raum als ‚öffentlich‘ markieren. Lofland (1989) entwickelt passend hierzu das Konzept des ‚*public realm*‘; eine Form der städtischen Öffentlichkeit, welche nicht an die physischen Beschaffenheiten eines Raums gebunden ist, sondern sich temporär durch die Art der praktizierten sozialen Beziehungen im Raum entfaltet (ebd.: 470). Als *public realm* bezeichnet Lofland städtische Orte, an denen sich Menschen überwiegend als einander unbekannte Personen begegnen – sich kennen einander nur in unpersönlichen Identitätskategorien: etwa als Busfahrer*in oder Fahrgast (ebd.: 454). Die sozialen Beziehungen, die dem *public realm* seine spezifische Identität geben beschreibt Lofland als flüchtig, segmental und unpersönlich (ebd.: 466ff.) – Merkmale, die sich auch im öffentlichen Nahverkehr wiederfinden lassen.

Das Begreifen des öffentlichen Nahverkehrs als öffentlicher Raum hat auch politische Implikationen: wo sich eine Öffentlichkeit formiert und interagiert entstehen Auseinandersetzungen über Inklusion und Exklusion; darüber wer zur Öffentlichkeit gehört und wer davon ausgeschlossen wird. Dominierende Gruppen vermögen darüber, Minderheiten zu verdrängen um patriarchale, rassistische oder heteronormative Öffentlichkeiten aufrecht zu erhalten (Mitchell/Staeheli 2009: 512). Als Teil der öffentlichen Sphäre kann also auch der ÖPNV als umstrittener Raum und Austragungsort gesellschaftlicher Konflikte gelesen werden. Somit erlaubt das neue Mobilitätsparadigma eine politisierte Perspektive auf den öffentlichen Nahverkehr, in der differentielle gesellschaftliche Machtressourcen diskutiert werden.

Öffentlicher Nahverkehr als Sozialraum?

Hüttermann/Minas (2015) sprechen von der Paradoxie des öffentlichen Nahverkehrs: trotz dichter physischer Nähe kommt es kaum zu sozialer Interaktion. Der ÖPNV erscheint eigentlich eher als un-sozialer Raum: Fahrgäste lesen Bücher oder starren aus dem Fenster. Insbesondere die Popularisierung von Mobiltelefonen hat das soziale Leben im öffentlichen Nahverkehr neukonfiguriert und in die auditive Welt der Kopfhörer zurückgedrängt (van Melik/van de Schraaf 2020). Soziale Interaktionen scheinen selten im ÖPNV, Passagier*innen praktizieren vor allem Kontaktvermeidungsstrategien. Bissell (2010) warnt dabei vor einem zu limitierten Verständnis, welches „das Soziale“ auf verbalen Austausch reduziert und daher den öffentlichen Nahverkehr als un-sozial kennzeichnet (ebd.: 284). Das Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel bedeutet Teil einer mobilen, gemeinsamen Öffentlichkeit zu werden (ebd.: 276). Van Melik/ van de Schraaf (2020) ergänzen, dass es nicht nur um soziale Interaktion und den geteilten Raum geht. Stattdessen umfasst „das Soziale“ eine Vielzahl an räumlichen, materiellen und zeitlichen Faktoren, welche die alltäglich geteilte Erfahrung gemeinsamer Mobilität und die Art, in der Menschen im ÖPNV-Raum miteinander in Verbindung stehen beeinflussen (ebd.: 382).

Soziale Praktiken und geteilte ÖPNV-Erfahrungen werden durch die spezifischen Materialitäten des Verkehrsmittels beeinflusst. Einerseits ist der ÖPNV-Raum mobil, andererseits erfahren seine Nutzer*innen zeitgleich ein Gefühl der Immobilität: Das Vehikel kann nur an Haltestellen verlassen werden und auch innerhalb des Fahrzeugs ist die Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Die Autonomie des Individuums wird daher herausgefordert (van Melik/van de Schraaf 2020: 381). Elemente der Innenausstattung regulieren Bewegungsmuster; Sitzplatzanordnungen, Mittelgänge und Türpositionen determinieren das Aufeinandertreffen von Personen (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 727), die Fahrgastdichte bestimmt Passagierverteilungen und Ausweichverhalten. Die Länge der Fahrt und die Frequenz der Haltestellen wirken sich auf die Rhythmen des Passagierwechsels aus (van Melik/van de Schraaf 2020: 382). Tageszeiten und Wochentage bedingen verschiedene Zusammensetzungen an Passagieren; die gleiche Strecke kann morgens anders wahrgenommen werden als nachmittags (Symes 2007: 451). Das Soziale des öffentlichen Nahverkehrs ist daher variabel, verschiedene zeitliche und räumliche Kontexte bestimmen das Mobilitätserlebnis und Formen der zwischenmenschlichen Verbindung (van Melik/van de Schraaf 2020: 382).

Letztlich argumentiert Lofland (1989), dass das flüchtige Aufeinandertreffen zweier Unbekannter in der Öffentlichkeit immer eine soziale Komponente hat – weil es auf verschiedenen Regeln und Verhaltensnormen beruht. Unbewusst stattfindende Bewegungen orientieren sich an sozialen Prinzipien, etwa als Fußgänger*in beim Navigieren durch eine belebte Straße, aber auch als Fahrgast bei der Sitzplatzwahl im Verkehrsmittel (ebd.: 460). Zu den wichtigsten Regeln gehört einerseits die „höfliche Nichtbeachtung“ (*engl.* Civil inattention) bei der anderen Personen ein kurzer Blick gegeben wird um deren Anwesenheit zu quittieren, woraufhin jedoch sofort abgeschweift wird um nicht den Eindruck zu erwecken

es gebe einen Grund für besonderes Interesse (ebd.: 461). Andererseits betont Lofland die Regel der Höflichkeit gegenüber Diversität (*engl. civility towards diversity*). Diese Verhaltensnorm beschreibt die mehrheitliche Urteilsfreiheit und Gleichgültigkeit, denen Menschen mit sichtbaren Normabweichungen in Geschlechtsidentität, Hautfarbe oder physischen Fähigkeiten begegnet wird (Lofland 1989: 464). Diese zwei Regeln scheinen auch den Sozialraum des ÖPNV zu bestimmen (Soenen 2006: 3f; Hüttermann/Minas 2015: 68).

Geographien der Begegnung

Geteilter Raum, Dichte und wenig Bewegungsfreiheit fordern physische Koordination zwischen Passagier*innen. Während körperliche Nähe eigentlich vertrauten Personen vorbehalten ist, kann ein Gefühl von Unbehagen entstehen, wenn auf einmal unbekannte Fahrgäste in den persönlichen Bereich eindringen (Hirsch/Thompson/Every 2017: 550). ÖPNV-Erfahrungen können als intensives Aufeinandertreffen einander unbekannter Körper beschrieben werden, als Spannungsfeld der kollektiven Mobilität und der persönlichen Selbstisolation (Bissell 2010: 271).

Dabei bietet der öffentliche Nahverkehr auch Raum zur Erfahrung von gesellschaftlicher Diversität. Menschen mit verschiedenen sozialen Hintergründen treffen aufeinander und werden dazu gezwungen mit der räumlichen Nähe umzugehen und darüber in Verhandlung zu treten (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 730). Der ÖPNV vermittelt Differenz und schafft alltägliche Begegnungen mit Menschen, die aufgrund sichtbarer Identitätsmerkmale als „kulturell anders“ gelesen werden. Im Gegensatz zu Loflands Beobachtung der Urteilsfreiheit betont die Geographie der Begegnung das Spannungspotenzial dieser Zusammenkunft: Mobilität im öffentlichen Nahverkehr bedeutet demnach Konfrontation mit zugeschriebener Andersartigkeit und Verkörperungen imaginierter Fremdheit (ebd.). Dieses bedeutungsaufgeladene Aufeinandertreffen kann viele mögliche Auswirkungen haben; es kann als Lernerfahrung dienen (Kusters 2009: 56), zu Konflikt, Selbstreflexion (Wilson 2011: 642) oder Verstärkung von Vorurteilen (Soenen 2006: 4) führen. Auf jeden Fall kann der öffentliche Nahverkehr als „strategic arena for social encounters“ (Nash 1975: 45) Erfahrungen und Wahrnehmungen des Fremden gestalten (Wilson 2011: 635).

Somit offenbart sich der öffentliche Nahverkehr als wichtiges Forschungsfeld für die „Geographien der Begegnung“ (*engl. Geographies of encounters*). Die britische Bewegung der Stadt- und Kulturgeographie beschäftigt sich mit flüchtigen Begegnungen zwischen einander Unbekannten in seinen situativen und räumlichen Kontexten (Dirksmeier/Mackrodt/Helbrecht 2011: 85). Dabei wird insbesondere die Erfahrung körperlicher Darstellungen von kultureller Differenz thematisiert (ebd.: 86). Begegnungen werden in der Disziplin gleichermaßen in Rückgriff auf die ‚Kontakthypothese‘ (Toleranz und Abbau von Vorurteilen durch sozialen Kontakt) (Allport 1954) als kosmopolitische Hoffnung, aber auch als Verfestigung lokaler rassistischer Diskurse diskutiert (Dirksmeier/Mackrodt/Helbrecht 2011: 88f.).

Soziale Mobilitätspraktiken als Raumproduktion

Wenn Räume durch räumliche Praktiken produziert werden (Lefebvre 1992), so gilt das auch für räumliche Mobilitätspraktiken. Während bei Certeau (1984) Fußgänger*innen durch die Stadt wandeln um Schritt für Schritt die räumlichen Strukturen ‚von unten‘ anzueignen und zu transformieren, bevölkern Pendler*innen Verkehrsinfrastruktur und erzeugen im flüchtigen Aufeinandertreffen Bedeutungen. Alltägliche ÖPNV-Routinen bringen spezifische Räume hervor, die das städtische Leben prägen – urbane Identitäten und Kultur werden in hochmobilen Gesellschaften zunehmend unterwegs erschaffen und geformt (Jensen 2009: 143). Mikrosoziale Prozesse in mobilen Räumen haben ein konstitutives Potenzial, sich strukturbildend auf gesellschaftliche Prozesse auszuwirken (Hüttermann/Minas 2015: 65).

Gleichzeitig werden ÖPNV-Räume von gesellschaftlichen Verhältnissen und Machthierarchien geprägt (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 730), welche wiederum in soziale Interaktionen zur Reproduktion sozialer Ungleichheiten Ausdruck finden können (Swyngedouw 2013). Prozesse der Diversifizierung (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016; Soenen 2006), Segregation (Swyngedouw 2013), Exklusion (Purifoye 2015; Lubitow/Carathers/Kelly/Abelson 2017) und Gruppenidentitätsbildung (Raudenbush 2012; Kusters 2009) zeichnen sich im ÖPNV ab. Die Formen des Miteinanders im öffentlichen Nahverkehr spiegeln gesamtgesellschaftliche Entwicklungen, andererseits können sie auch aktiv darauf einwirken (Hüttermann/Minas 2015: 65). Somit bietet der öffentliche Nahverkehr zahlreiche sozialwissenschaftliche Anknüpfungspunkte, welche vor allem in den letzten 20 Jahren verstärkt durch ethnografische und qualitative Forschungen aufgegriffen wurden. An dieser Stelle wird ein Überblick über die Genese und theoretischen Grundlagen des Forschungsfeldes gegeben, um anschließend schwerpunktmäßige Themen herauszuarbeiten.

2.1.2 Soziale Dimensionen des ÖPNV-Raums – ein Forschungsüberblick

Erste stadtsoziologische Beiträge zur qualitativen Erforschung des ÖPNV als Sozialraum erschienen erst in den 1960er und 70er Jahren (z.B. Davis/Seibert/Breed 1966; Nash 1975; Davis/Levine 1967). Diese Vernachlässigung lässt sich auf ein soziologisches Verständnis zurückführen, bei dem flüchtige Alltagsinteraktionen mit Fremden – welche das Sozialleben des ÖPNV prägen – lange als unbedeutend galten (Hüttermann/Minas 2015: 64f; Wilson 2011: 634). Unter der Annahme, der öffentliche Stadtraum sei durch Reizüberflutung, soziale Unordnung und symbolisch unbedeutender Interaktion geprägt wurde dieser in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts als Forschungsgegenstand entwertet und vernachlässigt (Swyngedouw 2013: 296). Die persistente Diagnose, welche die Großstadt als Ort radikaler Gleichgültigkeit beschreibt wird erst in den 1960ern revidiert (Hüttermann/Minas 2015: 64). Entscheidend sind dafür insbesondere die Werke von Goffman (1963, 1971) und Lofland (1973), welche flüchtigen Kontakten im öffentlichen Raum eine strukturbildende Kraft zuschreiben: die Mikroanalyse sozialer Interaktionen im Stadtraum gibt für sie Aufschluss über

gesamtgesellschaftliche Phänomene (Swyngedouw 2013: 296). Dabei bedienen sie sich den Ideen des symbolischen Interaktionismus: während Interaktionen im öffentlichen Raum zuvor als un-symbolisch galten, da sie unmittelbar und unreflektiert stattfinden, betonen Goffman und Lofland den reflexiven und interpretativen Charakter (Lofland 1989: 458). Die Beiträge der zwei Autor*innen sind nicht nur generell für die Entwicklung urbaner Ethnografie von Bedeutung, sie leiten auch viele Forschungen zum ÖPNV als Sozialraum an.

Goffmans Studien über menschliche Interaktionsmuster im öffentlichen Stadtraum berichten über verschiedene Formen beiläufiger Ausweichaktionen zur höflichen Wahrung von Distanz. Diesen Balanceakt bezeichnet Goffman als „*civil inattention*“ (dt. höfliche Nichtbeachtung). Civil inattention ist ein zwischenmenschliches Ritual zur Regulierung sozialer Interaktion, durch welches verdeutlicht wird, dass man keine Absichten hat die Intentionen des Anderen zu erraten, dass man den anderen weder fürchtet noch feindlich gesinnt ist oder jemanden meiden möchte (Goffman 1963: 84). Durch die Erkenntnis der Regulierung öffentlicher Räume durch bestimmte Konventionen und Verhaltensrituale wird die Interpretation des Stadtraums als Ort chaotischer und unbedeutender Interaktion fragwürdig. Während der öffentliche Nahverkehr auf den ersten Blick durch soziale Unordnung und gleichgültiges Aufeinandertreffen geprägt scheint, zeigen genauere Analysen (Hüttermann/Minas 2015; Oejo/Tonnelat 2014; Swyngedouw 2013; Wilson 2011), dass die Verhaltensnorm der „civil inattention“ auch hier die Interaktionsrituale weitgehend kontrolliert. Werden die Regeln der höflichen Distanzwahrung im ÖPNV hingegen gebrochen, so geschieht dies nicht unbemerkt sondern hat besondere Implikationen, wie verschiedene Forschungen zeigen (Raudenbush 2012; Soenen 2006).

Ebenso richtungsweisend für die sozialwissenschaftliche ÖPNV-Forschung ist Lofland. Durch ihr Werk „A World of Strangers“ (1973) begründet die Autorin einen nachhaltigen Bruch mit dem Bild der Stadt als chaotische, bedeutungslose Welt der Anonymität. Lofland argumentiert, dass Stadtbewohner*innen zwar kein persönliches oder biographisches Wissen über Passant*innen haben, sie verfügen jedoch über Fähigkeiten des „kategorischen Kennens“. Diese Fähigkeiten ermöglichen es ihnen, den*die Andere*n aufgrund von Aussehen, Verhalten oder des Ortes des Aufeinandertreffens in ein Kategoriensystem aus sozialen Rollen und Status einzuordnen (ebd.: 15). Durch kurzes Betrachten des Unbekannten werden Informationen erlangt, die dekodiert werden, um den*die Unbekannte*n in eine allgemein bekannte, vorhersehbare Figur zu transformieren (ebd.: 22). Diese Transformation beruht auf Denkmustern, welchen durch Sozialisationsprozesse verbal und medial vermittelt, oder auch durch eigene Erfahrungen im Stadtraum gewonnen werden. In einem lebenslangen Prozess können die erlernten Kenntnisse verfestigt, oder auch als ungenau bzw. falsch erkannt und daher modifiziert oder verworfen werden (ebd.: 98). Persönliche Erfahrungen oder Medien können laut Lofland dazu beitragen, falsche Generalisierungen oder Stereotype zu korrigieren (ebd.: 100).

In der ÖPNV-Sozialforschung wird Lofland herangezogen, um zu analysieren, wie im unmittelbaren Kontakt in Bussen und Bahnen visuelle Identitätsmarker einer Person durch

andere Passagier*innen herangezogen werden, um eine kategorische Einordnung des*der Unbekannten vorzunehmen (Hüttermann/Minas 2015). Loflands Analyse macht deutlich, dass die verschiedenen Fahrgäste einander nicht in neutraler Gleichgültigkeit gegenüberreten, sondern durch ihre persönlichen Erfahrungen und vermittelte Kenntnisse geprägt sind, welche bei der Dekodierung des Gegenübers eingesetzt werden. Statt allgemeiner sozialer Unordnung und Indifferenz werden flüchtige Begegnungen durch die erworbenen Kenntnisse und verinnerlichte Bilder eines Individuums vorstrukturiert. ÖPNV-Begegnungen finden somit nicht auf neutralem Grund statt: die individuellen Verkörperungen anderer Passagiere werden in ein bereits etabliertes Kategoriensystem eingeordnet und sind in unterschiedlicher Weise vorbelastet. Somit können sie als symbolische Interaktionen gelesen werden, in der Akteur*innen als reflexiv-interpretierend vor dem Hintergrund gesellschaftlich vermittelter Deutungen auftreten. So ist etwa auch zu erwarten, dass die diskursiven Deutungsangebote muslimisch-migrantischer Bedrohung ebenso in der Kategorisierung von Personen, welche als muslimisch-migrantisch gelesen werden zum Einsatz kommen. Lofland weist jedoch auch auf die Adaptivität und Wandelbarkeit der Kategorisierungen hin. Einige Forschungen (Soenen 2006; Wilson 2011; Koefoed/Christensen/Simonsen 2016) fragen entsprechend danach, ob die Konfrontation mit Diversität im ÖPNV im Sinne des „urban learning“ dazu dienen kann, Kategorisierungen aufzubrechen und zu rekonfigurieren.

Das ‚Soziale‘ im öffentlichen Nahverkehr

Durch die Bewertung flüchtiger Begegnungen im öffentlichen Raum als sozial und symbolisch relevant bekommt auch der ÖPNV-Raum als Ort besonders dichter und kurzer Interaktion zwischen sehr diversen Fahrgästen in der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung zunehmend Aufmerksamkeit. Eine ganze Reihe an Forschungen beschäftigt sich mit den spezifischen materiellen, zeitlichen und sozialen Eigenheiten des ÖPNV-Raums, welche soziale Interaktion, oder generell Mobilitätserfahrungen im öffentlichen Nahverkehr charakterisieren.

Für Connor/Tewksbury (2012) ist es die allgegenwärtige soziale Kontrolle, welche das Mobilitätserlebnis des ÖPNV bestimmt. In ihrer Studie der Busse einer US-amerikanischen Stadt ist es das Zusammenspiel von technischer Innenausstattung und Busfahrer*innen welches die Verhaltenskonformität der Fahrgäste sicherstellt (ebd.: 5). Busfahrer*innen treten als Agent*innen sozialer Kontrolle auf, sie sind Türsteher*innen des Fahrzeugs und kontrollieren die Fahrgäste durch einen Rückspiegel (ebd.: 7). Gleichzeitig beinhaltet die Businfrastruktur Kontrollmechanismen wie Kameraüberwachungen, aufgehängte Hinweise über korrektes Verhalten und eine Beleuchtung, die alle Teile des Busses ausleuchtet (ebd.: 9). Trotzdem haben Busspassagiere Taktiken zum Brechen der sozialen Kontrolle entwickelt und treten in Verhandlung über die konkrete Umsetzung der Beförderungsrichtlinien (ebd.: 8).

Bissell (2010) charakterisiert „das Soziale“ des ÖPNV hingegen als „affektive Atmosphären“, welche jenseits verbaler Kommunikation das mobile Miteinander bestimmen. Darunter versteht er einflussreichen Affekte, die sich aus spezifischen Arrangements von Körpern,

Objekten und Technologien ergeben und die psychologische Verfassung der Fahrgäste modifizieren (ebd.: 272f.). Die Atmosphären verbreiten sich ansteckend durch das Bewusstsein der Passagiere, wie etwa die hochkonzentrierte Stimmung in Businessabteilen des Fernverkehrs (ebd.: 274), die angeheiterte Gemütslage im Freitagabendverkehr oder der Stress bei unerwartetem Zugausfall und Verspätung (Bissell 2010: 275). Subtile Gesten, Gesichtsausdrücke und Blicke kommunizieren dabei die kollektiven Emotionen, welche sich dadurch unbewusst ausbreiten und gegenseitig verstärken (ebd.).

Für Hirsch/Thompson/Every (2017) ist es stattdessen das physische Gedränge und die Überfüllung des ÖPNV, welches zu unbehaglicher Nähe und Kontrollverlust führt und damit das Mobilitätserlebnis bestimmt (ebd.: 553). In ihrer Studie der Pendlerzüge in Mumbai stellen sie fest, dass ein erhöhtes Stresslevel zu Aggressionen und physischen Auseinandersetzungen führt (ebd.: 557f.). Die krisenhafte Überlastung des Verkehrsmittels birgt jedoch auch Potenzial für ein für ein solidarisches Miteinander: vulnerablen Personen wird mit besonderer Rücksicht begegnet und bei konkreten Notfällen zeigen sich Menschen hilfsbereit (ebd.: 559). Somit stärkt die prekäre Auslastung des Verkehrsmittels ein Gefühl der Gemeinschaft (ebd.: 560) – ein Thema, das sich auch in vielen anderen Forschungsbeiträgen wiederfindet.

Öffentlicher Nahverkehr als Ort der Gemeinschaft und Identitätsproduktion

Beschreibungen wie „being *with others* whilst on the move“ (Bissell 2010: 271) und zeitlich begrenzte „*throwntogetherness*“ (Wilson 2011: 645) rücken den gemeinschaftlichen Charakter des ÖPNV in den Vordergrund. Verschiedene Forschungen diskutieren den öffentlichen Nahverkehr als Ort der Community und Produktion von (Gruppen-)Identität, wie auch eine der ersten qualitativen Sozialforschungen zum ÖPNV-Raum von Nash (1975). In seiner Studie über den Busverkehr in Tulsa (Oklahoma) stellt er fest, dass Busfahren oberflächlich betrachtet unpersönlich und flüchtig erscheint, jedoch komplexe sozialpsychologische Prozesse beinhaltet (ebd.: 44). Er argumentiert, dass die soziale Praxis des Busfahrens eine Mentalität von Mitgliedschaft beinhaltet, weswegen der Bus eine „community on wheels“ ist (ebd.). Um zur Community dazuzugehören müssen sich die Passagiere komplexes Wissen über Fahrpläne (ebd.: 48), Haltestellen (ebd.: 49), Techniken zum Busstoppen (ebd.: 51) und Buskommunikationsetikette (ebd.: 53) aneignen, wofür in der Regel sechs Monate benötigt werden. Während Fahrgäste aufgrund ihres begrenzten Wissens zu Beginn eindeutig als „Newcomer“ wahrgenommen werden, können sie nach einer Weile zu „Regulars“ aufsteigen, indem sie sich mit den Eigenheiten des Busfahrens vertraut machen und ihre Kompetenzen sichtbar nach außen tragen (ebd.: 46). Aufgrund der gewonnenen Zugehörigkeit fördern die Praktiken des Busfahrens einen Sinn von Gemeinschaft im städtischen Kontext (ebd.: 63).

Spezielleren Formen der „mobilen Communities“ widmen sich Symes (2007) mit seiner Forschung zum Pendelverhalten junger Schüler*innen in Sidney und Raudenbush (2012) mit ihrem Beitrag über die Mobilitätspraxen Schwarzer in Chicago. So analysiert Symes das hyperaktive Sozialverhalten junger Reisegemeinschaften auf dem Schulweg und entdeckt eine Vielzahl ausdifferenzierter, performativer Praktiken (Symes 2007: 453ff.). Für die jungen

Pendler*innen offenbart sich der ÖPNV als Ort des temporären Freiheitsgefühls, in der die Abwesenheit von sozialer Kontrolle der Eltern und Lehrer*innen genutzt wird (ebd.: 444). Um der Kontrolle anderer Pendler*innen zu entkommen grenzen sie mit ihren Schultaschen erwachsenenfreie Zonen ab (ebd.: 454), in denen sie die Verhaltensnormen des ÖPNV ungestört brechen können und ihre jugendlichen Identitäten gemeinschaftlich ausleben (Symes 2007: 458). Raudenbush hingegen entdeckt in ihrer Forschung in der Chicagoer Hochbahn, dass es ebenfalls gemeinschaftsähnliche Strukturen zwischen Schwarzen Fahrgästen gibt. Während Passagiere ansonsten ein ausgeprägtes Vermeidungsverhalten aufweisen, scheinen die Regeln der ‚civil inattention‘ für Schwarze untereinander nicht zu gelten: Augenkontakt, spontane Gespräche mit Unbekannten und generelle Hilfsbereitschaft beherrschen deren soziale Interaktion (Raudenbush 2012: 466). Die Forscherin begründet diese Beobachtung mit dem verknüpften Schicksal Schwarzer US-Amerikaner*innen: aufgrund der geteilten politischen und sozialen Unterdrückung werden andere Schwarze nicht als Fremde, sondern als Mitstreiter*innen einer exklusiven Gruppe wahrgenommen (ebd.: 467). Die gemeinsame Schwarze Identität bildet dabei jedoch nicht nur die Basis für sozialen Austausch; in flüchtigen ÖPNV-Konversationen untereinander werden vor allem Aspekte der geteilten Schwarzen Lebenswelten diskutiert und somit eine kollektive Schwarze Identität generiert und verbreitet (ebd.: 470).

Auch Kusters (2009) beschäftigt sich mit der Formierung von Gruppenidentität im ÖPNV: Sie zeigt in ihrer Forschung den gemeinschaftsbildenden Aspekt von Mumbais Pendelverkehr für die Gehörlosen-Community der Stadt auf. Seitdem 2001 ein eigenes Abteil für Personen mit „Handicap“ eingeführt wurde, ist hier ein neuer Treffpunkt für Gehörlose entstanden, die sich zuvor auf den kompletten Zug verteilten (ebd.: 45). Während sich Gehörlosen bisher nur in privaten Vereinsräumen organisierten (ebd.: 49f.), hat sich mit dem Zugabteil und dem zugehörigen Wartebereich auf der Plattform ein neuer, wichtiger Kommunikations- und Austauschort für Gehörlose ausgebildet (ebd.: 46ff.), welche sich dadurch besser vernetzen konnten (ebd.: 45). Darüber hinaus hat die erhöhte Sichtbarkeit der Gehörlosen im alltäglichen Pendelverkehr das Bewusstsein Hörender für Gehörlosenkultur verbessert (ebd.: 60).

Der öffentliche Nahverkehr kann also an der Formierung und Ausgestaltung sozialer Gruppen und Gemeinschaften maßgeblich beteiligt sein. Neben einem allgemeinen Gefühl der Zugehörigkeit, haben Forschungen das gesellschaftliche Potenzial zur (Re-)Produktion von (Gruppen-)Identitäten aufgrund geteilter Identitätsmerkmale wie Alter, Ethnie oder körperlicher Fähigkeiten aufgezeigt. Neben dem gemeinschaftlichen Charakter und der vereinheitlichenden Gruppendynamiken wird der ÖPNV aber auch immer wieder als konflikthafter Ort der Konfrontation und Begegnung mit gesellschaftlicher Diversität, imaginerter kultureller Differenz und zugeschriebener Fremdartigkeit diskutiert.

Differenz und Fremdartigkeit: Der ÖPNV als Ort der Verhandlung von Diversität

Eine Vielzahl an Studien greifen das eingangs umrissene Forschungsprogramm der Geographien der Begegnungen auf: das flüchtige Aufeinandertreffen einander unbekannter

Personen wird als bedeutungsvolles Ereignis verstanden, welches konstitutive Wirkungen für städtische und gesellschaftliche Entwicklungen entfalten kann. Insbesondere Begegnungen mit wahrgenommener Differenz und als „fremd“ Empfundene werden dabei ein transformatives Potenzial zugeschrieben symbolische Grenzen neu zu verhandeln. Differenz wird dabei vor allem im Sinne zugeschriebener Ethnie verstanden, während andere Kategorisierungen und Differenzierungstechniken vernachlässigt werden. Hüttermann/Minas (2015) widmen sich dabei in ihrer Forschung der Erfahrung von Diversität in der Duisburger Straßenbahn, während Soenen (2006) die Antwerpener Tram untersucht. Koefoed/Christensen/Simonsen (2016) beforschen die Kopenhagener Buslinie 5A, welche das Stadtzentrum mit der migrantischen Nachbarschaft Norrebro verbindet, während Wilson (2011) „Multikulturalität“ im Birminghams Bus diskutiert. Der ÖPNV ist für die Forscher*innen als einzigartiger Ort der Begegnung mit zugeschriebener „kultureller Fremdheit“ (Soenen 2006: 6) oder als soziale Arena zur räumlichen Verhandlung von Differenz (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 726) maßgeblich durch seine Diversität geprägt. Hier werden Prozesse der gesellschaftlichen Diversifizierung und Exklusion (Wilson 2011: 634) oder soziale Inter-Gruppenverhältnisse der Stadtgesellschaft (Hüttermann/Minas 2015: 77) interaktiv erfahrbar.

In den flüchtigen Begegnungen ziehen die Fahrgäste eine Vielfalt an äußerlichen Merkmalen heran, um den anderen Passagieren eine Herkunft, einen Beruf oder einen sozialen Status zuzuschreiben. Aussehen, Kleidung, soziale Interaktion, aber auch die Ein- und Ausstiegsorte liefern Anschauungsmaterial zur Kategorisierung von Menschen und Stadtteilen (Hüttermann/Minas 2015: 71ff.). Besondere Merkmale der Differenz – etwa die Hautfarbe – werden genutzt um Personen als „anders“ zu markieren (Wilson 2011: 642). Die Kategorisierung Anderer führt zur Bildung lebensweltlicher Theorien, welche die Beziehungsverhältnisse und Machtasymmetrien der Gesellschaft widerspiegeln (Hüttermann/Minas 2015: 74) – wodurch soziale Ungleichheit reproduziert wird (ebd.: 72). So werden bei negativen Erfahrungen ethnische Zuschreibungen als Erklärungsmuster herangezogen, wodurch sich rassistische Vorurteile verfestigen (Wilson 2011: 640; Hüttermann/Minas 2015: 75). Darüber hinaus werden Fahrgäste durch die Zuschreibung von kultureller oder ethnischer Herkunft zu Repräsentant*innen einer Bevölkerungsgruppe erklärt und dadurch mit negativen, vergangenen Erlebnissen belastet (Wilson 2011: 640). Symbolische Grenzziehungen zwischen sozialen Gruppen werden aufgegriffen und durch alltägliche ÖPNV-Praxis umgesetzt: dazu gehören die Vermeidung bestimmter Personengruppen bei der Sitzplatzwahl (Hüttermann/Minas 2015: 76; Wilson 2011: 640), Distanzierungsversuche in der Körpersprache, das demonstrative Festhalten persönlicher Gegenstände beim Anblick migrantisch gelesener Personen und verbale Angriffe (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 735). Die sozialen Beziehungen verschiedener Gruppen zueinander manifestieren sich in den flüchtigen ÖPNV Interaktionen, wodurch ÖPNV-Erlebnisse die soziale Atmosphäre und den Charakter einer Stadt abbilden (Soenen 2006: 9f.). Dabei liegt die strukturbildende Kraft dieser flüchtigen Interaktionen in der

Reproduktion sozialer Ausgrenzung (Hüttermann/Minas 2015: 66) und rassistischer Diskurse (Wilson 2011: 640) durch soziale Interaktion.

Trotz dieser reproduktiven Kraft rassistischer Gesellschaftsordnungen wird dem ÖPNV auch ein transformatives Potenzial zugeschrieben: Fahrgäste entwickeln eine routineartige Beziehung zu Diversität (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 734) und können neue Gefühle der Gleichgültigkeit, Abneigung, aber auch Sympathien gegenüber anderer Gruppen hervorbringen (Hüttermann/Minas 2015: 77). Durch ÖPNV-Begegnungen können Fehlurteile sichtbar werden und Passagiere zur Selbstreflektion angeregt werden (Wilson 2011: 643). Sowohl Soenen (2006) als auch Wilson (2011) beobachten wie unerwartete Geschehnisse – etwa ein Unfall oder ein Polizeieinsatz – die Regeln der *civil inattention* außer Kraft setzen, sodass Kommunikation über die geteilte Sorge entsteht (ebd.: 645; Soenen 2006: 7). Der plötzliche Austausch mit Personen, zu denen man sonst nicht in Kontakt ist, kann sowohl in einer Annäherung, als auch in einer Ablehnung resultieren, führt in der Regel jedoch zu einer Transformation der Beziehung „zum Anderen“ (Soenen 2006: 8). Wilson schlussfolgert, dass Beziehungen zu zugeschriebener Andersartigkeit im ÖPNV verschiedenartig transformiert werden und neue Formen des Lebens mit Differenz generiert werden können. Dabei schreibt sie dem ÖPNV aufgrund seiner räumlichen Beschaffenheit und Intensität von Begegnungen eine besonders produktive Kraft zu (Wilson 2011: 646). Der ÖPNV offenbart sich demnach als paradoxer Ort: während Koexistenz und Diversität zur Routine gehören und persönliche Erfahrungen zur Revidierung von Vorurteilen führen können (ebd.: 643), werden durch rassistische Differenzierungstechniken unbekannte Andere zu Fremden konstruiert; deren Anwesenheit wird als ‚fehl am Platz‘ wahrgenommen und mit Emotionen der Abneigung oder Angst kommentiert (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 738).

Differentielle Mobilitätserfahrungen: ÖPNV als Ort der Ausgrenzung und sozialer Ungleichheit

Während der ÖPNV aus Perspektive der Geographien der Begegnung als Ort der Verhandlung von Differenz auftritt und somit als ergebnisoffen diskutiert wird, widmet sich eine ganze Reihe an Forschungen verschiedenen Formen gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit und Praktiken sozialer Ausgrenzung. Swyngedouw (2013) und Purifoye (2015) studieren rassistische Interaktionen im Chicagoer ÖPNV, während sich Lubitow/Carathers/Kelly/Abelson (2017) mit ungleichen Mobilitätserfahrungen aufgrund von Genderidentität beschäftigen. Diskriminierungserfahrungen im ÖPNV werden dabei als Ursache differentieller Mobilitätsmöglichkeiten benannt, wodurch soziale Ungleichheit reproduziert wird.

Insbesondere Chicago gilt aufgrund seiner sozialräumlichen Eigenschaften in der Forschung besonderes Interesse, um differentielle Mobilitätserfahrung zwischen Schwarzen und weißen Menschen zu erfassen. Die Stadt weist die höchste residentielle Segregation US-amerikanischer Städte auf (Swyngedouw 2013: 294). Während sich Schwarze und weiße Stadtbewohner*innen in der Regel nicht in den Nachbarschaften begegnen, bildet der öffentliche Nahverkehr ein Setting des erzwungenen physischen Aufeinandertreffens (ebd.: 299). Swyngedouw stellt jedoch fest, dass segregierende soziale Praktiken in der Sitzplatzwahl,

des Verhaltens und der verbalen Kommunikation dafür sorgen, dass Schwarze und weiße Fahrgäste kaum miteinander interagieren (ebd.: 307f.). Trotz der rechtlichen Abschaffung der Segregation lebt diese in zahlreichen Alltagspraktiken weiter (ebd.: 310).

Purifoye (2015) beschäftigt sich in ihrer Forschung mit Rassismuserfahrungen Schwarzer in Chicagos öffentlichen Verkehrsmitteln (ebd.: 291). Die Autorin stellt fest, dass weiße in ihrer Interaktion mit Schwarzen Höflichkeitskonventionen für ein dominant-rassistisches Auftreten benutzen um ihre Feindseligkeiten weniger konfrontativ, sondern unterschwellig dem Gegenüber zu artikulieren (Purifoye 2015: 304). „Nice-nastiness“ bezeichnet sie ein Verhaltensmuster, bei dem weiße und Asiat*innen sich in übermäßiger Art von Schwarzen physisch distanzieren. Dazu gehört das theatrale Wegdrehen des Körpers und aus dem Fenster starren, wenn sich eine Schwarze Person neben sie hinsetzt, oder auch das Vorgeben, die andere Person würde nicht existieren (ebd.: 296). Eine weitere Taktik rassistische Abneigungen zu artikulieren ist das Flüstern rassistischer Stereotype und Vorurteile in Unterhaltungen, wenn Schwarze Personen sich in unmittelbarer Umgebung befinden. Durch das Flüstern implizieren weiße Personen nicht für die rassistische Beleidigung des anwesenden Schwarzen verantwortlich zu sein, trotzdem wird eine Lautstärke gewählt, bei der der Inhalt des Gesagten deutlich hörbar ist (ebd.: 298f.). Purifoye schlussfolgert, dass das Nutzen des öffentlichen Nahverkehrs für Schwarze mit Diskriminierungserfahrungen verbunden ist; soziale Ungleichheiten werden durch rassistische Interaktionen reproduziert (ebd.: 289).

Die Dimension von *gender* als Faktor differentieller ÖPNV-Erfahrungen wird durch Lubitow/Carathers/Kelly/Abelson (2017) anhand von Portland, Oregon untersucht. Die Autor*innen der Studie erforschen wie Transgender und *gender non-conforming* Personen den öffentlichen Nahverkehr nutzen und erfahren (ebd.: 1399). Die Interviewten berichten von Vorfällen der Belästigung, Diskriminierung und Gewalt aufgrund ihrer nicht-binären Geschlechtsidentitäten (ebd.: 1405). Dabei überschneiden sich mehrere Identitäten bei den Diskriminierungserfahrungen: Schwarze Transgender und Personen mit Behinderungen erleben Ablehnungsreaktionen aufgrund verschiedener Identitätsmarker gleichzeitig (ebd.: 1409). Als Erlebnisse von Transfeindlichkeit und des Cis-Sexismus nennen die Befragten unfreundliche Blicke, Fragen nach ihrer Zugehörigkeit im binären Geschlechtssystem oder die Verwendung falscher Pronomen durch Busfahrer*innen (ebd.: 1407). Darüber hinaus kommt es zu körperlichen Bedrohungen und gewaltvollen Übergriffen (ebd.: 1408).

Die Studie von Lubitow/Carathers/Kelly/Abelson (2017) widmet sich jedoch nicht nur den genderspezifischen Diskriminierungserfahrungen im ÖPNV, sondern thematisiert ebenso wie die Betroffenen damit umgehen. So haben die Interviewpartner*innen eine Reihe von vorrauschauenden Vermeidungsstrategien entwickelt. Um Belästigung vorzubeugen werden Umwege in Kauf genommen, da manche Buslinien als gefährlicher als andere wahrgenommen werden. Einige verwenden den ÖPNV nur tagsüber. Neben erhöhter Wachsamkeit kommen außerdem Methoden zum Einsatz um soziale Interaktion mit anderen Fahrgästen zu vermeiden: durch das gemeinsame Fahren mit Freund*innen oder die strategische

Sitzplatzwahl. Manche schränken die Repräsentation ihrer Geschlechtsidentität im ÖPNV ein, um weniger zur Zielscheibe von Übergriffen zu werden (ebd.: 1411). Wenn es zu Belästigung kommt gibt es verschiedene Umgangsmöglichkeiten. Durch das Nutzen von Kopfhörern oder durch Lesen wird mit Ignoranz reagiert. Oft kann das Sicherheitsgefühl durch einen Sitzplatzwechsel erhöht werden. Manchmal bevorzugen es die Befragten direkt das Verkehrsmittel zu verlassen. In manchen Fällen fahren die Interviewpartner*innen hingegen zu einer weiter entfernten Haltestelle um nicht nach Hause verfolgt zu werden. Aufgrund von Sicherheitsbedenken wird die Konfrontation mit Belästiger*innen vermieden (Lubitow/Carathers/Kelly/Abelson 2017: 1412). Die Autor*innen schlagen daraufhin den Begriff *Transmobilities* vor, um zu verdeutlichen, dass verschiedenen Diskriminierungsformen (z.B. Cis-Sexismus und Transfeindlichkeit) sich auf Bewegungsfreiheiten auswirken und gesellschaftliche Unterdrückungsmuster mit unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten einhergehen – weil Individuen sich aus Schutz vor Übergriffen in ihrer ÖPNV-Nutzung selbst einschränken (ebd.: 1415).

Diskussion des Forschungsstandes

Der öffentliche Nahverkehr offenbart sich somit als äußerst ambivalenter Raum, der Elemente der In- und Exklusion vereint: Während frühe Forschungen den gemeinschaftlichen, temporär-vereinenden Aspekt hervorheben (Nash 1975; Soenen 2006; Bissell 2010), zeichnen spätere Studien ein anderes Bild: hier tritt der ÖPNV als Ort der Produktion von Gruppenidentitäten (Symes 2007; Raudenbush 2012; Kusters 2009), der Segregation (Swyngedouw 2013) und der sozialen Ausgrenzung (Purifoye 2015; Lubitow/Carathers/Kelly/Abelson 2017) in Erscheinung. Ausschluss und Zugehörigkeit prägen gleichermaßen die Mobilitätserlebnisse im öffentlichen Nahverkehr. Somit lassen sich vom aktuellen Forschungsstand unterschiedliche Vermutungen ableiten, welche sowohl positive, als auch negative ÖPNV-Erfahrungen muslimisch-migrantisch gelesener ÖPNV-Nutzer*innen nahelegen. Die gemeinschaftliche und identitätsbildende Komponente impliziert Erfahrungen der Zugehörigkeit, Diskriminierung und Segregation deuten hingegen auf Ausgrenzungserlebnisse hin. Diese widersprüchlichen Tendenzen werden durch das Thema der Verhandlung verknüpft, welcher die Fahrgäste ins Zentrum einer konflikthaften Verständigung rückt. Wichtig ist daher ein ergebnisoffenes Forschungsdesign, welches die Möglichkeit gibt sowohl Erlebnisse der Ausgrenzung, als auch Erfahrungen der Zugehörigkeit zu thematisieren.

In jedem Fall steht der ÖPNV in enger Verbindung mit gesellschaftlichen Entwicklungen, die sich auf widersprüchliche Weise im ÖPNV-Raum niederschlagen und diesen zu einem dynamischen, aber auch konflikthaften Ort machen. Gleichzeitig beweisen aktuelle ÖPNV-Forschungen, dass den Verhandlungen in flüchtigen Begegnungen ein Potenzial innewohnt sich konstitutiv auf gesellschaftliche Phänomene auszuwirken und dass die Folgen des Aufeinandertreffens in den jeweiligen Fahrzeugen weit über deren Innenraum hinausreichen. Trotz ihrer kurzen Dauer und Anonymität haben die Begegnungen in den mobilen Räumen Relevanz, einerseits für die Empfindungen und Identifikationen des Fahrgasts, andererseits für die Beziehungen zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen.

Der aktuelle Forschungsstand ist stark durch US-amerikanische Perspektiven geprägt, wobei sich dieses Interesse sicher auch auf die politisierte Geschichte des ÖPNV als Austragungsort des afroamerikanischen Kampfes zur Gleichberechtigung (Swyngedouw 2013: 293f.) zurückführen lässt. Auffällig ist, dass differentielle Mobilitätserfahrungen vor allem entlang der Kategorien von *gender* (Lubitow/Carathers/Kelly/Abelson 2017), *Ethnizität* (Swyngedouw 2013; Raudenbush 2012; Purifoye 2015), *Alter* (Symes 2007) und *ability* (Kusters 2009) diskutiert werden, während die Bedeutung *sozialer Klasse* weitgehend unbekannt ist. Purifoye (2015) erklärt dazu, dass sie sich ursprünglich der Bedeutung sozialer Klasse widmen wollte, dann jedoch feststellte, dass Ethnizität als determinierender Faktor sämtliche Interaktionen in ihren Beobachtungen bestimmt hat (ebd.: 303f.).

„Interkulturalität“ und ethnische Diversität wird vor allem in Form rassistischer Ausgrenzungspraktiken (Purifoye 2015; Swyngedouw 2013) oder als Konfrontation mit Fremdheit und Andersartigkeit (Soenen 2006; Wilson 2011; Koefoed/Christensen/Simonsen 2016) behandelt. Der Begriff der Fremdheit bleibt dabei jedoch durchweg unterdefiniert, sodass die Grenzen zwischen „Fremdsein“ als banale Zustandsbeschreibung einander unbekannter Personen und Fremdheit als diskursiv konstruierte Differenz verschwimmen. Fremdheit wird meist als Aufeinandertreffenden mit Irritationsmoment thematisiert, bei dem das Bild des Anderen gleichermaßen korrigiert oder bestätigt werden kann. Fremdheit tritt somit als symmetrische, wechselseitige Beziehung auf, während das Ungleichverhältnis hinter der Konstruktion von Fremdheit in den Hintergrund tritt. Insbesondere Begriffswahlen wie „Diversität“ neigen dabei dazu Machtverhältnisse zu vernebeln (Roig 2017: 625), weswegen die aufgeführten Forschungen Fremdheit nicht als einseitige Zuschreibung durch eine privilegierte Gruppe diskutieren. Dadurch werden sowohl Aspekte der Herrschaft und des Konstruktionskontextes ausgespart. Um die differentiellen Fremdheitserlebnisse und -dimensionen verschiedener Gruppen im ÖPNV zu analysieren bedarf es jedoch eines elaborierten Fremdheitskonzepts. Ein Konzept, bei dem dominante Gruppen eine gesellschaftliche Minderheit als „fremd“ etikettieren und dieser dabei das Recht abspricht gleichermaßen zu entscheiden, wer als fremd oder vertraut gilt (Reuter 2002: 31). Nur so kann die politische Dimension der Fremdheitserfahrung adressiert werden. Im Rahmen dieser Arbeit sollen also die Herrschaftskontexte und diskursiven Formationen des Migrations- und Islamdiskurses, welche auf die Interaktionen im ÖPNV einwirken stärker einbezogen werden. Mögliche strukturelle Faktoren, die das kurze Miteinander alltäglicher Mobilitätsroutinen prägen, sollen in ihrer Wirkmächtigkeit zur Diskussion gestellt werden.

Forschungen, welche sich verschiedenen Ausgrenzungspraktiken im ÖPNV widmen, können als Beispiel für Forschungen gelten, bei denen strukturelle Faktoren verschiedener Diskriminierungsmuster thematisiert werden – etwa Rassismus in der Chicagoer Hochbahnlinie oder Transfeindlichkeit in Portlands öffentlichem Nahverkehr. In diesen Studien werden die Machtasymmetrien zwischen diskriminierter Gruppe und dominierender Gruppe wiedergegeben und Fremdheit tritt nicht als wechselseitige Zuschreibung, sondern einseitige Abwertung der marginalisierten Gruppe auf. Gleichzeitig bleibt in den Forschungen zu sozialer Ausgrenzung im ÖPNV jedoch die Komplexität der Prozesse in denen Zugehörigkeit

und Fremdheit durch Interaktion verhandelt werden unsichtbar. Die Fokussierung auf einseitige Ausgrenzungspraktiken leistet zwar einen wichtigen Beitrag zur Rolle des ÖPNV in der Reproduktion sozialer Ungleichheit durch differentielle Mobilitätschancen – gleichzeitig erscheinen Betroffene primär als Opfer von Diskriminierung, während deren Handlungsmöglichkeiten und Freiheitsgrade im ÖPNV auf Fremdheitszuschreibungen zu reagieren in den Hintergrund treten. In dieser Arbeit sollen muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste jedoch nicht auf ein Opferdasein reduziert werden, oder lediglich ein weiterer Beweis für das Vorhandensein von Diskriminierung geliefert werden – die Existenz von Rassismus im ÖPNV geht eindeutig aus den bestehenden Forschungen hervor. Stattdessen sollen die Dimensionen und Bedeutungen unterdrückerischer Strukturen genauer beleuchtet werden und die Fahrgäste als fähige Subjekte gesehen werden, welche sich mit gesellschaftlichen Diskursen reflexiv auseinandersetzen und durch eigene räumliche (Mobilitäts-)Praktiken dazu positionieren.

Im Rahmen dieser Arbeit soll also das Zusammenspiel von Diskurs, Selbstpositionierung und Verhandlung in alltäglichen ÖPNV-Routinen migrantisch-muslimisch gelesener Fahrgäste hervorgehoben werden. Dafür soll einerseits die Bedeutung der Machtverhältnisse und Diskurse, die „muslimische Migrant*innen“ als „fremd“ charakterisieren in ihrer Auswirkung auf alltägliche Mobilitätserlebnisse diskutiert werden, sowie andererseits die Taktiken der Adressierten, mit dieser belastenden Fremdheitsmarkierung umzugehen analysiert werden.

2.2 „Fremdsein“: muslimisch-migrantische Fahrgäste im ÖPNV

Zentrales Thema dieses Unterkapitels ist die Auseinandersetzung mit Fremdheit. Fremdheit wird dabei als sozial und diskursiv generierte Subjektposition (Keller/Bosančić 2018: 896) begriffen, welche (vermeintliche) „muslimische Migrant*innen“ als „kulturell andere“ Bevölkerungsgruppe zeichnet. Die Subjektposition des Fremden adressiert muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste, welche durch ihre alltäglichen Raumproduktionen darauf reagieren. Fremdheit wird dabei als gesellschaftlich produzierte Konstruktion verstanden, welche jedoch erst durch den individuellen Nachvollzug und die Übernahme des Einzelnen in alltäglicher Interaktion in der Mitmenschen als fremd erfahren und behandelt werden seine Wirkung entfaltet (Reuter 2002: 35). Dafür wird in diesem Abschnitt zuerst genauer auf die gesellschaftliche Konstruktion von Fremdheit eingegangen um daraufhin die politische Diskussion nachzuzeichnen, welche „muslimische Migrant*innen“ als fremdes Glied in der deutschen Gesellschaft benennt. Abschließend sollen die Implikationen des „Fremdseins“ in der alltäglichen ÖPNV-Routine der Interviewpartner*innen diskutiert werden.

2.2.1 Die Konstruktion von Fremdheit

Im banalen Alltagsverständnis ist „der Fremde“ eine unbekannte Person, dessen Fremdheit nach einer Phase des Kennenlernens überwunden werden kann. Fremdheit hat jedoch auch eine zweite Bedeutung: „der Fremde“ um den es hier geht bleibt auch nach dem Kennenlernen fremd, egal wie sehr es sich bemüht, diese Fremdheit abzulegen. Ahmed (2000) beschreibt die Figur des Fremden:

“the stranger is some-body whom we have already recognised in the very moment in which they are ‘seen’ or ‘faced’ as a stranger. The figure of the stranger is far from simply being strange; it is a figure that is painfully familiar in that very strange(r)ness. [...] Strangers are not simply those who are not known [...], but those who are, in their very proximity, *already recognised as not belonging*, as being out of place” (Ahmed 2000: 21; Hervorh. im Orig.)

Der Fremde ist hier keine unbekannte Person, er ist vertraut und trägt ein Erkennungsmerkmal, wodurch er als Fremder identifiziert und beurteilt werden kann – wobei dieses Urteil mit der Zuschreibung von Nicht-Zugehörigkeit einhergeht. Fremdheit ist somit als Unterscheidung über Zugehörigkeit und Ausschluss zu verstehen, wobei Ausprägungen der Nicht-Zugehörigkeit vom „Gast“ über den „Außenstehenden“ zum „Feind“ reichen (Reuter 2002: 32). Ursache der Fremdheit ist die vermeintlich andere Kultur, welche der Fremde angeblich trägt (Steuten 2019: 50). Fremdenfeindlichkeit als Ausgrenzungspraktik bezeichnet dabei ein sozialpsychologisches Konzept, bei dem „Fremde“ als bedrohlich anders wahrgenommen werden, weswegen ihnen mit Misstrauen begegnet wird (Heitmeyer 2008: 19). Der Begriff der Fremdenfeindlichkeit ist jedoch kritisch zu werten, weil er einerseits dazu neigt Rassismus aus der Mitte der Gesellschaft zu verharmlosen (Roig 2017: 624), andererseits da er den von Anfeindungen betroffenen Personen Fremdheit zuschreibt und somit deren Ausgrenzung reproduziert (IDA e.V. 2020). Bei Verwendung des Begriffes muss also deutlich gemacht werden, dass es sich bei „dem Fremden“ nie um eine Tatsache, sondern immer um machtvolle Zuschreibungen und Konstruktionen einer privilegierten Mehrheitsgesellschaft handelt, und dass Fremdheitskonstruktionen, denen eine Ethnisierung des Anderen zugrunde liegt immer auch rassistisch sind.

Fremdheit wird oft durch äußerliche Merkmale der Differenz begründet. Dabei werden in der Regel neutrale Eigenschaften (z.B. Sprechweise, Hautfarbe, Herkunft oder Religion) herangezogen, welche erst im zweiten Schritt durch Stigmatisierung negativ besetzt werden (Reuter 2002: 35). Der Körper als Träger von Unterscheidungsmerkmalen wird dabei zum visuellen Beweis um die Fremdheitsbeziehung zu naturalisieren (Hall 1997: 244). Trotzdem ist Fremdheit nicht allein durch sichtbare, körperliche Unterschiede zu begreifen, sondern nur im Kontext kultureller Sinn- und Deutungsmuster zu verstehen (Reuter 2002: 31).

Fremdheit ist nämlich keine Eigenschaft, die einer Person anhaftet, sie beschreibt ein relationales Beziehungsverhältnis zum eigenen Selbstbild (Reuter 2002: 27). Das Fremde ist in

der Regel der negativ konnotierte Teil eines gegensätzlichen Begriffspaares, etwa das Eigene vs. das Andere oder das Deplazierte vs. das Beheimatete (Schneider 2018: 234). Um eine Differenz zum imaginierten Anderen überhaupt bestimmen zu können bedarf es einer Vorstellung des Eigenen als Bezugssystem (Steuten 2019: 43). Fremdheit wird zwar in Gestalt von Personen, Eigenschaften oder sozialen Verhältnissen erlebt – trotzdem wird sie durch eine*n Konstrukteur*in erzeugt, der*die diese Fremdheit benennt (Reuter 2002: 34). Schließlich bezieht sich die Fremdheit nicht auf ein beliebiges Merkmal der Differenz, sondern auf eines, welches als relevantes Merkmal des Unterschieds wahrgenommen wird (ebd.: 13). Fremdheit liegt nicht in der Eigenart einer Person, sondern ist das Ergebnis einer speziellen Form der Wirklichkeitsproduktion, bei der eine Unterscheidung zwischen „uns“ und „den Anderen“ etabliert wird (ebd.: 72). Diese Praxis wird als „VerAnderung“ (*engl.* Othering) bezeichnet:

„VerAnderung soll heißen, daß der Fremde als Anderer eben nicht einfach gegeben ist, auch niemals gefunden oder entdeckt, beschrieben oder beobachtet werden kann, sondern daß er durch seine Entdecker, Autoren und Beobachter mithervorgebracht wird.“ (Reuter 2002: 20)

Aus sozialkonstruktivistischer Perspektive wird der Fremde durch die kommunikative Zuschreibung der Fremdheit zum Fremden gemacht. Diese Zuschreibung ist keine eigene Erfindung des Individuums, sondern gebunden an gesellschaftlich geprägte historische, soziale und kulturelle Vorannahmen (Reuter 2002: 36f.). Die Konstruktion von Fremdheit beruht daher oft auf bereits etablierten öffentlichen, politischen, kulturellen oder wissenschaftlichen Deutungsmustern (ebd.: 38). Oft ist Fremdheit mit wahrgenommener und zugeschriebener Differenz in Aspekten der Nationalität, Ethnie, Herkunft, sozialen Lage, oder der politischen, religiösen oder sexuellen Orientierung verbunden (Steuten 2019: 43). Im Kontext globaler Migration werden jedoch vor allem Personen, welche die Grenzen eines Nationalstaates überschreiten als „von außen“ Hinzukommende und „Fremde“ kategorisiert, wobei Kategorien wie „Kultur“ oder „Ethnie“ als Ausgrenzungskonzepte deren Andersartigkeit und Ausschluss begründen (Sökefeld 2007: 45). Solche Deutungsmuster werden durch das Individuum nachvollzogen und durch alltägliche Handlungen in der Begegnung mit Fremden umgesetzt (Reuter 2002: 38). Somit wird die Figur des Fremden erst durch verkörpertes Aufeinandertreffen produziert (Ahmed 2000: 38ff.).

Wird einer Person Fremdheit zugeschrieben so geht dies mit Fremdheitsstereotypisierungen einher. *Typisierung* bezeichnet dabei das Erschaffen von Klassifikationsschemata um Menschen zu Ordnen und das Individuum als Repräsentant eines Typen zu verstehen (Hall 1997: 257). Bei der Navigation im städtischen Kontext tritt Typisierung als Technik des „categoric knowing“ (Lofland 1973: 15f.) auf, bei den Unbekannten aufgrund ihres Erscheinungsbildes soziale Rollen und gesellschaftliche Positionen zugeschrieben werden, um sie in einen vorhersehbaren Typen zu transformieren. Fremde werden jedoch stereotypisiert. *Stereotypen* sind reduktionistische Typisierungen, bei denen passende Eigenschaften hervorgehoben und unpassende Eigenschaften ausgeblendet werden (Hall 1997: 258; Reuter

2002: 35). Diese Essentialisierungen eines Typen sind außerdem besonders schwerfällig und werden nur selten korrigiert. Durch Stereotypisierungen werden Exklusionsverhältnisse festgelegt und symbolische Grenzen zwischen Zugehörigkeit und Nicht-Zugehörigkeit verfestigt (Hall 1997: 258).

Fremdheit ist eine asymmetrische Beziehung: wenn eine Person als fremd wahrgenommen wird, bedeutet das nicht, dass sich beide Personen „einander fremd“ sind. Vielmehr gilt das eine Glied der Beziehung als fremd, wodurch dem Fremden das Recht abgesprochen wird, ebenso zu bestimmen, wer als fremd oder vertraut gilt (Reuter 2002: 31). Die Entscheidung über Fremdheit und Zugehörigkeit ist durch Machtgefälle geprägt, in der Regel entscheiden dabei gesellschaftliche Mehrheiten über die gesellschaftliche Position von Minderheiten (ebd.: 32). Fremdheit ist daher verschränkt mit der bestehenden sozialen Ordnung: Herrschende Gruppen verweigern die Anerkennung der Lebensformen benachteiligter Gruppen, während benachteiligte Gruppen um die Neubestimmung des gesellschaftlich Normalen kämpfen um ihren Fremdheitsstatus abzulegen (Reuter 2002: 49). Die VerÄnderung bzw. Fremd-Machung einer marginalisierten Bevölkerungsgruppe ist dabei leichter durchzusetzen, als die einer einflussreichen Gruppe; herrschende Gruppen nutzen ihre definitorische Macht um zu bestimmen, wie andere Gruppen gesehen und behandelt werden (ebd.: 50).

Der abwertenden Konnotation des Fremden steht dabei der eigene Anspruch von Normalität und Überlegenheit gegenüber (Reuter 2002: 15). Das dichotome Denken und Abgrenzen des „Eigenen“ und des „Fremden“ wird durch ein lineares Entwicklungsmodell beeinflusst, welches das „Eigene“ als fortschrittlicher konstruiert, was dazu berechtigt, das „Andere“ zu unterwerfen (Attia 2009: 46). Dabei nutzen die Konstrukteur*innen der Fremdheit vorhandene Auffälligkeiten, um die „fremde“ Gruppe zu verÄndern und deren Stigmatisierung zu verfestigen (Reuter 2002: 51); die physische Sichtbarkeit eines Merkmals ist dabei hilfreich um abstrakte Bilder des Fremden durch nach außen getragene Eigenschaften zu untermauern (ebd.: 56). Gleichzeitig werden bei der Stigmatisierung persönliche Charaktereigenschaften auf die physischen Merkmale projiziert, welche wiederum schwer zu widerlegen sind (ebd.: 52). Treten „Fremde“ als „von außen“ Hinzukommende (Steuten 2019: 44) auf, so nutzen Etablierte ihren höheren Kohäsionsgrad um ihre Machtüberlegenheit gegenüber Neuhinzugezogenen auszuspielen (Reuter 2002: 55). Stigmatisierung tritt dabei als Beherrschungstaktik auf, bei der die Zuschreibenden den „Fremden“ eine überkommene, illegitime Lebensform unterstellen (ebd.: 53).

Die Figur des Fremden ist eine diskursgenerierte Subjektposition (Ahmed 2000: 22ff.) Der Begriff Subjektposition bezeichnet dabei, wie soziale Akteur*innen durch Diskurse als „Held*innen“, „Bösewichte“, oder eben als „Fremde“ positioniert werden (Keller 2008: 87). Solche diskursiv generierten Subjektpositionen adressieren soziale Gruppen und geben Identifikationsangebote oder gesellschaftliche Positionierungsvorgaben (Keller/Bosančić 2018: 896). Wie sich diskursiv Adressierte individuell zu diesen Identitätsschablonen verhalten wird durch deren eigene Auslegung beeinflusst und durch gewisse Freiheitsgrade geprägt. In

ihren tatsächlichen Subjektivierungsweisen können sich „Fremde“ um die Einnahme dieser Subjektposition bemühen, sie könne sie subversiv unterlaufen, fehlinterpretieren, in Teilen adaptieren, umdeuten, ignorieren oder naiv vollziehen (Keller 2013: 42).

So betont auch Reuter (2002) die Orientierungsfunktion der Subjektposition des Fremden: sie gibt einerseits implizit an, welches Verhalten gegenüber der Fremden geboten ist, andererseits können sie auch den Fremden dazu bringen, sich in den VerÄnderungsprozess einzufügen. Das Folgen der klaren Rollen und Verhaltensregeln ist einfacher, als sich ständig zu bemühen, die Stereotypen der Konstrukteur*innen der Fremdheit zu widerlegen. Wollen die Fremden jedoch ihre Konstrukteur*innen von der Falschheit derer Stereotypisierungen überzeugen, so wird dieser Überzeugungsakt als Unehrllichkeit des Fremden gewertet, welcher seinen Konstrukteur*innen etwas vorspielt (ebd.: 52). Auch Hall (1997) betont die Bedeutung des Individuums in seiner tatsächlichen Subjektivierungsweise gegenüber der diskursiv generierten Subjektposition des Fremden. Durch körperliche Repräsentationsstrategien können die Stereotype durch das Schaffen positiver Bilder herausgefordert werden (Hall 1997: 272), oder durch eine breitere Repräsentation von unterschiedlichen Aspekten den reduktionistischen Charakter von Stereotypen anfachen (ebd.: 273). Hall (1997) bekräftigt, dass die positiven Repräsentationen zwar die Diversität verschiedener Bilder des Fremden erweitern, bezweifelt jedoch, dass die Fremdheit dadurch grundsätzlich infrage gestellt wird. Bevor jedoch der Frage des Möglichkeitsspielraums migrantisch-muslimisch gelesener Fahrgäste, mit der Subjektposition des Fremden umzugehen nachgegangen wird, soll an dieser Stelle der gesellschaftliche und mediale Diskurs nachgezeichnet werden, welcher „muslimische Migrant*innen“ zu Fremden macht.

*2.2.2 Die Konstruktion der Fremdheit „muslimischer Migrant*innen“ in Deutschland*

Die europäische Konstruktion muslimisch-migrantischer Fremdheit lässt sich als historische Kontinuität begreifen, welche durch Edward Said's einflussreiche Veröffentlichung „Orientalism“ (1979) erstmals systematisch anhand der britisch-französischen Kolonialherrschaft im Nahen Osten und deren Wissensproduktion analysiert wird. In seinem Werk betrachtet Said akademische Forschungen, literarische, politische und journalistische Texte sowie Reiseführer und Religionsstudien, welche im Rahmen der französisch-englischen Erfahrungen des Nahen Ostens entstanden sind. Dabei geht Said auf wiederkehrende Narrative, Bilder und Motive über den „Orient“ ein, welche in diesen Texten zirkulieren.

Orientalismus: die VerÄnderung des Nahen Ostens

Als „Orientalismus“ bezeichnet Said einen speziellen Diskurs, durch den die westlichen Kolonialmächte Wissen über den Nahen und Mittleren Osten erzeugen:

„Without examining Orientalism as a discourse, one cannot possibly understand the enormously systematic discipline by which European culture was able to manage and

even produce the Orient politically, sociologically, militarily, ideologically, scientifically, and imaginatively during the post-Enlightenment period” (Said 1979: 3)

Der „Orient“ sei demnach eine europäische Erfindung, in dem sich westliche Projektionen des Exotischen und Romantischen wiederfinden (Said 1979: 1). Die Disziplin des Orientalismus repräsentiert nicht die Region, welcher sie sich widmet, sondern vielmehr westliche Kultur und dessen Beziehung zum „Orient“ (ebd.: 12), welchem durch eine externe Repräsentation verschiedene Eigenschaften zugeschrieben werden (ebd.: 21). Diese Beziehung ist durch eine dichotome Abgrenzung des „Okzidents“ vom „Orient“ charakterisiert, welcher als das kontrastierende Gegenstück zum europäischen Selbstbild darstellt (ebd.: 2f.). Dabei wird dem Europäischen Superiorität über die orientalische Rückständigkeit attestiert (ebd.: 7). Durch „imaginative geography“ (ebd.: 50ff.) definiert der Orientalismus ein geographisches Territorium, welches mit sozialen, kulturellen und politischen Werten aufgeladen und als homogenes Gebiet konstruiert wird. Durch Unterteilungen in „unser“ Land und das „barbarische Land der Anderen“ werden räumliche und mentale Differenzen zugeschrieben und die Identität der Bewohner*innen der einen Seite negativ belegt (Said 1979: 54f.). Dieser asymmetrische Charakter der Fremdheitsrelation (Reuter 2002: 36) offenbart sich auch darin, dass das eigene zivilisatorische Überlegenheitsgefühl über die Anderen nicht deren Anerkennung bedarf, das untergeordnete Gegenstück darzustellen (Said 1979: 55):

“The Orient was Orientalized not only because it was discovered to be ‘Oriental’ [...] but also because it could be - that is, submitted to being made Oriental” (Said 1979: 5f.)

Die definatorische Macht der Kolonialmächte war also ausschlaggebend, um den Bewohner*innen des „Orient“ zu Fremden zu machen. Somit ist der „Orient“ eine klassische Fremdheitskonstruktion, bei der Andersartigkeit erzeugt wird um sich der eigenen Normalität und Überlegenheit zu vergewissern (Reuter 2002: 15), Zugehörigkeiten zu definieren (ebd.: 32) und das Fremde abzuwerten (ebd.: 51). Bei der damit einhergehenden Fremdheitsstereotypisierung werden Differenzen überbetont und Heterogenitätsgrade einer Gruppe reduziert (ebd.: 39). Brüche, Ambivalenzen und Hybridität werden im Diskurs des Orientalismus ignoriert oder ausgegrenzt, Kulturen werden essenzialisiert (Attia 2009: 13). Orientalismus ist jedoch nicht als bloße Ansammlung von Mythen und Lügen zu verstehen, sondern als in sich kohärentes Wissenssystem, welches jedoch nicht nur auf empirischen Realitäten basiert, sondern stark durch Verlangen und Projektionen geprägt ist (Said 1979: 8).

Das Wissenssystem des Orientalismus ist Produkt der Doktrin europäischer Überlegenheit, verschiedener Rassismen und des Imperialismus (Said 1979: 8). Hier offenbart sich die Dimension der Machtverhältnisse, welche es der dominierenden Gruppe ermöglicht, durch den Orientalismus definatorische Macht (Reuter 2002: 50) über den Nahen Osten zu erlangen und wissenschaftliche Deutungsmuster des Fremden (ebd.: 38) zu etablieren. Die Stigmatisierung des „fremden Orients“ als ‚rückständig‘ tritt auch hier als Identitätsstrategie auf, welche Fremdheit konstruiert und abwertet um die eigene Macht zu stabilisieren (ebd.: 50) – hier im Kontext des europäischen Kolonialismus. Orientalismus ist demnach als westliche

Dominierungsstrategie zu verstehen, bei der die Kolonialmächte ihre Hegemonialstellung ausnutzen, um eine geographische Region selbst zu repräsentieren und Autorität auszuüben (Said 1979: 6). Durch das Gründen einer akademischen Disziplin entsteht die Möglichkeit wissenschaftliche Theorien und Hypothesen zu entwickeln (ebd.: 7). Indem der „Orient“ als unzivilisiert, irrational, primitiv und minderwertig präsentiert wird, lassen sich die politischen Interessen des Imperialismus und der Kolonisierung legitimieren (Attia 2009: 11). Somit ist es ein Zusammenspiel von Macht und Wissen, welches den „Orient“ erschafft (Said 1979: 27).

Während Orientalismus vor durch die französisch-britischen Kolonialmächte seit den 1840ern als politisches Projekt getragen wurde bezog sich die deutsche Teilnahme weniger auf die empirische Wissensproduktion, sondern auf die Verbreitung der orientalistischen Mythen in Texten, Ideen und Sprache. Somit entstand auch der deutsche Orientalismus aus einer Position intellektueller Autorität über den Nahen Osten, wodurch orientalistische Ideen und Wahrnehmungen als gängige Deutungsmuster etabliert wurden (Said 1979: 19). In den Märchen aus 1001 Nacht wird der „Orient“ mit Gewalt, aber auch erotisch-sexuellen Bildern aufgeladen, welche einerseits Aufschluss auf die eigenen Fantasien und Sehnsüchte geben, andererseits dazu dienen sich in seinem vernunftgeleiteten Fortschritt von der primitiven Bedürfnisbefriedigung abzugrenzen (Attia 2009: 57f.). Karl Mays „Orientzyklus“ hingegen schildert die Dummheit, Rückständigkeit und Gewalttätigkeit der Oriental*innen und vermittelt somit ein eurozentrisches, kolonialistisches und rassistisches Bild (ebd.: 59f.). Die Verbindung von sündhafter muslimischer Sexualität und irrationaler Gewalt stehen im Kontrast zum Selbstbild christlicher Vernunft und Nächstenliebe (ebd.: 60f.). Diese literarisch vermittelten, historischen Orientbilder wirken auch in die Gegenwart hinein, wie eine Studie von Attia (2009) zeigt. So empfinden die Befragten christlich-säkular sozialisierten, weißen deutschen Teilnehmer*innen der Studie die Personen, welche sie mit dem „Orient“ assoziieren als „fremd“. Diese Fremdheit begründen sie jedoch nicht mit realen Erfahrungen in persönlichen Begegnungen, sondern mit Erzählungen deutscher Orientliteratur (ebd.: 103).

Vom „Orient“ zum „Islam“

Während die Religionsfrage in der Orientalismuskritik nur beiläufig als Variante kulturalistischer Imaginationen behandelt wird (Amir-Moazami 2016: 29), gewinnt das religiöse Entscheidungsmerkmal „Islam“ gegen Ende des 20. Jahrhunderts Oberhand und wird zum expliziten Gegenbild Europas (Daniel 2012: 151). Es zeichnet sich eine diskursive Verschiebung in der die dichotomen Unterteilung und binären Gegenüberstellung von „Okzident vs. Orient“ (Said 1979) hin zu „Westen vs. Islam“ ab (Attia 2009: 16). Die Fremdheit türkischer „Gastarbeiter“ wurde etwa zuerst durch deren ländliche Herkunft und traditionelle Lebensweise begründet, erst später wird „die Religion der Anderen“ herangezogen (ebd.: 69). Durch die Reaktivierung des alten, islamischen Feindbilds – welches bereits in der mittelalterlichen Rassifizierung der Religionen im Kontext der Kreuzzüge genutzt wurde (ebd.: 71f; Attia/Keskinkılıç 2016: 177) – lässt sich ein neues ‚konstitutives Außen‘ zur europäischen Selbstvergewisserung eigener Überlegenheit mobilisieren (Daniel 2012: 153).

Im Zuge dieser Verschiebung werden auch die Bilder des Fremden modifiziert: Im klassischen Orientalismus Saids dient etwa das Bild der ungezügelter orientalischen Sexualität der Schärfung des christlichen Selbstbilds pruder Sexualität, im aktuellen antimuslimischen Diskurs dient hingegen das Bild der unterdrückten und unterdrückenden muslimischen Sexualität der Selbsterhöhung der westlichen, vermeintlich freien und emanzipierten Sexualität (Attia/Keskinkılıç 2016: 173). Somit unterscheiden sich die positiv konnotierten orientalistischen Bilder des exotischen Arabers oder Türken von den jüngeren des gewalttätigen und bedrohlichen Islams. Trotzdem lassen sich hier Kontinuitäten erkennen: die Konstruktion und Essenzialisierung von Kultur hat durch die Entkolonisierung nicht an Bedeutung verloren (Attia 2009: 48). Stattdessen überdauern die kolonialen Dynamiken die kolonialen Herrschaftsverhältnisse, indem hegemoniale Strukturen essenzialisierte Bilder des Anderen hervorbringen, um diesen für fremd zu erklären, abzuwerten und auszugrenzen, sowie um sich selbst zu erhöhen, um die gesellschaftlichen Machtverhältnisse zu stabilisieren (Attia/Keskinkılıç 2016: 174f.).

Dass „der Islam“ nicht etwa „dem Christentum“ sondern „dem Westen“ gegenübergestellt wird sieht Said (1997) als Indiz, dass Europa meint die „religiöse Phase“ im Rahmen der Säkularisierung hinter sich gelassen zu haben, während „der Islam“ noch in der Rückständigkeit der Religion verfangen sei (ebd.: 10). Darüber hinaus spiegelt sich in den Unterschieden zwischen Orient- und Islambildern auch ein Wandel des europäischen Modernitätsverständnisses: während der „Orient“ als Kontrastierung des westlichen technischen Fortschritts, des wirtschaftlichen Erfolgs, der eigenen Rationalität und Zivilisiertheit diente, ist „der Islam“ in Selbstvergewisserungsprozesse eingebettet, die „dem Europäischen“ Individualismus, Freiheit, Demokratie und Rechtsstaatlichkeit zuschreiben (Daniel 2012: 152). Abschließend macht die diskursive Verschiebung von „Orient“ zum „Islam“ deutlich, dass es sich im Zuge globaler Migrationsbewegungen nicht mehr um eine Gefahr die im *fernen* „Orient“ zu verorten ist handelt – stattdessen rücken zunehmend Muslim*innen in Deutschland und Europa in den Brennpunkt diskursiver Fremdheitskonstruktionen (ebd.: 153).

Fremdheitskonstruktionen im „Flüchtlings-“ und Migrationsdiskurs

In der globalisierten Migrationsgesellschaft wird „der Fremde“ also zunehmend im Innern der Gesellschaft gesucht, statt einer ausschließlichen Verortung in geographischer Ferne (Arouna 2019: 81). Die Figur des „Fremden“ tritt im Kontext von Mobilität und Wanderungsbewegungen auf und „der Migrant“ wird als das Fremde konstruiert (Sökefeld 2019: 3). Grundlage für die migrantische Fremdheit bildet die Herausbildung territorialer Nationalstaaten mit national-ethnisch-kulturellem Selbstverständnis (Steuten 2019: 50). Das imaginieren einer homogenen nationalen Identität einer vorgestellten Gemeinschaft führt zu Abgrenzung und Ausschluss von Hinzukommenden (Sökefeld 2019: 8). Nationalstaatliche Narrative gehen dabei Verbindungen mit eurozentristischer Selbstkonstruktion ein (Arouna 2019: 86) und durch die europäische Integration wird die Herkunft des Fremden zunehmen an die Außengrenze Europas verschoben. Fremdheit wird verkörpert durch das „ethnisch

Fremde“, wodurch die Zuschreibung nationalistische und rassistische Komponenten vereint (ebd.).

Im Migrationsdiskurs werden die im Herkunftsland entstandenen Zugehörigkeiten wie Sprache, Familienbeziehungen oder Religion als inkompatibel und inakzeptabel erklärt (Steuten 2019: 48). Durch die Zuschreibung unüberwindbarer kultureller Differenz werden Einwanderer zu Fremden gemacht (Sökefeld 2019: 9). Diese Fremdheit geht mit der Vorstellung von Gefahr einher, Migration wird zur Bedrohung des „Eigenen“ durch „Überfremdung“ (ebd.: 2). Aufgrund dieser vermeintlichen Bedrohung durch „das Fremde“ fordert die migrationsfeindliche, ethnopluralistische Ideologie der Neuen Rechten den Schutz des „Eigenen“ durch Abschottung und Grenzschießung (ebd.: 17).

Die kategoriale Bestimmung des „Fremden“ wandelte sich dabei im Laufe der Zeit. Aus den „Gastarbeiter*innen“ der 1950er Jahre wurden „die Türken“ und später „die Muslime“ (Sökefeld 2019: 9). Mit der sogenannten „Flüchtlingskrise“ rückte 2015 eine neue Gruppe ins Zentrum der Debatte (ebd.: 18). Die vermeintliche Fremdheit migrantischer Gruppen wurde bereits seit Jahrzehnten problematisiert, als 2015 Flucht- und Migrationsbewegungen aus Nordafrika und dem Nahen Osten zur erneuten Entdeckung und Diskussion der fremden Migrant*innen führte (Steuten 2019: 47). Durch die diskursive Denormalisierung von Migration (Jäger/Wamper 2017: 183) wurden Geflüchtete zu unerwünschten Eindringlingen und zur Gefährdung des „Eigenen“ (Steuten 2019: 47). Kulturalistische Argumentationen begründeten dies mit der Inkompatibilität der Migrant*innen: „ihre“ Kultur sei nicht mit der „eigenen“ offenen Gesellschaft und deren Geschlechtergerechtigkeit vereinbar (Jäger/Wamper 2017: 182). Die Abwertung des konstruierten Fremden tritt also auch hier als konstitutiv für die eigene Überlegenheit auf.

Charakteristisch für den „Flüchtlings“-Diskurs ist dabei die Unterteilung in „echte“ bzw. „legitime“ und „unechte“ bzw. „illegitime“ Geflüchtete. Die „echten Flüchtlinge“ treten als passive Opfer auf, welche durch handlungsfähige „Helfer*innen“ gerettet werden können (Arouna 2019: 86). Dieser Moment der machtvollen Selbstbehauptung als „Retter“ der „echten Flüchtlinge“ steht die Kriminalisierung und Abschottung der als „unecht“ Bezeichneten gegenüber (ebd.: 87). Im Rahmen diskursiver Verschiebungen wird die Gruppe der „hilfsbedürftigen Opfer“ immer kleiner und Geflüchtete werden immer mehr zur fremden Bedrohung: als Gefahr für den inneren Frieden, für den europäischen Zusammenhalt, für Frauen oder für die Demokratie (Jäger/Wamper 2017: 182). Naturmetaphern der Flut, des Stroms und des Ansturms lassen die sogenannte „Flüchtlingskrise“ zur bedrohlichen Naturkatastrophe werden und die „Willkommenskultur“ wird zur „Abschiebekultur“ (ebd.). Geflüchtete werden dabei als das nicht-zugehörige „Andere“ gegenüber der Gesellschaft beschrieben, welche durch kulturalisierende Zuschreibungen als „Fremde“ wahrgenommen werden (Arouna 2019: 85).

*Die Muslimisierung der Migrant*innen*

„Die Kultur der Anderen“ begründet im Migrationsdiskurs die Fremdheit von Menschen, die sich über nationalstaatliche Grenzen hinweg bewegen (Steuten 2019: 50). Dabei wird immer wieder auf die (vermeintlich) andere Religion von Migrant*innen aus „muslimischen Ländern“ verwiesen. In wissenschaftlichen und politischen Debatten wird „der Islam“ oft als *die* Religion der Zugewanderten betrachtet, obwohl einerseits ein beachtlicher Teil von Muslim*innen in Deutschland geboren wurde (Spielhaus 2018: 130) und sich andererseits viele Migrant*innen aus „muslimischen Ländern“ nicht als muslimisch verstehen (ebd.: 135). Die Kategorie „muslimisch“ funktioniert also als Fremdzuschreibung zur Konstruktion einer vermeintlich homogenen Gruppe gemeinsamer kultureller Herkunft, wodurch Migrant*innen ethnisiert werden (Breger 2017: 4). Durch die religiöse Markierung als Muslim*in wird eine vermeintliche Religionszugehörigkeit in den Vordergrund gerückt, während alle anderen relevanten Referenzrahmen übersehen werden (Spielhaus 2018: 135). So betont auch Attia (2009):

„durch die Konstruktion und Essenzialisierung einer ‚islamischen Kultur‘ werden unterschiedliche soziale Gruppen, gesellschaftliche Themen, politische Positionen, kulturelle Ausdrucksformen zusammengefasst und bedeutsame Differenzen in Klassenzugehörigkeiten, politischen Positionierungen, Migrations- und Fluchtgeschichten, Herkunftsgesellschaften außer Kraft gesetzt.“ (Attia 2009: 16)

Aufgrund großer sozialer, ökonomischer, politischer und kultureller Differenzen ist daher die mehrheitsgesellschaftliche Wahrnehmung „dem Islam“ anzugehören oft die einzige Verbindung, welche Migrant*innen aus „muslimischen Ländern“ und ihre Nachkommen teilen (Attia 2009: 16). Unabhängig von der eigenen (A-)Religiosität und der Ausübung religiöser Praktiken betrifft antimuslimischer Rassismus somit alle, die aufgrund ihres äußeren Erscheinungsbildes als „muslimisch“ markiert werden, ganz unabhängig von deren religiöser Einstellung (Attia/Keskinkılıç 2016: 168). Spielhaus (2018) sieht den „muslimischen Migrant“ als gesellschaftliche Denkfigur, welche die Themen Islam und Migration in medialen und politischen Debatten verknüpft. Durch die Zuschreibung des muslimischen Glaubens werden Migrant*innen als Religionsandere konstruiert und somit als integrationsbedürftig markiert. Andererseits wird (vermeintlichen) Muslim*innen eine Migrationserfahrung zugeschrieben, unabhängig von ihrer tatsächlichen Migrationsbiografie. Migration beschreibt somit nicht die persönliche Wanderungserfahrung, sondern eine zugeschriebene Abweichung von Normalitätsvorstellung, welche den Migrationsstatus über Generationen hinweg zeitlich unbegrenzt verlängert. Durch die Kombination von Migration und Religion werden also zwei ungenaue Begriffe miteinander kombiniert um eine Bevölkerungsgruppe dauerhaft von der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft abzutrennen und sie außerhalb des nationalen Selbstverständnisses zu verorten (ebd.: 132f.). Muslimisch-migrantisch gelesene Personen werden somit gleich in doppelter Hinsicht zu Fremden gemacht: aufgrund (zugeschriebener) Religion und (vermeintlicher) Migration. Durch die Zuschreibung von Migration und der islamischen Religionszugehörigkeit entsteht somit ein unfreiwilliges „Wir“ von Personen,

welche kaum Gemeinsamkeiten aufweisen, aber als homogene Gruppe wahrgenommen werden (ebd.: 136).

Gesellschaftliche Islambilder und die Rolle der Medien

Diese „Muslimisierung“ belastet die Betroffenen mit einer Reihe negativer Zuschreibungen, welche durch die überwiegend negativen Islambilder der deutschen Gesellschaft vermittelt werden. In Umfragen assoziieren Deutsche vor allem die Benachteiligung der Frau und Gewaltbereitschaft mit „dem Islam“ (Daniel 2012: 160). Auch Fanatismus und Engstirnigkeit werden oft mit „dem Islam“ in Verbindung gebracht (ebd.: 161). In der deutschen Öffentlichkeit wird „dem Islam“ ein Hang zu Extremismus, Demokratieferne, Rückständigkeit, Modernitäts- und Frauenfeindlichkeit unterstellt (Breger 2017: 3). Darüber hinaus charakterisieren rassistische Stereotypisierungen (vermeintliche) Muslim*innen als kriminell, faul, dumm, arm oder gewalttätig (Attia 2009: 65). Häusliche Gewalt, „Ehrenmord“ und „Zwangsheirat“ werden als „muslimisch“ kulturalisiert und als Ausdruck der Misogynie islamischer Religion und Kultur gewertet (Attia 2009: 64). Im Kontext der Migrations- und Integrationsdebatte wird „muslimische Zuwanderung“ insbesondere durch rechtspopulistische Bewegungen und Parteien wie PEGIDA oder die AfD als Bedrohung für die „deutsche Kultur“ oder „europäischer Werte“ gesehen. Unter dem Titel „Islamisierung des Abendlandes“ werden Deutsche als Opfer „muslimischer Migration“ portraitiert, vor der Anpassung des deutschen Rechtssystem an islamische Scharia Gesetze gewarnt, die muslimische Unterwanderung gesellschaftlicher Institutionen prophezeit, sowie die Etablierung einer religiösen Diktatur vorhergesagt (ebd.ff.).

Insbesondere durch mediale Berichterstattung werden muslimfeindliche Einstellungen popularisiert. Aufgrund einer Tendenz zur negativen Stereotypisierung bilden mediale Diskurse kaum die Lebensrealitäten muslimisch-migrantisch gelesener Menschen ab, sondern stellen vielmehr eine Projektionsfläche gesellschaftlicher Islambilder dar (Daniel 2012: 159). Pressemedien neigen dazu, „den Islam“ mit einer repressiven, modernitätsablehnenden Anschauung gleichzusetzen (Breger 2017: 3). Vermeintliche Nahost-Expert*innen bestätigen dabei immer wieder den stagnierenden, rückständigen und irrationalen Charakter „des Islam“ (Attia 2009: 62). In der medialen Berichterstattung verschmelzen die Diskussionen über die sogenannte „Flüchtlingskrise“, die „Rettung des Abendlandes“, der Kölner Silvesternacht und dem globalen Terrorismus zu einem Gesamtbild der Bedrohung durch „muslimische Zuwanderung“ (Amir-Moazami 2016: 23). Medien werden somit zu Trägerinnen und Produzentinnen eines Feindbildes (Attia/Keskinkılıç 2016: 171), welches „den Islam“ als politischen und zivilisierungsbedürftigen Gegenpart zum aufgeklärten Christentum darstellt (Amir-Moazami 2016: 30). So stellen Hafez/Richter (2007) in einer Studie, in der sie über zwei Jahre das Islambild im ARD und ZDF analysieren fest, dass über 80% der Beiträge den Islam im Zusammenhang mit negativen Themen wie Terrorismus, internationale Konflikte, religiöse Intoleranz, Fundamentalismus, Frauenunterdrückung, Integrationsprobleme oder Menschenrechtsverletzungen diskutieren. Dementsprechend wurde auch die politische Debatte über die Zugehörigkeit „des Islams“ zu Deutschland und Europa im Nachgang zu einer

kontroversen Rede des damaligen Bundespräsidenten Christian Wulff durch die deutsche Medienlandschaft überwiegend verneint (Breger 2017).

Stereotypisierungen fokussieren dabei immer wieder Geschlechterverhältnisse und Sexualität „muslimischer Migrant*innen“, weswegen Daniel (2012) von der „Vergeschlechtlichung“ des Islams spricht und Wigger (2019) die Überlappung von mehreren negativen Zuschreibungen aufgrund der Kategorien Herkunft, Religion und Geschlecht als „intersektionale Stereotypisierung“ bezeichnet. Das Kopftuch gilt dabei als Sinnbild der weiblichen Unterdrückung im Islam; Kopftuchträgerinnen wird aufgrund ihrer Opferrolle die Handlungssouveränität und das Treffen freier Entscheidungen abgesprochen (Daniel 2012: 155). Männliche „muslimische Migranten“ gelten hingegen als aggressiv, patriarchal und sexistisch mit Hang zur Gewalt (Wigger 2019: 250). So kontextualisieren deutsche Medien die sexuellen Übergriffe in der Kölner Silvesternacht nicht als gesamtgesellschaftliches Problem patriarchaler Gewalt, sondern ethnisieren sexuelle Belästigung als Bestandteil muslimischer Kultur (Wigger 2019: 252). Sogenannter „Ethnosexismus“ beschreibt diese Verknüpfung von Rassismus und Sexismus, welcher behauptet die „eigenen“ Frauen werden durch „fremde“ Männer gefährdet (Kappert 2020). Die Stereotypisierung männlicher „muslimischer Migranten“ ist daher als Zusammenspiel verschiedener Narrative zu verstehen, welche Diskriminierungsformen bezogen auf Abstammung, Religion und Geschlechtsidentität miteinander vereinen (Wigger 2019: 256). Männliche migrantisch-muslimisch gelesene Personen sind somit verschiedenartigen Diskriminierungen ausgesetzt: antimuslimischer Rassismus konstruiert sie als Religionsfremde, Ethnopluralismus benennt sie als Migrationsfremde und Ethnosexismus zeichnet ein Bild der bedrohlichen Sexualität des „Fremden“. Dass Geschlechterverhältnisse im hegemonialen, westlichen Islambild eine so prominente Rolle spielen kann auch im Kontext der „eigenen“ Geschlechterverhältnisse interpretiert werden. Während Geschlechtergerechtigkeit und Gleichberechtigung in „westlichen“ Gesellschaften noch lange keine abgeschlossenen Themen sind, hilft das Bild des islamischen Patriarchats dabei, die Aufmerksamkeit von eigenen Missständen abzulenken und sich der eigenen Fortschrittlichkeit trotz der Widersprüche zu vergewissern (Daniel 2012: 155f.).

Die Essenzialisierung „des Islams“ und „des Westens“

In gesellschaftlichen Diskursen und medialen Bildern werden also einerseits überwiegend negative Bilder über (vermeintliche) Muslim*innen vermittelt. Andererseits wird „der Islam“ als „das Andere des Westens“ essenzialisiert und dessen verschiedenartigen Sicht- und Lebensweisen ignoriert (Attia 2009: 76) – stattdessen gibt es in der öffentlichen Wahrnehmung primär „den Islam“ welcher die Bandbreite von Glaubensauslegungen und -identitäten negiert (Wigger 2019: 268). Das hegemoniale, westliche Islamverständnis berücksichtigt hingegen nicht die gegensätzlichen kulturellen und politischen Trends freiheitlicher und unterdrückerischer Elemente als Produkt verschiedener sozial-historischer Kontexte (Attia/Keskinkılıç 2016: 170). Doch nur die Konstruktion eines monolithischen Islams ermöglicht erst die binäre Gegenüberstellung, in der der Islam als unvereinbarer Gegensatz

zur europäischen Moderne stilisiert wird (Wigger 2019: 268). Eine Berücksichtigung der vielfältigen Strömungen innerhalb einer Religion würde die konstruierte Dichotomie von Islam vs. Westen verwischen.

Um diese binäre Gegenüberstellung zu ermöglichen, muss aber auch das „westliche“ Gegenüber essenzialisiert werden und um seine innere Komplexität und Widersprüchlichkeit gebracht werden. Eine solche Essenzialisierung lässt sich etwa in der Leitkulturdebatte finden, in der Europa als exklusiv weiß und christlich imaginiert wird (Hafez 2017: 104) und die kulturellen Hegemonien in Deutschland festgeschrieben werden sollen (Attia 2009: 41). Dafür wird „die deutsche“ oder auch „die europäische Kultur“ auf wenige Begriffe reduziert. Selbstzuschreibungen wie „Moderne“, „Aufklärung“, „Demokratie“, „Freiheit“ und „Emanzipation“ erweisen sich dabei als inhaltlich unterbestimmte, höchst bedeutungsoffene Begriffe (ebd.: 48). Die vermeintliche kulturelle Überlegenheit „des Westens“ wird dabei in einer linearen kulturhistorischen Erzählung über die Menschenwürde in der Philosophie der Antike, über die christlich-abendländische Aufklärung hin zur Reformation vorgetragen (Breger 2017: 6). Einerseits werden dabei die wechselseitigen historischen Bezüge und der kulturelle Austausch europäischer und nahöstlicher Kultur negiert, andererseits erscheint das angeblich überlegene europäische Wertefundament angesichts der totalitären Regime des 20. Jahrhunderts und der Kolonialgeschichte mit seinen neo-imperialen Fortsetzungen brüchig (Amir-Moazami 2016: 24).

Antimuslimischer Rassismus

Diese binäre Gegenüberstellung zweier essenzialisierter Kulturen bildet die Grundlage des antimuslimischen Rassismus. Pauschalisierend ablehnende Haltungen gegen (vermeintliche) Muslim*innen werden mit der angeblichen Konflikthaftigkeit und Inkompatibilität „islamischer“ und „westlicher Kultur“ begründet (Breger 2017: 3). Antimuslimischer Rassismus offenbart sich somit als ein kulturalistisch argumentierender Rassismus (IDA e.V. 2020; Balibar 1992), bei dem die Begriffe der „Rasse“ oder „Natur“ durch „Kultur“ ersetzt werden. In dessen Argumentationslogik werden nicht mehr biologische Faktoren angeführt um Gruppen zu konstruieren, sondern eine „ethnische Abstammung“, die durch religiöse und kulturelle Herkunft hergeleitet wird (IDA e.V. 2020). Diese „Abstammung“ wird als unveränderliche und allumfassende kulturelle Determinierung des Individuums aufgefasst, welche für die Entstehung einer unvereinbaren Differenz verantwortlich ist (Attia/Keskinkılıç 2016: 175). Dementsprechend müssen Kulturen aus Sicht des Ethnopluralismus durch Grenzziehungen entzweit und „fremde Kulturen“ abgewehrt werden; um die „deutsche Leitkultur“ zu erhalten müssen „muslimische Migrant*innen“ als „äußere Fremde“ zurückgewiesen werden (ebd.: 176).

Die Konstruktion „der Anderen“ als „kulturell andere“ spiegelt auch das vorherrschende Verständnis von Deutschland als „Kulturnation“. Im dominanten Kulturverständnis wird Kultur nicht als dynamischer Aushandlungsprozess begriffen, sondern als „kulturelles Erbe“, welches über Generationen weitergegeben wird, Individuen prägt oder gar determiniert und darüber hinaus nie vollständig abzulegen oder austauschbar ist. Auch wenn „Kultur“ die biologistische

Differenzierungskategorie der „Rasse“ abgelöst hat, beschreibt der Kulturalismus kollektive Identität und Zugehörigkeit weiterhin als quasi-genetische Abstammungsgemeinschaft (Sökefeld 2007: 47; Hafez 2017: 103), wodurch der rassistische Charakter der Argumentation fortbesteht: Kulturelle und kognitive Unterschiede werden als „im Blut verankert“ betrachtet (Hafez 2017: 103). So bleiben „muslimische Migrant*innen“ in Deutschland auch nach Jahrzehnten „Fremde“ und auch ihre Nachkommen werden durch den Titel „Migrationshintergrund“ dauerhaft zu Fremden gemacht (Sökefeld 2019: 5).

Auch auf individueller Ebene kann antimuslimischer Rassismus keineswegs als Überwindung des biologistisch argumentierenden Rassismus gewertet werden. Denn neben Kleidung, Sprache, Namen und Staatsangehörigkeit funktionieren körperliche Merkmale als Markierung des Anderen (IDA e.V. 2020). Stattdessen verknüpft antimuslimischer Rassismus ethnisierende und rassifizierende Elemente: Menschen werden aufgrund physischer Erscheinungsformen eingeordnet, deren Andersartigkeit wird jedoch durch deren fremde, muslimische Kultur begründet. Der Kulturrassismus gegen (vermeintliche) Muslim*innen bezieht sich also primär auf das äußerliche Erscheinungsbild einer Person und nicht deren tatsächliche religiöse Praktik. Er greift auch, wenn die religiösen Ansichten der Person nicht von der „deutschen Leitkultur“ abweichen; für die Unterstellung von Fremdheit reicht eine auf Äußerlichkeiten beruhende Devianz. Kultur und Religion ersetzen also nicht das biologische Rassenkonzept, sondern gehen unterschiedliche Verbindungen damit ein (Attia/Keskinkılıç 2016: 176).

Anders als der Begriff des antimuslimischen Rassismus begreift der individualisierend-psychologisierende Ansatz der „Islamophobie“ die pauschale Ablehnung migrantisch-muslimisch gelesener Personen als Überfremdungsängste (Attia/Keskinkılıç 2016: 170), etwa im Nachgang islamistischer Terroranschläge, der sogenannten „Flüchtlingskrise“ oder der Kölner Silvesternacht, welche trotz ihrer verschiedenen Kontexte zu einer Erzählung der „muslimischen Bedrohung“ zusammengefügt werden. Die pathologisierende Erklärungslogik der „Islamophobie“ greift dabei im Gegensatz zum Konzept des antimuslimischen Rassismus zu kurz – antimuslimischer Rassismus verweist auf die Kontinuität orientalisierender und antimuslimischer Konstruktionen des Fremden, welche eine strukturelle gesellschaftliche Ablehnung bereits vor diesen Ereignissen angelegt haben. Rassismus ist somit nicht als Konsequenz von Fremdheit zu verstehen, sondern als ein System, welches sich selbst seine Fremden schafft (El-Tayeb 2016: 14).

Essenzialisierte Bilder des migrantisch-muslimischen „Fremden“ haben sich im Laufe der Zeit stark gewandelt. Die Gemeinsamkeit der Konstruktionen liegt in der hegemonialen Zuschreibung von Fremd- und Andersartigkeit als Dominierungsstrategie der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft, welche die definitorische Macht über fremd-gemachte Gruppen weiterhin für sich beansprucht (Attia 2009: 48). Die kontinuierliche Veränderung migrantisch-muslimischer Menschen führt somit zur Stabilisierung und Fortschreibung der symbolischen Machtverhältnisse – auch in der post-kolonialen Herrschaftsordnung (Attia/Keskinkılıç 2016: 174f.). Durch Zuschreibung von Ungleichwertigkeiten zwischen vermeintlichen

„migrantischen Fremden“ und „zuerst-dagewesenen Zugehörigen“ werden gesellschaftliche und globale Ungleichheitsverhältnisse reproduziert und post-koloniale Herrschaftsverhältnisse aufrechterhalten (Arouna 2019: 81)

*Diskursive Anrufung: von „guten“ und „schlechten“ Muslim*innen*

Die deutsche Gesellschaft begegnet der vermeintlichen Fremdheit des*der „muslimischen Migrant*innen“ jedoch nicht ausschließlich mit Feindseligkeit. Als „Islamophilia“ werden positive Bilder des Islams bezeichnet, welche jedoch auch reduktionistisch-essenzialisierend sind und als Projektionsfläche eigener Fantasien funktionieren (Attia/Keskinkılıç 2016: 170). Konzepte, die Respekt vor „Minderheitenkulturen“, „Fremdverstehen“ oder „interkulturelle Verständigung“ fordern sind problematisch, weil sie die Essenzialisierung und binäre Gegenüberstellung angeblich gegensätzlicher Kulturen fortschreiben (Attia 2009: 48). Dies lässt sich etwa auch in der „Willkommenskultur“ und den Sympathiebekundungen für Geflüchtete erkennen, in der die Präsenz „des Anderen“ trotz jahrzehntelanger Migration aufs Neue festgestellt und die Figur des Fremden somit reproduziert wird (El-Tayeb 2016: 15). Auch die mediale Berichterstattung zeigt immer wieder „positive“ Beispiele von „guten Muslim*innen“, welche sich zu den „europäischen Werten“ bekennen und daher als kompatibel gelten. Diese Bekenntnisse erinnern (vermeintliche) Muslim*innen daran, dass sie als reformbedürftige, abweichende Menschen gesehen werden, welche dazu angehalten sind die „Errungenschaften europäischer Freiheit“ öffentlich zu preisen – insbesondere unmittelbar nach islamistischen Terroranschlägen (Amir-Moazami 2016: 28). Diese diskursive Anrufung adressiert muslimisch-migrantisch gelesene Personen zwar nicht als Feinde, sondern als Freunde und Verbündete – jedoch immer als „das Andere“ wodurch deren vermeintliche Abweichung und Fremdheit erneut reproduziert wird (ebd.: 35). Die Anerkennung von Assimilations- oder Integrationsleistungen, welche „gute Muslim*innen“ erhalten ist paradox, denn sie markiert diese wiederholt als Minderheit (ebd.: 27).

Migrant*innen aus „muslimischen Ländern“ und deren Nachkommen werden also immer wieder durch Diskurse als Migrations- und Religionsandere adressiert und müssen sich zu dieser diskursiven Anrufung verhalten (Amir-Moazami 2016: 21). Diskursgenerierte Modellsubjekte des „guten“ bzw. „schlechten Muslims“ verpflichten „gute Muslime“ zu einer Abgrenzung und Erziehung von den „schlechten Muslimen“ (Attia/Keskinkılıç 2016: 170). Dieses unfreiwillige „Wir“ einer äußerst heterogenen Ansammlung an Menschen, welche als homogene Gruppe konstruiert wird, stellt eine alltägliche Last für die Betroffenen dar (Spielhaus 2018: 136). Aufgrund der permanenten Konfrontation migrantisch-muslimisch gelesener Personen mit den Stereotypen des hegemonialen Islamdiskurses, werden diese dazu gezwungen, sich mit „dem Islam“ auseinanderzusetzen (Attia 2009: 77).

2.2.3 Muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste im ÖPNV: Fremdheit verkörpern und verhandeln

Welche Rolle spielt dieser diskursive Rahmen, welcher muslimisch-migrantisch gelesene Menschen als kulturelles und religiöses „Anderes“ konstruiert für die alltäglichen Lebenswelten der Betroffenen? Wie tritt die diskursiv generierte Subjektposition des „Fremden“ in den städtischen Raumproduktionen des Individuums in Erscheinung? Welche Rolle spielt dabei der ÖPNV als vermeintlich besonders unkontrollierbarer und konfrontativer Ort um als „Fremder“ der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft entgegenzutreten?

All diese Fragen verweisen auf die Verbindung des hegemonialen Migrations- und Islamdiskurses mit der körperlichen Erfahrungsebene adressierter Fahrgäste. Denn kulturell vermittelte und soziale verhandelte Überzeugungen von Fremdheit entfalten erst dann ihre volle Bedeutung, wenn sich durch die Konstrukteur*innen der Fremdheit alltagspraktisch umgesetzt werden (Reuter 2002: 31). Die diskursiv erzeugten Deutungsangebote des Fremden treten aus dem virtuellen Raum imaginiert Bilder hervor, wenn die im hegemonialen Diskurs konstruierte Fremdheit durch Individuen nachvollzogen und in konkreten Interaktionskontexten umgesetzt wird (Reuter 2002: 14). Die tatsächliche Bedeutung von Fremdheit wird also in der Interaktion zwischen mehreren Personen verhandelt, wenn die diskursiv erzeugten Kategorien des „Wir“ und „Ihr“ in die persönliche Wirklichkeitseinteilung des Individuums vordringt und durch alltagspraktisches Handeln des Einzelnen realisiert werden – nämlich dann, wenn Mitmenschen als „fremd“ erfahren und behandelt werden (ebd.: 30).

Ahmed (2000) forciert dabei eine Lesart im Sinne des soziologischen „body turn“, bei der die Figur des Fremden erst durch körperliches Aufeinandertreffen produziert wird. Verkörperungen des Fremden werden als „body out of place“ erkannt (ebd.: 39) und vom unmarkierten „body at home“ (ebd.: 46) unterschieden. Körper „muslimischer Migrant*innen“ werden als Migrations- und Religionsandere hervorgehoben und vom abstrakten, universalen Körper der Mehrheitsgesellschaft abgetrennt (Amir-Moazami 2016: 28). Diese Markierung als „fremd“ und „andersartig“ bewirkt, dass jeder situativen Begegnung mit „dem Fremden“ eine Meta-Bedeutung zugeschrieben wird und jedes Aufeinandertreffen als übergeordnete Frage der Zugehörigkeit und Differenz gelesen wird (Hall 1997: 229f.). Die zugeschriebene Fremdheit transformiert das Individuum in ein Objekt der Repräsentation „des Anderen“; soziale Alltagspraxis wird zur *Repräsentationspraxis* (ebd.: 234). Verkörperte Begegnungen mit „dem Fremden“ lassen sich daher nicht nur in ihrem situativen Kontext begreifen:

“They [encounters] presuppose other faces, other encounters of facing, other bodies, other spaces and other times. In this way, they reopen prior histories of encounter and geopolitical imaginations of the Other and incorporate them in the encounters as traces of broader social relationships.” (Koefoed/Christensen/Simonsen 2016: 728)

Muslimisch-migrantische ÖPNV-Erfahrungen unterscheiden sich also insofern signifikant von Mobilitätserlebnissen der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft, als dass die bloße eigene körperliche Präsenz bereits durch geopolitische Imaginationen und diskursiv generierte Vorstellungen des Anderen aufgeladen sein können. Historische Orientbilder, sowie hegemoniale Migrations- und Islamdiskurse erweitern den situativen Interaktionskontext um eine symbolische Ebene, welche sowohl seitens des „Fremden“ als auch seitens des*der Konstrukteur*in Handlungen strukturiert. Öffentlicher Nahverkehr tritt somit als Ort politischer Bedeutung hervor, in dem Individuen die alltägliche Relevanz gesellschaftlicher Fremdheitskonstruktionen verhandeln.

ÖPNV-Interaktionen werden jedoch nicht durch einen Diskurs strukturell determiniert, Diskurse produzieren lediglich Subjektpositionen, zu denen sich die Adressierten verhalten. Werden „muslimische Migrant*innen“ als „Fremde“ diskursiv angerufen so können sie sich in ihrer alltäglichen Mobilitätspraxis in diese Zuschreibung einfügen und in die Subjektposition investieren. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit aktiver Selbstpositionierung im ÖPNV: durch kreative Ausgestaltung der Position oder anhaltenden Kampf gegen die diskursive Fremdheitszuschreibung (Arouna 2019: 83). Der ÖPNV-Raum ist also als Schnittstelle diskursgenerierter Subjektpositionen und tatsächlicher Subjektivierungsweisen zu begreifen.

Der Aspekt der Verhandlung betont dabei, dass die diskursiven Deutungsangebote des „Fremden“ in sozialen Interaktionen in einem wechselseitigen Verständigungsprozess bestätigt, verändert oder abgelehnt werden können. In der Perspektive des symbolischen Interaktionismus (Blumer 1969) definieren Handelnde die Situation, indem sie durch ihr Verhalten explizit angeben, welche Bedeutung sie dieser zuschreiben (Abels 2007: 45). Deuten sie eine*n „muslimische*n Migrant*in“ als fremd, so wird diese Fremdheitszuschreibung dem Gegenüber durch eine Verhaltensweise signalisiert. Das Gegenüber wiederum interpretiert dieses Handeln und reagiert darauf mit einer eigenen Situationsdefinition, durch Verhalten wird ausgedrückt, ob die adressierte Person mit dieser Beschreibung übereinkommt oder eine andere Bedeutung sieht (ebd.). Durch soziale Interaktion konstruieren die Handelnden füreinander Sinn- und Bedeutungswelten wobei durch die Art und Weise, wie Personen interagieren eine gemeinsame Definition über die Bedeutung von sozialen Objekte erschaffen wird (ebd.: 49). In der symbolischen Interaktion zwischen „muslimischen Migrant*innen“ und anderen Gruppen werden „muslimische Migrant*innen“ selbst zum Objekt eines interaktiven Verständigungsprozess, in der durch wechselseitiges Anzeigen von Bedeutungen verhandelt wird, ob diese als fremd oder zugehörig gelten. Die verhandelten Situationsdefinitionen strukturieren Handlungen als gewordene soziale Realität auch über die soziale Interaktion hinaus (ebd.: 45), weswegen in ÖPNV-Interaktionen entschieden wird, ob die Denkfigur des migrantisch-muslimischen Fremden reproduziert wird oder nicht.

Zwar lehnt Blumers symbolischer Interaktionismus einen determinierenden Strukturfunktionalismus ab (Abels 2007: 54), trotzdem ist darauf hinzuweisen, dass die sozialen ÖPNV-Interaktionen, in denen sich migrantisch-muslimisch gelesene Fahrgäste mit anderen Personen über Fremdheit und Zugehörigkeit verständigen durch eine

Machtasymmetrie geprägt ist. Der gesellschaftliche Diskurs adressiert „muslimische Migrant*innen“ als Fremde, weswegen diese zum Objekt des interaktiven Aushandlungsprozesses werden, während die Zugehörigkeit der unmarkierte Mehrheitsgesellschaft in symbolischen Interaktionen nicht zur Debatte steht. Zugehörige der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft entscheiden darüber, ob sie durch ihr Verhalten die diskursiv fremd-gemachte Bevölkerungsgruppe als solche behandeln wollen, oder ob dieses Deutungsangebot nicht ihren Vorstellungen entspricht. Muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste sind hingegen dazu gezwungen, sich auf diesen sozialen Interaktionsprozess einzulassen, welcher ihre Zugehörigkeit möglicherweise infrage stellt. Sie werden durch die diskursive Zuschreibung als homogene Gruppe konstruiert und tragen in ihren ÖPNV-Routinen die Last der unfreiwilligen Repräsentation eines zugeschriebenen „Wirs“. Sie müssen damit rechnen, dass sie im ÖPNV im Kontext orientalisierender Bilder und des hegemonialen Migrations- und Islamdiskurs gelesen werden, wobei sie im Ungewissen darüber sind, wie die unmarkierte Mehrheitsgesellschaft diese gesellschaftlichen Diskurse und Deutungsangebote in der direkten Interaktion umsetzt.

Durch die Verknüpfung des symbolischen Interaktionismus mit einer diskurstheoretischen Fundierung entsteht ein Verständnis von ÖPNV-Interaktionen, welches diese Arbeit anleiten soll. Einerseits soll dadurch klargelegt werden, dass ÖPNV-Interaktionen zwischen „muslimischen Migrant*innen“ und den nicht-fremdgemachten Gesellschaftsgruppen nicht durch eine bloße Determinierung diskursiver Deutungsangebote zu betrachten ist. Zur Umsetzung eines Diskurses bedarf es eines aktiven Zutuns der Akteur*innen, welche in einen komplexen interaktiven Aushandlungsprozess eintreten. Darüber hinaus müssen die Fahrgäste das diskursive Deutungsangebot nicht übernehmen, sondern können sich in vielfältiger Weise dazu positionieren. Trotzdem sind die ÖPNV-Interaktionen nicht als rein situative Aushandlungsprozesse zu begreifen, da sie durch einen asymmetrischen Diskurs vorstrukturiert sind, welche eine ungleiche Ausgangssituation erschafft.

Auf Grundlage der gewählten meta-theoretischen Fundierung des empirischen Zugangs zum Forschungsgegenstand ÖPNV als Sozialraum kann das Forschungsinteresse der Arbeit präzisiert werden. Während sich die Forschung im Allgemeinen mit sozialen Erfahrungen muslimisch-migrantisch gelesener Fahrgäste im ÖPNV beschäftigt, sollen im Speziellen die strukturierenden Auswirkungen diskursiver Deutungsangebote des Migrations- und Islamdiskurses und dessen Aushandlung durch symbolische Interaktionen thematisiert werden. Werden die Implikationen der gewählten meta-theoretischen Grundlagen auf den Forschungsgegenstand angewendet, so können an dieser Stelle zwei Thesen formuliert werden:

1. Muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste werden im ÖPNV nicht mit neutraler und unvoreingenommener Gleichgültigkeit behandelt. Das situative Aufeinandertreffen mit der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft ist durch medial und gesellschaftlich vermittelte Bilder des hegemonialen Islam- und Migrationsdiskurses vorstrukturiert.

Die Deutungsangebote des „Fremden“ treffen im ÖPNV auf Personen, welche diese zugeschriebene Fremdheit verkörpern.

2. Diskursive Deutungsangebote, die Muslimisch-migrantisch gelesene Personen als „Fremde“ adressieren werden in symbolischen ÖPNV-Interaktionen verhandelt. Durch symbolische Interaktionen kommt es zu einer Verständigung über die Bedeutung dieser Fremdhheitszuschreibung, welche bestätigt, revidiert oder abgewandelt werden kann. In diesen Interaktionen liegt daher das Potenzial, die Figur des Fremden über den ÖPNV-Raum hinaus zu reproduzieren oder zu dekonstruieren.

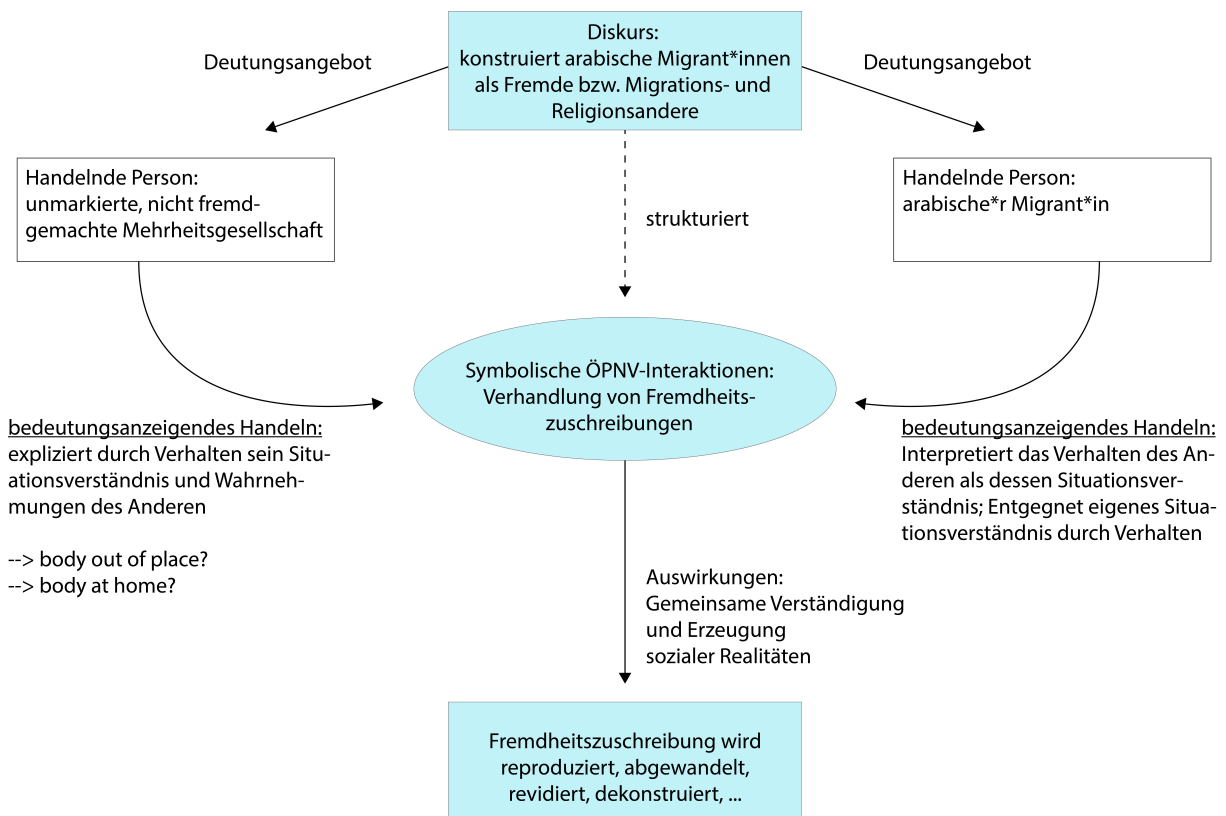


Abb.1: Wirkungszusammenhänge symbolischer ÖPNV-Interaktionen, eigene Darstellung

3. Forschungsdesign

Der eigentliche Forschungsprozess dieser Arbeit beginnt bereits im März 2019. Im Rahmen eines Praktikums wurden Interviews mit vier Personen geführt. Die empirischen Erkenntnisse aus diesen Interviews fließen auch in diese Arbeit ein. Zitate und Aussagen aus den Interviews von 2019 sind den Interviewpartnern 1-4 zugeordnet, gekennzeichnet durch die Abkürzungen „IP 1“ bis „IP 4“. Die Pseudonyme „IP 5“ bis „IP 14“ stehen für die Interviewpartner, welche im Kontext dieser Forschungsarbeit im November und Dezember 2020 befragt wurden. Während die Mehrheit der Interviews in deutscher Sprache durchgeführt wurden, fanden auch drei der Gespräche auf Englisch statt. Eine ausführliche Auflistung der sozio-demografischen Daten der Interviewpartner und der jeweiligen Interviewbedingungen befindet sich im Anhang (Kap 8.1). Aufgrund der Corona-Pandemie unterscheiden sich die Forschungsbedingungen: die Interviews von 2019 wurden in persönlichen Treffen durchgeführt, die Interviews von 2020 durch Online-Videotelefonie. Trotz der unterschiedlichen Gegebenheiten wurde bei der Datenerhebung auf methodische Kontinuität geachtet. Grundlegende Unterschiede zwischen den Ergebnissen der Empirie von 2019 und 2020 lassen sich nicht erkennen. Im Folgenden soll der Prozess der Datenerhebung und -analyse detailliert beschrieben und reflektiert werden.

3.1 Datenerhebung

Wahl der Erhebungsmethode und der Fälle

Zu Beginn der Forschungsphase galt es die Frage nach einer geeigneten Forschungsmethode zu beantworten. Ein Großteil der in Kapitel 2.1.2 vorgestellten Studien nutzt primär teilnehmende Beobachtungen im ÖPNV (Nash 1975; Symes 2007; Raudenbush 2012; Swyngedouw 2013; Soenen 2006) wodurch sichtbare soziale und räumliche Abläufe genau beschrieben und interpretiert werden können. Dabei bleiben detaillierte Kenntnisse über die Bewusstseinsinhalte handelnder Akteur*innen jedoch unzugänglich. Da sich das Forschungsinteresse dieser Arbeit jedoch explizit auf persönliche Erfahrungswelten mit ihren Wahrnehmungen und Interpretationen bezieht, eigneten sich beobachtende Forschungsmethoden nicht. Stattdessen mussten verbale Daten erhoben werden, welche Rückschlüsse auf individuelle Erlebnisse und deren Deutungen zulassen. Aufgrund dieser Anforderungen fiel die Methodenwahl auf das qualitative Interview, welches in der qualitativen Sozialforschung eingesetzt wird um persönliche Wahrnehmungs- und Verstehensprozesse nachzuvollziehen und um zu begreifen, auf Basis welcher Motivationen und Erfahrungen Akteur*innen agieren (Strübing 2013: 87). Des Weiteren beeinflusste auch die Corona-Pandemie die Wahl der Erhebungsmethode. So bergen Online-Interviews im Vergleich zu teilnehmenden Beobachtungen keine Infektionsgefahr.

Während qualitative Interviews den Vorteil mit sich bringen, die „Innensicht“ handelnder Akteur*innen im ÖPNV zu eröffnen, können andererseits die Handlungen im ÖPNV nicht

selbst beobachtet werden und die Beiträge verschiedener Akteur*innen, die diesen Interaktionsprozess konstituieren nicht gänzlich nachvollzogen werden (Strübing 2013: 53). Daher müssen die Aussagen in qualitativen Interviews immer als standpunktgegebene Wahrnehmungen interpretiert werden, welche durch die Urteilslogiken des*der Interviewpartner*in geprägt sind (ebd.: 91). Im Kontext dieser Forschung macht sich dieser methodische Unterschied zum Beispiel bemerkbar, wenn es um die Analyse (vermeintlich) rassistischer Handlungsmotive im ÖPNV geht. Während etwa Purifoye (2015) die Interaktion verschiedener Fahrgäste in der Chicagoer Hochbahn beobachtet und in den verschiedenen Höflichkeitskonventionen und physischen Distanzierung rassistische Handlungen erkennt, obliegt es in dieser Forschung zunächst den Befragten zu urteilen, ob Handlungsmotive gegenüber ihnen rassistisch begründet sind. Da der Forscher selbst nicht in der erlebten Situation anwesend war, müssen hier die Wahrnehmungs- und Urteilslogiken der Befragten in der Ergebnisinterpretation rekonstruiert und durch den Forscher gedeutet werden.

Nachdem die Wahl der Erhebungsmethode auf das qualitative Interview fiel, musste die passende Variante der verschiedenen Spielarten des qualitativen Interviews gefunden werden. Dabei fiel die Entscheidung auf das narrative Interview. Dieses eignet sich für die Erforschung persönlich erlebter autobiografischer Geschehnisse, insofern diese sich nicht unterhalb der tagtäglichen Aufmerksamkeitsschwelle abspielten. Die Ereignisse müssen außerdem eine Prozessstruktur aufweisen, sodass sie sich erzählen lassen und nicht durch eine bloße Beschreibung zu erfassen sind (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 95). Bei narrativen Interviews zwingt die Präsenz des*der Forscher*in als aufmerksame*r Zuhörer*in den Erzählenden dazu, seine Erlebnisse detailliert in seiner Gesamtheit zu erklären, während die Sachverhalte gleichzeitig verdichtet und relevante Aspekte hervorgehoben werden (ebd.: 94). Fürsprecher*innen des narrativen Interviews vertreten die Auffassung, dass eine unvorbereitete Stegreiferzählung die Orientierungsstrukturen des Handelns am stärksten wiedergeben, während beschreibende oder argumentierende Darstellungen in größerer Distanz zum Erlebten stehen. Argumentationen und Meinungen sind etwa stärker durch Wertehaltungen und normative Annahmen überformt. Durch die spontane Erzählung lassen sich die erlebten Ereignisabläufe hingegen reproduzieren und kognitiv nachempfinden (ebd.: 93). Das narrative Interview lässt sich also für die Beforschung von Erlebtem im ÖPNV anwenden. In der vorliegenden Arbeit zielte es darauf ab, die situativen Abläufe von ÖPNV-Erlebnissen, welche sich über der routinebedingten Aufmerksamkeitsschwelle der Befragten abgespielt haben zu rekonstruieren.

Bevor die Feldforschung beginnen konnte musste abschließend noch geklärt werden, wie die Fälle bzw. Interviewpartner*innen ausgewählt werden. Da in dieser Arbeit nur eine sehr geringe Zahl an Personen, welche in die Kategorie „muslimisch-migrantisch gelesene Person“ bilden bearbeitet werden kann, müssen die Interviewpartner*innen im Idealfall als „repräsentativ“ für einen Typen oder eine Fallstruktur stehen. Die Auswahl der Fälle beeinflusst den weiteren Verlauf der Forschung, weil diese bestimmt in welche Richtung und mit welcher Reichweite die Ergebnisse der Forschung verallgemeinert werden können (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 173). Insbesondere die Grounded Theory ist dabei instruktiv,

wie die Auswahl der Fälle produktiv in den Prozess der Theoriebildung einbezogen werden kann. Dabei sollen im Schritt der minimalen Kontrastierung Einzelfälle herangezogen werden, welche sich in relevanten inhaltlichen Dimensionen möglichst ähnlich sind, während im folgenden Schritt der maximalen Kontrastierung neue Fälle mit variierenden Ausprägungen hinzugefügt werden. Durch minimale Kontrastierungen können dann möglichst präzise Subkonzepte erarbeitet werden, maximale Kontrastierung ermöglicht hingegen die vergleichende Gegenüberstellung und trennscharfe Herausarbeitung von Falltypen (Strübing 2013: 128f; Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 177f.). Aufgrund der Vergeschlechtlichung des Islamdiskurses (Kapitel 2.2.2) sind im Kontext dieser Forschung vor allem zwischen männlichen und weiblichen Befragten Unterschiede zu erwarten. Auch unterschiedliche körperliche Merkmale (z.B. Hautfarbe, Bart) oder Kleidung (z.B. Kopftuch) der Befragten könnten Ursache für verschiedenartige ÖPNV-Erlebnisse sein. Durch eine gezielte Fallauswahl ließen sich diese Merkmale kontrastiv in die Vergleichsheuristiken der Grounded Theory integrieren.

In der Praxis folgte die Fallauswahl aber dem Verfahren des Snowball-Sampling. Diese Vorgehensweise ist anders als das Theoretical Sampling nicht an Fragen der Theorieentwicklung und Repräsentanz gebunden, sondern dient der Nutzbarmachung der Kontakte des*der Forscher*in ins Feld (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 180). Beim Snowball-Sampling empfehlen erste Interviewpartner*innen weitere Personen im Feld, welche anschließend kontaktiert werden. Dieses Sampling Verfahren wurde eingesetzt, weil der Forscher nicht die Möglichkeit hatte aus einer breiten Masse an Personen einzelne Fälle auszuwählen, sondern mit erheblichen Schwierigkeiten konfrontiert war bereitwillige Interviewpartner*innen zu finden. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass die Forschung aufgrund der Corona-Pandemie online durchgeführt wurde und der Forscher nicht „vor Ort“ Personen ansprechen konnte, sondern diese über virtuelle Kontaktaufnahmen aufgefunden werden mussten. Die Probleme beim Feldzugang führten auch zur Entscheidung, nicht – wie ursprünglich geplant – lediglich Personen aus einer Stadt zu befragen, sondern dieses Kriterium zu lockern mit der Aussicht weitere Teilnehmer*innen für die Forschung zu gewinnen. Von den insgesamt 14 Interviewpartnern wurden zwei Personen aus dem unmittelbaren Bekanntenkreis des Forschers befragt, eine Person wurde durch einen Post in einer Telegram-Gruppe auf die Forschung aufmerksam, eine weitere Person reagierte auf die E-Mail-Anfrage an einen Migrationsverein und zehn Teilnehmer wurden durch vier verschiedene Kontaktpersonen vermittelt. Durch die Verteilung auf verschiedene Vermittler*innen ist die Forschung weniger angreifbar für einen zentralen Kritikpunkt des Snowballing: Befinden sich alle Kontakte in den Netzwerkstrukturen des Ausgangskontaktes so ist es wahrscheinlich, dass das Feld nur aus der Perspektive erschlossen wird, welche für dieses Netzwerk typisch ist (ebd.). Trotzdem muss natürlich reflektiert werden, dass die vermittelnden Kontaktpersonen alle aus dem sozialen Netzwerk des Forschers selbst entstammen und dementsprechend einem ähnlichen sozialen Milieu zugehörig sind wie der Forscher selbst. Diese soziale Nähe der vermittelnden Kontaktpersonen kann sich auch in den Perspektiven der vermittelten Interviewpartnern widerspiegeln. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass interviewte Personen bevor sie eine*n weitere*n Interviewpartner*in

empfehlen sich mit dieser Person bereits vor dem Interview über dessen Inhalt austauschen und somit die Aussagen des nächsten Befragten beeinflussen. So wusste etwa ein Interviewpartner bereits vor dem Interview, dass in der Befragung rassistischen Erlebnissen besondere Aufmerksamkeit gilt.

Ein weiteres Problem ergab sich aus der Tatsache, dass „muslimische Migrant*innen“ als homogene Gruppe ein diskursives Konstrukt ist. In der alltäglichen Lebensrealität der Adressierten gibt es ein solches kollektives „Wir“ nicht, weswegen sich die Frage stellte, wer nun genau interviewt wird und wie das Forschungsvorhaben vorgestellt werden kann. Aufgrund der persönlichen Kontakte des Forschers ins Feld kam es zu Fokussierung auf männliche arabische Migranten. Dies liegt einerseits an den Möglichkeiten des Verfassers der Arbeit seine sozialen Netzwerke nutzbarzumachen. Andererseits ist das Forschungsvorhaben mit der Kategorisierung „arabische Migranten“ gegenüber von Interviewpartner*innen und Vermittlungspersonen leichter zu kommunizieren, als die deutungsoffene Beschreibung „muslimisch-migrantisch gelesene Person“. Letztere Kategorie adressiert die Befragten außerdem explizit als Personen, welche mit rassistischen Zuschreibungen konfrontiert werden, wobei diese Adressierung sich auf den Verlauf des Interviews auswirken kann und die Ergebnisoffenheit des Interviews verfälscht. Die Ansprache als „arabischer Migrant“ impliziert zwar nicht direkt das Thema Rassismus, führt jedoch dazu, dass die Interviewpartner als Migrationsandere benannt und als solche zum Sprechen gebracht werden. Hier wird der persönlichen Migrationserfahrung besondere Relevanz eingeräumt, auch wenn diese keinen direkten Einfluss auf rassistische Zuschreibungen im ÖPNV hat. Gleichzeitig wird die Zuschreibung als „Religionsanderer“ durch die einseitige Bezeichnung als „arabischer Migrant“ nur indirekt thematisiert: Als Zuwanderer aus einem „muslimischen Land“. Somit ist auch hier zu erwarten, dass sich die Adressierung auf den Interviewverlauf auswirkt. Rückblickend können die Forschungsteilnehmer aufgrund ihres Aussehens zwar alle als muslimisch-migrantisch gelesene Personen beschrieben werden. Trotzdem muss abschließend reflektiert werden, inwiefern deren ÖPNV-Erlebnisse tatsächlich auf alle Personen ausgeweitet werden können, welche als „muslimische Migrant*innen“ gelesen werden.

Die Interviewpartner haben nicht nur die Migrationserfahrung aus einem arabischen Land gemeinsam, auch andere demographischen Merkmale überschneiden sich. Alle Befragten sind männlich und zwischen 20 und 34 Jahren alt. Daher wird im Rahmen der Ergebnispräsentation von jungen arabischen Migranten männlichen Geschlechts die Rede sein. Aufgrund der Spezifität von Stereotypen im Islam- und Migrationsdiskurs kann von den Erfahrungen der Befragten kaum auf andere Altersgruppen oder Geschlechter geschlossen werden. Denn insbesondere junge männliche „muslimische Migranten“ werden als aggressive, gewaltbereite (Sexual-)Straftäter stereotypisiert (Wigger 2019; Daniel 2012), während Musliminnen als unterdrückt und entmündigt gelten (Daniel 2012: 155). Unterschiede der Fallmerkmale der Interviewpartner ergeben sich aus dem Wohnort der Befragten: sieben wohnen in Leipzig, einer in Berlin und fünf in Siegen. Auch dieser Aspekt hat

sich auf den Verlauf der Forschung und die Ergebnisinterpretation ausgewirkt, weil die Fälle die Frage aufwerfen, inwiefern sich der Wohnort konstitutiv auf das ÖPNV-Erlebnis auswirkt.

Das Sample, welches durch das Snowballing generiert wurde beinhaltet mit ausschließlich jungen, männlichen Migranten aus arabischen Ländern nur einen bestimmten Ausschnitt „muslimisch migrantisch gelesener Personen“, weswegen nur für einen Teil möglicher Fälle abgedeckt wurde. Das Sample muss hier also kritisch hinsichtlich der Reichweite und möglicher Verallgemeinerungen betrachtet werden. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass im Forschungsprozess nicht zuerst die Frage stand, welche Fälle ausgewählt werden müssen um Schlussfolgerungen einer bestimmten Reichweite treffen zu können, sondern dass am Ende der Forschung kritisch reflektiert werden muss, wofür die gewählten Fälle stehen und in welchem Umfang Generalisierungen möglich sind.

Ablauf der Interviews

Die Kontaktaufnahme fand meist über Messengerdienste wie WhatsApp oder Telegram statt. Auf diesem Wege wurde das Projekt kurz vorgestellt und Interviewtermine vereinbart. Um eine gute Interviewsituation zu erzeugen sollte eine möglichst alltägliche Kommunikationssituation geschaffen werden (Strübing 2013: 96), weswegen auch diese hier reflektiert werden soll. Hinsichtlich der Interviewsituation unterscheiden sich die Interviews aus dem März 2019 stark von denen im November/ Dezember 2020. Während die Interviews 2019 in öffentlichen Cafés oder auf Einladung nach Hause stattfanden und währenddessen geraucht und Tee getrunken wurde, fanden die Interviews im Winter 2020 unter den Vorzeichen der Corona-Pandemie über Online-Videotelefonie statt. Angesichts der Verlegung universitärer Studien in den Online-Raum hat jedoch auch diese Interviewsituation für viele der Befragten mittlerweile einen alltäglichen Charakter. Darüber hinaus befinden sich in dieser Interviewsituation sowohl Interviewer als auch Interviewpartner auf bekanntem Terrain und nicht in der Sozialwelt des Anderen, wodurch das Gefühl von Sicherheit und Kontrolle beiderseits gesteigert werden kann. Andererseits ist zu bemängeln, dass die Kommunikation durch das technische Medium eingeschränkt wurde: es gestaltete sich schwieriger eine freundlich-aufmerksame Gesprächssituationen zu schaffen, schlechte Übertragungsqualitäten sorgten für kurze Unterbrechungen und Körpersprache konnte kaum für den kommunikativen Verständigungsprozess eingesetzt werden.

Zu Beginn jedes Interviews fand ein Vorgespräch (sog. Joining (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 80)) statt, welches der gegenseitigen Bekanntmachung und der Erläuterung der Fragestellung der Forschung diente. Auch wenn bereits in der Kommunikation im Vorfeld das Einverständnis zur Aufnahme des Interviews eingeholt wurde, fand vor dem Starten der Aufnahme noch einmal eine Aufklärung über Zweck, Verwendung und Anonymisierung der Aufzeichnung statt um mögliche Ängste zu nehmen. Da das Gelingen qualitativer Interviews wesentlich mit der Herstellung von Vertrautheit und einer natürlichen Gesprächssituation zusammenhängt (Strübing 2013: 96) wurden vor dem eigentlichen Interview routineartige Smalltalks geführt. Der Forscher berichtete etwa über seine eigene Studiumserfahrung in Jordanien um Familiarität und persönliche Verbundenheit mit der Herkunftsregion des Befragten zu

suggestieren. Falls es der Situation angemessen war, wurde die Gesprächssituation durch eine kurze Probe der Arabischkenntnisse des Forschers aufgelockert, welche oft mit Überraschung oder Belustigung kommentiert wurde. Außerdem wurden die jeweiligen persönlichen Verbindungen zur Kontaktperson, welche das Interview vermittelte thematisiert um so nebenbei aufzuzeigen, dass sowohl Forscher als auch Befragter mit derselben Person befreundet sind um diese Gemeinsamkeit in einen Vertrauensgewinn umzumünzen. Abschließend wurden den Befragten in Vorbereitung auf den narrativen Charakter des Interviews erklärt, dass es keine „richtigen“ oder „falschen“ Antworten im Rahmen der Befragung geben wird, sondern dass der Befragte möglichst ausführlich seine Erfahrungen schildern soll, sodass der Forscher diese nachempfinden kann. Es wurde betont, dass das Interesse der Forschung an der ganz persönlichen Sichtweise des Befragten liegt.

Bevor der narrative Teil des Interviews begann wurden jedoch zunächst präzise Informationsabfragen eingeräumt, welche den Einstieg für den Befragten erleichterten bevor der eigentliche Erzählmodus beginnen sollte. Dabei wurden etwa Fahrtstrecken und Nutzungshäufigkeit des ÖPNV abgefragt, wodurch der Forscher bereits einen ersten Überblick bekommen konnte und spätere Fragen fallspezifisch formulieren konnte. Daraufhin wurde der entscheidende Erzählstimulus ausgelöst. Dabei geht es im narrativen Interview darum, eine Eingangserzählung hervorzurufen (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 98), welche über das gesamte Interview weitergeführt werden soll (ebd.: 100). Durch eine spezielle Fragetechnik soll eine „retrospektive Neukonfiguration der erinnerten Ereignisse“ (Strübing 2013: 90) veranlasst werden, bei der bereits Erlebtes im Kontext der aktuellen Interviewsituation erneut nachempfunden wird. Um zum Erzählmodus zu gelangen, muss eine Gesprächsführung mit Aufforderungscharakter forciert werden, bei der der Befragte dazu gebracht wird eigene Darstellungen immer wieder zu erläutern und zu präzisieren (ebd.: 96). Dafür wurden die Befragten gebeten, sich an ihre erste Fahrt im ÖPNV an ihrem aktuellen Wohnort zurückzuerinnern um eine möglichst präzise Erzählung aller Erinnerungen an dieses Erlebnis wiederzugeben. Weitere Erzählstimulierungen wurden im späteren Interviewverlauf hinzugefügt, als nach weiteren Erlebnissen gefragt wurde, die den Befragten in Erinnerung geblieben ist. Dabei wurde gleichermaßen nach „positiven/ schönen“ und „negativen/ schlechten“ Erinnerungen gefragt. Wenn erfolgreich ein längerer Gesprächsabschnitt in Gang gesetzt wurde, welcher alleine durch die interviewte Person gelenkt wurde, galt es den Gesprächsfluss so lange aufrechtzuerhalten, bis die Erzählung erschöpft war. Durch sogenannte immanente Fragen wird dabei auf das unmittelbar Gesagte Bezug genommen und um weitere Ausführungen gebeten (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 83). So wurden die Befragten immer wieder dazu aufgefordert, einzelne Elemente ihrer ÖPNV-Erlebnisse zu präzisieren, etwa durch Erkundigen über den genaueren Ereignishergang, Reaktionen durch Dritte, emotionale Empfindungen und die Auflösung der Situation. Auch aufgrund von Sprachbarrieren musste manchmal nachgehakt werden um folgen zu können. Erst wenn das Nachfragen keine weiteren Details mehr hervorbringt ist die Erzählung abgeschlossen (ebd.). Daraufhin folgen sogenannte exmanente Nachfragen, in denen nicht mehr auf das unmittelbar Gesagte eingegangen, sondern um Deutungen, Meinungen und Interpretationen

gebeten wird (ebd.: 85). Die Formulierung solcher Fragen wurde durch das Anlegen eines offenen Leitfadens vor dem Interview erleichtert, welcher sich im Anhang (Kap 8.2) dieser Arbeit befindet.

Da im „klassischen“ narrativen Interview Erzählungen über längere biografische Abschnitte thematisiert werden, sollte die Erzählebene über das gesamte Interview aufrechterhalten werden und erst im abschließenden Teil durch exmanente Nachfragen auf die deutende Ebene gewechselt werden (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 100). Denn das Zurückwechseln und erneute Hervorrufen weiterer Erzählungen gestaltet sich schwieriger sobald die interpretative Dimension erreicht wurde (ebd.: 85). Diese methodische Vorgabe des narrativen Interviews wurde aufgrund der Beschaffenheit des Forschungsgegenstandes jedoch bewusst nicht umgesetzt. Da es sich im Kontext dieses Forschungsvorhabens immer um einzelne, kurze Situationsabläufe handelte musste zwischen der Erzähl- und Deutungsebene häufiger gewechselt werden. Schließlich ließen sich die verschiedenen Erlebnisse kaum hintereinander weg zu einer einzigen Narration zusammenfügen und abschließend präzise in ihrer Gesamtheit am Ende des Interviews deuten. Stattdessen verlangt das Forschungsinteresse nach einzelnen Deutungen verschiedener Erzählungen. Dies erforderte eine höhere Flexibilität der Befragten sich zwischen diesen Ebenen zu bewegen und die Sensibilität des Forschers passende Momente zum Ebenenwechsel auszuwählen. Rückblickend hat sich das jedoch nicht nachteilig auf die Erhebung ausgewirkt.

Das schwierigste Element des narrativen Interviews liegt hingegen in der Auslösung der narrativen Erzählsituation. Schnelles Abschweifen in die argumentative Ebene oder die Ansicht es sei „alles normal“ und es gäbe keine Erzählenswerten Ereignisse erschweren die Durchführung narrativer Interviews (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 99). Auch im Rahmen dieser Forschung gab es immer wieder anspruchsvollere Situationen in denen die Interviewführung nach methodischer Idealvorstellung nicht glückte. So gab es etwa einen Interviewpartner, welcher so in seinen Erzählfluss geriet, dass einzelne Situationen nicht detailliert besprochen wurden, bevor bereits die nächste Situationsbeschreibung begann. Daher musste der Forscher hier immer wieder intervenieren um den Gesprächsablauf stärker zu kontrollieren. Ein häufiger auftretendes Problem war jedoch, dass es nicht immer gelang, den Erzählmodus zu starten. Die Herausforderung lag dabei darin, dass sich die ÖPNV-Erlebnisse unter der Aufmerksamkeitsschwelle des Befragten abspielten und dieser konstatierte es sei ihm nichts oder nur sehr wenig in Erinnerung geblieben. Sollten die Erinnerungen des Befragten nicht besonders ergiebig sein, so musste die Fragetechnik geändert werden und es wurde gezielter nach konkreten Erinnerungen, zum Beispiel nach Gesprächen, Begegnungen mit Kontrolleur*innen oder nach Routinen in der Sitzplatzwahl gefragt. Oft konnten dadurch dann doch erzählende Passagen generiert werden, manchmal jedoch mit dem Preis, dass der Stegreifcharakter von Erzählungen verloren ging. Diese wurden dann stärker durch persönliche Einstellungen und Wertehaltungen überlagert, welche die Reproduktion des unmittelbar Erlebten verfälschten. Generell wurde der Stegreifcharakter der Erzählungen jedoch auch durch den Forschungsgegenstand gefördert. Während etwa autobiographische Erzählungen über einen längeren Lebensabschnitt häufig routiniert

vorgetragen und dadurch theoretisch überformt werden (ebd.: 97) ist die ÖPNV-Erzählung eine eher unkonventionelle, auf die der Befragte nicht vorbereitet ist. Abgerundet wurden die Interviews mit einer Danksagung, in der die Zeit und Bereitschaft der Befragten von ihren persönlichen Erlebnissen zu berichten anerkannt wurden.

Bei der Datenerhebung wurden die für qualitative Interviews geltenden Gütekriterien der Nichtbeeinflussung, der Spezifität, des Erfassens eines breiten Spektrums, sowie der Tiefgründigkeit und des persönlichen Bezugsrahmens (Strübing 2013: 93f.) beachtet. Um dem Kriterium der Nichtbeeinflussung gerecht zu werden wurde darauf geachtet, dass antizipierte Forschungsergebnisse nicht in Form suggestiver Fragen hergestellt wurden. Stattdessen sollte den Befragten die Möglichkeit gegeben werden ihre eigenen inhaltlichen Schwerpunkte selbstständig zu setzen, sodass deren eigene Relevanzstruktur erfasst werden konnte. So war es etwa erwartbar, dass die Befragten Rassismuserfahrungen im ÖPNV gesammelt haben – trotzdem wurden sie zu keinem Zeitpunkt direkt danach gefragt. Das Thema der Forschungsarbeit wurde in der Kommunikation im Vorfeld konsequent als „Erfahrungen im ÖPNV“ benannt, wodurch eine sehr deutungsoffene Beschreibung gegeben wurde. Auch in der Durchführung des Interviews wurde immer sowohl nach positiven als auch negativen Erinnerungen gefragt, sodass die Befragten die Möglichkeit hatten eine Vielzahl von Erlebnissen zu schildern welche deren persönlichen Relevanzen entsprechen. Erst nachdem Themen erstmalig angesprochen wurden, verloren sie im Rahmen der Befragung ihren „Tabucharakter“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 84) und konnten durch rückgreifende Nachfragen vertieft werden. Erzählte ein Interviewpartner etwa über eine als negativ empfundene Situation und bewertete diese als rassistisch, so konnte daraufhin nach weiteren rassistischen Erlebnissen gefragt werden. Verwendete der Befragte jedoch eine andere Bezeichnung wie „unfreundliche Behandlungen“, so wurde diese begriffliche Festlegung für Rückfragen aufgegriffen. Auch die antizipierten Zusammenhänge zwischen Islam- und Migrationsdiskurs und ÖPNV-Erlebnissen wurden niemals durch den Forschenden gegenüber dem Befragten expliziert. Stattdessen wurden die Befragten nach dem Abschluss der Narration eines ÖPNV-Erlebnisses dazu aufgefordert die Motive der involvierten Akteur*innen zu deuten. Erst dabei wurden Erklärungsangebote wie Rassismus oder Zusammenhänge zum Islam- und Migrationsdiskurs selbstständig hergestellt, abgestritten oder auch weiterhin ignoriert.

Das Kriterium der Spezifität fordert, dass sich in den Interviews Wirkungszusammenhänge bestimmter Ereignisse nachvollziehen lassen (Strübing 2013: 94). Dieses Kriterium wurde berücksichtigt, indem die Befragten dazu aufgefordert wurden sich möglichst genau mit der erzählten Situation zu befassen und Details des Erlebten zu beschreiben. Das Kriterium des Erfassens eines breiten Spektrums mahnt den*die Forschenden davor nicht einzelne Facetten eines Themas in der Befragung zu stark zu fokussieren mit dem Risiko neue relevante Zusammenhänge zu übersehen. Themenwechsel und -verknüpfungen der Befragten sollen wahrgenommen und nachgegangen werden (ebd.). Auch dieses Kriterium leitete die Datenerhebung an: immer wieder wurden die Befragten dazu aufgefordert Erzählungen von Erlebnissen, welche sich nicht auf den ersten Blick in die Forschungsfrage integrieren ließen

genauer auszuführen und zu interpretieren – um somit eine breite Basis für die spätere Materialinterpretation zu schaffen. Am schwierigsten gestaltete sich die Berücksichtigung des Kriteriums zur Tiefgründigkeit und des persönlichen Bezugsrahmens. Dabei geht es darum Anhaltspunkte zu finden, welche Werteorientierungen der Befragten die eigene Haltung gegenüber dem Thema prägen (Strübing 2013: 94). Immer wieder wurde im Laufe des Forschungsprozesses deutlich, dass politische Einstellungen, akademische Ausbildungen, persönliche Migrationserfahrungen und Selbstverständnisse sich darauf auswirken, welche Erlebnisse den Befragten in Erinnerung blieben und wie sie diese deuten. Glücklicherweise finden sich im Interviewmaterial immer wieder Anhaltspunkte um entsprechende Verknüpfungen herzustellen, es wurde jedoch keine Strategie gefunden, solche Verknüpfungen durch Fragetechniken im Interview gezielt sichtbar zu machen.

Als beendet gilt eine qualitative Datenerhebung mit dem Eintreten theoretischer Sättigung. Diese ist erreicht, wenn das Material die relevanten Differenzen des Feldes abbildet. Das Sample muss groß genug sein, um gegensätzliche Fälle zu finden und um Kontrastdimensionen herausarbeiten zu können (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 182). In dieser Forschung wurde die Datenerhebung nach dem 14. Fall beendet. Zu diesem Zeitpunkt zeichneten sich unter den Fällen bereits viele Unterschiede aber auch vermehrt wiederkehrende Gemeinsamkeiten auf verschiedenen Ebenen ab. Trotzdem wäre es hilfreich gewesen, weitere Fälle zu erheben. Denn während einzelne Relevanzdimensionen bereits sehr deutlich hervortraten, gab es weiterhin Ungenauigkeiten in der Abgrenzung typischer Fallstrukturen bei der Kombination verschiedener Merkmale, sowie in der Suche nach konstitutiven Bedingungen für die Ausbildung dieser. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung der Arbeit wurde der Prozess der Datenerhebung jedoch beendet.

3.2 Datenanalyse

Zu Beginn der Analyse mussten alle Tonaufnahmen der Gespräche in Schrift überführt werden. Da sich das aufgezeichnete Audiomaterial auf etwa zehn Stunden erstreckte wurde eine Transkriptionssoftware eingesetzt. Folgende Transkriptionsregeln wurden dabei festgelegt:

- Anlegen einer fortlaufenden Zeilennummerierung
- Absatz bei Sprecherwechseln, Markierung von „Sprecher 1“ (Interviewer) und „Sprecher 2“ (Befragter)
- Satz- und Wortabbrüche: ...
- Notation von Emotionen, Gesten und Unterbrechungen in eckigen Klammern: [lacht], [zeigt auf seine Haare], [Unterbrechung, Befragter holt ein Glas Wasser]
- Inhaltliche Sprünge und Einschübe: –
- Grammatikalische Fehler, die aufgrund fehlender Sprachkenntnisse entstanden sind wurden nur dann geglättet, wenn der beabsichtigte Sinn eindeutig zuzuordnen war.

Sollten sich aus der fehlerhaften Grammatik mehrere Deutungsoptionen ergeben, wurde diese in der Transkription beibehalten

- Akzente wurden nicht in der Transkription berücksichtigt

Daraufhin galt es die Frage eine passende Methode zur Auswertung der Daten zu finden. Dabei wurde zunächst ein Vorgehen nach Grounded Theory anvisiert, welche sich durch die kreativinterpretative Eigenarbeit des*der Forscher*in und die nahe Arbeit an der Empirie, aus welcher eine Theorie entwickelt wird hervorsticht (Strübing 2013: 125f.). Dabei ergaben sich jedoch einige Probleme: anders als es die Grounded Theory vorschlägt fand im Rahmen dieser Forschung kein theoriegeleitetes Sampling (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2014: 178) statt, weswegen es nicht möglich war Strategien der minimalen und maximalen Kontrastierung (Strübing 2013: 128) anzuwenden. Außerdem stand zu Beginn dieser Arbeit eine umfassende theoretische Auseinandersetzung, welche in der Annahme einer bestimmten forschungsleitenden Theorieperspektive und dem Aufstellen von Forschungsthese mündete. Die Grounded Theory hingegen fordert Zurückhaltung in gegenstandsbezogenen Vorannahmen und spricht sich gegen das Formulieren von zu überprüfenden Thesen aus (ebd.: 125). Stattdessen arbeitet sie strikt auf die Empirie bezogen.

Daher wurde von dem ursprünglichen Vorhaben abgewichen und das Datenmaterial wurde nach der qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz (2018) ausgewertet. Bei der qualitativen Inhaltsanalyse wird die Komplexität des Datenmaterials unter der Einnahme einer forschungsleitenden Perspektive reduziert. Dafür werden Textsegmente des Datenmaterials mit ähnlichen Merkmalen einer Kategorie zugeordnet und unter dieser zusammengefasst. (ebd.: 32) Dieses Verfahren bringt verschiedene Vorteile, welche in diesem Forschungsprojekt ausschlaggebend waren: Einerseits ist die Methode prinzipiell mit unterschiedlichen Sampling-Verfahren kompatibel (ebd.: 53). Andererseits lassen sich bei dem Verfahren Kategorien aus der theoretischen Perspektive und dem Forschungsinteresse der Arbeit ableiten, um diese anschließend überprüfend am Material zu anzuwenden, und in Subkategorien präzisieren (ebd.: 95). Besonders attraktiv ist die Methode also aufgrund ihres Wechselspiels deduktiver und induktiver Kategorienbildung, welche sowohl das Annehmen einer theoriegeleiteten Sichtweise auf das Datenmaterial als auch das Generieren empirisch fundierter Aussagen aus dem Material heraus ermöglicht. Im Rahmen dieser Forschung kamen zwei Formen der qualitativen Inhaltsanalyse zum Einsatz. Zunächst wurde eine inhaltlich strukturierende qualitative Inhaltsanalyse (ebd.: 97ff.) durchgeführt, bei der die fallübergreifende Herausarbeitung der verschiedenen thematischen Dimensionen der ÖPNV-Nutzung der Befragten fokussiert wurde. Darauf aufbauend wurde eine typenbildende qualitative Inhaltsanalyse (ebd.: 143ff.) verrichtet, in der die Befragten aufgrund ähnlicher Merkmalsausprägungen zu Typen zusammengefasst wurden und eine Typologie arabisch-migrantischer ÖPNV-Nutzer erstellt wurde. Um strukturiert zu arbeiten und nicht den Überblick über das Material zu verlieren wurde die Codiersoftware MAXQDA verwendet.

3.2.1 Inhaltlich strukturierende qualitative Inhaltsanalyse

Die inhaltlich strukturierende Inhaltsanalyse zielt auf das Erstellen eines thematisch ordnenden Kategoriensystems ab (Kuckartz 2018: 97). Das Verfahren beginnt mit einer initiierenden Textarbeit, bei der die Interviews noch einmal gründlich durchgelesen und wichtige Textpassagen markiert wurden. Daraufhin wurden erste Fallzusammenfassungen für die jeweiligen Interviewpartner geschrieben (ebd.: 101). In der nächsten Phase werden thematische Hauptkategorien entwickelt. Dabei kamen zunächst deduktive Kategorien zum Einsatz, welche aus der theoretischen Auseinandersetzung und dem Erkenntnisinteresse abgeleitet wurden (ebd.: 63). Hierbei wurden analytische Kategorien verwendet, welche thematische Aspekte mit der theoretischen Perspektive verknüpfen (ebd.: 34). Unter der Hauptkategorie (1) *symbolische Fremdheitsbehandlungen* wurden Textsegmente gesammelt, in denen die Befragten Erlebnisse schilderten, bei denen andere Fahrgäste durch ihr bedeutungsanzeigendes Handeln deren gesellschaftliche nicht-Zugehörigkeit vermittelten. Die Hauptkategorie (2) *symbolische Zugehörigkeitsbehandlungen* umfasst Textsegmente, bei denen andere Fahrgäste durch ihre Handlungen den Befragten deren gesellschaftliche Zugehörigkeit artikulierten. Die Hauptkategorie (3) *symbolische Verhandlungen: Reaktionen* widmet sich den Textstellen, in denen die Befragten berichten, wie sie auf ausgrenzende Behandlungen im ÖPNV reagieren und in Interaktionen eintreten. Diese drei Hauptkategorien ergaben sich bereits aus dem Erkenntnisinteresse der Arbeit und der theoretischen Fundierung, sie wurden also unabhängig vom Datenmaterial deduktiv erzeugt (ebd.: 65ff.).

Durch intensives Lesen der Interviews ergaben sich weitere vordergründige Themen, welche in weiteren Hauptkategorien festgehalten wurden. Die Hauptkategorie (4) *Vordiskursive Fremdheitserfahrungen* vereint Erzählungen, in denen Fremdheitsgefühle nicht aus abwertender Behandlung durch andere Fahrgäste resultieren, sondern aus einer generellen Unvertrautheit mit sozialen Normen und technischen Abläufen im ÖPNV. Die Hauptkategorie (5) *Umgang mit Rassismuserfahrungen und Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV* sammelt Textsegmente, in denen die Befragten über die Verarbeitung ihrer Erfahrungen über die unmittelbare Situation hinaus berichten. Die Hauptkategorie (6) *Kontexte* vereint verschiedene Subkategorien in denen auf die (6.1) *zeitlich-räumliche Bedeutung des ÖPNV* eingegangen wird, in denen wiederkehrende (6.2) *Akteur*innen* der Erfahrungsberichte thematisiert werden und in denen Aussagen zur (6.3) *Bedeutung der Stadt*, in der sich ÖPNV-Erlebnisse ereigneten gesammelt werden. Da sich diese Hauptkategorien erst durch das Durchlesen der empirischen Daten ergaben wurden sie induktiv erzeugt (Kuckartz 2018: 72ff.).

Diese sechs Hauptkategorien wurden mit präzisen Kategoriendefinitionen und Ankerbeispielen versehen, welche das Grundgerüst des Codierleitfadens bildeten. In diesem präzisierte der Forscher die genauen Regeln zum Verknüpfen der Textsegmente mit den Kategorien (Kuckartz 2018: 39f.). Daraufhin folgte ein erster Probedurchlauf. Dafür wählte der Autor der Arbeit vier Interviews aus um dessen inhaltstragenden Textstellen entsprechend des Codierleitfadens dem Kategoriensystem zuzuordnen. Anschließend wurden die

Kategoriendefinitionen noch einmal in ihrer Trennschärfe verbessert und es entstand eine Restkategorie „Sonstiges“ (Kuckartz 2018: 108) zum Codieren interessanter Textstellen, welche sich (vorerst) keiner Kategorie zuordnen ließen. Nun konnte auch das restliche Material vollständig codiert werden und sämtliche relevanten Textstellen in das vorläufige Kategoriensystem überführt werden (ebd.: 103). Bereits während dieses Codierprozesses identifizierte der Forscher wiederkehrende Themen und es entstanden erste Ideen zur Ausdifferenzierung des Kategoriensystems durch weitere Subkategorien. Im nächsten Arbeitsschritt ergänzte der Autor der Arbeit die sechs allgemeinen Hauptkategorien durch untergeordnete, spezifischere Subkategorien, welche induktiv aus dem Material heraus entwickelt wurden. Auch diese Subkategorien versah der Forscher mit Kategoriendefinitionen (ebd.: 107). Abschließend wurden die Textsegmente, welche zuvor den Hauptkategorien zugeordnet waren auf die ausdifferenzierten Subkategorien verteilt (ebd.: 110). Einen genaueren Einblick in den Analyseprozess gibt der Anhang (Kap 8.3) dieser Arbeit. Dort befindet sich eine schematische Darstellung der Hauptkategorien mit deren Subkategorien.

Die Strukturierung des Kategoriensystems findet sich auch in Kapitel 4 wieder, in dem die Ergebnisse kategorienbasiert präsentiert und aufbereitet werden. Für die detaillierte Auswertung der Ergebnisse wurde mit einem thematischen Koordinatennetz gearbeitet, in dem die Fälle die Spalten und die (Sub-)Kategorien die Zeilen bilden (Kuckartz 2018: 111ff.). Durch fallbezogene und fallübergreifende Zusammenfassungen der inhaltlichen Dimensionen wurde eine tabellarische Übersicht erstellt, in der die verschiedenen Merkmalsausprägungen inhaltlich komprimiert und abstrahiert gegenübergestellt wurden (ebd.: 115). Diese tabellarische Zusammenfassung wurde zur fallübergreifenden Analyse thematischer Ausprägungen und zur vertiefenden Einzelfallanalyse (ebd.: 116) genutzt.

3.2.2 Typenbildende qualitative Inhaltsanalyse

Aufbauend auf den inhaltlich strukturierenden Arbeitsschritt wurde eine typenbildende Inhaltsanalyse (Kuckartz 2018) durchgeführt. Denn während die inhaltlich strukturierende Inhaltsanalyse detaillierte Aufschlüsse über die zentralen thematischen Dimensionen der ÖPNV-Erlebnisse gibt, geht diese nicht auf die fallspezifisch variierenden Ausprägungen dieser Dimensionen ein. Im nächsten Arbeitsschritt wurde das herausgearbeitete Kategoriensystem für eine methodisch kontrollierte Typenbildung genutzt. Bei dieser Typenbildung werden die Fälle bzw. Interviewpartner aufgrund von Ähnlichkeiten in ausgewählten Merkmalsausprägungen zu Typen gruppiert (ebd.: 146). Durch Fallkontrastierungen und -vergleiche wurde eine Typologie erzeugt, welche die Interviewpartner in vier Typen gruppiert.

Zu Beginn musste ein Merkmalsraum konstruiert werden, welcher die Merkmale kombiniert, die zur Beantwortung der Forschungsfrage relevant sind und zu denen in den erhobenen Daten ausreichend Informationen vorliegen (Kuckartz 2018: 148). Weil die Datenerhebung durch das narrative Interview sehr offen geführt wurde konnte an dieser Stelle kein sehr

komplexer Merkmalsraum verwendet werden. Schließlich lassen sich zu sehr spezifischen Sachverhalten nicht in allen Interviews Informationen finden (Kuckartz 2018: 155). Stattdessen wurde der Merkmalsraum auf zwei Merkmale beschränkt. Die Kategorie (1) *symbolische Fremdbehandlungen* wurde herangezogen um zu vergleichen, wie die Interviewpartner Rassismus im ÖPNV erleben. Die Kategorien (3) *symbolische Verhandlungen: Reaktionen* und (5) *Umgang mit Rassismuserfahrungen und Fremdbehandlungen* wurden zu einem Merkmal kombiniert, welches beschreibt, wie die Befragten auf Rassismus im ÖPNV reagieren – in der jeweiligen Situation (Kategorie 3) und darüber hinaus (Kategorie 5). Zusammengefasst thematisiert der Merkmalsraum also Erfahrung und Umgang mit Rassismus im ÖPNV durch arabische Migranten.

Daraufhin wurden die Interviewpartner durch vergleichende Fallzusammenfassungen geordnet, mit dem Ziel entlang der zwei Merkmale (1) *Erfahrung* und (2) *Umgang* mit Rassismus im ÖPNV Muster zu finden. Aufgrund wiederkehrender Muster werden die Interviewpartner zu Typen zusammengefasst, welche nach innen möglichst homogen und nach außen möglichst heterogen sind (Kuckartz 2018: 150). Dafür wurden die Segmente, welche mit den Kategorien des Merkmalsraums codiert wurden noch einmal herangezogen und fallspezifisch bewertet (ebd.: 155). Darüber hinaus wurden auch Aussagen der Interviewpartner selbst verwendet, in denen diese ihre eigene Sichtweise auf verschiedene Typen arabisch-migrantischer ÖPNV Nutzer schildern. Dadurch konnte die kreative Konstruktionsarbeit des Forschers anhand der Typisierung durch Akteure im Feld überprüft werden (ebd.: 153).

Nach der Konstruktion der Typologie wurden die Interviewpartner den Typen zugeordnet und an einer möglichst detaillierten Charakterisierung der Typen gearbeitet (Kuckartz 2018: 157). Dafür wurden geeignete Textsegmente aus den Interviews zusammengetragen um einen Modelfall zu konstruieren, welcher die Charakteristiken eines Typen möglichst genau beschreibt. Abschließend wurden die sozio-demografischen Merkmale der Interviewpartner herangezogen um mögliche Zusammenhänge mit der Typologie zu erkennen (ebd.: 158).

3.3 Selbstpositionierung des Forschers

Weil die Erkenntnisproduktion in der sozialwissenschaftlichen Forschung von der Subjektivität des*der Forscher*in geprägt wird muss auch im Rahmen dieser Arbeit darauf eingegangen werden. Sowohl Forscher*in als auch Beforschte sind in gesellschaftliche Beziehungen eingebunden, welche die sozialen Bedingungen der Wissensproduktion stellen (Schrödter 2014: 58). Im Kontext dieser Forschungsarbeit ist dabei vor allem die privilegierte Position des Forschers hervorzuheben: als weiße Person ist der Forscher weder von antimuslimischem Rassismus, noch von anderen Rassismen betroffen. Als deutsch gelesene Person wird die gesellschaftliche Zugehörigkeit des Forschers nicht in öffentlichen Diskursen infrage gestellt. Der Forscher muss sich also kritisch damit auseinandersetzen, inwiefern seine

gesellschaftliche Positionierung sich konstitutiv auf dessen Repräsentation einer marginalisierten Gruppe auswirkt und welche Sichtweisen durch dessen Subjektivität begünstigt oder eingeschränkt werden (Schrödter 2014: 64). Da der Forscher nicht migrantisch-muslimisch gelesen wird ist ein autoethnografischer Zugang auf die Erlebnisse und Wahrnehmungen von Ausgrenzungserfahrungen nicht möglich. Stattdessen greift die Forschung auf die Erzählungen der Interviewpartner zu, um dessen Unterdrückungserfahrung als Quelle der Erkenntnis nutzbarzumachen. Das Problem dieses Forschungsansatzes liegt darin, dass nicht unbedingt alle Marginalisierungserfahrungen durch die Befragten artikulierbar und durch die konventionelle Interpretation des Forschers zugänglich sind. Aufgrund der eigenen gesellschaftlichen Position des Forschers kann dessen Repräsentation der „Anderen“ verzerrt sein und bestimmte Lesarten ausblenden (ebd.: 60). Bereits durch die Adressierung der Befragten als „arabische Migranten“ werden diese zu Migrationsanderen erklärt, wodurch die Forschung die Markierung der beforschten Subjekte als „Andere“ reproduziert. Der weiße Forscher repräsentiert die Befragten durch diese fremd-machende Zuschreibung, wodurch die Beforschten vom Forscher in die Strukturen der Dominanzgesellschaft eingebettet werden (ebd.).

Darüber hinaus muss sich die Forschung den ethischen Problemen der weißen Rassismuskritik stellen. Der Forscher widmet sich aus seiner privilegierten Position den subjektiven Lebenswirklichkeiten einer marginalisierten Gruppe. Somit spricht er *über* „die Anderen“ und versucht diese zu repräsentieren (Schrödter 2014: 61). Weiße Rassismusforschung wird dafür kritisiert, dass sich die Forscher*innen zum Sprachrohr einer benachteiligten Bevölkerungsgruppe machen und somit die Möglichkeit der eigenen Repräsentation verhindern (ebd.: 56). Kritik an dieser Fremdrepräsentation liefert bereits Said (1979) in seiner Analyse der Wissensproduktion über den „Orient“ durch die europäischen Kolonialmächte. Ist diese Forschung also – trotz kritischer, emanzipativer Absichten – als Fortschreibung der Fremdrepräsentation muslimisch-migrantischer Lebenswelten durch einen weißen Forscher zu werten? Was berechtigt den Forscher dazu, über Ausgrenzungserfahrungen „muslimischer Migranten“ zu sprechen?

Die Problematik liegt dabei in der einseitigen Fokussierung auf die *Ausgrenzungserfahrung* einer Personengruppe. Denn um Unterdrückungs- und Herrschaftsmuster zu analysieren ist es nicht ausreichend, sich auf diejenigen zu konzentrieren, welche von Diskriminierung betroffen sind. Critical Whiteness Studies betonen die Notwendigkeit die Privilegien und Unterdrückungsmechanismen der Herrschenden zu untersuchen (Arndt 2006: 13f.). Diese Verschiebung bedeutet eine Abkehr von der Repräsentation marginalisierter Gruppen durch Forscher*innen, stattdessen widmen sich Wissenschaftler*innen den Bildern, welche die mehrheitsgesellschaftliche Wahrnehmung marginalisierter Gruppen in der Gesellschaft prägen. Statt einer Beforschung der „Anderen“ geht es also um eine Beforschung der Darstellung der „Anderen“ (Schrödter 2014: 62), wodurch die ethischen Probleme der Fremdrepräsentation durch eine*n weiße*n Forscher*in aufgelöst werden. Bezogen auf diese Forschung bedeutet das nicht zu fragen, was migrantisch-muslimisch gelesene Fahrgäste im ÖPNV erleben und wie sie sich verhalten. Stattdessen wird die Aufmerksamkeit darauf

gerichtet, wie Fahrgäste der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft migrantisch-muslimisch gelesene Fahrgäste behandeln und welche hegemonialen Bilder über die „Anderen“ dabei von Bedeutung sind.

Auch wenn sich diese Arbeit nicht den ethischen Problemen der weißen Rassismuskritik entziehen kann versucht die Forschung zumindest dem entgegenzuwirken. Problematisch ist, dass der Forscher im Rahmen der Arbeit die marginalisierten Lebenswelten arabischer Migranten repräsentiert und somit zum Sprecher der Interviewpartner wird. Dabei soll die Aufmerksamkeit jedoch verstärkt auf die postkolonialen Dynamiken gelenkt werden, welche die diskursive Konstruktion abwertender Bilder über „muslimische Migranten“ hervorbringen und durch Fahrgäste gegenüber dem migrantisch-muslimisch gelesenen Körper interaktiv umgesetzt werden. Dadurch widmet sich die Forschung nicht nur den Rassismuserfahrungen in den Alltagswelten der repräsentierten Subjekte, sondern problematisiert die dahinterliegenden symbolischen Herrschaftsbeziehungen im Sinne der Studien kritischen Weißseins.

4. Forschungsergebnisse

In diesem Kapitel werden die Forschungsergebnisse der Arbeit präsentiert. Die Kapitel 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6 und 4.7 widmen sich dabei der kategorienbasierten Auswertung der inhaltlich-strukturierenden Inhaltsanalyse. Kapitel 4.4 präsentiert die Ergebnisse der typenbildenden Inhaltsanalyse.

4.1 Vordiskursive Fremdheitserfahrung: Fremd sein und sich vertraut machen

Bisher wurde Fremdheit in dieser Arbeit stets als ein Diskurs beschrieben, in dem eine machtvolle gesellschaftliche Mehrheit einzelne Gruppen aktiv zu „Anderen“ erklärt und ihnen des Status der Fremdheit zuschreibt. Doch auch das banale Verständnis von Fremdheit als Unbekanntheit spielt für die ÖPNV-Erlebnisse der Befragten eine Rolle. Fremdheitsgefühle können unabhängig von diskursiven Zuschreibungen durch Individuen empfunden werden, wenn die arabisch-migrantischen Fahrgäste noch nicht mit den routineartigen Abläufen im ÖPNV vertraut sind und kaum Erfahrungen mit den Regeln der ÖPNV-Nutzung in ihrer neuen Umwelt haben. Fremdheit kann also auch als Gefühl aus der anfänglichen Unbekanntheit und fehlenden Vertrautheit mit der städtischen Mobilitätspraxis des neuen Wohnorts hervorgehen – wobei dieses Phänomen wohl in unterschiedlicher Ausprägung mit jeder Migrationserfahrung einhergeht. Diese vordiskursive Fremdheitserfahrung spiegelt sich stark in den ÖPNV-Erzählungen der Befragten wider, zwölf der Befragten berichten von vergleichbaren Erlebnissen.

Fremdsein

Dabei sind es in erster Linie die technisch-funktionellen Abläufe der ÖPNV-Routine, welche den Befragten fremd sind. So erklärt etwa IP 10, dass er zunächst nicht versteht, dass die Busse nur an festgelegten Haltestellen anhalten und nicht per Handzeichen gestoppt werden können. IP 10 und IP 8 berichten, dass sie zu Beginn Probleme haben sich Fahrkarten zu kaufen. Außerdem verhalten sich IP 3 und IP 10 beim Aussteigen des Busses falsch: IP 10 hat Angst davor, den Halteknopf zu drücken, da er denkt er würde einen Alarm auslösen. Deswegen ruft er der Busfahrerin zu, sie solle den Bus anhalten, was alle Anwesenden sichtlich verwirrt. IP 3 hingegen verwechselt den Halteknopf mit dem Notrufknopf und erklärt über den Notruf, dass er an der Haltestelle aussteigen möchte. IP 8 und IP 7 weisen darauf hin, dass auch Verhaltensregeln, wie das Freihalten der Tür zum Ein- und Aussteigen erst erlernt werden mussten. Hinzu kommen bei vielen der Befragten anfängliche Navigations- und Orientierungsprobleme (IP 7, IP 10, IP 14), wobei die Sprachbarriere sich verstärkend darauf auswirkt (IP 3, IP 10, IP 14). Fehlendes Wissen über die Abläufe und Normen der ÖPNV-Nutzung kann dabei weitreichende Folgen haben, wie eines der Erlebnisse von IP 10 veranschaulicht:

„[...] und dann bin ich mit einem anderen Bus gefahren und da muss ich Geld zahlen. Ich hab gesehen, dass alle Leute was zeigen. Ich dachte, was zeigen die denn? Da hab ich einfach meinen Ausweis gezeigt. Meinen Reisepass gezeigt. Und der Busfahrer hat das direkt gesehen. Meinte 'Hey, was zeigen sie mir denn?' - 'Puh, ich weiß nicht, was zeigen die Anderen?' Ich dachte du brauchst einfach Identitätskarte oder Reisepass, und so weiter. Er meinte 'Nein!' und war super sauer. Und dann dachte ich 'Was soll ich denn zeigen?'. Er meinte 'Deine Fahrkarte!'. Und dann einer hat mir übersetzt. Dass ich muss wirklich die Fahrkarte... aber auf Englisch hat mir übersetzt, dass ich das zeigen muss. Und dann hab ich ihm gesagt 'ja okay, ich hab keine Fahrkarte'. Er meinte 'Ja dann musst du zahlen'. Und ich hatte kein Kleingeld. Ich hatte 50 Euro oder 100 Euro. Und da hab ich ihm direkt hundert Euro gegeben, weil ich sowieso, egal was er sagt, 2.70 Euro, das werde ich nicht verstehen, wieviel er will. Ich gebe ihm 100 und egal, wenn er mir zurückgeben will, dann gibt er mir zurück. Und er meinte 'Hey, verarscht du mich jetzt? Jetzt gibst du mir hundert?' Nein, nein, ich dachte...was? Und er hat mich wirklich von dem Bus rausgeschickt.“ (IP 10, Z. 113-126)

Fehlendes Wissen über Nutzungsregeln und -normen kann also zu Problemen im ÖPNV führen. Generelle Ungewohntheit und geringe Kenntnisse über die Routinen des ÖPNV sorgen für eine Fremdheitserfahrung. Dabei ist Fremdsein zwar ein Gefühl, welches aus dem Bewusstsein des Individuums hervorgeht, jedoch in der wechselseitigen Interaktion verstärkt wird, wenn das Verhalten der neuen Fahrgäste durch die regelmäßigen Fahrgäste als fremdartig empfunden und sanktioniert wird. Denn wer sich nicht entsprechend der geltenden Regeln und Verhaltensnormen verhält muss mit unangenehmen Reaktionen seitens des Personals oder anderer Fahrgäste rechnen, wie es auch IP 8 erlebt:

„Ich war grade in Deutschland eingereist und dann hatte ich meine Koffer dabei und der... Ich hatte halt so einen Koffer oder mit dem einen Koffer halt die Türe blockiert. Hab das gar nicht gemerkt. Und da haben wir so ungefähr so eine halbe Sekunde gewartet. Und ich habe halt nicht gecheckt, warum die Tür nicht zugeht. Dann hab ich halt so gemerkt, dass der Koffer da die Tür blockiert. Dann hab ich den Koffer von der Tür weggenommen oder halt so ein bisschen nach hinten nach drinnen gezogen. Und hab halt so gemerkt, dass einer, der da saß, war schon ziemlich genervt und hat mich ja so ein bisschen so komisch angestarrt. So, das ist... hat sich so ein bisschen unangenehm angefühlt, vor allem wenn halt so, du bist halt so gerade hier angekommen und dann ist es halt so irgendwie einer der ersten Eindrücke, die du halt von anderen Menschen machst, ist einfach, dass einer von dir übelst angernert ist, weil wegen dir die Bahn halt nicht weiterfährt.“ (IP 7, Z. 65-76)

Die Fremdheitserfahrung vollzieht sich also aus einer migrationsbedingten Unvertrautheit heraus, entfaltet jedoch erst durch die mögliche ablehnende Interaktion mit den routinierten Fahrgästen ihren vollen Umfang, wie auch die Emotionsbeschreibungen der Fahrgäste veranschaulichen: Sie haben Angst davor, sich unangemessen zu verhalten (IP 8, IP 10) und vor den urteilenden Blicken anderer Fahrgäste (IP 7, IP 10), daher fühlen sie ein generelles

Unwohlsein und Angespanntheit (IP 10, IP 11) oder auch Angst davor, ihre Haltestelle zu verpassen (IP 10, IP 11). Die ungewohnten neuen Eindrücke können jedoch auch positive Emotionen auslösen, insbesondere wenn es um Qualität und Komfort des ÖPNV (IP 2, IP 4, IP 7, IP 10) geht. Im Zusammenhang mit den technischen Standards erzählen die Befragten sie seien überrascht (IP 2, IP 3, IP 4, IP 5) oder beeindruckt (IP 7, IP 10) gewesen.

Doch nicht nur die technisch-funktionalen Aspekte der ÖPNV-Routine sind mit Fremdheitserfahrungen verbunden. Darüber hinaus beobachten die Befragten verschiedene soziale Verhaltensnormen, die ihnen fremd erscheinen. Allen voran ist es die Seltenheit von Kommunikation unter einander unbekanntem Fahrgästen (IP 5, IP 6, IP 8, IP 11), generell fehlende Hilfsbereitschaft (IP 11), insbesondere wenn es um das Anbieten eines Sitzplatzes für ältere Menschen geht (IP 2), oder auch Verhaltensnormen der höflichen Nichtbeachtung, welche sich in den Erzählungen von IP 11 wiederfinden:

“In Jordan, if you ride in any bus, you could be friends and go out and drink coffee with the person who sat next to you [...]. And you can, yeah, you can find yourself so cozy, you can offer him some cigarette and you can smoke actually in the bus. So, I think the borders are not... - That was my first impression - because the borders between the people in the public transportation. I don't think they fear each other, but they don't want to get in troubles, just I would like to say that they would be so careful when dealing with strangers. (IP 11, Z. 71-79)

Sich vertraut machen

Ähnlich wie in Nashs Studie zum ÖPNV in Oklahoma (1975) zeichnet sich in den Erzählungen der Befragten eine Unterteilung der Fahrgäste in „Regulars“, welche mit den funktionalen Abläufen und sozialen Regeln der ÖPNV Nutzung vertraut sind, und den „Newcomern“ ab, welche als solche lesbar sind, weil ihr Verhalten fehlendes Wissen über die routineartigen Choreografien des ÖPNV offenbart. Nash erkennt jedoch auch, dass die Newcomer sich innerhalb von etwa sechs Monaten mit den Eigenheiten des ÖPNV vertraut machen und somit zu „Regulars“ werden (ebd.: 46). Auch die befragten arabischen Migranten werden schnell zu routinierten Fahrgästen und lassen die verschiedenen Fremdheitserfahrungen hinter sich. Ängste und Unsicherheiten über angemessenes Verhalten (IP 10), aber auch Begeisterung über den Komfort verschiedener Verkehrsmittel (IP 7) sind ein temporäres Phänomen, wie IP 10 erzählt:

Nachdem ich mich nicht mehr so unsicher gefühlt habe, dass ich nicht etwas Falsches mache und das ich richtig den Bus fahre, bin ich immer so... ich hab den Bus, egal wo ich bin, hab ich den Bus genommen, egal ob das eine Haltestelle nur, ich dachte einfach nehm ich jetzt einfach den Bus. Guck mal, ich mache das ganz sicher. Egal. Wirklich. Es war Lidl neben mir nur eine Haltestelle. Aber trotzdem hab ich den Bus genommen, weil er einfach - ha! Ich mache das richtig. Mit Karte. Und zeige einfach die Karte und ganz selbstbewusst. Ich mache nichts Falsches. Das ist, nachdem ich mich sicher gefühlt habe. (IP 10, Z. 186-192)

Die hier diskutierte Fremdheit lässt sich also nach einer kurzen Phase des Kennenlernens überwinden, die Befragten Migranten machen sich schnell vertraut mit der neuen Umwelt. Nash argumentiert in seiner Studie, dass der ÖPNV eine „community on wheels“ darstellt: wenn man als regelmäßiger Fahrgast eintritt gefunden hat, beinhaltet die alltägliche Mobilitätsroutine eine Mentalität der Zugehörigkeit (Nash 1975: 63). Das Gewinnen von Vertrautheit im ÖPNV kann auch im Kontext arabischer Migration als Erfahrung von Zugehörigkeit zur „Pendelcommunity“ gedeutet werden, wie etwa das gewonnene Selbstbewusstsein und Sicherheitsgefühl von IP 10 verdeutlicht.

Die Interviews deuten jedoch daraufhin, dass die Befragten sich im ÖPNV nicht nur mit dessen Funktion und Normen vertraut machen, sondern dass dieser als Lernraum für eine Vielzahl von Aspekten gesellschaftlichen Lebens funktioniert. Diese Funktion erkennen auch Hüttermann/Minas (2015) in ihrer Forschung zum Straßenbahnfahren in Duisburg, welche die Straßenbahn als Lernort beschreiben, in der die sozialen Beziehungen der Stadtgesellschaft interaktiv erfahrbar werden (ebd.: 70) und die Ein- und Ausstiegsorte der Fahrgäste Anschauungsmaterial zum Entwickeln lebensweltlicher Theorien geben (ebd.: 72). Die Erkenntnisse aus Duisburg finden sich auch in dieser Forschung wieder: Die Befragten erzählen von verschiedenen Eindrücken und Erfahrungen, welche sie im ÖPNV sammeln, welche sie dann wiederum heranziehen um sich Meinungen oder Erklärungsansätze über „die deutsche Gesellschaft“ zu bilden (IP 2, IP 4, IP 8, IP 11, IP 13). So erzählt auch IP 11:

“Some of my observations was like when I travel with trains, late trains let's say, once we were coming back from Köln to Siegen and we were in this train and a few of, uh, old ladies in their 60s, 70s, they were partying inside the train. Opening the Sekt and wine and drinking and laughing so hard. And, uh, that was so nice. I felt so nice about it. And I was so impressed because, uh, usually, uh, I think usually in Deutschland, but mostly in Jordan, the old people would be more... Let's say more conservative, [...] let's say, not so impulsive, not so, uh, um, yeah, partying for example, this would not be the situation. (IP 11, Z. 206-213)

Darüber hinaus kommt dem ÖPNV in den Erzählungen der Befragten eine wichtige Rolle zum Erwerb von Fähigkeiten in der deutschen Sprache zu. IP 1 und IP2 erzählen, dass sie die Gespräche anderer Fahrgäste belauschen um ihr Hörverstehen zu trainieren. Für IP 8 und IP 11 geht es dabei nicht nur um Hörverstehen, sondern auch darum die eigene Aussprache zu verbessern, indem sie aktiv das Gespräch mit anderen Fahrgästen suchen. Für IP 11 ist der ÖPNV Ort eines strategischen Sprachtrainings: nachdem er auf einem Internetblog Ratschläge zum Verbessern seiner Sprachkenntnisse gefunden hat, fragt er stets ob der Sitzplatz frei ist oder wohin der Bus fährt – auch wenn er bereits Bescheid weiß. Ziel ist das initiieren eines Smalltalks, welches ihm hilft seine Schüchternheit zu überwinden in der Öffentlichkeit deutsch zu sprechen.

IP 8 und IP 11 gehen im ÖPNV jedoch nicht nur aktiv auf andere Menschen zu, um ihre Sprachkenntnisse zu verbessern. Sie möchten die Kontaktmöglichkeiten nutzen um verschiedene Menschen kennenzulernen und um sich mit der Gesellschaft vertraut zu

machen. So erklärt IP 8, dass er durch längere Gespräche mit älteren Menschen viel über die deutsche Geschichte lernen konnte und dass die Interaktionen mit jüngeren Menschen ihn bereits auf sein Studium an einer deutschen Universität vorbereitet haben. Sowohl IP 8 als auch IP 11 treten im ÖPNV als neugierig und forschend auf, sie nutzen die Begegnung mit unterschiedlichen Mitgliedern einer Gesellschaft um Wissen zu erlangen und Vertrautheit zu gewinnen, wie IP 11 seine Motivation Unterhaltungen zu beginnen erklärt:

“For me, practice [German language] is one aspect and other aspect maybe that I would love to learn about most people. I would love to learn what moves them, what motivates them, what they are thinking about, to understand more deeply about the fabrics of the society and how the people interact and their mindsets. I would like to understand the place that I'm in and how the people are thinking.” (IP 11, Z. 396-403)

Zusammenfassend kann der ÖPNV als Ort einer temporären Fremdheitserfahrung beschrieben werden, in der die arabischen Migranten mit ihnen unbekanntem Abläufen und Mobilitätspraxen konfrontiert werden. Diese Erfahrung kann Emotionen verursachen, die von Angst und Anspannung hin zu Überraschung und Begeisterung reichen. Die Befragten machen sich jedoch schnell mit den technischen Abläufen und sozialen Normen vertraut und verlieren ihren Fremdheitsstatus. Im Rahmen der ÖPNV Nutzung können jedoch nicht nur Zugehörigkeiten zu einer routiniert agierenden „Pendelgemeinschaft“ erlangt werden, für einige Befragten leisten die Erlebnisse einen Beitrag für einen größeren Prozess des alltäglichen Wissens- und Spracherwerbs. Doch auch diese sozialen und integrativen Funktionen der ÖPNV-Nutzung können Phänomene eines zeitlich begrenzten Fremdseins darstellen, wie die Erzählungen von IP 11 aufzeigen:

“I think it's something to... it's more now, something to utilize, something to use to get to a destination rather than a space for interaction and to make some conversations and to understand more about the society, that I'm living in. I'm using it as a tool now. [...] At the beginning, I didn't have so much friends or people that I could share with them or talk with them, understand or ask them more direct questions and try to understand how they're thinking. But after living here for one year, I have some other friends that I would meet them, like in bars, restaurants and WGs, parties. And there it would be easier and more comfy to talk about, speak about this stuff, or personal stuff as well. So, I don't feel the need now to learn, maybe, because it's... I get used to it. So, it's something normal now, I'm using it [public transport] like... almost like how the other people are using it. With a functional attitude.” (IP 11, Z. 463-478)

4.2 Fremd bleiben? Symbolische Behandlungen zwischen Ausgrenzung und Zugehörigkeit

Während die „vordiskursive Fremdheitserfahrung“ also ein migrationsinhärentes Phänomen darstellt, welche nach einer kurzen Phase des Kennenlernens überwunden wird, markiert der Diskurs arabische Migrant*innen im muslimisch-migrantisch gelesenen Körper dauerhaft als fremd und nicht-zugehörig, indem er sie als Migrations- und Religionsandere konstruiert (Spielhaus 2018: 132f.). „Das Fremde“ ist hier nicht das Unbekannte, sondern eine Figur, die in ihrer Fremdheit bereits vertraut ist, da sie durch gesellschaftliche Diskurse vermittelt wird (Ahmed 2000: 55f.). Je nachdem, wie dieses diskursive Deutungsangebot des Fremden im ÖPNV durch Akteur*innen der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft umgesetzt wird, werden arabische Migrant*innen als „body out of place“ (ebd.: 39) oder als „body at home“ (ebd.: 46) behandelt. In symbolischen Interaktionen kommunizieren nicht fremd-gemachte Gruppen den arabischen Migrant*innen, ob sie diese als fremd oder zugehörig verstehen.

In den Erzählungen der Befragten zeigt sich, wie sie die Handlungen ihres Gegenübers wahrnehmen und interpretieren. Ihre Erlebnisse beinhalten sowohl negativ, als auch positiv bewertete Interaktionen mit anderen Fahrgästen. Die Situationsdeutungen der Befragten offenbaren, dass sie diese sozialen Interaktionen oft im Kontext übergeordneter Fragen der Zugehörigkeit und der Ausgrenzung interpretieren. Es sind also symbolische Interaktionen, in denen diskursive Deutungsangebote der Fremdheit verhandelt werden. Werden abwertende Behandlungen durch andere Fahrgäste etwa als rassistisch motiviert wahrgenommen, so erhält die soziale Interaktion eine symbolische Bedeutung: Andere Fahrgäste kommunizieren dabei durch ihr Handeln, dass sie arabische Migrant*innen aufgrund ihrer (zugeschriebenen) Herkunft und (vermeintlichen) Religion als nicht zugehörig und fremd erachten. Auch positive Erfahrungen können durch die Befragten zur symbolischen Interaktion werden. So können Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft als Signal gelesen werden, durch welches andere Fahrgäste ausdrücken möchten, dass sie arabische Migrant*innen als zugehörig empfinden. Im nachfolgenden soll detailliert aufgezeigt werden, wie arabische Migranten Behandlungen rassistischer Ausgrenzung und der gesellschaftlichen Zugehörigkeit in verschiedenen ÖPNV-Interaktionen erfahren.

Rassismus und subjektive Wahrnehmungen

Da in dieser Forschung die Perspektive arabischer Migranten eingenommen wird, welche von verschiedenen Negativ- und Positivbehandlungen betroffen sind, lassen sich die Motive der Protagonisten, welche gegenüber der Befragten auftreten nicht immer eindeutig nachvollziehen. Stattdessen offenbaren die Interviews, wie die Befragten die Handlungen ihres Gegenübers interpretieren und ob sie diesen eine symbolische Bedeutung im Kontext ihrer (nicht-)Zugehörigkeit zuschreiben. Die Situationsdefinitionen, welche nicht fremd-gemachte Gruppen durch ihr Verhalten kommunizieren werden aufgrund der Forschungsperspektive erst durch die Interpretation der adressierten Migranten erschließbar.

So kann etwa nicht in jedem Erlebnis geklärt werden – weder durch Forscher noch durch den Befragten – ob eine unfreundliche Behandlung auf ein rassistisches Motiv zurückzuführen ist und darauf abzielt dem arabischen Fahrgast seine Fremdheit zu signalisieren. In verschiedenen Ausgrenzungserfahrungen räumen die Befragten aus, dass es sich um eine Rassismuserfahrung handelt und interpretieren das Erlebnis nicht im Rahmen größerer Fragen der (nicht-)Zugehörigkeit. So können Unterhaltungen unabhängig von der Verwendung arabischer Sprache alleine aufgrund ihrer Lautstärke zu genervten Reaktionen führen (IP 12) oder Beschwerden für unabsichtliches Anstoßen beim Aussteigen allen Fahrgästen widerfahren (IP 4). Bei anderen Erzählungen wiederum liegt ein rassistisches Motiv nahe, die Befragten ignorieren jedoch die Möglichkeit Rassismus als Erklärungsmöglichkeit in Betracht zu ziehen. So können Busfahrer*innen etwa an einer Haltestelle nicht anhalten, weil sie die wartende Person nicht gesehen haben (IP 14) oder direkt vor einer herbeieilenden Person die Tür schließen, weil sie einen schlechten Tag haben oder ihren Beruf hassen (IP 10). Auch unfreundliche Blicke müssen nicht rassistisch motiviert sein, sondern können das Ergebnis eines anstrengenden Arbeitstages sein (IP 8). IP6, IP 7, IP 12 und IP 14 weisen darauf hin, dass sie verschiedene Rassismuserfahrungen als ihre eigene, persönliche Empfindung verstehen und dass grundsätzlich auch andere Deutungsmöglichkeiten denkbar seien.

In den Interviews wird immer wieder deutlich, dass die bedeutungsanzeigenden Handlungen von Fahrgästen der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft gegenüber der arabischen Migranten verschiedenartig interpretiert werden können. Eine Rolle spielt dabei deren Sensibilität rassistische Verhaltensweisen anderer Fahrgäste wahrzunehmen und als solche zu benennen. Diese Sensibilität scheint eng mit persönlichen Einstellungen verknüpft zu sein. So erklären IP 4 und IP 8, dass sie politisch aktiv sind und sich gegen Rassismus einsetzen, während IP 13 erklärt aufgrund seines akademischen Hintergrundes für das Thema sensibel zu sein. Dementsprechend erkennen sie rassistisches Verhalten anderer Fahrgäste schnell. Bei IP 14 scheint hingegen seine persönliche und sehr erfüllende Migrationserfahrung davon abzulenken rassistischen Behandlungen Aufmerksamkeit zu schenken. Eine intensivere Einzelfallinterpretation wird erst in Kapitel 4.4 zur Typenbildung aufgeführt, es soll jedoch bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Wahrnehmung und Auffassung von rassistischer Diskriminierung im ÖPNV unter den Befragten variiert. Diese variierenden Wahrnehmungen und Empfindungen der Befragten sollen in dieser Arbeit als relevante Deutungen und Interpretationen der bedeutungsanzeigenden Handlungen Anderer gesehen werden, welche den sozialen Charakter deren Mobilitätserfahrungen im ÖPNV bestimmen. Wie genau die Befragten Rassismus im ÖPNV erfahren wird nun detailliert erklärt.

Rassismuserfahrungen mit dem ÖPNV-Personal

In ihren Erzählungen berichten einige Befragte von rassistischen Behandlungen durch Mitarbeiter*innen des ÖPNV. Diese treten im ÖPNV als machtvolle Personen auf, welche ihre Aufgaben und Kompetenzen missbrauchen können, um Fahrgäste rassistisch zu diskriminieren. So beschreiben Connor/Tewksbury (2012) Busfahrer*innen als Türsteher*innen des Vehikels, welche oftmals dazu befugt sind zur Einhaltung von

Beförderungsbedingungen über Zutritt und Abweisung der Passagiere zu entscheiden. Dass dabei jedoch auch rassistische Kriterien zum Tragen kommen können erfährt IP 4:

„Du kommst ja vielleicht zu spät, sodass der Fahrer einfach weg will. Du drückst die Taste, der tut als ob er dich nicht gesehen hat. Weil du nämlich meiner Meinung nach Ausländer bist und dann kommt ein Deutscher hinter dir, dann macht er auf für ihn. Das ist mir mehrmals passiert. [...] Wenn ein so Deutscher kommt so der vom Aussehen her – egal, vielleicht auch nicht Deutscher, vielleicht könnte er auch ein Ausländer sein, der auch so blonde Haare, grüne Augen hat, dann machen sie auf.“ (IP 4, Z. 71-81)

Da Straßenbahnfahrer*innen nicht dazu verpflichtet sind, für zu spät kommende Fahrgäste die Türen erneut zu öffnen, können hier rassistische Motive eine Rolle spielen. Fahrer*innen können Personen mit Sympathie oder mit Ablehnung begegnen und zu rassistischen Selekteur*innen ihrer Fahrgäste werden. Dieses Problem erfährt IP 4 auch an außerstädtischen Bushaltestellen, an denen Fahrer*innen manchmal nicht anhalten, wenn die Wartenden aufgrund ihres Aussehens als „Ausländer“ gelesen werden.

Neben den Straßenbahn- und Busfahrer*innen machen IP 7 und IP 11 auch rassistische Erfahrungen mit Ticketkontrolleur*innen. Dabei erkennt IP 7 an, dass im ÖPNV zwar anders als bei verdachtsunabhängigen Personenkontrollen der Polizei alle Fahrgäste kontrolliert werden, dabei unterscheidet sich jedoch die Art, wie Fahrgäste behandelt werden. Er selbst wird Opfer einer Kontrolle, in der sein gültiges Semesterticket durch den Kontrolleur nicht anerkannt wird und dieser absichtlich Falschangaben beim Ausfüllen des Formulars macht, sodass er trotz gültigem Ticket die Bearbeitungsgebühren bezahlen muss. Er erkennt, dass der Kontrolleur ihn von Beginn an unfreundlich behandelt hat und vermutet einen Zusammenhang mit seiner arabischen Herkunft. Die Kompetenzen der Ticketkontrolleur*innen ermöglichen es unter dem Deckmantel einer routineartigen Kontrolle die Beförderungsbedingungen selektiv umzusetzen und somit rassistische Ablehnungen subtil hervorzubringen, wie die Erzählungen von IP 7 aufzeigen:

Ansonsten ist es mir schon ein paarmal passiert, z.B. dass halt so die Kontrolleure dann auf einmal darauf bestehen, meinen Ausweis zu sehen. Das ist eigentlich was, was von der Bahn so geregelt, du solltest den Studentenausweis und den anderen Ausweis auch mit zeigen, so beide zusammen. Das macht halt aber auch keiner. [...] Und wenn man halt irgendwie ein bisschen drauf achtet passiert das halt meiner Meinung nach oder jetzt aus meiner eigenen Erfahrung passiert das halt wirklich nur mit Menschen mit einem südländischen Aussehen, sozusagen. [...] Aber soweit ich weiß, passiert das halt auch keinen Anderen, dass die halt unbedingt darauf bestehen, dann halt auch den normalen Ausweis noch dazu zu sehen. (IP 7, Z. 227-239)

Auch IP 12 berichtet, dass einer seiner Freunde mit dunklerer Hautfarbe vor dem Betreten des Busses durch den Fahrer aufgefordert wurde ihm seinen Aufenthaltstitel zu zeigen, wobei der Fahrer auf Nachfrage keine Erklärung oder rechtliche Grundlage für die Kontrolle der persönlichen Ausweisedokumente nennen konnte. In den Erzählungen von IP 11 finden sich

ebenfalls Rassismuserfahrungen mit einer Ticketkontrolleurin wieder. Er berichtet von der Beobachtung einer Kontrolle mit einem Schwarzen Mann, welcher ausversehen das falsche Ticket löste. Als er sein Irrtum trotz Sprachbarriere versucht zu erklären, schreit ihn die Kontrolleurin an und droht ihm mit der Polizei, woraufhin dieser sichtlich geängstigt ist. Als die Kontrolleurin im weiteren Verlauf der Ticketkontrolle die weißen Personen im Zug mit übertriebener, aufgesetzter Freundlichkeit behandelt wertet IP 11 das unverhältnismäßige Verhalten der Kontrolleurin als rassistisch motivierte Diskriminierung. Das Erlebnis erfüllt ihn mit Angst, weil er sich ebenfalls als potenzielles Opfer einer solchen Behandlung vorstellen kann. Dabei kann nicht nur das ÖPNV-Personal Ticketkontrollen ausnutzen um rassistische Haltungen gegen arabische Migranten hervorzubringen. Die Kontrollsituation ermöglicht auch anderen Fahrgästen einen Anknüpfungspunkt zur Erniedrigung, wie IP 2 feststellen muss:

„Einmal habe ich meine Fahrkarte nicht gefunden und gegenüber mir sitzen ein paar Frauen, alte Frauen. [...] Und ich habe meine Fahrkarte nicht gefunden. [...] Und der Kontrolleur hat mir gesagt, dann Du musst 60 Euro bezahlen. Da hab ich mein Taschengeld geöffnet und ich habe meine Fahrkarte gefunden. Aber die Frauen die gegenüber mir sitzen sagen 'er hat keine Fahrkarte. er lügt, er lügt, er ist ein Lügner!' [...] Ich habe sie nur nicht gefunden. Und das ist auch nicht ihre Sache, ob ich eine Fahrkarte habe oder nicht.“ (IP 2, Z. 146-159)

Zusammenfassend treten Fahrkartenkontrolleur*innen oder Fahrer*innen in den Erzählungen der Befragten immer wieder als Rassist*innen auf. Machtkompetenzen und Befugnisse im Rahmen ihrer Arbeit können dabei missbraucht werden um Fahrgäste rassistisch zu behandeln. Dieser Rassismus lässt sich dabei subtil in Kontrollsituationen oder selektives Türöffnen integrieren, sodass er nicht für alle Außenstehenden ersichtlich ist.

„Böse Blicke“

Auch wenn das ÖPNV-Personal in den Interviews immer wieder genannt wird legen die Befragten den Fokus auf die Interaktionen mit anderen Fahrgästen. Ein immer wiederkehrendes Thema ist dabei der unangenehme Blick, welche sie von den anderen Passagieren erhalten. Für acht Personen der Befragten gehören sie zur alltäglichen Nutzung des ÖPNV. Während Goffmans Konzept höflicher Nichtbeachtung das direkte Abschweifen nach einem kurzen initialen Blickkontakt als Verhaltensnorm beschreibt (Goffman 1963: 84), wird diese Norm gegenüber arabischen Migranten nicht immer umgesetzt. IP 8 erklärt seine Erfahrungen mit den Blicken so:

„Standardblick ist das, wenn du so zum Beispiel aussteigen möchtest. Und da guckst mal so zwei, drei Leute, sie gucken dich an, so richtig böse mit komischen Blicken und du sagst also ich habe wirklich nichts gemacht. Warum guckst du so? Weißt du? [...]. Weißt du, der Blick kann was erzählen. Also man kann wirklich dazwischen unterscheiden, ob man einfach so gestresst ist und so einfach ganz normal Blick wirft oder dass man so das absichtlich macht. Also wenn man absichtlich das macht, dann möchte man, dass du das mitbekommst. (IP 8, Z. 198-204)

Auch Goffman widmet sich dieser Form der Normabweichung und bezeichnet sie als „hate stare“, welche, so erklärt er, oftmals Schwarzen in den USA zuteilwird (Goffman 1963: 83). IP 13 hingegen bezeichnet den Blick als „scannen“ (IP 13, Z. 293), bei dem er von Kopf bis Fuß mit „Question Mark Auge“ (IP 13, Z. 292) gemustert wird. Dabei kann der Blick in verschiedenen Situationen zum Einsatz kommen: Als Reaktion auf die bloße Präsenz arabischer Migrant*innen (IP 3, IP 5, IP 6, IP 8, IP 13), als Kommentar auf das Sprechen arabischer Sprache im ÖPNV (IP 2, IP 3, IP 5, IP 9) oder speziell als Ausdruck der Geringschätzung von Kopftuchträgerinnen (IP 3).

Betrachtet man die Situationen, in denen die Blicke zum Einsatz kommen genauer, zeigt sich, dass diese sehr verschiedenen Funktionen haben und unterschiedliche Emotionen auslösen. Die Blicke vermögen es, den Betroffenen Verachtung zu kommunizieren (IP 3, IP 5), können jedoch auch dafür eingesetzt werden um arabischen Migrant*innen zu verdeutlichen, sie seien fremd- und andersartig (IP 2, IP 13), bzw. gefährlich, weswegen man sich vor ihnen fürchten müsse (IP 6, IP 13). IP 13 erklärt sein Gefühl:

„Das verunsichert dich, weißt du. Du fragst dich tausendmal was ist mit mir falsch jetzt gerade? Sehe ich so gefährlich aus, dass du dich so wunderst, dass du vielleicht auch...? Bin ich auch wirklich anders? Dass du auch mich erst einmal anstarren musst? (IP 13, Z. 296-299)

Durch „böse Blicke“ werden arabische Migranten aktiv zu fremdartigen Anderen gemacht. Die Blicke dienen nicht nur um rassistisch begründeten Hass zu vermitteln, sondern geben dem Empfänger das Gefühl, eine bedrohliche Erscheinung darzustellen. Insbesondere hier scheinen diskursive Bilder des aggressiven muslimischen Mannes oder des gefährlichen Migranten das Verhalten gegenüber der Befragten anzuleiten. Durch die Übernahme des Stereotypen werden arabische Migranten im ÖPNV als Verkörperung einer fremden Bedrohung gelesen und erfahren diese interaktiv, wie auch IP 6:

„Ein alter Opa hat eine Flasche Wein getrunken in der Straßenbahn, saß mir gegenüber. Während er den Wein getrunken hat, hat er so den Kopf so nach hinten gelehnt, also gelenkt und getrunken. Aber gleichzeitig hat er mich beobachtet. Also wahrscheinlich hatte er Angst. Und das war irgendwie auch witzig, witzig und interessant, dass er trinkt und trotzdem die Augen nach unten, dass er mich noch im Auge behält. [...] Also so habe ich wahrgenommen, dass vielleicht ist wegen meines Aussehens. [...] Ein alter Opa vielleicht, hat sich in einer Situation gefühlt, dass alleine in der Straßenbahn mit einem Araber, der auf Arabisch telefoniert.“ (IP 6, Z. 62-80)

Während IP 6 die ängstlichen Blicke auch belustigend empfindet, liest IP 3 in den Blicken anderer Fahrgäste den Verdacht, er würde ohne Fahrkarte den ÖPNV nutzen. Darüber hinaus erinnern sie ihn konstant daran, dass er als fremd, andersartig und nicht-zugehörig wahrgenommen wird:

„Hier in Deutschland die gucken immer komisch an, das bedeutet, dass wir Ausländer sind. [...] In Marokko zum Beispiel bei mir habe ich ein ganz anderes Gefühl. Natürlich

bin ich in meiner Heimat und hab kein komisches... Die Menschen gucken mich nicht komisch an, also es ist mein Heimatland.“ (IP 3, Z. 332-334)

Das Beispiel der „bösen Blicke“ zeigt, dass ÖPNV-Interaktionen aufgrund ihres subtilen Charakters von anderen Fahrgästen unbemerkt bleiben können, jedoch trotzdem verschiedene Inhalte kommunizieren und die Empfänger*innen emotional treffen können. Blickkontakte ermöglichen es den Fahrgästen ihre negativen und rassistischen Haltungen zielgerichtet an arabische Migrant*innen zu kommunizieren, ohne dabei große Aufmerksamkeit zu erregen.

Körpersprache: Angst und Distanzierung

Nicht nur Blicke und Gesichtsausdrücke können im ÖPNV eingesetzt werden um arabischen Migrant*innen das Gefühl der Fremdheit und Nicht-Zugehörigkeit zu geben. Auch Körpersprache spielt eine wichtige Rolle, um arabische Migranten durch Handlungen zu fremdartigen Anderen zu machen, wie die Erzählungen von fünf der Befragten Personen darlegen. Ein zentrales Thema ist dabei der Sitzplatz, welcher immer wieder als Schauplatz von Rassismuserfahrungen diskutiert wird. So erzählen etwa IP 3 und IP 8, dass sich Fahrgäste nachdem sie neben ihnen platzgenommen haben unvermittelt aufstehen um den Sitzplatz zu wechseln oder das Verkehrsmittel zu verlassen:

„Also einmal, ich saß im Bus. Also und nebenbei saß eine junge Dame und als wir unterwegs waren, dann hat... also hat sie mich so ängstlich, also mit Angst mich gefragt, wo ich aussteigen werde und dann hab ich gesagt, noch zwei Haltestellen und dann ist sie bei nächste Haltestelle direkt ausgestiegen. Und das hat gewirkt als ob sie Angst vor mir hatte und ganz eindeutig ehrlich gesagt und ja... Also sie ist irgendwie so, als ob sie von irgendetwas abhauen. Sie ist so richtig schnell ausgestiegen und ja sie wollte irgendwie so ganz weg von mir.“ (IP 8, Z. 291-297)

Auch hier werden arabische Migrant*innen wieder in sozialen Interaktionen als gefährliche Bedrohung erfahren. Durch Aufstehen und Sitzplatzwechsel anderer Fahrgäste müsse sie wiederholt feststellen, dass ihr Körper durch gesellschaftliche Diskurse als zu fürchtender Körper konstruiert wird. Die Befragten erleben jedoch nicht nur, dass sich andere Fahrgäste von ihnen wegsetzen, IP 4 erlebt ebenso, dass Fahrgäste sich vorausschauend distanzieren, indem sie den Sitzplatz neben sich durch Rucksäcke und Taschen belegen, oder indem sie sich an den Gang setzen, während der Fensterplatz frei bleibt. Er beobachtet, dass die Fahrgäste während er an ihnen vorbeiläuft keine Anstalten machen einen Sitzplatz freizugeben. Läuft jedoch eine weiße Person durch den Gang, so wird gegenüber dieser durch Körpersprache die Bereitwilligkeit angedeutet, auf den Fensterplatz durchzurutschen oder den Rucksack auf den eigenen Schoß zu nehmen. Möchte er einen Sitzplatz neben einer anderen Person einnehmen, so reicht es nicht aus, den Gang entlang zu gehen und neben einem belegten Sitzplatz stehenzubleiben. Der Sitzplatz wird nur freigegeben, wenn er aktiv danach fragt. Dieses Fragen empfindet er als Demütigung. Somit liefert diese Forschung in dieser Hinsicht ähnliche Ergebnisse wie die Studien von Swyngedouw (2013) und Purifoye (2015) zu den

Rassismuserfahrungen Schwarzer im Chicagoer ÖPNV. Demonstratives Wegdrehen von Nebensitzer*innen dient der Artikulation von Abneigung (Purifoye 2015: 296), durch Sitzplatzwahl besteht ethnische Segregation im ÖPNV fort (Swyngedouw 2013: 310). Auch Wilson (2011) beschreibt in ihrer Forschung zu den Buslinien in Birmingham das Meiden der Nähe anderer Fahrgäste aus rassistischen Motiven, Hüttermann/Minas (2015) und Koefoed/Christensen/Simonsen (2016) identifizieren ebenfalls den Sitzplatz als zentralen Ort der räumlicher Abgrenzung. Taktiken physischer Distanzierung aufgrund rassistischer Motive lassen sich also in verschiedenen gesellschaftlichen Kontexten und ÖPNV-Netzen finden.

Doch nicht nur beim Sitzplatz distanzieren sich Fahrgäste von arabischen Migranten. IP 2, IP 3 und IP 13 erzählen übereinstimmend von einem mehrmalig auftretenden Erlebnis: Andere Fahrgäste halten ihre Handys, Taschen und Rucksäcke demonstrativ fest, nachdem sie den Befragten erblicken. Dieses Verhalten tritt insbesondere während den Prozessen des Ein- und Aussteigens auf, so lange die Türen des Fahrzeuges geöffnet sind. Das Bild des bedrohlichen Fremden wird hier also nochmal konkretisiert, indem arabische Migranten in ÖPNV-Interaktionen zu kriminellen Taschendieben gemacht werden. Die Konfrontation mit dieser Zuschreibung sorgt bei den Befragten für Schock (IP 2) und emotionaler Verletzung (IP 13). Auch in Kopenhagen berichten Koefoed/Christensen/Simonsen (2016: 733) von theatralem Festhalten von Rucksäcken aus rassistischen Motiven.

IP 8 berichtet ebenfalls von der Bedeutung der Körpersprache bei seinen Rassismuserfahrungen. In seinen Erzählungen ist es jedoch nicht die körperliche Distanzierung, sondern körperliche Aggression, welche ihm widerfährt. So berichtet er, dass er als er beim Fahrkartenkauf etwas länger braucht von einer wartenden Person einfach zur Seite geschoben wird oder dass ein anderer Fahrgast das plötzliche Abbremsen der Straßenbahn als Vorwand nimmt, um scheinbar unabsichtlich mit voller Wucht auf den Befragten zu prallen.

Hilfe und Mitgefühl verweigern

IP 5, IP 6 und IP 8 berichten außerdem, dass andere Fahrgäste aus rassistischen Motiven anderen Passagieren Hilfe verweigern. So erzählt IP 6:

„[Ich] war auf dem Weg zur Arbeit, als... eine mit Kopftuch eingestiegen und dann hat sie eine andere Mitfahrerin gefragt 'Wo ist Job-Center?' Und dann hat sie gesagt so auf... Nicht so gutem Deutsch gefragt, eine andere dann gefragt, ob sie vielleicht ihr Bescheid gibt, wenn Sie an der Haltestelle von Job-Center sind, also wenn Sie neben dem Jobcenter sind, dass sie ihr Bescheid gibt, dass sie aussteigt. Die andere hat so... Nicht nett reagiert, hat gesagt 'Das kenne ich nicht. Und ich hab was zu machen, jetzt kann ich mich darum nicht kümmern'.“ (IP 6, Z. 152-158)

Doch das Verweigern von Hilfsbereitschaft beschränkt sich nicht auf die Navigation im ÖPNV und das Weitergeben von Informationen. IP 8 erzählt von ausbleibender Unterstützung, als er sich beim Fahrkartenkauf am Automaten nicht zurechtfindet. In einer anderen Situation ist er mit einer schwangeren Freundin und deren Kind unterwegs. Der schwangeren Frau ist

schwindelig und sie muss sich dringend hinsetzen um nicht das Gleichgewicht zu verlieren. Zwei Männer besetzen jedoch den Sitzplatz direkt an der Tür, welcher speziell für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vorhergesehen ist und weigern sich den Platz freizugeben. Erst als der Fahrer die Situation mitbekommt schreitet er ein und bittet die Männer den Sitzplatz freizugeben. Nur unter Protest kommen sie der Aufforderung nach. Das Vorenthalten von selbstverständlicher Hilfsbereitschaft bildet somit ein weiteres Muster rassistischer Diskriminierung in den in ÖPNV-Erlebnissen der Befragten. Das Verweigern von Hilfsbereitschaft entmenschlicht die Betroffenen, da sie von grundlegenden, menschlichen Prinzipien der Empathie und gesellschaftlichen Regeln der Hilfsbereitschaft exkludiert werden. Somit werden die Betroffenen zum unmenschlichen Anderen gemacht, welches aufgrund des Fremdheitsstatus nicht mit empathischen und menschlichen Verhaltensnormen behandelt wird.

Verbale Angriffe

Neben Blicken und Körpersprache kommen auch verbale Elemente zum Einsatz um arabische Migranten im ÖPNV anzufeinden. Neun Personen der Befragten berichten über ähnliche Erlebnisse, in denen andere Fahrgäste ihnen sprachlich vermitteln unerwünscht zu sein. Auch hier lässt sich das Thema der Bedrohung durch den Fremden wiedererkennen:

„Letztens stand ich z.B. an der Reudnitz Kölner Straße und habe auf den Bus oder auf die Bahn gewartet. Und hinter mir saß auf der Bank so ein älterer Mann. [...] Dann hatten wir kurz Augenkontakt und dann auf einmal war er... hat er halt so angefangen, irgendwas zu sagen. Dann hab ich gesagt 'wie bitte?' Und dann bin ich halt so ein bisschen nähergekommen, um zu hören, was er sagt. Und da hat er gesagt 'Ach, kommen Sie kein Stück näher' oder so, da dacht ich mir halt so 'was?'. Dann hat er halt irgendwas angefangen, irgendwas zu labern, von wegen halt so... Ja, Ich sollte nicht näherkommen und ich kenne ihn gar nicht. Und so weiß ich jetzt nicht was, was genau der konkrete Anlass war. Aber der wollte halt schauen, dass ich meine Distanz behalte. (IP 7, Z 421-432)

Auch durch verbale Reaktionen können also Diskurse über migrantisch-muslimische Bedrohung übernommen und situativ umgesetzt werden. So werden arabische Migranten durch sprachliche Interaktionen im körperlichen Aufeinandertreffen zu gefährlichen Anderen gemacht, vor denen man sich verteidigen und distanzieren muss. Der Großteil verbaler Interaktionen ist jedoch abzugrenzen von den Verhaltensweisen, in denen Fahrgäste ihrem Gegenüber Abneigung kommunizieren, indem sie diese als gefährliche Bedrohung behandeln. Stattdessen hat die Mehrheit sprachlicher Interaktionen einen offensiven Charakter und zielt darauf ab, arabische Migranten einzuschüchtern und zu bedrohen. So berichten IP 6, IP 8 und IP 12, dass das Sprechen arabischer Sprache im ÖPNV mit Ermahnungen einhergeht leiser zu sprechen oder dies zu unterlassen. So erzählt IP 12:

“Actually, I faced something a couple of weeks ago when I was talking with my friend in bus, we talk in Arabic. He is from Egypt also. And there is a woman who looked at my friend and said to him 'Shhhh!'.” (IP 12, Z 96-98)

Diese Ermahnung kann als Strategie gesehen werden, dem Gegenüber klarzustellen generell unerwünscht zu sein, ohne ihm dies direkt mitzuteilen. Eine andere Art eine solche Haltung subtil zu kommunizieren erfährt IP 13, als sich Fahrgäste untereinander über ihn mit gesenkter Stimme unterhalten und mit abwertender Absicht als „schwulen Araber“ bezeichnen. Diese Strategie rassistische Abneigungen zu artikulieren findet auch Purifoye (2015) in ihrer Untersuchung des Chicagoers ÖPNV. Durch das Flüstern vermeinen Aggressoren sich der Verantwortlichkeit zu entziehen, dass die diskutierte Person das Gesagte mitbekommt. Gleichzeitig wird jedoch bewusst eine Lautstärke gewählt, welche die Person über die Gesprochen wird in die Unterhaltung einbezieht und somit doch adressiert (ebd.: 298f.).

Während Strategien des Flüsterns und des Beschwerens über „laute“ Gespräche den Adressierten unterschwellig Ablehnung kommunizieren gibt es jedoch auch eine Vielzahl von Erzählungen, in denen verbale Anfeindungen ganz unvermittelt rassistische Haltungen kundtun. So berichtet IP 1:

„Einmal hat eine Frau, die war richtig verrückt, sie hat so einfach alleine laut geredet... und die hat laut geredet und die schimpft einfach. Die ist ein bisschen verrückt, keine Ahnung. Dann sie hat geguckt so ich war mit einem Kumpel und die hat 'Scheiße Ausländer! Kanacken! Geht ihr zu euren Ländern!'.“ (IP 1, Z. 105-108)

Die Formulierungen solcher verbalen Attacken variieren dabei von „'Und wann geht's ab nach Syrien?'“ (IP 8, Z. 584-585), über „'Was macht ihr hier?' [...] 'Geht zurück in euer Land!'“ (IP 5, Z. 291), zu „'Wir wollen nicht Ausländer!'“ (IP 14, Z. 277). Gemeinsam haben die Anfeindungen, dass sie einem ethnopluralistischen Rassismus entspringen, welche den migrantischen Lebensentwurf der Befragten grundsätzlich delegitimieren. Den Befragten wird direkt mitgeteilt, dass sie als Migranten grundsätzlich anders, fremd und unerwünscht sind. In Extremfällen können verbale Angriffe auch in die Androhung physischer Gewalt übergehen, wie IP 13 erlebt.

„Also Sonntag, morgens früh, erste Fahrt von Siegen nach Netphen. Da war ich auch feiern, aber gab auch einer der war... [...] Er hat mich angeguckt und irgendwelche dumme Sprüche angesprochen und ich 'Okay, what do you want?' Keine Ahnung. Und er ist eine [Halte]Stelle bevor mir ausgestiegenen und er meinte 'Komm, wenn du Eier hast, steig mit aus! Dann zeig ich dir!'. Und ich - 'what?' [...] Ich habe leider nicht alles verstanden. Also so auf Deutsch, weißt du? Aber alles was ich am Ende, dass er meinte 'ja komm steig aus und wenn du Eier hast, dann...' ja keine Ahnung. 'Hau ich dir eins auf die Fresse!' (IP 13, Z. 150-187)

Somit kann der ÖPNV in seltenen Fällen auch zum Ort unmittelbarer Gefahr für die körperliche Unversehrtheit arabischer Migranten werden, indem Gewalt offensiv angedroht und Opfer

massiv eingeschüchtert werden. Auch IP 7 und IP 8 berichten in ihrem Freundeskreis gäbe es Vorkommnisse rassistisch motivierter körperlicher Gewalt im ÖPNV.

Symbolischer Ausschluss durch Fremdheitsbehandlung

Die Befragten werden von ihren Rassismuserfahrungen persönlich getroffen, in ihren Erzählungen kommen emotionale Empfindungen wie Angst (IP 1, IP 11, IP 12, IP 13), Schock (IP 13), Wut (IP 2, IP 6), Verletzung (IP 5, IP 13), Unsicherheit (IP 3) und Unwohlsein (IP 7) zum Ausdruck. Aus den Erlebnissen resultieren Gefühle der gesellschaftlichen Ablehnung (IP 4, IP 5), der respektlosen Behandlung (IP 3) sowie des „Fremdseins“ (IP 2). IP 5 berichtet, dass die negativen Erlebnisse gute Erfahrungen überschatten und ein schlechtes Abbild von der deutschen Gesellschaft geben. Die Erlebnisse „lassen eine Zeichnung im Herz“, so IP 5.

Auch wenn die Interviews verschiedene Ereignisse verbaler Anfeindungen und Gewaltandrohungen beinhalten, folgt die Mehrheit der ausgrenzenden Erfahrungen keiner konfrontativen, aggressiven Logik. Stattdessen wird Abneigung unterschwellig kommuniziert, wie auch IP 6 erklärt:

„Aber ich glaube das [ist ein] Machtspiel wegen auch Vorurteile, vielleicht wegen meines Aussehens. Und wenn ich wegen des Bildes, was er in seinem Kopf hat, wegen Araber und so. Dass die aggressiv und gewaltbereit, vielleicht deshalb war nicht die Richtung, sondern auf diese subtile Art so, passiv-aggressiv einfach ignorieren oder zicken oder so herablassende Blicke.“ (IP 6, Z. 235-239)

Die beschriebenen Diskriminierungsmuster der „bösen Blicke“, der körperlichen Distanzierung oder des Flüsterns rassistischer Äußerungen ermöglichen es gegenüber arabischen Migranten im ÖPNV ablehnende Haltungen subtil auszudrücken. Auch die geschilderten rassistischen Handlungen des ÖPNV-Personals können unter dem Deckmantel routineartiger Abläufe versteckt werden. IP 6 bezeichnet dieses Verhalten als „Sonderbehandlung“ (IP 6, Z. 103), die ihm und anderen arabischen Migranten regelmäßig zuteilwird. Diese „Sonderbehandlungen“ sind unterschwellig Strategien zur Artikulation von Ablehnung, welche es ermöglichen, rassistische Aggressionen auszudrücken, ohne eine Reaktion beobachtender Fahrgäste oder eine unbequeme Konfrontation mit den Adressierten auszulösen, wie IP 6 oben andeutet.

Auch Purifoye (2015) beobachtet in ihrer Forschung, dass Rassismus im ÖPNV selten konfrontativ vorgetragen wird, sondern versteckt durch das übertriebene einsetzen von Höflichkeitskonventionen von weißen Personen gegenüber Schwarzer Fahrgäste zum Ausdruck kommt (ebd.: 304). Im Kontext dieser Forschung sind es jedoch keine Höflichkeitskonventionen die dafür eingesetzt werden, sondern eine spezielle Verhaltensweise, in der arabische Migranten als „Fremde“ behandelt werden. In der Regel kommt es zu einer *konfrontationsvermeidenden Fremdheitsbehandlung*, in der arabische Migranten als gefährliche Passagiere behandelt werden, vor denen man sich fürchten und distanzieren muss. Ängstliche Blicke, körperliches Fernhalten und verstohlenes Flüstern signalisieren dem Gegenüber, dass er eine angsteinflößende Bedrohung ‚des Eigenen‘ darstellt. Diese Behandlung wirkt verletzend und kann ein Fremdheitsgefühl verursachen,

wird jedoch in der Regel kaum Aufmerksamkeit auf sich ziehen und keinerlei Konfrontation auslösen. Seltener kommt es zur einer *konfrontativen Fremdheitsbehandlung*, in denen die arabischen Passagiere bedroht und angegriffen werden. Bei diesen offensichtlichen, aggressiven Behandlungen riskieren die Angreifenden jedoch einen offenen Konflikt mit dem adressierten Migranten, welcher auch für sie negative Konsequenzen verursachen kann. Die Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV sind also ein Zusammenspiel von Angst und Einschüchterung, in der die migrantischen Fahrgäste abwechselnd gefürchtet oder bedroht werden. Obwohl diese zwei Varianten äußerst gegensätzlich sind vereint sie die ausgrenzende Absicht:

„Egal ob Sie das durch einen Blick oder durch eine Tat oder durch eine Reaktion ausdrücken möchten, ist es immer, dass es eine Überreaktion ist. Es ist immer dasselbe Ziel: Also wir sind nicht zufrieden, dass du hier bist.“ (IP 8, Z. 208-210)

Konfrontative und konfrontationsvermeidende Versionen der Fremdheitsbehandlungen funktionieren als räumliche VerÄnderungspraktiken, in denen arabische Migranten durch aktive Handlungen performativ zu nicht-zugehörigen Fremden gemacht werden, die eine Bedrohung ‚des Eigenen‘ darstellen. Somit reproduziert die Fremd-Machung durch Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV einen gesellschaftlichen Diskurs, welcher arabische Migranten im muslimisch-migrantischen Körper als Religions- und Migrationsfremde markiert. Doch erst durch das körperliche Aufeinandertreffen treten die Bilder des Fremden aus dem diskursiven Raum hervor und werden auf unangenehme Weise zur sozialen Realität arabischer Migranten. Die Figur des Fremden wird erst dadurch real, indem sie durch räumliche VerÄnderungspraktiken in verkörperten Interaktionen erzeugt wird. Bei dieser räumlichen VerÄnderung werden arabische Migranten als fremd- und andersartige Erscheinung behandelt, von der es sich entweder zu fürchten und zu distanzieren zu gilt, oder die durch Bedrohung und Einschüchterung vertrieben werden soll.

	Beschreibung der VerÄnderungspraktik	Art der Fremdheitsbe- handlung	Codiert bei
ÖPNV- Personal	<ul style="list-style-type: none"> • Durch selektives Anhalten oder Türöffnen wird arabischen Migranten der Zutritt zum Fahrzeug verweigert, Fahrer*innen treten als rassistische Selekteur*innen ihrer Fahrgäste auf • Kontrolleur*innen nutzen routineteilige Fahrkartenkontrollen um arabische Migranten mit subtilen rassistischen Aggressionen anzufinden 	<p>konfrontationsvermeidend</p> <p>in routineartigen Abläufen versteckt</p>	IP 4, IP 7, IP 11, IP 12
„böse Blicke“	<ul style="list-style-type: none"> • intensives Anstarren und unangenehme Blicke kommentieren die Anwesenheit arabischer Migranten, das Sprechen arabischer Sprache oder das Tragen eines Kopftuches • Die Blicke kommunizieren Ablehnung und Verachtung, aber auch Furcht --> durch Blicke werden Adressaten als gefährliche Bedrohung konstruiert und an ihre dauerhaft zugeschriebene Fremdartigkeit erinnert 	<p>konfrontationsvermeidend, subtil, passive Aggression, für Außenstehende unsichtbar</p>	IP 1, IP 2, IP 3, IP 5, IP 6, IP 8, IP 9, IP 13
Körpersprache	<ul style="list-style-type: none"> • physische Distanzierung durch Sitzplatzwechsel und Blockieren von freien Sitzplätzen durch Taschen artikuliert arabisch-migrantischen Fahrgästen, dass sie als unerwünscht und bedrohlich wahrgenommen werden • Demonstratives Festhalten von Handtaschen, Handys und Wertgegenständen zeigt arabischen Migranten, dass sie als kriminelle Taschendiebe gelesen werden 	<p>konfrontationsvermeidend, subtil, passive Aggression, Adressierte als kriminell/bedrohlich</p>	IP 2, IP 3, IP 4, IP 8, IP 13
Hilfe verweigern	<ul style="list-style-type: none"> • Hilfe wird verweigert, wenn arabische Fahrgäste eine Fahrplanauskunft erbitten, nach Unterstützung bei der Bedienung des Fahrkartenautomats fragen oder aufgrund von körperlicher Einschränkungen Recht auf einen Sitzplatz haben • Durch das Verweigern menschlicher Gefühle der Empathie und gesellschaftlicher Normen der Hilfsbereitschaft werden Betroffene abgewertet/ entmenschlicht 	<p>konfrontationsvermeidend, offene Artikulation von Geringschätzung</p>	IP 5, IP 6, IP 8
verbale Angriffe	<ul style="list-style-type: none"> • verbale Angriffe treten als Ermahnung beim öffentlichen Sprechen arabischer Sprache auch, werden aber auch genutzt um Beleidigungen auszusprechen und Adressierte aufzufordern, zurück in „ihr“ Land' zu gehen • Artikulation der Geringschätzung und Unerwünschtheit arabischer Migranten, Adressierte werden als Bedrohung konstruiert, die vertrieben werden muss 	<p>konfrontative Anfeindung, offene Artikulation von Geringschätzung und Rassismus</p>	IP 1, IP 4, IP 5, IP 6, IP 7, IP 8, IP 12, IP 13, IP 14
körperliche Gewalt	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Gewaltandrohung und Ausübung werden arabische Migranten eingeschüchtert • Arabische Migranten als unerwünschte Fremde konstruiert, welche durch Bedrohung und Einschüchterung vertrieben werden sollen 	<p>konfrontative Anfeindung, Bedrohung und Einschüchterung durch Gewalt</p>	IP 7, IP 8, IP 13

Abb. 2: Räumliche Praktiken zur Fremd-Machung arabischer Migranten im ÖPNV, eigene Darstellung

Zugehörigkeitserfahrungen: ÖPNV als Ort arabisch-muslimischer Solidarität

Auch wenn die Erzählungen der Befragten durch eine Fülle von Ausgrenzungs- und Rassismuserfahrungen charakterisiert werden, lassen sich deren ÖPNV-Erlebnisse nicht auf negative Behandlungen reduzieren. Zwar erinnern sich IP 4 und IP 6 rückblickend überwiegend an schlechte Erlebnisse, doch IP 5, IP 12 und IP 14 betonen auch, dass rassistische Behandlungen auf eine Minderheit der Fahrgäste zurückzuführen seien und die positiven Eindrücke zahlenmäßig deutlich überwiegen.

Bei den positiven Erlebnissen erzählen die Befragten immer wieder von der Hilfsbereitschaft arabischsprachiger Fahrgäste untereinander. IP 1 und IP 11 berichten zum Beispiel, dass ihnen andere arabische Passagiere dabei geholfen haben, sich im ÖPNV-Netz zurechtzufinden und den Weg zu ihrer Zieldestination zu zeigen. Insbesondere in der Erzählung von IP 11 fällt die Aufmerksamkeit der anderen arabischen Fahrgäste auf, welche sofort erkennen, dass IP 11 die Orientierung verloren hat. Sie weisen ein Problembewusstsein über die anfänglichen Schwierigkeiten, welche einige arabische Migrant*innen kurz nach ihrer Ankunft in Deutschland mit dem ÖPNV haben auf:

“My first days in Siegen, I was somehow lost in the buses and I was helped by Arabic people. Without asking they would approach me. [...] It would be clear that you are lost or you are looking around, terrified or somehow... And they approached me and they helped me and they offered me to take me in the bus with them using their semester ticket or, you know? [...] I was looking for the bus and they help me getting into the bus. One of them was asking his friends if they can take me with their semester tickets and one of them were going to the same destination. So, they make sure that he's going with me. And I would be... I would get to my destination safe and I would get there in time and I would not get lost. So, they made sure that it would be fine. So, there is some kind of solidarity, definitely. (IP 11, Z. 295-316)

IP 11 beschreibt also ein solidarisches Hilfsnetzwerk unter arabischsprachigen Personen, welches ihm ohne aktives Bitten um Unterstützung bereits steht. Es ist möglich, dass die Solidarität hier aus einer geteilten Migrationserfahrung erwächst, weswegen auf die Schwierigkeiten von IP 11 mit Verständnis reagiert wird. Ähnlich verhält es sich in einer Erzählung von IP 6. Als eine Kopftuchträgerin im ÖPNV unfreundlich behandelt wird, erkennt er aufgrund seiner persönlichen Erfahrungen sofort die rassistischen Motive der Behandlung. Daraufhin schreitet er ein, zeigt sich empathisch mit der Betroffenen und ermahnt die unfreundliche Person, sie solle sich höflicher verhalten. Hier scheinen also die geteilten Lebensrealitäten – sei es die Migrationserfahrung von IP 11 oder die Betroffenheit von Rassismus bei IP 6 – ausschlaggebend zu sein, sich empathisch zu zeigen und sich untereinander zu solidarisieren.

Darüber hinaus ergibt sich aus den Erzählungen von IP 1, IP 6, IP 11 und IP 13, dass die Verhaltensnormen der höflichen Nichtbeachtung für arabisch-muslimische Personen untereinander weniger bedeutend sind. IP 13 berichtet, dass ihm ein Syrer einen Sitzplatz

anbietet, woraufhin die beiden eine längere Unterhaltung beginnen und auch darüber hinaus in Kontakt bleiben. IP 6 erklärt, dass das Grüßen oder auch kurze Unterhaltungen einander Unbekannter durchaus üblich sind, wenn man erkennt, dass das Gegenüber ebenfalls arabisch spricht. Somit zeigen sich in dieser Forschung Parallelen zur Studie von Raudenbush (2012) über die Interaktionen zwischen Schwarzen im Chicagoer ÖPNV. Die Forscherin erkennt, dass die Norm höflicher Nichtbeachtung unter Schwarzen nicht gilt, stattdessen sind deren sozialen Interaktionen untereinander von spontanen Gesprächen und Hilfsbereitschaft bestimmt (ebd.: 466). Den Grund dafür sieht sie in dem geteilten Schicksal politischer und sozialer Unterdrückung Schwarzer in den USA, weswegen diese sich nicht als Fremde, sondern als Verbündete sehen (ebd.: 467). Diese Beobachtungen scheinen auch für die soziale Interaktion arabischer Migrant*innen im deutschen ÖPNV zu gelten, wobei hier verschiedene Gründe dafür verantwortlich sein können, dass man sich untereinander nicht als „fremd“ behandelt. Dazu gehören können die geteilte Migrationserfahrung oder das gemeinsame Erfahren von Rassismus gehören. Aber auch eine geteilte muslimische Religionszugehörigkeit kann eine Rolle spielen um den unbekanntem Fahrgast nicht als Fremden zu behandeln, wie eine Beobachtung von IP 11 verdeutlicht:

“I would like to emphasize the point about when Arabs meet with each other in busses, even though they don't know each other, they will start talking to each other. I had that one situation where I found, when I was in the bus and I was standing in the bus and next to me was standing a young girl. She was born in Deutschland, but her parents came out of Syria, I think. And an old lady, an old Arabic lady was sitting there, was sitting at the seat, which was opposite to us. And she was wearing a hijab, the old lady. [...] So, I think that's how she recognized her and how the conversation started. What I could hear about it, that they don't know each other before. But they started to talk about how the parents of the young lady taught her about Islam, about hijab, about the language, and how important was the language for her. And therefore, she could speak good Arabic, even though that she was born and raised and living in Deutschland. And how impressed was the old lady, how she had much respect for her parents. And she was saying, OK, this is... I respect your parents. This is so important that they taught you about the religion, about Islam, about the language and so on. They could have... I felt the bonding between, among them, even though that they don't know each other. And I could, I didn't see that... Yeah, I didn't experience that with the other people coming from Deutschland. (IP 11, Z. 485-500)

Somit zeigt die Erzählung von IP 11, dass das religiöse Erkennungsmerkmal des Kopftuches dafür sorgt, dass sich die beiden Fahrgäste einander verbunden fühlen und miteinander in einen persönlichen Dialog treten. Die geteilte religiöse Zugehörigkeit und die gemeinsame Sprache sind hier jedoch nicht nur die Basis für den sozialen Austausch, sondern auch Gegenstand des Gesprächs. Daher können solche ÖPNV-Interaktionen – wie auch in Raudenbushs Forschung – als Beitrag zur Diskussion geteilter Lebenswelten und einer kollektiven Identität gesehen werden (Raudenbush 2012: 470).

Zusammenfassend können also die sozialen ÖPNV-Interaktionen arabischer Migrant*innen untereinander – oder auch die Interaktionen mit arabischsprachigen oder muslimischen Personen ohne Migrationserfahrung – für positive Erlebnisse und Erfahrungen von Zugehörigkeit sorgen. Durch Unterstützung bei Rassismuserfahrungen, Orientierungshilfe oder auch durch freundliche Gespräche kann gegen Fremdheitserfahrungen und -behandlungen vorgegangen werden. In diesen Interaktionen werden arabische Migranten als zugehörig, bzw. als „body at home“ (Ahmed 2000: 46) behandelt. Ähnlich wie andere sozialwissenschaftliche Forschungen zum ÖPNV als Sozialraum (Kusters 2009; Symes 2007; Raudenbush 2012) bietet der ÖPNV auch hier einen Raum für flüchtige Zusammentreffen einer arabisch-muslimischen Quasigruppe, welche zum Austausch, zum Knüpfen von Kontakten und zur Unterstützung genutzt werden kann.

Zugehörigkeitserfahrungen mit der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft

Natürlich erleben arabische Migranten auch positive Interaktionen mit Menschen die keiner fremd-gemachten Bevölkerungsgruppe angehören. IP 8 und IP 12 erzählen etwa, dass Blicke nicht nur zur Abwertung eingesetzt werden, sondern dass sie ebenso freundliches Lächeln erfahren, etwa als Reaktion auf Gespräche in arabischer Sprache. In vielen Situationen wird den Befragten Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft zuteil. So berichten IP 10 und IP 14 begeistert, wie ihnen andere Fahrgäste behilflich sind den Weg zu finden. IP 8 berichtet, dass ihm eine Frau hilft durch den gedrängten Mittelgang zu laufen. Als sie ihn erblickt macht sie die anderen Fahrgäste auf ihn aufmerksam und bittet diese für ihn Platz zu schaffen. Auch bezüglich des Fahrkartenerwerbs kommt es zu Unterstützung: IP 10 erzählt, dass ihm eine unbekannte Person anbietet, dass er auf seiner Gruppenfahrkarte mitfahren kann, als er selbst kein Bargeld dabei hat. IP 8 bekommt Hilfe bei der Bedienung des Fahrkartenautomaten angeboten. IP 13 bekommt sogar 20 Euro von einer anderen Passagierin geschenkt, als er bei einer Fahrkartenkontrolle im Zug weder Ticket noch Geld mit sich führt, um eines zu erwerben. Auch freundliche und zuvorkommende Behandlungen durch das ÖPNV Personal werden in den Erzählungen hervorgehoben. IP 10 erzählt, dass ein Busfahrer für ihn einmal weit entfernt von der Haltestelle anhält um ihn mitzunehmen. Außerdem lassen Busfahrer*innen ihn manchmal kostenlos sein Fahrrad mitnehmen, da sie der Auffassung sind, als Student habe er ja nicht so viel Geld. IP 5 erzählt hingegen, dass ihm ein Busfahrer zur Hilfe eilt, als ihn ein Obdachloser aufdringlich um Kleingeld bittet.

IP 5 und IP 14 erzählen darüber hinaus, dass sie auch anti-rassistische Solidarität von den anderen Fahrgästen erfahren haben, welche unterstützend intervenierten und Täter*innen konfrontierten. IP 14 berichtet über einen Passagier, der ihm zur Hilfe kommt, als er von einer Frau rassistisch beleidigt wird:

„Es gibt eine Person die Deutsche ist. Er sagt da sonst... also er hat mit ihr gesprochen und gesagt ‚Das sollst du nicht das sagen. Und wenn willst du das sagen gehst du raus, bleibst du nicht hier. Und wenn, bleibst du hier, ich rufe mit Polizei!‘. Oh ja, ja. Er hat das gesagt.“ (IP 14, Z. 298-301)

Rassistische Behandlungen treffen im ÖPNV also auch auf Widerstand durch anwesende Fahrgäste, welche sich mit den Betroffenen solidarisieren.

„Nette Gespräche“: zwischen Freundlichkeit und Fremd-Machung

Am häufigsten berichten die Befragten jedoch von Gesprächen mit anderen Fahrgästen, welche ihnen positiv in Erinnerung geblieben sind. Ähnlich wie Soenen (2006) und Wilson (2011) feststellen, ereignen sich Gespräche oft im Rahmen unvorhersehbarer Ereignisse oder von Ausnahmeständen. Für IP 2 ergibt sich eine solche Gesprächssituation während des Leipziger Wave-Gotik-Treffens, als verkleidete Festivalbesucher*innen in der Straßenbahn sein Lieblingslied hören. IP 6 erzählt von einer vergleichbaren Situation während des Kölner Karnevals:

„Ich war in Köln zum Karneval, zum ersten Mal in der Karneval Zeit. Und dann war ich in der Straßenbahn. Alle haben mitgesungen, weil sie die Lieder schon kennen. Ich kannte die Lieder nicht, aber die Stimmung war cool und die Leute miteinander reden. Es ist nicht normale Fahrt. [...] Also etwas Besonderes. Ja, war irgendwie wie so Straßenbahnparty, mehr oder weniger. [...] Ich kann mich nicht erinnern, was genau hab ich gequatscht. Aber wir haben miteinander gesprochen. Ich mit zwei anderen Leuten. [...] Irgendwas Nettos haben sie gesagt. Über mein Kostüm, glaube ich oder sowas. Und dann hab ich gefragt Ja, also was ist diese Lieder, also es gibt ein Lied, wo alle Leute ausgerastet sind und mitgesungen. Und dann hab ich gesagt ja okay, gefragt, was für ein Lied ist das? Und dann haben wir ein bisschen gequatscht und dann haben die gesagt es gibt hier eine Ecke, wo die Leute sich gesammelt haben, ob ich Bock habe dort hinzugehen. Sie haben mir gezeigt, wie ich dort gehe, ob ich später auch gehen will. Also ganz... ja Smalltalk, aber nett. (IP 6, Z. 115-138)

Doch auch in gewöhnlicheren Situationen berichten einige der Befragten von freundlichen Unterhaltungen. IP 8, IP 10, IP 11 und IP 13 führen häufiger Gespräche mit anderen Fahrgästen. Dabei geht es um Themen wie das Studium an der Universität (IP 10 und IP 11), Berufspläne (IP 10), Lieblingsbücher (IP 10), die eigenen Enkelkinder (IP7) oder auch biografische Erfahrungen (IP 8). Einige Interviewpartner erzählen davon, dass sie angesprochen wurden (IP 4, IP 7, IP 10, IP 14), andere Befragte initiieren auch gerne selbstständig Unterhaltungen (IP 8, IP 10, IP 11). Die Gespräche können Emotionen des Glücksgefühls (IP 10) und der Gemütlichkeit (IP 11) auslösen, oder als sehr schön (IP 8) und nett (IP 6) bewertet werden. IP 7 erkennt zwar die gut gemeinte Absicht der Gesprächspartner, begegnet ÖPNV-Gesprächen aber eher mit Gleichgültigkeit.

Im Gegensatz zu diesen generell positiv empfundenen Gesprächssituationen stehen Unterhaltungen, welche zwar mit freundlichen Intentionen geführt werden, in denen aber die vermeintliche Fremd- und Andersartigkeit des migrantischen Gesprächspartners expliziert wird. Oft sind die Initiator*innen eines solchen Gespräches zwar von Offenheit und persönlichem Interesse getrieben, die Angesprochenen werden dabei jedoch mit Fremdheitszuschreibungen konfrontiert und wiederholt als „das Andere“ markiert. Gespräche

werden dabei oft mit einer unaufgeforderten Kommentierung der Deutschkenntnisse des Gegenübers begonnen, wobei Lob und Überraschung geäußert werden (IP 4, IP 8). Darauf folgen persönliche Nachfragen über die Herkunft und Aufenthaltsdauer des Migranten (IP 3, IP 4, IP 8). IP 3 stören dabei die stereotypischen und exotische Fremdbilder mit denen er in solchen Gesprächen konfrontiert wird:

„Manche Fragen finde ich ein bisschen komisch, zum Beispiel manche Menschen denken, dass wir keine Autos haben zum Beispiel und dass wir nur im Sahara wohnen. All sowas, weißt du. Manche Menschen denken, dass die Araber in einer anderen Welt wohnen, ich glaube. Es gibt natürlich komische Fragen weißt du, die man nicht fragen darf.“ (IP 3, Z. 159-162)

Hier scheinen also nicht die diskursiven Bilder aggressiver Muslime Handlungen anzuleiten, sondern ein orientalistischer Diskurs, welche das Fremdartige zelebriert. Trotzdem empfinden IP 4 und IP 8 auch diese Gespräche, in denen sie als „das Andere“ angesprochen werden als positiv und freuen sich über das Interesse der anderen Fahrgäste. So nimmt IP 8 die Zuschreibung als das fremde Andere an und sieht sich in der Rolle als „Vermittler zwischen den Kulturen“ (IP 8, Z. 384). IP 3 zeigt sich stattdessen genervt von der Neugierde am fremdartigen Exoten:

Ich meine da gibts manchmal Menschen zum Beispiel die einfach etwas wissen wollen - was sagt man? Neugierig. Ich denke das sie nur neugierig sind. oder vielleicht weil ich als Araber aussehe. Und wenn ich auch ein Buch von Deutschland lese, dann finden die das auch ein bisschen interessant vielleicht, deshalb fragen die nach. Das ich nicht einem Buch auf Arabisch lese, weißt du was ich meine? Deshalb. Vielleicht finden sie das interessant. [...] Auch gibt's so viele Fragen zum Beispiel ‚warum liest du das? Warum?‘ Das ist ein bisschen Privates. Aber auch die Frage ‚Warum? Warum liest du auf Deutsch?‘. Aber einfach antworte ich auch. Und sage ich ‚um meine Sprache zu verbessern, um die deutsche Sprache zu verbessern‘. [...] Manchmal ist es okay bei mir und manchmal will ich mich auf etwas konzentrieren... Wenn ich etwas lese und auf etwas konzentrieren will, dann mag ich das gar nicht. Die... destorten [stören].“ (IP 3, Z. 230-247)

Besondere Neugierde und interessiertes Nachfragen in ÖPNV-Gesprächen können arabische Migranten als ungewöhnlich und somit auch als fremd- und andersartig markieren. Insbesondere wenn durch die Gespräche eine kulturelle oder ethnische Determinierung des migrantischen Gegenübers impliziert wird, aufgrund welcher dieser „grundsätzlich anders“ sei. Dieser VerÄnderungs-Mechanismus wird durch die Befragten jedoch unterschiedliche bewertet, während für IP 4 und IP 8 die positiven Absichten des Fragenden den Eindruck prägen, überwiegt für IP 3 das ausschließende Gefühl der exotisierenden Fremdzuschreibung.

Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft als Zugehörigkeitserfahrung?

Natürlich stellt sich die Frage, ob die positiven ÖPNV-Erlebnisse der Befragten wirklich als Zugehörigkeitserfahrung zu werten sind. Freundliche Gespräche oder Hilfsbereitschaft müssen nicht unbedingt bedeutungsanzeigende Handlungen sein, durch denen arabischen Migrant*innen signalisiert werden soll, dass sie dazu gehören. Zwar lässt sich Unterstützung gegen eine rassistische handelnde Person eindeutig als Ausdruck der Zugehörigkeit beschreiben, nett gemeinte Gespräche können jedoch auch befremdlich wirken, wenn sie den arabischen Fahrgast als andersartigen Exoten adressieren. Freundliche Gespräche können aber ebenso auf Gleichgültigkeit treffen, etwa bei IP 7, der die gut gemeinten Smalltalk-Versuche einer alten Frau zwar erkennt, jedoch wenig Begeisterung dafür erübrigen kann. Anders verhält es sich bei IP 14, den die Hilfsleistung eines anderen Fahrgastes gegen eine rassistische auftretende Passagierin erfreut, woraufhin er ein Gefühl der Wertschätzung und Verbundenheit ausdrückt. IP 4 beschreibt eine bestärkende Wirkung, welche die freundlichen ÖPNV-Gespräche auf ihn haben. Er fühlt sich dadurch wohler, denn „Leute, die dich nicht mögen werden dich nie ansprechen“ (IP 4, Z. 177-178). IP 11 erzählt von einem Gefühl des heimisch-Seins, als er eine längere Unterhaltung mit einem anderen Fahrgast führt. Am deutlichsten wird der symbolische Charakter freundlicher ÖPNV-Interaktionen jedoch in den Erzählungen von IP 8:

„Ich finde immer deine Reaktion als Mensch interpretiert, was du von Inneren hast. Also wenn man einfach Verständnis, Offenheit, Liebe hat, dann wird das direkt so geäußert durch die Taten, durch die Blicke, durchs Lächeln. [...] Deswegen, ich glaube, wenn sie nett sind, dann sie zeigen dir 'Du bist willkommen!'. Also ich freue mich auch. Das ist sehr schön. Also obwohl du nicht in diesem Land geboren bist bzw. deine Hautfarbe oder was auch immer. Dein Aussehen... [...] Also du bist willkommen einfach. Oder ich freue mich, dass du da bist. Oder ich danke dir ganz herzlich, egal wie du aussiehst oder woher du kommst. Du hast was Gutes getan, deswegen Respekt an dir und ich zeige meine Freundlichkeit. Ja, also das ist meine Interpretation. (IP 8, Z. 345-366)

Obwohl freundliche Behandlungen oder nette Gespräche in den flüchtigen ÖPNV-Interaktionen sehr unterschiedlich interpretiert werden können, wohnt ihnen also trotzdem das Potenzial inne Einstellungen des „Willkommenseins“ zu kommunizieren und zu Erfahrungen der Zugehörigkeit beizutragen.

Bedeutungsvolle Behandlungen: Zwischen Ausschluss und Inklusion

Die Erzählungen der Befragten machen deutlich, dass deren ÖPNV-Erlebnissen symbolische Bedeutungen zukommen. Flüchtige Interaktionen werden im Kontext übergeordneter Fragen der Zugehörigkeit und des Ausschlusses interpretiert. Oberflächlich betrachtete Mobilitätsroutinen beinhalten subtile Kommunikations- und Verständigungsprozesse über den gesellschaftlichen Status „muslimischer Migrant*innen“. Währenddessen kommen komplexe und ausdifferenzierte Handlungsmuster zum Einsatz, durch die gegenüber der

arabisch-migrantischen Passagieren Fremdheits- und Zugehörigkeitszuschreibungen artikuliert werden.

Dabei ist es zu vereinfacht, den Diskurs als anleitende Determinante der ÖPNV-Erlebnisse zu betrachten. Einerseits bedarf es dem aktiven Zutun der Fahrgäste um kreative räumliche VerÄnderungspraktiken zu entwickeln, welche das Gegenüber performativ zum fremdartigen Anderen machen. Andererseits übernehmen nicht alle Fahrgäste das diskursive Deutungsangebot. Die ÖPNV-Interaktionen bilden eine Pluralität von Meinungen und Haltungen der Passagiere ab, die Befragten werden sowohl als Fremde, wie als Zugehörige behandelt. Die diskursiven Deutungsangebote sind in ihrer alltagsweltlichen Bedeutung verhandelbar, können durch verschiedenartige Behandlungen nachvollzogen aber auch ignoriert oder gar abgelehnt werden. Trotzdem reichen die Auswirkungen des Diskurses in die alltäglichen ÖPNV-Routinen hinein: Diskursiv generierte Bilder des aggressiven, männlichen Muslims oder des kriminellen arabischen Migranten lassen sich in den rassistischen ÖPNV-Behandlungen wiederfinden. Auch orientalistische Vorstellungen des exotischen Anderen können einen Einfluss haben, welche vereinzelt in neugierigen Gesprächen zum Ausdruck kommen.

Zweifelsohne kommen den ÖPNV-Begegnungen im Bewusstsein der befragten Passagiere große Bedeutung zu. IP 5 warnt jedoch davor, dem Erlebten zu viel Relevanz zuzuschreiben:

„Also wenn man solche Leute getroffen hat und im Laufe der Zeit nicht nur eine, sondern zwei, drei, mehrere Leute. Mit so viel [negativer/ rassistischer] Behandlung. Dann denkt man, dass die Deutschen so sind. Aber sie sind so nicht. Also man kann nicht beurteilen und die anderen beurteilen, weil ein Mann das gemacht hat. (IP 5, Z. 146-149)

4.3 Fremdheit verhandeln: Symbolische Strategien und Umgang mit Rassismuserfahrungen

Bisher wurde in der ÖPNV-Interaktion nur eine Seite des Aufeinandertreffens beleuchtet: Die verschiedenen Fremdheits- und Zugehörigkeitsbehandlungen, die Fahrgäste den arabisch-migrantischen Passagieren zuteil kommen lassen. Natürlich haben die Adressierten auch die Möglichkeit auf die Behandlungen zu reagieren und dadurch in einen interaktiven Aushandlungsprozess einzutreten, in dem sich die Beteiligten über den sozialen Status arabischer Migranten verständigen: fremd oder zugehörig? In den Interviews erzählen die Befragten von einer großen Bandbreite an Strategien und Taktiken, wie sie auf Fremdheitszuschreibungen reagieren und wie sie mit Rassismuserfahrungen umgehen. Sie interpretieren nicht nur die Bedeutung der Handlungen der anderen Fahrgäste, sondern reagieren darauf mit eigenen bedeutungsanzeigenden Handlungen um sich selbst zu den Zuschreibungen zu positionieren. Während sich manche Handlungsstrategien in die Fremdheitszuschreibungen anderer Fahrgäste einfügen, haben andere das Potenzial diese herauszufordern.

Prävention: Fremdheitsbehandlungen vermeiden

Einige der geschilderten Handlungsstrategien zielen darauf ab, gar nicht erst in Situationen zu geraten, in denen andere Fahrgäste ihre Fremdheitszuschreibungen durch ihre Handlungen artikulieren. Um rassistischen Behandlungen zu entgehen berichten die Befragten über präventive Taktiken, die auf die Vermeidung potenziell unangenehmer Interaktionen ausgerichtet sind. Acht Personen der befragten Interviewpartner erzählen von solchen strategischen vorausschauenden Vorgehensweisen. Auch hier können Blickkontakte zum Einsatz kommen, wie IP 12 erzählt:

“When I am entering a bus, I look at the bus drivers’ eyes and I smile and I tell him 'hallo'. So, he smiles back, so actually, you know, I gave him some positive energy, so he returned me a positive energy. So actually, you know, I learned this thing and actually it worked all the time. (IP 12, Z. 345-348)

Durch das Lächeln sucht IP 12 selbst die Interaktion mit anderen Fahrgästen und Fahrer*innen. Indem er selbst eine freundliche Haltung signalisiert, versucht er möglichen abwertenden Behandlungen zuvorzukommen. Aufgrund der Pflicht zum Maskentragen während der Corona-Pandemie kann er seine Mimik jedoch nicht wie gewohnt einsetzen. Daher hat er sich eine Maske mit aufgedrucktem Lächeln gekauft und berichtet über eine vergleichbare Wirkung. Auch IP 8 erzählt, dass er bewusst positive Interaktionen initiiert. Insbesondere bei längeren Fahrten hat er ein unangenehmes Gefühl, wenn er anderen Fahrgästen gegenüber sitzt. Um eine freundliche Atmosphäre zu erzeugen lächelt er andere Passagiere an und versucht einen netten Kommentar abzugeben. IP 5 hingegen versucht entsprechend der Verhaltensnormen höflicher Nichtbeachtung direkte Blickkontakte zu vermeiden um anderen Passagieren nicht das Gefühl aufdringlicher Neugierde zu geben. Intensive Blicke könnten eine aggressive, konfrontative Haltung kommunizieren, weswegen

er versucht sich nicht gegenüber anderen Fahrgästen hinzusetzen, sodass ungewollte Blickkontakte nicht entstehen können.

Die Sitzplatzwahl im ÖPNV spielt auch für IP1, IP 2, IP 4 und IP 7 eine Rolle. So erklärt IP 4:

Naja, vom Aussehen her du merkst ja, die Leute die... Die sage ich mal, die werden mich nicht mögen, zu denen werde ich mich nicht hinsetzen. Aber egal ob alte, junge, Männer, Frauen egal. Ich setze mich daneben oder gegenüber, ist kein Problem. Aber nicht neben Leute, die vom Aussehen her... Das ist ein Vorurteil, aber manchmal sieht man das. Da sitze ich nicht daneben. (IP 4, Z. 199-202)

Auch IP 1 vertraut bei der Wahl eines Sitzplatzes seiner Intuition: nur wenn Fahrgäste einen freundlichen Eindruck machen, setzt er sich daneben. Während IP 1 jedoch nicht präzisieren kann, welche Personenmerkmale für einen „guten Eindruck“ ausschlaggebend sind, erzählt IP 7, dass er sich aufgrund von Erfahrungswerten nur neben junge Passagiere setzt. Für IP 4 sind hingegen Glatzen, Tätowierungen und schwarze Jacken Warnsignale. Darüber hinaus fragt IP 1 stets um Erlaubnis, sich hinzusetzen, um mögliche Konfrontationen zu vermeiden:

„Aber erstmal man muss fragen, 'darf ich hier hinsetzen' ... Muss man, wenn er allein sitzt. [...] Ja, das ist öffentliche Verkehrsmittel aber für mich, ich mache das. Ich will einfach keinen Stress mit dir haben oder keine schlechte Reaktion mit dir.“ (IP 1, Z. 298-303)

Das höfliche Fragen vor dem Platznehmen erscheint also auch IP 1 paradox: einerseits hat er aufgrund des öffentlichen Charakters des ÖPNV prinzipiell das Recht darauf sich hinzusetzen, andererseits stellt er sein Anrecht auf einen Sitzplatz zur Debatte um einem möglichen Konflikt auszuweichen. Für IP 2 kommt es hingegen gar nicht infrage, neben einer anderen Person Platz zuzunehmen. Nachdem er erlebt, dass eine andere Passagierin sich demonstrativ umsetzt um sich von ihm zu distanzieren beschließt er sich nur noch zu setzen, wenn er alleine sitzen kann. So kann er vorausschauend eine solche Fremd-Machung vermeiden. IP 13 erzählt sogar, dass er eine bestimmte Buslinie nicht mehr benutzt, weil die Nutzung mit vielen Rassismuserfahrungen und Fremdheitsbehandlungen verbunden ist:

„Aber die Linie, ich selber fahre ich die nicht mehr. Ich versuche das zu vermeiden, weil es ist wirklich schlimm. Also so diese Linie ist wirklich schwierig und vor allem halt so... Also mein Arbeitskollege, er fährt jetzt Fahrrad, weil er diese Buslinie nicht fahren möchte. (IP 13, Z. 238-240)

Positive Ausstrahlung, bewusste Sitzplatzwahl, sowie das Vermeiden von bestimmten Personen und Verbindungen sind also Strategien, die vorausschauend zum Vermeiden abwertender Behandlungen eingesetzt werden. Sie dienen dem Selbstschutz vor Rassismus und Fremdheitserfahrungen. Dabei weisen die Vermeidungsstrategien große Ähnlichkeiten zu denen, welche Lubitow/Carathers/Kelly/Abelson (2017) in ihrer Forschung zum Mobilitätsverhalten von Transgender im US-amerikanischen Portland feststellen. Somit offenbart sich, dass sich verschiedene marginalisierte Gesellschaftsgruppen in ihrer ÖPNV-

Nutzung selbst einschränken um sich vor Diskriminierung zu schützen. Insofern können arabische Migranten durch ihre präventiven Taktiken zwar die Gefahr rassistischer Diskriminierung vermindern, verlieren jedoch einen Teil ihrer Bewegungsfreiheiten und Mobilitätsmöglichkeiten. Die Erfahrung von gesellschaftlicher Ausgrenzung und sozialer Ungleichheit wird dadurch von der sozialen Interaktion mit anderen Fahrgästen auf eine strukturelle Dimension ausgelagert und der Fremdheitsstatus reproduziert.

Positive Repräsentation

Einige der Interviewpartner sehen abwertende Haltungen und negative Einstellungen gegenüber arabischen Migranten nicht als Ergebnis eines islam- und migrationsfeindlichen Diskurses. Stattdessen kommen sie zu dem Schluss, dass Personen der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft in persönlichen Begegnungen schlechte Erfahrungen mit Personen im muslimisch-migrantisch gelesenen Körper gemacht haben. Durch diese vorangegangenen Erfahrungen erklären sie sich ablehnende Haltungen und rassistische Diskriminierungen, die sie selbst erfahren. Diese Sichtweise hat bedeutende Auswirkungen auf die eigene ÖPNV-Praxis:

„Ich denke man muss hier ein gutes Bild machen damit die Leute uns akzeptieren. Ich weiß viele machen schlechte Sachen von uns und deswegen werden sie schlecht angesehen.“ (IP 4, Z. 234-236)

Um als migrantische Gruppe Akzeptanz zu erfahren müsse man also einen positiven Eindruck hinterlassen und ein gutes Bild abgeben. Als Mitglieder einer fremd-gemachten Gesellschaftsgruppe begreifen sich einige arabische Migranten als Repräsentanten einer konstruierten Gemeinschaft des unfreiwilligen „Wirs“. Als Vertreter einer (vermeintlichen) Gruppe repräsentieren sie diese auch in ihren alltäglichen ÖPNV-Routinen:

„Einmal ein alter Mann - alle Stühle sind besetzt und ein alter Mann steht und die Jungen sitzen. Ich habe das gar nicht verstanden warum ein alter Mann steht und eine junge Frau oder ein junger Mann sitzt. Wow. Ich finde es einfach unhöflich. Das geht gar nicht. [...] Natürlich, Ich habe meinen Platz für ihn gegeben. [...] Er war enttäuscht. Warum ein Ausländer hat mir dein Platz gegeben? Und die anderen, sie gucken nur. [...] Er hat das nicht erwartet. [...] Er war ja richtig... Zufrieden. Vielleicht, er hat eine schlechte Meinung über die Ausländer, vielleicht wenn ich meinen Platz für ihn gegeben, vielleicht er sagt 'ne, vielleicht es gibt auch gute Leute, nicht nur die Schlechte'.“ (IP 2, Z. 172-198)

IP 2 sieht also die Möglichkeit, durch eine zuvorkommende und vorbildliche Verhaltensweise die negativen Fremdheitsstereotype gegen arabische Migranten herauszufordern und anderen Fahrgästen zu „beweisen“, dass ihre Vorurteile falsch waren, oder dass diese zumindest nicht auf ihn zutreffen. Im ÖPNV als Repräsentant aufzutreten bedeutet aber nicht nur, die anderen Fahrgäste von der eigenen Zugehörigkeit zu überzeugen, sondern auch durch möglichst unscheinbares Verhalten dafür zu sorgen keines der Fremdheitsstereotype zu erfüllen:

„Ich denke das macht einen Unterschied, aber ich versuche halt immer nicht so laut zu reden. [...] Ich versuche... Ich habe früher versucht so die neuen Leute die hier eingezogen sind auf höfliche Weise zu erklären. 'Bitte könntest du mal leiser reden' oder so etwas. Manche haben das akzeptiert, manche nicht. 'Was geht dich das an?' oder so. Dann hab ich das gelassen. Aber die Freunde die mit mir sind... Ich versuche sie immer zu erinnern, dass wir leiser sprechen sollen. Arabisch ist auch so ein bisschen aggressive Sprache. Wenn man sich unterhält dann denkt man, dass die Leute streiten oder so etwas, obwohl das gar nicht der Fall ist. Von daher versuche ich halt immer ganz leise zu reden egal, wenn ich auch manchmal so dringend telefoniere dann versuche ich das sehr kurz zu machen.“ (IP 4, Z. 215-224)

Die Schilderungen von IP 4 und IP 2 zeigen, dass diese rassistische Diskriminierungen so stark internalisiert haben, dass sie ein „doppeltes Bewusstsein“ (Du Bois 1993) ausgebildet haben. Ihr zweites Bewusstsein sorgt dafür, dass sie sich nicht nur aus ihrer eigenen Perspektive, sondern auch ununterbrochen durch die urteilenden Augen der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft wahrnehmen. Die Repräsentativität, welche sie sich in seiner eigenen ÖPNV-Praxis zuschreiben zwingt sie dazu sich kontinuierlich durch den rassistischen Blick der anderen Fahrgäste zu betrachten und zu reflektieren. Sie nehmen die Zuschreibung das fremde Andere zu sein an, um aus dieser Position heraus zu agieren. Als Konsequenz daraus versuchen sie die Diskriminierungserfahrung zu kompensieren, indem sie sich in ihrer ÖPNV-Praxis möglichst angepasst und unauffällig zeigen um keine Stereotypen, etwa des aggressiven Migranten zu reproduzieren. Darüber hinaus versuchen sie durch zuvorkommendes und vorbildliches Verhalten gängige Stereotypen zu widerlegen oder zumindest aufzuzeigen, dass diese nur auf einen Teil „muslimischer Migranten“ gelten, von denen sie sich abgrenzen.

Durch eine positive Repräsentation im ÖPNV ist es möglich, die essenzialistischen Stereotype eines medial vermittelten Bildes um eine Vielzahl alternativer Bilder zu ergänzen und diese der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft zu präsentieren. Inwiefern es die körperliche Performance eines Individuums in flüchtigen ÖPNV-Begegnungen vermag die machtvollen und verfestigten Bilder eines Diskurses herauszufordern ist jedoch fragwürdig. So können Studien bei der körperlichen Begegnung verschiedener Bevölkerungsgruppen keinen Abbau von Vorurteilen feststellen, stattdessen werden diese oftmals sogar verfestigt (Valentine 2008; Attia 2009: 104ff.). Denn während negative Erfahrungen gerne mit der arabisch-muslimischen Kultur des Gegenübers erklärt werden, werden positive Kontaktsituationen außerhalb solcher Wertungslogiken verortet (Attia 2009: 104). Wird der ÖPNV zum Repräsentationsraum des Anderen so hat das in erster Linie Konsequenzen für diejenigen, die unter dem Druck einer überzeugenden Performance als das fremde Andere auftreten müssen. IP 6 ist sich dieser Problematik bewusst und lehnt es daher ab, sich als Repräsentant zu begreifen:

„Wenn man sich in... als Präsent [Repräsentant] für eine Gruppe, dann verliert man viel mehr als, was man gewinnt. Und natürlich, dann ist die Frage also... Charakterfrage. Manche Leute haben keine Probleme und können sich präsent [repräsentativ] fühlen

und zeigen für eine Gruppe also als präsent [repräsentativ] reagieren ohne Verlust. Aber in meinem Fall, ich verliere, wenn ich mich als Präsent [Repräsentant] für die ganze Araber benehme oder fühle.“ (IP 6, Z. 312-317)

Für IP 6 ist es also klar, dass die Annahme einer repräsentativen Rolle ihn schwächt und soziale Ungleichheiten reproduziert. Denn wenn Personen der nicht-fremdgemachten Mehrheitsgesellschaft als Repräsentant*innen auftreten, so ist dieser Auftritt neutral und unvorbelastet, eben unmarkiert. Tritt IP 6 jedoch als Repräsentant auf, so muss er sich mit einer Bandbreite belastender Stereotypen und Abwertungen auseinandersetzen und aus dieser geschwächten Position agieren.

Während die als repräsentativ auftretenden arabisch-migrantischen ÖPNV-Nutzer mit ihren bedeutungsanzeigenden Handlungen den anderen Fahrgästen artikulieren möchten, dass sie nicht so fremd- und andersartig sind wie angenommen bleibt es fragwürdig, ob deren Handlungen tatsächlich dieses Ziel erreichen. Sie können entweder als Täuschungsversuche gelesen werden (Reuter 2002: 52) oder als nicht-symbolische Handlungen interpretiert werden, bei der ihr freundliches und zuvorkommendes Verhalten mit ihrer Persönlichkeit erklärt wird und nicht mit einer vermeintlichen ethnischen Herkunft in Verbindung gebracht wird (Attia 2009: 104). Stattdessen bilden die Repräsentanten ein doppeltes Bewusstsein aus, bei dem sie sich selbst aus der urteilenden Perspektive anderer Fahrgäste wahrnehmen. Die Fremdheitszuschreibung hat hier eine Orientierungsfunktion (Reuter 2002: 52), die Befragten fügen sich in den VerÄnderungsprozess ein, in dem sie den ihnen zugeschriebenen Fremdheitsstatus verinnerlichen. Sie nehmen die Fremdheitszuschreibung an und versuchen die Adressierung mit eigenen, positiven Inhalten zu bespielen um somit möglicherweise die reduktionistischen Stereotypen des Diskurses zu diversifizieren.

Ignorieren

Kommt es zu einem Fall rassistischer Diskriminierung im ÖPNV, so berichten einige der Interviewpartner, dass sie nicht immer darauf reagieren. Fünf der Befragten erzählten, dass sie rassistische Behandlungen in verschiedenen Situationen ignorieren. Die Gründe dafür können unterschiedlich sein. IP 13 und IP 14 argumentieren, dass es zwecklos sei, mit Rassist*innen in Interaktion zu treten. Sie werden ihr Verhalten nicht reflektieren oder ihre Meinung ändern:

„Ja, ich glaube, in dieser Situation soll man ruhig bleiben und nicht beantworten, weil weißt du, wenn... Wenn diese Bürger kannst du das mit ihm unterhalten? Okay kann man beantwortet... Aber ich glaube, diese Leute wollen nicht unterhalten. Sie wollen nur sagen das... so okay. Sagst du das und dann weg.“ (IP 14, Z. 283-286)

Für IP 8 und IP 5 liegt die Motivation zum Ignorieren darin begründet, dass sie eine mögliche Eskalation der Situation vermeiden möchten. Stattdessen werden sie Täter*innen schneller in Ruhe lassen, wenn sie nicht auf deren Anfeindungen reagieren:

„Also ich bin nicht die Person, die zum Beispiel, wenn irgendjemand mich so böse anblickt, dann blicke ich so zurück, sondern einfach ignorieren. Deswegen das hat immer so mit bösen Blicken geendet, weil also ich wollte das nicht eskalieren lassen, weil es hätte mir nichts geholfen, wenn ich jedes Mal, wenn jemand mich böse guckt, dass ich eskalieren lasse, weil dann bleibe ich am Streiten die ganze Zeit mit Leuten. [...] Aber das ich will ehrlich gesagt so nicht in diese Phase kommen oder so im Niveau runterkommen. Weißt du, also mein bleibt irgendwie so erstmal ruhig. Ja und böse gucken - Ich kann irgendwo anders gucken. Das ist mir egal.“ (IP 8, Z. 521-532)

Einer Reaktion auf rassistische Behandlungen steht IP 8 nicht nur aufgrund der beschriebenen „Niveaulosigkeit“ kritisch gegenüber. Sich gegen eine rassistische Behandlung zur Wehr zu setzen könnte zu einer unbedachten Handlung führen, vor der er sich in Acht nimmt:

„Ehrlich gesagt, ich will auch nicht am Ende alles... Also von einem Unschuldigen zu einer schuldigen Person kommen. Weil wenn du einfach überreagierst, es kann sein, dass du irgendwann schuldig wirst oder irgendwas tust, was du später bereust oder dass du falsch reagierst. Weißt du, also wenn man etwas... ja weiß ich nicht, die Hand nutzt, oder... Ja, das kann wirklich eskalieren und andere Richtung kommen, wo man das nicht bis dahin ankommen möchte.“ (IP 8, Z. 557-561)

Bei Blicken wegschauen, auf verbale Anfeindungen nicht reagieren – durch Ignorieren verweigern die Befragten in eine Interaktion einzutreten. Sie sehen keinen Mehrwert darin in eine interaktive Verhandlung einzutreten, in der sie ihren eigenen sozialen Status zum Verhandlungsgegenstand machen. Aussichtslosigkeit, durch den Verhandlungsprozess die Situationsdefinitionen und Meinungen des Gegenübers zu beeinflussen und Angst vor Eskalation sind Gründe, sich bei Rassismuserfahrungen im ÖPNV zurückzuhalten. Statt einer möglichen aktiven Selbstpositionierung zur Adressierung als „Fremder“ dulden die arabisch-migrantischen Fahrgäste die Fremdheitszuschreibung. Gleichzeitig kann die Verweigerung auf Fremdheitsbehandlungen zu reagieren auch verdeutlichen, dass der eigene gesellschaftliche Status nicht verhandelbar ist und eine situative Aushandlung mit Rassist*innen somit nicht infrage kommt.

Ängste nehmen

Treffen IP 8 oder IP 13 auf eine konfrontationsvermeidende Fremdheitszuschreibung, so sehen sie diese hingegen als Folge eines Diskurses, welcher sie als gefährliche Passagiere konstruiert. Behandeln andere Fahrgäste sie als bedrohliche Fremde, so versuchen sie durch ein freundliches Auftreten deren Ängste und Unsicherheiten nehmen. Durch Anlächeln, Grüßen oder Ansprechen kann dies erreicht werden, etwa in einem Erlebnis von IP 8:

„Am Anfang, ich konnte eigentlich sehr, sehr wenig Deutsch. Und damals, ich habe so in einer Zone gelebt, wo ich so öfter mit dem Bus gefahren bin. Und damals, als ich auf den Bus gewartet hab an der Haltestelle, das stand immer so neben mir, so ältere Dame oder ältere Mann oder beides. Und sie haben mich echt so diese Blicke geworfen, so diese bösen Blicke und dann irgendwie so, als ich so irgendwas auf

Deutsch gesagt habe, dann haben sie so, ihr Lächeln ist wirklich so breit geworden. Und Sie haben so [mit fröhlicher Stimme] 'Ohja, der Bus kommt gleich in zehn Minuten, das stimmt, sie sind hier richtig!' Dann weißt du, das hat irgendwie so, weiß es nicht. Vielleicht, die hatten diese Unsicherheitsgefühl gehabt. Was denkt diese Person und wer ist es diese Person, aber als ich so angefangen haben, auf ihrer Sprache zu reden, das hat etwas ihre Meinung geändert.“ (IP 8, Z. 255-264)

Indem IP 8 die wartenden Fahrgäste in deutscher Sprache anspricht erscheint er diesen auf einmal als nicht mehr so fremd und verunsichernd wie zuvor. Zu Beginn kommunizieren sie IP 8 durch ihre Blicke, dass sie diesen als bedrohlichen Fremden wahrnehmen. Als dieser sie in der ihr vertrauten Sprache anspricht revidieren sie ihre Fremdheitszuschreibung, statt einer ablehnenden Fremdheitsbehandlung bringen sie ihm nun Freundlichkeit entgegen.

Die Taktik des Angstnehmens scheint auf den ersten Blick ähnlich zur Strategie der positiven Repräsentation, beinhaltet jedoch auch grundlegende Unterschiede. Wie die Taktik der positiven Repräsentation zielt das Angstnehmen darauf ab, die anderen Fahrgäste davon zu überzeugen, dass die angewandten Fremdheitszuschreibungen nicht zutreffen sind. Beim Angstnehmen geht es jedoch eher darum aufzuzeigen, dass die Stereotype nicht auf einen selbst zutreffen, bei der positiven Repräsentation wird hingegen stärker versucht Stereotype für eine gesamte konstruierte Gruppe zu widerlegen. Für Repräsentant*innen ist die Fremdheitsbehandlung das Ergebnis vorheriger, negativer Begegnungen, die Strategie des Angstnehmens bezieht sich stattdessen auf einen Diskurs, welcher die Adressierten als gefährliche Bedrohung konstruiert. Zwar reflektieren IP 8 und IP 13, wie sich ihre Handlungen auf das Bild, welches andere Fahrgäste sich von ihnen machen auswirken. Sie bilden jedoch kein „doppeltes Bewusstsein“ aus, bei dem sie sich selbst kontinuierlich durch den rassistisch geprägten Blick anderer Fahrgäste beobachten. Sie setzen sich nicht unter Druck durch ein zuvorkommendes und vorbildliches Auftreten ihren Beobachter davon zu überzeugen, seine Stereotype zu revidieren. Es geht nicht darum, das Gegenüber zu „überzeugen“, seine*ihre Meinung zu ändern. Es handelt sich vielmehr um ein Angebot die eigenen Stereotype zu reflektieren:

„Ich glaube, die Menschen ändern sich, weil es gibt so Leute, die am Anfang, wo du sie begrüßt hast im Bus und sie nicht einfach reagiert, weil die immer zu diesem selben Zeit wenn du Schule hast oder wenn du arbeiten oder wenn du zur Uni gehst. Und immer diese Strecke fahren und du am Anfang begrüßt hast und sie nicht zurück begrüßt, aber irgendwann später hatten die. Irgendwann werden sie, also irgendwann, es ist wirklich so, dass Sie wieder zurück begrüßt haben. [...] Dann es ist cool, dann merkt man Ah, ich hab was geschafft. So vielleicht den Menschen so ein bisschen das Angst wegzunehmen oder vielleicht sie die Gelegenheit anzubieten, dass sie sich auch ändern können. Oder vielleicht auf ihre Stereotype verzichten können.“ (IP 13, Z. 344-359)

Bei der Strategie des Angstnehmens kommunizieren die arabischen Migranten durch vertrauenserweckende Handlungen, dass sie nicht so fremd- und andersartig sind, wie die

anderen Fahrgäste durch ihre Handlungen implizieren. Sie nehmen dabei jedoch nicht die Last auf sich, durch ihre Handlungen sämtliche Fremdheitsstereotype widerlegen zu wollen. Stattdessen konzentrieren sie sich darauf, die Fremdheit, welche ihnen in einer konkreten Situation zugeschrieben wird, zu dekonstruieren. Der*die Zuschreibende wird in seiner*ihrer Zuschreibung verunsichert und muss hinterfragen, ob der migrantisch-muslimisch gelesene Fahrgast einer bestimmten ÖPNV-Begegnung wirklich „der Fremde“ ist, welcher in medialen Debatten diskutiert wird. Dafür müssen sie sich die befragten Migranten nicht unter dem Dogma der Repräsentation disziplinieren, sondern können ihren persönlichen ÖPNV-Routinen nachgehen. Weil das Ziel des Angstnehmens weniger ambitioniert ist, als bei der positiven Repräsentation ist die Strategie auch etwas erfolgsversprechender. Zum Einsatz kann sie aber nur bei Fremdheitsbehandlungen kommen, bei denen arabische Migranten als zu fürchtende Fahrgäste behandelt werden.

Ob andere Fahrgäste durch das Angstnehmen tatsächlich dazu gebracht werden ihre persönlichen Fremdheitsbilder zu reflektieren ist natürlich fraglich. Wahrscheinlicher ist es, dass diese für den begegneten Migranten eine Ausnahme machen und diesen nicht zu „den Fremden“ hinzuzählen. So lässt sich die konstruierte Fremdheitsbeziehung aufrecht erhalten ohne dabei das fragile Selbstbild der eigenen Überlegenheit anzutasten.

*Rassist*innen konfrontieren*

Ignorieren und das Nehmen von Ängsten durch freundliches Entgegenkommen sind nicht immer eine Option mit rassistischen Behandlungen umzugehen. IP 1, IP 2, IP 4, IP 6 und IP 13 erzählen, dass sie Täter*innen rassistischer Diskriminierung konfrontieren und ihren Dissens mit der Fremdheitsbehandlung ausdrücken. IP 5 und IP 8 berichten hingegen, dass sie in Situationen rassistischer Behandlung nicht darauf vorbereitet waren, etwas entgegenzubringen, möchten jedoch in Zukunft auch darauf reagieren. Insbesondere bei konfrontativen Anfeindungen werden verbale Äußerungen genutzt um dem Gegenüber klarzustellen, dass man sich nicht in dessen abwertender Behandlung nicht einverstanden ist und dass man sich nicht in dessen Fremdheitszuschreibung einfügen möchte. IP 4 erzählt von einem Konflikt beim Aussteigen aus der Straßenbahn, bei dem er das rassistische Verhalten eines anderen Fahrgastes konfrontiert:

Und dann hat einer so gemeckert. Er hat gesagt [mit wütender Stimme] 'Ey, diese Flüchtlinge und die verstehen nichts, und sie bleiben so im Weg!'. Ich habe einfach so zu ihm geschaut und hab gesagt 'Entschuldigung, reden Sie mit mir?'. Dann hat er nichts gesagt - habe ich gesagt: 'Haben Sie mit mir geredet?'. Dann meinte er 'Nee'. Ich hab gesagt 'Dann reden sie dann mit sich selbst halt.' (IP 4, Z. 106-110)

Durch eine solche Konfrontation lässt sich also klarstellen, dass rassistische Diskriminierung nicht einfach hingenommen wird. Täter*innen treffen auf Widerstand und Wehrhaftigkeit und erfahren, dass sie durch eine rassistische Fremdheitsbehandlung riskieren in eine unangenehme Situation geraten. IP 8 erklärt die Strategie:

„Du kannst zum Beispiel sagen, wenn man irgendwas gesagt hat, dann soll man okay, 'Sprichst du Deutsch?' So, als so ich will dich nicht verstehen. Oder dass du zum Beispiel versuchst, wenn man sich in irgendwas einmischt, dann kannst du einfach sagen ‚Das geht dich nichts an‘ oder ‚misch dich nicht ein‘. Oder dass du irgendwas sagst, [...] was ihnen einfach das Gefühl gibt okay, in was für eine dumme Situation hab ich mich eingemischt.“ (IP 8, Z. 542-551)

Ziel dieser Form der Konfrontation ist es also, dass der*die Täter*in in eine unangenehme oder peinliche Situation gerät, sodass er*sie das Verhalten bereut. Es handelt sich also um einen symbolischen Machtkampf verbaler Fertigkeiten zwischen den Fahrgästen, in der die situative Durchsetzung der Fremdheitszuschreibung im ÖPNV auf dem Spiel steht. Denn Fremdheitskonstruktionen sind immer auch verknüpft mit Machtverhältnissen, sie können nur durch herrschende Bevölkerungsgruppen gegen marginalisierte Gruppen durchgesetzt werden (Reuter 2002: 50). Während die Konstruktion von diskursiven Fremdheitsbildern durch strukturelle Machtverhältnisse geprägt ist (ebd.: 49) hängt die Durchsetzung von Fremdheitszuschreibungen durch rassistische Behandlungen im ÖPNV auch von den situativen Machtverhältnissen der Fahrgäste untereinander ab.

Während IP 2, IP 4 und IP 7 zu einer wütenden und emotionalen Form der Konfrontation neigen, bevorzugen IP 6 und IP 13 eine rationale und argumentative Reaktion auf Rassismus im ÖPNV:

„Es gibt Phasen, wenn ich ganz rational denke, dann ist immer die ruhige Art zu reagieren und den Leuten zu erklären, dass das war nicht korrekt. In schöne Art. Wenn ich rational denke, dann einfach ruhig erklären und einfach nicht schweigen, sondern darüber reden. Mit dem Hater, wenn wir das so nennen können. 'Das ist nicht korrekt, das ist nicht cool, weil so und so und so' [Ende des Satzes undeutlich]. Und manchmal bin ich so impulsiv und sauer. Dann reagiere ich anders und auch gönne ich mir manchmal ein bisschen Wut rauszulassen.“ (IP 6, Z. 290-298)

Wütende Reaktionen gegen Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV können also auch Erleichterung bringen. Bei einer rationalen Konfrontation kann die Durchsetzung von Fremdheitszuschreibungen hingegen durch eine argumentative Auseinandersetzung verhandelt werden. Durch die rationalen Reaktionen von IP 6 geraten die konfrontierten Fahrgäste in Erklärungsnot, sich für ihr rassistisches Verhalten zu rechtfertigen und ihre Fremdheitsbehandlungen zu legitimieren.

Konfrontationen müssen jedoch nicht unbedingt verbal sein. IP 1 und IP 13 nutzen auch Blicke um sich gegen rassistische Fremdheitsbehandlungen zu wehren:

„Wenn sie uns so angucken, dann versuchen wir auch zurück anzugucken. Also genau so mit diesem 'Hey, wer bist du?'. [...] Ich will auch, dass sie das Gefühl auch so vielleicht erkennen. Also so ein bisschen, oder... Also du guckst mich so strange, ich guck dich auch so an. Also weißt du was das heißt? Also nicht ich bin anders und du bist auch anders, weil ich anders bin bist du auch natürlich anders.“ (IP 13, Z. 314-319)

Durch das Zurückstarren soll die Fremdheitszuschreibung also umgekehrt werden, sodass der Fahrgast, welcher sich für zugehörig hält auf einmal selbst mit einer Fremdheitsbehandlung konfrontiert wird. Durch diese Strategie soll die Machthierarchie zwischen dem Fremden und seinem Konstrukteur temporär gespiegelt werden, sodass dieser das unangenehme Gefühl als fremdes Anderes gelesen zu werden selbst erfahren kann. Durch diese Erfahrung erhofft sich IP 13 sein Gegenüber zur Selbstreflektion und zur Einsicht zu bringen. Für IP 1 ist das Zurückstarren auf die bösen Blicke Teil eines symbolischen Machtkampfes, bei der die Beteiligten sich gegenseitig verAndern. Wer den Blick des Anderen länger ertragen kann geht dabei als Gewinner hervor.

Durch Blicke und verbale Reaktionen konfrontieren arabische Migranten andere Fahrgäste, welche sie rassistisch diskriminieren. In den ÖPNV-Interaktionen werden die Machtverhältnisse zwischen den Beteiligten neu verhandelt. Denn um eine Fremdheitszuschreibung gegen eine Person durchzusetzen, muss diese in einer Machtposition sein, welche sie dazu befähigt. Während gesellschaftliche Machtverhältnisse das Bild des fremden „muslimischen Migranten“ diskursiv durchsetzen können, leisten einige Befragten gegen diese Zuschreibung Widerstand. In symbolischen ÖPNV-Interaktionen werden die Machtverhältnisse auf denen die Fremdheitszuschreibung beruht auf die Probe gestellt. Statt sich in die Rolle des „Fremden“ einzufügen kämpfen die Betroffenen gegen die machtvolle Zuschreibung ein und äußern ihren Dissens mit der Subjektpositionierung als „fremd“.

Rechte einfordern

Im Gegensatz zu den präventiven Taktiken oder den repräsentativen ÖPNV-Praktiken gibt es unter den Befragten auch Strategien, die es komplett ablehnen sich selbst zur Vermeidung rassistischer Anfeindungen einzuschränken oder zum Widerlegen von Stereotypen unter Druck zu setzen. Da die vorausschauenden Vermeidungsstrategien und der disziplinierende Zwang des Repräsentationsdruck die arabischen Fahrgäste in ihren Mobilitätsfreiheiten einengen sprechen sich auch einige Befragte dagegen aus. Sie sehen das bewusste Ausleben ihrer bevorzugten Mobilitätspraktiken als widerständigen Akt gegen die rassistische Fremdheitszuschreibungen. Stattdessen sehen sie ihre selbstbestimmten Mobilitätspraktiken als implizite Forderung nach Gleichberechtigung und Zugehörigkeit:

“So actually, I am insisting to talk in Arabic and insist to show that I am a Muslim talking about whatever. Actually, this my freedom. [...] I am showing that I am Arab. [...] And I am doing this because the people should learn to respect anyone, whatever if it's Arab, Muslim, Christian, not Arab, whatever is his orientation, whatever the language he speaks.” (IP 12, Z. 297-304)

Anders als etwa IP 4 lehnt es IP 12 also ab, sein Gesprächsverhalten zu verändern. Er möchte nicht leiser oder seltener in arabischer Sprache sprechen um rassistischen Anfeindungen zu entgehen. Es ist für ihn ebenfalls unbedeutend, inwiefern er durch sein Sprechen Stereotype reproduziert oder welches Bild er bei anderen Fahrgästen erzeugt. Statt sich einzuschränken

tritt er selbstbewusst auf, möchte sichtbar sein und verbindet diese Praxis mit einer impliziten Forderung nach Freiheit und Akzeptanz.

Auch IP 1 teilt diese Ansicht und folgt in seiner ÖPNV-Praxis dieser Argumentationslogik. Nachdem er andere Fahrgäste beobachtet, wie sie in der Straßenbahn laut Musik abspielen, beschließt er es als er mit seinen Freunden am Wochenende unterwegs ist ebenfalls die Straßenbahn zu beschallen. Seine Freunde reagieren darauf schockiert, weil sie Angst davor haben, einen schlechten Eindruck zu hinterlassen und sich als Zielscheibe rassistischer Anfeindungen sehen. IP 1 sieht das jedoch anders:

„Weil du ein Ausländer bist, du musst nicht wie die Deutschen machen! Diesen Gedanken habe ich nicht verstanden. Die anderen, die bekommen Angst, wenn ich so Musik laut mach in der Straßenbahn oder so. Sie sagen ‚Wir sind Ausländer, mach das nicht!‘ Warum? Ich bin auch ein Mensch, wie die anderen. Die machen Musik laut - ich mach das auch.“ (IP 1, Z. 266-269)

Für IP 1 ist das laute Musikhören in der Straßenbahn also mit einer Forderung nach Gleichberechtigung verbunden. Statt sich einzuschränken erwartet er von den anderen Fahrgästen, dass sie sein geräuschvolles Verhalten ebenso tolerieren, wie die lauten Praktiken anderer Passagiere.

Die Befragten haben also eine Vielzahl an Strategien und Verhandlungsmethoden entwickelt, mit der sie auf Fremdheitsbehandlungen und Rassismus im ÖPNV reagieren. Während präventive Vermeidungsstrategien, Ignoranz oder positive Repräsentationspraktiken soziale Ungleichheiten reproduzieren und sich in VerÄnderungsprozesse einfügen, haben Taktiken der Konfrontation und des Angstnehmens das Potenzial den Dissens gegenüber zugeschriebener Fremdheit zu artikulieren. Während einige der Befragten dazu neigen die Subjektposition des Fremden nachzuvollziehen und anzunehmen, gibt es immer wieder Momente des Widerstands gegen diese diskursive Positionierung. Die Fremdheitszuschreibung kann herausgefordert bzw. dekonstruiert werden oder auch mit eigenen Inhalten bespielt werden. Die befragten Fahrgäste treten in eine symbolische Interaktion, bei der sie sich gegen Rassismus wehren und ihre eigene Zugehörigkeit einfordern.

	Beschreibung der Verhandlungsstrategie	Umgang mit Subjektposition des „Fremden“	Codiert bei
Prävention	<ul style="list-style-type: none"> • Vorausschauende Taktiken zielen darauf ab Fremdheitsbehandlungen zu entgehen • durch das Vermeiden bestimmter Linien, Personengruppen und Blickkontakten, strategische Sitzplatzwahl und freundliches Auftreten werden rassistische Anfeindungen minimiert 	<ul style="list-style-type: none"> • Einschränkung der eigenen Mobilität um Rassismus zu entgehen -> statt situativ erfahrenem Rassismus Verlagerung auf strukturelle Benachteiligung • Reproduktion des Fremdheitsstatus 	IP 1, IP 2, IP 4, IP 5, IP 7, IP 8, IP 12, IP 13
positive Repräsentation	<ul style="list-style-type: none"> • Selbstwahrnehmung und -reflektion durch den rassistischen Blick anderer Fahrgäste • unauffälliges Verhalten um keine Stereotypen zu reproduzieren; vorbildliches Verhalten um negative Stereotype zu widerlegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Investition in die Subjektposition des „Fremden“ mit eigenen, positiven Inhalten, Diversifizierung reduktionistischer Stereotypen • Annahme der Fremdheitszuschreibung 	IP 1, IP 2, IP 3, IP 5, IP 6, IP 8, IP 9, IP 13
Ignorieren	<ul style="list-style-type: none"> • keine Reaktion auf rassistische Anfeindungen und Diskriminierung durch andere Fahrgäste • Sinnlosigkeit des Streits, keine Eskalation provozieren, 	<ul style="list-style-type: none"> • Verweigerung der Möglichkeit zur Selbstpositionierung gegenüber der Fremdheitszuschreibung • Hinnehmen/ Duldung der diskursiven Adressierung als „Fremder“ 	IP 1, IP 5, IP 8, IP 13, IP 14
Ängste nehmen	<ul style="list-style-type: none"> • werden Adressierte durch Fremdheitsbehandlung als bedrohliche Fahrgäste konstruiert versuchen Befragte durch Freundlichkeit, Lächeln oder Grüßen deutlich zu machen, dass sie nicht so gefährlich sind, wie Migrations- und Islamdiskurs implizieren 	<ul style="list-style-type: none"> • Abstreiten der Fremdheitszuschreibung durch vertrauenserweckendes Auftreten • Kein generelles Infragestellen der Fremdheitskonstruktion, Zuschreibung trifft aber nicht auf einen selbst zu 	IP 8, IP 13
Rassist*innen konfrontieren	<ul style="list-style-type: none"> • Erwidern von „bösen Blicken“ durch Zurückstarren -> Umkehren der Fremdheitszuschreibung und VerÄnderung des Gegenüber • Verbale Konfrontation: Aggressor in peinliche Situation bringen oder argumentativ herausfordern 	<ul style="list-style-type: none"> • Äußerung von Dissens gegen Fremdheitszuschreibung • Neuverhandlung der Machtverhältnisse der Zuschreibung, Ankämpfen gegen Fremd-Machung und Subjektposition des „Fremden“ 	IP 1, IP 2, IP 4, IP 5, IP 6, IP 7, IP 8, IP 13, IP 14
Rechte einfordern	<ul style="list-style-type: none"> • Statt Einschränkungen hinzunehmen leben die Befragten ihr Mobilitätsverhalten bewusst frei und selbstbestimmt aus • Sichtbarkeit und unangepasste Verhaltensweise (z.B. lautes Sprechen auf Arabisch) als implizite Forderung nach Akzeptanz durch andere Fahrgäste 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Betroffenen weigern sich in Prozesse der Fremd-Machung einzufügen und damit einhergehende Benachteiligungen zu akzeptieren • Selbstbestimmte Mobilität als Forderung nach Zugehörigkeit 	IP 1, IP 12

Abb. 3: Verhandlungsstrategien arabisch-migrantischer Fahrgäste gegen Fremdheitszuschreibungen, eigene Darstellung

Nach der Fahrt: Umgang mit Rassismuserfahrungen

Die Erzählungen der Interviewpartner machen deutlich, dass die Erfahrung von Rassismus und Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV nicht mit dem Ausstieg eines unangenehmen Fahrgastes oder der Ankunft an der Zielhaltestelle abgeschlossen ist. Die Ausgrenzungserfahrungen müssen reflektiert und psychologisch verarbeitet werden. Dabei lassen sich verschiedene Muster erkennen, wie die Befragten mit ihren Fremdheitserfahrungen umgehen.

Für IP 1, IP 2, IP 5, IP 8 und IP 12 ist es bei der psychologischen Bewältigung gesellschaftlicher Ausgrenzungserfahrungen im ÖPNV von Bedeutung sich wiederholt zu vergegenwärtigen, dass positive Interaktionen häufiger vorkommen als rassistische Erlebnisse. Durch das erneute Durchleben schöner Erfahrungen richten sie ihre Aufmerksamkeit auf andere Aspekte alltäglicher Mobilität. Die Erlebnisse im ÖPNV könnten zudem nicht als repräsentatives Abbild der Gesellschaft gelesen werden (IP 5). Wenn die Befragten in anderen Lebensbereichen stärker gesellschaftliche Zugehörigkeit erfahren lenkt diese von rassistischen Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV ab, so IP 4 und IP 8:

„Wenn das jetzt passiert, das nimmt man jetzt nicht mehr im Ernst bzw. man nimmt sowas nicht mehr wahr, weil jetzt, du bist nicht mehr diese einfach neuankommende Person, der sich kaum mit irgendetwas auskennt, sondern du bist der Student, der Mitarbeiter, der Freund, der weiß... ich derjenige, der einfach super aktiv in der Gesellschaft ist und macht so viele Sachen und ist mit tausend Sachen beschäftigt und das lenkt nicht mehr ab.“ (IP 8, Z. 575-579)

Darüber hinaus neigen IP 1, IP 2, IP 12 und IP 14 ihre Rassismuserfahrungen im ÖPNV zu verharmlosen und zu normalisieren. Für IP 4 und IP 6 ist es hingegen ein Gewöhnungseffekt, der sie zu entlasten scheint. Während sie die rassistische Diskriminierung in Bussen und Straßenbahnen zu Beginn sehr verletzt hat, berichten sie, dass die Häufigkeit der Vorkommnisse dazu beigetragen hat, dass sie abwertende Behandlungen kaum noch ernst nehmen. Darüber hinaus erklärt IP 6, dass er versucht Rassismuserfahrungen nicht in einer Täter-Opfer-Dichotomie wahrzunehmen, sondern sich um Empathie mit den Fremdheitszuschreibenden bemüht. Die abwertenden Behandlungen, welche er erfährt, erklärt er durch die sozialen Problemlagen und Erfahrungen ökonomischen Abstiegs der diskriminierenden Fahrgäste. Indem er rassistische Fahrgäste nicht als persönliche Gegner begreift empfindet er deren Behandlungen weniger belastend.

IP 1, IP 13 und IP 14 gehen dabei noch einen Schritt weiter. Als IP 1 und IP 14 im ÖPNV rassistisch beleidigt werden erklären sie die Täter*innen zu psychisch Erkrankten. Dadurch sprechen sie die Rassist*innen zum Teil von ihrer Schuld frei, weil ihnen als vermeintliche Betroffene einer psychischen Krankheit nicht zugetraut wird selbstbestimmt und bewusst zu handeln:

„Eine Person, aber er verrückt, eine Frau, aber sie ist verrückt. Wirklich. Aber sie ist nicht verrückt, das ist... Ich sage diese Worte. Sie ist verrückt, sie hat kein Gehirn. Verstehen Sie, was ich meine?“

IP 13 entschuldigt eine rassistische Behandlung hingegen mit der jugendlichen Naivität und Bildungsferne der Diskriminierenden. Durch diese Infantilisierung und Pathologisierung der Fremdbehandlungen werden diese nicht als bewusste und reflektierte Äußerungen wahrgenommen, weswegen sie die Adressierten nicht so sehr verletzen können.

Eine weitere Bewältigungsstrategie liegt darin, die rassistischen Motive einer abwertenden Behandlung im ÖPNV umzuinterpretieren. IP 8, IP 12 und IP 13 erzählen davon, dass sie sich alternative Deutungsmuster für ihre Erlebnisse suchen um sich vor den negativen psychologischen Folgen einer Rassismuserfahrung zu schützen. So können böse Blicke auch als Resultat eines anstrengenden Arbeitstages und dem gesellschaftlichen Leistungsdruck gedeutet werden (IP 8 und IP 12). Intensives Anstarren könnte auch eine Reaktion auf die eigene Attraktivität oder den eigenen außergewöhnlichen Kleidungsstil sein (IP 13). Eine unfreundliche Behandlung ließe sich ebenso auf die schlechte Laune nach einem Streit mit dem*der Ehepartner*in zurückführen (IP 13). Insbesondere für IP 13 ist die Um-Interpretation rassistisch empfundener Behandlungen als gemeinschaftlicher Prozess bedeutend:

„Denke ich auf jeden Fall erstmal so nach und dann spreche ich mit meinen Mitbewohnern oder Freunden und frage ich ‚Okay, was denkst du warum?‘ Also so versuchen wir das so bisschen anders zu interpretieren und dann versuchen wir wirklich das so, weißt du, das hilft natürlich. Hilft manchmal. Am Anfang hat das nicht geholfen, dass ich weiß. Ah, ich lag falsch. Aber mittlerweile, super, ich freue mich, wenn ich weiß ah, okay, vielleicht doch was anderes. [...] Es ist besser, weil ich will auch nicht die Hoffnung an Menschen verlieren und ich will auch... Ich glaube so wo du lebst, ist es immer wichtig, dass es immer schön bleibt.“ (IP 13, Z. 524-561)

Die von IP 13 geschilderte Um-Interpretation passiert also im sozialen Austausch mit seinen Freunden, mit dem Ziel sein positives Weltbild zu erhalten um sich selbst vor negativen Gefühlen zu schützen. Auch für IP 4, IP 6, IP 7 und IP 11 spielt die gemeinsame Aufarbeitung im Freundeskreis eine wichtige Rolle. IP 7 teilt seine Erlebnisse mit seinen Freund*innen, welche zum Teil von ähnlichen Erfahrungen berichten und Mitgefühl zeigen – hilfreiche Lösungsvorschläge erhält er aber nicht. Für IP 6 geht die Aufarbeitung der Erlebnisse in zwei Richtungen: seinen Freund*innen, die nicht von Rassismus betroffen sind erzählt er von seinen Erfahrungen um ein Bewusstsein für die alltägliche Bedeutung von Rassismus im ÖPNV zu schaffen. Mit seinen arabischen Freunden bespricht er sich um die gemeinsamen Erfahrungen zu teilen, um Wut abzulassen, um sich gegenseitig Mut zu geben und um sich zusammen zu besprechen, wie man in Situationen rassistischer Fremdbehandlung am besten reagiert.

Gemeinsam, strategisch und institutionell gegen Rassismus im ÖPNV

Die Auseinandersetzung mit Rassismus im ÖPNV geht also weit über die die konkrete Fremdbehandlung und -verhandlung einer symbolischen ÖPNV-Interaktion hinaus. Die gesellschaftliche Ausgrenzungserfahrung in der alltäglichen Mobilitätsroutine ist für einige der Befragten Anlass für weitere Aktionen. Neben der Sensibilisierung für die alltägliche

Dimension von Rassismuserfahrungen im ÖPNV im Freundeskreis (IP 6) nutzt IP 13 seine Social-Media-Kanäle um über seine negativen ÖPNV-Erlebnisse zu berichten. IP 8 engagiert sich in einer anti-rassistischen Initiative, welche sich in Workshops mit der Frage auseinandersetzt, wie man am besten auf alltagsrassistische Erlebnisse reagieren kann. IP 4 hat aufgrund seiner Erfahrungen das städtische Anti-Diskriminierungsbüro aufgesucht um dort zu erfahren, wie er rassistisches Verhalten des ÖPNV-Personals melden kann.

Die Betroffenen setzen sich also sehr vielseitig mit ihren Rassismuserfahrungen auseinander und reflektieren die Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV. Sie entwickeln komplexe Strategien, wie sie auf Fremdheitszuschreibungen reagieren. Während einige Strategien sich in die Subjektposition des Fremden einfügen dienen andere Taktiken einer kreativen Selbstpositionierung, welche einen aktiven Kampf gegen die Fremdheitszuschreibung aufnehmen. Präventive Strategien und das Ignorieren verweigern die kommunikative Auseinandersetzung mit rassistischen Fahrgästen. Durch das Hinnehmen der Fremdheitsbehandlungen und die Einschränkung der eigenen Mobilität fügen sich die Befragten in die Subjektposition ein. Gesellschaftlicher Ausschluss und soziale Ungleichheiten werden reproduziert. Durch Konfrontation, Repräsentation, Einforderung von Gleichberechtigung und Angstnehmen verständigen sich arabische Migranten mit den Konstrukteur*innen ihrer Fremdheit über ihren sozialen Status. Durch bedeutungsanzeigende Handlungen treten sie in einen Interaktionsprozess ein, indem sie ihren Dissens mit der Zuschreibung ausdrücken und die Situationsdefinition der Zuschreibenden herausfordern. In einem interaktiven Kommunikationsprozess treten die Akteur*innen in einen Austausch, bei dem sie die situative Bedeutung der diskursiven Fremdheitszuschreibung verhandeln. Während Strategien der Repräsentation die Fremdheitszuschreibung annehmen und mit eigenen Inhalten ausgestalten treten Taktiken der Konfrontation, des Angstnehmens und des Einforderns von Gleichberechtigung in einen anhaltenden Kampf gegen die Subjektposition des Fremden ein. Durch das Einnehmen, Abwandeln und Herausfordern der diskursiven Subjektposition kann das Bild des Fremden in ÖPNV-Interaktionen reproduziert, modifiziert oder dekonstruiert werden. Die Positionierungsprozesse der arabischen Migranten reichen jedoch über das alltägliche Mobilitätserlebnis hinaus: die psychische Bewältigung und anti-rassistische Kämpfe werden darüber hinaus fortgeführt. Situative Positionierungsprozesse in ÖPNV-Interaktionen sind mit strategischen Positionierungen und Politisierung nach der Fahrt verknüpft.

4.4 Vier arabisch-migrantische Fahrgasttypen – eine Typologie

Durch die inhaltlich strukturierende Inhaltsanalyse konnten zahlreiche wiederkehrende Themen und fallübergreifende Gemeinsamkeiten in den ÖPNV-Erlebnissen festgestellt werden. Trotzdem gibt es zwischen den Fällen auch grundlegende Unterschiede, wie die Befragten Rassismus im ÖPNV erleben und wie sie damit umgehen. Aufgrund der typenbildenden Inhaltsanalyse (Kapitel 3.2.2) ließen sich durch Vergleich und Fallkontrastierung charakteristische Kombinationen von Merkmalsausprägungen feststellen. In der Art und Weise, wie die Befragten im ÖPNV Rassismus wahrnehmen und darauf reagieren gibt es bestimmte Muster, aufgrund welcher sich die Interviewpartner in vier arabisch-migrantische Fahrgasttypen gruppieren ließen.

Die Unberührten: IP 10 und IP 14

Nicht alle Befragten haben gleichermaßen Erfahrungen mit rassistischen Behandlungen im ÖPNV gemacht. Während IP 10 von keinen symbolischen Fremdheitsbehandlungen berichtet, kann sich IP 14 nur an vereinzelte Ausnahmen erinnern. Dieser Umstand ist weniger darauf zurückzuführen, dass die beiden im ÖPNV nicht rassistisch angefeindet werden, sondern in der Art, wie sie ÖPNV-Interaktionen wahrnehmen und verarbeiten.

So berichten IP 10 und IP 14 durchaus von negativen Behandlungen durch das ÖPNV-Personal, interpretieren diese jedoch konsequent als nicht rassistisch motiviert. Während sich IP 4 zum Beispiel sicher ist, dass Busfahrer*innen Haltestellen auslassen, weil die wartenden Fahrgäste migrantisch-muslimisch aussehen finden IP 10 und IP 14 andere Erklärungen für den schlechten Service:

„Also ich kann das teilweise verstehen. Also wenn ich jetzt ein Busfahrer bin der jetzt zum Beispiel sein Leben lang einfach nur Bus fährt und jetzt kommst du an, ich habe sowieso keinen Bock, ich brauche jetzt meinen Feierabend. [...] Also ich kann das ein bisschen nachvollziehen, wenn die einfach vor dem Feierabend sind und die keine Lust mehr draufhaben. [...] Vielleicht haben die keinen Bock auf ihren Beruf. Die denken auch dieser scheiß Beruf, ich muss die ganze Zeit und jeden Tag das Gleiche machen.“
(IP 10, Z. 212-222)

Für IP 10 sind die anstrengenden und eintönigen Arbeitsbedingungen der ÖPNV-Mitarbeiter*innen der Grund für schlechten Service und aggressives Auftreten, welches er erfährt. Ein rassistisches Motiv zieht er nicht in Erwägung. Auch IP 14 kann sich kein rassistisches Motiv vorstellen, als ein Busfahrer sein Warten an einer Haltestelle ignoriert. Ist er sich zu Beginn der Erzählung sicher, dass der Fahrer ihn gesehen hat, zieht er sich als er nach einer Erklärung gebeten wird darauf zurück, dass er vielleicht doch nicht sichtbar genug gewartet hat.

Die „Unberührten“ erfahren also keinen oder kaum Rassismus im ÖPNV, weil sie diesen nicht wahrnehmen und die Möglichkeit eine Handlung als rassistisch zu deuten ignorieren. Auch IP 13 ist dieses Verhalten vertraut, welcher über seine Freunde berichtet:

„Die sind total in anderem Welt halt. So also auch so zwei Freunde von mir, die sehen sowas gar nicht. [...] Ich weiß es nicht, ob dass die wirklich... Also so ihre Wahrnehmung ist total anders. [...] Das war super, also war 100 Prozent rassistisch. Aber die sehen das nicht, weil die sich noch nie mit diesem Thema auseinandergesetzt haben. Weil die sind immer so in dieser Blase unter sich.“ (IP 13, Z. 492-500)

Doch obwohl sich IP 10 und IP 14 in einer „Blase“ alternativer Wahrnehmung und Deutungsmuster befinden, können nicht alle rassistischen Behandlungen übersehen werden. Verbale Anfeindungen, in denen rassistische Ansichten unvermittelt zum Ausdruck gebracht werden können nur als solche gedeutet werden. So muss auch IP 14 feststellen:

„Solche Sprüche, das ist Nazi... [Sie sagen] ‚Das ist Deutschland. Warum bist du hier?‘“ (IP 14, Z. 266-267)

Rassismuserfahrungen der „Unberührten“ im ÖPNV beschränken sich also auf verbale Anfeindungen. Nur diese können deren Wahrnehmungsmuster durchdringen. Darüber hinaus scheinen solche Erlebnisse jedoch auch in der Erinnerung verdrängt zu werden. So proklamiert IP 14 zu Beginn des Interviews, er habe nie Rassismus im ÖPNV erlebt, erst im späteren Verlauf des Interviews kann er sich an verschiedene Geschehnisse verbaler Beleidigung erinnern. Die „Unberührten“ ÖPNV-Nutzer nehmen Rassismus im ÖPNV also kaum oder gar nicht wahr, kommt es zu einem Erlebnis, welches als rassistisch wahrgenommen wird, wird es in der Erinnerung zurückgedrängt. Bei IP 14 werden negative Erlebnisse kaum thematisiert, IP 10 spricht hingegen sehr ausführlich darüber, hält sich dabei aber konstant an das gleiche Interpretationsmuster: schlechte Arbeitsbedingungen und schlechte Laune sind schuld an den abweisenden Behandlungen.

Da es IP 14 im Gegensatz zu IP 10 nicht gelingt, das Bild eines rassismusfreien ÖPNV-Raumes aufrechtzuerhalten, lassen sich in seinen Erzählungen zahlreiche Verarbeitungstechniken finden um das Erlebte umzuinterpretieren oder den Geschehnissen deren Relevanz abzusprechen. So betont IP 14, dass er seine Aufmerksamkeit auf die positiven Erlebnisse richtet und negative Erfahrungen in den Hintergrund treten. Verharmlosung und Normalisierung führen zudem zu einer psychischen Entlastung angesichts rassistischer Anfeindungen:

„Nene, nichts Schlimmes, kann man sagen. Eine Person die macht das diese Große und er macht das Kleine. Es geht schlimmer, so ich finde das ist okay, das ist kein Problem.“ (IP 14, Z. 170-171)

Mit dieser Ansicht spricht IP 14 den vermeintlich „kleinen“ Rassismuserfahrungen deren Relevanz ab, mit der Begründung es könne auch schlimmer sein. Rassistische Anfeindungen stellt er als Randphänomen dar und die Täter*innen charakterisiert er als geistig Verrückte

(„Sie ist verrückt, sie hat kein Gehirn“; IP 14, Z. 256-257). Die Relevanz der Erlebnisse lässt sich durch diese Wahrnehmung und Interpretation stark beschränken, sodass der Betroffene keine psychische Belastung erfährt. Abschließend negiert IP 14 auch sämtliche Verbindungen von antimuslimischem Rassismus mit dem Islam- und Migrationsdiskurs in Deutschland:

„Ich bin ehrlich, dass ich sage nicht, dass es normalerweise jetzt die Leute sagt das, weil er glaubt, wir sind in Europa und er soll das sagen ‚Oh Ich habe Angst!‘. Aber ich bin ehrlich und sage was ist meine Meinung. Wirklich, Ich habe keine Angst. [...] Es soll das nicht bleiben in meiner Meinung das es gibt Person, er will über uns Muslime etwas Schlimmes sagen, das ist überall. In allen Ländern es gibt Leute, die machen das. In Syrien, es gibt Leute, Gleiche. Alle. Alle. Länder, es gibt diese Leute. Also nein, ich habe keine Angst. Das ist... Ich finde das ist normal.“ (IP 14, Z. 120-127)

IP 14 sieht also keine Evidenz im antimuslimischen Rassismus, stattdessen werde er fälschlicherweise als Opfer dargestellt. Antimuslimische Positionen sind für ihn nicht das Ergebnis eines spezifisch europäisch-deutschen gesellschaftlichen Diskurses, welcher es aufgrund politischer Machtverhältnisse vermag, Muslim*innen als Fremde zu konstruieren um ein überlegenes Selbstbild aufrecht zu erhalten. Anstelle dessen begreift er Islamhass als universales Phänomen, losgelöst von kolonialen und gesellschaftlichen Machtstrukturen. Durch diese Universalisierung von antimuslimischem Rassismus, welchen er in Syrien gleichermaßen wie in Deutschland erfahre gelingt es ihm, seine Rassismuserfahrungen im ÖPNV grundlegend anders wahrzunehmen. Sie markieren ihn nicht als „fremd“, weil er sie gleichermaßen in seinem Herkunftsland erfährt. Seine spezifische Sichtweise ermöglicht es ihm, seine Rassismuserfahrungen umzuinterpretieren, sodass ihnen keinerlei symbolische Bedeutung der Nicht-Zugehörigkeit zukommt.

Somit gestalten sich die ÖPNV-Erlebnisse von IP 10 und IP 14 unterschiedlich. Während IP 10 in negativen Behandlungen durchweg kein rassistisches Motiv erkennt, bemüht sich IP 14 den Erlebnissen keine Aufmerksamkeit zu geben, ihnen keine Relevanz einzuräumen und die Erfahrungen in ihrer symbolischen Bedeutung umzuinterpretieren. Die Gemeinsamkeit ihrer ÖPNV-Erfahrungen, welche sie als „Unberührte“ vereint, liegt in ihrer spezifischen Wahrnehmung und Verarbeitung des Erlebten. Aufgrund ihrer Perspektive erfahren sie im ÖPNV keinerlei Gefühle der Fremdheit und Nicht-Zugehörigkeit. Die spezifische Wahrnehmung von IP 10 und IP 14 wirft dabei die Frage auf, inwiefern deren einseitigen Situationsdeutungen und Uminterpretation bewusst oder unterbewusst ablaufen. In jedem Fall schützt sie ihre Wahrnehmung von ÖPNV-Erlebnissen vor einer psychischen Belastung durch das Erfahren von gesellschaftlicher Ausgrenzung und Nicht-Zugehörigkeit.

Die Pragmatischen: IP 5, IP 7, IP 11 und IP 12

Unter den „pragmatischen“ ÖPNV-Nutzern gibt es ein generelles Problembewusstsein für Rassismus im ÖPNV. Ihre Rassismuserfahrungen sind vor allem im Bereich der Fahrkartenzugangskontrolle (IP 7, IP 11 und IP 12) und verbaler Angriffe durch Fahrgäste (IP 5, IP 7 und IP 12) zu verorten. Von distanzierender Körpersprache oder aggressiven Blicken wird

dagegen nicht gesprochen. Insgesamt haben sie nur wenige konkrete Rassismuserfahrungen gemacht, über die sie berichten. So ist es möglich, dass die Befragten seltener mit Fremdheitsbehandlungen konfrontiert wurden und rassistische Veränderungen durch Körpersprache und Blicke nicht gegen sie eingesetzt wurden. Wahrscheinlicher scheint jedoch, dass die „Pragmatischen“ weniger sensibel für rassistische Praktiken im ÖPNV sind. Weil sie subtile Fremdheitsbehandlungen durch physische Distanzierung oder Blicke nicht wahrnehmen, sind ihre ÖPNV-Erlebnisse weniger von Rassismus geprägt. Dass sich rassistisch motivierte Anfeindungen anderer Fahrgäste womöglich unter der Aufmerksamkeitsschwelle der „Pragmatischen“ abspielen könnten, zeigen auch die Schilderungen von IP 7:

„Also bei mir glaub ich, war jetzt nichts, was besonders ist mit anderen Fahrgästen. Also es war einfach... Nee, ich glaube, da das sind die eher ein bisschen neutraler. Man interagiert nicht so viel, man geht einfach durch oder setzt sich irgendwo hin. Manchmal so bestimmte Leute sind ein bisschen unfreundlicher als sonst, aber das kann ja halt eben von vielen Sachen abhängen. So, und deswegen sind auch die Ereignisse nicht so wirklich in meinem Kopf geblieben, könnte man sagen. Ich kann mich vielleicht ein paar Mal erinnern, wo der eine so ein bisschen unfreundlicher war. Beim Durchgehen oder so. Aber ansonsten nicht so wirklich was, was auffällt.“ (IP 7, Z. 246-252)

Unfreundlichen Behandlungen gibt IP 7 also wenig Aufmerksamkeit und liest diese nicht im Kontext rassistischer Abwertungen. So berichtet er zwar davon, dass er einmal von einer anderen Passagierin intensiv angestarrt wurde, findet jedoch keine Erklärung für ihr Verhalten. Weil Rassismus nur bei Fahrkartenkontrollen und verbalen Anfeindungen wahrgenommen wird, sind die ÖPNV-Erfahrungen prinzipiell eher positiv:

“No, no, because, you know, I am using public transport every day. So, if we can make like... good, like I have, let's say that I have ten bad impressions about the public transport in Germany. I have thousands and thousands of good impressions. So, there are ten bad and thousands of thousand are very good. So, it's okay, nothing. Your mind will not remember this thing.” (IP 12, Z. 404-407)

Zwar sind die ÖPNV Erlebnisse von den „Pragmatischen“ aufgrund rassistischer Erfahrungen von Angst (IP 11 und IP 12), Unwohlsein (IP 7) und Verletzung (IP 5) geprägt, trotzdem überwiegt für sie das Positive. Sie sehen Rassismus im ÖPNV als Problem, geben diesem Problem jedoch wenig Aufmerksamkeit und leiten aus ihren Erfahrungen keinen konkreten Handlungsbedarf ab. Dementsprechend sind die Strategien der „Pragmatischen“ mit Rassismus im ÖPNV umzugehen eher gering ausgeprägt, sie versuchen sich selbst an die Situation anzupassen:

“But actually, Arab people are getting used to everything like that because it's OK, I'm coming here to study even or work, so you don't give a lot of attention to this situation.” (IP 12, Z. 223-225)

“These things give me a feeling that I'm insecure, but it's OK, I have to face it, I have to deal with it, I have to control my emotions.” (IP 12, Z. 580-581)

Der Umgang mit Rassismus im ÖPNV ist vor allem durch Ignorieren (IP 5) und präventive Vermeidungstaktiken (IP 5, IP 7 und IP 12) geprägt. Strategische Sitzplatzwahl (IP 7), freundliches Lächeln (IP12) und das Ausweichen von Blicken (IP 5) zielen darauf ab die Möglichkeit einer rassistischen Behandlung zu vermeiden. IP 5 erzählt:

„Ich gucke nicht an den Anderen mit dem Stress in den Augen so an und vielleicht, das spielt eine Rolle, dass du den Anderen, die rassistischen Leuten ignorierst. Ja und du legst keinen großen Wert darauf, mit den rassistischen Leuten zu sprechen. Einfach ignorieren. Ja, und nach einer Minute, zwei Minuten – Sie schreien nicht mehr. Und sie sprechen nicht weiter mit dir.“ (IP 5, Z. 162-166)

IP 5 und IP 12 erzählen, dass sie es sich durchaus vorstellen könnten, einen rassistischen Fahrgast zu konfrontieren, in ihrer tatsächlichen Praxis ist es dazu jedoch nie gekommen. Zur Auseinandersetzung der „Pragmatischen“ mit ihren Rassismuserfahrungen im ÖPNV gehört auch das gemeinsame Gespräch im Freundeskreis (IP 7, IP 11), wobei hier lediglich Erfahrungen geteilt werden aber keine Lösungsvorschläge diskutiert werden. Der pragmatische Charakter dieser ÖPNV-Nutzergruppe liegt also darin, dass einerseits ein grundsätzliches Problembewusstsein für Rassismus im ÖPNV vorliegt, dass dem Thema jedoch andererseits in der eignen Mobilitätspraktik und der Reflexion der Erfahrungen ausgewichen wird. Der Umgang zielt darauf ab, die Häufigkeit der Fremdheitserfahrungen zu reduzieren und die emotionalen Auswirkungen rassistischer VerÄnderung zu begrenzen. Statt einer konfrontativen Auseinandersetzung mit dem Missstand, wird eine konfliktvermeidende Haltung bevorzugt, bei der durch geringen Aufwand die negativen Auswirkungen von Rassismus im ÖPNV minimiert werden.

Die Repräsentanten: IP1, IP2 und IP 4

Die „Repräsentanten“ reagieren sehr sensibel auf rassistische Behandlungen im ÖPNV. Sie machen regelmäßig negative Erfahrungen, welche sie emotional stark belasten. Ihre Erzählungen decken das gesamte Spektrum der Fremdheitsbehandlungen ab: Rassismus durch ÖPNV-Mitarbeiter*innen (IP 4), „böse Blicke“ (IP 1 und IP2), Distanzierung bei der Sitzplatzwahl (IP 2 und IP 4), Verdächtigungen des Taschendiebstahls und des ticketlosen Fahrens (IP 2), sowie verbale Angriffe und Beleidigungen (IP 2 und IP 4). Die alltägliche Mobilitätsroutine der „Repräsentanten“ ist also von der kontinuierlichen Erfahrung der Fremdheit und gesellschaftlichen Ausgrenzung geprägt. Frustration (IP 2), Angst (IP 1) und das Gefühl nicht akzeptiert zu werden (IP 4) prägen ihre ÖPNV-Nutzung.

Das Besondere an den „Repräsentanten“ liegt jedoch darin, dass sie ihre Rassismuserfahrungen kaum im Kontext gesellschaftlicher Diskurse interpretieren, welche sie als Migrations- und Religionsandere konstruieren. Die alltäglichen VerÄnderungen und Fremdheitsbehandlungen führen sie stattdessen auf negative Begegnungen der unmarkierten

Mehrheitsgesellschaft mit migrantisch-muslimisch gelesenen Personen zurück, welche ein negatives Bild erzeugt hätten. IP 1 erklärt:

„Vielleicht ist es normal, dass es gibt Ausländer, die haben früher was Schlechtes gemacht oder die haben so eine schlechte Bild so bei den Deutschen gelassen.“ (IP 1, Z. 444-445)

Fremdheitsstereotypen und negative Bilder sind nach dem Verständnis der „Repräsentanten“ nicht auf einen Konstruktionsprozess zurückzuführen, bei dem die unmarkierte Mehrheitsgesellschaft „das Fremde“ erfindet um „das Eigene“ davon abzugrenzen und als moralisch überlegen zu rahmen. Stattdessen wird der verkörperten Begegnung zwischen „Ausländern“ und „Deutschen“ die Verantwortung bei der Genese eines negativ konnotierten Bildes migrantisch-muslimisch gelesener Personen zugeschrieben. Diese Aufwertung der Wirkmächtigkeit körperlicher Begegnung hat folgenreiche Konsequenzen für das Auftreten arabischer Migranten im ÖPNV: Sie zwingen sich zu einer Performance, welche eine konstruierte Gruppe arabisch-muslimischer Fahrgäste repräsentiert und übernehmen Verantwortung für negatives Verhalten anderer Personen, welche als Teil dieser Gruppe wahrgenommen werden. So erklärt IP 4:

„Ich denke man muss hier ein gutes Bild machen damit die Leute uns akzeptieren. Ich weiß viele machen schlechte Sachen von *uns* und deswegen werden sie schlecht angesehen.“ (IP 4, Z. 234-236, Hervorh. d. Verfasser)

Diese Einstellung lässt sich nicht nur in den Erzählungen von IP 1, IP 2 und IP 4 finden. Auch IP 6 berichtet über „Repräsentanten“ in seinem Freundeskreis:

„Die erzählen von wegen, dass die Leute ‚die Ausländer‘, also die ‚anders‘ sind, schlecht behandeln. Sie haben ein Bild in deren Köpfen, dass diese Leute mit Migration, die Leute mit Migrationshintergrund sind eh aggressiv, eh schlecht, eh nicht zivilisiert, et cetera, die ganzen Klischees. Und wenn man aggressiv reagiert oder wenn man impulsiv reagiert, oder wenn man Wut zeigt, dann man bestätigt das Bild, was sie haben“. (IP 6, Z. 305-310); „Du bist präsent [repräsentativ] für diese ganze arabische Community hier, dann musst du dich gut benehmen“ (IP 6, Z. 284-285)

Die Annahme der Aufgabe als „Repräsentant“ im ÖPNV aufzutreten geht also damit einher, sich „gut zu benehmen“ um Stereotype nicht zu bestätigen, bzw. sogar zu widerlegen. Dabei bilden die „Repräsentanten“ ein doppeltes Bewusstsein aus, wobei sie sich konstant durch den rassistischen Blick anderer Fahrgäste wahrnehmen und reflektieren. Wie in Kapitel 4.2 bereits ausgeführt wurde schlägt sich diese Perspektive in der ÖPNV-Praxis nieder. „Repräsentanten“ sprechen nicht laut in arabischer Sprache, um nicht störend aufzufallen oder Stereotype des aggressiven, streitsüchtigen Arabers zu bestätigen (IP 4). Oder sie bieten ihren Sitzplatz älteren Fahrgästen an, mit der Hoffnung negative Stereotype über arabisch-muslimische Menschen zu widerlegen (IP 2).

Neben der positiven Repräsentation nutzen die „Repräsentanten“ auch vorrausschauende Vermeidungsstrategien (IP 1, IP 2 und IP 4) oder ignorieren Anfeindungen (IP 2). In der Verarbeitung der Ereignisse neigen sie zur Verharmlosung (IP 1, IP 2 und IP 4) und zur Gewöhnung (IP 4). Anders als IP 6 die „Repräsentanten“ in seinem Freundeskreis beschreibt nehmen die befragten „Repräsentanten“ jedoch nicht sämtliche Formen rassistischer Diskriminierung hin. Manchmal konfrontieren sie auch Fahrgäste, welche sie rassistisch behandeln. Diese Konfrontation fügt sich nicht in das Bild des beherrschten Fahrgasttypen, welcher nicht impulsiv handelt und sämtliche Fremdheitsbehandlungen hinnimmt. Die Erzählung von IP 2 offenbart aber auch, dass er die Konfrontation einer Passagierin, welche ihre Handtasche vor ihm versteckt zugleich bereut:

„Und Ich habe gesagt ‚WTF ich sehe wie ein Dieb aus, oder wie?‘ [...] Ich möchte kein Theater machen aber, vielleicht wenn sie wie sie mir geantwortet. Vielleicht das war ein bisschen schlimm. [...] Aber Gott sei Dank sie hat mir nicht geantwortet.“ (IP 2, Z. 224-228)

„Repräsentanten“ können also durchaus mal ihre dulddende Grundeinstellung verlassen, insofern sie unmittelbar mit rassistischen Fremdheitsbehandlungen konfrontiert werden. Dann äußern sie ihre Empörung oder machen auf Ungerechtigkeit aufmerksam. Abseits konkreter Anfeindungen eint „Repräsentanten“ jedoch der Grundtenor „positiver Repräsentation“. Sie sind der Überzeugung, dass sie als Repräsentanten einer arabisch-muslimischen Community im ÖPNV auftreten und „sich benehmen“ müssen. Sie „überwachen“ sich selbst durch die rassistischen Augen beobachtender Fahrgäste um möglichst keine deren Stereotype zu erfüllen. Darüber hinaus versuchen sie durch ihre körperliche Präsenz im ÖPNV die Vorurteile anderer Fahrgäste performativ zu widerlegen.

Die Aktivisten: IP 6, IP 8 und IP 13

Auch „die Aktivisten“ haben eine große Bandbreite an VerÄnderungspraktiken und rassistischen Behandlungen im ÖPNV erlebt. Diese beinhalten „böse Blicke“ (IP 6, IP 8 und IP 13), distanzierende (IP 8 und IP 13) und aggressive Körpersprache (IP 8), das Verweigern von Hilfe (IP 6 und IP 8), verbale Angriffe (IP 8 und IP 13) und das Androhen körperlicher Gewalt (IP 13). Genau wie „die Repräsentanten“ sind auch sie stark emotional betroffen von ihren Erlebnissen. Sie sind schockiert (IP 8), wütend (IP 6) und verletzt (IP 13).

Anders als die repräsentativen ÖPNV-Nutzer lehnen sie deren Sichtweise ab (IP 6) oder stellen die Wirksamkeit „positiver Repräsentation“ infrage (IP 8). Für sie sind antimuslimischer Rassismus nicht das Ergebnis negativer Erfahrungen in der Begegnung mit migrantisch--muslimisch gelesenen Fahrgästen. Stattdessen liefern sie komplexe Begründungen für Rassismus im ÖPNV, welche von der Analyse migrationsfeindlicher Diskurse (IP 6 und IP 8), über Islamfeindlichkeit (IP 8) und AfD-Rhetorik (IP 8) hin zu ökonomischer Benachteiligung durch die deutsche Wiedervereinigung (IP 6 und IP 8) reichen. So erklärt IP 6:

„Ich glaube, dass es... die älteren Leute in Sachsen, in den neuen Bundesländern allgemein sich benachteiligt fühlen, besonders nach der Wende. Und die ganze

Geschichte Pipapo. Und dass sie sich unfair behandelt in ihrem eigenen Land fühlen. Die ganze Thema Ost-West. Die Wende, Treuhandanstalt, Privatisierung, Flüchtlingswelle... Und ja, sie fühlen sich so [allein] gelassen von den Parteien. Und dann kam diese ganze Hetze mit AfD, die auf das Spiel... Also ich glaube nicht, [...] dass sie alle schlechte Menschen sind. Aber es ist einfach nur die Politik hat in letzter Zeit das ganze Thema als Mittel benutzt, um Spaltung zu machen oder so Mehrgewinn an Stimmen und die sind Opfer von dieser Politik wie ich und wie du und wie jeder. Und deshalb sind sie... ja... ja, wütend auf die Situation und automatisch auf die fremden Leute. Also in diesem Fall in deren Augen die Geflüchtete, oder die anders Aussehenden.“ (IP 6, Z. 207-216)

IP 6 analysiert also, dass er als Zugehöriger einer fremdgemachten Bevölkerungsgruppe gelesen wird und dass diese Fremdheitskonstruktion eine gesellschaftspolitische Funktion hat. Die „Aktivisten“ eint ein komplexes Problembewusstsein bei der Interpretation ihrer Ausgrenzungserlebnisse im ÖPNV. Sie haben sich mit gesellschaftlichen Strukturen auseinandergesetzt, welche auf antimuslimischen Rassismus einwirken können.

Die Strategien der „Aktivisten“ mit Rassismus umzugehen sind vielfältig. Manchmal ignorieren die Betroffenen rassistische Anfeindungen (IP 8 und IP 13) und haben präventive Vermeidungsstrategien entwickelt (IP 8 und IP 13), versuchen jedoch vermehrt auf andere Fahrgäste zuzugehen um deren Ängste zu nehmen (IP 8 und IP 13) oder um diese zu konfrontieren (IP 6, IP 8 und IP 13). Eine „positive Repräsentation“ lehnen sie jedoch ab. Insbesondere ihre konfrontativen Strategien zeigen, dass sie sich vertieft mit Rassismus im ÖPNV auseinandergesetzt haben und darauf vorbereitet haben, aktiv dagegen vorzugehen. IP 8 berichtet, dass er auf einem YouTube-Kanal hilfreiche Vorschläge gefunden hat um auf rassistische Behandlungen im ÖPNV zu reagieren. IP 6 und IP 13 erzählen von Situationen, in denen sie spontan anderen Fahrgästen geholfen haben, welche rassistisch behandelt wurden. IP 13 fasst sein Vorgehen zusammen:

„Ansprechen. Manchmal, ja, manchmal schlucke ich das auch. Und manchmal, wenn ich wirklich wütend bin, kein Bock, dann schreibe ich sofort was. Ein Status auf Facebook oder Twitter [lacht]. Aber meistens spreche und ich spreche das mehr an. Also 100 Prozent. Dass es nicht bei mir bleibt. Ich spreche sofort das an, wenn das bei jemand, der*die wirklich nicht sich verständigen kann. Oder nicht sagen kann, was er oder sie sagen möchte. Oder vielleicht das gar nicht verstanden. Aber ich hab das gesehen. Und wenn das geschehen ist, heißt nicht, dass man auch nicht... also weißt Du? [...] ‚Ja, aber das geht dich nichts an. Ist nicht dir passiert‘ - aber doch, ich war auch dabei als das geschehen [ist]. Deswegen spreche ich das sofort [an].“ (IP 13, Z. 581-588)

Außerdem machen die „Aktivisten“ nicht nur in konkreten ÖPNV-Situationen auf rassistische Behandlungen aufmerksam, sie möchten auch über die Fahrt hinaus Menschen für das Thema sensibilisieren. Zum Beispiel durch das Teilen der Erfahrungen auf Facebook oder Twitter (IP13), durch das Gespräch mit Freund*innen (IP 6) oder durch Engagement in einer lokalen

Initiative (IP 8). Des Weiteren teilt IP 6 seine Erfahrungen auch mit Freund*innen, welche ebenfalls von Rassismus im ÖPNV betroffen sind. Gemeinsam beraten sie über Strategien und Lösungsansätze dagegen vorzugehen. Charakteristisch für den aktivistischen ÖPNV-Nutzertypen ist also einerseits die intensive Auseinandersetzung mit gesellschaftlichen Ursachen von Rassismus, andererseits das proaktive Vorgehen gegen Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV. Dazu gehören das Ansprechen und Konfrontieren rassistischen Verhaltens, sowie das Solidarisieren mit anderen betroffenen Passagier*innen, aber auch das gesellschaftspolitische Engagement über das ÖPNV-Erlebnis hinaus.

Der „Aggressive“?

Immer wieder zeichnen die Befragten in ihren Erzählungen einen fünften ÖPNV-Nutzertypen: den „Aggressiven“. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass er durch impulsive Reaktionen auf rassistische Anfeindungen reagiert und somit zur Eskalation der Situation beiträgt:

„Aber andere Leute, die einfach davon erzählt haben, die waren etwas frech sozusagen, so auf demselben Level reagiert haben. Da hat sich eskaliert, also da irgend... sie haben so einander so gegen überall schimpft. So einer hat der andere Esel gesagt, der andere 'Nein, du bist Esel'. So 'nein du deine Mutter ist...', so weiß ich nicht. Also das könnte eskalieren, so wenn man möchte. Aber das ich will ehrlich gesagt so nicht in diese Phase kommen oder so im Niveau runterkommen.“ (IP 8, Z. 526-531)

Auch IP 14 und IP 6 beschreiben in seinen Erzählungen den Typus des „Aggressiven“. Trotz dieser wiederkehrenden Typisierung lässt sich keiner der Interviewpartner dem Typen zuordnen. Zwar erzählt IP 6 er reagiere auch mal impulsiv und wütend, trotzdem trifft die Charakterisierung kaum auf ihn zu. Für diese Diskrepanz der Typisierung durch die Akteure im Feld und der Typenbildung aus der eigenen Datenerhebung heraus gibt es verschiedene Erklärungsansätze. So ist es möglich, dass sich im Sample keiner der „Aggressiven“ ÖPNV-Nutzer befindet, oder dass die Befragten ihr eigenes Verhalten im ÖPNV gegenüber dem Forscher weniger aggressiv schildern, als sie tatsächlich auftreten. Blickt man jedoch genauer auf die Typisierung des „Aggressiven“, so fällt auf, dass die Befragten das Bild eines impulsiv- eskalierend auftretenden ÖPNV-Nutzers entwerfen um sich selbst davon abzugrenzen und ihre eigenen Praktiken zu rechtfertigen. So wird der „Aggressive“ oft als negatives Gegenbeispiel aufgeführt um das eigene Ignorieren und Passivität bei einer rassistischen Anfeindung zu begründen. Dementsprechend stellt sich die Frage, ob der „Aggressive“ in der radikalen Form, in welcher er beschrieben wird regelmäßig im Feld anzutreffen ist, oder ob ein überzeichnetes Bild zur eigenen Abgrenzung entworfen wird.

	Die Unberührten	Die Pragmatischen	Die Repräsentanten	Die Aktivisten
Erfahrung von Rassismus	<ul style="list-style-type: none"> • keine/ kaum Rassismuserfahrungen im ÖPNV • alternative Deutungsmuster für abwertende Behandlungen • nur verbale Anfeindungen, in denen rassistische Einstellungen expliziert werden, werden als Rassismus wahrgenommen 	<ul style="list-style-type: none"> • mäßig ausgeprägte Rassismuserfahrungen: Fahrkartendungen • geringe Sensibilität: keine Berichte zu Blicken/ Körpersprache • generelles Problembewusstsein 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgeprägte Rassismuserfahrung • hohe Sensibilität und emotionale Betroffenheit • Rassismus als Folge migrations- und islamfeindlicher gesellschaftlicher Diskurse 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgeprägte Rassismuserfahrung • hohe Sensibilität und emotionale Betroffenheit • Rassismus als Folge migrations- und islamfeindlicher gesellschaftlicher Diskurse
Umgang mit Rassismus	<ul style="list-style-type: none"> • Uminterpretation der Erlebnisse, Finden alternativer Deutungsmuster • Universalisierung und Relativierung von Islamhass • Abwertende Behandlung nicht als symbolische Verweigerung von Zugehörigkeit gelesen 	<ul style="list-style-type: none"> • v.a. Vermeidungsstrategien, Ignorieren, keine Konfrontation • Konfliktvermeidung statt offener Auseinandersetzung • Häufigkeit von Rassismus durch vorbeugende Maßnahmen reduzieren, emotionale Auswirkungen begrenzen 	<ul style="list-style-type: none"> • „Positive Repräsentation“ im ÖPNV: • Selbstbetrachtung durch rassistischen Blick anderer Fahrgäste • positiver Eindruck durch vorzuziehendes Verhalten • negative Stereotype widerlegen bzw. nicht reproduzieren 	<ul style="list-style-type: none"> • rassistisches Verhalten ansprechen, Täter*innen konfrontieren • Solidarisierung mit anderen betroffenen Fahrgästen • Engagement über den ÖPNV-Raum hinaus, gemeinsames Beiraten und Sensibilisierung nicht betroffener Fahrgäste
Typisierung durch Akteure im Feld	<p>„Die sind total in anderem Welt halt. Das war super, also war 100 Prozent rassistisch. Aber die sehen das nicht, weil die sich noch nie mit diesem Thema auseinandergesetzt haben. Weil die sind immer so in dieser Blase unter sich.“ (IP 13)</p>		<p>„Die erzählen [...] du bist präsent [repräsentativ] für diese ganze arabische Community hier, dann musst du dich gut benehmen. [...] Wenn man aggressiv reagiert [...] oder wenn man Wut zeigt, dann man bestätigt das Bild, was sie haben.“ (IP 6)</p>	
Vetreteten durch	IP 10, IP 14	IP 5, IP 7, IP 11, IP 12	IP 1, IP 2, IP 4	IP 6, IP 8, IP 13

Abb. 4: Typologie arabisch-migrantischer ÖPNV-Nutzer, eigene Darstellung

4.5 Tatort ÖPNV – ein besonders rassistischer Ort?

Welche Bedeutung kommt dem ÖPNV in der Verhandlung gesellschaftlichen Ausschlusses und Zugehörigkeit zu? Inwiefern unterscheidet sich die Erfahrung von Alltagsrassismus im ÖPNV von anderen räumlichen Kontexten? Die Fremdheitsbehandlungen, von denen die Befragten berichtet sind spezifisch für den ÖPNV. Die Frequenz von Haltestellen, Anordnungen von Sitzen oder das Passagieraufkommen bestimmen, wie und wann Fahrgäste aufeinandertreffen und wie sie miteinander interagieren. Rassistische Ticketkontrollen oder Diskriminierung bei der Sitzplatzwahl sind Erfahrungen, welche nur im ÖPNV gemacht werden können. Purifoye (2015) argumentiert, dass der ÖPNV aufgrund der räumlichen Einschränkung von Ausweichmöglichkeiten und der Konfrontation mit anderen Fahrgästen für die gesamte Dauer der Fahrt für besonders intensive Rassismuserfahrungen verantwortlich ist (ebd.: 287f.). Die Empirie dieser Forschung gibt hierzu jedoch keine eindeutige Evidenz und auch die Einschätzungen der Befragten gehen auseinander.

IP 4 und IP 5 schließen sich jedoch der Einschätzung von Purifoye an. Für sie ist der ÖPNV ein besonders rassistisch konnotierter Ort. Dabei führen sie die fehlenden Ausweichmöglichkeiten und den längeren Aufenthalt auf engstem Raum als Grund an. Während IP 4 sich in den öffentlichen Räumen seiner Nachbarschaft wohlfühlt ist der ÖPNV wiederholter Tatort rassistischer Anfeindungen:

„Auf den Straßen im Park ist man nicht so eng mit den Leuten. Ich gehe nicht im Park wo... keine Ahnung viele Plätze frei sind und gehe... daneben hier sitzen. Das mache ich nicht. Das machen auch die Leute nicht. Nee ich denke nicht. Draußen ist... Es kommt darauf an auch wo du wohnst, wo ich wohne - ich wohne in Reudnitz - da sind alle coole Leute und ich fühle mich da wohl, aber wie gesagt halt in der Bahn - keine Ahnung, es ist bisschen anders.“ (IP 4, Z. 140-144)

IP 5 vergleicht den ÖPNV mit seinen Erfahrungen im Kontext der Universität. Die Nutzer*innen des ÖPNV seien demgegenüber deutlich rassistischer eingestellt und Fremdheitsbehandlungen treten dort verstärkt auf. IP 13 widerspricht dieser Vorstellung. Die Entscheidung den ÖPNV zu nutzen sieht er in dem sozial-ökologischen Verantwortungsbewusstsein der Passagiere oder in der ökonomischen Marginalisierung der Fahrgäste begründet. Während soziales Verantwortungsbewusstsein für Rassismus sensibilisiert sind ökonomisch Schwache oft selbst von Diskriminierung betroffen und wüssten wie es sich anfühlt, so IP 13. Für IP 13 sind die Nutzer*innen des ÖPNV also weniger rassistisch als Passant*innen in anderen öffentlichen Stadträumen.

Beginnen die Befragten über Rassismuserfahrungen im ÖPNV zu berichten, so erzählen sie schnell über vergleichbare Erfahrungen außerhalb des ÖPNV (IP 1, IP 7, IP 8, IP 11, IP 12, IP 13). Für einige ist es schwierig ihre negativen Erlebnisse im ÖPNV gesondert von alltagsrassistischen Erfahrungen an anderen öffentlichen Orten zu betrachten. In ihrer Wahrnehmung werden die Situationen im ÖPNV also nicht abgetrennt von anderen

Alltagsorten behandelt. So widersprechen IP 7, IP 11, IP 12 und IP 13 der Vorstellung des ÖPNVs als überdurchschnittlich rassistisch konnotierter Ort. Sie führen Verhaltensnormen der höflichen Nichtbeachtung (Goffman 1963: 84) und der Höflichkeit gegenüber von Diversität (Lofland 1989: 464) als Gründe dafür an, dass sie im ÖPNV sogar weniger Diskriminierung erfahren:

“Actually, the people who are in the buses [...] are maybe people who are coming back to their home from work or going to work from home, or maybe someone who is going to a place to enjoy his life, he is going to a bar, he is going to a cafe or he's going to a cinema, going to do a shopping, etc. So, he don't have a mind to look at you in a bad way or have... or to talk with you. He don't actually give a shit. But actually, when some people in the public may be a big... I see a lot of people who are gathering. They are drunk. And they are shouting at each other. So actually... actually this is happening in Weidenau and actually every time I pass near this people, I expect a racist action.” (IP 12, Z. 477-486)

IP 12 beschreibt also einerseits den Charakter und die Verhaltensnormen im ÖPNV als weniger förderlich für rassistische Behandlungen, andererseits verweist er direkt auf einen anderen öffentlichen Raum, den er als bedrohlicher wahrnimmt.

Es lässt sich nicht abschließend beantworten, ob es im ÖPNV vermehrt zu rassistischer Diskriminierung kommt. Einige Variablen, welche die Rassismuserfahrungen im ÖPNV beeinflussen gehen jedoch aus den Interviews hervor. Dazu gehören einerseits die Fahrgäste als spezifischer Teil der Gesellschaft (IP 5 und IP 13), aber auch die zeitlich-räumlichen Gegebenheiten des ÖPNV-Vehikels.

Für IP 6 und IP 11 spielt etwa die unmittelbare Anwesenheit von weiteren Fahrgästen als potenzielle Beobachter*innen einer Handlung eine Rolle:

“If someone wanted to do something or some... to act on a racist basis towards me, it would be not so comfortable to do it in front of people, maybe in public transportation. But in public areas, I experienced only this situation of racism and I feel that they could do it more comfortable. They would be more comfortable doing this in a place where there will be fewer people, maybe in parks, maybe in the street.” (IP 11, Z. 168-172)

Der Dichte der Fahrgäste untereinander kann also auch als schützend wahrgenommen werden. Erzählungen der spontanen Solidarität gegen rassistische Behandlungen anderer Fahrgäste (IP 6, IP 14) zeigen, dass die räumliche Nähe verschiedener Menschen im ÖPNV auch vorteilhaft sein kann. Dass offensichtliche rassistische Anfeindungen vor einem Publikum als unangenehm empfunden werden spiegelt sich außerdem auch in dem subtilen Charakter, den rassistische Fremdheitszuschreibungen im ÖPNV haben. Böse Blicke und physische Distanzierungen können außenstehenden Fahrgästen leicht entgehen. Die Anwesenheit von anderen Fahrgästen als Beobachter*innen ist wiederum verschränkt mit der zeitlichen Dimension. Leere Busse und Straßenbahnen zu gering frequentierten Uhrzeiten begünstigen Rassismus, wie IP 13 erfährt, als ihm im Bus mit Gewalt gedroht wird:

„Ich hatte wirklich so Angst gehabt, weil der Bus halt so erste Fahrt war, wirklich leer und irgendwie hab ich auch... Ja, so war mir auch diesen Eindruck. Ich kann jetzt gerade keine Hilfe, wenn der Busfahrer ist einfach so, ich weiß nicht. Also, das ist so weit, immer so lange, und ich weiß nicht, ob er das mitkriegt. [...] Also er hatte das wirklich glaube ich... er [der Täter] hat darauf gewartet, dass niemand da, vielleicht mitkriegt.“ (IP 13, Z. 187-199)

Gibt es keine weiteren Fahrgäste, so lassen sich auch konfrontative rassistische Anfeindungen hervorbringen, da keine dritte Person zur Hilfe eilen kann. Hinzu kommt in der von IP 13 die Länge des Busses, weswegen auch der Fahrer die Situation nicht mitbekommt.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die temporäre Einschränkung der Ausweich- und Fluchtmöglichkeiten. Enge Mittelgänge geben wenige Optionen anderen Fahrgästen auszuweichen. Das Verlassen des Fahrzeuges ist nur an Haltestellen möglich. Purifoye (2015) schlussfolgert daher, dass von Rassismus Betroffene nicht die Möglichkeit haben den Täter*innen zu entkommen. IP 12 interpretiert diese räumlichen Voraussetzungen anders: Rassistische Beleidigungen erfährt er in offenen Stadträumen, wobei die Angreifer*innen daraufhin die Flucht suchen. Im ÖPNV müssen sich Fahrgäste hingegen möglichen Konfrontationen stellen, weswegen sie es vorziehen ihre ablehnenden Haltungen nicht durch Handlungen auszudrücken. Eine Erzählung von IP 6 verdeutlicht, dass das Vorhandensein von Fluchtmöglichkeiten für Rassismus im ÖPNV eine wichtige Rolle spielt:

„Noch eine ähnliche Situation war es auf der Eisenbahnstraße in der Straßenbahn und zwei so junge Araber haben auf Arabisch laut gesprochen. Und dann eine alte Dame hat sich geärgert und gewartet, bis sie aus... kurz bevor sie ausgestiegen, als die Tür offen war, also geöffnet, hat sie gesagt 'Ihr seid immer so laut!'.“ (IP 6, Z. 186-189)

Die eingeschränkte Mobilität innerhalb des ÖPNV-Vehikels kann also nicht nur als Nachteil für Adressierte rassistischer Handlungen sein, sondern schränkt auch die Möglichkeiten anderer Fahrgäste zur Ausübung von Diskriminierung ein. Fluchtmöglichkeiten können jedoch auch strategisch eingesetzt werden, indem rassistische Handlungen an den Halterhythmus des Fahrzeuges angepasst werden, wie die Erzählung von IP 6 aufzeigt.

Zusammenfassend kann der ÖPNV also nicht als mehr oder weniger rassistischer Ort beschrieben werden. Die zeitlichen und räumlichen Spezifika des Raumes beeinflussen jedoch soziale Interaktionen und somit auch die Art und Weise, wie Fremd-Machungen und Rassismus zutage treten. In den Narrationen der Befragten sind das Klientel der Fahrgäste, die Verhaltensnormen im ÖPNV, die Dichte der Fahrgäste, die räumliche Anordnung von Sitzplätzen, die Frequenz von Haltestellen und die Uhrzeit der Fahrt die wichtigsten Faktoren, welche ihre Erlebnisse strukturieren. Die VerÄnderungspraktiken mit denen Fahrgäste arabische Migranten zu Fremden machen werden situationspezifisch an die räumliche Anordnung und die zeitlichen Abläufe des ÖPNV angepasst.

4.6 Kontexte der ÖPNV-Erfahrung: Akteur*innen und Städte

Zwei kontextuelle Faktoren wurden in den Interviews immer wieder als bedeutend herausgestellt: der Einfluss bestimmter Personengruppen sowie der Stadt auf das ÖPNV-Erlebnis. Diesen Faktoren soll in diesem Unterkapitel gesondert Aufmerksamkeit gegeben werden.

*ÖPNV-Mitarbeiter*innen und alte Menschen: Schlüsselakteur*innen für das Mobilitätserlebnis*

Das Beförderungspersonal im ÖPNV hat großen Einfluss darauf, ob eine Fahrt als positiv oder negativ in Erinnerung bleibt. Zwar wurde in Kapitel 4.2 gesondert darauf eingegangen, wie das ÖPNV-Personal seine Kompetenzen für rassistische Behandlungen unter dem Deckmantel routineartiger Abläufe missbraucht. Trotzdem lässt sich der Einfluss der ÖPNV-Mitarbeiter*innen nicht auf ausgrenzende Fremdebehandlungen reduzieren. Fahrkartenkontrolleur*innen können einerseits durch rassistisches Verhalten auffallen (IP 7, IP 11), andererseits kann auch deren Kulanz bei einer Kontrolle als Zugehörigkeitserfahrung empfunden werden (IP 1). Fahrer*innen werden zwar oft als negativ beschrieben, zum Beispiel wenn sie nicht anhalten (IP 4, IP 10, IP 14), aggressiv auftreten (IP 10), oder den Aufenthaltstitel kontrollieren (IP 12). Trotzdem wird auch deren Hilfsbereitschaft gelobt, etwa bei einer Belästigung (IP 5) oder bei einer rassistischen Behandlung (IP 8). Durch kostenlose Fahrten oder Fahrradmitnahmen, sowie außerplanmäßiges Anhalten können Fahrer*innen als besonders freundlich in Erscheinung treten. Am häufigsten werden dabei Busfahrer*innen thematisiert. Sie scheinen den Geschehnissen im Verkehrsmittel am stärksten zu beobachten und nutzen ihre Möglichkeit zu intervenieren am häufigsten. Deutlich wird anhand der Erzählungen, dass (Bus-)Fahrer*innen und Ticketkontrolleur*innen großen Einfluss darauf haben, wie die Fahrt im Rahmen übergeordneter Fragen der Zugehörigkeit und des Ausschlusses empfunden wird.

Überraschenderweise wird dem Alter der Fahrgäste in den Interviews eine ausgesprochen hohe Bedeutung eingeräumt. Insbesondere ältere Menschen werden durch die Befragten erstaunlich häufig diskutiert. IP 3, IP 4, IP 5, IP 6 und IP 7 sind sich dabei einig: alte Menschen sind besonders unfreundlich und rassistisch:

„Manchmal waren die jünger, manchmal waren die älter schon, aber ich könnte schon sagen, dass die meisten, die meisten unfreundlichen Begegnungen in öffentlichen Verkehrsmitteln oder halt auch außerhalb, kommen halt von schon bisschen älterer Menschen an sich. Ob ich mir das halt auch nur so einbilde? Was auch schon möglich ist, dass das der Fall ist oder ob das halt wirklich so ist, kann ich jetzt nicht sagen. Aber es fällt mir halt öfter auf, wenn jemand unfreundlich ist, der zu einer anderen oder älteren Altersgruppe gehört.“ (IP 7, Z. 346-351)

Aufgrund dieser negativen Erfahrungen meidet IP 7 ältere Menschen und setzt sich im ÖPNV nicht neben Personen dieser Altersgruppe. IP 10 und IP 11 setzen sich hingegen besonders

gerne neben alte Menschen um sich mit ihnen zu unterhalten. Sie betonen deren Freundlichkeit und Offenheit. Auch IP 8 erzählt, dass die Qualität der ÖPNV-Gespräche mit älteren Menschen besser ist, als die oberflächlichen Unterhaltungen mit jungen Fahrgästen.

“Usually, I would like to pick some seats next to old people, because they would be more like - in Siegen, I'm not sure about other cities - But in Siegen 95 percent of my experiences with old people, either in my building, my neighbors, in the streets, in the shops, in the busses and the trains, it would be always so nice. Nice, nice experiences. They always try to speak about their lives, to speak about their stuff. They would have... maybe no borders, let's say. Some of them would tell me about... mostly it goes that some of them... most of them start telling me about their sons and their Enkelsöhne. And yeah, like basic, basic conversations with the old people. But for me, this is important to understand. [...] Younger people would be always, as I said, zurückhaltend and with earsets or earphones and they would try to have the minimum conversations with you.” (IP 11, Z. 415-428)

Das Thema alte Menschen im ÖPNV spaltet die Befragten. Interessant ist dabei, dass sich diese Spaltung entlang des Wohnortes der Befragten vollzieht. Die acht Interviewpartner aus Leipzig machen besonders negative Erfahrungen mit alten Menschen, die fünf Siegener Befragten erzählen von besonders netten ÖPNV-Begegnungen mit dieser Altersgruppe. Doch während sich bei diesem Aspekt die Unterschiede besonders deutlich abzeichnen, gibt es auch weitere Hinweise darauf, dass sich der Wohnort konstitutiv auf das ÖPNV-Erlebnis arabischer Migranten auswirkt.

Gute Städte, schlechte Städte: wohnortbezogene Differenzen in den ÖPNV-Erfahrungen arabischer Migranten

In ihrer Forschung zur Antwerpener Straßenbahn proklamiert Soenen (2006), dass die flüchtigen Begegnungen im ÖPNV die soziale Atmosphäre der Stadt widerspiegeln und sich konstitutiv auf den sozialen Charakter einer Stadt auswirken. Auch in den Erzählungen der arabischen Migranten werden ÖPNV-Erfahrungen verschiedener Städte vergleichend gegenübergestellt. So erklärt etwa IP 4, dass er im Berliner ÖPNV keine Probleme hatte, einen Sitzplatz zu finden:

„Ich muss nicht jeden fragen, Ich muss nicht jedes Mal fragen nach einem Platz. Normalerweise. Und ich habe es gesehen in Berlin in anderen Städten. Die Leute sitzen neben dem Fenster und nicht neben dem Flur, damit die Leute einfach sitzen. Aber das ist nicht der Fall hier in Leipzig.“ (IP 4, Z. 112-115)

Während die ÖPNV-Erfahrungen von IP 4 in Leipzig also schlechter sind als in Berlin, erfreut sich IP 8 über die signifikante Verbesserung seiner ÖPNV-Erlebnisse durch seinen Umzug nach Leipzig:

„Oh! Riesiger Unterschied. Leipzig ist viel internationaler und viel offener und viel schöner. Also ich liebe Leipzig, ehrlich gesagt. Aber in Zwickau wieder zu leben auf

keinen Fall. [...] Klar, natürlich, also wie die negativen Erlebnisse in Leipzig, die waren ja, also die sind fast auf null gekommen.“ (IP 8: Z. 644-650)

Auch andere Befragte vergleichen ihre Erlebnisse, wobei aufgrund der Erfahrungen oftmals Schlüsse über den Umgang verschiedener Stadtgesellschaften mit migrantisch-muslimisch gelesenen Personen gezogen werden. So schlussfolgert IP 5 nach einer rassistischen Anfeindung am Erfurter Hauptbahnhof, dass Thüringer*innen verschlossener sind, während Leipzig für ihn eine lebenswertere Stadt ist. IP 3 vermutet, dass ÖPNV-Erlebnisse in Nordrhein-Westfalen schöner sind als in Leipzig, weil es häufiger zu Gesprächen käme. Persönliche Erfahrungen, Vermutungen und Erzählungen Anderer über Erlebnisse im ÖPNV werden also immer wieder herangezogen, um auf den sozialen Charakter einer Stadt zu schließen und Vergleiche anzustellen.

Dabei wird auch immer wieder auf die Geschichte des geteilten Deutschlands, die „Wende“ und die verschiedenartigen Ausprägungen von Rassismus in Ost- und Westdeutschland eingegangen. IP 5, IP 6, IP 8 und IP 12 verweisen etwa darauf um unterschiedliche Häufigkeiten von Rassismuserfahrungen und Fremdheitsbehandlungen im ÖPNV zu erklären. Vergleicht man die ÖPNV-Erzählungen der Befragten aus Siegen, Berlin und Leipzig so ergibt sich jedoch ein deutlich komplexeres Bild. Regionale Unterschiede in den ÖPNV-Erlebnissen lassen sich nicht durch eine Ost-West Dichotomie beschreiben. Zunächst muss jedoch klargestellt werden, dass die Erzählungen der Befragten deren aktuellen Wohnort nur eingeschränkt repräsentieren. Die ÖPNV-Erlebnisse der Befragten sind an deren persönlichen Migrationsbiografien gebunden, Geschichten von früheren Wohnorten fließen ein, Urteile und Wahrnehmungen beruhen auf ÖPNV-Erlebnissen an anderen Orten. So wohnt IP 8 zwar aktuell in Leipzig, ein Großteil seiner Erzählungen bezieht sich jedoch auf seine Zeit in Zwickau. IP 7 hat hingegen lange in Halle gelebt und seine Erzählungen geben Aufschluss über das Pendeln zwischen Halle und Leipzig. IP 13 lebt zwar in Siegen, die Mehrheit seiner Erfahrungen hat er jedoch auf Fahrten zwischen Siegen und einer Kleinstadt im Siegener Umland gesammelt.

Vergleicht man die Erzählungen aus Leipzig mit denen aus Siegen, so offenbart sich, dass die Erzählungen aus Siegen deutlich positiver sind, als die der Befragten aus Leipzig. Diese Beobachtung mit unterschiedlichen Ausprägungen von Rassismus in Ost- und Westdeutschland zu erklären wird den Erzählungen jedoch nicht gerecht. So unterscheiden sich die ÖPNV-Erlebnisse von IP 13 grundlegend von den anderen Befragten aus Siegen. In der Buslinie zu einer Kleinstadt um Umland sammelt er drastische Rassismuserfahrungen. Auch die ÖPNV-Erlebnisse von IP 8 zeigen, dass es innerhalb von Ostdeutschland große Unterschiede gibt. Vergleicht er seine Erfahrungen in Zwickau, so sind die in Leipzig deutlich besser. ÖPNV-Erlebnisse scheinen also durch ein komplexes Zusammenspiel räumlicher Faktoren auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene beeinflusst. Die Unterschiede in den Erzählungen aus den verschiedenen Städten zeigen, dass es verschiedenartige Ausprägungen von Rassismus im ÖPNV gibt. Die Gemeinsamkeiten der ÖPNV-Erlebnisse offenbaren hingegen, dass es in Deutschland ein strukturelles Problem von Rassismus gegen

migrantisch-muslimisch gelesene Fahrgäste gibt, welches sich nicht auf eine Stadt oder Region reduzieren lässt.

4.7 Die arabisch-migrantische Perspektive: Spezifität und Verallgemeinerbarkeit

Während in dieser Forschung mit der Befragung männlicher Migranten aus dem arabischen Raum eine sehr spezielle Perspektive auf den ÖPNV eingenommen wurde, ergeben sich bereits aus den Interviews Hinweise, dass Rassismus in der alltäglichen Mobilitätsroutine deutlich mehr Menschen betrifft. So berichtet IP 11 von der rassistischen Fahrkartenkontrolle eines Schwarzen Fahrgastes und IP 3, IP 6 und IP 14 von rassistischen Anfeindungen gegen Kopftuchträgerinnen. Der ÖPNV kann für viele verschiedene Gruppen, welche von Rassismus betroffen sind zum Ort alltäglicher Ausgrenzung werden, wie auch die Studien von Purifoye (2015), Swyngedouw (2013), Koefoed/Christensen/Simonsen (2016), Wilson (2011) und Hüttermann/Minas (2015) deutlich machen. Gibt es also überhaupt eine Spezifität der arabisch-migrantischen ÖPNV Erfahrung?

Die in Kapitel 4.2 herausgearbeiteten Fremdheitsbehandlungen der „bösen Blicke“, der physischen Distanzierung, des Verweigns von Hilfe und der verbalen Angriffe, aber auch der rassistischen Behandlungen durch das ÖPNV-Personal sind in die spezifischen Abläufe des ÖPNV integriert. Wie in Kapitel 4.5 aufgezeigt wurde, sind diese räumlichen VerÄnderungspraktiken, welche arabisch-migrantische Fahrgäste zu Fremden machen durch die zeitlichen und räumlichen Gegebenheiten des mobilen ÖPNV-Raumes geprägt. Die Strategien der physischen Distanzierung bei der Sitzplatzwahl haben bereits (Swyngedouw 2013: 301) zwischen Schwarzen und weißen Fahrgästen in der Chicagoer Hochbahn und Koefoed/Christensen/Simonsen (2016: 732) zwischen migrantisch-muslimisch gelesenen und weißen Passagieren in Kopenhagen festgestellt.

Trotz der Gemeinsamkeiten rassistischer Fremdheitsbehandlungen gegen verschiedene Gruppen in unterschiedlichen Kontexten, kann es auch Variationen in den räumlichen VerÄnderungspraktiken im ÖPNV zu geben. Betrachtet man Rassismus als Produkt orts- und zeitgebundener sozialer Machtverhältnisse ergeben sich eine Pluralität von Rassismen, welche spezifische Konstruktionen zwischen dem „Fremden“ und dem „Eigenen“ herstellen (Wrochem/Schweinoch 2019: 7). Daher stellt sich die Frage, inwiefern sich die (geschlechts-) spezifischen Konstruktionen von Fremdheitsstereotypen des antimuslimischen Rassismus auch in rassistischen Anfeindungen im ÖPNV abzeichnen. Im Rahmen dieser Forschung tritt dabei vor allem das diskursiv erzeugte Bild der Gefahr durch „(männliche) muslimische Zuwanderung“ in den Vordergrund. In verkörperten ÖPNV-Interaktionen werden Fahrgäste im muslimisch-migrantisch gelesenen Körper als Quelle einer diffusen Bedrohung behandelt. Physisches Distanzieren und angsterfüllte Blicke betonen die Gefahr, welche „muslimischen Migranten“ zugeschrieben wird und reproduziert die medial vermittelten Bilder des aggressiven und gewaltvollen Islam. Durch das demonstrative Festhalten von

Wertgegenständen werden diese Bilder noch einmal konkretisiert und Stereotype des „kriminellen Migranten“ situativ umgesetzt. Durch räumliche VerÄnderungspraktiken werden „fremde Männer“ zu gefährlichen, zu fürchtenden Fahrgästen gemacht. Gelten muslimische Kopftuchträgerinnen im Islamdiskurs hingegen als Opfer patriarchaler Unterdrückung (Daniel 2012: 155), ist davon auszugehen, dass sie im ÖPNV andere Ausprägungen räumlicher VerÄnderung erleben, in denen diese geschlechtsspezifischen Fremdheitsstereotype reproduziert werden.

Andererseits bilden arabische Migranten nur einen Ausschnitt von Fahrgästen, welche aufgrund ihres Aussehens oder sprachlicher Praxis – unabhängig von tatsächlicher Religion oder Migrationserfahrung – unter der „Denkfigur muslimischer Migrant“ (Spielhaus 2018: 131) zusammengefasst werden. Es ist davon auszugehen, dass die in Kapitel 4.2 beschriebenen antimuslimischen Diskriminierungsmuster auch die alltägliche ÖPNV-Routine weiterer männlicher Fahrgäste prägt, die durch Zuschreibungen migrantisiert und muslimisiert werden. Die Rassismuserfahrungen der Befragten lassen sich also auf alle männlichen ÖPNV-Nutzer verallgemeinern, die aufgrund ihres körperlichen Erscheinungsbildes als „muslimische Migranten“ gelesen werden.

Trotzdem lassen sich in den Erzählungen der Befragten Anhaltspunkte wiederfinden, dass die ÖPNV-Erlebnisse und Praktiken arabischer Migranten im ÖPNV einen spezifischen Charakter haben, welcher durch ihre unmittelbare Migrationserfahrung bzw. der in Kapitel 4.1 beschriebenen vordiskursiven Fremdheitserfahrung bedingt ist. Darauf soll an dieser Stelle genauer eingegangen werden.

Bisher wurden die zwei Fremdheitsdimensionen aus Kapitel 4.1 und Kapitel 4.2 getrennt voneinander betrachtet: Fremdheit kann einerseits ein temporäres Phänomen der Unvertrautheit empfunden und andererseits als dauerhafte Fremdmachung durch rassistische VerÄnderungspraktiken erlebt werden. Die beiden Erfahrungsdimensionen greifen jedoch ineinander, wie die Erzählungen von IP 4, IP 7 und IP 8 aufzeigen. Die Befragten wissen zu Beginn nicht, dass die Türbereiche des ÖPNV-Vehikels zum Ein- und Aussteigen freigehalten werden müssen. Die negativen Reaktionen, welche sie von anderen Fahrgästen bekommen sanktionieren nicht nur das als störend empfundene Verhalten, sie lassen auch rassistische Feindseligkeiten erkennen. So erfährt IP 7 einen bösen Blick, IP 8 berichtet, dass das Kind eines Freundes geschlagen wurde und IP 4 wird verbal angefeindet:

„Ich weiß ich stand vielleicht falsch, vor der Tür oder neben der Tür. Und ich habe... das war 2015 als die Flüchtlinge hierherkamen. Und dann hat einer so gemeckert. Er hat gesagt [mit wütender Stimme] 'Ey, diese Flüchtlinge und die verstehen nichts, und sie bleiben so im Weg!'" (IP 4, Z. 105-107)

Da einige Befragten nach ihrem Zuzug nach Deutschland anfangs nicht mit den lokalen Regeln und Verhaltensnormen der ÖPNV-Routine vertraut sind werden sie verstärkt zum Ziel rassistischer Anfeindungen. Weil sie sich zu Beginn manchmal unbeholfen verhalten, werden sie schnell als störend empfunden. Dieser Störung des routineartigen ÖPNV-Ablaufes wird

nicht mit Erklärungen und Hilfsbereitschaft begegnet, sie werden als Vorwand zum Hervorbringen rassistischer Behandlungen genutzt.

Die Migrationserfahrung macht die Befragten jedoch nicht nur verstärkt zur Zielscheibe rassistischer Anfeindungen, sie kann auch deren Möglichkeiten darauf zu reagieren schwächen. Eine wichtige Rolle spielt etwa die anfängliche Sprachbarriere, welche die Befragten daran hindert einer rassistischen Behandlung etwas entgegenzusetzen, wie IP 2 berichtet:

„Oh. Ich habe richtig viel Ärger. Yo, weil das geht nicht, das ist nicht ihre Sache. Aber weißt du was, warum habe ich ihnen nicht geantwortet? [Pause] Mein Problem war nur die Sprache. Ich war neu. Ich verstehe nur Bahnhof undso. Und sie sagen das. Weißt du, du hast die Wörter nicht um zu reagieren. Argh, ich sag's nochmal, WTF, Scheiße“. (IP 2, Z. 164-167)

Doch nicht nur die fehlenden Sprachkenntnisse stellen ein Hemmnis dar, rassistische Fahrgäste zu konfrontieren und mit den Behandlungen umzugehen. IP 8 berichtet von einer Situation, bei der das Kind eines Freundes durch einen anderen Fahrgast geschlagen wird, weil es versehentlich neben der Tür steht und einen Fahrgast beim Aussteigen behindert:

„Also wir haben in unserer Gesellschaft nicht diese Tradition bzw. diese Gewohnheit, dass wenn irgendein Problem passiert, dass man sich bei dem Zuständigen meldet, weil leider in unserer Gesellschaft, das bringt gar nichts. Und deswegen, das haben wir keiner Vorsitzender weitererzählt oder jemand, der richtig in eine gute verantwortliche Position bzw. das hätte sowieso nichts gebracht, weil das war einfach ein vor Publikum, der ausgestiegen ist und diese Tat gemacht hat. Also im Normalfall, man sollte das direkt melden bzw. irgendeine Information von der Person nehmen, weil das ist eine keine richtige Tat, wenn man einen Erwachsenen einem Kleinkind angreift oder das so schlägt. Das ist eine strafbare Tat, aber damals, das wussten wir ja gar nicht und wir waren alle so alle schockiert. Aber wir wussten gar nicht, was sollen wir überhaupt tun oder wie sollen wir reagieren, sogar wenn das mit uns passiert wäre. Weil es wurde uns auch gesagt immer: Pass auf, dass du nicht deine Hand benutzt oder jemand schlägst oder dass du in einen Streit kommst, weil du... Das kann sein, dass es einen Nachteil für dich bringt. [...] Deswegen weiß ich nicht, wir waren irgendwie vorsichtig.“ (IP 8, Z. 72-85)

Einerseits fehlte dem Betroffenen das Wissen über Möglichkeiten den strafrechtlich relevanten Vorfall zur Anzeige zu bringen, andererseits beschreibt IP 8 ein Gefühl der Passivität, welches er mit seinen damaligen Bewohner*innen einer Flüchtlingsunterkunft teilt: eine Konfrontation rassistischer Fahrgäste könnte zur Eskalation der Situation führen und dies könnte wiederum Nachteile für den noch ungeklärten Aufenthaltsstatus mit sich bringen.

Anfängliche Unvertrautheit oder ein prekärer Aufenthaltsstatus können arabische Migranten also verstärkt zum Ziel von rassistischen Erfahrungen machen und deren Möglichkeiten darauf zu reagieren schwächen. Dieser Zustand ist jedoch temporär, die Befragten entwickeln

zunehmend Strategien und verbale Fähigkeiten auf Rassismus zu reagieren. Auch die Möglichkeiten rassistisches Verhalten bei öffentlichen Stellen zu melden gerät zunehmend in deren Bewusstsein. Langfristig ist davon auszugehen, dass sich Rassismuserfahrungen muslimisch gelesener Personen im ÖPNV – mit und ohne Migrationserfahrung – angleichen.

Abschließend lässt sich also resümieren, dass die Forschungsergebnisse über die Erfahrung von Rassismus im ÖPNV von arabischen Migranten auf männliche Fahrgäste die als muslimisch-migrantisch gelesen werden verallgemeinert werden können. Interpretationen, Wahrnehmungen und Umgang der Befragten mit den räumlichen Fremd-Machungen im ÖPNV lassen sich jedoch nicht verallgemeinern. Hier kann die persönliche Migrationserfahrung für Unterschiede verantwortlich sein. Anfängliche Unbekanntheit der ÖPNV-Abläufe, fehlendes Wissen über Möglichkeiten Rassismus zu melden oder ein prekärer Aufenthaltsstatus werden in den ÖPNV-Routinen muslimisch-migrantisch gelesener Fahrgäste ohne tatsächliche Migrationserfahrung keine Rolle spielen.

5. Fazit: ÖPNV-Erlebnisse arabischer Migranten als kontinuierliche situative Aushandlung von Zugehörigkeit und Fremdheit

Das Beispiel der jungen, männlichen arabischen Migranten macht deutlich, dass alltägliche Mobilität im ÖPNV nicht auf den Zweck von A nach B zu kommen reduziert werden kann. Fahrgast sein bedeutet nicht nur anzukommen – es bedeutet auch unterwegs zu sein. Dieses Unterwegssein beinhaltet komplexe soziale Choreografien, die gesellschaftliche Realitäten erzeugen, sowie symbolische soziale Interaktionen, die politische Diskurse reproduzieren. Mobilsein im ÖPNV heißt temporär in eine mobile Öffentlichkeit einzutreten und mit den Zuschreibungen anderer Fahrgäste konfrontiert zu werden. Insbesondere dem diskursiv „markierten Körper“ als vermeintlich Anderes gilt dabei besondere Aufmerksamkeit. (Vermeintliche) Identitäten und Zuschreibungen anderer führen zu differentiellen Mobilitätserlebnissen im ÖPNV, differentielle gesellschaftliche Machtressourcen und soziale Ungleichheiten schreiben sich in die ÖPNV-Erfahrungen und -Praktiken der Fahrgäste ein. Fahrgäste im „markierten Körper“ tragen die Last als diskursiv angerufene und positionierte Subjekte aufzutreten, wodurch soziale Interaktionen kontinuierlich in den Kontext übergeordneter Meta-Bedeutungen gerückt werden.

Somit lässt sich die erste Vorannahme, dass arabische Migranten im ÖPNV nicht mit neutraler und unvoreingenommener Gleichgültigkeit behandelt werden bestätigen. Die Forschung hat aufgezeigt, wie die diskursive Konstruktion arabischer Migranten als Religions- und Migrationsandere, sowie die diskursive Adressierung arabischer Migranten als Fremde deren alltäglichen Mobilitätspraktiken im ÖPNV durchdringen und prägen. Die Erzählungen der arabischen Migranten verdeutlichen, dass alltägliche ÖPNV-Mobilität für sie bedeutet in ein komplexes Feld symbolischer Aushandlungen einzutreten, in der die eigene gesellschaftliche Akzeptanz auf dem Spiel steht. Durch bedeutungsanzeigende Handlungen werden arabisch-migrantische Fahrgäste immer wieder mit Zuschreibungen konfrontiert, welche die diskursiven Deutungsangeboten aufgreifen und die Adressierten in einen situativen Aushandlungsprozess einbeziehen. In den flüchtigen sozialen Interaktionen zeichnen sich Einstellungen der Akzeptanz, aber auch rassistischer Ablehnung ab. Die Behandlungen anderer Fahrgäste werden durch arabische Migranten im Kontext übergeordneter Fragen der Zugehörigkeit und der Fremdheit interpretiert, während die eigenen Mobilitätspraktiken ebenfalls mit symbolischen Forderungen nach gesellschaftlicher Zugehörigkeit und bewussten Selbstpositionierungen versehen werden. Auch wenn ÖPNV-Interaktionen flüchtig und unpersönlich scheinen, verdeutlichen die Forschungsergebnisse den symbolischen Charakter, der dem Aufeinandertreffen innewohnt. Die Forschungsarbeit hat dabei die subtilen Kommunikations- und Verständigungsprozesse in den ÖPNV-Erlebnissen und -Praktiken arabischer Migranten offengelegt und bewiesen, dass in den Mobilitätsroutinen der gesellschaftlichen Status muslimisch-migrantisch gelesener Fahrgäste verhandelt wird. Drei soziale Dimensionen des ÖPNV Raums treten aus dem komplexen Zusammenspiel von Interaktionen besonders hervor, welche im Folgenden zusammengefasst werden.

ÖPNV als Raum gesellschaftlicher Zugehörigkeit und Akzeptanz

Erfahrungen gesellschaftlicher Zugehörigkeit können im ÖPNV auf verschiedene Weise hergestellt werden. Durch das Ablegen anfänglicher Unsicherheiten über Verfahrensabläufe und soziale Normen im ÖPNV werden arabische Migranten zunehmend Teil einer routinierten Pendelcommunity. Selbstsichere ÖPNV-Nutzung befördert Gefühle der Zugehörigkeit und gesellschaftlicher Teilhabe. Die Aufnahme in die „mobile Community“ befördert Teilhabe jedoch nicht nur durch das gleichberechtigte Nutzen öffentlicher Mobilitätsangebote. Erfahrungen und Erlebnisse, die im ÖPNV gesammelt werden, können arabischen Migranten dabei helfen sich gesellschaftliches Wissen anzueignen und zunehmend mit ihrem neuen Umfeld vertraut zu machen. Der ÖPNV bietet einen alltäglichen Lern- und Erfahrungsraum, den arabische Migranten nutzen um ihre Sprachkenntnisse zu verbessern und um über ihre Mitmenschen zu lernen. ÖPNV-Erlebnisse werden dabei durch die Ausbildung lebensweltlicher Theorien verarbeitet, gesellschaftliche Phänomene werden erfasst und eingeordnet. Insbesondere das Aufeinandertreffen mit Fahrgästen unterschiedlichen Alters, diverser sozialer Milieus und verschiedener biografischer Erfahrungen macht den ÖPNV für manche arabische Migranten interessant um durch Gespräche das persönliche Wissen über die Gesellschaft zu erweitern.

Gesellschaftliche Zugehörigkeit kann einerseits durch das Eintreten und Partizipieren an der „mobilen Öffentlichkeit“ erlangt werden, andererseits werden Zugehörigkeitsgefühle in sozialen Interaktionen mit anderen Fahrgästen interaktiv hergestellt. Freundliche Gespräche und Blicke vermitteln einen positiven Eindruck gesellschaftlicher Akzeptanz. Lächeln, kurze Smalltalks und längere Gespräche mit anderen Fahrgästen können Gefühle der Zugehörigkeit hervorrufen. Sie werden als bedeutungsanzeigende Handlung im Bereich übergeordneter Fragen kontextualisiert und mit Meta-Bedeutungen aufgeladen. Hilfsbereitschaft beim Kartenkauf, beim Navigieren im ÖPNV oder auch das Initiieren von interessierten Gesprächen haben das Potenzial als Absage an die diskursiven Deutungsangebote der Fremdheit „muslimischer Migranten“ gelesen zu werden. Besonders deutlich wird der symbolische Charakter der ÖPNV-Interaktionen, wenn andere Fahrgäste arabischen Migranten Hilfe leisten, wenn sie im ÖPNV rassistisch angefeindet werden. Unterstützung gegen rassistische Beleidigungen signalisieren den Betroffenen, dass die ablehnenden Haltungen nicht durch alle Fahrgäste geteilt werden und dass sich manche Passagiere explizit für ihre gesellschaftliche Akzeptanz einsetzen.

ÖPNV als Raum des Ausschlusses durch rassistische Fremdmachung

Obwohl dem ÖPNV eine bedeutende Rolle in der Produktion von Gefühlen der gesellschaftlichen Zugehörigkeit zukommt dominieren Erfahrungen des Ausschlusses arabisch-migrantische ÖPNV-Erfahrungen. Rassistische Ungleichheiten beginnen bereits in der verminderten Qualität, mit welcher muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste das öffentliche Mobilitätsangebot beanspruchen können. Durch selektives Anfahren von Haltestellen und Türöffnen können Fahrer*innen ihre Fahrgäste nach rassistischen Kriterien zusammenstellen. Kontrolleur*innen hingegen nutzen routineartige Fahrkartenkontrollen um subtile, rassistische Aggressionen hervorzubringen. Während sich diese Diskriminierungsstrategien problemlos in den Abläufen alltäglicher ÖPNV-Nutzung verstecken

lassen haben sie bedeutende Auswirkungen auf die Zugänglichkeit des Verkehrsmittels und schließen die Betroffenen von der Nutzung aus.

Fahrgäste hingegen begegnen dem männlichen, muslimisch-migrantischen Körper mit intensivem Anstarren und unangenehmen Blicken, welche gleichermaßen Verachtung, aber auch Angst vermitteln. Adressaten werden dadurch als fremdartige Bedrohung konstruiert und an eine diskursive Zuschreibung erinnert, welche sie dauerhaft als fremde Außenseiter von der unmarkierten Mehrheitsgesellschaft abtrennt. Auch Strategien der physischen Distanzierung durch Sitzplatzwechsel und des Blockierens von Sitzplätzen mit Taschen reproduzieren dieses Bild: „Muslimische Migranten“ gelten als unerwünscht und bedrohlich. Durch das demonstrative Festhalten von Handtaschen und Handys werden sie mit Stereotypen der Kriminalität konfrontiert. Benötigen „muslimische Migranten“ Hilfe, etwa beim Fahrkartenkauf oder mit einer Fahrplanauskunft kann diese Hilfe verweigert werden. Sitzplätze können auch entgegen der Beförderungsregeln nicht für Menschen eingeschränkter Mobilität verfügbar gemacht werden – wenn sie im muslimisch-migrantischen Körper unterwegs sind. Durch das Vorenthalten menschlicher Empathie oder missachten sozialer Verhaltensnormen der Solidarität werden die Betroffenen entmenschlicht und abgewertet. Verbale Angriffe fordern „muslimische Migranten“ auf zurück in „ihr Land“ zu gehen oder ermahnen sie, wenn sie im ÖPNV in arabischer Sprache sprechen. Auch durch Gewaltandrohung können muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste eingeschüchtert werden.

Das besondere an den rassistisch motivierten VerÄnderungs- und Fremdmachungs-praktiken gegen „muslimische Migranten“ ist, dass sie genau an die zeitlich-räumlichen Gegebenheiten des ÖPNV angepasst sind und in die routinierten Mobilitätsabläufe integriert wurden. Alltägliche Rassismuserfahrungen im mobilen Raum des ÖPNV unterscheiden sich somit von Alltagsrassismus in anderen öffentlichen Stadträumen. Rassistische Fahrgäste haben kreative Taktiken entwickelt, mittels derer Fahrgäste im muslimisch-migrantischen Körper auf subtile Art angefeindet und angegriffen werden – ohne dabei eine direkte Konfrontation zu riskieren. Das Grundprinzip liegt dabei darin, den muslimisch-migrantischen Körper als gefährliche Bedrohung zu behandeln, vor dem es sich zu fürchten gilt. „Böse Blicke“, körperliche Distanzierung und das Festhalten persönlicher Gegenstände verdeutlichen „muslimischen Migranten“, dass sie als Bedrohung gelesen werden, vor der man sich schützen müsse. Durch diese Behandlungen werden die Betroffenen mit rassistischen Zuschreibungen konfrontiert, ohne dass sie Zuschreibenden die direkte Konfrontation mit den Adressierten suchen. Seltener kommt es zu verbalen Angriffen und körperlicher Gewalt, wodurch Rassist*innen die Konfrontation suchen. Bei Konfrontationen werden „muslimische Migranten“ als unerwünschte Fremde konstruiert, welche durch Bedrohung und Einschüchterung vertrieben werden sollen. Gemeinsam haben alle räumlichen VerÄnderungspraktiken, dass sie muslimisch-migrantisch gelesenen Fahrgästen deutlich machen, dass sie unerwünscht sind. Diese werden als fremde Bedrohung konstruiert, vor der man sich fürchten muss, oder die es zu vertreiben gilt.

Somit reproduzieren rassistische Behandlungen im ÖPNV den gesellschaftlichen Diskurs, welcher das Bild einer Bedrohung durch „muslimische Zuwanderung“ erzeugt und arabische Migranten als Migrations- und Religionsfremde adressiert. Die Annahme, dass der

hegemoniale Migrations- und Islamdiskurs in den ÖPNV-Raum hineinreicht und die ÖPNV-Erlebnisse muslimisch-migrantisch gelesener Fahrgäste strukturiert ließ sich somit durch die Forschung bestätigen. Die Figur des Fremden geht aus den verkörperten Begegnungen zwischen „muslimischen Migranten“ und der unmarkierter Mehrheitsgesellschaft hervor, indem die betroffenen Fahrgäste durch performative Behandlungen zu Fremden gemacht werden. Diese Fremd-Machung in verkörperten ÖPNV-Aufeinandertreffen kann als Fortführung der von Said (1979) beschriebenen kolonialen VerÄnderungspraktiken gedeutet werden. Die historisch gewachsenen Bilder des „Anderen“ und Herrschaftsverhältnisse eines postkolonialen Systems stellen hierfür die diskursiven Deutungsangebote und differentiellen Machtressourcen bereit, welche für die Durchsetzung der Fremd-Machung „muslimischer Migranten“ im ÖPNV notwendig sind. Das koloniale Erbe der definitiven Macht über muslimisch-migrantisch gelesene Fahrgäste als „Fremde“ wird in verkörperten ÖPNV-Interaktionen behauptet. Somit werden ÖPNV-Interaktionen zum Ausdruck einer symbolischen Beherrschungstaktik. Durch die VerÄnderung und rassistische Abwertung des muslimisch-migrantischen „Fremden“ lässt sich das fragile Selbstbild eigener Überlegenheit aufrechterhalten. In verkörperten ÖPNV-Interaktionen wird das imaginierte „Eigene“ durch die rassistische VerÄnderung des muslimisch-migrantischen Körpers bewahrt und verteidigt. Der ÖPNV wird somit zum Austragungsort einer symbolischen Verhandlung, wobei durch die räumliche Fremd-Machung und Abwertung des muslimisch-migrantischen Körpers im ÖPNV versucht wird die postkolonialen Machtstrukturen aufrechtzuerhalten um „das Eigene“ zu beschützen.

Rassistische Diskriminierung im ÖPNV spiegelt also differentielle gesellschaftliche Machtressourcen und reproduziert somit auch soziale Ungleichheiten entlang dieser Strukturen. Durch rassistisches ÖPNV-Personal ist die Zugänglichkeit des ÖPNV erschwert: Busse halten nicht an oder Straßenbahnfahrer öffnen nicht die Türen. Fahrer*innen können als rassistische Selekteur*innen ihrer Passagiere auftreten. Zudem kann das Unterwegssein mit Stressfaktoren einhergehen, etwa aufgrund der Angst vor rassistischen Anfeindungen oder dem Druck vor den Augen anderer Fahrgäste keine Stereotypen zu reproduzieren. Deswegen führen Rassismuserfahrungen und internalisierte Fremdheitszuschreibungen im ÖPNV zur Selbsteinschränkung der eigenen Mobilitätspraxis. Bestimmte Buslinien werden vermieden, Sitzplätze werden nicht in Anspruch genommen und Blickkontakten wird ausgewichen um rassistischen Anfeindungen auszuweichen. Manche arabisch-migrantische Fahrgäste trauen sich nicht laut in arabischer Sprache zu unterhalten aus Angst dadurch das Bild des aggressiven Muslims zu reproduzieren. Diese verschiedenen Einschränkungen verringern die Mobilitätsmöglichkeiten arabischer Migranten. Angesichts der hohen ÖPNV-Abhängigkeit der Befragten wirkt sich diese Einschränkung besonders drastisch aus. Rassistische Diskriminierung sorgt für eine strukturelle Benachteiligung der Mobilität migrantisch-muslimisch gelesener Fahrgäste. Differentielle Ressourcen und Machtverhältnisse sorgen für ungleiche Mobilitätspotenziale. Mobilitätsungerechtigkeit ist dabei bereits in das körperliche Erscheinungsbild „muslimischer Migranten“ eingeschrieben, welche aufgrund rassistischer Fremdheitszuschreibungen nicht die Chancen zur gleichberechtigten ÖPNV-Nutzung haben. Rassistische Diskriminierung wirkt sich auf die Mobilitätsmöglichkeiten Betroffener aus und schränkt deren Rechte auf selbstbestimmte ÖPNV-Nutzung ein.

ÖPNV als Raum der Selbstpositionierung und Verhandlung

Hegemoniale Migrations- und Islamdiskurse verräumlichen sich also im ÖPNV und lassen sich in dessen flüchtigen sozialen Interaktionen wiederfinden. Dabei macht die Forschung deutlich, dass diskursive Deutungsangebote des „Fremden“ und des „Eigenen“ nicht einfach in die Bewusstseinsanteile der Fahrgäste übernommen und durch Handlungen vollzogen werden. Stattdessen tritt der ÖPNV als Raum bewusster Selbstpositionierung in Erscheinung. In bedeutungsanzeigenden Handlungen zeichnen sich eine Pluralität an Einstellungen und Meinungen ab, welche sich verschiedenartig zum diskursiven Deutungsangebot positionieren. Die symbolischen Handlungen wurden auf kreative Weise an die zeitlich-räumlichen Gegebenheiten des ÖPNV angepasst und in routinierte Mobilitätsabläufe integriert, sodass sich Fahrgäste beim Unterwegssein wechselseitig über die diskursive Fremdheitszuschreibung „muslimischer Migranten“ verständigen.

Die Forschung hat deutlich gemacht, dass sich arabische Migranten reflexiv mit den im ÖPNV erfahrenen Zuschreibungen auseinandersetzen und kreative Strategien zur eigenen Positionierung entwickelt haben. Sie haben komplexe Taktiken zum Umgang mit Rassismuserfahrungen und zur Verhandlung von Fremdheitszuschreibungen entwickelt. Während sich einige Verhandlungsstrategien in die abwertende Zuschreibung der Fremdheit einzufügen, befinden sich andere Strategien im aktiven Kampf gegen die Veränderung und fordern die Konstrukteur*innen der Fremdheit heraus. *Vorausschauende Vermeidungsstrategien* zielen etwa darauf ab rassistischen Fremdheitsbehandlungen zu entgehen. Durch das Vermeiden bestimmter Linien, Personengruppen und Blickkontakten, sowie die strategische Sitzplatzwahl werden rassistische Anfeindungen minimiert. Zwar können arabische Migranten es so vermeiden in sozialen Interaktionen zu Fremden gemacht zu werden, andererseits geht dies mit der Einschränkung der eigenen Mobilitätsmöglichkeiten einher. Statt situativ erfahrenem Rassismus kommt es zu einer strukturellen Benachteiligung, welche den eigenen Fremdheitsstatus reproduziert. Strategien der „*positiven Repräsentation*“ zielen hingegen darauf ab, durch unauffälliges Verhalten keine Stereotypen zu reproduzieren oder durch vorbildliches Verhalten negative Stereotype zu widerlegen. Diese Selbstwahrnehmung und -reflektion durch den rassistischen Blick anderer Fahrgäste kommt einer Internalisierung und Annahme der Fremdheitszuschreibung gleich. Positive Repräsentation bedeutet in die Subjektposition des „Fremden“ zu investieren und diese mit eigenen, positiven Inhalten zu bespielen. So können reduktionistische Stereotypen diversifiziert werden.

Ignorieren arabische Migranten rassistische Anfeindungen so wird die Adressierung als „Fremder“ geduldet und die Möglichkeit einer Selbstpositionierung nicht wahrgenommen. Gleichzeitig kann die Verweigerung in den Verhandlungsprozess einzutreten verdeutlichen, dass der eigene soziale Status und die gesellschaftliche Zugehörigkeit nicht verhandelbar ist und eine Reaktion auf rassistische Behandlungen somit kategorisch abgelehnt wird. Die Strategie „*Ängste nehmen*“ versucht hingegen Zuschreibungen der Bedrohung zu dekonstruieren; durch Freundlichkeit, Lächeln und höfliches Grüßen sollen Fahrgäste irritiert werden, welche den arabischen Fahrgast für eine Verkörperung der „muslimischen Gefahr“ halten. Inwiefern persönliche Fremdheitskonstruktionen dadurch reflektiert werden ist

fragwürdig, stattdessen zielt die Strategie darauf ab die Zuschreibung der Fremdheitskonstruktion auf einen bestimmten Fahrgast infrage zu stellen.

„Böse Blicke“ können durch intensives Zurückstarren erwidert werden. Bei dieser *Konfrontationstaktik* wird die Fremdheitszuschreibung umgekehrt und das rassistische Gegenüber fremd-gemacht. Verbale Konfrontationen zielen hingegen darauf ab den Aggressor in eine unangenehme Situation zu bringen oder diesen argumentativ herauszufordern. Gemeinsam haben alle konfrontativen Strategien, dass Dissens mit Fremdheitszuschreibungen geäußert wird und gegen die VerÄnderung angekämpft wird. Die Machtverhältnisse der Fremd-Machung werden zwischen Fahrgästen situativ neu verhandelt. Auch die Strategie „*Rechte einfordern*“ verweigert das Einfügen in Fremdheitszuschreibungen. Dabei geht es darum die eigenen Mobilitätspräferenzen bewusst selbstbestimmt auszuleben, statt sich aufgrund von rassistischen Anfeindungen und Fremdheitszuschreibungen einzuschränken. Sichtbarkeit und unangepasste Verhaltensweise – etwa durch lautes Sprechen in arabischer Sprache – gilt dabei als implizite Forderung nach Gleichberechtigung und Akzeptanz durch andere Fahrgäste. Die Betroffenen weigern sich dabei in Prozesse der VerÄnderung einzufügen und damit einhergehende Benachteiligungen zu akzeptieren.

Somit bestätigt die Forschung auch die zweite Vorannahme, dass die diskursiven Fremdheitszuschreibungen, welche arabische Migranten als „Fremde“ adressieren in symbolischen Verhandlungen bestätigt, revidiert oder abgewandelt werden können. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Entwicklung kreativer Strategien der Selbstpositionierung arabischer Migranten um Fremdheitszuschreibungen herauszufordern und situativ neu zu verhandeln. Die Figur des Fremden kann in sozialen ÖPNV-Interaktionen performativ erzeugt, aber auch dekonstruiert werden. Durch das ausgangsoffene Aufeinandertreffen der Fremd-gemachten und ihren Konstrukteur*innen wohnt dem ÖPNV das Potenzial inne, auch über die eigenen Räumlichkeiten hinaus gesellschaftliche Bilder des Fremden zu reproduzieren oder zu irritieren.

Hinsichtlich des „mobility turn“ macht die Forschungsarbeit deutlich, dass Mobilität und Prozesse des Unterwegsseins vielschichtige soziale Dimensionen aufweisen, welche die Aufmerksamkeit der sozialwissenschaftlichen Forschung verdienen. Das Beispiel der ÖPNV-Erlebnisse und -Praktiken arabischer Migranten beweist, dass öffentliche Mobilitätsangebote nicht nur verschiedene städtische Orte miteinander verbinden. Stattdessen beinhalten die flüchtigen Interaktionen der Fahrgäste subtile kommunikative Verständigungsprozesse und symbolische Verhandlungen, welche soziale Verhältnisse abbilden und sich konstitutiv darauf auswirken können. Gesellschaftliche Realitäten werden unterwegs (re-)produziert und verhandelt.

6. Literaturverzeichnis

- Abels, Heinz (2007): *Interaktion, Identität, Präsentation. Kleine Einführung in interpretative Theorien der Soziologie*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden.
- Ahmed, Sara (2000): *Strange Encounters. Embodied Others in Post-Coloniality (= Transformations)*, Hoboken: Taylor and Francis.
- Allport, Gordon (1954): *The nature of prejudice*, Reading, Mass.: Addison-Wesley.
- Amir-Moazami, Schirin (2016): »Dämonisierung und Einverleibung: Die ›muslimische Frage‹ in Europa«, in: María d. M. Castro Varela/Paul Mecheril (Hg.), *Die Dämonisierung der Anderen*, transcript-Verlag, S. 21-40.
- Arndt, Susan (2006): »"The Racial Turn". Kolonialismus, Weiße Mythen und Critical Whiteness Studies«, in: Marianne Bechhaus-Gerst (Hg.), *Koloniale und postkoloniale Konstruktionen von Afrika und Menschen afrikanischer Herkunft in der deutschen Alltagskultur. Internationale Konferenz ... vom 13. bis 17. Oktober 2004 in Königswinter bei Bonn, Frankfurt am Main: Lang*, S. 11-25.
- Arouna, Mariam (2019): »Von ‚Flüchtlings-‘ und Fremdheitskonstruktionen: Positionierungsprozesse im Fluchtcontext«, in: Emre Arslan/Kemal Bozay (Hg.), *Symbolische Ordnung und Flüchtlingsbewegungen in der Einwanderungsgesellschaft*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 79-94.
- Attia, Iman (2009): *Die »westliche Kultur« und ihr Anderes. Zur Dekonstruktion von Orientalismus und antimuslimischem Rassismus (= Kultur und soziale Praxis)*, s.l.: transcript Verlag.
- Attia, Iman/Keskinkiliç, Ozan (2016): »Antimuslimischer Rassismus«, in: Paul Mecheril (Hg.), *Handbuch Migrationspädagogik*, Weinheim, Basel: Beltz, S. 168-182.
- Augé, Marc (2002): *In the Metro*, Minneapolis: Univ. of Minnesota Press.
- Balibar, Étienne (1992): »Gibt es einen "Neo-Rassismus"?«, in: Étienne Balibar/Immanuel M. Wallerstein (Hg.), *Rasse, Klasse, Nation. Ambivalente Identitäten*, Hamburg: Argument Verlag, S. 23-38.
- Banaszcuk, Yasmina (2020): *Was ihr tun könnt, wenn jemand rassistisch in der Bahn rumpöbelt*, <https://www.vice.com/de/article/kz5qmqz/was-ihr-tun-konnt-wenn-jemand-rassistisch-in-der-bahn-rumpobelt> vom 06.11.2020.
- Bey, Paul/Haarfeldt, Mark/Richter, Johannes/Wamper, Regina (2016): *Pegida im Spiegel der Medien. Vom "bürgerlichen Protest" zur "Bedrohung von rechts"*, Duisburg: Duisburger Institut für Sprach- und Sozialforschung DISS.
- Bissell, David (2010): »Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport«, in: *Environment and Planning D: Society and Space* 28, S. 270-289.
- Blumer, Herbert (1969): *Symbolic interactionism. Perspective and method*, Berkeley, Calif.: Univ. of California Press.
- Breger, Maximilian (2017): »Der Islam im deutschen Mediendiskurs: Grenzziehungen und Fremdheitskonstruktionen am Beispiel der Wulff-Debatte 2010«, in: Stephan Lessenich (Hg.), *Geschlossene Gesellschaften. Verhandlungen des 38. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Bamberg 2016*.

- Certeau, Michel de (1984): *The practice of everyday life*, Berkeley, Calif, London: University of California Press.
- Connor, David/Tewksbury, Richard (2012): »Social Control on Public Buses«, in: *Journal of Theoretical and Philosophical Criminology* 4, S. 1-13.
- Daniel, Anna (2012): »Der Islam als das Andere - Postkoloniale Perspektiven«, in: Anna Daniel/Franka Schäfer/Frank Hillebrandt et al. (Hg.), *Doing modernity - doing religion*, Wiesbaden: Springer VS, S. 143-167.
- Davis, Morris/Levine, Sol (1967): »Toward a Sociology of Public Transit«, in: *Social Problems* 15, S. 84-91.
- Davis, Morris/Seibert, Robert/Breed, Warren (1966): »Interracial Seating Patterns on New Orleans Public Transit«, in: *Social Problems* 13, S. 298-306.
- Dirksmeier, Peter/Mackrodt, Ulrike/Helbrecht, Ilse (2011): »Geographien der Begegnung«, in: *Geographische Zeitschrift* 99, S. 84-103.
- Du Bois, William E. B. (1993): *The souls of black folk* (= Everyman's library).
- El-Tayeb, Fatima (2016): *Undeutsch. Die Konstruktion des Anderen in der postmigrantischen Gesellschaft* (= X-Texte), Bielefeld: transcript.
- Franzke, Amna/Gutensohn, David/Pröll, Franziska/Schrader, Hannes/Senpinar, Robin (2019): *Die AfD ist im Osten stark wie nie. Wie zehn junge Ostdeutsche damit umgehen, dass Rassisten in ihren Parlamenten und neben ihnen in der S-Bahn sitzen*, <https://www.zeit.de/campus/2019-09/rassismus-osten-ostdeutschland-afd-landtag/komplettansicht> vom 06.02.2021.
- Geiler, Julius (2020): „Dein Volk macht immer Probleme“. Flüchtlingshelfer beschuldigt BVG-Busfahrer des Rassismus, <https://is.gd/X52uJl> vom 06.02.2021.
- Goffman, Erving (1963): *Behavior in public places. Notes on the social organization of gatherings*, New York, NY: The Free Press.
- (1971): *Relations in public. Microstudies of the public order*, New York: Basic Books.
- Hafez, Farid (2017): »Ethnos vs. Demos: Der exkludierende ‚Volks‘-Begriff und dessen Anschlussstellen für antimuslimische Positionen im zeitgenössischen Rechtspopulismus«, in: *Forschungsjournal Soziale Bewegungen* 30.
- Hafez, Kai/Richter, Carola (2007): *Das Islambild von ARD und ZDF*, <https://www.bpb.de/apuz/30402/das-islambild-von-ard-und-zdf> vom 02.11.2020.
- Hall, Stuart (1997): *Representation: Cultural Representations and Signifying Practices*, Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.
- Heitmeyer, Wilhelm (2008): »Deutsche Zustände, Folge 6«, in: *Deutsche Zustände* 2525.
- Hirsch, Lily/Thompson, Kirrilly/Every, Danielle (2017): »Frustrations, Fights, and Friendships: The Physical, Emotional, and Behavioural Effects of High-Density Crowding on Mumbai's Suburban Rail Passengers«, in: *The Qualitative Report* 22, S. 550-566.
- Hochreuther, Eva/Hoffmann, Lea (2018): *Die AfD im Bundestag. Was bedeutet das für Muslime?*, <https://mediendienst-integration.de/artikel/die-afd-im-bundestag-was-bedeutet-das-fuer-muslime.html> vom 07.02.2021.
- Hüttermann, Jörg/Minas, Tino (2015): »Mit der Straßenbahn durch Duisburg: Der Beitrag indifferenzbasierter Interaktion zur Figuration urbaner Gruppen / Taking a Tram in Duisburg: The Contribution of Interactions Grounded in Indifference to the Figuration of Urban Groups«, in: *Zeitschrift für Soziologie* 44.

- IDA e.V. (2020): Glossar. Antimuslimischer Rassismus. Informations- und Dokumentationszentrum für Antirassismusbearbeitung e.V., https://www.idaev.de/researchtools/glossar?tx_dpnglossary_glossary%5B%40widget_0%5D%5Bcharacter%5D=A&cHash=071ed3130f3f059547772f8744def82c vom 03.11.2020.
- Jäger, Margarete/Wamper, Regina (2017): Von der Willkommenskultur zur Notstandsstimmung. Der Fluchtdiskurs in deutschen Medien 2015 und 2016, Duisburg: Duisburger Institut für Sprach- und Sozialforschung (DISS).
- Jensen, Ole B. (2009): »Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice«, in: *Mobilities* 4, S. 139-158.
- Kappert, Ines (2020): Die Legende von der westlichen Überlegenheit. Alle anderen Kulturen sind 'uns' in Sachen Sexualität hoffnungslos unterlegen?, <https://www.gwi-boell.de/de/2020/02/24/die-legende-von-der-westlichen-ueberlegenheit> vom 12.02.2021.
- Keller, Reiner (2008): »Diskurse und Dispositive analysieren. Die wissenssoziologische Diskursanalyse als Beitrag zu einer wissensanalytischen Profilierung der Diskursforschung«, in: *Historical Social Research*, S. 73-107.
- (2013): »Zur Praxis der wissenssoziologischen Diskursanalyse«, in: Reiner Keller/Inga Truschkat (Hg.), *Methodologie und Praxis der wissenssoziologischen Diskursanalyse. Band 1: Interdisziplinäre Perspektiven*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 27-68.
- Keller, Reiner/Bosančić, Saša (2018): »Wissenssoziologische Diskursanalyse und die Analyse sozialen Wandels. Das Beispiel öffentlicher Debatten über Abfall in Deutschland und Frankreich«, in: Leila Akremi/Boris Traue/Hubert Knoblauch et al. (Hg.), *Handbuch interpretativ forschen*, Weinheim: Beltz Juventa, S. 886-916.
- Koefoed, Lasse/Christensen, Mathilde D./Simonsen, Kirsten (2016): »Mobile encounters: bus 5A as a cross-cultural meeting place«, in: *Mobilities* 12, S. 726-739.
- Kuckartz, Udo (2018): *Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung (= Grundlagentexte Methoden)*, Weinheim, Basel: Beltz Juventa.
- Kusters, Annelies (2009): »Deaf on the Lifeline of Mumbai«, in: *Sign Language Studies* 10, S. 36-68.
- Lefebvre, Henri (1992): *The production of space*, Oxford: Blackwell.
- Lofland, Lyn H. (1973): *A world of strangers. Order and action in urban public space*, New York, NY: Basic-Books.
- (1989): »Social Life in the Public Realm«, in: *Journal of Contemporary Ethnography* 17, S. 453-482.
- Lubitow, Amy/Carathers, JaDee/Kelly, Maura/Abelson, Miriam (2017): »Transmobilities: mobility, harassment, and violence experienced by transgender and gender nonconforming public transit riders in Portland, Oregon«, in: *Gender, Place & Culture* 24, S. 1398-1418.
- Mitchell, D./Staeheli, L. A. (2009): »Public Space«, in: *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, S. 511-516.
- Nash, Jeff (1975): »Bus Riding. Community on Wheels«, in: *Urban Life* 4, S. 43-63.

- Ocejo, Richard E./Tonnelat, Stéphane (2014): »Subway diaries: How people experience and practice riding the train«, in: *Ethnography* 15, S. 493-515.
- Ondreka, Lukas/Cheema, Saba-Nur (2020): Wie lässt sich der Islamismus nachhaltig in die Knie zwingen?, <https://podcast.dissenspodcast.de/97-cheema> vom 05.02.2021.
- Przyborski, Aglaja/Wohlrab-Sahr, Monika (2014): *Qualitative Sozialforschung*, München: DE GRUYTER.
- Purifoye, Gwendolyn Y. (2015): »Nice-Nastiness and Other Raced Social Interactions on Public Transport Systems«, in: *City & Community* 14, S. 286-310.
- Rau, Sabine (2020): Mehrere EU-Staaten beraten über Kampf gegen islamistischen Terror, <https://www.tagesschau.de/multimedia/video/video-781081.html> vom 06.02.2021.
- Raudenbush, Danielle T. (2012): »Race and Interactions on Public Transportation: Social Cohesion and the Production of Common Norms and a Collective Black Identity«, in: *Symbolic Interaction* 35, S. 456-473.
- Reuter, Julia (2002): *Ordnungen des Anderen. Zum Problem des Eigenen in der Soziologie des Fremden (= Sozialtheorie)*, s.l.: transcript Verlag.
- Reuters (2018): Merkel widerspricht Seehofer. "Islam gehört zu Deutschland", <https://www.reuters.com/article/deutschland-islam-merkel-idDEKCN1GS1RX> vom 05.02.2021.
- Roig, Emilia (2017): »Uttering "race" in colorblind France and post-racial Germany«, in: Karim Fereidooni/Meral El (Hg.), *Rassismuskritik und Widerstandsformen*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 613-627.
- Sadigh, Parvin (2017): Hekmatullah hat Stress. Ein junger Afghane kommt nach Hamburg und macht alles richtig, schafft die Schule, beginnt eine Ausbildung. Aber er sehnt sich nach Sicherheit – und seiner Mutter., https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2017-12/fluechtlinge-integration-willkommensklasse-ausbildung?utm_content=zeitde_redpost_zon_link_sf&utm_medium=sm&utm_referrer=facebook&utm_source=facebook_zonaudev_int&wt_zmc=sm.int.zonaudev.facebook.ref.zeitde.redpost_zon.link.sf&utm_campaign=ref&utm_term=facebook_zonaudev_int&fbclid=IwAR20LnOzh6NRfHnq9rQXGR-TYSnhGiMb3Bi2AEdKNIR46acigHcrq7Q74IU vom 05.02.2021.
- Said, Edward W. (1979): *Orientalism*, New York: Vintage Books.
- (1997): *Covering Islam. How the media and the experts determine how we see the rest of the world*, New York: Vintage Books.
- Schneider, Christoph (2018): »Die Fremden, Fremdheit und Entfremdung«, in: Beate Blank/Süleyman Gögercin/Karin E. Sauer et al. (Hg.), *Soziale Arbeit in der Migrationsgesellschaft*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 233-242.
- Schrödter, Mark (2014): »Dürfen Weiße Rassismuskritik betreiben? Zur Rolle von Subjektivität, Positionalität und Repräsentation im Erkenntnisprozess«, in: Anne Broden/Paul Mecheril (Hg.), *Solidarität in der Migrationsgesellschaft*, transcript-Verlag, S. 53-72.
- Sheller, Mimi/Urry, John (2006): »The New Mobilities Paradigm«, in: *Environment and Planning A: Economy and Space* 38, S. 207-226.
- Soenen, Ruth (2006): *An Anthropological Account of Ephemeral Relationships on Public Transport. A Contribution to the Reflection on Diversity*,

<https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.488.2161&rep=rep1&type=pdf> vom 29.09.2020.

- Sökefeld, Martin (2007): Problematische Begriffe: "Ethnizität", "Rasse", "Kultur", "Minderheit", Universitätsbibliothek der Ludwig-Maximilians-Universität München.
- (2019): »Fremdheit, Identität und Hybridität«, in: Antje Röder/Darius Zifonun (Hg.), Handbuch Migrationssoziologie, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 1-23.
- Spielhaus, Riem (2013): Muslime in der Statistik. Wer ist Muslim und wenn ja wie viele? Erlanger Zentrum für Islam und Recht in Europa, Berlin, https://mediendienst-integration.de/fileadmin/Dateien/Muslime_Spielhaus_MDI.pdf vom 05.02.2021.
- (2018): »Zwischen Migrantisierung von Muslimen und Islamisierung von Migranten«, in: Naika Foroutan/Juliane Karakayalı/Riem Spielhaus (Hg.), Postmigrantische Perspektiven. Ordnungssysteme, Repräsentationen, Kritik, Frankfurt, New York: Campus Verlag, S. 129-143.
- Steuten, Ulrich (2019): »Wer gehört dazu? Zur Vielfalt von Fremdheit in Migrationsgesellschaften«, in: Alexander Böttcher/Marc Hill/Anita Rotter (Hg.), Migration bewegt und bildet. Kontrapunktische Betrachtungen, Innsbruck: Innsbruck University Press, S. 43-54.
- Strübing, Jörg (2013): Qualitative Sozialforschung, München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
- Swyngedouw, Eva (2013): »The Segregation of Social Interactions in the Red Line L-Train in Chicago«, in: Symbolic Interaction 36, S. 293-313.
- Symes, Colin (2007): »Coaching and Training: an Ethnography of Student Commuting on Sydney's Suburban Trains«, in: Mobilities 2, S. 443-461.
- Valentine, Gill (2008): »Living with difference: reflections on geographies of encounter«, in: Progress in Human Geography 32, S. 323-337.
- van Melik, Rianne/van de Schraaf, Dagmar (2020): »Mobile devices and their effect on the sociality on Dutch Intercity trains«, in: Mobilities 15, S. 380-396.
- Weise, Helena (2020): Rassismus in Bus und Bahn. Die Stille nach dem Standardsatz. taz, <https://taz.de/Rassismus-in-Bus-und-Bahn/!5666321/> vom 06.11.2020.
- Wigger, Iris (2019): »Anti-Muslim racism and the racialisation of sexual violence: 'intersectional stereotyping' in mass media representations of male Muslim migrants in Germany«, in: Culture and Religion 20, S. 248-271.
- Wilson, Helen F. (2011): »Passing Proximities in the Multicultural City: The Everyday Encounters of Bus Passengering«, in: Environment and Planning A: Economy and Space 43, S. 634-649.
- Wolfskämpf, Vera (2020): Anschlag in Hanau. "Politik verschweigt Islamfeindlichkeit", <https://www.tagesschau.de/inland/seehofer-hanau-polizeipraesenz-103.html> vom 08.02.2021.
- Wrochem, Oliver von/Schweinoch, Oliver (Hg.) (2019): Verflechtungen Koloniales und rassistisches Denken und Handeln im Nationalsozialismus. Voraussetzungen - Funktionen - Folgen (= Band 5), Hamburg.

7. Anhang

7.1 Tabellarische Übersicht soziodemografischer Daten der Teilnehmer

Pseudonym	Kontaktherstellung	Nationalität	Wohnort	Alter	Geschlecht	Beschäftigung	Aufenthaltsdauer	Art des Interviews	Sprache des Interviews	Dauer des Interviews	Datum
IP 1	Kontaktperson (1)	Marokko	Leipzig	Mitte 20	männlich	Student (Studienkolleg)	etwa 3 Jahre	Gruppeninterview mit IP 2	deutsch	46 min.	März 2019
IP 2	Kontaktperson (1)	Marokko	Leipzig	Mitte 20	männlich	Student (Studienkolleg)	etwa 3 Jahre	Gruppeninterview mit IP 1	deutsch	46 min.	März 2019
IP 3	Kontaktperson (1)	Marokko	Leipzig	Anfang 20	männlich	Student (Studienkolleg)	etwa 3 Jahre	einzeln	deutsch	39 min.	März 2019
IP 4	E-Mail an Migrationsverein	Jordanien	Leipzig	Anfang 20	männlich	Student (Uni)	5 Jahre	einzeln	deutsch	34 min.	März 2019
IP 5	Kontaktperson (2)	Syrien	Leipzig	24	männlich	Student (Uni)	5 Jahre	Online-Interview, einzeln	deutsch	43 min.	Dezember 2020
IP 6	Kontaktperson (2)	Syrien	Leipzig	29	männlich	berufstätig	4 Jahre	Online-Interview, einzeln	deutsch	43 min.	Dezember 2020
IP 7	Telegram Gruppe	Ägypten	Leipzig	24	männlich	Student (Uni)	4 Jahre	Online-Interview, einzeln	deutsch	52 min.	Dezember 2020
IP 8	Kontaktperson (4)	Syrien	Leipzig	24	männlich	Student (Uni)	5 Jahre	Online-Interview, einzeln	deutsch	67 min.	Dezember 2020
IP 9	Kontaktperson (3)	Ägypten	Siegen	28	männlich	Student (Uni)	1 Jahr	Online-Interview, einzeln	englisch	20 min.	November 2020
IP 10	Kontaktperson (3)	Syrien	Siegen	23	männlich	in Ausbildung	4 Jahre	Online-Interview, einzeln	deutsch	40 min.	November 2020
IP 11	Freund	Jordanien	Siegen	27	männlich	Student (Uni)	1 Jahr	Online-Interview, einzeln	englisch	56 min.	November 2020
IP 12	Kontaktperson (3)	Ägypten	Siegen	28	männlich	Student (Uni)	2 Jahre	Online-Interview, einzeln	englisch	59 min.	Dezember 2020
IP 13	Kontaktperson (3)	Syrien	Siegen	26	männlich	Student (Uni)	5 Jahre	Online-Interview, einzeln	deutsch	64 min.	Dezember 2020
IP 14	Freund	Syrien	Berlin	34	männlich	in Ausbildung	5 Jahre	Online-Interview, einzeln	deutsch; mit Sprachbarriere	40 min.	November 2020

7.2 Interviewleitfaden

Anfang

- Vorstellung, Erklären des Forschungsvorhaben
- Erklärung zur Anonymisierung der Daten
- Einholen des Einverständnisses zur Aufzeichnung des Gesprächs

Einstieg: präzise Faktenfragen

Ziel: Einfache Fragen um unkomplizierten Einstieg zu ermöglichen und lockere Gesprächsatmosphäre zu erzeugen

- Wie häufig benutzen Sie die Straßenbahn und den Bus?
- Welche Strecken fahren Sie?
- Fahren Sie häufig alleine oder mit anderen?
- Nutzen Sie auch andere Fortbewegungsmittel (Fahrrad, Auto)? Was bevorzugen Sie? Warum?
- Wie verbringen Sie die Fahrtzeit?

Erzählstimulus

- Können Sie sich noch an ihre erste Fahrt erinnern? Was ist passiert?
- Können Sie sich an bestimmte Erlebnisse zurück erinnern? Ist Ihnen mal etwas Schönes oder etwas Schlechtes passiert?
- Gab es irgendwelche besonderen Vorfälle, an die Sie sich noch erinnern können?
- Sind Ihnen noch weitere ähnliche Erlebnisse widerfahren?

Immanente Nachfragen

- Was ist genau passiert? An welche Details können Sie sich erinnern?
- Was war der Auslöser der Situation?
- Wie haben Sie sich (und ihre Freund*innen) verhalten?
- Wie haben andere Fahrgäste auf Sie reagiert? Gab es Reaktionen? Was haben Sie mitbekommen?
- Wie hat die Situation geendet?
- Wie haben Sie sich in der Situation konkret gefühlt? Wie sind Sie mit den Gefühlen umgegangen?

Exmanente Nachfragen

- Inwiefern hat das Erlebnis einen Einfluss auf Ihre Nutzung des ÖPNV? Machen Sie jetzt irgendetwas anders?
- Wie gehen Sie mit solchen/ ähnlichen Situationen generell um?
- Haben Sie darüber mit Freund*innen gesprochen?
- Haben Ihre Freund*innen ähnliche Erfahrungen gemacht?
- Inwiefern unterscheiden sich Ihre Erlebnisse im ÖPNV von anderen Orten in der Stadt? Haben Sie an anderen öffentlichen Orten (Parks, auf der Straße, etc.) ähnliche Dinge erlebt?
- Wie unterscheiden sich Ihre Erlebnisse im ÖPNV an ihrem Wohnort und denen in anderen Städten? Welche Unterschiede gibt es?

Schluss

- Gibt es irgendwas, worüber wir noch nicht gesprochen haben, was Sie gerne noch ergänzen möchten?
- Fragen zur Person: Alter, Geschlecht, Beschäftigung, Nationalität, Wohndauer an aktuellem Wohnort, Stadtteil
- Danksagung für Teilnahme

7.3 Kategoriensystem der inhaltlich-strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse

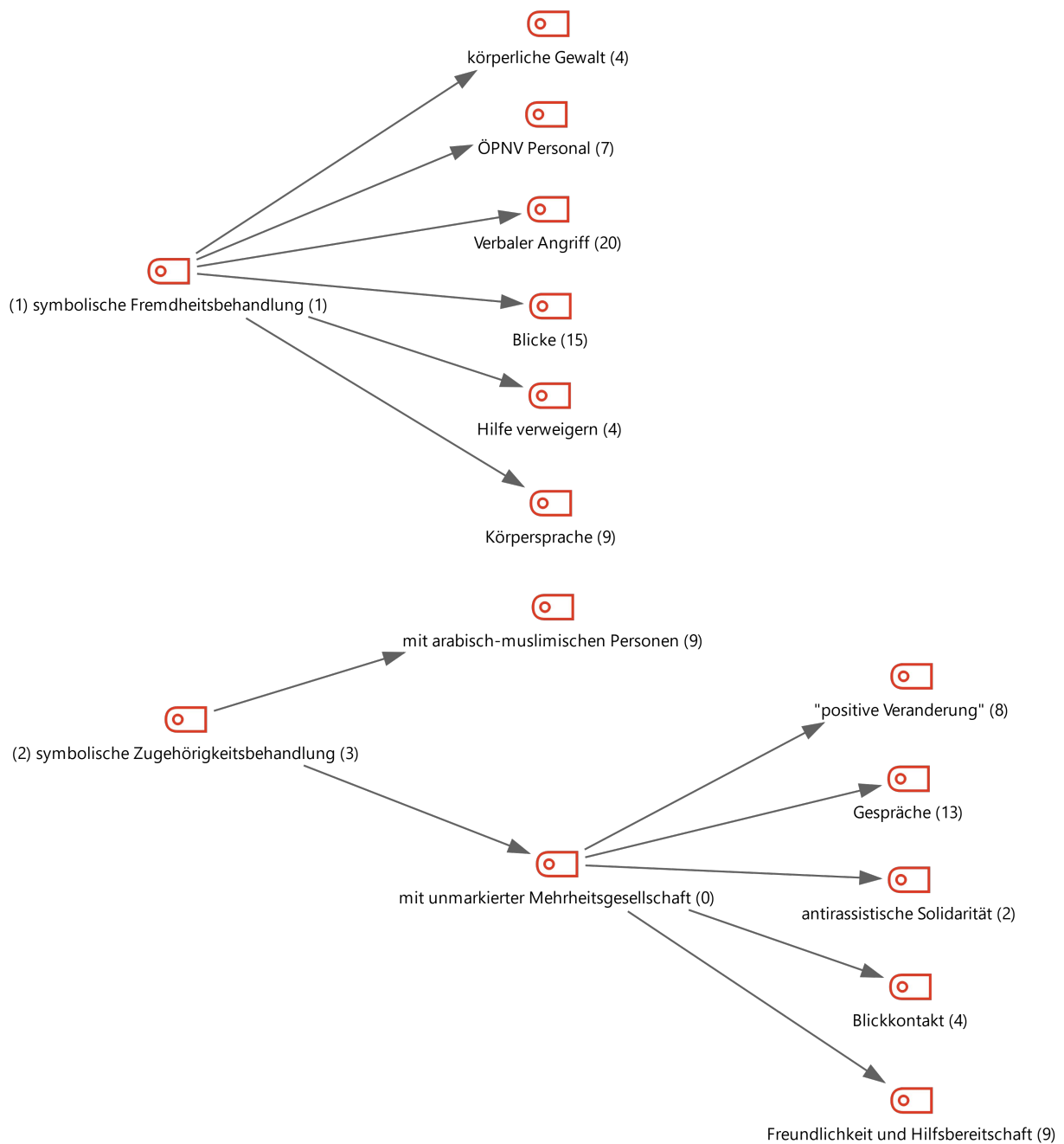


Abb. 5: Systematische Darstellung der Hauptkategorien (1) und (2) sowie deren Subkategorien, eigene Darstellung



Abb. 6: Systematische Darstellung der Hauptkategorien (3) und (5) sowie deren Subkategorien, eigene Darstellung

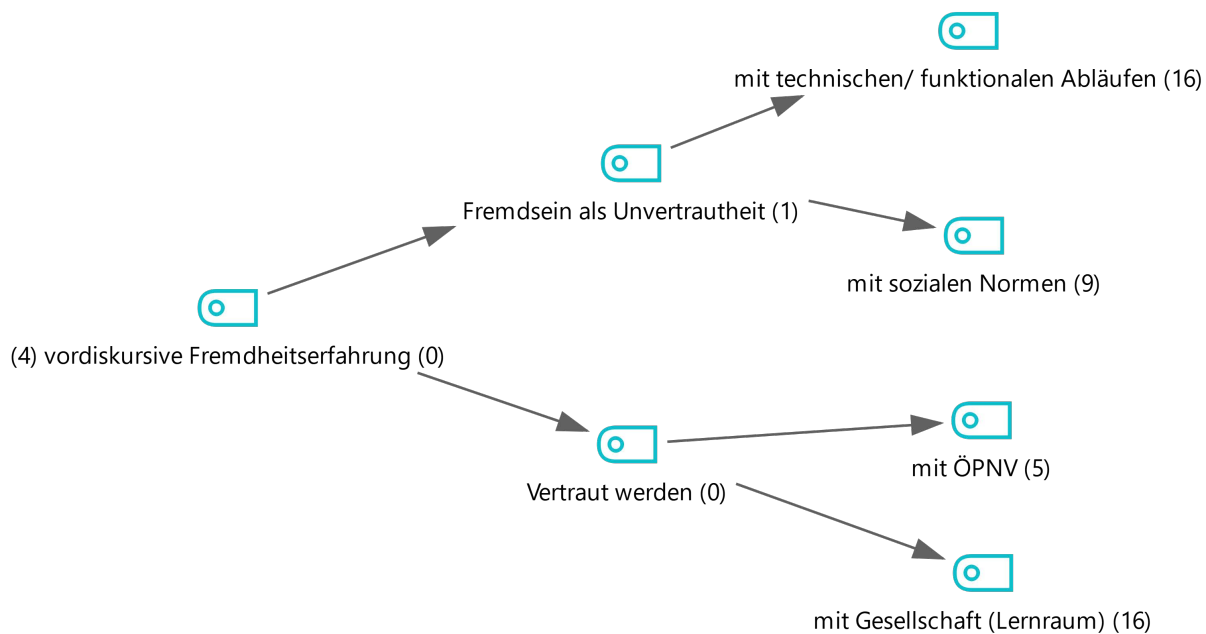


Abb. 7: Systematische Darstellung der Hauptkategorie (4) sowie dessen Subkategorien, eigene Darstellung

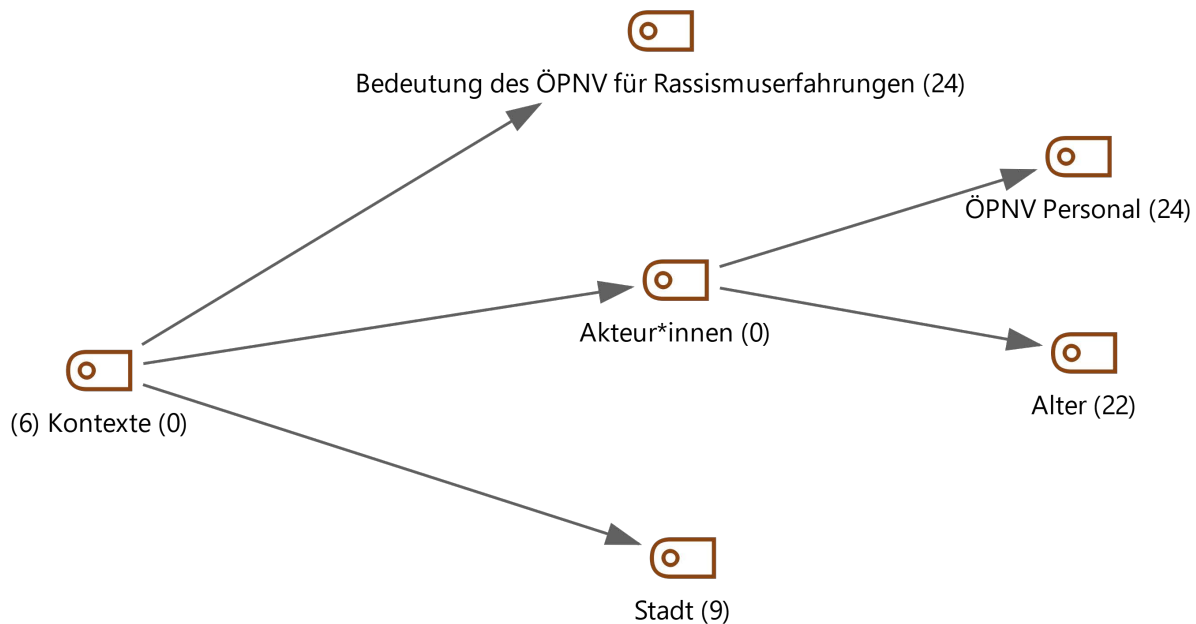


Abb. 8: Systematische Darstellung der Hauptkategorie (6) sowie dessen Subkategorien, eigene Darstellung

8. Eidesstaatliche Erklärung

Ich, Jan Philipp Zimmermann (Matr. 117459), erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit mit dem Titel „Unterwegssein als ‚das Andere‘: ÖPNV-Erlebnisse und -Praktiken arabischer Migranten im Kontext diskursiver Fremdheitszuschreibungen“ selbstständig und unter Verwendung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.

P. Zimmermann

Weimar, den 23.02.2021

