

Zwischen Departure und Arrival

Ethnografie des aeromobilen Unterwegsseins



Abhandlung zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät der
Universität Zürich

vorgelegt von

Kerstin Britta Schaefer

Angenommen im Herbstsemester 2015
auf Antrag der Promotionskommission

Prof. Dr. Thomas Hengartner (hauptverantwortliche Betreuungsperson),
Prof. Dr. Bernhard Tschofen

Zürich 2016

Inhalt

1.	GEDANKEN ZUM START	5
1.1	Departure.....	5
1.2	Im Flugzeug auf den Spuren von Marc Augé	6
1.3	Das aeromobile Unterwegssein.....	7
1.4	Globalisierungskonzepte... ..	9
1.5	... und ihre Grenzen	11
1.6	Der Aufbau der Arbeit.....	14
1.7	Drei Annäherungen an die ‚Airworld‘ und ihre ‚Bewohner‘:.....	22
1.7.1	Visuell: Mit dem Flugzeug unterwegs auf Instagram	23
1.7.2	Empirisch: Ein Tag an der Information des Hamburg Airport.....	30
1.7.3	Historisch: Kleine Geschichte der Passagierluftfahrt.....	36
2.	WAS FLIEGT MIT, WENN EIN FLUGZEUG IN DER LUFT IST?.....	41
2.1	Die Erkundung eines Akteur-Netzwerkes.....	45
2.1.1	Außen	45
2.1.2	Innen	50
2.1.3	Unten	74
2.1.4	Überall	76
2.2	... und was muss am Boden bleiben?.....	77
2.3	Die Geschichten ‚dazwischen‘	85
2.3.1	Meuchelmorde und Familienfehden.....	87
2.3.2	Ungleiche Partner in glücklichen Beziehungen	91
2.3.3	Der Einfluss der Anderen.....	94
2.3.4	Der Traum vom Fliegen	96
3.	EINE KULTURANTHROPOLOGIN IM FLUGZEUG	100
3.1	Das Feld und die Forscherin.....	101
3.2	Die Tücken des Feldes	105
3.3	Das methodische Vorgehen.....	109
3.4	Theoretische Helfer	120
3.5	Erkenntnisleitende Forschungskategorien.....	127
3.5.1	Unterwegs im ‚Dazwischen‘	127
3.5.2	Der Begriff der Kulturtechnik	130
4.	DIE FLUGREISENDEN.....	132
4.1	MARC AUGÉS PIERRE DUPONT – „Er genoss das Gefühl von Freiheit“	132
4.1.1	Der Ethnologe und der Vielflieger	132
4.1.2	Der Raum und der Mensch.....	140
4.1.3	Empirie vs. Denkmodell.....	141
4.1.4	Augésche Anregungen	142
4.2	IN DEN URLAUB FLIEGEN	145
4.2.1	Die Urlaubsflieger-Community: „Thanks for flying Ryanair!“	145

4.2.2	Flughafen Lübeck-Blankensee: Biografie eines „Politikums“	153
4.2.3	Die polnische Arbeitsmigrantin Arjona: „ <i>We are on holiday.</i> “	160
4.2.4	Die soziale Organisation an Bord.....	162
4.2.5	Die Urlaubsprofis Gitta und Ronny: „ <i>Wir fliegen lieber öfter.</i> “	169
4.2.6	Palma de Mallorca Airport: Basis des Massentourismus.....	176
4.2.7	Die Ungeübten Manuela und Christian: „ <i>Delayed‘ heißt doch ,gelandet‘?</i> “	179
4.2.8	Low-cost Einflüsse.....	188
4.3	OPTIMIERT FLIEGEN.....	192
4.3.1	Vielflieger Tim: „ <i>Es hat sich perfektioniert mittlerweile</i> “	192
4.3.2	Private Optimierungen von Airline-Prozessen: „ <i>Alles ist zeitoptimiert.</i> “	194
4.3.3	Glas, Stahl, Licht – der Hamburger Flughafen	202
4.3.4	Die Business Class-Community.....	208
4.3.5	Flugzeugkontakte: „ <i>Alles so Schnappschüsse dann fürs Leben</i> “	210
4.3.6	Würstchengeschmack am Frankfurter Flughafen	214
4.3.7	Der Rückflug: „ <i>Ich glaube, man gewöhnt sich nie dran.</i> “	216
4.3.8	Hinter den Kulissen eines Stereotyps.....	223
4.4	NICHT-FLIEGEN.....	229
4.4.1	Flugangstpatientin Rita: „ <i>Als Mädchen brauchst du das schon gar nicht.</i> “	229
4.4.2	Wie fand ich eine Nicht-Nutzerin?.....	230
4.4.3	Interview in der Eisdiele: „ <i>Es ist alles so fremd.</i> “	232
4.4.4	Exkursion nach HAM: „ <i>Aber wenn man davorsteht... uaaaahhh!</i> “	244
4.4.5	Die Aneignung einer neuen Fortbewegungstechnik	250
4.5	INSPIRATION ‚AIRWORLD‘	257
4.5.1	Fliegen in der Kunst	257
4.5.2	Der Künstler Stefan: „ <i>Meine Familie ist die Airbus A-320- Generation.</i> “	271
4.5.3	HAM-AMS-ZUE-AMS-HAM – Gezeichnet und geschrieben.....	273
4.5.4	Flugzeugportraits: Hochtechnisches trifft auf Handgezeichnetes	275
4.5.5	Der Hinflug	283
4.5.6	Zwischenstopp am Amsterdam Airport Schiphol: Nationale Stereotypen 1	290
4.5.7	Gelandet am Züricher Flughafen: Nationale Stereotypen 2.....	298
4.5.8	Der Rückflug.....	300
4.5.9	Aeromobile Umnutzungen: „ <i>Solo show of drawings Flight DY 5367 Row 6 Seat E</i> “	301
4.5.10	Angekommen im Dazwischen	304
4.5.11	Was kann die Kunst in der Wissenschaft?	307
4.6	IM ROLLSTUHL FLIEGEN.....	311
4.6.1	Flugpionier Kay: „ <i>Ich steh‘ total auf Autonomie, und wenn ich fliege, muss ich sie abgeben</i> “	311
4.6.2	Eine Reise im modernsten Verkehrsmittel unserer Zeit.....	313
4.6.3	Airport Berlin-Tegel – Flughafen der kurzen Wege	317
4.6.4	Am Check-in: „ <i>Das ist noch optimierungsbedürftig.</i> “	318
4.6.5	Unsicherheiten an der Sicherheitskontrolle.....	321
4.6.6	Kein „Recht auf Klo“?	324
4.6.7	Fliegen und Macht.....	326
4.6.8	Im Flugzeug: Diskriminierungen an Bord.....	334
4.6.9	Gelandet am Flughafen Köln / Bonn – ‚Virus Coloniensis‘	340

4.6.10	Der ‚vergessene‘ Passagierkörper	342
4.6.11	Antiquierte Airworld	343
4.6.12	Die neuen Nutzer.....	344
5.	Abschiede.....	346
5.1	(Wieder)Sehen?.....	347
6.	Volkskundlich-kulturanthropologische Landung	349
6.1	Die Räume des Fliegens als Orte der Übermoderne	349
6.2	Das vielfache Schweben.....	352
6.3	<i>Kulturtechnik</i> Fliegen? Ein vielgenutzter Begriff und sein kulturanthropologisches Potential.....	358
6.4	Vom Leitbild der Moderne zur alltäglichen Selbstverständlichkeit.....	366
6.5	Arrival	389
7.	Kulturanthropologisches Glossar zum Fliegen.....	391
8.	Literaturverzeichnis	415
9.	Quellenverzeichnis.....	429
10.	Abbildungsverzeichnis	444
11.	Dank.....	454

1. GEDANKEN ZUM START

1.1 Departure



Abbildung 1: Im Flugzeug betender orthodoxer Jude.

„Kurz nach dem Abheben der Boeing 747 von London-Heathrow nach New York versammeln sich drei orthodoxe Juden mit ledernen Gebetsriemen an den Armen, Gebetskapseln vor der Stirn und Gebetsdecken über dem Kopf in der kleinen Wartebucht vor den hinteren Bordtoiletten. Murrend beugen

sie sich im Rhythmus ihrer Gebete vor und zurück. Dass die Betenden gerade in 10 km Höhe mit 900 Kilometern pro Stunde durch die Luft rasen und sich in regelmäßigen Abständen Passagiere an ihnen vorbeiwinden, um die Toiletten aufzusuchen, scheinen sie 45 lange Minuten nicht wahrzunehmen.

Zwei Stunden später hat die Flugzeug-Crew das Licht in der Kabine gedimmt, ein älterer Mann löst umgeben von den leeren Verpackungen des Bordmenüs Kreuzworträtsel, eine junge Frau lernt im Halbdunkel mit ihrem Freund Spanisch und die restlichen Passagiere schauen den aktuellen ‚Sex and the City‘-Film auf den Bildschirmen des Entertainment-Systems. Die Flugbegleiter¹ waten vorsichtig durch eine dicke Schicht aus Zeitschriften und Plastikverpackungen, die inzwischen die Gänge bedeckt.

Noch zwei Stunden später schlafen die meisten Passagiere schief zur Seite gefallen und mit offenen Mündern in temporären Schlafarchitekturen, die sie sich aus Decken und Kissen gebaut haben. Nur ein junger orthodoxer Jude ist noch wach

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichte ich auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

und bürstet sorgfältig seinen Samthut mit einer der von den Flugbegleitern nach dem Start verteilten British Airways-Reisezahnbürsten."

(Nach dem Feldforschungstagebuch vom 27.09.2010.)

1.2 Im Flugzeug auf den Spuren von Marc Augé

1994 veröffentlichte der französische Ethnologe Marc Augé die Monografie „Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit.“ Augé beschreibt unsere Zeit darin als „Übermoderne“ genannte neue Epoche, die gekennzeichnet sei durch „drei Figuren des Übermaßes“ (Augé 1994:51): ein „Übermaß an Raum“ (ebd.:40) – da Bilder von noch nie besuchten Orten in die Wohnungen der Bewohner der Übermoderne gesendet würden, was das Bezugssystem zwischen Räumen und Menschen auflöse; eine „Überfülle [und Beschleunigung] an Ereignissen“ (ebd.:45) – aufgrund derer es immer schwerer würde, der nahen Geschichte einen Sinn abzuverlangen und eine „Individualisierung der Referenzen“ (ebd.:50) – die das bisher existierende strenge Netz an sozialen Beziehungen verschwinden ließe. Aufgrund dieser Parameter sei eine neue Art von Räumen mit speziellen Qualitäten entstanden (ebd.:44): die „Orte der Übermoderne“ (in der deutschen Ausgabe wird das französische „non-lieu“ mit „Nicht-Orte“ übersetzt). Als Beispiele für Nicht-Orte führt Augé Autobahnkreuze, Einkaufszentren, Flüchtlingslager oder eben Flughäfen und Flugzeuge auf – alles „Transiträume“ (Augé 1994:167), die als „Verteilerräume“ Knotenpunkte und Anschlüsse an verschiedene „mögliche Räume und Zeiten bieten“ (ebd.).

Als Leitfigur der Übermoderne sieht Augé den Reisenden. Deshalb lässt er, um sein Denkmodell verdichtet zu veranschaulichen, zu Beginn seiner Ausführungen den französischen Geschäftsreisenden Pierre Dupont - einen fiktiven Bewohner dieser Epoche - unbehelligt von unübersichtlichen Terminalgebäuden, geänderten Gates, im Weg stehenden Koffern oder verspäteten Abflügen für einen Langstreckenflug in ein Passagierflugzeug nach Singapur steigen. Im Flugzeug angekommen, begegnen ihm im Gegensatz zu dem oben aufgeführten Auszug aus meinem Feldforschungstagebuch dann vor allem Einsamkeit und Ähnlichkeit.²

² Auf Pierre Duponts Flug werde ich in Kapitel 4.1 „Marc Augés Pierre Dupont“ näher eingehen.

Doch sind die Orte der Übermoderne - und in diesem Fall die Räume des Fliegens - tatsächlich so identitätslos wie Augé sie beschreibt? Bringen sie nichts Soziales hervor und schaffen sie „keine besondere Relation“ (Augé 1994:121)? Sind die Individuen einander hier gleichgültig, ihre Begegnungen anonym und flüchtig und der einzelne Mensch genauso austauschbar wie der Ort an sich? Oder handelt es sich bei den Nicht-Orten zwischen ‚Departure und Arrival‘ nicht auch um wichtige Zwischenräume, die sogar Freiräume sein können, wie es die in Graz lehrende Kulturanthropologin Johanna Rolshoven (2003:9) für Treppenhäuser, Wartezimmer und das Basler Tram festgestellt hat und wie es meine Feldforschungsnotizen über die Flugzeugkabine als improvisiertes Gotteshaus und die übrigen verschiedensten (Um)Nutzungen vermuten lassen?

Etwas mehr als zwanzig Jahre nach Pierre Duponts Flugreise ist es an der Zeit, sich noch einmal auf seine Spuren zu begeben, ihm einige aktuelle und empirisch gesättigte Flugbiografien zur Seite zu stellen, zu hinterfragen, was auf einer Flugreise tatsächlich mit und ohne eigenes „Zutun“ (Augé 1994:8) der Passagiere vor sich geht, auf diese Weise den aeromobilen Relationsraum neu zu vermessen und darüber einen eigenen Zugang zur Analyse spätmodernen Unterwegsseins zu finden.

1.3 Das aeromobile Unterwegssein

Durch das jahrelange Einüben (und natürlich auch Verweigern) der zuerst einmal vollkommen neuen Fortbewegungsart ‚Passagierfliegen‘ haben - so meine These - Passagiere und Nicht-Nutzer, Ingenieure und Techniker, Artefakte und Technologien, Materialitäten und Mobilitäten im gegenseitigen Austausch miteinander nicht nur einen eigenen Aero-Mikrokosmos mit einzigartigen architektonischen und ästhetischen Formen geschaffen, sie erweiterten auch „räumliche, zeitliche und soziale“ Horizonte (Bausinger 1961:5), prägten Lebensstile und schrieben sich tief in die verschiedensten Biografien ein.

Doch bisher sind die konkreten menschlichen Praktiken, Handlungen, Vorstellungen und Strategien der einzelnen Flugreisenden (seien sie nun institutionalisiert,

ritualisiert oder auch ganz persönlich), die mit den Anforderungen des aeromobilen Unterwegsseins³ verbunden sind, hinter den soziologischen und kulturwissenschaftlichen Großtheorien der Globalisierung⁴ verborgen geblieben. Nur wenige Forscher richteten den Blick darauf, was Aeromobilität für den empirisch durchdringbaren Einzelfall in all seiner Komplexität bedeuten kann. Der Begriff der Globalisierung ist zwar in aller Munde, doch wie Menschen sie auch mit Hilfe des Flugzeuges leben, wie sie tatsächlich fliegender Weise in der ganzen Welt unterwegs sind (egal ob privat, beruflich, freiwillig oder unfreiwillig), wie der Aufenthalt in der Flugzeugkabine mit ihren ganz eigenen Binnenordnungen abläuft, welchen Einfluss das Passagierfliegen auf Lebensweisen und Lebensformen hat und wie es Identitäten, Handlungsmuster und Routinen prägt – das alles ist noch wenig untersucht. Dabei ist es nicht nur für Forschungsdesign und Methodologie, sondern auch für die theoretischen Rahmungen einer solchen Forschung eine spannende Herausforderung, die spätmodernen Formen der Lebensführung ausgehend von den konkreten Praktiken des aeromobilen Unterwegsseins zu untersuchen.

Dieses aeromobile Unterwegssein der Flugzeugpassagiere mit seinen besonderen technischen und gesellschaftlichen Standards, seinen speziellen Verhaltensregeln, eigenen Zuschreibungen, dem dafür geschaffenen Vokabular und sogar der eigenen Währung (in Form von Bonusmeilen), gilt es in dieser Arbeit nun im Sinne der Volkskunde / Kulturanthropologie als Alltagskulturwissenschaft, „die alles Tun aus der Perspektive des handelnden Menschen begreift“ (Rolshoven 2012:161), in all seiner Komplexität zu ethnografieren.

Es ist deshalb zu fragen: Wie machen sich Menschen das Fliegen? Wie sehen die symbolischen und kulturellen (Be)Deutungen zu dieser Art der Fortbewegung aus? Und wie können durch empirische Erkenntnisse über das Unterwegssein im

³ Unter ‚aeromobilem Unterwegssein‘ verstehe ich im Gegensatz zum ‚Fliegen‘ den gesamten Ablauf rund um eine Flugreise – von der Buchung über das Packen bis hin zum Aufenthalt in der Flugzeugkabine. Den reinen Aufenthalt im Flugzeug bezeichne ich in dieser Arbeit als ‚Fliegen‘.

⁴ Die Besonderheiten einer globalisierten Welt beschreibt der Soziologe Ulrich Beck als „Ausdehnung, Dichte und Stabilität wechselseitiger regional-globaler Beziehungsnetzwerke und ihrer massenmedialen Selbstdefinition sowie sozialer Räume und jener Bilder-Ströme auf kultureller, politischer, wirtschaftlicher, militärischer und ökonomischer Ebene“ (Beck 1997:31).

Flugzeug große Themen unserer Gesellschaft wie Mobilität⁵ und Globalisierung kulturanthropologisch geerdet werden?

1.4 Globalisierungskonzepte...

Zu den ersten frühen Theorieboten des mobilen Zeitalters gehörten der Philosoph und Soziologe Georg Simmel, der 1908 „Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft“ verfasste; der Philosoph und Literaturkritiker Walter Benjamin, der 1935 über den Flaneur⁶ in „Das Passagen-Werk“ nachdachte; der Soziologe und Philosoph Henri Lefebvre, der sich 1986 in „La production de l'espace“ mit der Produktion von Raum als Mittel der Macht beschäftigte und der Soziologe und Kulturphilosoph Michel de Certeau, der 1988 mit „Die Kunst des Handelns“ ein neues Verständnis von Raum und Körper schuf (vgl. zu dieser Aufzählung Urry 2012:6).

In den 1990er Jahren entstanden dann, um die Kultur der neuen, vermeintlich entterritorialisierten und dynamischeren globalisierten Welt theoretisch fassbar zu machen, eine ganze Reihe von ‚mobilisierten‘ Globalisierungskonzepten (zu denen auch das der Orte der Übermoderne von Augé zählt):

Zu den Wortführern dieser Debatte gehörten unter anderem der in Bombay aufgewachsene und in New York City lehrende Ethnologe Arjun Appadurai mit seinen aus den „global flows“ (Appadurai 2000:25) „ethnoscapes“, „mediascapes“, „technoscapes“, „finance scapes“ und „ideoscapes“ (ebd.:33) bestehenden globalen Landschaften; der schwedische Sozialanthropologe Ulf Hannerz mit dem der

⁵ Mobilität verstehe ich in Anlehnung an die Soziologen Peters, Cloppenburg, Wyatt als das Ergebnis von Planungen und Organisation, um bei anderen Menschen oder Dingen sein zu können. Um diese Verbindungen zu Menschen und Objekten herzustellen, braucht es Koordinationsarbeit. Deshalb ist Mobilität mehr als das Von-einem-Ort-zum-anderen-Reisen – es geht auch darum, am *richtigen* Ort anzukommen, mit den *benötigten Sachen* und oft *zur gleichen Zeit wie relevante andere Menschen* (Peters, Cloppenburg, Wyatt 2010:349f., Vorhebung durch die Autorin).

⁶ Zum Beispiel in Benjamin 1991:524 ff.: „Ein Rausch kommt über den, der lange Zeit ohne Ziel durch Straßen marschierte. Das Gehen gewinnt mit jedem Schritte wachsende Gewalt; immer geringer werden die Verführungen der Läden, der Bistros, der lächelnden Frauen, immer unwiderstehlicher der Magnetismus der nächsten Straßenecke, einer fernen Masse Laubes, eines Straßennamens. Dann kommt der Hunger. Er will nichts von den hundert Möglichkeiten, ihn zu stillen, wissen. Wie ein asketisches Tier streicht er durch unbekannte Viertel, bis er in tiefster Erschöpfung auf seinem Zimmer, das ihn Befremdetem kalt zu sich einlässt, zusammensinkt. [M 1,3] Den Typus des Flaneurs schuf Paris.“

Linguistik entstammendem Kulturkonzept der „Kreolisierung“ (Hannerz 1996:66); der amerikanische Historiker James Clifford, der mit der Metapher des Reisens auf Kultur blickte (Clifford 1992:105) sowie der Philosoph Gilles Deleuze und der Psychoanalytiker Felix Guattari, die 1992 mit „Tausend Plateaus“ eine postmoderne Nomadologie mit rhizomartigen Mobilitätsstrategien entwarfen. Der US-amerikanischen Soziologe, Publizist und Ökonom Jeremy Rifkin rief sogar ein neues Zeitalter namens „Age of Access“ (Rifkin 2000) aus: Da „kulturelle Artefakte – und zwar nicht nur Güter und Konsumartikel, sondern auch Medienprodukte, politische Ideen [und] wissenschaftliche Wissensbestände“ (Welz 1998:177) genauso unterwegs seien wie die Menschen und zwar „immer schneller und weiter“ (ebd.), seien sie an immer mehr Orten der Erde gleichzeitig verfügbar, „zumindest für diejenigen Menschen, die die finanziellen Mittel oder die kulturellen Kompetenzen besitzen, sie zu nutzen“ (ebd.). Der rasche Zugang zu Ideen, Gütern und Dienstleistungen sei nun wichtiger als dauerhafter Besitz und das Flugzeug eine grundlegende Voraussetzung, um diesen Zugang zu gewährleisten (ebd.).

Auch die Soziologen John Urry und Scott Lash definierten Mobilität als zentrales Charakteristikum unserer Gesellschaft (Urry, Lash 1994), um so Entgrenzungphänomene und veränderte Raumerfahrungen besser erfassen und beschreiben zu können. Urry verstand das Soziale sogar nicht mehr als „gesellschaftlich“, sondern als „mobil“ (Urry 2012).

Der Vertreter der amerikanischen ‚postmodernen Geografie‘ Edward Soja und der Theoretiker des Postkolonialismus Homi K. Bhaba beschäftigten sich wiederum beide im Rahmen ihrer auf Globalisierung eingehenden Kulturkonzepte mit dem Begriff des ‚Third Space‘: Bhaba legte den Fokus dabei auf die ‚kulturelle Hybridisierung‘, die für ihn „nicht einfach Vermischen [bedeutet], sondern strategische und selektive Aneignung von Bedeutungen, Raum schaffen für Handelnde, deren Freiheit und Gleichheit gefährdet sind“ (Wieselberg 2007). Den Begriff des ‚Third Space‘ denkt Bhaba nicht als Alternative zur Welt, sondern als „ein Raum in ihr“, in dem Verhandlungen geführt werden, mit allen „Ungleichheiten und Asymmetrien, um ein gerechteres Szenario zu konstruieren“ (ebd.).

Edward Soja geht es wie schon Foucault und Lefebvre um die Verknüpfungen zwischen Macht, Wissen und Raum (vgl. Bormann 2001:299) und die ‚Third

Spaces‘ versteht er als inklusives Konzept, das „Abstraktes und Konkretes, Materielles und Symbolisches, Objektives und Subjektives vereint“ (Bormann 2001:300).

1.5 ... und ihre Grenzen

All diese Raum- und Mobilitätskonzepte versuchen, Kultur beschreibbar zu machen in einer globalisierten und vermeintlich bewegteren Welt, aber sie scheitern an unterschiedlichen Stellen: Sie schenken den Symbolisierungen und Materialisierungen von Mobilität mehr Aufmerksamkeit als den Menschen als Akteuren in diesem System, sie negieren komplexe Sachverhalten zugunsten der plakativen Konzepte, sie setzen Ursache und Wirkung in Bezug auf Globalisierung oft gleich (vgl. hierzu Urry 2006) und in sie schleichen sich immer wieder implizite immobile Vorannahmen oder scheinbar unauflösbare Dichotomien wie ‚lokal-global‘, nicht aus dem Kopf zu verbannenden Vorstellungen von Ethnien oder sonstigen ‚kulturellen Inseln‘ ein.

Außerdem stehen mobile Gesellschaften immer wieder automatisch und unhinterfragt für ein modernes und demokratisiertes Zusammenleben. Mobilität wird also grundsätzlich eher positiv bewertet, obwohl sie neben der Eröffnung von Möglichkeitsräumen und Chancen genauso auch soziale Ungleichheiten fundiert oder eine Zumutung darstellen kann (vgl. Götsch-Elten 2011:16 und Rolshoven 2011:52). Für manche Menschen ist die gesteigerte Mobilität unserer Zeit „Routine“ (Rolshoven 2009:95), für andere ist sie eine „Herausforderung“ (ebd.). In jedem Fall erfordert sie aber „Handlungsstrategien und Handlungstaktiken“ (ebd.), die es zu erforschen gilt.

Die schwedischen Ethnologen und Kulturanthropologen Billy Ehn und Orvar Löfgren waren es schließlich müde, „wieder und wieder über eine Welt im permanenten Fluss und Wandel zu lesen, eine Welt, in der alles Stehende verdampft und nichts bleibt, wie es ist“ (Ehn, Löfgren 2012:261).

Denn diese Auffassung des modernen Lebens konzentrierte sich nur auf „wenige Schauplätze und Prozesse [...] vor allem auf solche, die sich durch Dramatik, Ereignisreichtum und eine hohe Sichtbarkeit auszeichnen“ (ebd.), was eine unausgewogene Sichtweise sei.

Genauso gut könne kleinräumige wie großräumige Mobilität auch als eine „Praxis der Verbindung“ (Rolshoven 2011:60) beschrieben werden, durch die neue soziale Räume entstünden, die weder fluide noch lokal fixiert seien, sondern „technologisch ermöglichte Koinzidenzen und Verlagerungen von Orten“ (ebd.) beinhalteten.

Wie zutreffend die oben aufgeführten Globalisierungs- und Mobilitäts-Konzepte sind, ist sowieso nur schwer zu überprüfen, da die empirische Grundlage in den meisten dieser Fälle fehlt. So kritisierte Gisela Welz bereits 1998, dass sich die theoretischen Beschäftigungen mit Globalisierung und Mobilitäten vor allem „auf der Ebene der Theorien, der Begriffsarbeit und der wissenschaftshistorischen Klärung“ (Welz 1998:180) bewegen würden, ohne sie empirisch zu erden.

Appadurai und seine Mitstreiter würden keine Ergebnisse ihrer ethnografischen Untersuchungen präsentieren, und selbst durchgeführte Beobachtungen fänden „zumeist nur in Form von subjektiv gefassten Anekdoten zur durchaus suggestiven Illustration der eigenen Themen“ (ebd.) statt.

Die ethnografische Dichte in Form von „konkreten Prozessen, Erfahrungen und Verbindungen“ (Lauser 2005:3) fehle gänzlich, konstatierte auch die Ethnologin Andrea Lauser.

Die Literatur- und Kulturwissenschaftlerin Doris Bachmann-Medick plädiert deshalb ebenfalls (in Anlehnung an den Historiker Karl Schlögel) für eine Rückkehr zur Empirie mit „Ortskundigkeit“, „Augenzeugenschaft“ und „Exkursionen“ (Bachmann-Medick 2006:302). Nur durch die empirische Arbeit käme

„die Vielstimmigkeit von Räumen verstärkt in den Blick: die Verknüpfung von lokalen Aktivitäten und Sozialbeziehungen mit Einschreibungen durch Emotionen, Gedächtnis, Geschichten, körperlichen und mentalen Aneignungen, Mental Maps und Bedeutungskämpfen – weit über das bloße Handlungssetting hinaus“ (ebd. 2006:308).

Auch Johanna Rolshoven stellte fest, dass es sich die Mobilitätsforschung mit der Globalisierung zu einfach mache, denn konkret bedeute ‚Mobilitäten‘ als Thema zu begreifen, „Bewegungen von Menschen, ihren Körpern, Gedanken, Handlungen und Dingen zu erforschen“ (Rolshoven 2011:54). Auch deshalb sei Empirie gefragt.

Wolle die Europäische Ethnologie den kulturellen Konsequenzen von Globalisierungsprozessen tatsächlich ethnografisch beikommen - so forderte es wiederum Gisela Welz - müsse sie „Gegenstandsbereiche identifizieren, an denen solche Konsequenzen sichtbar werden“ (Welz 2009:195). Denn:

„Wer keine empirische Forschung plant und durchführt, muss sich der Herausforderung von Forschungsdesign und Methodologie nicht stellen. Aber die neuen Konzeptualisierungen von mobilen Kulturen, die sich gleichzeitig in permanenten Umbauprozessen befinden, müssen in konkreten empirischen Forschungen überprüft werden“ (Welz 1998:180).

Die Kulturanthropologin Ramona Lenz sieht in den bisherigen Forschungen zur Mobilität „Körperlichkeit und Materialität“ (Lenz 2011:24) vernachlässigt und der schwedische Ethnologe Orvar Löfgren kritisiert ebenfalls, dass Mobilität nach wie vor vor allem als „reibungloser Vorgang beschrieben [würde], der sich eher mental denn physisch abspielt“ (Löfgren 2009:25).

Der Schweizer Volkskundler Ueli Gyr beklagt, dass in der Kulturanthropologie „ethnographisch solide und thematisch originelle Feldforschungen, die die Innensichten von reisenden Touristen verstehend vermitteln [...] bislang noch nicht sehr zahlreich vertreten“ (Gyr 2010:19) seien. Und auch der deutsche Volkskundler Peter T. Lenhard wünscht sich „einen frischen Blick [...] für die Prozesse des Unterwegsseins [und] für die Modi des In-der-Welt-Seins, die diese mit sich bringen“ (Lenhard 2005:161). Diese Forschungslücke möchte ich mit dieser Arbeit beginnen zu schließen.

Es liegt zwar in der Natur einer Großtheorie, die Komplexität eines Themas zu reduzieren, denn Systematisierungen sind immer nur in Form einer „radikalen, vereinfachenden Typisierung möglich (Reckwitz 2003:286)⁷. Es ist dann aber auch genauso legitim zu fragen, ob empirisch tatsächlich aufgeht, was die theoretischen Beschäftigungen mit Globalisierung und Mobilität übergeordnet konstruiert haben und mit einer Arbeitsweise zu antworten, die exemplarische Einblicke in diese

⁷ Geschieht dies über die Verwendung von Metaphern besteht immer die Gefahr, dass – auch wenn diese anschaulich sind – sie kulturelle Prozesse zu stark vereinfachen. Ramona Lenz zitiert zu diesem Thema Ulf Hannerz, der anmerkte, dass man Kultur natürlich nicht in Flaschen abfüllen könne, auch wenn Appadurai sie als Strom bezeichnen würde (Hannerz [1997] nach Lenz 2011:11).

Komplexität gibt – also ethnografische Schneisen in ein ansonsten schwer fassbares Thema schlägt.

Die Ergebnisse solch einer konkreten empirischen Forschungserfahrung vermögen andersherum wieder das theoretische Verständnis von sozialen und kulturellen Phänomenen zu inspirieren, denn kulturwissenschaftliche Feldstudien können „gewissermaßen den Mikrozensus der Komplexität liefern, der mit der quantitativen Momentaufnahme in Verbindung gebracht werden muss“ (Rolshoven, Winkler 2009:104). Darin sehen Johanna Rolshoven und der Humangeograph Justin Winkler dann auch

„eine zukunftsweisende Aufgabe für eine neue Generation von transdisziplinär denkenden und arbeitenden Wissenschaftlern, die nicht nur eine Anpassung der Methodologie und der Erhebungstechniken, sondern recht eigentlich der Epistemologie, der Verstehensweisen liefern“ (ebd.).

1.6 Der Aufbau der Arbeit

Nach einer visuellen, empirischen und historischen Annäherung an die fliegenden Menschen dient mir als Einstieg in die Forschung eine an die Akteur-Netzwerk-Theorie von Bruno Latour (zum Beispiel: Latour 1996) angelehnte Auseinandersetzung mit dem aus Menschen, Dingen, sonstigen Entitäten und ihren Verflechtungen bestehenden Netzwerk, das mit jedem Passagierflugzeug in die Luft geht.

Im Hauptteil stelle ich Pierre Duponts Langstreckenflug vor und führe anhand dessen Augés Denkmodell der Übermoderne ein. Danach schließe ich mich zehn Passagieren, die ich aus dem nicht enden wollenden millionenfachen Strom der alltäglichen Flugpassagiere ausgefädelt habe, auf ihren Flugreisen an. Mit ihnen zusammen nutze ich das Flugzeug als Medium des Unterwegsseins und setze mich mit dem „Sitz des Fliegens“ in den jeweiligen Leben (Hengartner 2004:40)

auseinander. Aus den gemeinsam vollzogenen Flugreisen entwickle ich „ethnografische Vignetten“ (Lauser 2004)⁸, die den Einfluss des Flugzeuges auf die einzelnen Lebenswelten aufzeigen und sich damit beschäftigen, wie unterschiedliche Generationen von Flugzeugnutzern und verschiedene Formen des aeromobilien Unterwegsseins mit Hilfe des technisch induzierten bewegten Raumes ‚Flugzeug‘ Aeromobilität verhandeln. Die Kontextualisierung in Raum und Zeit sowie das Eingebunden-Sein der Einzelfälle in übergeordnete kulturelle Gegebenheiten sind mir dabei besonders wichtig.

Konkret beschäftige ich mich im Kapitel 4 ‚Die Flugreisenden‘ in der ersten Vignette mit dem fiktiven Langstreckenflug von Pierre Dupont, in der zweiten Vignette mit der ‚Urlaubscommunity‘ eines klassischen ‚Billigfluges‘ nach Mallorca. In der dritten Vignette steht das optimierte Fliegen des Vielfliegers Tim⁹ im Vordergrund. Die vierte Vignette widmet sich dem Nicht-Fliegen anhand der Rentnerin und Flugangstpatientin Rita. Die fünfte Vignette untersucht mit visueller Unterstützung der Flugzeug- und Passagier-Zeichnungen des Künstlers Stefan das aeromobile Unterwegssein als Inspirationsquelle. In der letzten Vignette geht es schließlich um die Themen Körper und Macht am Beispiel des Rollstuhlfahrers Kay.

Alle Fallstudien haben gemeinsam, dass sie sich mit der meist unhinterfragten Alltagspraxis des Fliegens mit dem mobilen Zwischenraum Flugzeug im Zentrum und den damit verbundenen Akteuren, Materialitäten, Interaktionen, Aushandlungsprozessen, Projektionen, Werten und Restriktionen beschäftigen. Zusammen

⁸ In der Welt des Filmes beschreibt der Begriff ‚Vignette‘ Filmszenen, die eigenständig komponiert sind, aber in Kombination mit anderen Vignetten einen ganzen Film ergeben. Der Ausdruck „ethnografische Vignette“ (Lauser 2004 sowie 2005:7) stammt aus Andrea Lausers ethnographischer Studie zu philippinischen Heiratsmigrantinnen mit dem Titel „Ein guter Mann ist harte Arbeit“. Mit Hilfe des Vignettenbegriffs wirft Lauser Schlaglichter auf die kulturellen Dynamiken und Verflechtungen von globalen, lokalen und persönlichen Angelegenheiten in Deutschland lebender philippinischer Frauen, die sich zwischen einem kleinen thailändischen Supermarkt in Berlin, den thailändischen Heimatdörfern und -städten sowie den imaginären Welten dazwischen aufspannen. Der Begriff passt vor allem deshalb so gut zu dieser Arbeit, weil er die Verschränkung von kleinen und großen Erzählungen, ethnologischen Interpretationen und Analysen beinhaltet, was für das Thema Fliegen und seine vielfältigen Erdungen, wie sie hier angestrebt werden, ebenfalls relevant ist. Außerdem sollen die einzelnen Fallstudien, wie es typisch für Vignetten ist, für sich verständlich sein und gleichzeitig zusammen eine größere Geschichte erzählen – die der Alltäglichkeiten der aeromobilien Mobilität.

⁹ Alle Namen sind, wenn es nicht anders gekennzeichnet ist, anonymisiert.

zeigen sie, zwischen welchen Verhaltenspolen des Gewohntseins sich das aeromobile Unterwegssein aufspannt. Über die Vignetten werden Interviewausschnitte, Beobachtungen und Interpretationen so miteinander in Beziehung gesetzt, dass erste „Sinn- und Deutungsstrukturen“ (Eisch-Angus 2009:79f.) des aeromobilen Unterwegsseins hervortreten und eine „feldübergreifende Zeichenstruktur“ (ebd.) sichtbar wird.

Es geht mir also nicht um eine Aneinanderreihung von Einzelbeschreibungen, sondern um dahinterstehende übergeordnete Themen, über die in ethnografischer Tiefe kulturanthropologische Erkenntnisse generiert werden können.

1.7 Der Forschungsstand¹⁰

Luftfahrtmuseen und -archive



Abbildung 2: Dornier Museum Friedrichshafen.



Abbildung 3: Zeppelin Museum Friedrichshafen.

Luftfahrtmuseen und -archive gibt es unzählige in Deutschland, erwähnt seien an dieser Stelle stellvertretend das Dornier Museum und das Zeppelin Museum. Das Dornier Museum (Firmenmuseum des ehemaligen Flugzeugherstellers Dornier) zeigt in seinem futuristischen Glas-Neubau am Rande des Flughafens Friedrichshafen eine Ausstellung über hundert Jahre Luft- und Raumfahrt mit zum Teil noch flugfähigen Exponaten wie einer Dornier Do 31.

Das Zeppelin Museum, das ebenfalls in Friedrichshafen am Bodensee seinen Standort hat, residiert in der mit viel Liebe zum Detail restaurierten Bauhaus-Architektur des ehemaligen Hafengebäudes. In den Räumlichkeiten ist nicht nur eine Sammlung zu Geschichte und Technik der Zeppelin-Luftschiffahrt untergebracht, sondern auch die kleine Forschungsbibliothek ‚Technik und Kunst‘.

In beiden Museen sind jedoch, genauso wie in vielen vergleichbaren Institutionen, vor allem die Fakten zur Historie der technischen und ökonomischen Entwicklungen der Passagierluftfahrt dokumentiert. Ähnlich sind die Sammlungsschwerpunkte bei den für die Dokumentation der Unternehmensgeschichte zuständigen

¹⁰ Ich beschränke mich in dieser Aufzählung auf die fachnahen Disziplinen und lasse Erkenntnisse der Ingenieurwissenschaften, der Mathematik, der Architektur, der Literaturwissenschaften und der Geschichte, aber auch Beschäftigungen mit dem Fliegen in Film, Kunst und Musik außen vor.

Abteilungen der verschiedenen Luftfahrtgesellschaften und Flugzeugbauer gelagert.

Eine kulturanthropologisch fundierte Auseinandersetzung mit dem Thema Passagierluftfahrt war lange Zeit eine unerforschte thematische Leerstelle, die sich erst 2004 mit der Ausstellung ‚Airworld‘¹¹ im Vitra Design Museum in Weil am Rhein zu schließen begann. Die Ausstellung setzte sich unter anderem mit den Airline-Grafiken und der Werbung, dem Kabinendesign im Wandel der Zeit, den Uniformen des Flugpersonals, der Genese des Flugzeugsitzes, dem Essen an Bord sowie der Architektur der Flughäfen auseinander und die durchweg gelungenen schriftlichen Abhandlungen im gleichnamigen Ausstellungskatalog machen eindrucksvoll deutlich, dass das Design das „Erlebnis der Flugreise“ (von Vegesack, Eisenbrand 2004:6) stark prägte und den Mikrokosmos ‚Airworld‘ miterschaffen hat.

Soziologie und Mobile Culture Studies

In der Wissenschaft setzte man andere Forschungsschwerpunkte: In der Soziologie sind vor allem die Flughäfen als Geografien sozialer und kultureller Mobilität sowie die hypermobilen Leben von Flugzeugpersonal und Vielfliegern gut untersucht (vgl. Cresswell 2006, Allert 2008, Zinn-Thomas 2011, Matuschek, Voß 2008). Die mindestens ebenso massenhaft in den Räumen des Fliegens anwesenden Menschen hingegen, die nur ab und zu im Flugzeug unterwegs sind, sind aus soziologischer Perspektive kaum erforscht und eine differenziertere Betrachtungsweise, die Flugzeuge und Flughäfen nicht ausschließlich als Nicht-Orte darstellt (vgl. hierzu den Anfang von Richard Sennetts „Der flexible Mensch“, 1998¹²) und ihnen Potential für *mehr* zugesteht, fehlt bis auf wenige Ausnahmen ebenso. Auch

¹¹ Der amerikanische Autor Walter Kirn nannte den Mikrokosmos des Fliegens in seinem 2001 erschienen Roman „Up in the Air“ über den begeisterten Vielflieger und leidenschaftlichen Meilensammler Ryan Bingham „Airworld“ (Kirn 2004:21f.). Besser bekannt ist die unter dem englischen Originaltitel ‚Up in the Air‘ verfilmte Version des Stoffes mit George Clooney in der Hauptrolle. Erscheinungsjahr: 2009, Dauer: 110 Minuten. Der Film wurde in sechs Kategorien für den Oscar 2010 nominiert.

¹² Auf einem Flug von New York nach Wien trifft Richard Sennett den Sohn eines italienischstämmigen Hausmeisters wieder, den er für eine Forschung interviewt hatte. Dieses Intro dient Sennett dazu, beispielhaft einen Lebenslauf in der flexibilisierten und beschleunigten Arbeitswelt vorzustellen, um anschließend ihre Belastungen und negativen Auswirkungen aufzuzeigen (Sennett 1998:19).

Fragen, die an alltäglichen aeromobilen Nutzungen und Praktiken, dem subjektiven Erfahren und den symbolischen Bedeutungen des Fliegens ausgerichtet sind, wurden eher selten gestellt (so vermisst es die Volkskundlerin Uta Rosenfeld auch für das Auto, Rosenfeld 1998:155).

Ein besonders interessanter Verbund von Wissenschaftlern mit Schwerpunkt in den Sozialwissenschaften existiert in Form des auf einem DFG-Projekt basierenden ‚Cosmobilities Network‘ rund um John Urry, den Münchner Soziologen Sven Kesselring und die US-amerikanische Soziologin Mimi Sheller. Das Cosmobilities Network zählt sich selbst zum Bereich der ‚Mobile Culture Studies‘ – Forschungsschwerpunkt ist die soziale, physische, kulturelle und virtuelle Mobilität. Unter anderem wurde die multidisziplinäre Essaysammlung ‚Aeromobilities‘ (Cwerner, Kesselring, Urry 2009) herausgegeben. Die Aufsätze setzen sich auf verschiedenen Ebenen mit der gestiegenen Bedeutung der Passagierluftfahrt als Massentransportmedium auseinander:

Der Text ‚A life in corridors: social perspectives on aeromobility and work in knowledge organizations‘ von Claus Lassen beschäftigt sich beispielsweise mit berufsbezogenen Flugreisen bei hypermobilen ‚Wissensarbeitern‘ und kritisiert die Idee des ‚happy cosmopolitan‘ living‘ (Lassen 2009:178), also des sorgenfreien Lebens im Unterwegs. Denn der aeromobile ‚Korridor‘ (ebd.) bietet Lassens Meinung nach nicht nur neue Möglichkeiten, sondern löst auch Frustration und Ambivalenzen aus, was das Vereinbaren von Arbeit, Freizeit und Familie angeht.

Ansonsten steht auch in ‚Aeromobilities‘ der statische Flughafen, der anstelle des mobilen Flugzeuges zur Metapher für die Vielfalt ‚postmoderner, nomadischer Lebensweisen‘ (Lenz 2011:15) geworden ist, im Vordergrund.

Volkskunde / Kulturanthropologie

In der Volkskunde / Kulturanthropologie setzt man sich ebenfalls schon lange ausführlich mit mobilen Themen wie Pendelmigration, Zweitwohnsitzen, Multilokalität und Wohndynamik auseinander (vgl. hierzu auch Bendix / Löfgren 2007, Rolshoven 2007, Vonderau 2003, Lenz 2010). Die adäquaten Methoden und Theorien, die diesen Auseinandersetzungen zu Grunde liegen, werden jedoch bis heute kontrovers diskutiert:

Schon 2009 auf dem Kongress der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde „Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung“ in Freiburg versuchte Silke Göttisch-Elten über das In-Dialog-Bringen von empirischen Befunden mit gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Diskursen eine Vision zu entwickeln, wie „dieses für eine kulturanalytische Disziplin in der Tat herausfordernde Thema [Mobilität] anzugehen sein wird“ (Göttisch-Elten 2011:29).

Vor einem ähnlichen Hintergrund beschäftigte sich die ‚Kommission Tourismusforschung‘ der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde bei ihrer 10. Tagung 2012 in Graz mit dem Thema „Mobilitäten. Für einen Paradigmenwechsel in der Tourismusforschung“ damit, ob „die kulturwissenschaftliche Tourismusforschung noch die theoretische Kompetenz und die methodischen Mittel besitze, um die komplexen Transformationen der globalisierten Spätmoderne zu analysieren“ (Deutsche Gesellschaft für Volkskunde 2012), da die „transnationalen Lebensräume und multilokalen Lebensweisen“ (ebd.) mit den bisherigen tourismuswissenschaftlichen Konzepten kaum noch zu greifen seien. Letztendlich plädierte die Kommission für eine interdisziplinäre Betrachtung von Tourismus und eine Öffnung in Richtung Mobilitätsforschung, um „ein Denken in komplementären Räumen“, das „Kontext und Komplexität“ (Rolshoven 2014:20) in die Forschung mit einbezieht und auch „Machtverhältnisse“ (ebd.) nicht außen vorlässt, zu stärken.

Auch die Arbeit zu Verkehrsmitteln hat, inspiriert durch Marc Augés „Ein Ethnologe in der Metro“, in den Kulturwissenschaften eine gewisse Tradition. In dem 1986 in Frankreich und 1988 in Deutschland erschienenen Essay zeigt Augé die ethnografische Qualität des U-Bahn-Fahrens auf. Er beschreibt die Metro als transitorischen Ort und sozialen Raum geprägt durch die Fahrgäste, die „Seite an Seite mit der Geschichte der anderen fahren, die sie zwar nicht kennen, aber manchmal erahnen“ (Augé 1988:39).

Hauptaugenmerk legt Augé auf die Relationen zwischen ober- und unterirdischer sowie physikalischer und mentaler Topographie. Außerdem untersucht er die Metro „als Vergrößerungsspiegel“, weil sie uns „der Alltagsmenschheit näher bringt“ (Augé 1994:24).

In der auch für Augé typischen „Anthropologie des Nahen“ (ebd.:13) lotet er das Verhältnis zwischen der konkreten Erfahrung des einzelnen gesellschaftlichen Lebens und den übergeordneten globalen Strukturen aus und kommt zu dem Schluss,

dass jede Gesellschaft ihre Metro habe, die dem Individuum Wege vorgebe, „auf denen es in singulärer Weise den Sinn seiner Beziehung zu den anderen erlebt“ (Augé 1988:95). Für die zukünftige Analyse sozialer Gefüge fordert Augé, dass den Räumen, durch die Individuen sich hindurchbewegen, genauso viel Aufmerksamkeit geschenkt werde müsse wie den Individuen selbst (Augé 1994:141).

Im Fokus der Arbeiten, die auf „Ein Ethnologe in der Metro“ folgten, standen unter anderem Eisenbahn-Pendler in Schweden (Löfgren 2008), das Basler Tram (Rolshoven 1998), die Berliner U-Bahn (Lindner 1994, Lang 1994) oder auch die Vielflieger-Community (Vonderau 2003).

Obwohl gerade die Kontextualisierung dem konkreten ethnografischen Einzelbeispiel Erkenntnisgewinn verschaffen kann und Augé die Kontextualisierung in seiner Schrift auch explizit eingefordert hatte, traten die Kontextbezüge in den Folgearbeiten eher in den Hintergrund.

Zusammengefasst besteht der Forschungsstand also aus einer großen Anzahl deskriptiv-historischer Abhandlungen zur Historie der Luftfahrt und diversen soziologischen Vielflieger- und Flughafen-Studien. Hinzu kommen viele statistische Rechenmodelle über das Fluggastaufkommen jetzt und in der Zukunft sowie eine endlose Reihe an literarischen, musikalischen und filmischen Auseinandersetzungen mit dem Fliegen. Was aber fehlt, ist eine nah am Menschen forschende kulturalanthropologische Auseinandersetzung mit den einzelnen nicht immer hochmobilen Passagieren, die eine Flugreise antreten. Gerade die Volkskunde als Alltagskulturwissenschaft mit ihrer fächerübergreifenden Kombination von volkskundlichen Instrumenten, Methoden und Herangehensweisen erscheint ideal, um auf diese Lebenswirklichkeiten zu schauen und sie auch auf übergeordneter Ebene zu verstehen. Das liegt auch daran, dass die Volkskunde Mobilitäten erst einmal im Mikrokosmos aufzuspüren vermag, die „sozialen, regionalen, ökonomischen, geschlechts- und altersspezifischen Kontexte“ (Göttsch-Elten 2011:15) vor dem Hintergrund der historischen Dimension herausarbeiten kann, dabei „die Interdependenzen, die Paradoxien, die Widersprüchlichkeiten und Gegenläufigkeiten“ (ebd.:18) in den Blick nimmt und am Ende in der Lage ist, das Erforschte in größere Zusammenhänge sowie gesellschaftliche und wissenschaftliche Diskurse einzubinden.

Außerdem kann eine volkscundlich-kulturwissenschaftlich empirische Forschung zum aeromobilien Unterwegssein Aussagen über unsere angeblich so mobile und flexible Gesellschaft kritisch reflektieren, sie ausdifferenzieren und präzisieren, damit verbundene Herausforderungen benennen und zukünftige Entwicklungsprozesse begleiten.

1.7 Drei Annäherungen an die ‚Airworld‘ und ihre ‚Bewohner‘

Nicht nur Walter Kirn nannte den Mikrokosmos des Fliegens ‚Airworld‘, auch in der „Philosophy of Andy Warhol“ (Warhol 1975) taucht die Idee einer eigenen ‚Welt des Fliegens‘ auf:

„Airplanes and Airports have my favorite kind of food service (...), my favorite kinds of entertainment (...) my favorite conveyor belts, my favorite graphics and colours, the best security checks, the best views, (...) the best employees and the best optimism. I love the way you don't have to think about where you're going, someone else is doing that“ (ebd.:160),

und der Schriftsteller und Philosoph Alain de Botton lebte und arbeitete sogar als erster ‚Writer in Residence‘ als eine Art ‚Stadtschreiber‘ für eine Woche im Terminal 5 des Heathrow Airport, um diesen eigenen Kosmos zu ergründen.

Ich taste mich an diese Airworld nun auf drei unterschiedlichen und trotzdem sehr volkscundlichen Wegen heran: In der ersten Annäherung widme ich mich dem Fliegen *visuell* über Instagram-Fotos und die zu den Bildnachrichten gehörenden kurzen Texte (‚Captions‘ genannt), die ich 2013 / 2014 auf der Bilderplattform recherchiert habe. In der zweiten Annäherung nutze ich den *empirischen* Zugang über einen Feldforschungsbericht zu meiner Arbeit an der Passagierinformation des Hamburger Flughafens. Und in der dritten Annäherung schaue ich aus der *historischen* Perspektive auf die Vergangenheit der Passagierluftfahrt.

1.7.1 Visuell: Mit dem Flugzeug unterwegs auf Instagram

Ein Blick in die sozialen Netzwerke zeigt, dass das Flugreisen für viele Menschen mittlerweile zum alltäglichen Leben gehört. Facebook, Twitter sowie die Foto-Sharing-App Instagram eignen sich in Kombination mit dem Smartphone hervorragend dazu, um noch unterwegs vom Unterwegssein zu berichten.

Die folgende Fotostrecke ist zusammengesetzt aus Fotos und Kommentaren von 16 verschiedenen Instagram-Usern, die 2013 / 2014 unabhängig voneinander elektronische Grüße aus der Airworld versendet haben¹³. In einen gemeinsamen Kontext gebracht, ergeben die vielen Einzelbilder eine komplette Flugreise mit ihren verschiedenen charakteristischen Stationen.

Die Dokumentation des Reisens mit dem Flugzeug ist auf Instagram mittlerweile zu einer Konstante in den Posts zu öffentlichem Personenverkehr geworden:

Am 7.10.2014 sind unter dem Hashtag #plane 2.622.746 Veröffentlichungen gelistet, unter #subway wurde mit 2.956.207 Fotos nur wenig mehr veröffentlicht¹⁴ und nur das Posten zum Thema #bus liegt mit 4.363.474 Beiträgen unangefochten an der Spitze.

¹³ Instagram hat im Oktober 2014 laut Eigenauskunft 200 Millionen aktive Nutzer, die unter Pseudonym oder Klarnamen insgesamt 20 Milliarden Bilder hochgeladen haben. Jeden Tag werden 60 Millionen neue Bilder veröffentlicht. Quelle: Instagram, Press, Stats.

¹⁴ An der Spitze liegt #train mit 8.711.549 Fotos, allerdings werden unter diesem Hashtag auch viele Bilder vom sportlichen Trainieren verschlagwortet, weshalb ein Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln nicht möglich ist.

Die Instagram-Posts



Abbildung 4: *Benefik*, 01.10.2014,
13:34 Uhr: Bye Dublin See ya soon !
#Ireland #Dublin #Airport #Travel

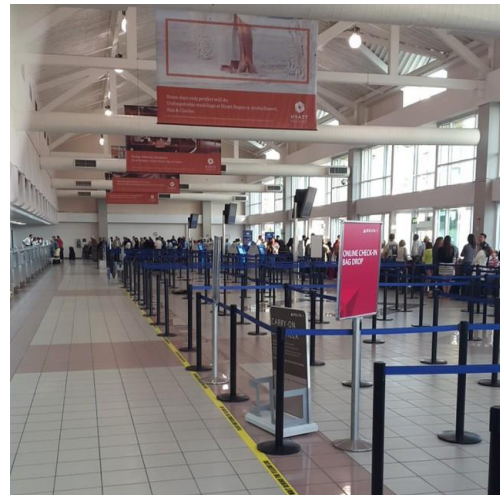


Abbildung 5: *jourv420*, 01.10.2014,
13:05: I guess i shouldve got up
earlier #airport 🛫🛫🛫🛫 #orlando.

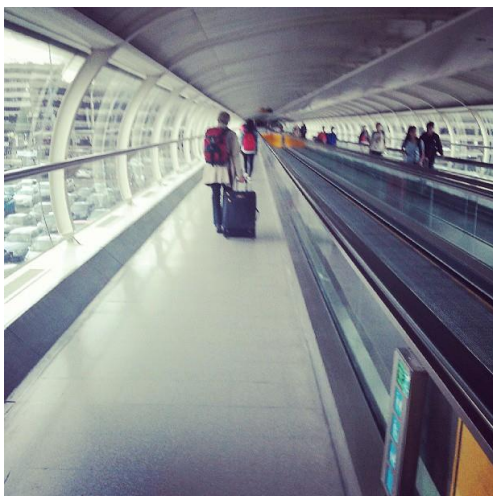


Abbildung 6: *roberts_golubs*,
22.06.2013, 17:31 Uhr: #tunnel #air-
port #manchester.



Abbildung 7: *kouki0312*, 08.05.2013,
19:00 Uhr: 帰国までそろそろ.



Abbildung 8: *Teddyrosz, 01.10.2014, 13:35 Uhr: I hate these little prop planes, Kota Kinabalu to Sandakan #malaysia #kotakinabalu #kk #airport #propplanes #bumpyride #small #tightfit #clouds.*



Abbildung 9: *waleed_almeshal, 01.10.2014, 10:16 Uhr: Going #back #home 😊 #fly #flight #srilanka.*



Abbildung 10: *Nmeyanstia, 01.10.2014, 10:00 Uhr: #flight Bangkok-Singapore-Jakarta.*

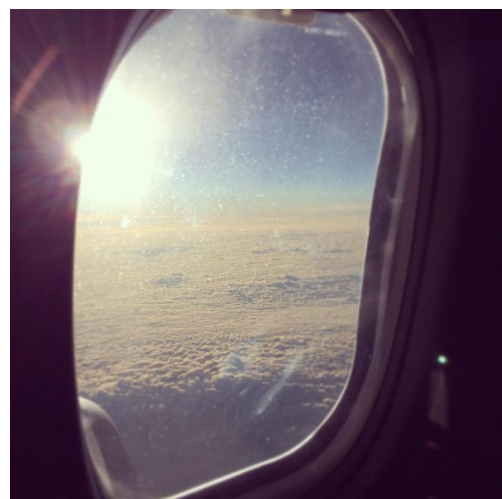


Abbildung 11: *Simicebi, 01.10.2014, 11:06 Uhr: Good morning from the skies 🛩️ time to visit the home. #flight #skies #light #sun #clouds #plane #window #going #home 🏠 #happy #good #morning.*



Abbildung 12: *Heltvomzelt*,
01.10.2014, 10:07 Uhr: *The End* Das
wars dann mit traum Stränden, Tempe-
ratur jenseits der 30°C und faulenzen
aber zuhause ists doch immer am
schönsten 🍷 #flight.

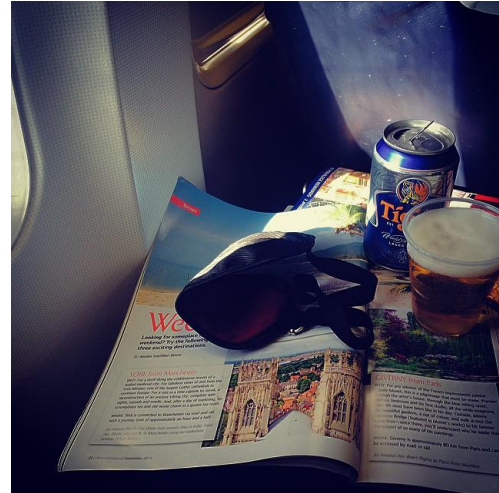


Abbildung 13: *aman_nagpal_1*,
01.10.2014, 9:27 Uhr:
#flight#back#to#india#relax#mode.



Abbildung 14: *alex_sampere*, 1.10.2014,
9:36 Uhr: *france_nice_flight*.

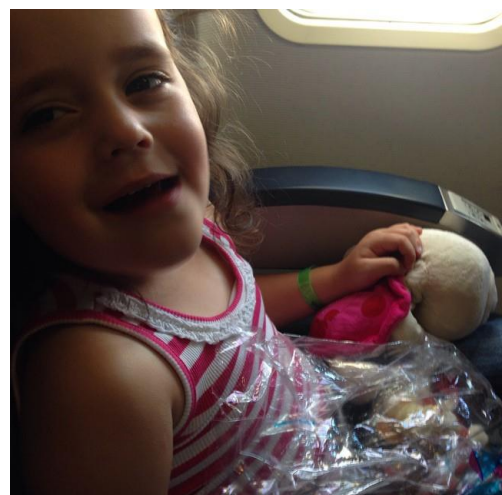


Abbildung 15: *rach_potts*,
01.10.2014, 10:58 Uhr: *brooke_lov-
ing_the_#plane*.



Abbildung 16: iamckj10, 27.01.2014, 12:04 Uhr: Mr. Reim sleeping like a baws in the plane to Singapore.



Abbildung 17: marian_g19, 01.10.2014, 11:29 Uhr: Boring on the plane #boring #flying #norwegian #inthesky #middleoftheocean #Tenerife #flight.



Abbildung 18: u_nikki, 10.2.2014, 09:15 Uhr: #Hamburg #Airport #waiting4us #Flughafen #Rollfeld #HAM #runway #baggage #car #Gepäckwagen.



Abbildung 19: Travel_beetle, 10.2.2014, 1:34 Uhr: Sometimes I wonder if that last, lonely suitcase at the baggage claim carousel feels like the little kid being picked up last from preschool. 📦 #baggage #airport #london.

Themen und Motive

Textlich werden hier (und in vielen anderen Posts mit Flug-Content auch) relativ stereotyp das zu späte Ankommen am Flughafen, die Abschiede, das Ankommen oder Nach-Hause-Kommen, der ‚relax mode‘ an Bord, die Langeweile während des Fluges und die Angst vor dem Fliegen thematisiert.

Abgebildet werden verschiedene Flugzeugtypen, Reiseziele, Abflugorte, bauliche Besonderheiten der Airworld wie die den Passagierfluss bändigenden Tensorbänder oder die mit Fahrbändern ausgestatteten Tunnel, aber auch der Blick durch die Fensterscheibe des Terminals auf die am Finger angedockten Flugzeuge, der Blick von hinten nach vorne durch die Kabine, andere Passagiere und der Blick aus dem Fenster.

Die aus der Amateurfotografie bekannten verschiedenen Bildgenres sind auch in den Grüßen aus der Welt des Fliegens alle vertreten. Während meiner Recherche fand ich Gruppenbilder, Familienfotos, Einzelportraits, Landschaftsaufnahmen, Aufnahmen des Interieurs und Selbstportraits.

Abheben von der klassischen Amateurfotografie tut sich ein für Instagram typisches Stilmittel, das vor allem dann genutzt wird, wenn Passagiere alleine unterwegs sind und kein Reisepartner zur Verfügung steht, den sie fotografieren können (oder von dem sie fotografiert werden). Dann lichten sie die Airworld aus ihrer persönlichen Perspektive ab, was mit dem Hashtag „fromwhereistand“ gekennzeichnet wird. In diesen Fällen werden die eigenen Knie zum Hauptdarsteller oder das mit persönlichen Utensilien belegte Klapptischchen.

Fliegen als scheinbare Selbstverständlichkeit

Die in dieser ersten Annäherung an das Fliegen aufgeführten Bilder und Kommentare erwecken den Eindruck, als wäre das Reisen im Flugzeug für alle Passagiere eine Selbstverständlichkeit. Egal ob Kleinkinder, Schüler, Studenten, Urlauber, Angestellte, Selbstständige oder Rentner (vgl. Urry 2012:3) – auf Instagram scheinen alle routiniert aeromobil unterwegs zu sein. Unsicherheiten, Fehler und Fragen sind kaum zu erkennen.

Doch der Eindruck täuscht, was ein Wechsel der Perspektive in der nächsten Annäherung an das Fliegen zeigen wird:

An der Information am Hamburg Airport begegnete mir nämlich eine nicht minder große Nutzergruppe, die sich in den Räumen des Fliegens nicht gut auskennt und voller Fragen in Bezug auf das aeromobile Unterwegssein ist.

1.7.2 Empirisch: Ein Tag an der Information des Hamburg Airport

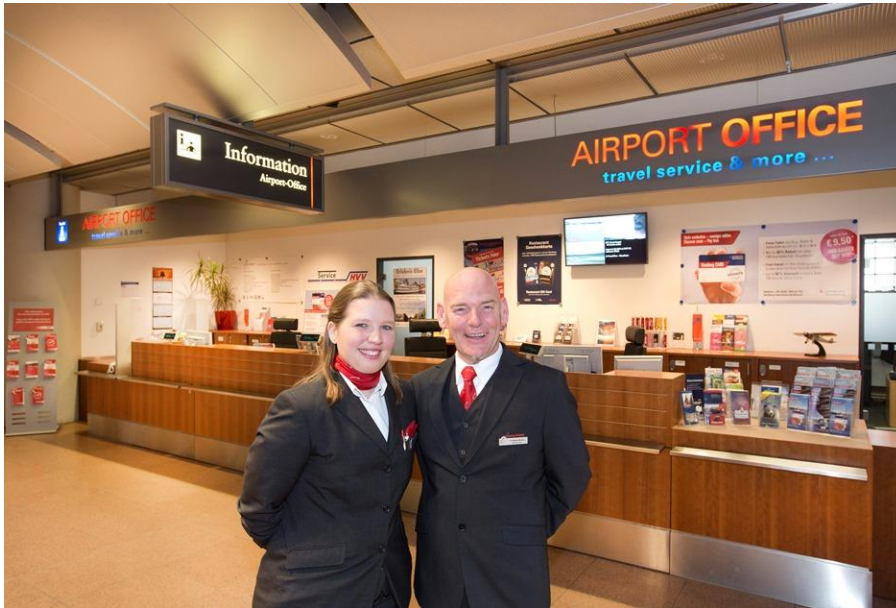


Abbildung 20: Pressefoto mit dem Team des ‚Airport Office‘ am Hamburger Flughafen.

Fliegen geerdet

Um das ganze System des Fliegens kennen zu lernen (und nicht nur den winzigen Ausschnitt, der für die Passagiere sichtbar ist), absolvierte ich unter anderem eine zweimonatige Feldforschungsphase in den verschiedenen Abteilungen des Hamburger Flughafens. Während dieser Zeit stellte ich fest, dass der Airport zwar ein stabiler Knotenpunkt im Netzwerk der Aeromobilität ist, sich hier aber trotzdem Wissensbestände rund um das Unterwegssein im Flugzeug materialisieren.

Der folgende Text stammt aus meinem Forschungstagebuch vom 25. August 2010, den ich an der Information verbrachte¹⁵:

Eine Flughafenbiografie

Kuddel, der seit zwanzig Jahren am Hamburger Flughafen arbeitet, sitzt in weißem Hemd und schwarzer Hose neben mir an der Information im Terminal 1. Im Laufe der Jahre ist er von einer Abteilung zur nächsten gewechselt, war erst Packer, dann Abfertiger und nun steht er kurz vor der Frühpensionierung, denn sein Körper macht die Strapazen der Arbeit am Flughafen nicht mehr mit. Momentan

¹⁵ Die Notizen wurden für diesen Beitrag überarbeitet und verdichtet.

leidet er unter einem Pfeifen im Ohr, das durch das stetige Summen der Gepäckbänder hinter uns noch verschlimmert wird.

Seine Aufgaben an der Information sind Flugplanauskunft, Reisesouvenirverkauf und die Fundsachenbearbeitung. Von 4.30 Uhr bis 13.00 Uhr hat Kuddel Frühdienst, an der Pier beginnt er um 6.00 Uhr. Der Spätdienst geht von 13.00 bis 21.30 Uhr oder von 15.00 Uhr bis zur Ankunft der letzten Maschine.

„Ist der Feierabend da, Hausschuhmarke Romika“, sagt Kuddel und lacht.

Ein Kollege von Kuddel kommt und grüßt mich:

„Guten Tag, herzlich Willkommen in der Hölle! – Wann gehst du in die Pause, Kuddel?“

Ein Passagier mit Akten- und Laptoptasche kommt angelaufen:

*„German Wings Schalter?“, ruft er ohne anzuhalten.
„Links hinten“, antwortet Kuddel. Der Mann läuft ohne Dank weiter.*

Kuddel: „Manche kommen hier rein, rufen ‚Frankfurt?!‘ und damit muss ich dann klarkommen. Das hat zugenommen. Dass die keine ganzen Sätze mehr sprechen. Dann sagen wir ‚Guten Morgen erstmal‘, dann erst wird ihnen das bewusst. Die Leute sprechen nur noch in Schlagworten. Ich weiß nicht, wo das herkommt.“

Die Eile der Menschen ist allgegenwärtig, sie äußert sich neben der verkürzten Sprache auch in schnellen Schritten und gehetzten Blicken.
Zeit ist am Flughafen ein bestimmender Faktor.

„Die Leute wissen nicht, wo sie sind“

Kuddel: „Manche wissen nicht mal, wo sie hinfliegen. ‚Erna, wo ist das noch mal?‘ Männer schicken immer ihre Frauen zum Fragen. Aber Fragen bringt oft nichts, ich lasse mir immer den Flugschein zeigen. Dann sehe ich, die fliegen doch erst morgen. Das kommt oft vor. Die Leute gucken die Unterlagen nie an. Verstehen die Abkürzungen nicht. Das ist ganz schlimm. Die Leute wissen nicht, wo sie sind. Ich frage mich dann, wenn ich woanders auf dem Flughafen bin: ‚Verhältst du dich genauso bescheuert wie die?‘ Im Großen und Ganzen sind die Leute überfordert, nicht nur alte Leute. Die sind zufrieden, wenn sie ‘ne Reise hingekriegt haben.

Den Passagier kann man generell nicht ergründen. Er ist taub, blind und hilflos. Ich denke mir immer: Wie wollen die im Ausland klarkommen? Aber das ist auch Reizüberflutung: alles neu, alles ungewiss.“

Fragen

Eine ältere Dame kommt an unseren Tresen und will verwundert wissen:

*„Kann es sein, dass ich ohne Gepäck gebucht habe?
Gibt es so was Komisches?“*

Danach beugt sich ein Mann zu uns hinüber:

„Ich hab‘ hier Kroatien Airlines. Wo muss ich da hin?“

Kuddel schaut auf das Ticket:

„Erstmal fliegen sie mit der Lufthansa nach München.“ „Ach, echt?“

Ein alter Russe ohne Zähne schiebt zitternd seinen Pass und einen Zettel über den Tresen und stammelt:

„Ich kenne nicht, wie das funktioniert“.

Seine Kinder haben ihn hier abgesetzt, sein Flug geht erst in sechs Stunden, er spricht nur Russisch und kaum Deutsch. Kuddel und ich versuchen ihm den Ablauf einer Flugreise zu erklären: Einchecken, Sicherheitsschleuse, Gate, Abflug. Es ist schwierig. Zu seinem Gate begleiten, dürfen wir den alten Herrn nicht, wir können ihm nur Auskunft geben.



Abbildung 21: Ausschilderungen am Hamburg Airport.

Kuddel dreht sich wieder zu mir:

Kuddel: „Das Problem ist auch, die Leute sehen die Schilder nicht, nehmen sie visuell nicht wahr. Kommen mit den Buchstaben A, B, C, D, die bei uns die verschiedenen Bereiche kennzeichnen, nicht klar. Verstehen es nicht. Sehen nur Terminal 2, das andere blenden sie irgendwie aus.“

Zwei Jungs: „Wenn wir durch den Security sind, können wir dann rauchen?“

Danach zwei junge Männer:

„Die Lufthansamaschine steht jetzt anders auf dem Schirm. Kommt die später?“

Kuddel: „Sagen Sie doch bitte noch, woher die kommen soll.“

„Ach ja.“

Ein Asiate: „Is there any post office in here?“

Ein Engländer: „Is there a telephone with credit card?“

Eine Kollegin von Kuddel kommt vorbei, sie hat vorher lange als Animateurin gearbeitet, spricht Deutsch, Englisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch und versteht Russisch und Persisch. Sie erzählt:

„Hier musst du hellsehen können, wirst verantwortlich gemacht, bedroht, musst trösten, informieren, therapieren. Es ist lustig, traurig, alles. Nur nicht langweilig. Ich arbeite hier, weil hier der Punk abgeht.“

Selektive Standardisierung

Kuddel: „In T1 und T2 kommen ganz unterschiedliche Leute an die Information. T1 ist Charter. Da fragen 150 Leute von einer Maschine, wo der Check-in ist. Die Geduld ist sehr gering. Die langen Schlangen machen ihnen Stress, dann haben sie vielleicht Angst, dass sie nicht zusammensitzen können und den Urlaub will man doch gemeinsam beginnen.“

Der Engländer ist immer sehr höflich. Der fragt sogar, ob man Englisch spricht. [...] Wenn eine Maschine aus dem Iran kommt und du dastehst, da grüßt dich die ganze Maschine, wenn du nicht aufpasst. Das ist dann richtig anstrengend.

Man muss sich auch auf die verschiedenen Kulturen einstellen: Von einer Perseerin waren die Pässe geklaut, aber noch wichtiger, ihre Brille. Die hat einfach nicht akzeptiert, dass ich gesagt habe, dass wir leider nichts haben. Hat kein Nein akzeptiert. Dort ist es so, dass man feilscht. Aber hier ist die Tasche da oder nicht.

Sie steht nicht versteckt bei mir unter dem Schreibtisch und irgendwann hole ich sie doch raus.“

Gleich eines Touristen in der Fremde ist Kuddels „Wahrnehmung von Fremdkulturellem [...] selektiv standardisiert“ (Gyr 1988:233). Es scheint ihm zu helfen, die Menschenmassen in gedankliche Schubladen sortieren zu können und das Un-erwartbare seines Jobs darüber ein Stück weit vorhersehbarer zu machen. Individuen und Einzelschicksale gibt es für uns an diesem Tag kaum, die Menschen fließen als Masse vorbei.

Die Entdeckung der Langsamkeit

Wie aus dem Nichts steht plötzlich ein älteres Ehepaar vor uns. Der Mann spricht mit starkem Akzent Deutsch, wir verstehen ihn kaum. Erst denken wir, er will nach Berlin fahren und dort zwei Nächte in einem Hotel schlafen. Dann stellt sich heraus, dass er gerade aus Amerika angekommen ist, nun mit dem Auto nach Berlin fahren will und sich für den Weg so viel Zeit lassen möchte, dass er unterwegs zwei Mal übernachten kann – obwohl die Fahrt nur drei Stunden dauert und ihm das klar ist. Aber:

„I want to see the small places. I like to go slowly. Buy things in the shops.“

Er sehnt sich nach dem schnellen Flug nach einer langsameren Reiseetappe. Kuddel empfiehlt Schwerin, Potsdam und die Mecklenburgische Seenplatte. Der Reisende erzählt nun auf Englisch, dass er zu medizinischen Pflanzen forscht und einen Kongress in Berlin besucht. Am Ende sagt er stolz auf Deutsch und lacht:

„Wir fahren ins Blaue!“

Mir fällt es schwer, solche Begegnungen wieder loszulassen, doch Kuddel steht einfach auf und bringt Unterlagen weg. *„Da würde ich am liebsten mitfahren“*, hatte er dem Mann noch nachgerufen, Sekunden später scheint von diesem Gefühl nichts mehr übrig zu sein.

Kuddel: „Ich schöpfe hier keinen emotionalen Mehrwert draus. Ich schalte sofort ab, wenn ich hier raus bin. So nett bin ich zu Hause nicht. Die coole Idee des alten Mannes greife ich auf und gebe Tipps. Aber mir ist egal, was der zwischen Hamburg und Berlin macht.“

Ganz am Ende der Schicht baut sich ein älterer Herr vor uns auf und fragt:

„Wie lang ist diese Halle? 100 Meter?“

Kuddel (fachmännisch): *„Nein! 300 Meter bestimmt.“*

Aber da haben Sie mich jetzt kalt erwischt.“

Der Mann fragt weiter: *„Und? Lläuft's gut bei euch?“*

Kuddel: *„Naja, die Aschewolke hat uns schon ziemlich erwischt. Und die Wirtschaftskrise.“*

Dieses Mal geht es nicht um eine schnelle Information, sondern um den Kontakt zu einer einsamen Seele. Auch wenn die meisten Passagiere förmlich durch den Flughafen hindurchfließen und wir sie nie wiedersehen, ist der Airport genauso auch ein Aufenthaltsort für Menschen, die niemals abfliegen.

Nach einem Tag an der Flughafeninformation ist klar, dass dem Flugreisen durchaus noch „etwas Besonderes, Außeralltägliches“ anhaftet (Färber, Vetter 2011:213) und unroutiniertes Verhalten, Orientierungslosigkeit, Überforderung, Stress und Angst keine Seltenheit sind. Bei Kuddel am Infotresen zeigen sich zwar nur ganz bestimmte Passagiere, nämlich all jene, die sich *nicht* zurechtfinden und die, die *nicht* Bescheid wissen – alle, die keine Fragen haben, ihren Weg kennen und schnell vorbeieilen, zu denen haben die Informations-Mitarbeiter keinen Kontakt, die nehmen sie kaum wahr.

Es ist jedoch erstaunlich, wie hoch die Zahl der Verunsicherten ist und wie vielen Menschen die Abläufe des Fliegens nicht geläufig sind. Nicht alle Menschen nutzen anscheinend das Flugzeug als „global bus“ (Lassen 2009:180).

1.7.3 Historisch: Kleine Geschichte der Passagierluftfahrt



Abbildung 22: Kabine des Douglas Sleeper Transport am Tage, 1936.

Auch für eine banal wirkende Aktivität wie das Flugreisen werden kulturelle Fertigkeiten benötigt, die „eine spezielle Geschichte und sich verändernde Kontexte haben“, so zeigt es Orvar Löfgren am Beispiel des Eisenbahnfahrens in ‚Learning to be a railway traveller‘ auf (Löfgren 2008:331ff.).

Gerade in der Pionierphase eines technischen Artefaktes sind diese neuen Fähigkeiten, Technologien und emotionalen Reaktionen noch sichtbar, bevor sie dann schnell zu automatisierten Reflexen werden. Auch deshalb ist die historische Perspektive in solchen Fällen erkenntnisfördernd, so Löfgren (ebd.:348).

Die Anfänge

Viele Erfindungen materialisieren sich zuerst in kleinem Maßstab, bevor sie ihr Netzwerk Stück für Stück ausweiten (vgl. Latour 1998:156). Auch das Flugzeug hob in Deutschland erst einmal nur mit vier zahlenden Passagieren an Bord und einer Geschwindigkeit von 170 km/h ab. Im Laufe der nächsten 50 Jahre wuchsen die Linienmaschinen dann um ein Vielfaches, nehmen heute bis zu 800 Passagiere auf und fliegen fünf Mal so schnell sowie zehn Mal so weit (von Vegesack, Eisenbrand 2004:6).

Die erste Flugverbindung innerhalb Deutschlands wurde 1919 von der Deutschen Luft-Reederei zwischen Berlin und Weimar eingerichtet (Spode 2004:16). Während diese Strecke vor allem von Mitgliedern und Mitarbeitern der Nationalversammlung beruflich genutzt wurde, wurde schon um 1920 auf der Strecke Berlin-

Usedom eine rein touristische Fluglinie eingerichtet. Deutsche Fernrouten gab es vor allem hinein in „geopolitische Lücken“ (Spode 2004:16), also in den fernen Osten und nach Amerika, wo andere Länder keine Kolonien hatten.

Ausrüstung und Sicherheit

Zur Ausrüstung der Fluggäste an Bord gehörten zu Beginn der Passagierluftfahrt noch Ledermäntel, Helme, Schutzbrillen (da man die Flugzeugfenster noch öffnen konnte), Wärmflaschen, Wattedropfen für die Ohren und ein Fallschirm (ebd.) und nicht wie heute aufblasbare Nackenstütze, Jogginghose oder iPad.

Auch die Sicherheitslage unterschied sich signifikant von der aktuellen Situation: Jeder zehnte Flug endete noch 1930 mit einer unvorhergesehenen Landung und auf hundertfünfzig Flüge kam eine verletzte Person (Spode 2004:16). Unsicherheit und Angst gehörten also zu jedem Flug dazu.

Erst die Entwicklung ‚künstlicher Umwelten‘ durch Kreiselkompass, den künstlichen Horizont, Funkpeilung und → Autopilot¹⁶ machten zusammen mit robusteren Motoren, mehrmotorigen Maschinen, festen Wartungsplänen, einer professionellen Pilotenausbildung und regelmäßigen staatlichen Kontrollen das Fliegen sicherer (ebd.).

In den Anfängen des Passagierfliegens konnten die Menschen auf das beim Eisenbahnfahren erlernte Wissen zurückgreifen, doch um sicher unterwegs zu sein, mussten auch spezielle Dinge erlernt und neue Fähigkeiten entwickelt werden. Das zeigen beispielhaft die Passagieranweisungen der Fluggesellschaft KLM aus den 1920er Jahren, die sich stark von den heutigen Anweisungen unterscheiden:

„(Es wird gebeten), dem Propeller fernzubleiben, (...) sich nicht aus dem Flugzeug zu lehnen und den Piloten nicht zu stören (...) Werfen Sie keine Gegenstände aus dem Flugzeug und enthalten Sie sich einige Stunden vor Flugantritt alkoholischer Getränke sowie Erbsen, Bohnen, Schwarzbrot und anderer Speisen, die Blähungen verursachen könnten. Vor Abflug sind die Toiletten aufzusuchen.“

(Fitton Hauß 2004:83).

Außerdem mussten die Passagiere wie beim Bahnfahren lernen, die ungewohnte Geschwindigkeit auszuhalten, sich zusammen mit fremden Menschen auf engstem

¹⁶ Alle mit diesem Pfeil gekennzeichneten Fachbegriffe werden in Kapitel 7 ‚Kulturanthropologisches Glossar zum Netzwerk des Fliegens‘ erklärt.

Raum aufzuhalten, nicht zwischendurch aussteigen zu können und die Flugpläne zu verstehen (Löfgren 2008:333). Auch das Wechseln „zwischen verschiedenen Arten der Bewegung und des Stillhaltens“, also das Erzeugen von ‚Reiserhythmen‘, und die Synchronisation der „eigenen Bewegungen mit denen anderer“ (Löfgren 2014:40) war etwas, das nicht von Anfang an und ohne Übung beherrscht wurde.

Vertrauen aufbauen

Es dauerte eine ganze Zeit, bis sich das Passagier-Publikum dem Flugzeug anvertraute. Das lag unter anderem daran, dass das Flugzeug als Militärwerkzeug eingeführt worden war und erst einmal als ziviles Verkehrsmittel etabliert werden musste. Fotografische Abbildungen in Form von Werbung waren ein Weg, um das Image des Flugzeuges von der Militärtechnik zum alltäglichen Reisemittel zu verändern. Als Motiv wurden häufig Frauen und Kinder in heller, feiner Kleidung ausgewählt, sie dienten als Symbol für eine Zivilisierung des Luftverkehrs (Fuhs 2000:19).

Um ein vertrautes Gefühl bei den Passagieren zu erzeugen und Ängste zu lindern, wurden die Kabinen in Abteilform gestaltet, wie sie aus der Eisenbahn bekannt waren (Fitton Hauß 2004:86). Zur Ablenkung servierten Köche ab Mitte der 1920er Jahre mehrgängige Menüs. Auf der Speisekarte standen exotische Gerichte wie Alligatoren-Birnen-Salat mit Limonen-Dressing, weil die Fluggesellschaften dem Fliegen ein exotisches und exklusives Image verleihen wollten. Mit der Gratis-Verköstigung setzte sich die Passagierluftfahrt von der Konkurrenz durch die Bahn ab und die Mahlzeiten dienen bis heute zur Zerstreuung der Fluggäste (Eisenbrand 2004:213ff.).

In der Werbung war der speisende Passagier bis in die 1950er Jahre ein häufiges Motiv, das sowohl den Luxuscharakter als auch die Sicherheit des Fliegens betonen sollte, „denn wo in Seelenruhe ein Truthahnschenkel verspeist wurde, waren Turbulenzen nicht zu befürchten“ (ebd.:215). Grammophone spielten deshalb auch während des Fluges Musik und sogar Filmprojektoren waren im Einsatz (Fitton Hauß 2004:85).

Vom Jetset zum „Easyjetset“ (Rapp 2009)

Erst Ende der 1950er Jahre veränderte sich die Einstellung zum Flugreisen, die Zahl der Atlantik-Überquerungen auf dem Luftweg übertraf die der Ozeanüberquerungen mit dem Schiff (Remmele 2004:231) und es entwickelte sich der mit dem Fliegen eng verbundene Lebensstil des ‚Jetset‘. Ein Jetsetleben zu führen, bedeutete, mit dem (Jet)Flugzeug zwischen verschiedenen exklusiven Orten auf der Welt und den dort veranstalteten Partys hin und her zu ‚jetten‘. Das Jetset-Liniennetz spannte sich auf zwischen London und New York, Paris, Rom, Los Angeles und Bermuda, Cannes, Saint-Tropez, Portofino, St. Moritz, Gstaad, Acapulco, Nassau und Capri (Carstensen 1993, Eisenbrand 2004:32).

Ein Verkehrsmittel für viele Menschen wurde das Flugzeug aber erst in den 1970er Jahren nach einer Reihe von technischen Fortschritten wie der Serienproduktion der Boeing 747 (das bis dahin größte Jetflugzeug), gesunkenen Ticketpreisen, immer verlässlicheren Sicherheitsstandards und der Einführung der neuen Urlaubsform ‚Flugpauschalreise‘ durch Großveranstalter wie Neckermann (Spode 2004:28).

Als Folge davon wurde der einzelne Passagier nun von weniger Personal betreut, er musste mit weniger Platz in der Flugzeugkabine auskommen und das Umsteigen an immer größeren Flughäfen war ebenfalls alleine zu bewältigen.

Höher, schneller, mehr

In den nächsten Jahren und Jahrzehnten stiegen die Passagierzahlen weiter um ein Vielfaches. Gründe dafür waren die immer größeren und enger bestuhnten Jets (inzwischen hat der → A-380 die Boeing 747 als größtes Passagierflugzeug abgelöst), in denen immer mehr Menschen Platz fanden, sowie die neuen Organisationskonzepte der umgangssprachlich ‚Billigfluggesellschaften‘ genannten Low-cost Carrier, die die Ticketpreise rapide sinken ließen.

Die Eigenverantwortung der Passagiere hat sich im Zuge dessen weiter erhöht, bei den ‚Billigfliegern‘ buchen sie nun auch ihre Tickets eigenständig, drucken sie aus und checken selbstständig ein – der Passagier scheint ‚mündig geworden‘, spart aber vor allem den Fluggesellschaften Kosten. Für die Versorgung mit Proviant an Bord der Low-cost Carrier sorgen ebenfalls die Passagiere (oder sie zahlen dafür extra).

Laut der → *International Air Transport Association (IATA)* benutzten 1955 weltweit 51 Millionen Menschen ein Passagierflugzeug, um an ihr Reiseziel zu gelangen (bei einer Weltbevölkerung von 2.772.882 Menschen) (IATA 2005). 2004 waren es bereits 1,8 Milliarden Passagiere (bei einer Weltbevölkerung von 6.429.758), 2011 stieg die Zahl auf mehr als 2,8 Milliarden (bei einer Weltbevölkerung von 6.974.036) – und 2016 werden international sogar 3,6 Milliarden Flugreisende erwartet (IATA 2012). Während ein Flug von Berlin nach Weimar 1919 noch 700 Reichsmark kostete, was ungefähr dem halben Jahreslohn eines Maurers entsprach, fliegen Low-cost Carrier wie Easyjet oder Air Berlin im Jahre 2014 für weniger als 40 Euro von Berlin nach Palma de Mallorca. Das Flugzeug hat sich vollends von einem sehr exklusiven Fortbewegungsmittel zum Transportmittel für die Massen entwickelt.

Der historische Blick auf das Fliegen macht sichtbar, was durch die Geschichte in das Verkehrsmittel bereits eingeschrieben ist und die historische Perspektive hilft dabei, „die Tendenzen der Gegenwart in einen Rahmen längerfristiger historischer Prozesse“ einzufügen (Löfgren 2008:363).

Bei der Eisenbahn waren die Lernprozesse Teil eines größeren Projektes: Durch die Nutzung der Bahn trainierten die Menschen ihre Existenz als ‚moderne Bürger‘, die Zeit und Raum anders kalkulieren konnten als es vor der Eisenbahn der Fall war (ebd.:349). Das Reisen mit der Bahn wurde damit zur Metapher für sozialen Wandel und eine konkrete Materialisierung der Industrialisierung.

Wie das *Fliegen* mit seinem historischen Hintergrund in den jeweiligen Leben der fliegenden Passagiere Einzug erhalten hat, wie es nun umgesetzt wird und welche Konsequenzen dies hat, gilt es im Laufe dieser Arbeit zu untersuchen.

Bevor ich allerdings den Passagieren auf ihren Reisen durch die Lüfte folge, stellt sich die Frage, was das für eine Art von Netzwerk ist, in das sich Tag für Tag Millionen von Menschen hineinbegeben. Wer oder was ist Teil des ‚Großprojektes Fliegen‘, von dem die Passagiere nur einen Bruchteil wie die Website der Airline, die Terminals der Flughäfen oder die Flugzeugkabine zu Gesicht bekommen? Welche Akteure beeinflussen den Verlauf des fliegenden Flugzeuges? Und letztendlich: Was für „kleine und große Geschichten von Beziehungen, der menschlichen wie dinglichen und all den Hybriden dazwischen“ (Rees 2013b:57) spannen sich im Netzwerk auf?

2. WAS FLIEGT MIT, WENN EIN FLUGZEUG IN DER LUFT IST?



Abbildung 23: Ein A-320 am Himmel.

Jedes Passagierflugzeug am Himmel setzt sich nicht nur aus etwa sechs Millionen Einzelteilen wie Kabeln, Schrauben, Elektroden und Ventilen zusammen, die zu größeren Einheiten verbunden wiederum eigene technische Systeme innerhalb des technischen Artefaktes Flugzeug bilden – es besteht auch aus Menschen, die diese technischen Geräte erfinden, warten und bedienen; aus Institutionen und Ministerien, die die Passagierluftfahrt organisieren; aus Strukturen, die das Unterwegssein der Flugzeuge am Himmel ordnen; aus Normen und Prüfvorschriften, die in Checklisten und Instandhaltungsbüchern festgehalten werden; aus Vielfliegern, Rollstuhlfahrern und Kleinkindern in der Kabine; Liebesromanen im Handgepäck und Haustieren im Frachtraum und nicht zu vergessen aus Hoffnungen, Ängsten und Erinnerungen, die zusammen mit den Flugreisenden und der Flugzeugcrew an Bord gehen.

Neben der menschlichen und dinglichen Fracht reist mit jedem Flugzeug also auch ein riesiges Netzwerk aus Stofflichem und Nichtstofflichem, Infrastrukturen, Institutionen, Technologien, Diskursen, Imaginationen, sozialen Bewegungen, Anweisungen, Emotionen und Symbolischem, „Zeichen, Normen, Organisationen, Texten und vielem mehr“ (Belliger, Krieger 2006:15) durch die Luft.

Das Flugzeug und die Akteur-Netzwerk-Theorie

Nach Bruno Latour – neben John Law, Michel Callon und Madeleine Akrich einer der Begründer der Akteur-Netzwerk-Theorie – fliegt deshalb nicht das Flugzeug allein (in Latours Beispiel ist es der amerikanische B-52-Bomber), sondern „eine Eigenschaft der gesamten Verbindung von Entitäten, die Flughäfen und Flugzeuge, Abflughäfen und Ticketschalter umfasst“ (Latour 2006:490), denn „Handeln ist nicht einfach ein Vermögen von Menschen, sondern einer Verbindung von Aktanten“ (ebd.).

Neu und einzigartig an der diesem Gedanken zugrundeliegenden ‚Akteur-Netzwerk-Theorie‘ (ANT) war es, Menschen und Dinge in der Betrachtung auf eine Ebene zu heben und die seit der Moderne übliche Trennung zwischen ‚Natur und Gesellschaft, Subjekt und Objekt‘ (Belliger, Krieger 2006:23) aufzuheben. Auf diese Weise nahm die ANT die Dinge ernst und brachte sie zum ‚Sprechen‘¹⁷.

Da unsere Alltagskultur inzwischen komplett von Technischem durchdrungen ist, wurde eine Unterteilung in Gesellschaft und Wissenschaft / Technik ebenfalls obsolet, vielmehr lässt sich Technik im Rahmen der ANT nun als „die Fortsetzung sozialer Beziehungen mit *anderen Mitteln*“ (Latour 1996:49) denken.

Die an einem Netzwerk Beteiligten unterteilt die ANT in ‚Akteure‘ und ‚Aktanten‘ (Latour 1995:285). Unter Aktanten versteht sie alle agierenden Teilnehmer des Netzwerkes, von denen jeder das Potential hat – ganz egal wie klein oder unsichtbar er sein mag – auf andere Aktanten einzuwirken und dadurch das Netzwerk zu verändern. Akteure wiederum sind Aktanten, die andere Aktanten oder Akteure verändern (ebd.).

Werden die verschiedenen „Gemenge von menschlichen und nichtmenschlichen Wesen“ (Latour 1996:10), die am fliegenden Flugzeug beteiligt sind, nun auf ANT-Weise durchdacht, „können Akteurinnen und Akteure ins Blickfeld geraten, die mit den klassischen volkskundlich-kulturwissenschaftlichen Methoden nicht

¹⁷ Rein sprachlich ‚machen‘ Dinge in der Akteur-Netzwerk-Theorie Sachen, die sonst zum klassischen Repertoire der Menschen gehören (vgl. Latour 1993:374). Die für das menschliche Handeln gebräuchlichen Vokabeln dienen allerdings nur als rhetorisch-analytisches Werkzeug, um die Trennung in Menschen und Dinge auch sprachlich umzusetzen und nicht, um sie einander gleichzusetzen (siehe auch Rees 2013a:68 und 2013b:48 sowie Callon 2006:142f.).

wahrgenommen werden, schon gar nicht als aktive Mitgestalterinnen und Mitgestalter der zu untersuchenden Prozesse“ (Rees 2015:16).

Außerdem werden nicht nur die Akteure und Aktanten sichtbar, die das Netzwerk bilden, sondern auch die vielfältigen Verbindungen, „Interaktionen, Transaktionen, Aushandlungen und Vermittlungen“ (Belliger, Krieger 2006:38), die sich *zwischen* ihnen aufspannen und das Netzwerk zusammenhalten.

Die Akteur-Netzwerk-Theorie eignet sich also besonders dazu, das strukturelle Gebilde des Fliegens mit Jedem und Allem, wer oder was Teil dieses Phänomens ist, zu untersuchen.¹⁸ Diese Anordnungen, Akteursgruppen und Akteurskonstellationen rund um das Flugzeug, das Fliegen und die Interaktionen zwischen den Akteuren und Aktanten des Fliegens möchte ich in diesem Kapitel vorstellen und die Praxis des Unterwegssein in dem Netzwerk aus Stofflichem und Nichtstofflichem, Infrastrukturen, Institutionen, Technologien und Diskursen verorten.

Technische Artefakte im Fokus der ANT

Für volkscundliche Kulturwissenschaftler ist es auch deshalb so aufschlussreich, sich das Flugzeug durch die Brille der Akteur-Netzwerk-Theorie anzuschauen, weil technische Artefakte nie ‚einfach nur da‘ sind, sie werden immer von Menschen erdacht, gemacht, gebraucht, reguliert, bewertet und kontrolliert (Hörning 2001:67). Technische Artefakte sind deshalb Gegenstand von Plänen und Entscheidungen, sie geben Handlungsanweisungen, verdinglichen Normen, werden zu Bedeutungsträgern, rufen Deutungskämpfe hervor, entwickeln sich zu „Objekten der Imagination“ (ebd.:68) und „lösen grundlegende gesellschaftspolitische Risiko-, Sicherheits- und Zukunftsdiskurse aus“ (ebd.). Deshalb kann auch das Flugzeug als Träger vielfältiger technisch-funktionaler Sinnsetzungen, „kollektiver Wissens- und Wertschemata“ (ebd.:73f.), als mit Bedeutung codiertes Kulturobjekt und „materialisierter Ausdruck von sozialen Sinnbezügen“ (ebd.) untersucht und verstanden werden.

¹⁸ Je nachdem, wie hoch das Akteurspotential der beschriebenen Entität zu dem für diese Beschreibung gewählten Zeitpunkt ist und wie tief die verschiedenen Einschreibungen sind, desto ausführlicher ist der Eintrag in diesem Kapitel gestaltet. Da es sich um eine Momentaufnahme aus dem Netzwerk des Fliegens handelt, kann es durchaus der Fall sein, dass das Potential des Akteurs in dieser Konstellation und zu diesem Zeitpunkt noch nicht aktiviert ist, es zu einem späteren Zeitpunkt aber viel größer wäre und ausführlicher beschrieben werden müsste.

Der Fokus der Beschreibung dieses Netzwerkes liegt nicht auf dem zeitlichen Verlauf der Passagierluftfahrtgeschichte, sondern auf dem ‚Phänomen Fliegen‘ und dem, was erdacht, umgesetzt und an andere und anderes delegiert wurde, um sich durch die Luft fortbewegen zu können. Es geht nicht um eine Gewichtung der Akteure, denn die ANT arbeitet nicht hierarchisch, das Ziel ist vielmehr, die am Netzwerk Beteiligten überhaupt erst einmal aufzuspüren und aufzuführen sowie daraus ‚Beschreibungen von Operationsketten‘ (Ruffing 2009:29) herzustellen.

Im Laufe der Aufzählung gilt es ‚von einem Punkt zum nächsten zu reisen‘ und ‚von einem Feld zum nächsten‘ (Latour 2006:567), denn das verspricht nach Latour im Hinblick auf Erkenntnisse über das Netzwerk mehr, als ‚das Definieren von Entitäten, Essenzen oder Domänen‘ (ebd.). Außerdem ist nicht das *Warum* in der ANT wichtig, sondern das *Wie* und damit die Frage, ‚wie Beziehungen entstehen oder nicht entstehen‘ (Law 2011:22) und nicht, *warum* sie zustande kommen. Eine gelungene ANT-Erzählung erkennt man deshalb daran, dass ‚alle Akteure *etwas tun* und nicht bloß herumsitzen‘ (Latour 2007:223).

Da es keinen Moment gibt, an dem die Technisierungsgeschichte des Flugzeuges vollendet ist und dann stoppt (siehe Hengartner 2012:126 über technische Phänomene), kann eine Beschreibung des Netzwerkes des Fliegens niemals vollständig sein. Darüber hinaus besteht das Konstrukt aus unendlich vielen Aktanten, die sich pausenlos weiter in Raum und Zeit entwickeln und mit jedem Unfall, jeder Krise und jedem Passagier das Netzwerk neu aushandeln. Man kann sich dieses Kapitel deshalb statt einer allumfassenden Beschreibung eher als einen zu einer bestimmten Zeit durchgeführten Rundgang durch das Netzwerk des Fliegens vorstellen, durch den der Text als eine Art ‚kulturwissenschaftlicher Flugbegleiter‘ hindurchführt.

2.1 Die Erkundung eines Akteur-Netzwerkes

2.1.1 Außen¹⁹



Abbildung 24: Airbus A-330-200 der Fluggesellschaft Swiss auf dem Vorfeld, 5. Juni 2009.

Die Erkundungstour durch das Netzwerk des Fliegens startet beim Passagierflugzeug, also dem technischen Artefakt, das sich über die Jahrzehnte hinweg in Kooperation mit vielen anderen Akteuren und Aktanten als dinglicher Kern des Fliegens materialisiert hat.

Hersteller

Als Beispiel dient hier der → A-320 des → *Flugzeugherstellers* Airbus, da dieser → *Flugzeugtyp* eines der am häufigsten verkauften Mittelstreckenflugzeuge ist. Die Flügelspannweite eines A-320 erstreckt sich über 35,80 m, seine Länge liegt bei 37,57 m und die Höhe bei 11,76 m. 220 Passagiere können in einem A-320 transportiert werden. Wie viele Jahre ein A-320 im Einsatz ist, ist nicht einheitlich geregelt, denn Flugzeuge sind nicht für eine Anzahl an Einsatzjahren konzipiert, sondern für eine Anzahl an Flugstunden. Erst wenn diese ‚abgeflogen‘ sind, bleibt

¹⁹ In Kapitel 2 und im Glossar finden sich im Kontext von Flugzeug-Fachbegriffen einige Verweise auf die im wissenschaftlichen Kontext nur unter speziellen Umständen zitierfähige freie Online-Enzyklopädie Wikipedia. Alle Wikipedia-Inhalte, auf die ich verweise, habe ich inhaltlich mit Hilfe von Fachliteratur überprüft und von einem Ingenieur Korrektur lesen lassen. In der Fachliteratur fehlt es wiederum an für den Laien verständlichen Beschreibungen und Formulierungen, die für diese Arbeit aber äußerst wichtig sind (und die ich als fachfremde Schreiberin nicht so einfach herstellen kann).

das Flugzeug am Boden. Durchschnittlich ist ein A-320 aber ungefähr 25 bis 30 Jahre unterwegs (Airbus, Dimensions & Key Data A-320).

Bauteile

Wie andere Passagierflugzeuge auch setzt sich der A-320 aus den Bauteilen Rumpf, Tragwerk (*siehe Abbildung 25*), → *Triebwerk*, Leitwerk und dem → *Fahrwerk* zusammen. Die → *Beplankung* des Rumpfes, also die Außenhaut, ist beim A-320 aus einem erstaunlich dünnen Aluminiumblech gefertigt. Das Leitwerk besteht aus Faserverbund Kunststoffen. Bei Faserverbund Werkstoffen besteht der Werkstoff aus Kunststoff als Bettungsmaterial, in das Fasern aus einem anderen Material (zum Beispiel Kohlenstofffasern oder Glasfasern) eingefügt sind. Die Fasern übernehmen den Kraftfluss, der Kunststoff ist formgebend für das Bauteil (Klußmann, Malik 2012:79). Die Wechselwirkungen zwischen den beiden Komponenten werten den Werkstoff auf, das Material hat nun bessere Eigenschaften als das Aluminium, es hat eine höhere Festigkeit und ist trotzdem leicht.

Mitteilungen



Abbildung 25: Tragwerk mit Winglet am Ende der Tragfläche.



Abbildung 26: Das Luftfahrtkennzeichen.

Auf der leuchtend weiß lackierten Außenhülle ist in schwarzer Schrift das Luftfahrtkennzeichen (hier G-EZFB, *siehe Abbildung 26*), das die Staatszugehörigkeit der Maschine verrät, aufgebracht (→ *Flugzeugbeschriftung*).

Das Logo und die Farbgebung geben Auskunft über die Fluggesellschaft, für die das Flugzeug unterwegs ist, und die Typbezeichnung beinhaltet unter anderem das Kürzel des Herstellers. Das ‚A‘ in ‚A-320‘ steht für ‚Airbus‘ – die eine Hälfte des weltweiten Duopols für Passagierflugzeug-Hersteller. Der zweite existierende Hersteller für Passagierflugzeuge dieser Art ist das amerikanische Unternehmen Boeing.

Die Informationen Luftfahrtkennzeichen, Flugzeugtyp und Airline sind nicht nur für das Flughafenpersonal wichtig (denn dieses muss das Flugzeug zum vorgesehenen Gate geleiten), sondern auch für Flugzeug-Spotter, also Privatpersonen, die sich mit dem Beobachten und Fotografieren von Flugzeugen sowie dem Archivieren von Luftfahrtkennzeichen beschäftigen, oder Handyapps wie Flightradar24, die ihren Usern diese Informationen mitteilen, wenn sie ihr Handy in Richtung des Flugzeuges halten oder es auf dem Radar auf ihrem Computerbildschirm anklicken.

Implizit wird über das Design der Flugzeughbemalung außerdem kommuniziert, ob es sich um einen Linienflieger handelt (dann ist das Design wie im Falle des A-320 der Swiss schlicht, siehe Abbildung 24) oder ob hier ein Low-cost- oder Charterflieger (siehe → *Fluggesellschaft*) unterwegs ist (dann ist das Design bunt, mit Zeichnungen wie Condors ‚Peanuts‘ versehen, siehe Abbildung 27; oder es wird zur Werbefläche wie beim ‚Haribo-Flieger‘, siehe Abbildung 28). Hier wird das Flugzeug zur ersten Urlaubsattraktion und zum touristischen Fotomotiv.



Abbildung 27: ‚The Peanuts‘ auf einer Boeing von Condor.



Abbildung 28: Haribo-Sonderlackierung von TuiFly.

Verunglückt ein Flugzeug, wird die Flugzeughülle so schnell es geht weiß übermalt, um ihre Informationen zu tilgen, möglichst noch bevor Fotografen die Maschine abgelichtet haben. So soll ein Imageverlust für die Airline vermieden werden und die Flugsicherheit anderer Maschinen, die durch das am Boden liegende Flugzeug irritiert werden könnten, gewährleistet bleiben (Stiehl 2013).

Dass Staatszugehörigkeit und Fluggesellschaft eng miteinander verbunden und viele Airlines mit staatlicher Bedeutung aufgeladen sind, wird am Beispiel des A-320 der Swiss (Abbildung 25) erkennbar, denn die Flagge der Schweiz und das Airline-Logo sowie der Name der Airline ‚Swiss‘ und der Name des Landes ‚Schweiz‘ sind einander sehr ähnlich. Bis zur Liberalisierung des Luftfahrtmarktes waren Fluggesellschaften staatliche oder halbstaatliche Unternehmen (unter anderem auch, weil sie meist defizitär wirtschafteten) und sie wurden wie nationale Statussymbole behandelt (Remmele 2004:231).

Airlines, die für unbeteiligte Dritte eine Affinität zu einem Staat aufweisen, nennt man ‚Flag Carrier‘, was auf Deutsch ‚Fahnenträger‘ bedeutet. Obwohl die meisten Fluggesellschaften inzwischen privatisiert wurden, ist das ‚staatliche Flair‘ oft weiter vorhanden.

Auf dem Dach des Flugzeuges, an den Tragflächen und am Leitwerk ist jede Passagiermaschine mit roten und grünen Lampen ausgerüstet. Diese → *Positionslichter* teilen den Flughafenmitarbeitern mit, in welcher Start- oder Landephase sich das Flugzeug gerade befindet und am dunklen Himmel zeigt es Backbord und Steuerbord des Flugzeuges an.



Abbildung 29: Positionslichter einer All Nippon Airways Boeing 787.

Startet der Pilot nun die Triebwerke und gibt auf der Startbahn Gas, beginnen die Triebwerke den Vortrieb zu erzeugen, den die Tragflächen benötigen, um ihn in Auftrieb umzusetzen und das tonnenschwere Flugzeug nach ein paar hundert Metern schneller Fahrt in die Luft zu saugen.

2.1.2 Innen

Erkunden wir das Innere des Flugzeuges liegt nach dem Einstieg durch die vordere → *Flugzeugtür* zur Linken das Cockpit und zur Rechten die Passagier → *Kabine*.

Das Cockpit: die Mensch-Maschine-Schnittstelle



Abbildung 30:
Cockpit A-319-100.

Möblierung

Das Cockpit ist der „Raum oder Bereich der Piloten innerhalb eines Flugzeugzeuges, von dem aus dieses gesteuert wird“ (Sparenberg 2005:36). Es ist nur sparsam mit den beiden Pilotensesseln und einem Klappsitz für Gäste sowie der → *Instrumentenkanzel* möbliert. Auf Langstreckenflügen existiert innerhalb des Cockpits (oder im Unterdeck) noch ein Raum mit Liegen für einen ausruhenden Piloten. Die große Windschutzscheibe wurde früher zur Orientierung benötigt, weil die Piloten auf Sicht flogen. Da inzwischen der reine Instrumentenflug das Fliegen auf Sicht abgelöst hat, ist die Orientierung durch die → *Fenster* zumindest in der Luft nicht mehr so entscheidend.

Flugverantwortliche

Im Cockpit halten sich die Akteure des Netzwerkes auf, die dafür sorgen, dass das Flugzeug in die durch sie (und andere Akteure des Netzwerkes wie die Lotsen oder den → *Flugplan*) festgelegte Richtung fliegt. Zu diesen Akteuren gehören →

Flugkapitän und Erster Offizier und mehr als hundert Bedien- und Kontrollelemente, die im ‚Flight Desk‘ in der Front des Cockpits und an der Decke konzentriert angebracht sind. Flugkapitän (CPT) und Erster Offizier (FO) sind beide voll ausgebildete Flugzeugführer, der Kapitän steht jedoch hierarchisch über dem Ersten Offizier (umgangssprachlich Co-Pilot genannt) und trägt in letzter Instanz die Verantwortung für das Flugzeug. Eine Pilotenausbildung und Lizenzen wie die ‚Airline Transport Pilot License‘ oder die ‚Multi-Crew Pilot Licence‘ berechtigen die Piloten zum Fliegen der Maschine und zum Transport von → *Passagieren*. In Deutschland besaßen 2010 9.588 Personen eine solche Lizenz (Luftfahrt Bundesamt, Presse, Statistiken). Die Lizenz verfällt wieder, wenn der Pilot sechs Monate nach Abschluss der Ausbildung noch keine Anstellung bei einer Airline gefunden hat. Deshalb müssen neu ausgebildete Piloten schnell eine Anstellung finden, was sie oft auch geringe Einstiegsgehälter akzeptieren lässt.

Die Instrumente wiederum unterstützen die Piloten bei Betrieb, Steuerung, Kontrolle und Navigation der Maschine und ermöglichen die Kommunikation mit den Lotsen am Boden²⁰. Die beiden Piloten bedienen und überwachen die Instrumente und speisen alle nötigen Informationen ein.

Als eines der wichtigsten Instrumente ist der → *Autopilot* hervorzuheben. Der Autopilot ist eine „Selbststeuerung, die je nach Art und Größe des Luftfahrzeugs neben anderen Funktionen Kurs, Fluglage, Geschwindigkeit über Grund und Flughöhe automatisch hält“ (Sterzenbach 2005:23). Er ist 95 % der Flugzeit eingeschaltet²¹, hat also den Piloten aus ökonomischen und sicherheitstechnischen Gründen „Navigation und Flugsteuerung während aller Phasen des Fluges“ (ebd.) abgenommen. Dabei ist der Autopilot keine neue Erfindung, schon auf der Weltausstellung 1914 in Paris startete ein Flugzeug, das durch einen Autopiloten gesteuert wurde. Damals war der Autopilot allerdings nur für die Stabilisierung des Flugzeuges zuständig, erst später wurden seine Einsatzgebiete ausgeweitet (ebd.).

Wer fliegt?

Die Frage ‚Wer fliegt, wenn ein Flugzeug in der Luft ist‘, ist nicht so einfach zu beantworten, es fliegen gleichzeitig und / oder abwechselnd der Flugkapitän, der

²⁰ Seite „Cockpit“. In: Wikipedia.

²¹ Seite „Autopilot“. In: Wikipedia.

Erste Offizier, der Autopilot sowie eine Kombination aus den Menschen und der Flugmaschine. Stellt der Pilot aber eine Fehlfunktion des Autopiloten während der Landung fest, gibt er den Befehl zum Durchstarten²², die letzte Entscheidung bezüglich des Flugvorganges liegt also bei ihm.

Pilotenausrüstung



Abbildung 31: Die Piloten-Maskottchen Kroko (links) und Iwano (rechts). Iwano wurde nach einem Wegpunkt Richtung Italien benannt.

Zur Ausrüstung der Piloten gehören ihre Headsets, mit denen sie miteinander und mit den Lotsen sprechen können, ihre Uniformen und die Pilotenkoffer mit den für den Flug benötigten Dokumenten und Nachschlagewerken. In den Koffern verbergen sich außerdem die Pilotenmaskottchen, die die Piloten als Glücksbringer mit an Bord nehmen (nicht nur bei der von mir begleiteten Crew, sondern mit einer Ausnahme auch bei allen weiteren Piloten, mit denen ich informelle Gespräche führte).

Zwei der Maskottchen, die mir während meiner Feldforschung vorgestellt wurden, heißen Kroko und Iwano und gehören einem Flugkapitän und seinem Ersten Offizier (siehe Abbildung 31). Die bunten Farben und die abgegriffenen Stoffoberflächen der Kuscheltiere sowie der an sie geknüpften Aberglaube bilden einen starken Kontrast zu der absoluten Hightech-Umgebung im Cockpit, in der alles

²² Das Flugzeug landet nicht immer automatisch, meistens ist es noch von Hand gesteuert. Es gibt außerdem auch noch andere Gründe zum Durchstarten wie zum Beispiel ein Fahrzeug auf der Landebahn.

auf Sicherheit getrimmt ist und in der für aufs Übersinnliche ausgerichtete Praktiken erst einmal gar kein Platz zu sein scheint.²³ An Bord ist aus Sicherheitsgründen das technische Gerät mindestens doppelt vorhanden (von den Triebwerken bis zu den Autopiloten) –sogar die beiden Maskottchen teilen sich die Verantwortung für das Flugzeug.

Verbindung

Die Verbindung zwischen Cockpit und Kabine wird durch die schusssichere Cockpittür hergestellt. Seit den Flugzeugentführungen des 11. Septembers muss diese Tür mit dem Boarding der Passagiere verschlossen werden und der Pilot kann sie von innen verriegeln. Dieser Schutz vor einem terroristischen Anschlag wurde dem Germanwings-Flug 9525 am 24. März 2015 zum Verhängnis, als der Co-Pilot, nachdem der Pilot auf Reiseflughöhe das Cockpit verlassen hatte, um die Toilette aufzusuchen, die Tür verriegelte, den Sinkflug einleitete und das Flugzeug in den Alpen abstürzen ließ. Der ausgeschlossene Pilot konnte sich keinen Zutritt mehr zum Cockpit verschaffen und alle 150 Insassen starben.

Damit die → *Flugbegleiter* die Piloten warnen können, wenn ein Flugzeugentführer sich Zutritt zum Cockpit verschaffen will, existiert bei jeder Airline ein eigenes geheimes Codewort. Alle 15 Minuten klopfen die Flugbegleiter außerdem an die Cockpittür, um zu erfragen, ob im Cockpit alles nach Plan abläuft.

Die Tür ist (abgesehen von der Tonverbindung) das einzige Bindeglied zwischen Cockpit und Kabine. Sie muss einander widersprechende Aufgaben erfüllen: Sie muss einerseits undurchlässig sein, zu anderen Zeiten aber auch auf Kommando durchlässig werden. Sie vertritt die Interessen der Airline, der Passagiere und der Piloten.

²³ Trotz oder gerade weil das Flugzeug ein so hochtechnisches Gebilde ist, gibt es eine ganze Reihe von Ritualen oder Vermeidungsstrategien unter den Flugzeug-Crews, die der Welt des Aberglaubens zuzurechnen sind: Sind beispielsweise sieben Dinge am Tag bereits schiefgegangen, heißt es, dass Piloten nicht in ein Flugzeug einsteigen sollen. Dem Aberglauben nach sollen Piloten niemals nach oben zeigen, weil das schlechtes Wetter bringen kann. Einige Piloten rauchen vor dem Start nur die eine Hälfte ihrer Zigarette, die zweite Hälfte rauchen sie nach erfolgreicher Landung zu Ende. Dies erfuhr ich während meiner Gespräche mit den Flugzeug-Crews.

Die Kabine: Aufenthaltsort der Passagiere und der Flugbegleiter

Die Menschen



Abbildung 32: Kabine eines A-320.

Bevölkert wird das Kabinensetting während des Fluges von den Menschen, die geflogen werden – also den → *Passagieren* - und den Menschen, die zur Betreuung der Passagiere angestellt sind – den → *Flugbegleitern*. Die Passagiere sind neben dem technischen Artefakt Flugzeug ein weiterer Mittelpunkt des Netzwerkes, denn ihretwegen befindet sich der Flieger überhaupt in der Luft, ihretwegen ist die Crew anwesend, für sie wurden Innenausstattung und → *Bestuhlung* designed, sie müssen verköstigt und unterhalten werden, wegen ihrer Sicherheit gelten all die Handlungsanweisungen an Bord und es gibt ihretwegen die Sicherheitsvorführungen sowie die Durchsagen der Piloten mit den Reisedaten²⁴.

Der → *ICAO-Code* für Passagiere (und gleichzeitig die Maßeinheit für Passagiere) lautet → *PAX*. Die Abkürzung für die Flugbegleiter lautet FA (Flight Attendant). Alleinreisende Kinder haben den Code UM (Unaccompanied Minors), in

²⁴ In komödiantischen Beiträgen zum Fliegen wird immer wieder darauf hingewiesen, dass die Piloten bei diesen Ansagen Pausen an ungewöhnlichen Stellen machen, zum Beispiel vor dem Flugziel, so als hätten sie vergessen, wo sie gerade hinfliegen. Tatsächlich werden besonders auf Kurzstreckenflügen von den Piloten bis zu vier Ziele täglich angesteuert und der Aufenthalt an jedem Flughafen dauert meist nicht viel länger als eine halbe Stunde. Der Name der einzelnen Städte spielt für die Piloten deshalb tatsächlich keine so große Rolle, viel wichtiger sind die Koordinaten der Städte. Für die Passagiere hingegen ist es essentiell, ob der Flieger nach Paris oder nach Düsseldorf unterwegs ist.

ihrer Mobilität eingeschränkte Passagiere werden mit PRM (Passengers with reduced Mobility) bezeichnet. Es sind also nicht nur die Dinge (zum Beispiel die Flugzeuge oder das Reisegepäck) und die Orte in der Airworld codiert, sondern auch die Menschen.

Da die Passagiere die Airline für den Transport von A nach B bezahlen und zufrieden mit der Dienstleistung sein sollen (und sowieso für die Wirtschaftlichkeit der ganzen komplexen Welt des Fliegens unabdingbar sind, zum Beispiel als Käufer in den Flughafen-Shops), sind die Fluggäste keineswegs nur passive Konsumenten, ihre Wünsche und Praktiken können sich in gewissem Maße in den Flugvorgang, die Abläufe und die Gegenstände einschreiben. Allerdings kommt es zwischen der Airline und den Passagieren in vielerlei Hinsicht zu Interessenskonflikten: Die Passagiere wünschen sich im Flugzeug möglichst viel Platz und möglichst viel Service zu einem möglichst geringen Preis, die Airline hingegen versucht so viele Passagiere wie möglich auf engstem Raum zu befördern, um möglichst wirtschaftlich fliegen zu können und Gewinne für das Unternehmen zu erwirtschaften.

Verantwortlich für die Betreuung der Passagiere in Bezug auf Sicherheit und Service sind die Flugbegleiter. Zu ihren Aufgaben gehört es, im Falle einer Evakuierung diesen Vorgang für die Passagiere anzuleiten und ihnen mit den Sauerstoffmasken und Schwimmwesten zu helfen. Auch auf Flügen ohne Zwischenfälle sind die Flugbegleiter für die Sicherheit der Passagiere zuständig, indem sie die Sicherheitsvorführung durchführen, kontrollieren, dass kein Handgepäck die Notausgänge versperrt, die geschlossenen Anschnallgute der Passagiere überprüfen und bei Start und Landung checken, ob die Fensterklappen geöffnet sind. Als Gastgeber begrüßen die Flugbegleiter die Passagiere beim Einsteigen, machen die Willkommens-Durchsagen in mindestens zwei Sprachen, servieren während des Fluges das → *Catering* und bei Flügen von Billigairlines zählen sie die Passagiere mit einem Handzählgerät.

Service und Sicherheit gleichzeitig zu gewährleisten, sind zwei konträre Aufgaben, die einander erst einmal entgegenstehen, da sie unterschiedliche Formen des Agierens an Bord verlangen: Das eine ist mit zurückhaltender „Dienstleistungskompetenz“ (Poppitz 2008:142) gegenüber den Passagieren verbunden, das an-

dere mit einem starken, bestimmten Auftreten und einer „gesunden Portion autoritärem Selbstbewusstsein“ (Poppitz 2008:142). Zumindest zeitlich sind die Dienstleistungskomplexe aber von den Sicherheitskomplexen getrennt:

Bei Start und Landung achten die Flugbegleiter auf die Sicherheit, beispielsweise indem sie die angelegten Sicherheitsgurte der Passagiere überprüfen. Ist das Flugzeug auf Reise Flughöhe angekommen, starten sie das Serviceangebot. In Gefahrensituationen hat die Sicherheit immer Vorrang vor der Dienstleitung (ebd.:143). Weigert sich ein Passagier die Anweisungen der Flugbegleiter zu erfüllen, kann der Flugbegleiter beim Piloten eine außerplanmäßige Landung veranlassen und den Passagier von Bord entfernen. Die Flugbegleiter sind also die Hüter dieses Zwischenraumes und ein wichtiger Teil des funktionierenden Netzwerkes.

Ihre Uniformen kriegen die Flugbegleiter von ihrem Arbeitgeber gestellt, reinigen und reparieren lassen müssen sie sie auf eigene Kosten, können das aber von der Steuer absetzen. Je nach Jahreszeit gibt es verschiedene Uniformteile, aus denen die Flugbegleiter auswählen können (Langarmblusen, Kurzarmblusen, Hosen, Röcke usw.). Strumpfhosen und Schuhe kaufen die Flugbegleiter selbst, allerdings sind Farbe und Absatzhöhe vorgeschrieben. Weibliche Flugbegleiter müssen auf jedem Flug außerdem Make-up auflegen.

In den 1960er Jahren waren die Uniformen der Stewardessen sehr modisch und sexualisiert. Diese Extravaganz wurde in den 1970er Jahren genauso wie Alters-, Gewichts- und Ledigsein-Regeln zurückgenommen. Die Geschlechterkenntlichkeit wurde verwischt und funktionelle Aspekte der Uniform wie Langlebigkeit, Einheitlichkeit der Erscheinung, Bequemlichkeit, Pflegeleichtigkeit, Qualität und Vielseitigkeit standen nun im Vordergrund. Seit den 1980er Jahren sind die Uniformen oft aus Polyester und haben kaum noch etwas Sinnliches an sich (Entwistle 2004:176ff.).

Auch wenn den Flugbegleitern ein großer Teil des Organisationsaufwandes abgenommen wird (die Unterkünfte in der Fremde müssen zum Beispiel nicht selbst gebucht werden und auch der Transport dahin wird vom Arbeitgeber geregelt), ist die Arbeit körperlich und psychisch belastend. Inzwischen sind die Flugrhythmen überall hoch, mehr als ein freier Tag unterwegs ist selten und die Hotels liegen aus Kostengründen oft weit außerhalb der Städte. Der Job hat daraufhin an Prestige verloren und Zuschreibungen und Bewertungen haben sich gewandelt. Heute

gelten die FAs oft nur als ‚Saftschubsen‘²⁵ und nicht mehr als wunderschöne Überwesen der Lüfte.

Das Setting



Abbildung 33: Querschnitt Kabine und Gepäckraum.

In dem von mir untersuchten A-320 ist der Boden der Flugzeugkabine mit dunklem Teppich ausgelegt und die Kabinendecke ist durch eine Plastikverschalung in ein Meter lange Segmente eingeteilt, die jeweils eine Sitzreihe kennzeichnen. An der Decke sind auch die Gepäckfächer montiert, in denen das Handgepäck der Passagiere und seit 2010 (zumindest bei der Lufthansa) auch der Bordrollstuhl lagern.²⁶ Unter den Gepäckfächern stehen die Sitzplatznummern in Ziffern und in Blindenschrift. In den Gepäckfächern und unter

den Sitzen lagert das Handgepäck der Passagiere. Letzteres wird aus Sicherheitsgründen vor allem für schweres Gepäck empfohlen. Die Passagiere nutzen den Stauraum unter den Sitzen ungern, da die Lagerung dort ihre Beinfreiheit einschränkt. Nahmen die Passagiere früher noch große Reisekoffer auf Flugreisen mit, fliegen heute immer mehr Menschen nur mit Handgepäck (diese Praktik wird auch durch die Preisgestaltung der Fluggesellschaften unterstützt).

²⁵ Siehe twitter-Account der Stewardess ‚SchinkenKäse‘.

²⁶ Nachdem Airline-übergreifend bestimmte Maße für Handgepäck festgelegt worden waren, entwickelten die Kofferhersteller Reise(roll)koffer, die genau diesen Maßen entsprachen. Auf das Gesetz folgte also ein neues Artefakt, das Gesetz formte förmlich ein neues Produkt. Der neue Koffer ging einher mit einem neuen Nutzerverhalten: Immer mehr Passagiere reisen nun ausschließlich mit Handgepäck, um das Einchecken und Warten am Gepäckband oder die Preise für Gepäck der Low-cost Carrier zu vermeiden.

Bestuhlt ist die Kabine mit ca. 28 Reihen von Flugzeugsitzen. Die Anzahl der Reihen variiert je nach Airline, bei Condor sind es zum Beispiel 30 Reihen. Jede Reihe besteht aus jeweils drei fest im Boden verschraubten Sitzen links und rechts von einem etwa einen Flugzeugsitz breiten Gang. Die nach der Flugrichtung ausgerichteten Sitzreihen sind von vorne nach hinten durchnummeriert und die Sitze sind jeweils mit Buchstaben versehen.



Abbildung 34: Beschriftung Sitzplätze.

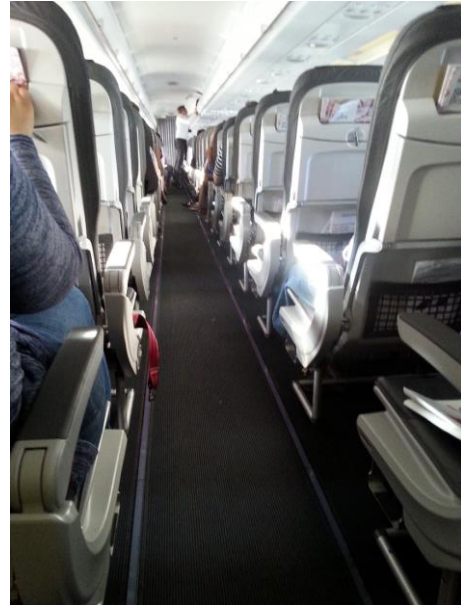


Abbildung 35: Der Gang.

Am rechten Fenster (vom Eingang aus gesehen) befindet sich Sitz A, links daneben Sitz B, am Gang Sitz C, auf der linken Gangseite Sitz D, in der Mitte Sitz E und am Fenster Sitz F. Bezeichnet werden die Sitze mit den Vokabeln ‚Window‘, ‚Center‘, ‚Aisle‘ – also ‚Fenster‘, ‚Mitte‘, ‚Gang‘.

Der Gang zieht sich in Fahrtrichtung durch die Mitte der Flugzeugkabine und ist durch Leuchtstreifen gekennzeichnet, damit er auch im Dunkeln zu erkennen ist. Seine Aufgabe ist es, den Passagierfluss ins Flugzeug und aus dem Flugzeug hinaus zu gewährleisten und die Kabine zu erschließen. Der Gang dient den Passagieren zum Erreichen ihres Sitzplatzes, dem Personal als Arbeitsort, stellt den Weg zu den Toiletten dar und wird im Notfall zur Evakuierungsstraße. Er trennt Sitzen von Stehen, Gehen von am Platz Sein, Links von Rechts. Es gibt Handlungen, die im Gang vorgesehen / erlaubt sind, Handlungen, die geduldet werden, und Handlungen, die verboten sind. Erlaubt ist, sich zügig hindurchzubewegen oder möglichst kurz etwas zu erledigen. Geduldet wird, wenn Arme oder Beine

vom Gangplatz in den Gang hängen. Verboten sind das dauerhafte im Gang Stehen oder Sitzen und das Abstellen von Gepäck. Obwohl kein Schild auf diese Regeln hinweist, wissen die meisten Passagiere um die Ge- und Verbote. Ansonsten werden sie von dem Flugpersonal darauf hingewiesen.

Am Anfang und am Ende des Ganges sind die → *Bordtoiletten* und die → *Bordküchen* untergebracht.



Abbildung 36: Die Bordtoilette.

Die Beleuchtung in der Kabine ist neutralweiß und besteht aus Leuchtstoffröhren im Gang und Leselampen am Sitzplatz. Beim Start wird das Licht in der Kabine gedimmt, da das menschliche Auge einen Moment benötigt, um sich an andere Lichtverhältnisse anzupassen. Im Hinblick auf einen möglichen Absturz versucht man diese Adaption an das vorhandene Außenlicht rechtzeitig hervorzurufen (deshalb müssen die Fensterklappen bei Start und Landung auch geöffnet sein, Warnholtz 2011). Während des Fluges bestimmt die Crew durch das Dimmen oder Aufdrehen der Lichtstärke, ob es für die Passagiere Tag oder Nacht ist, unabhängig von der Tageszeit und der Helligkeit draußen.

Klassen

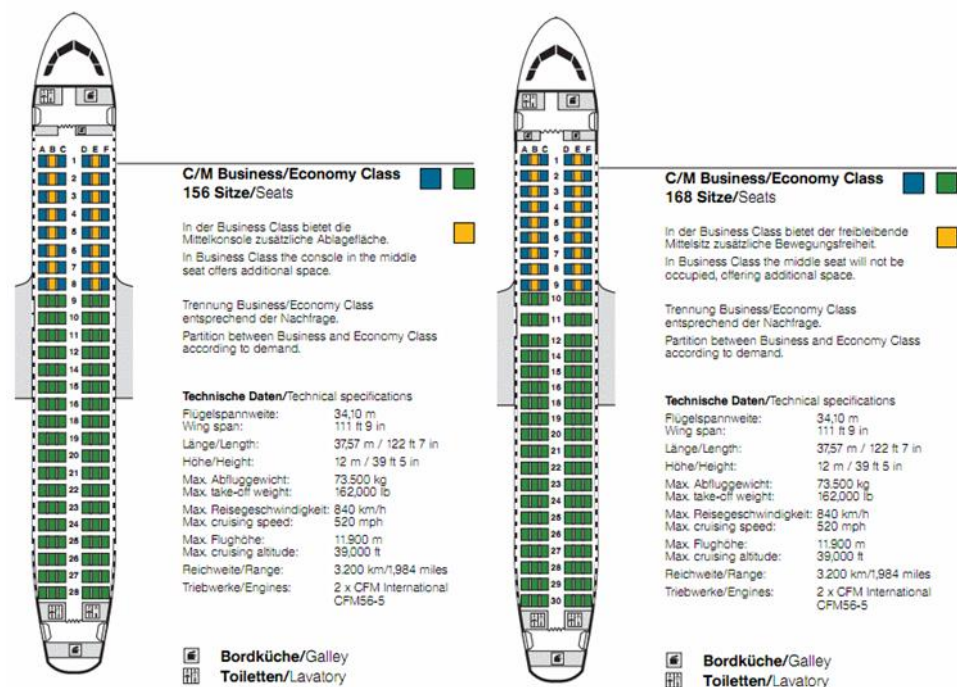


Abbildung 37: Sitzplan eines A-320 bestuhlt durch zwei verschiedene Airlines.

Durch einen Vorhang ist die Kabine unterteilt in die kleinere ‚Business Class‘, und die größere ‚Economy Class‘. Auf Langstreckenflügen gibt es außerdem noch die ‚First Class‘. Dieses Beförderungsklassen-System wurde von den Eisenbahn- und Schiffsklassen übernommen, dort wurden Klassenunterschiede das erste Mal in Design ausgedrückt.²⁷

Die einzelnen Klassen im Flugzeug unterscheiden sich voneinander im Preis, der gezahlt werden muss, um hier sitzen zu dürfen, in den Buchungsbedingungen, den Annehmlichkeiten am Flughafen und im Komfort: In der Business Class steht jedem Passagier mehr Platz zur Verfügung, weil der Mittelplatz nicht besetzt wird. Manche Fluggesellschaften werben auch mit mehr Beinfreiheit als in der Economy Class. Außerdem wird in der Business-Class ein qualitativ hochwertigeres

²⁷ Vor allem bei der Eisenbahn wurde in die Entwicklung der verschiedenen Ausstattungen des 3-Klassen-Systems im 19. Jahrhundert viel Aufwand investiert, denn die Materialität sollte klar und einfach zu erinnern sein. Das Hauptunterscheidungsmerkmal in den verschiedenen Klassen der Züge war letztendlich die unterschiedlich üppige Polsterung der Sitze (Löfgren 2008:344).

Essen serviert, es gibt verschiedene kostenlose Zeitschriften, eine eigene Garderobe für die Jacken und Mäntel und der Flug kann kostenlos umgebucht werden.²⁸ Die Economy Class wird umgangssprachlich auch ‚Holzklasse‘ oder ‚Touristenklasse‘ genannt. Der Economy Class-Bereich ist über die sichtbare Grenze zur Business Class hinaus noch in viele weitere unsichtbare Unterräume unterteilt: Je früher die Passagiere gebucht haben, desto billiger war ihr Ticket und je nachdem für welchen Tarif sich Low-cost-Passagiere entschieden haben, sitzen sie auf Plätzen mit mehr Beinfreiheit oder haben ein Anrecht auf ein kostenloses Getränk oder einen Snack.

Zoom auf den Flugzeugsitz



Abbildung 38: Flugzeugsitze in der Economy-Class, Norwegian Air.

Genauer betrachtet werden soll an dieser Stelle der Flugzeugsitz, denn er ist nicht nur eine einfache Sitzgelegenheit, sondern ein ganzes Konglomerat aus Funktionen, Möglichkeiten, Begrenzungen, Regeln und Nutzungsproblemen, er ist Schauplatz widerstreitender Airline- und Passagierinteressen und in ihn sind Komfort-Vorstellungen genauso eingeschrieben wie Rentabilitätsbestrebungen und eine jahrzehntelange Historie. Am Flugzeugsitz zeigt sich außerdem am stärksten der Gegensatz zwischen der extremen Mobilität des Flugzeuges und der großen Immobilität der Passagierkörper während des Fluges.

²⁸ In den 1950er Jahren waren die Sitze in der Business- oder First Class so gestaltet, dass man ihnen ihre Bequemlichkeit und ihren Luxus förmlich ansah und die Namen der Sitze, mit denen auch Werbung gemacht wurde, verhiessen Komfort und Luxus: Die TWA warb mit dem „Siesta Sleeper Seat“ und die Lufthansa mit dem „Comforette“ (Eisenbrand 2004:135). Auch heute noch gibt es auf Langstreckenflügen spezielle Sitze in der Business- und First Class.

Für die kulturwissenschaftliche Betrachtung ist der Flugzeugsitz auch deshalb so interessant, weil er großen Einfluss auf das Passagierverhalten in der Kabine hat, denn dort, wo die Sitze angebracht sind, müssen sich die Passagiere hinsetzen und die „Ausrichtung gibt nicht nur die Sitzordnung, sondern auch die Blickrichtung vor und damit zugleich die Kommunikationsmöglichkeiten der Sitzenden“ (Rols-hoven zum Baseler Tram, 1998:226). Raumkonzeption, Kommunikations- und Handlungsweisen bedingen sich also gegenseitig.

Der Flugzeugsitz ist das prägendste und zahlenmäßig das am häufigsten vorhandene Element in der Kabine, in den Augen des Flugzeugdesigners Arthur E. Raymond wird sogar das ganze Flugzeug „um den Sitz herum gebaut“ (Arthur E. Raymond [1936] nach Eisenbrand 2004:125). Auch Henry Dryfuss stellte schon 1955 fest, dass die Sitze „schlichtweg das Wichtigste an der Innenausstattung eines Flugzeuges“ seien (ebd.).

Die Hauptaufgabe des Flugzeugsitzes ist es, den Passagier verschiedene Sitzpositionen einnehmen zu lassen, ohne dass der Nachbar beeinträchtigt wird. Viel Anderes als Sitzen können und sollen die Passagiere während der oft mehrstündigen Flüge auch nicht tun, denn alles andere stört die fliegerischen und dienstleistungsorientierten Abläufe.²⁹

Der Abstand zwischen den Sitzreihen beträgt momentan ungefähr 80 cm (Fairliners), jeder Sitz ist ungefähr 45 cm breit und mit verstellbarer Rückenlehne sowie Armlehnen an den Seiten und einem Sicherheitsgurt ausgestattet. Das Kopfteil der Rückenlehne ist aus Hygienegründen mit einem wechselbaren Schutzbezug versehen. Außerdem haben viele Sitze ‚Ohren‘, die als Kopfstütze und Sichtschutz dichter an den Kopf geklappt werden können (ein erster Hinweis darauf, dass die Abschottung des einzelnen Passagiers ein Thema im Flugzeug sein muss). Unter dem Klapp Tisch ist meist die Sitztasche befestigt, in der die → *Sicherheitskarte* (die das Verhalten bei einem Sauerstoffabfall in der Kabine und die Evakuierung

²⁹ Um die idealen Maße für die ergonomisch beste Gestaltung der Flugzeugsitze zu errechnen, arbeiteten seit den 1950er Jahren die Flugzeugsitzhersteller mit Medizinern zusammen. Sie vermaßen Personen, legten sie in Wasserwannen und schossen Röntgenbilder von Menschen in Sitzpositionen. Als Ergebnis kam heraus, dass die Sitzfläche weder konkav noch konvex gewölbt sein darf, sondern „flach sein [muss]; sie sollte kurz und niedrig genug sein, damit der Sitzende die Beine auf den Boden stellen kann; die Rückenlehne sollte die Lendenwirbelsäule stützen“ (Dreyfuß [1955] nach Eisenbrand 2004:137). So wird es bis heute umgesetzt.

erklärt), das → *Bordmagazin* und die → *Spucktüte* (falls ein Passagier unter Übelkeit leidet) stecken. Bei manchen Billigfliegern wurden Sitztasche, Spucktüte und Bordmagazin bereits aus ökonomischen Gründen aus dem Flugzeug verbannt.

Wer sitzt wo?

Wer wo im Flugzeug sitzt, hängt von verschiedenen Faktoren ab: An den Notausgängen dürfen nur Passagiere sitzen, die erwachsen und nicht gebrechlich sind, Englisch oder die an Bord gesprochene Sprache der Crew verstehen und den Eindruck machen, als könnten sie in einer Notsituation die Anweisungen des Kabinenpersonals umsetzen. An den Fenstern bzw. nicht am Gang und am weitesten weg von den Notausgängen sitzen die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen wie Rollstuhlfahrer und Blinde.

Auf den Plätzen mit mehr Beinfreiheit sowie an den Gang- und Fensterplätzen sowie weit vorne sitzen meist die Passagiere, die viel fliegen und über die kleinen Annehmlichkeiten an Bord Bescheid wissen oder die Passagiere, die früh elektronisch eingecheckt haben und deshalb die besseren Plätze ergattern konnten. Außerdem sitzen hier die Passagiere, die zeitig am → *Check-in* eingecheckt wurden, oder die (das betrifft vor allem die Low-cost Airlines) einen Aufpreis bezahlt haben.

Der Mittelplatz in jeder Reihe ist der unbeliebteste Platz, weil hier zu beiden Seiten ein direkter Nachbar sitzt und die Passagiere sich weder an die Kabinenwand anlehnen, noch die etwas erweiterte Beinfreiheit am Gang nutzen können.

Die Sitzgestaltung

Die Gestaltung des Flugzeugsitzes ist durch die besonderen Bedingungen an Bord geprägt: Da im Flugzeug nur wenig Raum zur Verfügung steht, „sind Flugzeugsitze beweglich konstruiert“ (Eisenbrand 2004:125), sie sind besonders leicht, denn jedes Gramm verursacht zusätzliche Kosten, sie erfüllen hohe Brandschutzauflagen, denn sie müssen bei einem Flugzeugabsturz großen Kräften standhalten können und sie sollen nicht nur für den Durchschnittsmenschen mit Durchschnittsmaßen möglichst bequem sein, sondern auch für alle Passagiere, die größer, kleiner, dicker oder dünner sind oder aus anderen Gründen nicht der Norm entsprechen.

Obwohl der Flugzeugsitz unheimlich statisch und schon immer so dagewesen wirkt, hat er eine lange Entwicklungsgeschichte hinter sich: In den 1920er Jahren schliefen die Passagiere auf langen Flugreisen nachts noch im Hotel und nicht in ihren Sitzen wie heute, denn die Sitzlehnen waren nicht beweglich. Erst 1933 / 34 entwarf Norman Bel Geddes eine kombinierte Flugzeugausstattung zum Sitzen und Schlafen (Fitton Hauß 2004:95). Auch das Klapp Tischchen gab es nicht von Anfang an, bis in die 1950er Jahre hielten die Passagiere das Tablett mit dem Bordmenü noch auf den Oberschenkeln, denn der Klapp Tisch, eine Erfindung von British European Airways, existierte noch nicht (Eisenbrand 2004:215). Seit den 1960er und 1970er Jahren hat es dann jedoch optisch kaum mehr Veränderungen in Konstruktion und Design in der Kabine gegeben (Eisenbrand 2004:137). Als Neuentwicklungen sind Klappsitze wie im Kino in Planung, die Staus beim Einsteigen vermeiden helfen sollen. Außerdem könnte eine Polsterung der Sitze mit Luft möglich werden, die pro Flugzeug bis zu 1,5 Tonnen Gewicht sparen würde (laut des Herstellers Prospective Concepts, siehe Eisenbrand 2004:140).

Aufgrund all der technischen Anforderungen an den Flugzeugsitz bildet die Flugzeugsitzproduktion schon längst eine „eigene, hoch spezialisierte Industrie“ (Eisenbrand 2004:125). Jedes Jahr gibt es sogar eine eigene Fachmesse für Flugzeugausstattungen, die ‚Aircraft Interiors Expo‘ in Hamburg, Hongkong und Long Beach.

Rückenlehne, Armlehne und Klapp Tischchen

Die Rückenlehne des jeweiligen Vordersitzes dient als Befestigung für den Klapp Tisch aus Plastik für den dahinter sitzenden Passagier. Das Klappbrettchen ist allerdings nicht direkt mit der Rückenlehne, sondern mit dem Sockel des Sitzes verbunden, damit die Tischfläche nicht bei jeder Bewegung des Vordermannes seinen Winkel verändert. Wird ein kleiner Plastikstift waagrecht gedreht, klappt der Klapp Tisch hinunter, ansonsten ist er parallel zur Sitzlehne fixiert. In die Tischplatte sind Mulden für Gläser, Dosen oder Flaschen eingelassen.

Das Klapp Tischchen ermöglicht einerseits das bequeme Essen an Bord, gleichzeitig begrenzt es aber auch den Bewegungsradius der Passagiere, indem es sie am Aufstehen und Herumlaufen hindert. Ist das Klapp Tischchen erst einmal hinunter-

geklappt und mit dem Tablett und den vielen kleinen Essensschälchen des Caterings vollgestellt, können die Passagiere nicht mehr aufstehen und müssen warten, bis die Flugbegleiter die Essensreste wieder abgeholt haben.



Abbildung 39: Armlehne mit Knopf zum Verstellen der Rückenlehne.

Die Armlehnen an den Seiten des Sitzes dienen dem Komfort der Passagiere und gleichzeitig der Abgrenzung von den Mitreisenden. Jeweils drei Sitze im Flugzeug sind voneinander durch zwei meist hochklappbare Armlehnen getrennt, in denen sich auch die Lautstärkeregler und die Senderauswahl des In-flight-Entertainment-Systems mit seinen Filmen, Musiken und Spielen befinden.

Da sich drei Passagiere mit jeweils zwei Armen zwei Armlehnen teilen müssen, kann es zu Nutzungsunsicherheiten darüber kommen, wer seine Arme dort ablegen darf. In verschiedenen Benimmratgebern zum höflichen Verhalten im Flugzeug wird diese Thematik diskutiert (zum Beispiel Schnitzler 2014) und es wird empfohlen, dass die links und rechts sitzenden Passagiere dem in der Mitte sitzenden Passagier die beiden mittleren Armlehnen überlassen.

Durch einen metallenen Knopf an der Armlehne kann der Passagier den Sitz ein Stückchen in Rückenlage bringen (siehe Abb. 39). Auch in diesem kleinen Knopf verbirgt sich großes Konfliktpotential, denn wenn der Vordermann die Rückenlehne nach dem Start zurücklehnt, drängt er in den sowieso schon sehr begrenzten Bereich seines Hintermannes hinein.



Abbildung 40: Der Knee Defender.

Der sogenannte ‚Knee Defender‘ – ein Gerät, das am Vordersitz angebracht werden kann und den Kippmechanismus blockiert – ist an Bord aller großen Fluggesellschaften verboten³⁰. Dass das Gerät überhaupt existiert, zeigt allerdings, wie sehr sich die Passagiere durch den Kippmechanismus gestört fühlen.

In viele Armlehnen ist ein kleiner Aschenbecher eingelassen, wie es ihn auch auf der Bordtoilette gibt. Hierbei handelt es sich nicht unbedingt um ein Relikt aus Raucherzeiten (das Rauchen ist seit den 1990er / 2000er Jahren im Flugzeug wegen der Brandgefahr verboten), sondern um eine Richtlinie der → *Europäischen Agentur* für Flugsicherheit, da 1973 ein Flugzeugabsturz mit 123 Toten von insgesamt 124 Passagieren auf eine im Mülleimer entsorgte Zigarette zurückzuführen war – auf der Bordtoilette gab es nämlich keinen eingebauten Aschenbecher mehr.³¹

³⁰ Focus 2014 (ohne Angabe des Autors): Streit über Sitz eskaliert. US-Flieger muss wegen pöbelnder Passagiere notlanden.

³¹ Die Information bekam ich während meiner Feldforschung und konnte sie hier bestätigen: Skyscanner 2012 (Reisesuchmaschine).

Der Sicherheitsgurt



Abbildungen 41: Schnalle des Sicherheitsgurtes mit Handlungsanweisung ‚Lift‘ (links) und Sicherheitsgurtverlängerung (rechts).

Ebenfalls am Sitz befestigt sind die zwei Enden des Sicherheitsgurtes, die mit einer Metallschnalle vor dem Körper des Passagiers geschlossen werden. In die Schnalle ist die Handlungsanweisung ‚Lift‘ eingraviert. Texte dieser Art schreiben Menschen Kompetenzen zu – in diesem Fall Beschriftungen lesen und verstehen zu können. Hier kommandiert das Artefakt ‚Metallschnalle‘ das menschliche Wesen ‚Flugzeugpassagier‘ und schreibt ihm vor, wie es sich in Bezug auf den Sicherheitsgurt verhalten soll (Latour [1988] nach Callon 2006:315).

Im Gegenzug übernimmt es der Gurt für den Passagier, ihn im Falle eines Luftloches nicht durch das Flugzeug fliegen zu lassen, er schützt ihn also vor sich selbst und vor der Trägheit seines Körpers sowie der Trägheit der Körper der anderen Passagiere und Artefakte an Bord (Latour 1996:30 über den Sicherheitsgurt im Auto).

Die Konstruktion des Gurtes ist von einem Dilemma geprägt: Einerseits muss der Gurt „leicht zu befestigen sein, denn sonst würde sich niemand anschnallen, andererseits soll er sich, selbst beim größten Aufprall, nicht von alleine lösen, denn sonst verlöre er seine Schutzfunktion“ (ebd.). Bei einer Evakuierung muss sich der Gurt leicht öffnen lassen – ein Mechanismus, den Menschen als ‚funktional‘ beschreiben, ist bei näherer Betrachtung genauso wie die Cockpittür also durchaus widersprüchlich (vgl. Latour 1996:31).

Legt der Passagier den Sicherheitsgurt an, „spaltet er sich in zwei Personen auf: in eine gegenwärtige, die sich anschnallt, und in eine künftige, die im Augenblick

des Unfalls vom Gurt wie von einem Schutzengel geschützt werden wird“ (Latour 1996:30).

Durch seine Länge (oder Kürze) schreibt der Sicherheitsgurt dem Passagier auch vor, wie füllig sein Körper sein darf – nämlich so füllig, dass der Gurt sich noch schließen lässt. In diesem Zusammenhang gibt es neben dem ‚Sicherheitsgurt in Aktion‘ noch zwei weitere Mitglieder aus der ‚Familie der Sicherheitsgurte‘ an Bord: das Stück Sicherheitsgurt, das bei übergewichtigen Passagieren zur Gurterweiterung dient und das abgetrennte Stück Sicherheitsgurt, mit dem die Flugbegleiter während der Sicherheitsvorführung den Gebrauch des Artefaktes erklären.

Zweierlei Bordunterhaltung



Abbildung 42: Das Entertainment Flight System in der Rückenlehne.



Abbildung 43: Eine Bordmahlzeit bei Emirates.

Mit den Bordmahlzeiten und dem Entertainment-System bemühen sich die Fluggesellschaften den Passagieren die Zeit während eines Langstreckenfluges zu vertreiben (siehe auch Kapitel 1.7.3 Historisch). Noch bis 1971 zeigten die Airlines Filme auf einer großen Leinwand an der Front der Kabine. Ein individuelles Unterhaltungsprogramm wurde erst mit der Boeing 747 eingeführt, denn aufgrund der gewachsenen Anzahl an Passagieren auf engstem Raum schrieb man der Bordunterhaltung nun eine höhere Bedeutung zu (Fitton Hauß 2004:114). Heute bietet das In-flight-Entertainment-System einen großen Pool an Filmen, Konzerten, Reportagen, Sprachkursen und Entspannungsübungen sowie den Blick durch eine Kamera nach draußen. Verpixelte Bikinifilmszenen auf den Monitoren oder ein Alkoholverbot an Bord zeigen an, wenn die Passagiere nicht mit einer europäischen, sondern mit einer amerikanischen oder arabischen Airline unterwegs sind.



Abbildung 44: Die Bordküche / Galley.

Das Essen an Bord wird in den Bordküchen / Galleys zubereitet, die sich am Anfang und am Ende der Kabine befinden. Erste warme Mahlzeiten im internationalen Linienverkehr gab es schon 1929 von Imperial Airways auf der Route London - Paris, eine Bordküche für warme Mahlzeiten existierte in Amerika aber erst seit Mitte der 1930er Jahre (Eisenbrand 2004:213).

Auch wenn Airlines weltweit operieren und auch die Cateringunternehmen internationale Logistiker sind und sogar das Bordgeschirr international hergestellt wird (produziert wird ein Großteil der Bordgeschirre von einem einzigen Unternehmen mit dem Namen DeSter, das 350 Airlines beliefert, Eisenbrand 2004:228), schwingt in den Bordmahlzeiten seit Beginn der Passagierluftfahrt immer etwas Landestypisches mit: Die Lufthansa war nach dem 2. Weltkrieg bei ihren amerikanischen Gästen berühmt für ihren „Lufthansa-Suppentopf“ (Spode 2004:28), auf dem Weg mit United nach Tel Aviv besteht die Möglichkeit, kosheres Essen zu bestellen (United, Special Meals), und das Springbock-Menü an Bord von South African Airlines auf dem Weg nach Kapstadt (Airreview.com) oder „Thai Hom Mali-Rice“ bei Thai Airways (Airlinemeals.net) werfen ebenfalls die Schatten der Zielorte voraus. In den Bordmenüs manifestieren sich Religion (wenn zum Beispiel koshere Menüs bestellt und serviert werden), soziale Bewegungen (zum Beispiel in vegetarischem und veganen Essen) und persönliche Individualisierungsbestrebungen (wie Laktose- oder Glutenvermeidung, obwohl keine Unverträglichkeit vorliegt).

Unsichtbares

Nicht alle Teile des Netzwerkes des Fliegens sind sichtbar, eine ganze Reihe von Akteuren kann man nur hören, riechen oder mit den menschlichen Sinnen auch überhaupt nicht wahrnehmen.

Beginnen wir mit den Geräuschen: Durch den Flugvorgang entstehen Fluggeräusche verschiedensten Ursprungs wie das Einfahren des Fahrwerks, das Verschließen der Fahrwerkstüren, Luftgeräusche, die Geräusche der Triebwerke, die Luftverwirbelungen rund um die Landescheinwerfer sowie das Arbeiten der Hydraulikpumpen³² (Tiedtke 2014: 109). In der Kabine erzeugen diese Geräusche einen erhöhten Schallpegel von 80 dB. Passagiere, die diese Geräusche nicht einordnen können, empfinden sie oft als beängstigend.

Den Piloten und Flugbegleitern dienen Geräusche, die von den üblichen Fluggeräuschen abweichen, als Indikatoren für Gefahr. ‚Klingt‘ das Flugzeug während des Fluges anders als sonst, kann zum Beispiel ein Triebwerk schadhaft sein.

Zusätzlich gibt es an Bord Signalgeräusche, die als Warnung dienen. In der Passagierkabine zählt hierzu das ‚Pling‘, das mit dem Aufleuchten des Anschnallzeichens vor möglichen Turbulenzen warnt und die Passagiere dazu auffordert, ihre Sicherheitsgurte zu schließen.

Zu den bewusst erzeugten Geräuschen gehört unter anderem die Musik, die die Fluggesellschaften während des Aus- und Einsteigens der Passagiere einspielt. Bei der Lufthansa wurde in den 1990er Jahren zum Beispiel ‚Up Where We Belong‘ von Joe Cocker verwendet, ein Song aus der Lufthansa-Werbung zu dieser Zeit³³. Austrian Airlines lässt bei Abflug und Landung in Wien Walzer ertönen³⁴ (wieder etwas Landestypisches) und bei Ryanair erklingt nach der pünktlichen Landung die ‚On time-Fanfare‘³⁵, sie dient der Selbstvermarktung der Airline und ist bei den Passagieren äußerst unbeliebt (Paris 2014).

³² Die Hydraulikpumpen werden in erster Linie zum Ein- und Ausfahren des Fahrwerks und der Auftriebshilfen am Flügel bei Start und Landung verwendet.

³³ Seite ‚Up Where We Belong‘. In: Wikipedia.

³⁴ Die Deboarding-Musik bestand im Winter 2012/2013 aus Donauwalzer - Johann Strauß, Serenade - Joseph Haydn, Wiener Bonbons - Johann Strauß, Frühlingsstimmen Walzer - Johann Strauß, Geschichten aus dem Wienerwald - Johann Strauß, Wo die Zitronen blühen - Johann Strauß (siehe Quellenverzeichnis ‚Deboarding-Musik‘).

³⁵ Einen von einem Passagier gefilmten YouTube-Film gibt es hier zu sehen: <https://www.youtube.com/watch?v=k23slUchH9o>

Auch Gerüche können Gefahr anzeigen, deshalb achten Piloten und Flugbegleiter darauf, ob es im Flugzeug nach Chlor, Benzin, Gas oder Rauch riecht. Aufgrund eines als gefährlich eingestuften Geruchs kann sogar eine Notlandung eingeleitet werden.

Ebenfalls so gut wie unsichtbar (zumindest bis zur Einführung der Low-cost Airlines) war Geld an Bord, denn das Flugzeug war eine bargeldfreie Zone. Waren aus dem Bordshop wurden mit Kreditkarte bezahlt und Essen und Trinken (auch alkoholische Getränke) waren im Flugpreis enthalten. Inzwischen sind Münzen und Scheine ganz selbstverständlicher Teil an Bord von Low-cost-Airlines geworden, da die Getränke und Mahlzeiten von den Flugbegleitern bar kassiert werden.

Weder zu sehen noch zu hören oder zu riechen sind die erhöhte kosmische Strahlung und die ebenfalls erhöhten Ozonwerte. Die Folgen für den menschlichen Körper sind bisher noch nicht vollständig geklärt. Obwohl medizinische Studien bisher keine gesundheitsgefährdenden Risiken nachweisen konnten, sind alle dem deutschen Recht unterliegende Fluggesellschaften verpflichtet, die anfallenden Strahlendosen ihrer Angestellten aufzuzeichnen, zu archivieren und den Mitarbeitern jederzeit Zugriff auf diese Statistiken zu gewähren. Die flugbedingte Strahlendosis, die ein Flugbegleiter in einem Kalenderjahr nicht überschreiten darf, liegt bei 20 mSv. Das Limit für die Lebensarbeitszeit durch berufsbedingte Strahlenexposition liegt bei 400 mSv.“³⁶

Die letzten unsichtbaren Aktanten, die ich hier erwähnen möchte, sind die Emotionen der Passagiere und der Crew. Zu den häufigsten Ängsten im Flugzeug gehört die Flugangst. Auf Flugangst bei Passagieren werde ich in der Vignette zu der Rentnerin Rita in Kapitel 4.4 ‚Nicht-Fliegen‘ näher eingehen, viel seltener als Flugangst bei Passagieren wird Flugangst bei Flugbegleitern thematisiert. Der Luftfahrtpsychologe Reiner Kemmler schätzt, dass etwa jeder dritte Flugbegleiter unter Flugangst leidet. Da Flugangst bei Flugbegleitern auf lange Sicht zu Arbeitsunfähigkeit führen kann und damit hohe Kosten verursacht, reagieren die Fluggesellschaften inzwischen mit Nachsorgekonzepten (Schwarz 2010/2011:74).

³⁶ Seite „Flugbegleiter“. In: Wikipedia.

„Die Auslöser für Flugangst bei Flugbegleitern sind häufig überraschende Belastungssituationen an Bord, wie beispielsweise starke Turbulenzen oder aggressive Passagiere“ so Kemmler (ebd.:74). Auch die omnipräsenten Bilder von Flugzeugkatastrophen mit „weinenden Angehörigen, Leichenkisten und Wrackteilen“ (ebd.:76) gehen manchen Flugbegleitern nicht mehr aus dem Kopf. Wie viele Flugbegleiter von Flugangst betroffen sind, ist schwer zu schätzen, da die Dunkelziffer sehr hoch ist.

Ebenso an Bord gehen aber auch Freude (auf einen Urlaub, auf ein Wiedersehen), Abschiedsschmerz, Heimweh, Hoffnungen, Sorgen usw. – was unter Umständen unterschiedliche Verhaltensarten mit sich bringt.

Der Frachtraum: im Bauch des Flugzeuges



Abbildung 45: Schnitt durch den Flugzeugrumpf eines Airbus A-300 mit Unterflur-Frachtraum.

Koffer

Das Reisegepäck, das genauso wie das Handgepäck ein von der Airline festgelegtes Gewicht nicht überschreiten darf, lagert nach dem Ladeplan des Lademeisters, der das Gewicht berechnet und eine bestimmte Verteilung angeordnet hat, gestapelt im Frachtraum. Reisegepäck und Passagier werden nach dem Check-in also getrennt und treffen, nachdem sie unterschiedliche Wege zum Flugzeug zurückgelegt haben und auch im Flugzeug unterschiedliche Räume nutzen, erst am Gepäckband des Zielflughafens wieder aufeinander.

Im Laufe der Passagierluftfahrtgeschichte hat sich das Aussehen der Koffer stark verändert: Aus Lederkoffern mit Schnallen wurden Hartschalenkoffer aus Plastik, hinzu kamen Sporttaschen und Reiserucksäcke. Dann wurden die Koffer mit zwei

Rollen versehen, inzwischen sind es drei oder vier, so dass der Koffer auf ebenem Boden nun aufrecht neben dem Reisenden hergerollt werden kann.

Zu verlorenem Gepäck kommt es, wenn das Koffer-Label mit dem dem Koffer zugeteilten Strichcode, in das die Daten für die Reise eingeschrieben sind, verloren gegangen ist oder der Koffer versehentlich in eine andere Maschine geladen wurde. Zum Wiederfinden des Gepäcks existiert eine eigene Logistikabteilung. Damit verloren gegangene Koffer irgendwann der Vergangenheit angehören, haben Airbus-Mitarbeiter 2014 einen ‚intelligenten‘ Koffer entwickelt, der seinen Weg zum Zielort auch ohne den Passagier (oder das Flugzeug) findet und überall zu orten ist (Mester 2014b und Airbus 2013: Applying innovation to improve the airline luggage experience).

Fracht

Neben den Koffern der Passagiere lagert im Unterdeck auch noch Zuladung, die ‚Bellyfracht‘ genannt wird. Die Hälfte der weltweiten Luftfracht (vor allem kapitalintensive, kurzlebige und verderbliche Güter) wird im Unterdeck von Passagierflugzeugen transportiert, die andere Hälfte wird von speziellen Frachtflugzeugen bewegt. 2008 lag die international beförderte Luftfrachtmenge bei 25,0 Millionen Tonnen (Bundeszentrale für politische Bildung 2010).

Koffer und Fracht werden meist in genormte Container (genannt Unit Load Devices) verladen, die über Förderbänder in den Frachtraum bewegt werden. Nach der Landung werden die Container wieder entladen, die einzelnen Koffer werden auf die Anhänger der Gepäckautos verladen und diese bringen sie zur → *Gepäck-Anlage* im → *Terminal*.

2.1.3 Unten



Abbildung 46: Der Zürcher Flughafen von oben.

Da der Fokus dieser Arbeit auf dem fliegenden Flugzeug mit seinen Passagieren liegt, möchte ich auf die Wurzeln, die das Netzwerk des Fliegens am Boden schlägt, nur kurz eingehen – auch, wenn diese natürlich großen Einfluss auf das Netzwerk haben:

Institutionen und Behörden

Zu den Institutionen und Behörden, die Teil des Netzwerkes des Fliegens sind, gehören die → *Europäische Agentur für Flugsicherheit*, das → *Luftfahrt-Bundesamt*, die *International Air Transport Association* oder die *Flight Safety Foundation*. Damit sich das Flugzeug mit den Passagieren an Bord in die Luft erheben kann und eine riesige Anzahl von Passagierflugzeugen am gleichen und an anderen Orten das Gleiche tun kann, ist darüber hinaus neben der organisatorischen Infrastruktur, wie sie sich im Flugplan und in den Zulassungsformalitäten wieder spiegelt, eine komplexe logistische Infrastruktur mit Fachpersonal an den Flughäfen erforderlich.

Flughäfen

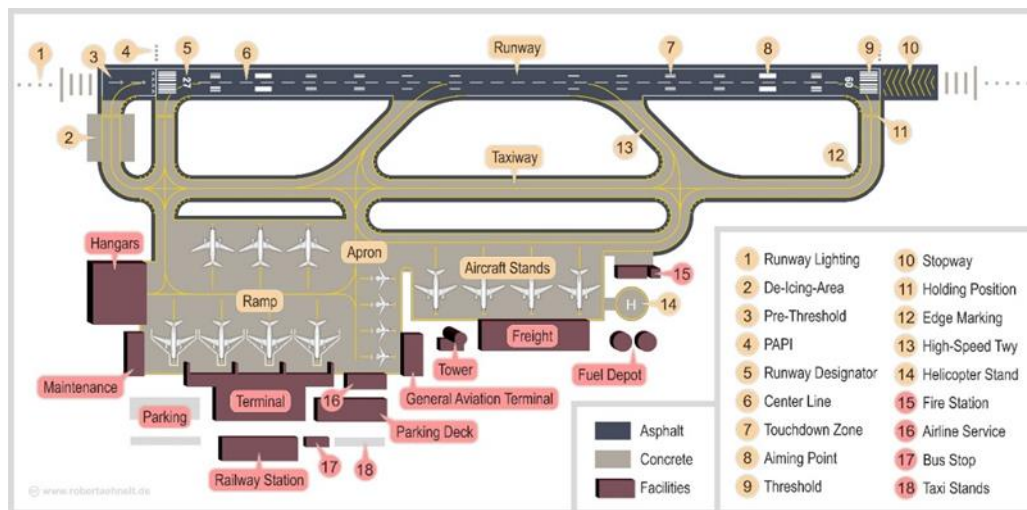


Abbildung 47: Schematische Zeichnung eines Vorfeldes mit Start- und Landebahn sowie dem Terminalanschluss.

Die Flughäfen dienen als Aufnahmeort, Verteiler und Versorger der Passagiere, aber auch als Ort der Sicherheits- und Zollprüfung, der Flugzeugabfertigung und -erwartung, des Frachtbetriebes und der Gepäcklogistik sowie als Standort der Luftsicherheit, der Wartungs- und Reinigungsfirmen sowie der Airlines. Zu den Bestandteilen eines Flughafens gehören die → *Landebahn*, das → *Vorfeld* mit den parkenden Flugzeugen, der Tower mit den → *Lotsen*, die Tankstelle, die → *Feuerwehr*, die Gebäude der → *Terminals*, in denen die Passagiere abgefertigt werden sowie die Flughafenverwaltung. Der Flughafen ist außerdem dazu da, den Wechsel zwischen Verkehrssystemen zu ermöglichen (Klußmann, Malik 2012:89), deshalb stellt er auch PKW- und Bus-Parkplätze zur Verfügung und ist an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

Innerhalb des Flughafens gibt es verschiedene Abteilungen / Geschäftsbereiche, die den Betrieb gewährleisten. Dazu gehören zum Beispiel die Verkehrsleitung, die Abteilung Flugbetrieb, das Terminalmanagement, die Abteilung für Ressourcenplanung und -disposition, die Abteilung für Sicherheit, die Werkfeuerwehr usw.

Die meisten Flughäfen sind außerdem unterteilt in einen Passagierbereich und einen Bereich für die Luftfracht, genannt Cargo.

Oft werden Flughäfen als eigene Stadt, die ‚Airport-City‘ bezeichnet, denn viele Flughäfen bestehen nicht nur aus vielen verschiedenen Bauten, die mit einem eigenen Straßensystem verbunden sind, sie haben auch eigene Supermärkte, Friseur, Apotheken, Postschalter und Restaurants.

Bauformen

Im Laufe der Jahre wurden verschiedene Bauformen von Flughäfen umgesetzt wie die ‚Finger- und Satellitenkonfiguration‘ mit beweglichen Zugängen zwischen Terminalgebäude und Flugzeugrumpf oder die ‚lineare Konfiguration‘, die in einer Reihe alle Transportarten miteinander verbindet (Bosma 2004:42ff.).

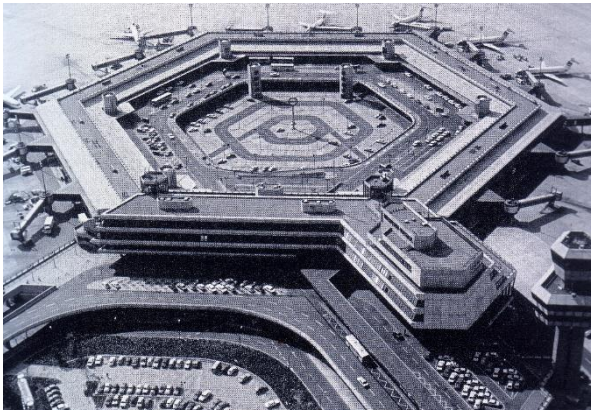


Abbildung 48: Flughafen Berlin-Tegel (Reinickendorf) (Gerkan, Marg & Partner) mit sechseckigem Zentralgebäude, eröffnet 1974 - der Flughafen der kurzen Wege.



Abbildung 49: Flughafen Roissy Charles de Gaulle 1 (Paul Andreu), eröffnet ebenfalls 1974, Zentralbau mit sieben Satellitengebäuden, die durch Tunnel mit dem Hauptgebäude verbunden sind.

Die ‚Baufaufgabe Flughafen‘ muss generell erfüllen, ein übersichtliches, repräsentatives Gebäude zu erschaffen, das auf das Fliegen einstimmt und darüber hinaus auch kommerziell nutzbar ist (Klußmann, Malik 2012:92).

2.1.4 Überall

Neben den klar zu verortenden Entitäten, die mitfliegen, wenn ein Flugzeug in der Luft ist, gibt es einige Akteure und Aktanten, die nicht greifbar, aber für das Netzwerk trotzdem relevant sind.

Unter anderem gehört dazu zum Beispiel die Luft: Die Luft bewegt sich nicht nur um das Flugzeug herum, sie kommt auch in seinem Inneren vor, ist überall dazwi-

schen, lässt sich wieder und wieder aus der Kabine absaugen und wieder zurückpusten, lässt sich kühlen, erhitzen, befeuchten, dient Krankheitserregern und Gerüchen als Verteiler-Medium und wird zur Fortbewegung des Flugzeuges genauso gebraucht wie für die Atmung der Passagiere. Sie ist in unerschöpflichen Maße vorhanden und kostenlos nutzbar. Ohne sie wäre es nicht möglich zu fliegen.

Außerdem gehören dazu der → *Luftraum*, durch den sich die Flugzeuge bewegen; die Prüfvorschriften und Normen, die am Boden entwickelt, aber auch im fliegenden Flugzeug umgesetzt werden. Die Norm EN 9100 stellt zum Beispiel „den Rahmen für umfassende Qualitätsmanagementsysteme für Lieferanten der Luftfahrtindustrie“ (TÜV Süd und ³⁷) dar. Verfasst und umgesetzt wurde die Normenreihe 1999 „von der ‚Society of Automotive Engineers‘ (USA) und der ‚European Association of Aerospace Industries‘“³⁸. Händler können sich nun durch akkreditierte Firmen zertifizieren lassen. Wie sich die Norm in den Geräten und Einrichtungsgegenständen materialisiert hat, ist in allen Bereichen des Flugzeuges sichtbar.

Ebenfalls für das Netzwerk relevant sind die Flugnummer, die die IATA vergibt und die virtuell mit dem einzelnen Flug verbunden ist; der → *Flugplan*, den Airline, Flugsicherung und Flughäfen gemeinsam entwickeln und umsetzen; Ticketpreis- und Abrechnungssysteme (also → *IT-Systeme*); Systeme, die die Gewichtsverteilung im Flugzeug berechnen (→ *Weight-and-balance-Systeme*) sowie das → *Netzmanagement*, das unwirtschaftliche Flugstrecken ermittelt.

2.2 ... und was muss am Boden bleiben?

Nicht alle Akteure und Aktanten, die zu irgendeinem Zeitpunkt am Netzwerk des Fliegens beteiligt waren, sind es auch aktuell noch, denn viele wurden im Laufe der Jahre aus dem Netzwerk hinausverhandelt. Die Liste der ausgeschlossenen Aktanten ist lang und heterogen, es gehören Dinge genauso dazu wie Anweisungen, nicht zum Image des Fliegens Passendes genauso wie Angsteinflößendes:

³⁷ Seite „EN 9100“. In: Wikipedia.

³⁸ Ebd.

Dinge



Abbildung 50: Die neuen, schlankeren Sitze der Lufthansa in der Boeing 747 (vorne Premium Economy).

Der auf den ersten Blick statisch wirkende Kabinenraum, in den scheinbar schon immer Reihen von Sitzen in Flugrichtung installiert waren, wurde im Laufe der Jahre im Hinblick auf Platz, Wirtschaftlichkeit, Zeitgeist oder die Bedürfnisse der Nutzer stetig verändert. Zu Beginn der Passagierluftfahrt, als vielen Menschen diese Art der Fortbewegung noch suspekt war, gestalteten die Kabinen-Designer nach dem gewohnten Vorbild der Eisenbahn noch kleine Abteile mit einander zugewandten Sitzgruppen (siehe Kapitel 1.7.3 ‚Historisch: Kleine Geschichte der Passagierluftfahrt‘). Das änderte sich ab 1950, als Flugzeughersteller und Airlines nicht mehr das Gefühl hatten, Sicherheit durch vertraute Räume kreieren zu müssen (Fitton Hauß 2004:109). Die Kabinen verließen das Netzwerk und die Vollbestuhlung, wie wir sie heute kennen, ging an Bord. Im Laufe der Jahre wurden die Sitze dann immer dünner, damit immer mehr Sitzreihen untergebracht werden konnten. Die Lufthansa beispielsweise tauschte bis Ende 2011 alle Sitze in ihren Kurz- und Mittelstrecken-Flugzeugen aus und baute schlankere Sitze ein (Lufthansa Group).



Abbildung 51: „Chronobiologische“ LED-Beleuchtung im Airbus-Kabinenmodell: „Warmweißes“ Licht zu Beginn eines simulierten Nachtflugs ...“.



Abbildung 52: „... und ‚kalt-weißes‘ zur ‚Reaktivierung‘ der Fluggäste am Ende der Reise.“.

Derzeit gelten die Leuchtmittel an Bord als nicht mehr zeitgemäß und Stück für Stück werden alle Neonröhren durch LEDs ersetzt. Der A-380 fliegt sogar schon komplett mit LEDs. Eine Folge dieser Entwicklung wird sein, dass in naher Zukunft die Beleuchtung nicht mehr ausschließlich kaltweiß erstrahlt, sondern verschiedene, warme Farbtöne annehmen kann, was die Atmosphäre an Bord stark verändern wird. Tests im Hinblick auf die bunten Farbgebungen laufen bereits (Mester 2014a).

In den letzten Jahren ist außerdem eine neue Tendenz in Bezug auf das Herausverhandeln von Dingen aus dem Netzwerk auszumachen: Nun werden nicht mehr nur ‚alte‘ durch ‚neue‘ Dinge ersetzt, sondern viele Dinge, die sich einmal an Bord befunden haben, werden entmaterialisiert und durch nicht mehr an das Ding gebundene Daten ersetzt. In der Flugzeugkabine ist zum Beispiel die Bordkarte aus Papier betroffen, die als digitale PDF-Datei auf dem Smartphone weiterexistieren wird. Im Cockpit trifft es ebenfalls das Papier – Grund dafür ist unter anderem die Rechenplattform → *Electronic Flight Bag*, die das Material reduziert oder ablöst, das vorher als Flugunterlagen im Handgepäck jedes Piloten zu finden war.

Auch die → *Black Box* ist von dieser Entwicklung betroffen: Nach dem Verschwinden des Malaysia Airlines Fluges MH370 am 8. März 2014, von dem die Blackbox bis heute nicht geborgen werden konnte, sollen die Flugdaten nun in die virtuelle Cloud gefunkt, anstatt in einem Kasten an Bord gespeichert werden (Ostrower 2010).

Design:

Abbildung 53: Flugzeugkabine einer Boeing 707 im Jahre 1956 (zu Werbezwecken in der Firmenzentrale nachgebaut).

Anfang der 1960er Jahre kreierte Henry Dreyfuß für die Lockheed L-188 Electra ein „Wohnzimmer in der Luft“ (Fitton Hauß 2004:106) bestehend aus einander zugewandten Dreiersitzen mit viel Beinfreiheit und Tischlampen, „die direkt aus der Inneneinrichtung eines Wohnhauses“ (ebd.) hätten stammen können. In dieser Zeit wurden opulente, knallige Farben für Sitze und Fußböden wie Rot, Mintgrün und Orange verwendet, die der Kabine eine moderne, aber trotzdem warme Atmosphäre verleihen sollten.

Die bunten Farben mussten mit der Boeing 747 Ende der 1960er Jahre das Flugzeug verlassen, weil sie als nicht mehr zeitgemäß und der modernen Fortbewegungsart nicht mehr angemessen empfunden wurden und es dominieren seitdem kühle Farben wie Blau, Grau und Beige. Gedeckte Farben kommunizieren ein sicheres und wertiges Flugerlebnis (und weniger ein luxuriöses, wie es die roten Polster vermittelten), in den Flugzeugen der Low-cost Carrier teilen hingegen schrille Farben den Passagieren mit: ‚Dieser Flug ist billig‘.

Mit der Boeing 707 begannen die Flugzeugausstatter 1952 den Kabinenraum möglichst ökonomisch auszunutzen, was zu der mit „Sitzplätzen ausgestatteten Röhre“ (Fitton Hauß 2004:107) führte, die die Passagiere heute gewohnt sind. Außerdem wurden Schienen am Boden montiert, um die Sitze möglichst flexibel befestigen zu können und die Serviceeinrichtungen mit Frischluftdüsen, Signalknöpfen, Licht und Lautsprechern wurden über den Köpfen unter der Gepäckablage installiert. Andere Designkonzepte wie das Modell der DC-8 mit Frischluftdüsen und Signalschaltern in der Sitzlehne des Vordersitzes und Leselampen in der

Kopfstütze konnten sich (obwohl sie bei den Kritikern besser ankamen) nicht durchsetzen (ebd.).

Je nach Einsatzland gibt es außerdem ein ‚kulturelles Flugzeug-Styling‘ (ebd.:106): Schon in den 1950er Jahren wurden die Kabinen für den nordamerikanischen Markt mit besonderen Fenstern und viel vinylbeschichtetem Fieberglas sowie PVC-Aluminium ausgestattet (ebd.).



Abbildungen 54: Interior Design Ryanair und Swiss im Vergleich.

Je nach Epoche, Land und Firmenkonzept (Premium- oder Low-Cost Carrier) scheint es also eine Vorstellung davon zu geben, durch was für ein Design das Passagierfliegen repräsentiert sein soll. Diese Vorstellung hat sich in der Geschichte der Passagierluftfahrt schon mehrmals geändert.

Wenn es um die kulturwissenschaftliche Untersuchung von Räumen geht, plädiert Gabriele Muri Koller mit Bezug auf Gyr (2013) und Simmel (1908) deshalb dafür, die zeitliche Perspektive mit zu untersuchen, da Räume von „Menschen, Gruppen, Segmenten und Gesellschaften“ ständig neu konstituiert werden und darum immer ein „Profil der Moderne“ haben (Muri Koller 2013:20ff.). Der Flugzeugraum ist deshalb weniger statisch als man vermuten könnte und es gibt viele Bereiche, die sich stetig verändern (Möblierung, Lichtstimmung, Klanglandschaft, Atmosphäre – um nur einige zu nennen).

Materialien



Abbildung 55: Flugzeugsitze Emirates First Class Boeing 777.

Neben alten Gestaltungen verließen auch veraltete Materialien die Kabine: schwere Metallteile wurden durch leichtere Aluminiumlegierungen ersetzt, echtes Glas verwandelte sich in durchsichtigen Kunststoff, schwere Stoffe verschwanden zugunsten von synthetischen Textilien und statt echten Holzes kam Plastik in Holzoptik an Bord. Alles an Material, was als nicht feuersicher genug, zu schwer, nicht flexibel genug, zu teuer, zu wartungsintensiv oder nicht langlebig genug eingestuft wurde, wurde aus der Kabine hinausverhandelt. Optisch sind nun zwar die gleichen Dinge an Bord wie vorher, allerdings sind es oft Imitationen oder Imaginatoren ihrer Vorgänger. Darüber hinaus stehen bestimmte Materialien „fast exemplarisch für Technik“ (Hengartner 2012:130) – die in der zeitgenössischen Flughafenarchitektur so gut wie ausschließlich verwendete Glas-Stahl-Kombi wirkt quasi als „Chiffre und Träger“ (ebd.:131) der Moderne und kommuniziert fast metaphorhaft die Technik, die sich hinter diesen modernen Tempeln der Fortbewegung verbirgt.

Menschen / Berufe

Neben den Dingen, Materialien und Gestaltungen mussten auch Menschen, die bestimmte Berufe an Bord des Flugzeuges ausübten, das Netzwerk des Fliegens verlassen, da ihre bisherigen Aufgaben an die Technik delegiert worden waren.

Nachdem der Autopilot an Bord gekommen war, wurden Funker und Bordingenieur nicht mehr benötigt, da der Autopilot ihre Aufgaben mitübernommen hatte. Im Cockpit arbeiten seitdem nicht mehr drei oder vier Menschen, sondern zwei

Menschen und der Autopilot. Auch die Krankenschwestern, die zu Beginn der Passagierluftfahrt zur Betreuung der luft- oder höhenkranken Passagiere mitflogen, wurden mit dem Aufkommen der Druckkabine und je stärker sich diese Form des Reisens veralltäglichte durch Flugbegleiter ersetzt, die nun für Service und Sicherheit zuständig sind.

Ängstigendes



Abbildung 56: Hinweis Schwimmweste.

Inhalte, die bei den Passagieren Angst erzeugen könnten, mussten schon immer am Boden bleiben oder sie werden im Flugzeug verborgen: Um den Raum weniger technisch wirken zu lassen, wurden von Beginn der Passagierluftfahrt an die meisten Konstruktionsteile hinter Verkleidungen versteckt. Auch Sauerstoffmaske, Schwimmweste und Notrutsche sind nicht zu sehen, da sie an mögliche Komplikationen, die während des Fluges auftreten könnten, erinnern. An ihrer Stelle gibt es schriftliche Vermerke, die auf die Aufbewahrungsorte hinweisen. Ins Bordkino werden außerdem keine Flugzeug-Katastrophenfilme aufgenommen (Glaser 1989) und wenn Zeitungen ein reich bebildertes Flugzeugunglück auf den Titel gesetzt haben, werden diese Zeitungen an Bord nicht verteilt.

Da auch bestimmte Zahlen mit Ängsten verbunden sind, wie zum Beispiel die 13 oder die 17, die in Ländern wie Italien und Brasilien als Unglückszahlen gelten, lassen viele Airlines sie bei der Benennung der Sitzreihen aus. Die fiktiven Reihen 13 und 17 verbleiben also ebenfalls am Boden.

Es ist keineswegs ein Zufall, was an Bord sichtbar ist und was unsichtbar, auch dahinter stecken Akteure und Strategien.

Zukünftiges

Visionen zur Zukunft sagen meist mehr über die Jetztzeit aus als über das, was tatsächlich einmal eintreten wird, deshalb ist es nicht uninteressant, sich damit zu beschäftigen, was momentan als Zukunft des Fliegens verhandelt wird. Seit der Einstellung der Flüge des Überschallflugzeuges Concorde im Jahr 2003 scheint die Zukunft des Fliegens am Boden zu bleiben: Obwohl die bedeutenden Neuerungen im Flugzeugbau wie bei der Boeing 747 aufgrund ihrer Größe oder bei der Concorde wegen ihrer Schnelligkeit schon Jahrzehnte zurückliegen, warten keine grundsätzlich neuen Flugzeugtypen abflugbereit auf den internationalen Rollfeldern.

Nur eine Vision eines Flugzeuges der Zukunft hat zumindest als Bild Eingang in das Netzwerk des Fliegens gefunden. Dabei handelt es sich um den Nurflügler³⁹ oder ‚Blended Wing Body‘, dessen Besonderheit es ist, dass Rumpf und Tragfläche nicht mehr voneinander zu unterscheiden sind, die Passagiere nehmen vielmehr in einem einzigen, riesigen Flügel Platz (Fitton Hauß 2004:120).

Sowohl das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Zusammenarbeit mit Airbus als auch Boeing forschen an einem solchen Modell (Harrison 1997).

Vorteile dieser neuen Flugzeugform sollen besonders gute Auftriebseigenschaften, die Aerodynamik und enorm viel Platz für die Unterbringung von Passagieren und Nutzlasten sein. 900 Passagiere (also etwa 300 Passagiere mehr als in der Boeing 747-300) sollen je nach Planungen im Vergleich zu heutigen Langstreckenflugzeugen im Rumpf Platz haben (Fitton Hauß 2004:120).

Einer von mehreren Nachteilen dieser Konstruktion ist, dass viel mehr Passagiere ohne den Blick aus dem Fenster fliegen müssten, was den Passagieren Angst machen könnte.

Ob der Nurflügler irgendwann einmal tatsächlich abheben wird, hängt davon ab, ob er es schafft, Landebahnen, →Fluggastbrücken, Flughäfen, Sicherheitsvorkehrungen, Airlines und Passagiere dazu zu bringen, die nötigen Umstellungen, die für ein neues Verkehrsflugzeug dieser Art erforderlich sein würden, mitzutragen –

³⁹ Seite „Very Efficient Large Aircraft“. In: Wikipedia.

er muss also wie das Passagierflugzeug zu Beginn seiner Karriere ein eigenes starkes Netzwerk bilden und genug Befürworter für sich und die Idee, die hinter ihm steckt, aktivieren.

Die Frage, was in Zukunft für Flugzeuge in die Luft gehen werden, stellt sich auch in Bezug auf andere Flugzeugtypen: Airbus setzt momentan auf eine Zukunft in der Passagierluftfahrt nach dem Drehkreuz / Hub-Prinzip und investiert besonders in Großflugzeuge wie den A-380. ‚Drehkreuzprinzip‘ bedeutet, dass es wenige große Umsteigeflughäfen, genannt ‚Hubs‘, gibt, die Kurz- und Langstrecken miteinander verbinden. Von diesen Hubs starten große Langstreckenflugzeuge, auf der Kurzstrecke sind kleinere Zubringerflugzeuge unterwegs. Konkurrent Boeing sieht in der Direktverbindung das Konzept der Zukunft und setzt daher eher auf kleinere Flugzeuge mit größerer Reichweite⁴⁰.

Schon jetzt liegt die Zukunft des Fliegens eher in neuen Materialien als in neuen Flugzeugen: Neu entwickelte Composit-Materialien werden zum Beispiel einen geringeren Luftdruck in der Kabine und damit eine 10 Prozent höhere und für die Passagiere angenehmere, weil weniger austrocknende Luftfeuchtigkeit zur Folge haben (Fitton Hauß 2004:119).

2.3 Die Geschichten ‚dazwischen‘

Ein technisches Objekt ist immer das Ergebnis vieler Elemente, die durch kommunikative Handlungen miteinander im Austausch stehen, um dem Ding zur ‚Erscheinung‘ zu verhelfen (Belliger, Krieger 2006:38). Dabei handeln die am Netzwerk beteiligten Entitäten untereinander übergeordnete Interessen aus, bilden ‚Koalitionen‘, schreiben Akteuren bestimmte Rollen und Funktionen zu, verändern sie oder verdrängen sie, wie beschrieben, aus dem Netzwerk (ebd.:39).

In der Akteur-Netzwerk-Theorie werden diese kommunikativen Handlungen ‚Übersetzung‘ genannt. Durch sie entstehen die ‚Identitäten, Eigenschaften, Kompetenzen, Qualifikationen, Verhaltensweisen, Institutionen, Organisationen und

⁴⁰ Seite ‚Luftfahrt-Drehkreuz‘. In: Wikipedia. Sowie: Sterzenbach, Conrady 2003:118.

Strukturen, die nötig sind, um ein Netzwerk aus relativ stabilen irreversiblen „Prozessen und Abläufen“ zu bilden (Callon [1986b und 1991] nach Belliger, Krieger 2006:39).⁴¹

Die Übersetzungen, die Netzwerke bilden, durchlaufen verschiedene Stufen: Zu Beginn steht eine ‚Problematisierung‘ – in Bezug auf das Fliegen wünschten sich also viele Menschen, sich durch die Luft fortbewegen zu können. Schritt für Schritt wurden dann Akteure eingebunden, um diesen Zustand zu erreichen. In der nächsten Stufe, dem ‚Interessement‘ (was so viel bedeutet wie ‚Vermittlung‘) wurden die Akteure auf die ihnen zugedachten Rollen festgelegt. Das Tragwerk wurde beispielsweise dazu bestimmt, dem Flugzeug Auftrieb zu verschaffen, Behörden wurden ausgewählt oder gegründet, um die Einhaltung der Normen zu überprüfen und für die Faserverbundstoffe wurde die Aufgabe erdacht, das Innenleben des Flugzeuges zu umhüllen und es vor äußeren Einflüssen zu schützen.

Zum ‚Enrolment‘ (Einschreibung) - der nächsten Stufe - gehört das Set von Strategien, durch welche die Entwickler des Netzwerkes die Rollen der anderen definieren. Das Netzwerk kann nur erfolgreich sein, wenn alle Aktanten die ihnen zugedachte Rolle annehmen (oder sich Ersatz findet). Jedem Akteur wird also seine Rolle vermittelt und es wird ausgehandelt, in welcher Form er sie annimmt.

In der letzten Stufe - der ‚Mobilisierung‘ - wird sichergestellt, dass die Sprecher der Akteurs-Gruppen dazu fähig sind, ihre Gruppe zu repräsentieren, denn nur so wird diese Gruppe ihren Status im Netzwerk halten und verteidigen können. Ziel ist es, die Positionen der Akteure im Netzwerk stabil zu machen, denn nicht stabile Akteure werden wieder aus dem Netzwerk hinausverhandelt. Ein Netzwerk ist nämlich immer nur „so haltbar“ (Callon 2006:179) (und so erfolgreich), wie es seine „Verbindungen“ (ebd.) sind.

Um diese Übersetzungen zwischen den Entitäten des Netzwerkes soll es jetzt abschließend gehen.

⁴¹ Obwohl Übersetzungen von individuellen Subjekten geleitet werden und diese vielleicht auch davon ausgehen, dass sie ihren eigenen Interessen nachgehen, sind Übersetzungen nicht als individuelle Strategien zu verstehen, denn die Handlungsprogramme sind „selbst das Ergebnis von Verhandlungen, Verschiebungen und Anpassungen“. Kurz: „Der Akteur ist eine Konstruktion, ein Hybride, bestehend aus mehr oder weniger verschiedenartigen Elementen“ (Belliger, Krieger 2006:39).

2.3.1 Meuchelmorde und Familienfehden

Einige Teilnehmer aus dem Netzwerk des Fliegens gehen keinesfalls zimperlich miteinander um, wenn es darum geht, ihre Macht zu vermehren: Sie intrigieren gegeneinander, kontrollieren sich offen oder versteckt, antworten mit grausamen Rachefeldzügen auf vorhergegangene Schmähungen, metzeln sich eiskalt nieder und bisweilen enden ihre Machtspiele sogar tödlich.

Die Kämpfe um einen Platz im Netzwerk scheinen beim Fliegen sogar besonders stark zu sein, so, als wäre der Platz dort genauso begrenzt wie der Raum im Flugzeug. Und vielleicht darf das Netzwerk des Fliegens tatsächlich nicht zu überladen, nicht zu komplex und nicht zu unübersichtlich sein, um sicher am Himmel und am Boden existieren zu können.

Pilot vs. Autopilot

Ein Hauptakteur in dem Kampf um die Herrschaft an Bord ist der Autopilot. Er ist ein gutes Beispiel dafür, was es bedeuten kann, wenn Menschen Macht und Moral an Dinge delegieren und sich irgendwann mit den von ihnen erschaffenen Dingen und ihren neuen Aufgaben messen müssen (und die Dinge ihnen dann vielleicht das Recht im Netzwerk zu verbleiben, verweigern):

Der Autopilot ist ein Akteur, der nach seinem Erscheinen im Netzwerk auf beispiellose Art die Karriereleiter erklimmt und zum Teil hinterrücks und ohne das Einverständnis der Betroffenen Stück für Stück die Aufgaben anderer Netzwerkteilnehmer übernimmt, bis sich die Flugzeugingenieure sowie die Mitarbeiter der Airlines und der prüfenden Organisationen irgendwann einig waren, dass er den menschlichen Funker und den Navigator, die sich bis dahin auf jedem Flug an Bord befunden hatten, ersetzen könnte.

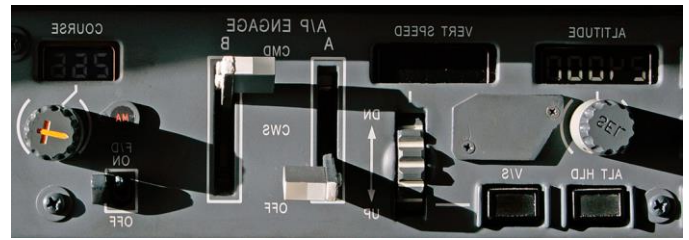


Abbildung 57: Die ‚Konkurrenten‘ Pilot (links) und Autopilot (oben).

Nachdem der Autopilot diese beiden Berufe erfolgreich aus dem Netzwerk verdrängt hatte, nahm er den Job der Piloten ins Visier und nagte Stück für Stück auch an deren Flugleistungen (wie zum Beispiel der Aufgabe des Landens, die ihm zuerst nicht übertragen wurde, inzwischen aber von mehreren Autopiloten ausgeführt werden kann).

Irgendwann wird der Autopilot das Flugzeug ohne menschliche Anwesenheit im Cockpit fliegen dürfen, als Utopie wird ein Passagierflugzeug ohne menschliche Piloten an Bord schon jetzt verhandelt und im militärischen Bereich fliegen bereits unbemannte Drohnen ihre Einsätze (Koenen 2014). Alleine die fehlende Akzeptanz bei den Passagieren und die Tatsache, dass Autopiloten noch nicht spontan auf ungeplante komplexe Situationen reagieren können (wie es zum Beispiel die Piloten während der Notlandung im Hudson River taten, als sie die Situation kreativ lösten und so hunderte von Menschenleben retteten, Gronau 2011), garantiert den Piloten in den nächsten Jahren noch ihren Arbeitsplatz im Cockpit.

Die Rollen der Piloten an Bord und das Berufsbild des Piloten generell haben sich durch den Machtkampf Pilot vs. Autopilot in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Die rein fliegerischen Aufgaben sind extrem gesunken, dafür haben sich die organisatorischen und kontrollierenden Aufgaben ausgeweitet (Matuschek, Voss 2008:181ff.). Berechneten die Piloten früher noch selbstständig Spritverbrauch, Position und Ladungsverteilung (Flottau 2014:17), müssen sie sich heutzutage vor allem mit komplexen elektronischen Systemen auskennen und diese überwachen.

Dem Ansehen der Piloten hat dieser Wandel der Aufgaben geschadet, sie gelten inzwischen nicht mehr als „Helden“ und „Halbgötter“ in Uniform, sondern despektierlich ausgedrückt nur noch als „Busfahrer“ der Lüfte (Eberle 2004).

Bis zum A-310 spielte sich das Machtgerangel zwischen Pilot und Autopilot zum Teil auf dramatische Weise ab, denn bis zu diesem Modell war es noch möglich, dass Pilot und Autopilot das Flugzeug gemeinsam steuerten und im missglückten Fall der Zusammenarbeit auch gegeneinander arbeiten konnten. Bei einem dramatischen Zwischenfall an Bord eines Airbus A-310 mit 100 Insassen an Bord der Fluggesellschaft Interflug über Moskau 1991, bei dem der Pilot nach dem Durchstarten vor einer Landung weniger steil fliegen wollte, der Autopilot mit anderen Vorgaben aber noch eingeschaltet war, kam es zu einem besonders folgenreichen ‚Kampf‘: Das System reagierte auf die flachere Flugkurve des Piloten mit einer noch steileren Anstellung der Trimmfläche, der Pilot arbeitete dagegen und versuchte weiterhin flacher zu steigen. Da der Autopilot größeren Einfluss auf die Steuerflächen hatte, stellte sich das Flugzeug beinahe senkrecht auf und sackte aufgrund zu geringer Geschwindigkeit viele hundert Meter ab. Erst nach mehrmaligem Absacken konnte der Pilot das Flugzeug wieder in seine Gewalt bringen und sicher landen. Die Ingenieure änderten daraufhin das Systemdesign des Autopiloten: Greift nun der Pilot in die Steuerung ein, schaltet sich der Autopilot automatisch ab (Fedler, ohne Jahresangabe), die Machtfrage an Bord wurde also klar zu Gunsten der Piloten entschieden.

Ein tödliches Ende fand 1992 der blinde Gehorsam eines Piloten gegenüber seinem Autopiloten (und nicht etwa umgekehrt), als ein Airbus A320-111 von Air Inter südlich von Straßburg abstürzte, weil der Pilot die Sinkflugrate falsch in den Autopiloten eingegeben hatte und dieser sie nun nach diesen Angaben ausführte. Das Vertrauen des Piloten in den Autopiloten und die mangelnde gegenseitige Kontrolle der beiden Beteiligten ließen die Maschine letztendlich am Boden zerschellen (Aviation Safety Network 1992).

Sicherheitsmaßnahmen

Aufgrund dieser und ähnlicher Vorfälle sind in das Netzwerk des Fliegens neben den technischen auch kommunikative Sicherheitsmaßnahmen eingebaut: Die Piloten kontrollieren den Autopiloten, das Fly-by-Wire-System (→ *Steuerung*) überprüft die Eingaben der Piloten und die Lotsen am Boden verfolgen die Flugbahn

der Maschine. An der Ausübung zentraler Aufgaben sind immer mehrere Menschen beteiligt und alle Handlungen der Piloten im Cockpit werden nicht nur gemacht, sondern zusätzlich auch noch sprachlich artikuliert und damit sichtbar und überprüfbar, wie ich im Cockpit während meiner Feldforschungsaufenthalte miterleben konnte.

Mensch – Technik

Seit dem Erscheinen des Flugzeuges in der Welt hat die Flugzeugtechnik viele Tätigkeiten übernommen, die zuvor von Menschen ausgeführt wurden. Die Technik an Bord und am Boden entlastet, überprüft, ergänzt, unterstützt, macht überflüssig, nimmt Entscheidungen ab, repräsentiert Werte und verändert sogar Räume. Ohne Technik wäre die hochkomplexe Welt des Fliegens gar nicht in dieser Form zu managen.

Und doch ist Technik immer vom Menschen eingesetzt und dem Menschen alleine kommt in der wechselseitigen Dynamik zwischen dem Herstellen und dem Verwenden der aktive Part zu, wie das ‚Wegprogrammieren der Macht‘ des Autopiloten durch die Ingenieure zeigt.

Interessenskonflikte

Nicht nur zwischen Pilot und Autopilot, auch zwischen den übrigen Akteuren des Netzwerkes kommt es zu Interessenskonflikten, die ständig neu ausgehandelt werden müssen. Diese bestehen wie bereits erwähnt zwischen der Airline und den Passagieren, da die Airline möglichst viele Passagiere an Bord versammeln möchte, um den Flug wirtschaftlich zu machen, die Passagiere sich aber möglichst viel Platz und sonstigen Komfort wünschen, um die Flugreise so angenehm wie möglich zu erleben.

Auch zwischen Flughafen und Airline bestehen Konflikte: Hier muss gemeinsam entschieden werden, wie lange das Flugzeug am Flughafen verbleibt, denn der Flughafen verdient an der Standzeit der Flugzeuge und an den Dienstleistungen, die die Airlines in der Zeit in Anspruch nehmen, sowie an den Passagieren, die sich länger im Flughafen aufhalten und dementsprechend mehr Geld dort ausgeben – die Airline hingegen möchte schnell wieder starten, um das Flugzeug viel in der Luft zu halten, da jede Minute am Boden Kosten verursacht (Willenbrock 2010:46)

Der Interessenskonflikt, der wohl am Öffentlichsten ausgetragen wird, ist der zwischen den Piloten (und ihren Gewerkschaften) und ihren Airlines. Die Piloten treten dafür ein, in bestimmten Abständen mehr zu verdienen und bestimmte Privilegien wie die Rente ab 55 nicht aufgeben zu müssen. Die Airlines wiederum streben an, die Löhne möglichst gering zu halten, um profitabel zu wirtschaften. Kann in Gesprächen keine Einigung zwischen den Parteien erzielt werden, reagieren die Piloten darauf mit der Niederlegung ihrer Arbeit in Form von Streiks, die regelmäßig den Flugverkehr lahmlegen (Wutschke 2014).

Trotz all der Intrigen und Kämpfe scheint der Fortbestand des Netzwerkes des Fliegens in keinsten Weise bedroht. Im Gegenteil: Das Reisen im Flugzeug wird sogar immer sicherer und erfolgreicher. Einerseits mag dies daran liegen, dass sich durch die leidenschaftlich ausgefochtenen Kämpfe die besten Systeme und Abläufe durchsetzen, andererseits kann dies auch damit zu tun haben, dass im Netzwerk genauso viele Verbindungen (mit Verbindungen sind in der ANT gemeinsame Interessen ebenso gemeint wie zum Beispiel elektrolytische Kräfte) existieren, in denen die Akteure einander nicht schwächen, sondern stärken.

2.3.2 Ungleiche Partner in glücklichen Beziehungen

In ihren Zusammensetzungen sind die Bündnisse innerhalb des Netzwerkes oft überraschend: Für die Sicherheit an Bord sorgt zum Beispiel eine Kombination aus dem Luftfahrtbundesamt, verschiedensten Sicherheitsmaßnahmen, in gewisser Weise den Pilotenmaskottchen und dem kommunikativen Sicherheits-Netzwerk. Die Tragflächen dienen nicht mehr allein dem Auftrieb, sie sind eine Symbiose mit dem → *Treibstoff* eingegangen und beherbergen ihn nun in ihrem Inneren. Da herumlaufende Passagiere für die ruhige Lage des Flugzeuges in der Luft ein Problem sind, nach Turbulenzen durch die Kabine geschleuderte Passagiere zu lebensgefährlichen Geschossen werden können und im Gang stehende Passagiere die Arbeit der Flugbegleiter erschweren, ist durch die technischen Objekte in die Kabine die Ruhigstellung der Passagiere „wie ein Filmskript“ (Akrich 2006:411) eingeschrieben: Klapptische, die das Aufstehen verhindern; der Sicherheitsgurt, der auch während des Fluges geschlossen gehalten werden soll; die Tablett mit dem Essen, die lange nicht abgeholt werden und die Passagiere so auf ihren Sitzen fixieren, und das In-flight-Entertainment-System, das zumindest den Geist der

Reisenden während des Fluges in Bewegung hält, kooperieren miteinander, um sitzende Passagiere durchzusetzen. Die Akteure der Bündnisse stammen aus verschiedenen Welten, beteiligt sind Dinge, Vorschriften, Menschen und Hybride, aber ihr Ziel ist trotzdem das Gleiche: Sie streben an, das Netzwerk des Fliegens stabil zu halten.

Die Beziehungen zwischen den Menschen und ihren Verkehrsflugzeugen waren bisher immer von besonders viel Verständnis geprägt: Die Passagiere nahmen Unfälle, Unpünktlichkeit und fehlenden Komfort in den Anfangszeiten des Fliegens in Kauf, weil sie sich unbedingt in die Lüfte erheben wollten (bei der Etablierung des Elektroautos, wie sie seit einigen Jahren versucht wird umzusetzen, lassen sie Komforteinschränkungen dieser Art im Gegensatz dazu nicht durchgehen, unter anderem läuft deshalb die Verbreitung des Elektroautos extrem schleppend (dpa-Meldung in focus.de 2012).

Das Flugzeug hingegen gestaltet sich seine Nutzer nach seinen Bedürfnissen: So wurde der flugzeugreisende Mensch zu einem Passagier, der Menschenmassen auf engstem Raum aushält, seinen Körper über Stunden auf der Fläche des Sitzes zusammenzufalten vermag, wenig mit anderen Passagieren an Bord kommuniziert und seinen Platz kaum verlässt. Das technische Objekt Flugzeug und der Mensch bedingen und formen einander also gegenseitig – der Mensch entwickelt die Dinge und setzt sie ein und diese wirken dann auf ihn zurück.

Kommunikation



Abbildung 58: Icons im Flugzeug.

Dass viele der fliegenden Beziehungen so stark sind, mag auch an der vielfältigen Kommunikation zwischen den Einzelteilen des Netzwerkes liegen – eine gute Kommunikation ist ja oft das Geheimnis einer funktionierenden Ehe: Das Elektro-

nische-Fluginstrumenten-System kommuniziert mit den Piloten, indem es die vielen Daten aus den unterschiedlichen Instrumenten visuell auf seinem Bildschirm zusammenführt und veranschaulicht. Die Lampen der Außen → *Befeuerung* kommunizieren mit Hilfe ihrer Farbe, in welcher Phase des Starts sich das Flugzeug gerade befindet. Die Toilette kommuniziert ‚frei‘ oder ‚besetzt‘ genauso – auch hier gibt es grüne und rote Lampen. Manche Hinweise wie das Zeichen zum Ansnallen sind nur dann beleuchtet, wenn sie befolgt werden sollen. Zusätzlich ertönt dann ein akustisches Signal (‚Pling!‘). Der Sprechfunk ermöglicht über Funkwellen verbale Kommunikation über lange Distanzen hinweg, zum Beispiel zwischen den Piloten und den Lotsen. Piktogramme kommunizieren Verbote und Hinweise und machen Sprache überflüssig. Die Urheber dieser Symbole und Texte „sind ausschließlich juristische Personen oder Institutionen wie Fluggesellschaften, Verkehrsministerien, Handelsgesellschaften bzw. Stadtverwaltungen“ (Weiß 2005:32).

Bar- und sonstige Codes kommunizieren verschlüsselt Airlines, Kofferziele oder Flugzeugidentitäten. Die Bordkarte kommuniziert mit Passagier und Flughafen / der Bord Crew gleichermaßen: Dem Passagier teilt sie mit, wo er wann sein muss und wo er sich hinsetzen hat und den Mitarbeitern am Airport und im Flugzeug zeigt sie an, dass dieser Passagier die Berechtigung hat, sich an diesem Ort aufzuhalten. Im Inneren des Flugzeuges kommuniziert das Material der Innenausstattung die jeweilige Buchungsklasse und das Image der Fluggesellschaft. Kommunikation findet außerdem über Strom, elektrolytische Kräfte, Funk, GPS oder Programmiersprachen statt.

Manche Teilnehmer des Netzwerkes sprechen sogar in unterschiedlichen Sprachen mit ihren verschiedenen Partnern: Der Bordcomputer kommuniziert zum Beispiel mit den anderen technischen Geräten über elektrische Impulse, mit den Piloten aber über Zahlen und Buchstaben. All diese Kommunikationsformen machen das Netzwerk überhaupt erst möglich und flexibel.

Dass sich die wichtigen Akteure im Netzwerk (und damit auch das Netzwerk an sich) im Laufe der Jahre in eine ähnliche Richtung verändert haben, mag ebenfalls an der Kommunikation untereinander liegen. Denn obwohl Interessen, Ziele, Aufgaben der Akteure, technische Geräte oder Mechanismen des Netzwerkes heute nicht mehr die gleichen sind wie noch vor 20 Jahren, akzeptierten alle, die weiterhin Teil dieses Netzwerkes bleiben wollten, die neuen Funktionen und handelten,

wie es ihnen ihre (neuen) Rollen vorschrieben. Auch das macht eine gute Beziehung aus: Wenn sich die Partner im Laufe der Zeit in eine ähnliche Richtung entwickeln.

2.3.3 Der Einfluss der Anderen



Abbildung 59: Bildunterschrift Merkur online: „Nazi-Diktator Adolf Hitler steigt im Jahr 1939 vor einer Wehrmachts-Formation in Polen aus einem Flugzeug.“

Das Netzwerk des Fliegens entwickelte sich wie jedes andere Netzwerk auch nicht in einem Vakuum, sondern war vielmehr beeinflusst von der politischen, sozialen, wissenschaftlichen und ökonomischen Situation der jeweiligen Zeit.

Besonders prägend waren für die Passagierluftfahrt der Erste und der Zweite Weltkrieg. Diese Krisen stoppten die Entwicklung des Flugzeuges jedoch nicht etwa (auch wenn die Passagierluftfahrt zu Kriegszeiten ruhte), wie das bei anderen Innovationen durchaus der Fall war, sondern neue Erfindungen wie Radar, Autopilot, Jagdflugzeug, Düsenflugzeug, Hubschrauber und Überschallflugzeug entstanden sogar gerade in dieser Zeit. Nach Kriegsende wurden sie dann wieder in das Netzwerk der Passagierluftfahrt eingespeist und im zivilen Umfeld sorgten die Weiterentwicklungen für mehr Sicherheit und Komfort (Fitton Hauß 2004:99).

Nach dem Ersten Weltkrieg sollte der Versailler Vertrag die Wirtschaftskraft Deutschlands eigentlich schwächen und auch der Wiederaufbau von Luftstreitkräften war verboten, die deutsche Politik versuchte jedoch (wie in den anderen Bereichen der Auflagen auch) sich von diesen Einschränkungen zu befreien und engagierte sich deshalb umso mehr für die zivile Luftfahrt (das erklärt unter anderem, warum Deutschland zu den Mitgründern der IATA gehörte, Spode 2004:16).

In der Zeit des Nationalsozialismus⁴² inszenierte Adolf Hitler das Flugzeug als modernes Fortbewegungsmittel der Zukunft und stärkte das Image des Fliegens, indem er pressewirksam zu seinen Wahlkampfterminen flog, anstatt wie seine Konkurrenten mit der Bahn zu fahren (Spode 2004:18).

Nach dem 2. Weltkrieg, in dem die Passagierluftfahrt wieder brachgelegen hatte, war eine eigene Fluglinie ein nationales Symbol technischen Fortschrittes und bedeutete den Anschluss an die Welt. Der Luftfahrthistoriker R.E.G. Davies nannte sogar „als wichtigste Voraussetzung für die Anerkennung einer Nation in der Weltgemeinschaft die Zulassung zu den Vereinten Nationen und die Gründung einer eigenen Airline“ (Eisenbrand 2004:150). Auch deshalb unterstützte der deutsche Staat die Deutsche Lufthansa finanziell in der Zeit, in der sie noch nicht ohne Hilfe rentabel wirtschaften konnte – bis 1962 war sie zu fast 100% in staatlichem Besitz (Bozdag-Yaksan 2008:8⁴²).

Soziale Entwicklungen wie die Globalisierung unterstützten das Netzwerk schließlich in seiner Ausdehnung, denn die nun verstärkt interkontinentalreisenden Menschen benötigten ein Vehikel, um die angestrebte Mobilität in kurzer Zeit umzusetzen zu können und das Flugzeug schien dafür geradezu prädestiniert zu sein.

Wie groß wiederum der Einfluss des Fliegens auf Politik und Wirtschaft ist, wird immer dann deutlich, wenn die Einführung neuer Gesetze wie die Luftverkehrsabgabe oder geplante Großaufträge bei Boeing oder Airbus ein riesiges Medienecho und große Aktiensprünge erzeugen. Auch Umweltereignisse wie die Aschewolke 2010 oder die Ankündigung von Streiks wirken sich auf Politik und Wirtschaft aus.

⁴² Bozdag-Yaksan zitiert den Geschäftsbericht der Lufthansa von 1953 und Helm [1999].

2.3.4 Der Traum vom Fliegen



Abbildung 60: Der Sturz des Ikarus von Carlo Saraceni.

Im Nachhinein sind die Prozesse, die zum Aufbau eines technischen Objektes beigetragen haben, meist nicht mehr sichtbar, denn „die kausalen Verbindungen, die sie etablierten, werden naturalisiert“ (Akrich 2006:427) und es scheint, als hätte das Ergebnis niemals ein anderes sein können.

Auch die Entwicklung des Passagierflugzeuges mag im Rückblick wie eine stringente Erfolgsgeschichte wirken, dabei war sie kein geplantes Langzeitprojekt, der Weg zum Flugzeug war „vielmehr voller gegensätzlicher Ereignisse und Begebenheiten“ (Adamowsky 2010:58) und außerdem geprägt durch komplexe Kämpfe um Kompetenzen und Zuständigkeitsbereiche verschiedener Akteure, Aktanten und Sub-Netzwerke.

Und doch hat es irgendetwas geschafft, Menschen und Nicht-Menschen dazu zu bringen, sich über einen so langen Zeitraum zum Netzwerk des Fliegens zusammenzuschließen und bis heute den Akteuren, die den Zusammenschluss auflösen wollen, zu widerstehen (Latour 1993:379) – und zwar so sehr und so stark, dass

sich das Flugzeug sogar als Massentransportmittel durchsetzen konnte. Woraus besteht dieser Kitt zwischen den am Netzwerk Beteiligten, der alle und alles zusammenhält? Was ist das Geheimnis dieses Netzwerkes?

Motiv zu allen Zeiten und in allen Kulturen

Vielleicht ist es der ‚Traum vom Fliegen‘, ein Motiv, das zu allen Zeiten und universal in allen Kulturen vorhanden zu sein scheint (Adamowsky 2010:65f.). Er taucht in Mythen und Geschichten von ersten Flügen wie im arabischen Kulturbereich über König Nimrods Himmelfahrt⁴³ genauso auf wie in der griechische Mythologie mit dem von Ovid in seinen Metamorphosen beschriebenen Wachsflügel-Flucht von Dädalus und Ikarus⁴⁴ oder in den Erzählungen über das chinesische Volk der Yü min, das angeblich als „gefiederter Menschenschlag an den unzugänglichen Steilküsten des südöstlichen Ozeans“ (Adamowsky 2010:67) lebte.

Auch, wenn die an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten in verschiedenen Kulturen geträumten Träume vom Fliegen nicht viel verbinden mag (ebd.:67) und sie keineswegs Beleg eines „kontinuierlich geträumten Traumes“ sind, wie es Adamowsky in ‚Das Wunder in der Moderne. Eine andere Kulturgeschichte des Fliegens‘ detailliert herausarbeitet, ist doch eine „Euphorie für das Antigrave“ (ebd.:87) vor allem seit Anfang der Frühen Neuzeit deutlich erkennbar.

Das Besondere am Traum vom Fliegen scheint also zu sein, dass er kein Bedürfnis darstellt, das von irgendeiner Organisation entwickelt und oktroyiert wurde. Der Traum, sich in die Lüfte erheben zu können, schlummerte vielmehr in jedem einzelnen Menschen und musste nur aktiviert werden. Dass so viele potentielle Passagiere den gleichen Traum hegten, machte es vergleichsweise leicht, menschliche Verbündete in allen Bereichen für die Verwirklichung des Flugzeuges zu finden, egal, ob es sich um Ingenieure, Politiker oder um Mitfliegende handelte.

⁴³ König Nimrod ließ sich von vier Vögeln in einem Kasten gen Himmel tragen, um sich an Gott zu rächen und ihn zu töten (Luck-Huyse 1997:127ff.).

⁴⁴ Mit Hilfe von aus Federn und Wachs gebauten Flügeln flohen Dädalus und Ikarus aus ihrer Gefangenschaft auf Kreta. Ikarus flog jedoch übermütig immer höher, bis er der Sonne zu nahekam, das Wachs, das die Flügel zusammenhielt, schmolz und Ikarus vom Himmel stürzte.

Und weil so viele Menschen von diesem Traum beseelt waren, lag es nahe, ihn irgendwann als internationale Passagierluftfahrt massenkompatibel zu machen. Der Traum vom Fliegen war so stark, dass er Ideen produzierte, die das Fliegen irgendwann tatsächlich real werden ließ, dass er Akteure mobilisierte, Dinge entwickelte, Organisationsstrukturen und Prüfungssysteme erdachte, Ängste überwand, Kritiker verstummen ließ, Aufgaben übertrug und alle Aktanten unter diesem Traum zu versammeln vermochte.

Der ‚neue Mensch‘

In dem technischen Artefakt Flugzeug steckt aber nicht nur die Vision des Reisens am Himmel, sondern (wie oben schon angedeutet), auch die Vision einer bestimmten Welt und die Hoffnung auf einen „neuen Menschen“ (Adamowsky 2010:247), die die Innovatoren in das technische Artefakt „inskribiert“ hatten (Akrich 2006:411). Dabei handelt es sich um eine Welt, die in all ihren Dimensionen vom Menschen erfahren werden kann (nicht nur zweidimensional, wie es bis dahin der Fall gewesen war, sondern auch dreidimensional), eine Welt, die so mobil ist, dass jeder Mensch überall hinkommen kann, wenn an Start- und Landeort nur ein paar hundert Meter Landebahn existieren, eine Welt, in der lange Distanzen möglichst schnell überwunden werden können, so dass neben dem virtuellen Datenaustausch auch der persönliche Kontakt zwischen den Menschen über Kontinente hinweg möglich ist:

„Hier ist der neue Mensch. Ohne Grenzen. Bewaffnet. Ein Eroberer, der in Bergwerkschächten gräbt, auf dem Grunde des Ozeans wandelt und über den Wolken fliegt“ (Fritzsche [2007] nach Adamowsky 2010:247).

Flugpionier Otto Lilienthal war sogar der Meinung, dass das Flugzeug den Menschen den Weltfrieden bringen könnte:

„Die Grenzen der Länder würden ihre Bedeutung verlieren, weil sie sich nicht mehr absperren lassen! Die Unterschiede der Sprachen würden mit der zunehmenden Beweglichkeit der Menschen sich vermischen.“ (Museum für Verkehr und Technik Berlin [1991] nach Adamowsky 2010:248).

Die Personen, die nicht nur vom Fliegen träumten, sondern tatsächlich versuchten, ihren Traum vom Fliegen zu verwirklichen und Flugmaschinen bauten, waren überraschender Weise nicht die Wissenschaftler, sondern zum Beispiel „ein

Mönch aus Schussenried, ein Schneider aus Ulm, ein Schuster aus Augsburg, ein Kanonikus aus Sainte-Croix et Etampes“ und „ein Baumeister aus Baden“ (Adamowsky 2010:85). Diese Menschen investierten ihr ganzes Vermögen in immer neue Flugapparate (obwohl sie oft nur Spott ausgesetzt waren) und setzten bei den Probeflügen neben ihrer Gesundheit auch ihr Leben aufs Spiel. Auch Otto Lilienthal starb bei einem seiner Probeflüge (ebd.:75).

Der Traum vom Fliegen heute

Mittlerweile ist der Traum vom Fliegen ein wenig in den Hintergrund getreten, er ist kaum noch zu spüren an überfüllten Gates, in vollgestopften Flugzeugen und bei im Schichtdienst arbeitenden und gering bezahlten Airline-Angestellten. Das Flugzeug hat sich in unserer globalisierten Gesellschaft inzwischen unentbehrlich gemacht und das Angewiesen-Sein der Menschen auf dieses Fortbewegungsmittel ist so groß, dass das Netzwerk auch über den einstigen Traum hinaus fortbesteht. Doch bis heute spiegelt sich die Sehnsucht nach dem Fliegen in Musik und Kunst wieder und „Über den Wolken“ von Liedermacher Reinhard Mey wurde 1974 (und noch einmal während der 1990er Jahre) nicht umsonst ein Riesenhit⁴⁵.

Dieses Kapitel hat anhand von verschiedenen Beispielen gezeigt, dass die Welt des Fliegens komplex ist und unterschiedliche Akteure von Politikern bis Plexiglas miteinander interagieren, um das Flugzeug in die Luft zu bringen und dort zu halten.

Wenn wir jedoch etwas über den „Sitz der Technik“ des Fliegens „im Leben“ der Nutzer (Hengartner 2012:119) oder über die sinnlichen Aspekte des Netzwerkes wie Wünsche / Ängste / Atmosphäre, die beim aeromobilen Unterwegssein eine entscheidende Rolle spielen, erfahren wollen, dann stößt die Akteur-Netzwerk-Theorie an ihre Grenzen. In diesem Fall müssen wir uns dem Fliegen gewohnt volkskundlich vom Menschen her nähern und vorher darüber nachdenken, wie wir uns ihnen praktisch, theoretisch und methodisch nähern können.

⁴⁵ Auszug aus dem Refrain des Liedes: „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein. Alle Ängste, alle Sorgen, sagt man, blieben darunter verborgen und dann würde was uns groß und wichtig erscheint, plötzlich nichtig und klein“ (Mey 1974).

3. EINE KULTURANTHROPOLOGIN IM FLUGZEUG

Marc Augé fuhr für seine ethnologische Studie zu den Pariser Metrofahrgästen ganz einfach im Bauch der Stadt Paris hin und her, beobachtete die unterirdisch Reisenden beim Einsteigen und Aussteigen, hörte ihnen zu und versuchte zu verstehen „was uns zu vertraut ist um uns nicht fremd zu bleiben“ (Augé 1988:52). Eine Fahrkarte reichte als Legitimation für seine Anwesenheit aus. Hin und wieder stieg Augé aus, durchquerte die Gänge des unterirdischen Verkehrssystems, betrat die Wagons anderer Metrolinien, um so verschiedene Verbindungen zu schaffen, oder er fuhr mit den Rolltreppen an die Erdoberfläche, um Bezüge zur oberirdischen Stadt herzustellen.

Da es sich ‚nur‘ um einen Essay handelte – auch, wenn dieser die Grundlage bildete für die später erscheinende Monografie „Orte und Nicht-Orte“ – genügten Augé seine Beobachtungen, Beschreibungen und Vergleiche als Datengrundlage. Er führte keine Befragungen durch, höchstens „plauderte“ (ebd.:83) er mit den Fahrgästen, wenn es sich ergab.

Doch auch mit diesem Materialkonvolut kommt Augé zu überzeugenden Theorien und Schlüssen über die Metroreisenden und letztendlich sogar zu einer ersten ‚Ethnologie der Einsamkeit‘.

Wie kann jedoch eine anthropologische Forschung im Flugzeug aussehen, deren Ziel es ist, die Reisenden über den Wolken zu verstehen und das aeromobile Unterwegssein zu ergründen?

3.1 Das Feld und die Forscherin

Perspektiven auf das Forschungsfeld

Um mit dem Forschungsfeld vertraut zu werden und seine Dimensionen auszuloten, habe ich in einer mehrmonatigen Feldforschungsphase verschiedene Perspektiven eingenommen⁴⁶: Um die Infrastruktur der Luftfahrt kennen zu lernen, arbeitete ich zwei Monate am Hamburger Flughafen in den verschiedensten Bereichen. In dieser Zeit reinigte ich unter anderem mit den ‚Airport Cats‘ nachts Flugzeuge und konstruierte das Image des sauberen Fliegens mit; ich saß bei den Lotsen und verfolgte die durch die ganze Welt verschlungenen Flugrouten auf den Bildschirmen; ich wartete in der ‚Leitstelle Sicherheit‘ vor den Überwachungsbildschirmen, bis tatsächlich eine herrenlose Tasche gesprengt werden sollte; ich streifte durch den Bauch des Flughafens mit Gepäckkeller, Gepäckuntersuchungsstelle des Zolls und der Sicherheitsschleuse für die am Flughafen verkauften Güter; ich begleitete die Pushback- und Schlepperarbeiten auf dem Vorfeld und verbrachte einen Tag bei der Feuerwehr, wo der Katastrophenfall des fragilen Artefakts Flugzeug in jeder Minute präsent ist und doch jahrzehntelang nicht eintritt. Um festzustellen, welche Fragen sich Flugreisende stellen, habe ich an der Auskunft in den Terminals sowie in der Telefonzentrale des Flughafens geholfen, die Fragen der Passagiere zu beantworten, außerdem habe ich teilnehmende Beobachtungen an Abflug und Ankunft durchgeführt, an Werktagen genauso wie an Weihnachten.

Dabei interessierte mich nicht unbedingt der Ort ‚Hamburger Flughafen‘, sondern viel mehr das, was hier vorbeigespült wird, also die verschiedenen Menschen, Vorstellungen, Erzählungen, Dinge und Perspektiven. Nirgendwo liegen Zuhause und Urlaubsort, nah und fern, bekannt und fremd, Vergangenheit und Zukunft, Realität und Hoffnung so dicht beieinander wie an einem Flughafen.

Eine weitere Perspektive auf die Welt des Fliegens nahm ich ein, indem ich eine Crew der Airline InterSky in ihrer Propellermaschine DASH 8 drei Tage lang auf Flügen zwischen Hamburg und Friedrichshafen sowie Wien und Friedrichshafen begleitete, vorne im Cockpit genauso wie hinten in der Kabine.

⁴⁶ Auf die Methode der Feldforschung und warum sie für diese Forschung Sinn macht, gehe ich im Kapitel 3.3 ‚Das methodische Vorgehen‘ in ‚Feldforschung und teilnehmende Beobachtung in der mobilen Welt‘ näher ein.

Zusätzlich habe ich eine ganze Reihe von weiteren Feldforschungsflügen unternommen – alleine sowie in Begleitung ausgewählter Passagiere. Aus organisatorischen und finanziellen Gründen fanden diese Flüge vor allem innerhalb Europas statt. Von Hamburg flog ich über Kopenhagen nach Aalborg, mehrmals nach Zürich, nach Frankfurt, von Berlin nach Köln, von Lübeck nach Palma, von Hamburg nach Stuttgart, über Stuttgart nach Graz, von Hamburg nach Athen, Düsseldorf und Helsinki, von Berlin-Schönefeld nach Reykjavik und von Lübeck nach London-Stansted. Ein Langstreckenflug führte mich von Hamburg über Istanbul nach Tel Aviv und ein weiterer von Hamburg über Amsterdam nach New York. An den Flughäfen Heathrow, Frankfurt, Istanbul und Stuttgart übernachtete ich mit anderen Globetrottern und einigen Heimatlosen im Terminal, um mitzubekommen, was die Menschen auf sich nehmen, um mobil zu sein, und was für Praktiken sich entwickeln, wenn der nächste Flughafen nicht nur eine, sondern viele Stunden entfernt liegt.

Feldkonstitution

Was ein Forschungsfeld ausmacht, wo es beginnt, wo es endet und worin die größeren Kontexte bestehen, die es konstituieren, entwickelt sich in volkskundlich-kulturwissenschaftlichen Forschungen oft erst im Forschungsprozess und verändert sich im Laufe der Forschung je nach Wissensstand, sich verändernden Fragestellungen und sonstigen Umständen (Schmidt-Lauber 2009:250). Immer gebührt deshalb „der Frage der Feldkonstitution, des ‚place making‘ [...] ganz besondere Beachtung im Forschungs-, Analyse- und Schreibprozess“ (ebd.). Besonders schwierig scheint die Festlegung des Feldes in Studien wie dieser, die Globalisierungsprozesse empirisch beobachtbar machen wollen, insbesondere, wenn es um die grenzüberschreitende Mobilität von Menschen geht. In diesen Fällen gibt es keinen spezifischen Ort, an dem die Forschung angesiedelt ist, keine einzelne Stadt und kein Dorf, in dem die zu erforschenden Menschen anzutreffen sind und auch kein spezielles Land, in dem sie sich aufhalten. Vielmehr bewegen sich die Protagonisten dieser Untersuchung fluide zwischen den Städten, Ländern und Kontinenten hin und her (wobei das natürlich auch für ortsgebundene Forschungen gilt, schon immer haben sich die Menschen aus ihren Dörfern heraus oder von ihren Inseln hinunterbewegt und mit anderen Menschen ausgetauscht oder Händler und sonstige Reisende hielten diesen Austausch in Gang, vgl. Rolshoven

2007). Der Forscher muss sich in diesem Fall entweder mitbewegen oder die Forschung von sinnvollen Fix- und Knotenpunkten aus durchführen.

Rein örtlich gesehen habe ich das Feld der Welt des Fliegens, das ich untersuchen möchte, schließlich auf die Flugzeugkabine und den ‚airside‘ genannten Teil des Flughafens, der nur den Reisenden mit Flugticket zugänglich ist, begrenzt. Dessen ungeachtet ist die Ausdehnung des Feldes noch viel komplexer: Das Feld reicht auch weit hinein in die häuslichen Schlafzimmer, in denen die Reisekoffer gepackt werden, und es existiert nicht nur im Flugzeug, sondern genauso auch jenseits des Unterwegsseins, zum Beispiel im Supermarkt, wenn der Wocheneinkauf mit der Miles-and-more-Kreditkarte bezahlt wird, um Meilen für den nächsten Freiflug oder das Upgrade in die Business Class zu generieren. In elektronischen Zusatzräumen wie der ‚Ratgeber-Community Gute Frage‘ werden Fragen zum Thema Fliegen ausgetauscht und in Spezialforen wie dem ‚Vielfliegerforum‘ Meilen-sammel-Strategien diskutiert. Der ‚Ethnogr@pher‘ (Kunzelmann, Hill, Müller 2014) muss in Bezug auf die Erforschung des aeromobilen Unterwegsseins also nicht nur ‚multi-sited‘ sein, sondern gleichzeitig auch ‚virtual-spaced‘.

Welche *Bestandteile* des Feldes und damit auch welche *Themen* in Bezug auf diese Arbeit wichtig werden, beruht also (neben dem Interesse der Forscherin) vor allem auf den Erlebnissen in der Feldforschung, den Themen, die von den Interviewpartnern angesprochen werden und dem Verhalten der Flugpassagiere, das innerhalb der Forschung beobachtet und ausgewertet wird.

Rollen

Meine Rollen in den verschiedenen Bereichen der Airworld, die ich während der Feldforschung kennen lernte, wechselten stark. Auf den Feldforschungsflügen beobachtete ich vor allem, ohne aktiv in das Geschehen einzugreifen. Auf den begleiteten Flügen führte ich einerseits Interviews mit meinen Informanten, andererseits spielte aber auch meine eigene Art zu Fliegen eine Rolle und wurde von meinen Interviewpartnern erfragt.

Bei meiner Arbeit am Hamburger Flughafen war ich in manchen Abteilungen stark eingebunden, wie beispielsweise bei der nächtlichen Kabinenreinigung: Vorgestellt wurde ich dort als Praktikantin, die den Flughafen mit all seinen Tochter-

firmen und Aufgabenbereichen kennen lernen sollte. Doch sobald ich einem Reinigungsteam zugeordnet war, war dies vergessen und ich arbeitete genauso mit wie die anderen aus meinem Team.

In anderen Abteilungen wiederum saß ich vor den jeweiligen Computerbildschirmen, ließ mir die Abläufe von den zuständigen Mitarbeitern erklären und beobachtete die Arbeitsweisen.

Jede Rolle generierte unterschiedliche Informationen und Blicke auf die Welt des Fliegens und ihre Nutzer, und am Ende der Feldforschung hatte ich das Gefühl, ein vielperspektivisches Bild meines Forschungsfeldes zusammensetzen zu können.

Flightdiarys



Abbildung 61:
Flightdiary der Autorin.

Um die Flugbiografien der von mir begleiteten Passagiere zu visualisieren, habe ich alle Flüge, die sie in ihrem Leben unternommen haben, in einem sogenannten Flightdiary festgehalten. Flightdiary.net ist ein seit 2010 existierendes Internet-Tool zur Registrierung von Flügen und gleichzeitig eine Plattform, auf der sich flugbegeisterte Menschen über ihre Flüge austauschen, Airlines und Flughäfen bewerten sowie ihre Flugstatistiken vergleichen. Um ein Flugtagebuch zu erstellen, legen sich die Nutzer auf der Website ein persönliches Profil an und geben ihre Flüge in eine Maske ein. Das Programm visualisiert daraufhin die Flüge auf einer Weltkarte und erstellt Statistiken, zum Beispiel in Bezug auf die CO₂-Emissionen, die zurückgelegten Kilometer der Flüge, die am meisten gebuchten Airlines und die am häufigsten besuchten Flughäfen. Je mehr Infos über die Flüge eingegeben werden (zum Beispiel Flugzeugtyp, Sitznummer, Flugzeit usw.), desto detaillierter sind die Statistiken. Das Profil kann per Facebook mit Freunden geteilt werden.

Kennen gelernt habe ich dieses Tool über den Künstler Stefan, der alle seine Flüge so registriert. Später fertigte ich auch für die anderen von mir begleiteten Passagiere ein solches Profil an oder bat sie darum, es selbst zu tun. Bei Vielflieger Tim, dessen Flüge einfach zu viele sind, um sie zu rekonstruieren und einzutragen, erstellte ich ein beispielhaftes Flightdiary nach seinen Koordinaten. Fasziniert hat mich an den aus den Daten entstehenden Karten, dass sie sehr plakativ eine Art Portrait des jeweiligen Passagiers entstehen lassen. Jede Karte ist einzigartig und es ist sofort erkennbar, um welchen der Interviewpartner es sich handeln muss. Anstatt eines fotografierten Portraits des begleiteten Passagiers eröffnet deshalb jeweils sein Flightdiary die ethnografische Vignette und visualisiert seine Flugbiografie.

Die Nutzung von Flightdiary als Visualisierungsinstrument für diese Arbeit ist außerdem ein Beispiel dafür, wie das Feld Einfluss auf die (Darstellungs)Methoden der Forscher haben kann, vor allem, wenn es sich bei dem Forschungsthema um ein Terrain handelt, in dem einige der Beforschten viel größere Experten sind.

3.2 Die Tücken des Feldes

Zugänge

Obwohl ich auf verschiedenste Weise Einblick in den Kosmos der Welt des Fliegens erlangte, entwickelte sich die Erforschung der Aeromobilität auf mehreren Ebenen zur praktischen Herausforderung (und damit meine ich nicht nur, dass mein Füller, mit dem ich seit Jahren meine Feldforschungstagebücher führe, aufgrund des Drucks in der Flugzeugkabine während der Flüge nicht schrieb und ich auf Kugelschreiber ausweichen musste). Schnell mutierte der Airport von der Startrampe für Exkursionen in die ganze Welt hinein zur unüberwindlichen Grenze: Für den Arbeitsaufenthalt am Flughafen Hamburg wurde ich sicherheitsüberprüft und bekam einen eigenen Flughafenausweis. Diese Ausweise sind allerdings in unterschiedliche Berechtigungsstufen eingeteilt und mit meiner Plastikkarte konnte ich manche Türen nicht öffnen und die Personalfahrstühle nicht bedienen, musste also jedes Mal um Begleitung bitten, wenn ich in diese Bereiche vordringen wollte. Als ich den Ausweis nach Beendigung meines Feldforschungsaufenthaltes wieder abgeben musste, war der gesamte Airside-Teil des Hamburger Flughafens für mich ohne gültiges Flugticket erneut nicht mehr betretbar. Türen,

durch die ich vorher hatte gehen können, blieben mir nun verschlossen; Wege, die ich vorher täglich gegangen war, führten nun ins Nichts und bei den auf der anderen Seite arbeitenden Flughafenangestellten (zum Beispiel bei den Mitarbeitern der Flughafenfeuerwehr) konnte ich nun auch nicht mehr ohne Anmeldung und Begleitung vorbeischaun.

Mit der Frage der Zugänglichkeit des Flughafens als kulturanthropologisches Forschungsfeld beschäftigte sich auch die von Nils Zurawski und Gerrit Herlyn betreute kulturanthropologische Teilstudie „Sicherheit als Phänomen sozio-kultureller Konstruktionen zwischen Datenschutz und Informationsbedürfnissen von Institutionen“ im Rahmen des Projektes „SIRA Sicherheit im öffentlichen Raum“ (2010-2013). Die beiden Forscher überwandern während ihrer Feldforschung ähnliche Einschränkungen und machten genau das zum Thema ihrer Forschung (siehe „Achtung Sicherheitskontrollen! Flughäfen, Kultur, Un/Sicherheiten“ sowie „Randomly selected for additional Screening? Zur Kulturanalyse von Sicherheitsmaßnahmen am Flughafen“).

„Warten und Herumhängen“ (Rabinow 1977)

Auch das unbehelligte sich im Flugzeug über einen längeren Zeitraum Aufhalten, wie es die volkskundlichen Kulturwissenschaftler im Sinne der Feldforschung für unersetzbar halten, war in meinem Feld fast unmöglich, da jedes für einen Flug gebuchte Ticket nach der Landung und dem Verlassen des Flugzeuges seine Gültigkeit verliert. „*Warten und Herumhängen*“ (Rabinow [1977] nach Schmidt-Lauber 2009:250) sowie

„Lücken im zielgerichteten Prozess, jene eher planlos verbrachte Zeiten, die – so Rabinow – für ihn die entscheidenden Verstehensprozesse auslösten, Momente, in denen er wichtige Kontextinformationen erhielt und sich das Alltagswissen der erforschten Gruppe quasi nebenbei und fast unmerklich aneignete“ (Welz 1998:191),

konnten also nicht ohne weiteres stattfinden.

Flugzeug und Flughafen sind folglich nicht nur durch Versprechungen von Freiheit geprägt, sondern ebenso durch Autonomieverlust und Kontrolle, für die Reisenden genauso wie für mich als Forscherin, was aber gleichzeitig eine erste Erkenntnis darstellt.

Die Bewegtheit der Menschen und Dinge

Die Räume des Fliegens sind stark geprägt durch den stetigen Fluss des durch sie Hindurchströmenden: Alle und alles sind auf dem Weg von Hier nach Da und müssen immer gleich weiter – die Menschen zur Sicherheitskontrolle, zum Gate, ins Flugzeug und nach ihrer Ankunft zu ihrem Ziel; die Dinge aufs Förderband, zum Zoll, in den Gepäckkeller, in den Flugzeugbauch und dann ebenfalls weiter zum Ziel oder zurück zu den Passagieren, mit denen sie sich gemeinsam auf die Reise gemacht hatten. Mögliche Interviewpartner und Forschungsobjekte waren also nicht nur schnell unterwegs, sie waren für mich auch immer sehr schnell wieder weg. Ins Flugzeug hinein folgen konnte ich Informanten, die ich spontan am Flughafen kennen lernte, ebenfalls nicht einfach, da die Tickets im Vorfeld gebucht werden müssen und viele Flüge vorher ausgebucht sind. Es galt also eine Methode zu finden, die der Beweglichkeit dieses Feldes gerecht wird (siehe Kapitel 3.4 ‚Multi-sited ethnography – eine Antwort auf die Bewegtheit des Feldes?‘).

Körperliche Herausforderungen

Sogar das zuerst äußerst angenehm wirkende Forschungsfeld ‚Flughafen / Flugzeug‘, das gut temperierte Räume zu bieten hat und mit Toiletten, fließend Wasser sowie der Möglichkeit, zu jeder Zeit etwas Essbares zu erwerben, bestens ausgestattet ist, stellte nach einiger Zeit eine Herausforderung dar, denn auf Dauer waren die Klimaanlage im Flugzeug und am Flughafen, die anstrengende Geräuschkulisse, die geringe Luftfeuchtigkeit in der Flugzeugkabine, die unaufhörlichen Handlungsanweisungen und der allgegenwärtige Schmutz der vielen Menschen körperlich schwer zu ertragen und wirkten sich auf mein Wohlbefinden aus, machten mich müde und gleichgültig und schränkten mein Beobachtungsvermögen ein. Im Flugzeug hatte ich außerdem immer große Mühe nicht einfach einzuschlafen, wie ich es gewohnt war und wie ich sonst dieser Situation, die ich als belastend empfinde, zu entfliehen versuche. Einen klaren Gedanken zu fassen, war oft schwer (siehe Zeichnung von Christoph Niemann, Abb. 62).

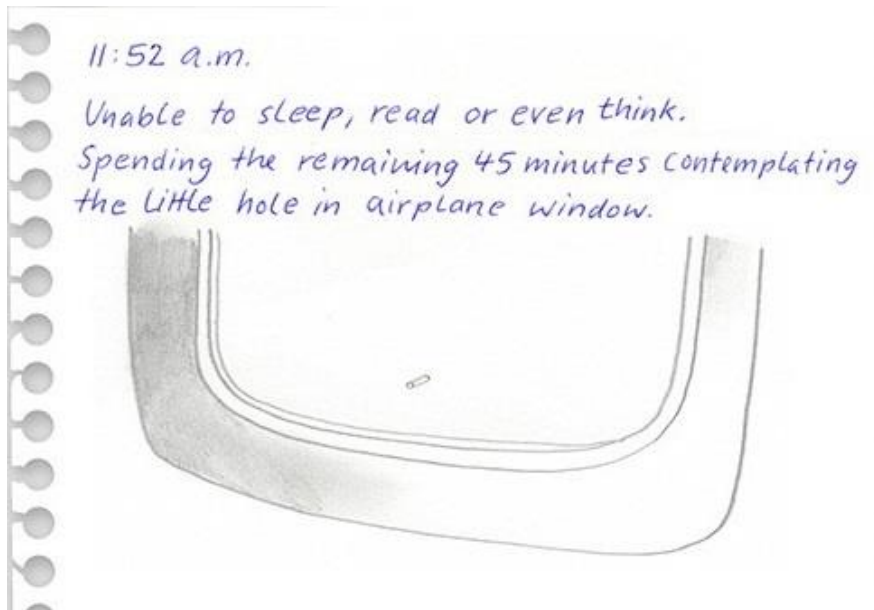


Abbildung 62:
 Christoph Nie-
 mann: Red Eye. A
 visual diary docu-
 menting a flight
 from New York to
 Berlin (with a lay-
 over in London).

Gleichzeitig schürten diese Bedingungen aber auch meine Hoffnung, dass – wie so oft in Feldforschungen – die ‚körperliche Pein‘ zu Irritationen führen würde, „die sich auf das Verhalten und damit die Fragestellung auswirken“, wie es Sibylle Obrecht über eine ähnlich körperliche Erfahrung während ihrer Feldforschung an einer deutschen Autobahnraststätte bemerkte (Obrecht 1998:91)⁴⁷.

Insgesamt gestaltete sich das Forschungsfeld also komplexer und schwerer in den Griff zu kriegen als das Metrosystem von Augé. All die Einschränkungen, die das Feld für mich als Forscherin beinhaltete, stellen jedoch nicht einen Mangel des Feldes dar, sie lieferten auch erste hilfreiche Informationen zum Thema: Die Zugangsbeschränktheit des Feldes zeigt beispielsweise, wie sensibel das Artefakt Flugzeug eingestuft wird und wie groß seine über die Sache hinausgehende Bedeutung angesehen ist. Außerdem gilt sie nicht nur für mich als Forschende, auch die Passagiere müssen Zugang zu den Räumen des Fliegens erlangen, bevor sie sich auf die Reise machen können.

Die Beweglichkeit der menschlichen und dinglichen Akteure wiederum mag vielleicht ein logistisches Problem darstellen – sie war aber genau das, was mich an diesem Thema so reizte. Und letztendlich können die zuerst als Mangel des Feldes

⁴⁷ Sie schrieb beispielsweise in ihr Forschungstagebuch: „Subtil, aber wirksam bearbeiten die Klimaanlage und der Geräuschbrei mein körperliches Wohlbefinden, bis ich müde und gleichgültig aufgabe und von dannen ziehe“ (Obrecht 1998:91).

wahrgenommenen Einschränkungen die Forscheraugen für andere Forschungswege und -erfahrungen öffnen. Schon Marc Augé wusste:

„Wer jemals im Feld gearbeitet hat, weiß nur zu gut, dass die ethnologische Forschung ihre Beschränkungen hat, die zugleich ihre Stärken sind“ (Augé 1994:19).

Auf die verwendete Methodik und die theoretische Basis hatte das spezielle Feld jedoch ganz grundsätzliche Auswirkungen, die ich im Folgenden aufzählen möchte.

3.3 Das methodische Vorgehen

Viele meiner Gesprächspartner im Rahmen dieser Arbeit waren der Meinung, es würde sich *nichts* oder zumindest *nichts Besonderes* im Flugzeug ereignen und auch ich war mit diesem Gefühl während meiner ersten Feldforschungsaufenthalte am Flughafen und im Flugzeug konfrontiert. Detailliert notierte ich die Sitzhaltungen der Passagiere, ihre Blicke aus den Flugzeugfenstern, das Blättern im Bordmagazin und aufgeschnappte Gesprächsfetzen – doch wenn ich zu Hause auf diese Notizen schaute, wusste ich nicht mehr, wohin mich das eigentlich führen sollte.

„The daily commute is often routinized into mindless transportation, which makes it hard to study“ (Löfgren 2008:331), schrieb bereits Orvar Löfgren. Dieser hatte zusammen mit Billy Ehn ebenfalls mit banal wirkenden Feldforschungsnotizen zu kämpfen, als er seine Untersuchung zum Nichtstun startete, also den scheinbar unscheinbaren und unwichtigen „Nichtereignissen“ in „der Welt der Übergangszonen, Zwischenzeiten, Pausen, den Momenten des Wartens und der Unentschiedenheit“ (Ehn, Löfgren 2012:10).

Scheinbar banale Pendlererfahrungen zu greifen und sichtbar zu machen, ist aufgrund ihrer Profanität gar nicht so einfach, was schon der dänische Soziologe Henrik Dahl beklagte. Die Ursache hierfür schien für Dahl „das Fehlen einer Beschreibungssprache und eines konzeptuellen Rahmens, die es erlauben würden, Tätigkeiten wie das Teilens eines Zugabteils oder das Anstehen für den Fahrkartenaufkauf zu erfassen“ zu sein (Dahl [2008] nach Löfgren 2014:27).

Erst mit Unterstützung von ergänzenden kulturwissenschaftlichen Methoden wie leitfadenorientierten Interviews, der Hinzunahme der historischen Perspektive und

einer Untersuchung von künstlerischen Auseinandersetzungen mit dem Nichtstun (Ehn, Löfgren 2012:16/22) gelangten die beiden zu befriedigenden Ergebnissen.

Feldforschung und teilnehmende Beobachtung in der mobilen Welt

Für diese Forschung galt es nun ebenfalls ein methodisches Instrumentarium zu erdenken, mit dem sich eine historisch argumentierende empirische Kulturwissenschaft wie die Volkskunde den Flugpassagieren sinnvoll nähern kann – den so verschiedenen Menschen, die unterwegs sind von A nach B, über C nach D und mit Gedanken an R und Y im Kopf; lange vorher im Reisebüro gebucht oder spontan mit dem Smartphone virtuell gekauft und dann online eingchecked; Charter-, Billig- oder Linienflugreisende, Geschäftsreisende oder Urlaubsflieger, aus den Metropolen Deutschlands oder aus kleinen Orten in der Peripherie stammend.

Wie lässt sich die Anonymität der riesigen Menschenströme, die das Fliegen ausmachen, fassen, geschweige denn durchdringen? Wie können aeromobile Praxen (inklusive der Vermeidungsstrategien der Nicht-Flieger) ethnografisch aufgespürt und festgehalten werden? Wie nimmt man ein Beförderungsmittel und seine sinnlichen Komponenten überhaupt ernst?⁴⁸

Auch mir dient vor allem der klassische kulturwissenschaftliche Methoden-Werkzeugkoffer dazu, das Fliegen in den Griff zu bekommen:

Als zentrale methodische Herangehensweise und Modus der Repräsentation habe ich den ethnografischen Zugang gewählt, denn er eignet sich besonders dazu, gelebte Alltagskultur erst mikrokosmisch zu erforschen und später zu kontextualisieren⁴⁹.

Eine besondere Herausforderung in der empirischen Arbeit ist die aktuelle Qualität von Mobilität(en), auf die die Frankfurter Kulturanthropologin Gisela Welz schon 1998 hingewiesen hat:

„Kulturen und Menschen, die kulturelle Praxen und Diskurse hervorbringen, sind am Ende des 20. Jahrhunderts ‚moving targets‘, bewegliche Ziele, auf die die Forschung ihre Perspektive immer wieder neu einstellen muss. Sie halten nicht

⁴⁸ Für das Basler Tram hat Johanna Rolshoven dieses bereits 1998 vorgemacht und ich habe es in meiner Magisterarbeit über den Hamburger ‚Metrobus 13‘ 2009 fortgeführt.

⁴⁹ Die Ethnografie ist eine sinnliche Methode, die wissensbasierte Formen des Handelns und in das Verhalten eingesponnene Wissensordnungen allerdings nur in Kombination mit Interviews einfangen kann.

still, bleiben nicht am angestammten Platz, und wer sie ins Visier nehmen möchte, muss selbst mobil werden“ (Welz 1998:177).

Nicht nur theoretisch, sondern auch methodisch stellt sich die Frage, welchen Anforderungen empirisches Arbeiten angesichts von Globalisierungs- und Mobilitätseffekten gegenwärtig genügen muss und inwieweit die bewährten Methoden in Bezug auf die aktuelle gesellschaftliche Situation „überdacht, geschärft oder neu gefasst werden“ müssen (Windmüller, Binder, Hengartner 2009:9), wie Sonja Windmüller, Beate Binder und Thomas Hengartner schon auf der Hochschultagung der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde 2008 in Hamburg fragten. Wie generiere ich also das Material, das ich auswerten und von dem aus ich zu übergeordneten Theorien kommen möchte?

Die Fakten, die für diese Arbeit interessant sind, gehen (wie meist in der Kulturanthropologie) vor allem aus Beobachtungen hervor. Eine Forschungsmethode, die dazu dient, diese Beobachtungen zu tätigen und zu systematisieren, ist die Feldforschung. Feldforschung untersucht multiperspektivisch und multimethodisch kulturelle „Realitäten an Ort und Stelle ihres Auftretens und ihrer Vernetzungen“ (Schmidt-Lauber 2009:252). Der Schlüssel zu Erkenntnissen und Antworten auf die jeweiligen Fragestellungen ist also „Anwesenheit und Teilhabe“ (ebd.) am Alltag der Beforschten.

Während der Feldforschung begeben sich die Forschenden in den zu untersuchenden Lebensbereich hinein, verbringen dort Zeit und lassen sich „physisch wie mental“ auf die „Menschen, Situationen, Kontexte und Prozesse“ (ebd.:251) ein. Sie reisen durch das Feld hindurch, „machen Besuche“, „führen Gespräche, erkunden Umgebungen, kartieren Beziehungen und Kontexte“ (Knecht 2010:24) und legen es auf ein „Vertrautwerden mit konkreten lokalen Zusammenhängen“ an (Schmidt-Lauber 2009:250). Durch die Begegnungen, Kontakte und Interaktionen bauen sie Verbindungen auf, die ein spezifisches Forschungsfeld überhaupt erst mit herstellen. Das Feld ist also kein Ort, der schon vorher existiert hat und „einfach nur aufgesucht wird“ (Welz 2009:202), es ist „vielmehr Produkt eines Herstellungsprozesses“ (ebd.). Ihre Situationsbeobachtungen verarbeiten die Forschenden letztendlich zu „detailgetreuen und nuancenreichen ethnografischen Beschreibungen“ (Schmidt-Lauber 2009:251).

Welche methodischen Regeln in der Feldforschungspraxis zu befolgen sind, bleibt jedoch meist dem Bauchgefühl des Forschenden überlassen, was in Zeiten der „Krise der Ideologie der Feldforschung“ (Schmidt-Lauber 2009:238) mit der Writing Culture-Debatte, mehr Selbstreflexivität und der Krise des Kulturbegriffes stark kritisiert wurde.

Für die Erforschung von Mobilität erscheint Feldforschung erst einmal gar nicht besonders geeignet, da die Methode von einer Ortsfestigkeit der Informanten ausgeht und alleine der Forscher bei An- und Abreise mobil ist (Welz 1998:181). Versteht man jedoch den konkreten Ort nicht nur als „lokale Arena“, sondern als „lokale Arena der Globalisierung“ (ebd.:191) und akzeptiert die verschiedenen „Aktionsradien“ und „Mobilitätsziele“ der Beforschten sowie ihre heterogenen „sozialräumlichen Bezugsgrößen“ (ebd.:181), kann Feldforschung als Methode durchaus Sinn machen⁵⁰. In diesen Fall bedeutet dies, nicht ausschließlich ortsfest am Flughafen zu verharren, sondern das Feld genauso reisend zu erforschen und live dabei zu sein, wenn die Beforschten beginnen, ihr „Bedeutungsgewebe“ (Geertz 1983:9) in den Transiträumen Flughafen / Flugzeug zu spinnen.

Eine Methode innerhalb der Feldforschung ist die teilnehmende Beobachtung, also „im wörtlichen Sinne die ‚Teilnahme‘ an bestimmten Formen des zu untersuchenden Gruppen- und Alltagslebens über einen bestimmten Zeitraum“ (Kaschuba 1999:205). Sie ist vor allem dann geeignet, wenn Praktiken so sehr veralltäglicht sind, dass sie nicht mehr realisiert werden, bewusst abrufbar sind oder aus einem anderen Grund nicht versprachlicht werden können.

Dass Interviews mit Passagieren vor oder nach der Flugreise alleine für diese Forschung nicht ausreichen, weil sich das Dazwischen des Transitraumes gerne der Empirie entzieht und dann keine Erinnerungen an den Aufenthalt und an „banale und scheinbar nichtige Dinge [...] die Koffer, Abteilsitze, iPhones, Warteräume und kaputte Fahrscheinautomaten“ (Löfgren 2014:28), die die Reise aber signifikant prägen, existieren, hatte ich bereits in meiner Masterarbeit über den Hamburger Metrobus 13 festgestellt und es wurde mir erneut durch die Lektüre von

⁵⁰ Wichtiger als „die Frage der Örtlichkeit innerhalb der Methode“ erscheint Brigitta Schmidt-Lauber sowieso die „Frage der (theoriegeleiteten) Forschungsperspektive und -praxis“, denn „erst der Blickwinkel und das theoretische Verständnis machen aus ortsgewundenen Ethnografien geschlossene Kulturhorizonte“ (Schmidt-Lauber 2009:250).

Asta Vonderaus „Geographie sozialer Beziehungen: Ortserfahrungen in der mobilen Welt“ (2003) auch für das Fliegen bestätigt. Vonderau stellt darin fest, dass Übergangsräume nur „für den Zweck der Reise genutzt“ werden und die gerade wieder Angekommenen Schwierigkeiten haben, „sich hinterher überhaupt an sie zu erinnern“ (ebd.:27). Deshalb klingt die von Vonderau interviewte Martina auch verständnislos, als sie gebeten wird, sich daran zu erinnern, was sie im Flugzeug „normalerweise tut“ (ebd.):

„Martina: ‚Ich fand jetzt den Flieger nicht unbedingt so interessant. Oder du hast auch kaum Möglichkeiten – du sitzt halt...‘ (ebd.:26).

Teilnehmende Beobachtung ist laut der Grazer Kulturanthropologin Katharina Eisch-Angus aber

„keinesfalls nur eine Notlösung für das Erfassen anderweitig nicht erfragbarer Nebensächlichkeiten, sondern sie ist das dem Alltag adäquate Forschungsinstrument, das seine Erkenntnisschärfe in der Bewegung zwischen subjektiver Teilhabe und Irritation, zwischen Nahwelt und Fremdheit entwickelt“ (Eisch-Angus 2009:76).

Subjektive Teilnahme eignet sich ihrer Meinung nach sehr gut als Forschungswerkzeug in Situationen, in denen Körper, Emotionen und Sinne eine große Rolle spielen – wie es beim Fliegen der Fall ist. Wie gut das über subjektive Teilnahme Zu-Ergebnissen-Kommen funktioniert, zeigte Eisch-Angus selbst mit einer Forschung zum Thema Sicherheit, in der sie zum Teil autoethnografisch ihre teilnehmende Beobachtung am Flughafen Bristol, die geprägt war von ihrer großen Irritation über die unzähligen Sicherheitsvorschriften, „Warnhinweise und Verdachtsmomente“, als Quelle nutzt. Aus dieser Beobachtung und genauen Beschreibung entwickelt Eisch-Angus dann weiterführende Erkenntnisse:

„Vermittelt wird nur noch die reine Präsenz eines Systems von Gefahr und Risiko, dessen gesellschaftliche Totalität der Flughafen, als Tempel der Moderne und Kultstätte der mythischen Antinomie von Freiheit und Sicherheit, als unhinterfragbar und unentrinnbar setzt. Flughäfen, über die täglich Millionen von Menschen verkehren, sind nicht nur technologisch und logistisch extrem verwundbar. Als Ein- und Ausgangsschleusen von Staaten und gesellschaftlichen Räumen bilden sie – Lotmans Kulturtheorie folgend – auch im kulturellen Sinne periphere

Zonen, an denen sich die Texte, Botschaften und Symbole des Gesamtsystems verdichten. Zumindest potenziell können sich hier, in den Grenzzonen der Kultur, grenzüberschreitende Kommunikations- und Veränderungsprozesse intensivieren, was die Machtzentren dazu herausfordert, ihre bedrohte Ordnungs- und Einfluss-sphäre noch mal zu bekräftigen. Sie kompensieren die Verwundbarkeit, die an den liminalen Orten des Nicht-Mehr und Noch-Nicht von Macht- und Ordnungssystemen bewältigt werden muss, nicht zuletzt durch die Potenzierung symbolischer und ritueller Kontrollen.“ (Eisch-Angus 2009:85f.).

Das ‚Ich‘ der Autorin kommt ganz explizit in dieser Beschreibung vor, denn die Autorin ist es, die als Forscherin in Beziehung zu den Akteuren tritt, um Daten zu generieren. Das eigene Ich dient also als Erhebungsinstrument und die Selbstthematisierung dient nicht dem Selbstzweck, sondern der Beantwortung der Fragestellung. Auch ich erforsche die Airworld nicht als etwas von mir Unabhängiges, sondern als die Airworld, wie sie mit mir in Beziehung steht.

Als Teil einer multimethodischen Forschung, die auf viele unterschiedliche Formen von Material zurückgreift, ist teilnehmende Beobachtung außerdem in der Lage, die Ergebnisse aus unterschiedlichen Bereichen (narrative Interviews zählen hierzu genauso wie Berichte in Zeitungen) zu kontextualisieren und kann „damit eine methodenpluralistische Ergänzung und Korrektur der Felddaten gewährleisten“ (Eisch-Angus 2009:76).

Jedoch gibt es auch in Bezug auf die teilnehmende Beobachtung wenig methodische Regeln, wie die Forschung abzulaufen hat. Das liegt unter anderem daran, dass eine Festlegung des Prozesses vorher nur schwer möglich ist, sie widerspricht quasi der Methode an sich, denn jede Feldforschung muss maßgeschneidert sein und ihre nächsten Schritte ergeben sich immer erst aus dem bis dahin erhobenen und reflektierten Material.

Begleitete Wahrnehmungsflüge

Um die Flüchtigkeit der Airworld zu bannen, die verschiedenen Perspektiven der Passagiere auf das Fliegen zu verstehen und alles, was von ihnen nicht oder nur schwer verbalisiert werden kann, unterwegs mitzuerleben, habe ich mich mit

ihnen (angelehnt an Kevin Lynchs Wahrnehmungsspaziergänge⁵¹, vgl. Lynch 1965) auf aeromobile Reisen begeben⁵². Denn ist der Forscher mit seinen Gesprächspartnern im Raum unterwegs und führt das Interview ‚bewegt‘, regt die Umgebung zu Äußerungen an und auch das Raumerleben kann leichter thematisiert werden. Betrete ich das Flugzeug zusammen mit ausgewählten Passagieren, sind diese plötzlich gar nicht mehr so schnell und schnell wieder weg, vielmehr sind sie gemeinsam mit mir unterwegs und haben ein ähnliches Tempo. Das Feld ist nun auch nicht mehr überall, sondern klar eingegrenzt nur da, wo die begleiteten Forschungssubjekte unterwegs sind.

Währenddessen und anschließend habe ich die mit mir reisenden Passagiere interviewt und aus dem erhobenen Material Fallstudien entwickelt, die die Sinn-, Denk- und Handlungszusammenhänge in Bezug auf das aeromobile Unterwegssein darstellen. Jeder Passagier besitzt nämlich aufgrund seiner biografischen Entwicklung ein subjektives Deutungsspektrum mit persönlichen Erzählsträngen und -mustern zu dieser Art der Fortbewegung, also ein spezifisches mentales Konzept vom Fliegen, nach dem er oder sie handelt. Letztendlich bewegt sich jeder Flugzeugpassagier deshalb in einer persönlichen Airworld – und diese gilt es zu verstehen und sichtbar zu machen.

Der forschende Blick sollte sich allerdings nicht auf die einzelne Reise beschränken, er muss vielmehr „den Kontext, in dem Menschen-, Güter- und Informationsbewegungen in globalen Zusammenhängen stehen“ (Rolshoven 2014:20) mit erfassen, Augé nennt dieses Fokussieren auf mindestens zwei Räume „methodologisches Schielen“ (Augé 1994:139). „Geschlecht, sozialer und kultureller Hintergrund“ (ebd.:21), „Reisevorstellungen und imaginäre Reisen müssen ebenso betrachtet werden wie technische Dispositive – Verkehr, gesellschaftliche und staatliche Einrichtungen – und Körperpraktiken“ (ebd.:20). Interessant ist nämlich nicht der mehr oder weniger spektakuläre Einzelfall, sondern eine Verortung der vorgestellten aeromobilien Fallstudien im komplexen Airworld-Geflecht, die

⁵¹ Kevin Lynch begleitete auf seinen Wahrnehmungsspaziergängen Menschen auf ihren Wegen durch die Stadt, in der sie gerade lebten, und sprach mit ihnen über ihre Sinneseindrücke. Über kognitive Karten, die die Spaziergänger im Anschluss zeichneten, sollte die Systematisierung der Umwelt, wie sie in den Köpfen gespeichert ist und im jeweiligen Raumverhalten umgesetzt wird, veranschaulicht werden.

⁵² Im Falle der Rentnerin mit Flugangst war lediglich eine Exkursion zum Hamburger Flughafen möglich.

Übertragbarkeit der hinter der Fallstudie stehenden Prinzipien sowie der kulturanalytische Nutzen des Materials.

Lediglich *angelehnt* an Kevin Lynchs Wahrnehmungsspaziergänge waren die Wahrnehmungsflüge, da ich zwar mit meinen Interviewpartnern über ihre Sinnesindrücke während des Fliegens sprach und in den begleitenden Interviews auch das jeweilige Raumverhalten thematisiert wurde, aber anders als bei einem gemeinsamen Stadtspaziergang mit dem Fokus auf der Orientierung im Außenraum (wie es bei Lynch im Zentrum des Interesses stand) kann die Außenwelt aus dem Flugzeug heraus kaum wahrgenommen und in einer kognitiven Landkarte visualisiert werden. Es bleibt zu untersuchen, ob in Bezug auf Orientierung und Verortung deshalb das Innere der Kabine eine größere Rolle spielt als der Außenraum.

Die Personen, die ich begleiten wollte, wählte ich im Vorfeld aus (siehe 3.2 ‚Die Tücken des Feldes‘). Wen ich für mein Sample geeignet hielt, entwickelte sich aus meiner Feldforschungsarbeit am Hamburger Flughafen und den Themen und Personen, die mir dort begegnet waren. Manche Personen habe ich kontaktiert, weil ich bei meiner Recherche auf sie gestoßen war, andere haben wiederum Kontakt zu mir aufgenommen. Manche habe ich früh, einfach und schnell gefunden, andere später und schwieriger. Es handelt sich bei den von mir letztendlich Ausgewählten um Personen, die dank ihrer besonderen Zugänge zum Fliegen gute ‚Sensoren‘ darstellen, um bestimmte Teilaspekte des Themas aeromobiles Unterwegssein sichtbar zu machen.

Das mehrere Stunden andauernde gemeinsamen Reisen, obwohl Beforschte und Forscherin sich vorher nicht oder kaum kannten, stellte eine besondere Herausforderung dar. Die Bandbreite des Umgangs mit dieser Situation von Seiten der Begleiteten reichte von der sehr starken emotionalen Öffnung bis hin zum Vergessen, dass ich auf dem Nachbarsitz saß. Außerdem stellte sich mir bei einer Person die Herausforderung eines ‚Research up‘⁵³.

Das Sample ist bewusst relativ heterogen gehalten: die Interviewpartner sind im Fliegen verschieden geübt, manche reisen zum Flughafen von weiter her an, manche wohnen nur ein paar U-Bahn-Stationen entfernt, manche sind älter, andere

⁵³ ‚Research up‘ bezeichnet eine soziale oder ökonomische Asymmetrie im Forscher-Beforschter-Verhältnis, vgl. hierzu auch Kaschuba 1999:202ff. und Warneken, Wittel 1997:1ff.

jünger, sie sind weiblich und männlich und sie wohnen in der Großstadt genauso wie in der Peripherie. Das Fliegen ist in ihren Biografien auf sehr unterschiedliche Weise präsent und seine Bedeutung ist verschieden ausgeprägt, auch abhängig von Alter, Geschlecht und Beruf der begleiteten Personen.

Sicherlich wurden die Interviewten auch „vor dem Hintergrund bestimmter Erwartungen ausgewählt“ (Herlyn 2008:42), die sich aus ihrer Biografie oder sonstigen vorher vorhandenen Informationen ergaben und ergiebige Gespräche erhoffen ließen – „auch diese Vorannahmen sind in die Gestaltung der Interviews miteingeflossen“ (ebd.).

Die Auswahl des Samples kann natürlich nur einen kleinen Ausschnitt aus der Airworld zeigen, die Interviewpartner stammen beispielsweise alle aus Deutschland und die begleiteten Flüge führen, wie bereits erwähnt, aus organisatorischen und finanziellen Gründen nicht über Europa hinaus. Es bleibt also Raum für weitere Forschungen.

Da ich nur so wenige Flugpassagiere auf ihren Flügen begleiten konnte, habe ich außerdem noch weitere Passagiere gebeten, mir ein ‚Flugtagebuch‘ ihres nächsten Fluges zu schreiben. Auch diese Notizen sind in diese Arbeit eingegangen.

Vier Arten von Interviews

Zu dem erhobenen Material gehören (neben Zeitungsartikeln und Feldforschungstagebüchern) verschiedene Arten von Interviewtranskripten:

1. Interviews mit Experten aus dem Luftfahrtbereich.
2. Gespräche, die ich mit meinen Wahrnehmungsfliegern unterwegs auf unserer Reise führte.
3. Interviews mit den Wahrnehmungsfliegern, die vor oder nach der gemeinsamen Reise stattfanden.
4. Informelle Gespräche mit Passagieren und Flughafenpersonal während meiner Feldforschung, die im Feldforschungstagebuch zusammengefasst und wiedergegeben wurden.

Die Interviews mit den Experten waren klassische, meist an ein bestimmtes Thema aus dem Bereich der Luftfahrt gebundene Informationsgespräche, die dazu dienten, bestimmte Sachverhalte zu klären.

Während die Gespräche mit den Wahrnehmungsfliegern auf der Reise stärker dialogisch angelegt waren und damit eher zu einer gemeinsam vollzogenen Reise passten, lassen sich die Interviews vor und nach den Flügen eher als „leitfadenorientierte Interviews“ (Schmidt-Lauber 2001:176) beschreiben, denn die Grundlage

bildete ein „Gesprächsleitfaden“ (Schmidt-Lauber 2001:176), der auf die persönliche Situation der Fliegenden ausgerichtet war. Dieser Frageleitfaden bot aber nur Gesprächsanreize, grundsätzlich bestand eine Offenheit gegenüber den Themen, die die Interviewten setzten. Lebensgeschichtliche Erfahrungen, die weit zurückreichten (beispielsweise der erste erlebte Flug), wurden genauso besprochen wie aktuelle Gesprächsthemen des Fliegens (zum Beispiel die isländische Aschewolke 2010, angedrohte oder vergangene Streiks des Flugpersonals oder das Attentat am Frankfurter Flughafen 2011).

Obwohl ich nur wenige Themenbereiche von selbst in allen Interviews ansprach, kam es zu einer Reihe von thematischen Überschneidungen und immer wieder auftauchenden Stereotypen in den Erzählungen.

Die Dauer der leitfadenorientierten Interviews variierte zwischen einer und drei Stunden.

Um den Forschungsprozess zu reflektieren, erstellte ich zu allen Interviews kurze Protokolle, in denen die soziografischen Daten der Interviewpartner, die Interviewsituation, die Stimmung und sonstige subjektive Eindrücke oder Besonderheiten direkt nach dem Interview festgehalten wurden (vgl. Herlyn 2008:44). Zu den Interviews legte ich Feldforschungsprotokolle an, in denen ich die soziografischen Daten der Interviewpartner, die Interviewsituation, die Stimmung und sonstige subjektive Eindrücke oder Besonderheiten direkt nach dem Interview festhielt (ebd.). So konnte ich wichtige Eindrücke wie den Generationsunterschied zwischen mir und der Rentnerin Rita, der sich im Gespräch stark widerspiegelte, oder die Gefühle, die ich hatte, als ich das erste Mal mit dem Rollstuhlfahrer Kay unterwegs war (mein erstes Mal unterwegs mit einem Rollstuhlfahrer überhaupt) festhalten.

Die Interviews fanden zu Hause bei den Interviewten, an ihrem Arbeitsplatz, am Flughafen, während des Fluges und in verschiedenen Cafés statt.

Die Interviews wurden alle mit einem Tonaufnahmegerät aufgenommen und anschließend transkribiert. Auch unterwegs wurden die Gespräche aufgenommen oder, wenn dies nicht möglich war, während und nach der Reise schriftlich festgehalten. Satzbau und Wortwahl sind in den Interview-Transkripten unverändert geblieben, Pausen und sonstige nichtsprachliche Äußerungen, besondere Tonfälle oder das Sprechtempo sind angemessen genau festgehalten. Die in dieser Arbeit zitierten Interviewausschnitte sind noch einmal auf gute Lesbarkeit für den

schriftlichen Text bearbeitet worden, ohne allerdings ihre Eigenheiten zu zerstören.

Kürzungen in den Zitaten sind durch drei Punkte (...) gekennzeichnet. Eckige Klammern [] zeigen an, dass hier eine nicht-sprachliche Äußerung oder Erklärung steht. Sprachliche Betonungen sind durch Unterstreichungen oder Leerzeichen zwischen den einzelnen Buchstaben angedeutet. Im Interview wiedergegebene wörtliche Rede ist mit einem einfachen Anführungszeichen (‚ ‘) markiert (Legende übernommen aus Herlyn 2008:45). Der Name der Interviewerin wird mit den Initialen KBS abgekürzt, die Namen der Interviewten mit dem Anfangsbuchstaben des Vornamens.

3.4 Theoretische Helfer

Die ‚Grounded Theory‘ als Auswertungspraxis, Analyseverfahren und Theoriegenerator?

Ziel dieser Arbeit ist es nicht, bereits bestehende Theorien wie die (Hypo)thesen von Appadurai & Co zu überprüfen, zu widerlegen oder zu bestätigen, vielmehr sollen aus dem zum aeromobilen Unterwegssein systematisch und mit volkskundlichen Methoden erhobenen empirischen Material heraus eigene für das Thema gültige Theorien entstehen. Als Anleitung für einen derartigen Forschungsprozess kann deshalb die „Grounded Theory“ nach Glaser, Strauss (2010) dienen: Um die Bedeutungen des Feldes zu verstehen und zu übergeordneten Theorien zu kommen, denkt sie Erhebung, Auswertung und weitere Forschungsplanung zusammen und über das theoretische Sampling, die komparative Analyse und das Codierparadigma (alle Phasen folgen zirkulär aufeinander) wird das Material nicht nur systematisch erhoben, sondern führt im Laufe seiner Auswertung zu Theorien.

Konkret habe ich deshalb in einem ersten Schritt die thematischen Schwerpunkte der Interviews, Feldforschungsnotizen und Zeitungsartikel markiert und, um einen Überblick über die Themen zu gewinnen, zu einem Schlagwortregister verarbeitet. Im Anschluss kodierte ich das Material erst offen, dann axial und am Ende selektiv, um Thesen, Begriffe und Argumente aus den Texten heraus zu entwickeln und zu kontextualisieren (vgl. Götzö 2014), dabei Kernkategorien festzulegen und am Ende eine verdichtete Geschichte erzählen zu können, also die Logik des jeweiligen Falls mit all seinen Aspekten und Nebenaspekten herauszustellen.

Die Kriterien für die Auswertung wurden also nicht von Anfang an angelegt, vielmehr entwickelte sich im Laufe der Zeit ein Set an Fragen und Kategorien, das sich für das sich langsam herauschälende Thema als sinnvoll und praktikabel erwies.

Allerdings beschäftigt sich die Grounded Theory ausschließlich mit Handlungen und Interaktionen von Akteuren (denn diese sind immer auf bestimmte Phänomene gerichtet, die über die entwickelte Theorie am Ende der Forschung verstanden werden können). Das bedeutet aber auch, dass nur das Beobachtbare behandelt werden kann. Und selbst, wenn nicht Sichtbares wie zum Beispiel Ängste in Bezug auf das Fliegen oft mit Handlungen verknüpft sind, die mit dieser Angst zu

tun haben, besteht doch die Gefahr, dass wichtige Aspekte des aeromobilen Unterwegsseins verloren gehen könnten, zumal die Grounded Theory im Hier und Jetzt bleibt und all die historischen Einschreibungen, die beim Fliegen eine so große Rolle spielen, nicht berücksichtigt werden, ebenso wie die Modi des Erzählens (also nicht nur, *was* gesagt wird, sondern auch *wie* es gesagt wird).

Auch geht es mir nicht in erster Linie um einen Vergleich zwischen meinen Fallstudien, da jeder Fall für sich steht – die Grounded Theory kommt jedoch vor allem über die komparative Analyse zu belastbaren Ergebnissen (Glaser, Strauss 2010:19).

Darüber hinaus ist die Grounded Theory für diese Arbeit grundsätzlich eigentlich zu anwendungsorientiert, da die entwickelten Theorien darauf ausgelegt sind, auch in anderen Fällen hilfreich eingesetzt zu werden.

Diese Forschung mit Hilfe der Grounded Theory zu planen, die Daten nach ihrer Anleitung zu erheben und sie anschließend auszuwerten, bedeutete für mich allerdings eine große praktische Unterstützung.

Die Flugreise – ein Fall für eine ‚Dichte Beschreibung‘?

Zum Verstehen und Beschreiben von Kultur hat der amerikanische Ethnologe Clifford Geertz das theoretische Konzept der „dichten Beschreibung“ entwickelt (Geertz 1983:7⁵⁴), deren große Stärke - wie der Name schon deutlich macht - die Beschreibung als unumgängliches Kernstück der ethnografischen Arbeit ist und über die der Forscher zu Bedeutungs- und Sinnsystemen sowie Vorstellungsstrukturen gelangen kann, die Grundlage für das Handeln von Personen sind (Geertz 1983:15).

Da es mir neben der Entwicklung eigener Theorien aus meinem Material heraus vor allem um eine adäquate Beschreibung des ‚Aeromobilen Unterwegsseins‘ mit all seinen Praktiken, Diskursen, Narrativen und Wertvorstellungen geht, kann auch die Dichte Beschreibung (die man sowohl als eine „Vorgehensweise bzw. ‚Methode‘ während der Feldforschung“ (Rudolph 1992:39), als eine „Phase‘ der Auswertung“ (ebd.:40) oder auch als eine „Darstellungsstrategie“ (ebd.) verstehen kann) eine Basis dieser Forschung sein.

⁵⁴ „Dichte Beschreibung“ ist ein Ausdruck des Sprachphilosophen Gilbert Ryle (Geertz 1983:10).

Während der Feldforschung hat es der Forscher laut Geertz zu tun mit einer „Vielfalt komplexer, oft übereinander gelagerter oder ineinander verwobener Vorstellungsstrukturen, die fremdartig und zugleich ungeordnet und verborgen sind und die er zuerst einmal irgendwie fassen muss“ (Geertz 1983:15). Geertz vergleicht ethnografieren deshalb mit dem Versuch

„ein Manuskript zu lesen (im Sinne von ‚eine Lesart entwickeln‘), das fremdartig, verblasst, unvollständig, voll von Widersprüchen, fragwürdigen Verbesserungen und tendenziösen Kommentaren ist“ (ebd.).

Das wohl berühmteste Beispiel für eine dichte Beschreibung findet sich in Geertz' Aufsatz ‚Deep Play‘ zum balinesischen Hahnenkampf, in dem der Ethnologe die grundlegenden Aspekte der balinesischen Kultur zu sehen glaubte (Geertz 1983:202ff).

Wie eine dichte Beschreibung praktisch umzusetzen ist, hat Geertz nicht beschrieben (auch taucht der Ausdruck nur in seinen Essays auf, siehe Rudolph 1992:40), im Hahnenkampf-Beispiel wird sie jedoch umgesetzt als „eine Kombination von ‚Beschreibung‘ im engeren Sinne und Interpretation“ (ebd.:46), sie ist außerdem „mikroskopisch“ (Geertz 1983:30) und nähert sich „von der sehr intensiven Bekanntheit mit äußerst kleinen Sachen [...] umfassenden Interpretationen und abstrakteren Analysen“ (Geertz 1983:30). „In Bezug auf Moral und Ästhetik“ ist sie „möglichst wertfrei“ (Rudolph 1992:48).

Geertz macht sich auch Gedanken über den Ethnografen, also den Autor der Dichten Beschreibung: Da „das Schreiben von Ethnographien [...] das Erzählen von Geschichten, das Erfinden von Bildern, das ‚Zusammenbrauen‘ von Symbolen und das Entwickeln von Tropen“ (Rudolph 1992:47) beinhaltet, beschreibt Geertz den Ethnografen genau wie den Romanautoren als einen Erzähler, der Wirklichkeit konstruiert, indem er eine Erzählperspektive und Homogenität schafft und eine Auswahl an Einzelheiten aus einer Masse an Ereignissen trifft. Dichte Beschreibungen sind also genau wie das Forschungsfeld „etwas Gemachtes [...] etwas Hergestelltes“ (Geertz 1983:23). Da der Autor über den Aufbau und die Inhalte des Textes immer subjektiv entscheidet, kann es niemals möglich sein, einen objektiven Text zu verfassen.

Allerdings ist die Dichte Beschreibung „weniger auf Individuen und deren ‚subjektiv gemeinten Sinn‘, als vielmehr auf *soziale Gruppen* und den für sie geltenden intersubjektiven Sinn“ (Geertz 1983:48) bezogen.

Damit steckt auch in ihr ein hegemoniales Konzept (über den Hahnenkampf wird zum Beispiel auf die gesamte balinesische Kultur geschlossen), das der ‚Ethnien-Insel im Kopf‘ geschuldet ist und zum aeromobilen Unterwegssein nicht ganz passen will.

Der Ansatz, mikrokosmische Beschreibungen darüber anzufertigen, wie verschiedene Menschen aeromobil unterwegs sind, um so zu weiterführenden Ergebnissen zu kommen, erscheint mir jedoch durchaus brauchbar und umsetzbar.

‚Multi-sited ethnography‘ – eine Antwort auf die Bewegtheit des Feldes?

Schon 1986 konstatierte James Clifford, dass die Erforschten nicht mehr stillhalten würden, während wir versuchen, von ihnen Portraits anzufertigen (Clifford 1986:9 und Welz 1998:178). Um bewegten Themen und Feldern in einer globalisierten Welt gerecht zu werden, entwickelte George Marcus 1995 die ‚multi-sited ethnography‘, gleichzeitig Methode und Theorie und eine Form der empirischen Feldforschung, die „translokale Lebensformen und transnationale Verflechtungen“ (Schmidt-Lauber 2009:240) untersuchbar machen sollte. Ansatz der multi-sited ethnography ist es, Menschen, Dingen, Metaphern und Symbolen, Biografien, Erzählungen oder Konflikten durch Raum und Zeit zu folgen (Marcus 1995:106ff), um so „Vernetzungen, Bewegungen und Bezüge zwischen teils auch weit auseinandeliiegenden Räumen und Phänomenen“ (Schmidt-Lauber 2009:242) aufzuspüren und Menschen „in unterschiedlichen Realitäten und auf verschiedenen Bühnen“ (Lauser 2005:5) darstellen zu können. Dabei legt die multi-sited ethnography den Fokus auf Dynamiken, Wege und Verbindungen (Marcus 1995:105ff.), anstatt auf die Knotenpunkte einer Forschung. Untersuchungsfelder sind deshalb unter anderem „Migrationswege, Kommunikationskanäle, Handelsbeziehungen, also Konfliktlinien und Kontaktbereiche gleichermaßen (Welz 1998:183f.).

Die grundsätzlichen Prinzipien ethnografischer Feldforschung wie das forschende Individuum „als primäres Erhebungsinstrument“, die „körperliche Präsenz der

Ethnografen in Untersuchungssituationen“, „die Chance, aus ungeplanten Begegnungen und beiläufig gesammelten Informationen in Pausen und Wartezeiten wichtige Einsichten zu gewinnen“ (Welz 2009:199), bleiben auch in der multi-sited ethnography gültig. Das Dortsein (being there), das der bisherigen klassischen Feldforschung so wichtig gewesen war, tritt allerdings für eine ‚Spurensuche‘ in den Hintergrund.

Der Forscher trägt bei Anwendung dieser Methode besondere Verantwortung, denn er ist es, der die verschiedenen Standorte der Feldforschung durch seine assoziative Logik und seine bisweilen auch spontanen und willkürlichen Entdeckungen konstruiert und zusammenhält. Eine „gründliche Reflexion der Positioniertheit des Ethnographen“ (Lauser 2005:6) ist deshalb besonders wichtig,

„denn wenn sich die ‚Landschaft‘ verändert, muss auch die Identität der Ethnologin / des Ethnographen neu verhandelt werden, denen es kaum erspart bleibt, sich in widersprüchlichen, persönlichen, politischen und konfliktiven Spannungen (und Verpflichtungen) wiederzufinden“ (Lauser 2005:6).

Grundsätzlich geht es also darum, mit „Flüchtigkeit und Instabilität kultureller Formen“ (Welz 2009:206) umzugehen. Der Kulturbegriff, der der multi-sited ethnography zugrunde liegt, geht deshalb auch von einem offenen und dynamischen Verständnis von Kultur aus. Kultur ist hier kein homogenes „Gebilde, das territorial definiert und von anderen Kulturen räumlich abgeschlossen“ ist (Schmidt-Lauber 2009:239).

Auch diese Forschung zum aeromobilien Unterwegssein kann als multi-sited ethnography aufgebaut werden, wenn nicht an einem Ort geforscht wird, sondern auf der luftigen Verbindungslinie zwischen mehreren Orten. Dabei bewege ich mich einmal auf den Spuren der Personen, die diese Verbindungslinie aus bestimmten Gründen und in einer bestimmten Art und Weise entstehen lassen, aber auch auf den Spuren des Dings, also des Artefaktes Flugzeug, das sich von hier nach da bewegt, auf den Spuren der Geschichten (oder der Konflikte), die hinter der Bewegung der jeweiligen Person stecken oder den Algorithmen der Computer-Programme, die diese Bewegungen steuern. Allerdings folge ich (wie eben in Bezug auf die Dichte Beschreibung bereits erwähnt) keiner homogenen Gruppe mit eigener Geschichte (der Gedanke von einer ausmachbaren Gruppe von Menschen steckt nämlich auch in dieser Methode – auch, wenn sich diese Menschen nun

nicht mehr an einem, sondern an vielen verschiedenen Orten aufhalten), sondern vielmehr dem Thema des Fliegens und seinen Ausprägungen in den jeweiligen Biografien.

Bei all der Flüchtigkeit, auf die die multi-sited ethnography so großen Wert legt, darf trotzdem auch das Statische (egal, ob es sich dabei um Infrastrukturen oder um vor allem lokal agierende Menschen handelt) nicht vergessen werden. Denn oft ermöglicht das Statische erst das Mobile.

Auch Gisela Welz weist darauf hin, dass die kulturanthropologischen Forscher den Fokus sowohl darauf legen sollten, wo etwas beobachtet wird (,site‘), als auch darauf, was beobachtet wird (,sight‘) (Welz 2009:201). Dann wird die ,multi-sited ethnography‘, die Forschungen an verschiedenen Orten betreibt, zur hochinteressanten ,multi-sighted ethnography‘, die aus verschiedenen Perspektiven auf das Beobachtete zu schauen vermag.

Zwischen Systematik und Intuition – der Reiz einer qualitativen Forschung

Bereits bestehende theoretische Konzepte sind als Leitlinien unendlich hilfreich bei der Planung von kulturanthropologischen Studien und der Erhebung und Auswertung der Daten. Sie unterstützen dort, wo der Forscher selbst nicht weiterweiß, machen verschiedene Studien vergleichbar und inspirieren zu neuen Wegen, vor allem dort, wo sie Lücken aufweisen und zum Weiterdenken auffordern. Doch so sehr man sich auch an vorgegebene Konzepte hält und sie versucht systematisch umzusetzen – letztendlich beruhen Erhebung und Auswertung des Materials doch immer auch auf der Intuition des Forschers und vielfältigen zufälligen Elementen (Stichwort „Serendipity“, siehe auch Rolf Lindner 2012 und Heinz Bude 2003): Welcher Interviewpartner sagt zu, welcher sagt ab? Bei wem kommt eine ganz andere Geschichte zum Vorschein, als die, die man dort vermutet hatte? Wo bekommt der Forscher Einblicke und wo bleiben die Türen verschlossen? Durch welche Zufälle verändert sich die Fragestellung im Laufe der Forschung?

Der Soziologe Heinz Bude weist ganz richtig darauf hin, dass

„Empirische Forschung (...) sich bei weitem nicht im Testen oder Verifizieren von Hypothesen [erschöpft], sondern (...) eine eigene Praxis experimentellen Theore-

tisierens dar[stellt], aus der sich Modelle des Erklärens und Begriffe des Verständnisses alltäglicher gesellschaftlicher Wirklichkeit ergeben“ (Bude 2003:569).

Der Forscher muss auch deshalb „unvorhergesehene, unnormale und unspezifische Daten“ (ebd.) entdecken können, „Mehrdeutigkeiten“ (ebd.: 570) und „Unentscheidbarkeiten“ (ebd.:571) ertragen, Zufälle für sich nutzen, Begrenztheiten erfassen und Getrenntes mischen. Er muss „unbeachtete soziale Sachverhalte“ (ebd.:570) beachten und „unbedachte gesellschaftliche Zusammenhänge“ (ebd.) bedenken sowie die Kunst zu Interpretieren beherrschen. Außerdem muss er den Mut haben, einfach eine Stelle herauszugreifen und sie zu interpretieren – diese Entscheidung kann ihm keiner abnehmen, ansonsten gäbe es keinen Forschungsprozess. Gerade das erscheint mir das Reizvolle an einer empirischen Forschung zu sein: Die eigentliche Forschung beginnt da, wo man mit „Methodengehorsam und Begründungsidealität“ (ebd.:571) nicht weiterkommt. Der Lohn sind neue Sichtweisen auf zwischenmenschliches Handeln, die Kulturanthropologen zu entwickeln vermögen und damit auch „eine andere Vorstellung des sozialen Universums“ (ebd.:569).

Die Gütekriterien einer qualitativen Forschung wie Reliabilität, Plausibilität und Validität müssen natürlich trotzdem in jedem Fall erfüllt sein.

Gültigkeit, Anwendbarkeit, Relevanz

Mikroanalytische qualitative Forschungen wie diese kommen immer nur zu kontextualistischen Erklärungen von befristeter Gültigkeit, von lokaler Anwendbarkeit und von perspektivischer Relevanz.

Denn anders als bei einer quantitativen Forschung beruht die Datengrundlage nicht auf einem repräsentativen Sample, deshalb werden „theoretische Aussagen und Verallgemeinerungen vorsichtig gehandhabt“ (Herlyn 2008:47). Trotzdem interessieren individuelle Fälle nicht (nur) in ihrer Individualität, sondern in der in ihnen erfassten Spezifik – und Ziel sind nicht allgemeine Aussagen, die auf verschiedene Fälle anwendbar sind, in qualitativen Studien sind vielmehr nur „Generalisierungen im Rahmen eines Einzelfalls“ (Geertz 1983:37) möglich.

Beim Lesen der Fallstudien sollte deshalb beachtet werden, dass die aufgeführten O-Töne die Wirklichkeit immer repräsentieren / konstituieren / inszenieren und sie dem Zuhörer vor Augen führen. Sie haben eine subjektive Perspektive, suchen

„nach Erklärungen und Verständnis“, rechtfertigen und werben um Zustimmung (Lucius-Hoene, Deppermann 2002:41). Deshalb sind sie performativ und „berichten nicht nur über die Wirklichkeit, sondern stellen eine spezielle Beziehung zwischen den Interaktanten als Wirklichkeit der Interviewsituation her“ (ebd.).

Interdisziplinäre Bereicherungen

Als Stipendiatin des interdisziplinären Hamburger DFG-Graduiertenkollegs ‚Kunst und Technik‘, einer hochschulübergreifenden Kooperation der Technischen Universität Hamburg-Harburg, der Universität Hamburg und der Hafencity Universität, stehe ich neben Kultur- und Geisteswissenschaftlern auch in Kontakt mit Architekten, Ingenieuren und Materialwissenschaftlern. Auf dieses Wissen zurückgreifen zu können, ist für die Erforschung des Unterwegsseins im Flugzeug eine große Bereicherung, da die verschiedenen Disziplinen jeweils eigene Blickrichtungen auf die Aeromobilität haben.

Dank des interdisziplinären Austausches konnte ich den durchökonomisierten Blick der Ingenieure auf die Flugzeugkabine kennen lernen, weiß nun, wie technische Vorgaben von Architekten verräumlicht werden und neue Materialien des Fliegens wie polymere Verbundwerkstoffe sind mir nicht mehr fremd.

Kulturanthropologen wie ich können den Vertretern dieser Disziplinen wiederum erklären, warum die Menschen in der Welt des Fliegens so orientierungslos sind, obwohl doch alles ausgeschildert scheint, oder was die Passagiere in der Flugzeugkabine bewegt, während sie selbst bewegt werden.

3.5 Erkenntnisleitende Forschungskategorien

Als erkenntnisleitende Forschungskategorien haben sich das ‚Unterwegssein im Dazwischen‘ und der Begriff der ‚Kulturtechnik‘ herauskristallisiert:

3.5.1 Unterwegs im ‚Dazwischen‘

Die Anziehung, die von Augés Überlegungen zur Übermoderne ausgeht, hängt laut Stephanie Weiß unter anderem „mit dem Reiz, den Raum ‚dazwischen‘ zu denken und zu erforschen“ (Weiß 2005:2) zusammen. Zwischenräume sind besonders spannende Räume, weil sie als liminale Räume „zwischen den Welten“

liegen – also dort, „wo die Auflösung fester Strukturen neue Freiheiten, aber auch Gefahren entstehen lässt“ (Obrecht 1998:97).

Auch der kulturanthropologisch erweiterte Blick ins Flugzeug als „Handlungs- und Erfahrungsraum“ (Seidl 2009b:104) kann „höchst spannende Geschichten“ (vgl. Rolshoven 1998:218 über das Baseler Tram) zutage fördern, sind in der Flugzeugkabine doch auf engstem Raum Passagiere mit unterschiedlichsten Herkünften, Zielen und Gemütszuständen vereint.

Menschen, die gleich drei Wochen Urlaub vor sich haben, sitzen neben Passagieren, die wie jede Woche zur Arbeit in eine andere Stadt fliegen, Geflüchtete, die gerade ihre Heimat für immer verlassen haben, haben Platz genommen neben Reisenden, die auf dem Rückweg vom Kurzurlaub nach Hause sind. Die „Erwartungen, Nervosität, Sehnsüchte“ (Löfgren 2014:26), subjektive Reiseerfahrungen und Lernprozesse (also „emotionales Gepäck“, ebd.) sind genauso unterschiedlich wie die Inhalte der Koffer (vgl. Löfgren 2008:333).

Die Geschichten dieser Reisenden sind für den kulturanthropologischen Forscher erhebbar, weil die Flüchtigkeit des Reisens im Flugzeug für ein paar Stunden gebannt wird – „unmerklich und ohne Innehalten, denn das Fahrzeug selbst bleibt in Bewegung“ (Rolshoven 1998:219 ebenfalls über das Baseler Tram). So kann sich das Sozialverhalten unserer Gesellschaft „in seiner zeitlichen und räumlichen Dimension“ (ebd.) offenbaren:

„Es drückt sich in Worten und Gesten aus, an denen es sich wiederum ablesen und entziffern lässt. (...) Man erkennt die Gesellschaft, ihre Belange und Probleme in einer Art Vergrößerungsspiegel – der freilich, wie alle Spiegel, auch tote Winkel aufzuweisen hat⁵⁵“ (ebd.).

Die Soziologin Nicola Hilti, die zu Lebenswelten multilokal Wohnender „im Spannungsfeld von Bewegung und Verankerung“ promoviert hat (Hilti 2013), stellt in ihrer Dissertation die These auf, dass sich die Funktion der Reise nicht auf ein lästiges und möglichst rasches Hinter-sich-Bringen einer bestimmten Strecke beschränkt, sondern dass „das Unterwegssein komplexe Funktionen im Übergang von einem Ort zum anderen“ erfüllt (Hilti 2009:79).

⁵⁵ Im toten Winkel befinden sich im Flugzeug beispielsweise Rollstuhlfahrer; Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen nicht fliegen dürfen; Menschen mit Flugangst; Menschen, die ein anderes Verkehrsmittel bevorzugen oder Menschen, die zu Hause bleiben.

Auch für Johanna Rolshoven sind das Unterwegssein zwischen A und B und die damit verbundenen Übergangsräume wichtige und über verschiedene Themen Aufschluss gebende Zustände, die ernst genommen werden sollten (Rolshoven 2003:9). Diesen Übergang hat Johanna Rolshoven mit dem „Dazwischen“ als gewollt fluide und mehrdeutige (allerdings auch etwas vage) Analysekategorie in ihrem Aufsatz „Woanders daheim“ eingeführt. Darin definiert sie „Das ‚Dazwischen‘ als dritte Form zwischen Hier und Da, als eigenständigen, mobilen Raum *zwischen* den Orten“ (Rolshoven 2006:184).

Wir dürfen uns das Dazwischen jedoch nicht einfach als ‚Ding‘ oder als ‚Strecke‘ vorstellen, es ist vielmehr „ein kulturdynamischer Prozess, der auf den vielfältigen Ebenen des Alltags zu Veränderungen führt“ (Rolshoven 2014:18). Für Rolshovens Interviewpartner war dieser Raum der am schwierigsten zu „artikulierende und beschreibende“, denn aufgrund der Ortsbezogenheit unserer Kultur hat der mobile Raum bei uns keinen „diskursiven Status“ (Rolshoven 2014:18).

Zwei Fragen, die sich für Rolshoven aus der Forschungskategorie des Dazwischen ergeben (und die auch für diese Arbeit hilfreich sein können), sind die Fragen danach, was auf dem Weg von einem Ort zum anderen geschieht, und welche Strategien die Menschen im Umgang mit den Anforderungen und Möglichkeiten des Unterwegsseins entwickeln (Rolshoven 2006:185).

Auf empirischer Ebene hat sich die Volkskundlerin Daniella Seidl in ihrer Studie zu deutschen Ferienhausbesitzern in Italien (Seidl 2009a) mit der Analysekategorie des Dazwischen auseinandergesetzt. Im Rahmen ihrer Feldforschung begleitete sie ihre Interviewpartner in beiden Lebensräumen sowie in ihrem stundenlangen Unterwegssein im automobilen Dazwischen (Seidl 2009b:103). Dabei stellte Seidl fest, dass die Fahrten von Deutschland nach Italien „durch ritualisierte Pausen und symbolische Wegmarken gegliedert“ seien, die „zugleich auch Strategien der emotionalen Annäherungen an den anderen Lebensraum“ beinhalteten wie beispielsweise das Trinken des ersten Espresso an der italienischen Tankstelle (ebd.). Für Seidl ist die zurückgelegte Wegstrecke aus diesem Grund nicht nur unumgängliches Zwischendrin, sondern ein „eigenständiger Raum des ‚Unterwegsseins‘“, „der von spezifischen Erfahrungen und Handlungen geprägt ist“ (ebd.) und der von den Individuen aktiv und vielfältig gestaltet wird – so, wie es auch beim Fliegen der Fall sein könnte. Das Dazwischen verbindet und überwindet genauso wie es unterbricht und trennt.

Seidl plädiert deshalb in ihren methodologischen Überlegungen zur kulturwissenschaftlichen Ethnografie dafür, neben den lebensweltlichen Dimensionen immer auch den „Blick auf die Dialektik der wechselseitigen Bewegungen, Beeinflussungen und Veränderungen zwischen den ‚Hiers‘ und ‚Dorts‘“ zu richten (Seidl 2009b:108).

3.5.2 Der Begriff der Kulturtechnik

‚Fliegen‘ ist etwas, das die Passagiere ‚machen‘, mehr oder weniger geübt, kunstvoll oder ökonomisch, geleitet von Wissen und Erfahrungen und in Kooperation mit dem technischen Artefakt Flugzeug. Ob das Fliegen auch eine *Kulturtechnik* ist und was eine solche überhaupt ausmacht, möchte ich in dieser Arbeit ebenfalls untersuchen.

Doch abseits von bisher verwendeten Kulturtechnik-Konzepten muss der Begriff der Kulturtechnik für die Volkskunde / Kulturanthropologie erst einmal nutzbar gemacht werden. Denn im volkskundlich-kulturanthropologischen Kontext ist der Begriff der Kulturtechnik noch nicht schlüssig definiert – schaut man diesbezüglich in die unzähligen Veröffentlichungen, die das Wort ‚Kulturtechnik‘ im Titel tragen⁵⁶, findet man wenig zu einer exakteren Bestimmung.

Mit Blick auf das über das Fliegen erhobene ethnografische Material scheint eine Kulturtechnik auch mehr oder etwas anderes zu sein als es beispielsweise in Lévi-Strauss‘ poststrukturalistischem Ansatz zum „kulinarischen Dreieck“ (Lévi-Strauss 1976:525) in Bezug auf die Kulturtechnik der Nahrungszubereitung der Fall ist – Lévi-Strauss erkennt in der zubereiteten menschlichen Nahrung gesellschaftliche Ordnungssysteme, denn was und wie gegessen wird, hängt bei Menschen (anders als bei Tieren) von gesellschaftlichen Konventionen ab (vgl. Brielmann 2008:11).

Auch das rein funktionell-instrumentelle und auf ‚hochkulturelle‘ Kulturtechniken wie „Bild, Schrift und Zahl“ (Krämer, Bredekamp 2003:18) beschränkte Ver-

⁵⁶ Hierzu zählen zum Beispiel: „Kulturtechnik Aberglaube: zwischen Aufklärung und Spiritualität; Strategien zur Rationalisierung des Zufalls“, herausgegeben von Eva Kreissl (2013), „Escape!: Computerspiele als Kulturtechnik“, herausgegeben von Christian Holtorf (2007) oder auch „Alb-Glück: zur Kulturtechnik der Naturerfahrung“ von Carmen Weith (2014).

ständnis von Kulturtechnik rund um das Berliner Hermann von Helmholtz-Zentrum oder der zuerst wenig auf die menschlichen Sinne gerichtete technologisch-materialistische Blick des Medientheoretikers Friedrich Kittler auf die Hervorbringungen von Kultur⁵⁷ scheinen im Hinblick auf eine ‚Kulturtechnik des Fliegens‘ nicht weiter zu führen.

Begleitend stellen sich grundsätzliche Fragen zum Begriff der Kulturtechnik wie: Unter welchen Gegebenheiten kann ich bestimmte Handlungen überhaupt als Kulturtechniken bezeichnen? Was für ein Technikbegriff steckt in dem Begriff der Kulturtechnik? Und an was (bisher nicht Greifbares) komme ich heran, wenn ich den Kulturtechnik-Begriff für diese Forschung verwende?

Um diese Fragen am Beispiel zu klären, schaue ich mir das aeromobile Unterwegssein der Passagiere in seinen verschiedenen Ausprägungen nun genauer an.

⁵⁷ Kittler arbeitet mit dem Begriff der ‚Aufschreibesysteme‘, unter denen er auch „das Netzwerk von Techniken und Institutionen“ versteht, „die einer gegebenen Kultur die Adressierung, Speicherung und Verarbeitung relevanter Daten erlauben“ (Kittler 2003:502). Alles, was Menschen wissen, hängt also von den jeweiligen Kulturtechniken ab, die sie nutzen. „Informationstechnik ist [nach Kittler deshalb] immer schon Strategie oder Krieg“ (ebd.:503).

4. DIE FLUGREISENDEN

4.1 MARC AUGÉS PIERRE DUPONT – „Er genoss das Gefühl von Freiheit“

Bevor wir zu den realen Passagieren kommen, die ich auf ihren Flügen begleitet habe, möchte ich zuerst auf ihr von Marc Augé erschaffenes, fiktives Pendant ‚Pierre Dupont‘ zurückkommen, denn vor dieser Folie sollen die von mir erhobenen aktuellen Flugbiografien anschließend betrachtet werden. Augé wählt das Beispiel der Flugreise, da für ihn „der Raum des Reisenden“ den „Archetypus des Nicht-Ortes“ darstellt (Augé 1994:103).

4.1.1 Der Ethnologe und der Vielflieger

Wir treffen Pierre Dupont vor einem Geldautomaten, an dem er mit seiner Kreditkarte Geld abhebt, bevor er mit dem PKW über die Autobahn zum Flughafen Charles de Gaulle fährt. Sein Aussehen und seine Kleidung werden nicht beschrieben, wir können ihn uns aber in Anbetracht des folgenden Textes höchstwahrscheinlich als einen typischen französischen Geschäftsmann in hoher Position in den 1990er Jahren vorstellen.

Am Flughafen parkt Dupont seinen Wagen im zweiten Untergeschoss (Reihe J), steckt den Parkschein in die Brieftasche und eilt, seinen schweren Koffer schleppehend, zum Abfertigungsschalter der Air France. Sein Reiseziel ist Singapur. Mit dem Check-in wird Dupont Teil des Systems Fliegen und darf sein Reisegepäck abgeben:

„Erleichtert entledigte er sich seines Koffers (genau 20 Kilogramm), reichte der Dame hinter dem Schalter sein Ticket und fragte, ob er einen Platz neben dem Gang im Raucherabteil haben könne. Nach einem Blick auf ihren Computer bestätigte sie dies wortlos mit einem Kopfnicken, dann reichte sie ihm lächelnd das Ticket und die Bordkarte. ‚Einstieg um achtzehn Uhr, Flugsteig B‘, fügte sie hinzu.“ (Augé 1994:8).

Die Frage nach einem Gangplatz im Raucherabteil ist der einzige Satz, den Dupont während seiner Flugreise in Augés Text sprechen wird. Sprache ist von nun

an bis zum Verlassen der Airworld überflüssig. Abläufe und erwünschte Verhaltensweisen werden durch Gesten, bauliche Vorrichtungen, Texte und Piktogramme kommuniziert (siehe auch Kapitel 2.3.2 ‚Ungleiche Partner in glücklichen Beziehungen‘).

Orte und Nicht-Orte

Den klassischen anthropologischen Ort - Augé nennt beispielsweise den Marktplatz einer französischen Kleinstadt - beschreibt Augé im Gegensatz zum Nicht-Ort als „identitätsstiftend, relational / beziehungsstiftend und historisch“ (Weiß 2005:27) sowie durch die dort lebenden Menschen bestimmt, deren Regeln in den Raum inskribiert sind (Augé 1994:53).

Nicht-Orte hingegen besitzen laut Augé keine Identität, bringen nichts Soziales hervor und funktionieren vor allem über nichtmenschliche Vermittlung wie die eben erwähnten Texte und Piktogramme. Wie auch Flugzeug und Flughafen bestehen Nicht-Orte meist aus vorab zweckbestimmten Transiträumen, die eine „solitäre Vertraglichkeit“ (ebd.:111) schaffen – über Worte, Texte, Bilder, Codes, die „dem unmittelbaren Gebrauch dienen und in keinerlei Hinsicht Symbole“ sind (Weiß 2005:31). Nicht-Orte sind laut Augé „das Maß unserer Zeit“ (Augé 1994:94):

„Ein Maß, das sich quantifizieren lässt und das man nehmen könnte, indem man – mit gewissen Umrechnungen zwischen Fläche, Volumen und Abstand – die Summe bildete aus den Flugstrecken, den Bahnlinien und den Autobahnen, den mobilen Behausungen, die man als ‚Verkehrsmittel‘ bezeichnet (Flugzeuge, Eisenbahnen, Automobile), den Flughäfen, Bahnhöfen und Raumstationen, den großen Hotelketten, den Freizeitparks, den Einkaufszentren und schließlich dem komplizierten Gewirr der verkabelten oder drahtlosen Netze“ (Augé 1994:94).

Die Individuen, die die Nicht-Orte bevölkern, seien einander gleichgültig, Begegnungen verliefen anonym und flüchtig, der einzelne Mensch mit seiner Identität sei genauso austauschbar wie der Ort an sich und es herrsche eine Atmosphäre der Einsamkeit von Vielen (siehe auch Kapitel 1.2 ‚Im Flugzeug auf den Spuren von Marc Augé‘).

Nur wenn die Nicht-Orte betreten oder verlassen würden, würde Identität relevant, beispielsweise bei einer Grenzkontrolle (ebd.:121). Innerhalb der ‚Nicht-Orte‘

komme es dafür zu Homogenisierungstendenzen, denn „der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit“ (Augé 1994:121). Der Zweck des Aufenthaltes von Menschen an einem Nicht-Ort sei außerdem meist vorher festgelegt – das Flugzeug soll beispielsweise den Passagier von A nach B transportieren und nur deshalb sucht der Passagier diesen Ort auf.

Jeder Nicht-Ort sei allerdings auch durch die Kennzeichen anthropologischer Orte definiert, denn kein Ort ist entweder das eine oder das andere, es handele sich immer um „fliehende Pole“ (ebd.:94). So kann auch der Flughafen dem Obdachlosen, der dort jede Nacht auf einer Bank schläft oder dem dort angestellten Mitarbeiter, der Tag für Tag hinter dem Schalter steht, zum ‚Ort‘ mit Geschichte und Relationen werden.

Die breite Masse an Lesern fasziniert Augés Konzept der Übermoderne bis heute vor allem deshalb, weil es einleuchtende Erklärungen dafür liefert, warum wir uns an Orten wie Spielhallen, Flughafenterminals, Shopping-Centern oder Linienbussen tatsächlich anders fühlen und andere Erfahrungen machen als beim Gang durch das heimische Stadtviertel oder über den Marktplatz (vgl. Lenhard 2005:163).

Unschuld nachweisen, Anonymität gewinnen

Für Pierre Dupont ist der Flughafen jedoch ein reiner Übergangsraum, der durchquert und passiert werden will. Bevor er in der Anonymität dieses Transitraumes verschwinden kann, muss er an der Zollkontrolle noch ein letztes Mal seine Identität bestätigen, um seine „Unschuld nachzuweisen“ (Augé 1994:120), erst dann gewähren die Flughafenangestellten ihm Zutritt zum sensiblen Teil des Flughafens:

„Er brachte die Zollkontrolle gleich hinter sich, um sich noch kurz im Duty Free Shop umzusehen. Er kaufte eine Flasche Cognac (als Präsent für seine asiatischen Gastgeber) und eine Kiste Zigarren (für seinen eigenen Gebrauch). An der Kasse zahlte er mit seiner Kreditkarte. Eine Weile betrachtete er die luxuriösen Auslagen in den Schaufenstern – Schmuck, Kleidung, Parfüms –, dann betrat er eine Buchhandlung, blätterte ein paar Magazine durch, entschied sich schließlich für ein Taschenbuch aus der Abteilung Reise, Action, Krimi und setzte seinen Spaziergang ohne Hast fort“ (ebd.:8).

Das Vorzeigen des Personalausweises an der Zollkontrolle und die Prüfung durch die Grenzpolizisten ist Teil des Vertragsverhältnisses, das der Nutzer eines Nicht-Ortes „mit diesem (oder mit den Mächten, die ihn beherrschen)“ (Augé 1994:119) geschlossen hat und das sich in dem auf seinen Namen ausgestellten Flugticket manifestiert:

„Der Passagier gewinnt seine Anonymität also erst, nachdem er seine Identität bewiesen und den Vertrag gewissermaßen gegengezeichnet hat (...) Keine Individualisierung (kein Recht auf Anonymität) ohne Identitätskontrolle“ (ebd.:120).

Im steuerfreien Raum

Das „Gewicht seines Gepäcks“ (ebd.:19) und die „Last seines Alltages“ (ebd.) sind von Dupont abgefallen, als er sich auf den Weg zum Duty Free Shop macht. Er betritt nun den steuerfreien Raum, allerdings „weniger um dort zu günstigen Preisen einzukaufen als vielmehr um die Realität dieser Disponibilität des Augenblickes und seiner eigenen unbestreitbaren Qualität als Passagier vor dem Abflug zu erfahren“ (ebd.).

Wie viele Nicht-Orte steht auch der Flughafen „in Verbindung mit gehobenem Konsum“ (Weiß 2005:56) und wer nicht konsumieren kann oder will, dem wird der Aufenthalt verweigert. Es geht an Nicht-Orten also auch immer um Fragen von In- und Exklusion. In diesem Fall hat der ‚Prototyp Dupont‘, der sich wahrscheinlich im Anzug und mit dem Business Class-Ticket in der Hand deutlich sichtbar als perfekter Nutzer ausweist, keine Zugangsprobleme.

Die Kreditkarte ist das Medium, mit dem die Bewohner der Übermoderne orts- und währungsübergreifend Dienstleistungen in Anspruch nehmen und Waren konsumieren können. Sie dient Augé in diesem Text als Symbol des globalen Konsums.

Heterotopien

Dass die Waren in den Läden am Flughafen (und im Flugzeug) steuerfrei angeboten werden, ist ein erstes Indiz dafür, dass Flughafen und Flugzeug in gewisser Weise ‚außerhalb der Ordnung‘ angesiedelt sein könnten. In diesem Sinne können sie (und diesen Vergleich zieht auch Marc Augé) nach Michel Foucaults Raumkonzept der „Krisen-, Abweichungs- und Illusionsorte“ (Gerling 2007:66) als ‚Heterotopien‘ verstanden und untersucht werden (Augé 1994:131), also

„gewissermaßen [als] Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich geortet werden können (...), die die sonderbare Eigenschaft haben, sich auf alle anderen Platzierungen zu beziehen, aber so, dass sie die von diesen bezeichneten oder reflektierenden Verhältnisse suspendieren, neutralisieren oder umkehren“ (Foucault 1993:38).

Weil sie nur temporär genutzt werden, funktionieren diese Orte „über ein System der Öffnung und Abschließung“ (Foucault 2012:325) sowie über Rituale und Bräuche – auch ins Flugzeug hinein geht es durch Räume mit Schleusenfunktion wie zum Beispiel die Sicherheitskontrolle, die Passkontrolle, das Gate oder die Fluggastbrücke.

Als „Heterotopie schlechthin / par excellence“ bezeichnet Foucault übrigens das Schiff, das (genau wie das Flugzeug auch) „ein schaukelndes Stück Raum [ist,] ein Ort ohne Ort, der aus sich selber lebt, der in sich geschlossen ist und gleichzeitig dem Unendlichen des Meeres ausgeliefert ist“ (Foucault 2012:327).

Auf das Flugzeug als Heterotopie werde ich in Kapitel 6.4 ‚Vom Leitbild der Moderne zur alltäglichen Selbstverständlichkeit‘ näher eingehen.

Liminale Räume

Arnold von Gennep und Victor Turner haben ganz Ähnliches für „liminale Räume“ definiert: In liminalen Räumen verkehre sich die Ordnung im Wechselspiel zwischen „Struktur und Antistruktur“ (Turner 2000) und „das Eigentliche einer Gesellschaft“ offenbare sich (Turner [2000] nach Rolshoven 2000:110/111). In liminalen Phasen besäßen die Individuen weder Eigenschaften ihres vorherigen Zustandes noch welche des zukünftigen – sie befinden sich in einem „Schwellenzustand“ (van Gennep 2000:96f.). Vielleicht auch deshalb werden liminalen Räumen sogar magisch-religiöse Eigenschaften mit „sakraler und gleichsam heilender Bedeutung“ zugeschrieben (Weiß 2005:88).

Nachdem sich die Menschen in liminalen Räumen aufgehalten haben, können sie durchaus „wieder in ihre Ordnung zurück[kehren] oder aber Neues entwickeln im Sinne einer transformativen Nutzung“ (ebd.:20). Liminale Räume sind also in der Gesellschaft verankert und gleichzeitig „eine Art Gegenentwurf und zugleich Experimentier- oder Spielfeld für neue kulturelle und soziale Formen“ (Bormann 2001:300).

Zu fragen ist deshalb nun: Kann man diese Konzepte auf das Flugzeug übertragen? Wird auch im Flugzeug die implizite Ordnung der Gesellschaft sichtbar und kommen der Flugreise über den reinen Transport hinaus weitere Bedeutungen zu?

Abenteuer vs. Ökonomisierung

Zurück zu Dupont, der sich nun ohne Hast durch den Flughafen bewegt und die verbleibende Zeit bis zu seinem Abflug sogar zu schätzen scheint:

„Er genoss das Gefühl von Freiheit, das er empfand, weil er sich seines Gepäcks entledigt hatte, aber vor allem, weil er jetzt nur noch der Dinge zu harren brauchte, die ganz ohne sein Zutun geschehen würden, nachdem er seine Bordkarte eingesteckt und die Zollformalitäten hinter sich gebracht hatte. ‚Auf geht’s.‘ Herrschte nicht an solchen Orten, an denen sich tausende von individuellen Reisewegen kreuzten, noch etwas von dem ungreifbaren Charme der ungenutzten Flächen und der offenen Baustellen, der Bahnhöfe und Wartesäle, in denen die Schritte sich verlieren, all dieser Orte zufälliger Begegnung, an denen man noch flüchtig die Möglichkeit von Abenteuer spürt, das Gefühl, dass man die Dinge nur ‚kommen lassen‘ muss?“ (Augé 1994:8f.).

Abschnitte wie dieser zeigen, dass Augé die Orte der Übermoderne „nicht von vornherein als verloren, identitätslos und trist interpretiert“ (Weiß 2005:86), wie es ihm oft von seinen Kritikern vorgeworfen wird. Stattdessen weist er hin auf „das Gefühl der Freiheit“, das der Reisende hier verspürt, auf den „ungreifbaren Charme“ der „ungenutzten Flächen“, die Chance auf Abenteuer oder die Möglichkeit zufälliger Begegnungen mit anderen Reisenden – allerdings mit der Einschränkung, dass man „die Dinge“ „nur kommen“ lassen müsse.

Im Verlauf von Duponts Reise ergeben sich dann allerdings weder Begegnungen mit anderen Passagieren noch geschehen unverhoffte Abenteuer. Stattdessen startet der ökonomisierte Boardingvorgang, bei dem sich die Menschen vor Duponts Augen von individuellen Reisenden in X, Y und Z verwandeln. In diesem Moment tauchen das erste Mal in Augés Beschreibung - abgesehen von der Check-in-Mitarbeiterin - überhaupt andere Menschen auf (zuvor wirkte der Flughafen menschenleer und Dupont bewegte sich quasi als Solitär isoliert, ungebunden und eigenlogisch handelnd):

„Der Einstieg verlief problemlos. Die Passagiere, deren Bordkarte ein Z trug, wurden gebeten, als letzte einzusteigen, und mit einem gewissen Amusement beobachtete er, wie am Ausgang des Flugsteigs ein Gedränge unter den X und den Y entstand.“ (Augé 1994:9)

Der ‚Z-Dupont‘ ist von dem Gedränge nicht betroffen, als Business-Class-Reisender genießt er das Privileg des späteren Einstiegs und kann es sich dann in Ruhe in der Kabine gemütlich machen – die Welt des Fliegens wird ihm als Business Class-Reisenden so angenehm wie möglich gemacht.

Dupont ist nun angekommen in einem der Verkehrsmittel, die sich zu den „beweglichen Behausungen“ (ebd.:93) der Übermoderne entwickelt haben. Hier herrschen laut Augé die Realitäten des Transits und die „einsame Individualität“ (ebd.)⁵⁸.

„Während er auf den Start der Maschine und das Austeilen der Zeitungen wartete, blätterte er im Magazin der Fluggesellschaft und verfolgte mit dem Finger die mögliche Flugroute: Heraklion, Larnaka, Beirut, Dahrán, Dubai, Bombay, Bangkok – mehr als neuntausend Kilometer in wenigen Sekunden und ein paar Namen, die von Zeit zu Zeit in den Nachrichten von sich reden machten. Er warf einen Blick auf die Preisliste der steuerfrei angebotenen Waren (duty free price list), nahm erfreut zur Kenntnis, dass auf Langstreckenflügen Kreditkarten akzeptiert wurden, las mit Befriedigung von den Vorzügen der Business Class, an denen er dank der klugen Großzügigkeit seiner Firma teilhaben konnte“ (ebd.:9).

Über die Landkarte mit der Flugroute versucht Dupont Verbindungen herzustellen zwischen dem Nicht-Ort in der Luft und den anthropologischen Orten am Boden. Heraklion, Larnaka, Beirut, Dahrán, Dubai, Bombay, Bangkok: Die Städte, die sich zu seiner Flugroute verbinden, fühlen sich vertraut an, obwohl Dupont die meisten nur aus Fernsehreportagen oder Zeitungsberichten kennt – das Übermaß an Raum macht sich hier konkret bemerkbar. Auch an dieser Stelle bietet sich ein Vergleich mit Michel Foucault an, der von der Zeit der Übermoderne als der „Epoche des Raumes“ spricht, „der Epoche des Simultanen“, „der Epoche der

⁵⁸ In diesem Vorwort kommen Automobil und Flugzeug noch vor, anders als angekündigt beschäftigt sich Augé später jedoch statt mit mobilen Räumen wie „Flugzeugen, Eisenbahnen, Automobilen“ (Augé 1994:94) vor allem mit statischen Transitorien wie Bahnhöfen oder Flughäfen.

Juxtapositionen“ und „der Epoche des Nahen und des Fernen, des Nebeneinander, des Auseinander“, in denen Raum und Zeitstrukturen aufgehoben scheinen (Foucault 1991:34).

Obwohl die Welt am Boden nach dem Abheben der Maschine bald zehn Kilometer unter Pierre Dupont liegt, hat sie weiterhin Einfluss auf das Innere der Kabine. Die anthropologischen Orte strahlen auch über die große Entfernung hinweg auf den Nicht-Ort in der Luft aus:

„Wenn ein Flugzeug auf einem Fernflug saudi-arabisches Territorium überquert, verkündet die Stewardess, dass der Konsum von Alkohol für die Zeit des Überfluges untersagt ist. Hier zeigt sich, wie das Territorium in den Raum eindringt. Boden = Gesellschaft = Nation = Kultur = Religion: Die Gleichung des anthropologischen Ortes findet ihre flüchtige Niederschrift im Raum. Befindet man sich dann wenig später wieder im Nicht-Ort des Raumes und ist dem totalitären Zwang des Ortes entgangen, so gewinnt man etwas wieder, das der Freiheit ähnelt“ (Augé 1994:137).

Hier wirkt es fast so, als würde Augé dem „Nicht-Ort des Raumes“ den Vorzug geben, denn anders als der anthropologische Ort sei er nicht mit „totalitärem Zwang“ verbunden, sondern mit etwas, „das der Freiheit ähnelt“ (ebd.). Kennt man die folgenden Ausführungen, ist jedoch klar, dass Augé hier schon anlegt, dass es sich nicht um ‚echte Freiheit‘ handelt, sondern eben nur um etwas, „das der Freiheit ähnelt“. Denn was sich anfühlt wie Freiheit ist erkaufte durch massive Beschränkungen, die Preisgabe der eigenen Identität sowie die flächendeckende Überwachung, also den ‚totalitären Zwang des Nicht-Ortes‘.

Dupont blättert weiter durch die Bordzeitschrift und findet die perfekte Analogie (sein Raumbedürfnis im Flugzeug betreffend) in einer Anzeige für ein Renault-Modell mit dem passenden Namen ‚Espace‘ (französisch für ‚Raum‘):

„Dann stieß er auf die Reklame für einen Wagen, der denselben Namen trug wie sein Sitz: Renault Espace: ‚Eines Tages bildet sich das Bedürfnis nach Raum... Erst überrascht es uns. Dann lässt es uns nicht mehr los. Der unwiderstehliche Wunsch, einen Raum ganz für uns zu haben. Einen beweglichen Raum, der uns mit sich fortnimmt. Alles wäre zur Hand, wir bräuchten nichts zu entbehren...‘

Etwa so wie im Flugzeug. „Der Raum ist bereits da... Wir waren noch nie so gut am Boden wie im Espace“, scherzte die Anzeige zum Abschluss.“ (Augé 1994:10).

Augé vergleicht hier das Flugzeug mit der Großraumlimousine, beides seien bewegliche Räume, die wir ganz für uns haben und in denen die Nutzer nichts zu entbehren bräuchten.

Dieser Vergleich erstaunt, denn lediglich die Innenreinrichtung der First Class vermag heutzutage tatsächlich die Anmutung eines ‚eigenen Raumes‘ zu erzeugen, Business- und Economy-Class-Passagiere hingegen teilen sich die Kabine mit hunderten anderen Passagieren und akuter Platzmangel ist hier eher an der Tagesordnung als ausreichend Raum. Es mag aber sein, dass es in der Business Class der Air France 1992 auf Langstreckenflügen noch luxuriöser zugeht. Mit dem Reisealltag der meisten Passagiere hatte diese elitäre Reisesituation allerdings auch schon damals wenig zu tun.

4.1.2 Der Raum und der Mensch

Obwohl Augé am Ende von ‚Orte und Nicht-Orte‘ selbst fordert:

„Keine Analyse des sozialen Gefüges darf länger das Individuum verkennen, und keine Analyse des Individuums kann fortan die Räume ignorieren, durch die es sich hindurchbewegt“ (ebd.:141),

vernachlässigt er in seiner Monografie die individuelle „Wahrnehmung der Menschen, die sich an Nicht-Orten aufhalten (müssen)“ (Weiß 2005:66). Auch mit Pierre Dupont schickt er nicht etwa ein Individuum in diese neue Welt, sondern eher einen metaphorischen ‚menschlichen Prototypen‘, der genauso wie die Nicht-Orte ohne Relationen und Geschichte zu existieren scheint. Hat Dupont eine Familie, die zu Hause sehnsüchtig auf ihn wartet? Sind seine Füße nach acht Stunden Langstreckenflug geschwollen und seine Augen ausgetrocknet? Was hat er im Handgepäck dabei? Wann ist er das erste Mal geflogen und hatte er dabei Angst oder Heimweh? Wir erfahren es nicht, denn Augé geht es hier um die Darstellung eines isolierten Bewohners der Übermoderne, der die totale Einsamkeit dieser Epoche verkörpert.

Dabei kann die tatsächliche Erforschung des Raumes „vom Menschen her“ (Hengartner 2002:34), wie sie auch Thomas Hengartner ganz im Sinne von Michel De Certeau vorschlägt, in einem Zeitalter, in dem sich Raum- und Zeitstrukturen durch „Globalität, Beschleunigung, Flexibilität (ebd.:32) verändert haben – die „Ordnung von Raum und Zeit“ (ebd.:27) sogar durcheinandergeraten zu sein scheint, die Größen ‚Raum‘ und ‚Zeit‘ kulturell und sozial erden (ebd.:34). Die Analyse des Raumes bezöge sich dann nicht mehr allein auf den materiell-ökonomischen und sozialen Forschungsgegenstand, sondern auch „auf die Ermittlung raum- und zeitbezogenen Handelns und Deutens, das heißt näher am Menschen, weniger an abstrakten Zeitmodellen und Raumklassifikationsschemata“ (ebd.:36).

Doch nicht nur den Menschen schenkt Augé in ‚Orte und Nicht-Orte‘ wenig Beachtung: Anders als in seinen früheren klassischen ethnologischen Arbeiten beschreibt Augé auch nur die oberflächlichen Aspekte der Räume des Fliegens.

„Der gebaute Raum, die architektonische Gestaltung, die Ausstattung, das Personal, die anderen Passagiere, ökonomische, juristische oder ordnungspolitische Rahmenbedingungen, historische Entwicklungen, die Möglichkeit zu abweichendem Verhalten und unzählige andere Gegebenheiten“ (Lenhard 2005:162)

scheinen (wie auch schon in Augés Essay über die Pariser Metro, auf das sich dieses Zitat von Lenhard bezieht) kaum eine Rolle zu spielen, obwohl auch diese Parameter - genau wie der Mensch - Ankerpunkte liefern können, um die Prinzipien der Nicht-Orte zu verstehen.

4.1.3 Empirie vs. Denkmodell

In den Rezensionen zur ‚Orte und Nicht-Orte‘ wird häufig kritisiert, dass Augés Perspektive zwischen der Vogelperspektive und einem an konkreten Beispielen entwickelten Ansatz wechselt. So bemerkt beispielsweise Sybille Obrecht, dass immer dann, wenn Augé sich auf ‚reale‘ Nicht-Orte bezieht und den Ausdruck nicht mehr nur als Denkmodell verwendet, sein Modell schnell zum „leicht handhabbaren Schlagwort mit kulturpessimistischem Flair“ (Obrecht 1998:89) mutiert, da Augé dann vor allem den „Verlust von anthropologischen Bezugssystemen in der Gegenwart“ postuliert (Weiß 2005:86).

Es ist jedoch die Frage, ob Augé seine Nicht-Ort-Charakteristika tatsächlich empirisch überprüft wissen will (vgl. Weiß 2005:86f.). Der Volkskundler Bernhard Tschofen ist vielmehr der Meinung, Augé fasse „den Begriff des non-lieu [...] durchaus metaphorisch“ auf (Tschofen 1994:310), genauso wie er auch Pierre Dupont mehr als eine Metapher denn als einen real existierenden Menschen einsetzt. Es geht Augé wohl vielmehr darum, auf die von bisher nicht gekannten Orten geprägte ‚neue Epoche‘ hinzuweisen und ein Denkmodell zu entwickeln, das dabei hilft, deren „bislang unbekannt Dimensionen zu ermessen“ (Augé 1994:83). Deshalb denkt Augé auch in den oben erwähnten umfassenderen Kategorien und prüft Räume und Menschen in Bezug auf Abhängigkeiten von und in Wechselwirkung mit größeren Einheiten, anstatt das Augenmerk auf konkretere Merkmale der Übermoderne zu richten.

4.1.4 Augésche Anregungen

Trotz der zurecht kritisierten Aspekte steckt Augés Ansatz voller Anregungen für die kulturanthropologische Erforschung unserer Zeit, denn er beschäftigt sich mit dem „aktuellen Dilemma“ (Tschofen 1994:308), dass neue Möglichkeiten gefunden werden müssen, um veränderte „Konsum- und Mobilitätsgewohnheiten“, „örtliche und zeitliche Andersheiten“ oder „sich neu ordnende gesell(mein?)schaftliche Bindungen“ (ebd.:310) anthropologisch fassen und verstehen zu können.

Auch in dieser Arbeit soll es deshalb nicht darum gehen, eine empirische Forschung an einem Ort der Übermoderne durchzuführen, sondern es gilt im Sinne von Augé „das Soziale zu vermessen, Größenordnungen abzuwägen und kleinteilige Vergleiche anzustellen“ (Augé 1994:19), bei Bedarf „Zwischenwelten“ (ebd.) zu erkunden und darüber die „bedeutungstragende Welt“ (ebd.) des Fliegens herzustellen.

Daraus folgend lassen sich diese weiterführenden Fragen für die Vermessung des Sozialen im Zeitalter der Spätmoderne am Beispiel der Airworld stellen:

- In welchem Verhältnis steht Vorgegebenes in der Airworld zu den Improvisationen und Spuren der Nutzer? Welche „Listen der Kunst des Handelns“ (De Certau nach Augé 1994:48) ermöglichen es dem Individuum,

„die Zwänge, denen die moderne und insbesondere die urbane Gesellschaft sie unterwirft, umzubiegen, zu benutzen und ihnen in einer Art alltäglicher Improvisation ihre eigenen Signale und ihre eigenen Spuren einzuprägen“ (De Certau nach Augé 1994:48f.)?

- In welcher Form spielen bei der Nutzung von Nicht-Orten „Gewöhnungsgeschichte[n] und kollektive Lernprozesse“ (Weiß 2005:87) eine Rolle? Bei Pierre Dupont wirkt alles so selbstverständlich – wenn aber das Flugreisen eine Kulturtechnik wäre, müsste es gelernt und geübt werden und außerdem spielten Aneignungen und Wahrnehmungen, Sinnliches, kulturelle Prägungen, Sinnstiftungskonzepte, Imaginationen und Symbolisierungen eine tragende Rolle.
- Wie sieht es mit der kulturellen Vielstimmigkeit in der Airworld aus? Werden durch die vielen Kreuzungen der Reisewege unzähliger Passagiere aus aller Welt am Flughafen und im Flugzeug neue Formen der kulturellen Verständigung hervorgerufen? Entsteht dort überhaupt etwas, oder etwas anderes, wie Augé es vermutet?
- In Anlehnung an die Konzepte von Heterotopien und liminalen Räumen stellen sich folgende Fragen: Verkehrt sich im Flugzeug die Ordnung, wie es Turner, Gennep und Foucault für diese Schwellenräume aufzeigen? Ist das Flugreisen mit dem Übergangsritual einer ‚rite de passage‘ vergleichbar und hat das Flugzeug über das von ‚A-nach-B-Bringen‘ hinaus noch andere Bedeutungen analog zu den heilenden Eigenschaften der liminalen Räume?

„Ein paar Stunden würde er nun endlich allein sein...“

Augé beendet seinen Prolog zur Flugreise des Pierre Dupont schließlich mit dem Start des Flugzeuges:

„Und schon hob das Flugzeug ab. Ein wenig träumerisch legte Pierre Dupont das Magazin zur Seite. Der Hinweis ‚Fasten seat belt‘ war erloschen. Er setzte sich die Kopfhörer auf, wählte Kanal 5 und ließ sich vom Adagio des Konzertes Nr. 1 in C-Dur von Joseph Haydn forttragen. Ein paar Stunden lang (während sie das Mittelmeer, das Rote Meer und den Golf von Bengalen überquerten) würde er nun endlich allein sein“ (Augé 1994:12).

Augé hätte sich auch dem Leiden eines Langstreckenfliegenden widmen können, er hätte das unangenehm kühle Gebläse der Klimaanlage, das nervende Brummen der Triebwerke, den Sauerstoffmangel, der die Passagiere matt und müde macht, das letzte große Flugzeugunglück, an das alle Passagiere jetzt wieder erinnert werden, oder die große Langeweile nach den ersten paar Flugstunden thematisieren können.

Stattdessen stellt er die Befreiung des Passagiers an einem Nicht-Ort von seinen „gewohnten Bestimmungen“ (Augé 1994:120) in den Mittelpunkt seiner Ausführungen:

„Er ist nur noch, was er als Passagier, Kunde oder Autofahrer tut und lebt. Vielleicht gehen ihm noch die Sorgen vom Vortag oder die von morgen durch den Kopf, doch seine augenblickliche Umgebung entfernt ihn vorläufig davon“ (ebd.).

Dem Passagier ist für die Zeit des Fluges eine „provisorische Identität“ (ebd.:118f.) gegeben, bei gleichzeitig im Flugzeug herrschender „relativer Anonymität“ (ebd.) – das kann, wie Augé ausführt, als Befreiung empfunden werden, „weil man sich nicht mehr an Position und Rang oder an die Vorschriften zur äußeren Erscheinung zu halten braucht“ (ebd.). Der Zustand ist aber auch verbunden mit großer Einsamkeit: So ist „die einzige Stimme, die Gestalt annimmt in dem schweigsamen Dialog, der sich zwischen ihm [Dupont] und der Landschaft“ entspinnt (ebd.:121) Duponts eigene, die „Stimme einer Einsamkeit, die um so verwirrender ist, als sie an die Einsamkeit von Millionen anderen gemahnt“ (ebd.). Diese neue Erfahrung von Einsamkeit steht laut Augé in unmittelbarem Zusammenhang mit der Übermoderne und „dem Auftreten und der Vermehrung von Nicht-Orten“ (ebd.:110). Die Einsamkeit ist das bestimmende Element der Flugreise und sie ist das, was die Übermoderne ausmacht – also praktisch ihr Konzentrat.

Inwieweit diese These durch mein empirisches Material zu stützen ist, überprüfe ich nun, indem ich mich auf den Weg mache vom literarischen Prototypen Dupont weg und hin zu den Menschen, die zwischen 2010 und 2014 tatsächlich im Flugzeug unterwegs waren.

4.2 IN DEN URLAUB FLIEGEN

4.2.1 Die Urlaubsflieger-Community: „Thanks for flying Ryanair!“

Die erste Vignette widmet sich dem touristischen Fliegen mit einem Low-cost Carrier, da ‚Urlaub‘ zu den wichtigsten Gründen gehört, um in ein Flugzeug zu steigen und 2013 26,5 % aller Reisenden einen Low-cost Carrier nutzten, um ihr Urlaubsreiseziel zu erreichen.⁵⁹

Für diese Fallstudie habe ich ohne Verabredung mit einem bestimmten Passagier einen Flug gebucht und die Menschen unterwegs spontan angesprochen.

Mit dem Überlandbus zum Regionalflughafen



Abbildung 63: Der Airportbus A20 nach Lübeck-Blankensee.

Mein Flug mit Ryanair, dem europäischen Marktführer im Bereich Low-cost Carrier, startet am 3. Juli 2014 um 13.05 Uhr am Flughafen Lübeck-Blankensee (LBC) und landet etwas mehr als zwei Stunden später in Palma de Mallorca (PMI). Zum Lübecker Flughafen bringt mich von Hamburg aus der Airportbus A20, der von den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein betrieben wird. Die Fahrzeit vom Zentralen Omnibus Bahnhof Hamburg zum Flughafen Lübeck dauert etwas mehr als eine Stunde und kostet 11,50 Euro für eine einfache Fahrt. Die Busse sind auf die einzelnen Lübecker Flüge getaktet und bereits mit dem Flugziel gekennzeichnet.

Das Flughafen-Bus-Konstrukt gehört zu den „Ermöglichungsstrukturen“ (Färber 2011:181) der Low-cost-Carrier-Logistik, denn die Billigairlines fliegen vor allem

⁵⁹ Statistica, Portal der Statistica GmbH, Umfrage zum Erreichen des Urlaubsziels:

43,4 % der Urlauber nutzten den PKW und 20,8 % ein Flugzeug einer Linienfluggesellschaft für das Erreichen des Urlaubsreiseziels.

Regionalflyghäfen an, die in der Nähe von Metropolen liegen, und viele Nutzer von Billigfliegern haben an Start oder Ziel kein Auto zur Verfügung.

4.2.2 Die polylokale Spezialistin Andrea: „*I live in six countries, so I have to fly a lot.*“

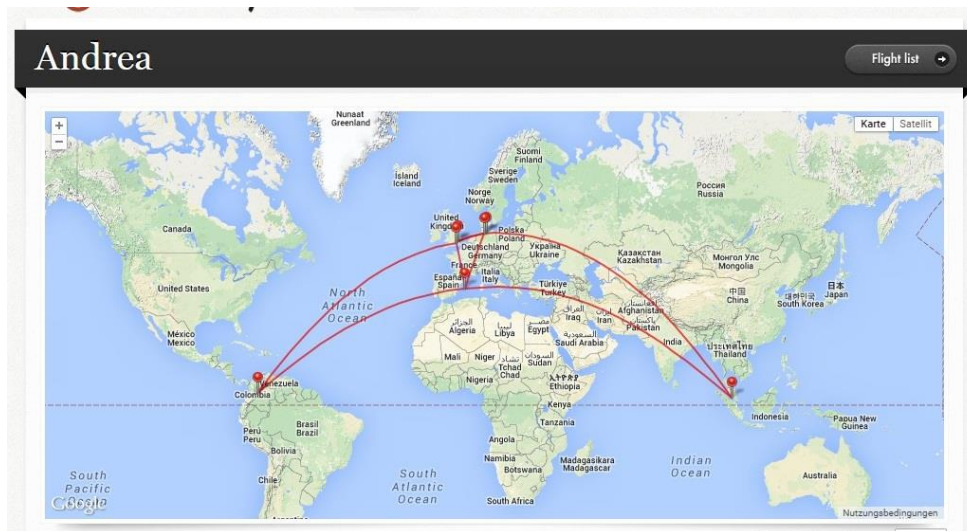


Abbildung 64: Flightdiary von Andrea.

Als ich dreißig Minuten vor Abfahrt des Busses an der Haltestelle am Bahnhof ankomme, wartet dort schon eine junge Frau mit knallrot gefärbten Haaren und einem engen, pinkfarbenen T-Shirt. Sie heißt Andrea, ist 25 Jahre alt und studiert seit 1,5 Jahren in Hamburg. Sie war schon eine ganze Stunde vor Abfahrt des Busses am Bahnhof, weil sie Angst hatte, den Bus (und damit auch den einzigen Lübecker Flug in dieser Woche nach Mallorca) zu verpassen.

Andreas Mutter ist Kolumbianerin und arbeitet als Journalistin auf der Baleareninsel. Bis vorletztes Jahr hat auch Andrea dort gelebt, dann zog sie nach Hamburg. Die nächsten sechs Wochen will Andrea sich bei ihrer Mutter auf eine Deutschprüfung vorbereiten, die sie im August in Hamburg ablegen muss.⁶⁰

Mit Andrea begegnet mir eine (zumindest zeitweise) Bewohnerin der Urlaubsinsel Mallorca. Sie ist jedoch genauso auf günstige Flüge angewiesen und deshalb in den gleichen Flugzeugen unterwegs wie die Touristen, für die diese Flüge einst eingerichtet wurden.

Optisch unterscheidet sich Andrea mit ihrer langen Jeans und den Uni-

⁶⁰ Andrea spricht und versteht kolumbianisches Spanisch, Spanisch, Katalan, den mallorquinischen spanischen Dialekt, Englisch und ein wenig Deutsch. Wir unterhalten uns auf Englisch und ab und zu streut Andrea ein paar Brocken Deutsch in das Gespräch ein.

zetteln in der Hand stark von den Urlaubern in kurzen Hosen und Flip-Flops, die uns später am Flughafen begegnen werden. Außerdem liegen in Andreas 10 kg-Handgepäck-Koffer nicht Badeanzug und Sommerkleider, sondern ausschließlich Unibücher, die sie für das Lernen in den nächsten Wochen braucht.

A: *„I am not taking anything, only books!“*

Auch ein Getränk für den Flug hat Andrea nicht mitgenommen und als Proviant dient ihr lediglich eine Milchschnitte.

A: *„My mother is waiting at the airport with my car and lots of food and drinks and shorts and my dogs. I am so excited to see my mum again!“*

Dass diese Reisestrategie funktioniert, liegt also an Andreas Mutter, dem Fixpunkt, der Andreas Reiseleben von der Mallorca-Seite her unterstützt und ermöglicht.

Polylokal leben

Andreas kolumbianische Familie lebt in der ganzen Welt verstreut: Ihr Bruder wohnt in Madrid, ihr Onkel mütterlicherseits in London, ihr Vater, zu dem sie keinen Kontakt hat, ist Deutscher und lebt in Bielefeld. Sine wegen hat Andrea einen deutschen Pass, der ihr viel bedeutet und der auch der Grund dafür ist, dass sie sich in Deutschland niedergelassen hat, um Deutsch zu lernen und Betriebswirtschaft zu studieren.

A: *„I live in six countrys. So I have to fly a lot. I lived in Colombia. I lived in Asia. So I have to fly so much. I don't like it. I have Angst.“*

In Kolumbien hatte Andrea aufgrund der Sicherheitslage nicht länger leben können. Anlass für ihr Verlassen Mallorcas wiederum war der Umstand, dass sie dort arbeitslos war, da sie ohne Deutschkenntnisse keinen Job im Tourismusgewerbe bekam. Auch in Asien bot sich Andrea keine berufliche Zukunft. Ihre globalisierte Biografie ist also nicht aus der Lust am Reisen oder dem Interesse an anderen Ländern entstanden, sondern hat ökonomische und politische Ursprünge – ihre hohe Mobilität und ihre polylokale Lebensweise sind eine Form von „(Über-)lebensstrategie“, wie es Silke Götsch-Elten auch für Zygmunt Baumanns Metaphern des Flaneurs, des Touristen und des Spielers beschreibt (Götsch-Elten 2011:20).

Aeromobilität ist für Andrea gleichzeitig Zumutung und Chance, da die Flüge zu ihrer Familie einerseits kosten- und zeitintensiv sind und Andrea sie als anstrengend empfindet, andererseits ermöglicht ihr das Flugzeug das polylokale Leben und ohne Low-cost Flüge könnte sie die einzelnen Familienmitglieder noch viel seltener sehen.

Andrea fühlt sich allerdings nicht ortlos wie Baumanns Flaneur, Tourist und Spieler: Heimat ist für sie an Menschen und nicht an Länder oder Sprachen gekoppelt, Orte wechselt sie häufig und scheinbar mit Leichtigkeit, aber ihre Familie bleibt als fester Punkt in ihrem Leben präsent. Sie fühlt sich immer dort zu Hause, wo ihre Mutter gerade lebt. In ein paar Stunden wird Andrea deshalb auch nicht ‚Zuhause auf Mallorca‘ ankommen, sondern ‚Zuhause bei ihrer Mutter‘.

Als Andrea von mir davon erfährt, dass die Ryanair-Flüge von Lübeck nach Mallorca ab Herbst eingestellt werden sollen (der Flughafen ist in Existenznot und Ryanair hat aufgrund von fehlender Planungssicherheit seine Flüge an den Hamburger Flughafen verlegt), reagiert sie erschrocken:

„Oh my goodness. Von Hamburg soooo expensive!“

Die regelmäßigen Flüge mit Ryanair stellen die einzige Verbindung zu ihrer Mutter dar und teurere Flüge wird sie sich nur schwer leisten können.

Billig buchen

Gebucht hat Andrea ihren Flug im Internet auf der Website von Ryanair, anders ist es auch gar nicht möglich, denn das Reisebüro ist wie bei allen Low-cost Carriern nicht mehr als Dienstleister zwischen Passagier und Airline geschaltet. Für ihren Flug von Lübeck nach Mallorca hat Andrea nur 29 Euro bezahlt, also weniger als viele reguläre Bahnfahrkarten innerhalb Deutschlands kosten. Handgepäck darf sie bis 10 kg kostenlos an Bord nehmen, ein Koffer bis 15 kg kostet je nach Haupt- oder Nebensaison 20 bis 50 Euro⁶¹. Als zusätzlichen Komfort verkauft Ryanair früheres An-Bord-Gehen, genannt ‚Priority Boarding‘ (2 bis 4 Euro), oder Sitzplatzreservierungen (5 bis 7,50 Euro). Premium-Sitzplätze inklusive ‚Priority

⁶¹ Website Ryanair, Geschäftsbedingungen / Gebühren.

Boarding‘ kosten 10 bis 15 Euro. Auch Platz für Sportgeräte, Kinderausrüstung oder Musikinstrumente kann der Passagier zu seinem Ticket dazubuchen.⁶²

Andrea hat für keines dieser Zusatzangebote Geld ausgegeben, sie benötigt nur den günstigen Transfer nach Mallorca. Die Idee der Low-cost Airlines, günstige Preise über weniger Komfort zu finanzieren, ist ganz auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten.

Doch obwohl Andrea schon oft bei Ryanair gebucht hat, schimpft sie über den Aufbau der Website:

A: „They are trying to force you to rent a car. Or a hotel. They really make it hard. And they hide the travel insurance. It’s not fair, they do it on purpose! And after all the booking, seven days before your flight, you have to print your boarding pass. And they ask you AGAIN about the hotel and everything. I think: ‚Ok, what happens if I click something wrong?!‘ But I am used to it.“

Auch von anderen Kunden und Verbraucherschützern wird die Website kritisiert, da sie von Ryanair bewusst so aufgebaut wurde, dass möglichst viele kostenpflichtige Zusatzoptionen verkauft werden. Klickt der Buchende zum Beispiel auf das ‚Priority Boarding‘, um sich Details und Kosten anzeigen zu lassen, ist dieser Service gleich kostenpflichtig im Warenkorb vermerkt und muss aktiv gelöscht werden.

Außerdem ist eine Reiserücktrittsversicherung in der Buchungsmaske voreingestellt, die nur mit Insiderwissen entfernt werden kann: Die Option ‚Keine Versicherung‘ wurde von Ryanair nämlich in einem Drop-down-Menü sehr weit unten zwischen verschiedenen Ländern, für die die Versicherung gelten soll, verborgen und muss dort aufgespürt und ausgewählt werden.

⁶² Alle Preise zuletzt abgerufen am 03.08.2014.



Abbildung 65: Die Option, die Reiserücktrittsversicherung auszuschalten, liegt zwischen Finnland und Lettland.

Ist der Flug gebucht, muss der Passagier ab sieben Tagen vor dem Abflug eigenständig online einchecken und die Bordkarte ausdrucken. Hat er nicht vorher eingetcheckt und der Check-in muss am Flughafen erledigt werden, berechnet Ryanair zusätzlich 70 Euro. Hat er eingetcheckt, aber die Bordkarte nicht auf DIN A 4-Papier ausgedruckt am Flughafen dabei, muss er eine Extragebühr von 15 Euro zahlen, damit die Ryanair-Mitarbeiter einen neuen Ausdruck anfertigen. Während des Check-in-Vorganges muss sich der Kunde erneut durch die Ryanair-Angebote klicken und Dinge wie den Mietwagen, das Hotel oder den „originalen Ryanair Handgepäck-Koffer“ ablehnen. Auch wenn Andrea mit diesen Abläufen inzwischen vertraut ist, ist die Buchung im Vergleich zu Linien-Airlines komplizierter und sie nimmt mehr Zeit in Anspruch.

„Very klein-Airport“

Als wir nach einer Stunde gemeinsamer Busfahrt am Flughafen ankommen, ist der Parkplatz bis auf den letzten Platz mit dänischen und deutschen PKWs gefüllt. Den öffentlichen Bus ab Hamburg zu diesem Flug hat außer uns nur eine Handvoll spanischer Passagiere genutzt.

A: „*The airport is very klein. Kleinster Flughafen, den ich je gesehen habe!*“

Andrea lacht, als wir vor dem Terminalgebäude halten.

Weil der Flughafen so klein ist, fühlt Andrea sich hier im Vergleich zu anderen Flughäfen besonders sicher.

A: „Hier gibt es keine Terroristen. Niemand würde in the middle of nowhere einen Anschlag verüben.“

Sicherheit ist für Andrea ein wichtiges Thema, auch weil sie in Kolumbien häufig mit Kriminalität und Gewalt konfrontiert war.

Gehen

Nachdem wir aus dem Bus ausgestiegen sind, durchqueren wir den nur ein paar Meter breiten Ankunftsraum. Hinter dem Check-in, der noch in der ‚fest gebauten‘ Architektur des Flughafens liegt, werden wir durch die → *Sicherheitskontrolle* in eine provisorisch wirkende (aber seit dem Beginn der Ryanair-Flüge existierende) Stahlstangen-Zelt-Konstruktion geleitet.



Abbildung 66: Das Terminal in LBC.

Der Boden besteht aus rohen Holzbohlen, auf denen die Schritte der Passagiere laut hallen und auch die Koffer rollen lauter über das Holz, als es an Flughäfen mit Fliesenbelag der Fall ist. Der Klang der Schritte ändert sich während der zurückgelegten Strecke: Im Terminal klapperten die Schuhe noch über den Steinboden, auf den Holzbohlen in der Wartehalle klingen sie hohl, auf dem Asphalt des Vorfeldes werden sie kaum zu hören sein und in der Flugzeugkabine werden sie schließlich ganz von der Kabineneinrichtung und den Geräuschen des Flugzeuges verschluckt.

Um uns herum bewegen sich alle Passagiere zu Fuß (der elementarsten aller Fortbewegungsformen) fort. Im Flughafen Lübeck-Blankensee gibt es kaum ‚Geh-Beschleuniger‘ wie die flughafentypischen Laufbänder, Rolltreppen oder Fahrstühle und ein Elektroauto kann ich ebenfalls nicht entdecken.

Flughäfen gehören zu den ‚Räumen des Gehens‘, es wird alleine gegangen, als Paar, als Familie, als Gruppe, von schwer bis leicht bepackt. Und trotzdem ist das Gehen an diesem Ort kein Spaziergehen. Wer ein Ticket hat, hat auch ein Ziel: das Flugzeug. Um dort hinein zu gelangen, werden während des Gehens Informationen generiert. Während sich die Passagiere voranbewegen, suchen ihre Augen nach wegweisenden Schildern: Wo ist der Check-in? Wo Gate 2? Das Gehen durch den Flughafen (und später auch durch die Flugzeugkabine bis zum richtigen Sitzplatz) ist auch eine visuelle Aktivität.

Wer genauer hinschaut, kann verschiedene ‚Modi‘ des Gehens am Flughafen ausmachen: Es gibt die schlendernden Passagiere, die bis zum Abflug noch eine Menge Zeit haben, es gibt die eilenden Passagiere, die durch den Flughafen hetzen, es gibt die bewusst gehenden Passagiere, die die Flughafenatmosphäre quasi in sich aufsaugen. Die Schritte der häufigen Nutzer des Flughafens sind zielstrebig, ihre Körper wissen, wo sie langzugehen haben. Die unsicheren Touristen, die hierhin und dahin ausschwärmen, plötzlich abbiegen oder stehenbleiben, geraten mit diesen Häufigfliegenden in Konflikt. Die Seltenflieger und Touristen ‚ergehen‘ sich den Raum, laufen erst falsch, erkundigen sich nach dem richtigen Weg oder finden ein Hinweisschild, strömen dann zurück – Gehen wird bei ihnen zur ‚raumerfahrenden und raumgestaltenden Praxis‘ (Tschofen 2013:66).

Auch von Emotionen und Wissen ist die Gangart abhängig: Je nachdem wieviel der Passagier über den Flughafen und seine Routen weiß, durchschreitet er auch das Terminal und je nachdem, ob der Passagier traurig den Urlaubsort verlässt oder voller Freude auf das Zuhause ist, geht er durch den Flughafen.

Gehen, Stehen und Sitzen wechseln sich auf einer Flugreise ab: Am Flughafen wird gegangen, in der Kabine meist gesessen und an den ‚Schleusen des Gehens‘ Check-in, Sicherheitskontrolle oder am Boarding-Schalter wird meist gestanden.

Andrea und ich laufen über den Holzboden zu unserem Gate und halten an. Hier warten bereits viele Passagiere, es herrscht eine laute und fröhliche Bierzeltatmosphäre.

In diesem provisorischen Zelt fällt besonders auf, wie groß der Unterschied zu einem klassischen Pan Am-Flug der 1960er Jahre, der am mittlerweile ikonischen TWA-Terminal des John F. Kennedy Flughafens in New York startete, geworden ist. In Lübeck ist der Billigflug auch an einen Billigflughafen gekoppelt.

4.2.2 Flughafen Lübeck-Blankensee: Biografie eines „Politikums“⁶³



Abbildung 67: LBC von außen.

Ich werde noch häufiger auf die Flughäfen als Fixpunkte der Aeromobilität eingehen, der Flughafen Lübeck ist jedoch ein ganz besonders gutes Beispiel dafür, was ein Flughafen alles sein und bedeuten kann.

Die Historie des 1917 gegründeten Lübecker Flughafens ist so wechselhaft wie seine Nutzungsgeschichte. Ebenso kontrovers sind die an der Entwicklung beteiligten Akteure und die Bedeutungen, die mit dem Flughafen im Laufe der Jahrzehnte verbunden waren. Seit Jahren ist die Existenz des Flughafens gefährdet und bis heute ist die Relevanz der Infrastruktur für die Region nicht vollständig ausgehandelt, auch wenn LBC der größte Verkehrsflughafen in Schleswig-Holstein ist – 2013 wurden hier 357.845 Passagiere gezählt. Im Sommerflugplan 2014 fliegt die irische Billigfluggesellschaft Ryanair von Lübeck nach Bergamo, Pisa und nach Palma de Mallorca und die osteuropäische Billigfluggesellschaft

⁶³ Färber, Vetter 2011:213.

Wizzair bedient die Flughäfen Gdansk und Kiew-Schuljany⁶⁴. Zur baulichen Infrastruktur des Flughafens gehören ein Terminal sowie eine Start- und Landebahn. Fluggastbrücken existieren keine, alle Flugzeuge werden von den Passagieren zu Fuß über das Rollfeld erreicht.

Geschichte und Nutzungen

Mitten im Ersten Weltkrieg wurde LBC als Militärflughafen eröffnet⁶⁵ und nach Kriegsende gemäß dem Friedensvertrag von Versailles wieder entmilitarisiert. Im zweiten Weltkrieg wurde die militärische Nutzung erneut aufgenommen und der Flughafen diente als Fliegerhorst der Luftwaffe. Nach dem Zweiten Weltkrieg machte die britische Luftwaffe LBC zum Stützpunkt der Luftbrücke nach West-Berlin (Steenbeck 2002:88) sowie zur Station für Waffentrainingskurse. Bis heute ist die kriegsgebundene Nutzung an den erhaltenen Kasernenbauten abzulesen. An die Luftbrücke wird über einen Gedenkstein rechts vor der Abfertigungshalle erinnert.



Abbildung 68: Der Gedenkstein für die Berliner Luftbrücke am Flughafen Lübeck.

Da nach der Teilung Deutschlands 1949 die Grenze zur DDR am östlichen Stadtrand von Lübeck verlief, lag der Flughafen plötzlich nicht mehr günstig in der Mitte Norddeutschlands, sondern ganz am östlichen Rande Westdeutschlands. Als

⁶⁴ Siehe Website Lübeck Airport.

⁶⁵ Alle Fakten zum Flughafen siehe Website Flughafen Lübeck und Seite „Flughafen Lübeck“. In: Wikipedia.

Folge der neuen geografischen Situation versank der Flughafen in der Bedeutungslosigkeit.

Alleine der tragische Unfall der Cessna von Uwe Barschel, dem damaligen Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein, brachte dem Flughafen 1987 erneut Aufmerksamkeit ein. Die Maschine war bei schlechtem Wetter mit den zwei Piloten, Barschels Leibwächter und Barschel selbst kurz vor der Landebahn abgestürzt, nachdem die Maschine mit einem Antennenmast kollidiert war. Außer Barschel starben alle Menschen, die sich an Bord befunden hatten.

Charter und Lowcost

Nach dem Mauerfall entdeckten Charterfluggesellschaften den Lübecker Flughafen neu und boten von hier aus Flüge in den Mittelmeerraum an (Färber, Vetter 2011:212). Verstärkt wurde diese Entwicklung durch den in den 1990er Jahren entstehenden neuen Fluggesellschafts-Typ der Low-cost Carrier: Ab dem Jahr 2000 startete Ryanair von LBC, was das Passagieraufkommen des Flughafens immens steigerte (Steenbeck 2002:158). Allerdings ging mit dieser Entwicklung nicht eine noch größere Bekanntheit des Airports einher, vielmehr verlor der Flughafen sogar seinen Namen, denn Ryanair bewarb ihn als ‚Flughafen Hamburg-Lübeck‘, wie es die Airline auch beim Flughafen Hahn für Frankfurt am Main oder beim Flughafen Rygge für Oslo praktiziert (Steenbeck 2002:164). Die Stadt Lübeck verschwand damit „hinter dem wirkmächtigeren Hamburg, dessen Billigflughafen es stellt“ (Färber, Vetter 2011:216).

Nachdem 2005 das Gesetz zur ‚Freizügigkeit von EU-Bürgern‘⁶⁶ in Kraft getreten war, startete die in Ungarn gegründete Billigfluggesellschaft Wizzair mit Tochtergesellschaften in Polen, Serbien, Bulgarien und der Ukraine ihren Betrieb ab LBC. Das Konzept von Wizzair ähnelt dem von Ryanair (allerdings mit dem Fokus auf Zentral- und Osteuropa), denn auch von Wizzair werden nicht die Metropolen direkt angeflogen, sondern kleine Flughäfen in deren Peripherie⁶⁷. Vor al-

⁶⁶ Dieses Gesetz erleichterte die europäische Arbeitsmigration, da Arbeitnehmer nun ohne großen bürokratischen Aufwand in jedem Land der EU leben und arbeiten dürfen.

⁶⁷ Homepage von Wizzair.

lem ukrainische und polnische ‚Migrant Worker‘ pendelten nun aeromobil zwischen Deutschland und ihren Heimatländern und machten den Lübecker Flughafen zum festen Bestandteil ihrer Migrations-Topografie.

Ausbau oder Rückbau?

Schon 2005 wurde die gerade belebte Auslastung des Flughafens wieder gebremst, als der Plan für den Ausbau des Flughafens bekannt wurde und in Lübeck und Umgebung Bündnisse für und gegen die Erweiterung entstanden. Die Menschen, die sich für den Ausbau und den Erhalt des Flughafens einsetzten, versprachen sich von einem erweiterten Flughafen regionale Entwicklungspotentiale, für die Flughafengegner wurde das Ausbauprojekt zum nicht tolerierbaren „Symbol eines Einbruchs an Urbanität im ländlichen Raum“ (Färber, Vetter 2011:213). Nach einer Klage der Umweltorganisationen NABU und BUND wegen Verstößen gegen das EU-Recht und die Bebauung von Flächen eines Naturschutzgebietes stellte das Oberverwaltungsgericht Schleswig die Flugplanerweiterung infrage, was alle weiteren Entwicklungsbemühungen stoppte⁶⁸. Auch die Verwendung von Steuergeldern (insgesamt bislang über 60 Millionen Euro öffentlicher Zuschüsse (Thelen 2009) für Ausbau, Erhalt und Betrieb des Flughafens wurden nun von Bürgern und Politik heftig diskutiert. Da es auch in den nächsten Jahren zu keinen Ergebnissen in Bezug auf Ausbau oder Rückbau des Flughafens kam, verschärfte sich die wirtschaftliche Lage immer weiter. Am 23. April 2014 beantragten Flughafen und Betreibergesellschaft die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens⁶⁹. Daraufhin gab Ryanair bekannt, den Flugbetrieb von und nach Lübeck aufgrund von Planungsunsicherheiten zum Ende des Sommerflugplans 2014 einzustellen und im Winter direkt vom Hamburg Airport die Flughäfen von Lissabon und Porto anzufliegen (jko für Spiegel online 2014). Der Wechsel nach HAM verwundert nicht besonders, da Ryanair momentan einen Imagewechsel weg von der Discounter-Fluggesellschaft anstrebt und nun immer häufiger zentrale Flughäfen statt der abgelegenen Regional-Airports ansteuert (ebd.).

Doch die Schließung des Flughafens konnte mit Hilfe eines Investors gestoppt werden: Yongqiang Chen aus China und seine Puren-Gruppe (Kaiser 2014), über

⁶⁸ Seite „Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)“. In: Wikipedia.

⁶⁹ Lübeck Airport in HL-live.de (2014).

die nur bekannt ist, dass sie in China unter anderem Krankenhäuser betreiben, wollen den Flughafen übernehmen und Medizintouristen aus China nach Lübeck bringen. Diese spezielle Form von Tourismus soll die Passagierzahl auf eine Million im Jahr verdreifachen. Das gleiche Geschäftsmodell hatte auch der deutsch-ägyptische Vorbesitzer Mohamad Rady Amar in Bezug auf arabische Patienten versprochen – allerdings nicht eingelöst. Da den Ideen der Puren-Gruppe bisher noch keine Taten gefolgt sind, scheinen 2015 Schließung oder Ausbau von LBC weiterhin ähnlich wahrscheinlich.

Mehr als nur ein Flughafen

Was erzählt uns diese Geschichte eines Regionalflughafens nun über das Fliegen? LBC zeigt, dass ein Flughafen mehr sein kann als *nur* ein Flughafen; er ist Wirtschaftsfaktor, Arbeitgeber, kann unterschiedliche Funktionen erfüllen – zum Teil nacheinander, zum Teil gleichzeitig – er ist wie im Falle Lübecks sogar Erinnerungsort und Teil der deutsch-deutschen Geschichte, er ist „Umschlagplatz, Drehkreuz, Transitraum, Treffpunkt, Nadelöhr, Projektionsfläche, Dorn im Auge und Hoffnungsträger“⁷⁰. Er verbindet Städte mit der Welt, auf ihm ruhen die Hoffnungen einer ganzen Region, Ereignisse treten hier verdichtet auf und Themen unserer Gesellschaft wie

*„technischer Fortschritt, modernste Arbeitsabläufe, visionäres Denken, internationale Beziehungen, Mobilität und Geschwindigkeit (...) Terrorbekämpfung, Überwachung, Migration und Asylpolitik, Globalisierung und Klimawandel“⁷¹.
werden am Flughafen ablesbar. Gleichzeitig sind Flughäfen immer auch Orte, die „aus den unterschiedlichsten Gründen in der Kritik [stehen und] Gegner [haben], ob nun wegen Lärm, Umweltbelastung, Finanzierungsmodellen, Transportgut oder Ausbau“⁷². An Flughäfen treffen außerdem verschiedene Welten aufeinander – die EU-Welt, die Arbeitswelt, die Urlaubswelt, die Airworld usw. und auch Menschen, Jobs, Güter, Technologien, Sprachen und Gefühle zirkulieren hier.*

⁷⁰ Vergleiche hierzu auch den Beitrag von raumlabor (Interessensgemeinschaft von Architekten und Künstlern) zum ‚Theater der Welt 2008‘ über den Flughafen Halle / Saale.

⁷¹ Ebd.

⁷² Ebd.

Die verschiedenen Nutzungen des Flughafens zum Beispiel als Segel-, Kriegs-, Rettungs-, Ausspäh-, Urlaubs- und Arbeitsflughafen mussten und müssen zwischen den Akteuren jeweils ausgehandelt werden, dazu gehören unter anderem die Betreiber, die Nutzer, die Stadt, die Anwohner, die politischen Gremien und die Natur mit ihren Fürsprechern. Bestimmte Akteure oder Entscheidungen (in diesem Fall getroffene genauso wie aufgeschobene) können die Entwicklung eines Flughafens lähmen oder sogar eine Schließung zur Folge haben.



Abbildung 69: In Blau sind deutsche Regionalflughäfen mit Linien- / Pauschalverkehr dargestellt.

Die Geschichte von LBC zeigt außerdem, dass das Geschäft mit dem Fliegen auch im Jahre 2015 nicht überall lukrativ sein muss. Genau wie an vielen anderen Regionalflughäfen ist in Lübeck das wirtschaftliche Fundament des Flughafens unsicher, die Abhängigkeit von ein / zwei Airlines ist groß und die Stadt kann und will sich die Millionen für Betrieb und Erhalt des Airports nicht mehr leisten. Dass die Situation in Lübeck kein Einzelfall ist, zeigt die neue Richtlinie des EU-Wettbewerbskommissars Joaquin Almunia, die besagt, dass Beihilfen zum Flughafenbetrieb gedeckelt werden müssen und 2024 ganz auslaufen.⁷³ Das Überleben vieler Kleinflughäfen ist nun noch stärker bedroht als zuvor.

Wenn schon die Existenz vieler kleiner Flughäfen so fragil ist, erstaunt es nicht, dass auch die an sie gebundenen aeromobilten Verbindungen nicht über viele Jahre

⁷³ Nur staatliche Subventionen für die Flughafen-Infrastruktur sind bis zu einer gewissen Betriebsgröße weiterhin erlaubt.

hinweg konstant existieren, so wie es etwa bei einer gebauten Autobahn oder dem Schienennetz der Eisenbahn der Fall ist. Die angebotenen Flugziele sind abhängig von Airlines und ihren Firmenkonzepten, der Passagierauslastung, Investoren, Marketingoffensiven, Steuergeldern usw.

Am Beispiel Lübeck drängt sich deshalb die Frage auf, was für Auswirkungen es hat, wenn eine der Flugrouten eingestellt wird oder vielleicht sogar alle Routen gestrichen werden. Wie verändert sich Lübeck, wenn die Billigflieger fernbleiben? Was passiert mit den Arbeitsmi-granten, die im Ausland vor allem dort einen Job gesucht und gefunden haben, wo die Billigflieger sie schnell und günstig hinbringen? Und was wird aus den Dauertouristen, die sich zum Beispiel durch den Kauf eines Apartments fest an ein einziges Reiseziel gebunden haben?

Über diese Fragen können exemplarisch einige der Menschen Auskunft geben, die ich auf dem Flug von Lübeck nach Palma getroffen habe.

Zwischen Lustspiel und Drama

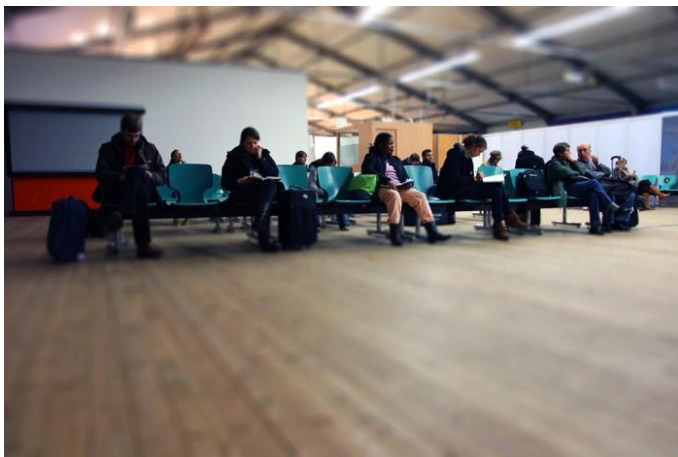


Abbildung 70: Warten am Gate in LBC.

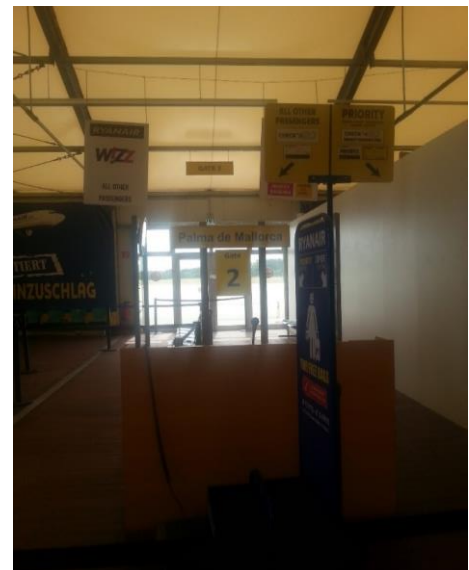


Abbildung 71: Abfertigungstresen mit laminierten Papierschildern.

Blicken wir mit dem Soziologen Erving Goffman, der das Theater als Metapher für die soziale Welt benutzte, auf die wartenden Passagiere, erleben wir hier die Aufführung des Theaterstücks ‚Urlaub‘ (vgl. Goffman 2003):

Die Wartehalle wird dabei zur Bühne, auf der die Darsteller in bestimmten Rollen agieren. Zum Bühnenbild gehören die Sitzbänke, auf denen sich die Protagonisten in Grüppchen platzieren, die großen Fenster, vor denen sie sich in Erwartung des Flugzeuges postieren, der Kiosk, an dem letzte Wasserflaschen, Zeitschriften und

Süßigkeiten gekauft werden können und der Abfertigungstresen mit der Absper-
 rung Richtung Rollfeld.

Vor allem handelt es sich bei den hier wartenden Urlaubern um Skandinavier,
 denn in Dänemark und Schweden haben die Sommerferien im Gegensatz zu
 Deutschland schon begonnen. Die meisten der anwesenden Passagiere scheinen
 Profis im (Urlaubs)fliegen zu sein, was bereits ihre ‚Kostümierung‘ verrät: Sie tra-
 gen Shorts, Röcke, Sandalen, T-Shirts, Blusen und Polohemden. Kaum einer trägt
 Socken. Als Requisiten dienen Taschen, Koffer und Sonnenhüte. Aufgrund der
 Urlaubsuniform sind Einzelindividuen nur schwer zu unterscheiden, die Passa-
 giere sind schon am Gate zur ‚Billigflieger-Community‘ geworden.

Ein Kind schreit, die Luft ist stickig, der Lärmpegel ist hoch, aber das Theater-
 stück ‚Urlaub‘ hat bereits begonnen und so wird Entspannung und Fröhlichkeit
 demonstriert, unabhängig davon, wie unangenehm die räumlichen Bedingungen
 sich anfühlen mögen. Die Mischung aus „Freiheit und Zwang“, die „Massenreisen
 mit der Bahn oder dem Flugzeug vermitteln“ (Löfgren 2014:36) ist deutlich zu
 spüren.

4.2.3 Die polnische Arbeitsmigrantin Arjona: „We are on holiday.“

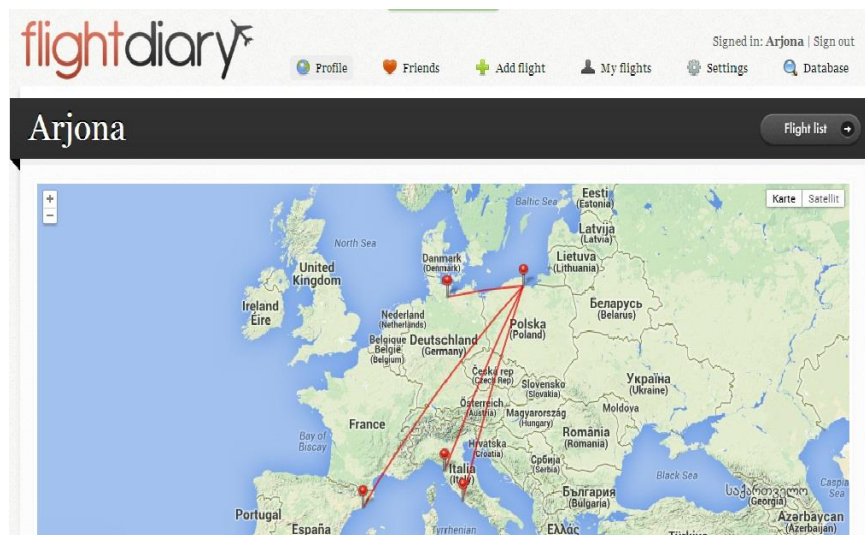


Abbildung 72:
 Flightdiary
 von Arjona.

Vom Migrant Worker zum Urlaubsflieger

Im Zentrum des Urlaubs-Bühnenbildes am Gate sitzt inmitten der hin- und herlau-
 fenden braungebrannten Dänen ein blasses, junges Ehepaar Anfang 30 mit einem
 ca. 6 Jahre alten Kind. Der Vater hört Musik über sein Handy, die Mutter liest auf

einem No-Name Tablett-PC und das kleine Mädchen zeichnet. Die Familie wirkt irgendwie deplatziert, vielleicht auch, weil die beiden Eltern nicht die vorherrschenden Urlaubsoutfits tragen, sondern dicke Daunenjacken und lange Hosen. Im Vergleich mit den anderen Passagieren wirkt die Familie irgendwie farblos. Als ich die Mutter anspreche, erzählt sie in gebrochenem Englisch, dass sie Arjona, Janek und Daria heißen und aus Gdansk kommen. Von dort sind sie mit Ryanair nach Lübeck geflogen und nun fliegen sie weiter nach Mallorca in den Urlaub. Auf der Insel werden sie fünf Tage bleiben, dann geht es wieder zurück nach Polen.

„*We are on holiday!*“, betont Arjona.

Kurze Urlaubsflugreisen unternehmen sie häufiger, eine fünftägige Reise ist laut Arjona für sie schon fast untypisch lang.

Die Wizzair-Route zwischen Gdansk und Lübeck ist die, die Alexa Färber 2011 als Arbeitsmigrantenflug beschrieben hat (Färber 2011:213). Da Gdansk aber über Lübeck mit allen Zielen von Ryanair verbunden ist, ist nun auch eine günstige Urlaubsroutenroute von Polen nach Spanien entstanden. Nicht nur Palma und Lübeck sind also durch das Streckennetz der verschiedenen Billigflieger dichter aneinandergedrückt, sondern auch Gdansk und Palma⁷⁴.

Die Arbeitsmigranten, für die die aeromobile Mobilität bisher vor allem ökonomische Notwendigkeit gewesen war, haben diese überraschende Querverbindung inzwischen entdeckt und nutzen sie für Flüge in die Sonne – sie sind ebenfalls zu Touristen geworden, auch, wenn sie bisher noch auffallen.

Flight cancelled

Sollte der Flughafen Lübeck tatsächlich geschlossen werden, würden neben den Flügen nach Gdansk auch die Flüge von Wizzair nach Kiew eingestellt werden. Für die Arbeitsmigranten aus der Ukraine, die mit Wizzair nach Lübeck und Umgebung kommen, hätte die Schließung des Flughafens massive Folgen, denn der Flug vom Flughafen Kiew-Schuljany (IEV) nach Lübeck ist bisher ihre einzige Möglichkeit, günstig und ohne Umsteigen zwischen Kiew und Norddeutschland

⁷⁴ Und da Polen seit 2004 Mitglied der EU ist, können Janek, Arjona und Daria diese Strecke ohne bürokratischen Aufwand und nur ausgerüstet mit ihren Personalausweisen nutzen.

zu pendeln. Eine direkte Bahnverbindung von Hamburg in die Ukraine gibt es nicht und die Busfahrten dauern mehr als einen ganzen Tag.

Die etablierte ukrainische Gemeinde in Hamburg, ein weiterer Akteur im Kampf um den Flughafen, setzt sich deshalb stark für seinen Erhalt ein. Unter anderem hat sie eine Online-Petition zur Unterstützung des Flughafens erstellt und bereits erste Unterschriften gesammelt⁷⁵. Diese Akteursgruppe ist allerdings (noch) nicht besonders diskursstark, die Petition wurde bis zum 14.08.2014 nur von 136 Personen unterzeichnet.

4.2.4 Die soziale Organisation an Bord

In der Kabine

In der Flugzeugkabine - ein „halböffentlicher Raum, der Züge des Privaten trägt“ (vgl. Rolshoven über das Baseler Tram 1998:229) - werden die Passagiere durch drei spanische Flugbegleiter begrüßt. Mit dem Raumwechsel verändert sich das Benehmen der Passagiere: Ab jetzt gibt es kein Ausweichen oder Aussteigen mehr bis zur Landung, das einzelne Individuum ist erkennbar, es kann „beügt und gemustert werden“ und wird „gehört und gerochen“ (ebd.).

Anders als in der exponierten Situation am Gate und beim Einsteigen ist das Zusammensein der Passagiere in der Flugzeugkabine weniger stark geprägt vom Sehen-und-Gesehen-Werden des Einzelnen, denn durch die Anordnung der Sitze in Reihen ist der Blick auf die anderen Passagiere nach ein paar Metern fast unmöglich und selbst wenn sich ein Passagier erhebt, ist er zwar zu sehen, aber schon ein paar Reihen weiter nicht mehr zu hören.

Die dänischen Sprachfetzen, die von allen Seiten herüberschallen, lassen keinen Zweifel: Der in Deutschland startende Ferienflieger einer irischen Fluggesellschaft mit spanischer Besatzung ist fest in dänischer Hand. Nachdem sich das Getümmel im Gang gelichtet hat und die meisten Passagiere sitzen, kommt vom Band die englische Begrüßungsdurchsage, dann startet die Sicherheitsvorführung der Flugbegleiter. Schon kurze Zeit später hebt das Flugzeug ab und nachdem das Ansnallzeichen erloschen ist, springen alle Passagiere sofort wieder wie auf ein

⁷⁵ Tamara Petersen: Petition auf change.org: Wir wollen, dass der Flughafen Lübeck weiterhin besteht! Helfen Sie mit, den Flughafen Lübeck zu retten!

geheimes Zeichen hin auf und öffnen die Gepäckfächer. In der Kabine des Billigfliegers gibt es keine unterschiedlichen Klassen, alle Passagiere sind einander gleichgestellt. Deshalb fehlt auch der Vorhang, der üblicherweise die unterschiedlichen Klassen trennt.

Die Choreografie der Flugreise geht weiter: Pullover werden angezogen, Kapuzen gegen die Zugluft werden aufgesetzt und Hüte werden in Gepäckfächern verstaut. Väter und Mütter strömen mit ihren Babys und Kleinkindern auf dem Arm im Gang auf und ab. Proviant wird ausgepackt und ausgeteilt. Vom Vollkornbrot in Alufolie über Weißbrot-Sandwiches in Plastiktüten bis hin zu Bananen, Weingummi und Keksen ist alles mit dabei, was als Verpflegung für eine Luftreise als passend empfunden wird.

Erving Goffman definiert in „Interaktion im öffentlichen Raum“ soziale Organisationen als aus einer Gruppe von Menschen bestehend, „die gemeinsam anwesend sind“ (Goffman 2009:247). Für ihn sind diese Menschenansammlungen, egal in welchem Kontext sie stattfinden, deshalb so interessant, weil sie immer etwas über die Gesellschaft und ihr Zusammenleben, ihre Belange und ihre Probleme (und in diesem Falle über ihr In-den-Urlaub-Fliegen) erzählen. Dies ist auf die Situation im Flugzeug übertragbar, denn auch in der Flugzeugkabine begegnet uns eine soziale Organisation mit eigenem Recht, eigenen Codes und eigenen Regeln (vgl. ebd.:246f.): Schon nach kurzer Zeit beobachte ich zum Beispiel Allianzen und Abgrenzungen, zum Beispiel, als ein Baby nicht aufhört zu schreien und seine Eltern es nicht beruhigen können. Solidarität stellt sich in diesem Moment vor allem zwischen Menschen ein, die sich als ebenfalls zu dieser „Gruppe zugehörig betrachten“ (Goffman 2009:143), in diesem Fall also andere Eltern mit kleinen Kindern. Abgrenzendes Verhalten wird vor allem bei Personen ohne Kinder beobachtbar, die genervt die Augen verdrehen.

Die Zugehörigkeit zur Gruppe der Passagiere muss im Flugzeug, anders als in anderen Situationen, nicht ständig neu bewiesen werden, sie ist durch die räumliche Begrenzung der Flugzeugkabine und die fehlende Möglichkeit des zwischendurch Aussteigens gegeben.

Für die Kleinkinder sind 2,5 Stunden Flug noch einmal eine ganz andere Herausforderung als für die Erwachsenen, die Kinderkörper lassen sich noch nicht auf

Kommando in den ‚aeromobilen Ruhemodus‘ fahren, wie es die Erwachsenenkörper bereits gelernt haben und eine konkrete Vorstellung über die Länge von 2,5 Stunden existiert bei ihnen noch nicht. Auch deshalb genießen „die ganz Jungen“ (Goffman 2009:211) (ebenso wie „die ganz Alten“, ebd.) innerhalb des Flugzeug-Regelwerks besondere Verhaltensfreiheiten.

Dass die soziale Situation in der Kabine trotz der Enge und der zum Teil entgegengesetzten Interessen der verschiedenen Nutzergruppen (zum Beispiel Kleinkinder und Erwachsene ohne Kinder) ausgeglichen bleibt, liegt maßgeblich an den Flugbegleitern, bei Goffman „exponierte Personen“ oder „Ordner“ genannt, „die formell oder informell die besondere Aufgabe haben, ‚Ordnung‘ zu halten“ (ebd.:217). Die Ordner beruhigen aufgeregte Passagiere, schlichten Streit, kümmern sich um Essen und Trinken, sammeln regelmäßig den Müll ein und weisen Passagiere darauf hin, wenn sie Regeln übertreten.

Das Betrachten der Kabine mit Goffmans Handlungstheorie versperrt allerdings den Blick auf das Widerspenstige, da sich alle Handlungen bei ihm aus den Rahmungen erklären und durch die soziale Ordnung mit Traditionen, Institutionen und Organisationen determiniert scheinen. Wie die Ausführungen im nächsten Abschnitt zeigen, bietet sich den Passagieren jedoch eine Reihe von Möglichkeiten, sich diesem Handlungs-Dispositiv nicht zu unterwerfen.

Sitzen

Wie in Kapitel 2 ‚Was fliegt mit, wenn ein Flugzeug in der Luft ist‘ beschrieben, wurde der Flugzeugsitz aufwändig auf den menschlichen Körper hin konstruiert, um optimalen Komfort bei geringstem Platzverbrauch zu gewährleisten. In der Praxis wird in den Sitzen jetzt jedoch ganz anders gesessen als geplant – kaum ein Passagier in diesem Flieger sitzt aufrecht und mit beiden Beinen am Boden: Ein Junge im Teenageralter neben mir ist tief in seinen Sitz gerutscht, hat die Knie weit oben gegen die Vorderlehne des Sitzes gestützt und die Arme hält er vor der Brust verschränkt. Etwas später steckt er seinen linken Fuß in die Lücke zwischen den beiden Sitzen vor sich und findet Halt an der Armlehne des Vordersitzes. Ein Mann auf der anderen Seite des Ganges hat die Arme von oben auf die Kopfstütze seines vor ihm sitzenden Nachbarn gelegt und schläft mit nach vorne gesunkenem Kopf auf der Kopfstütze des anderen Passagiers. Die Beine eines kleinen Jungens sind zu kurz für den Sitz, der Knick der Knie trifft deshalb nicht mit dem Ende der

Sitzfläche zusammen und seine Beine stehen steif nach vorne ab, wobei sie mit den schmutzigen Schuhsohlen die Sitzlehne des Vordermannes berühren. Ein weiterer kleiner Junge sitzt rückwärts zwischen Sitz und Lehne auf dem Fußboden und hat die Sitzfläche seines Sitzes zur Tischplatte umfunktioniert, um dort seine Pokémon-Karten auszulegen und zu sortieren.

Die Phantasie der Passagiere in Bezug auf immer neue Sitzpositionen scheint während des 2,5-stündigen Fluges schier unerschöpflich, das Sitzen wird zur „An-eignungstechnik und -taktik“ (Rolshoven 1998:228) und zeugt „nicht nur von den Grenzen der individuellen Nutzung, sondern auch von den Möglichkeiten, kleinen Freiheiten oder auch von Abwehrstrategien“ (ebd.), die Johanna Rolshoven ebenfalls im Baseler Tram beobachten konnte. Indem sich die Passagiere im Raum bewegen, sich auf verschiedenste Art und Weise niederlassen, einen oder mehrere Sitze nutzen und bestimmte Elemente bevorzugen oder brachliegen lassen (wie die unbeliebte letzte Reihe), verhelfen sie der räumlichen Ordnung zur Existenz und verschaffen ihr „eine Erscheinung“ (De Certeau 1988:190). Der Passagier verändert also den Raum, „da er durch Abkürzungen, Umwege und Improvisationen auf seinem Weg bestimmte Elemente bevorzugt, verändert oder beiseitelassen kann“ (ebd.). Außerdem bildet er „seltene“, „zufällige“ oder gar unzulässige räumliche „Wendungen“ (ebd.:191), wie die Umgestaltung der Sitzfläche zur Pokémon-Sortierungsfläche zeigt.

Genormte Räume müssen also nicht unbedingt genormte Handlungen hervorrufen. In diesem Sinne ist Raum auch etwas „Dynamisches und Prozesshaftes, das durch die im Raum Agierenden entsteht“ (Hilti 2007:190).

Sogar die engen Sitze, in denen auf den ersten Blick alles vorgegeben scheint, bieten Raum für „Tricks, Finten und Listen der Verbraucher“ (De Certeau 1988, Klappentext). Die Menschen sind der Innenausstattung also nicht nur ausgeliefert, sondern eignen sie sich aktiv an und etablieren dabei Freiheiten und Gegenstrategien, dehnen Raumelemente aus oder schaffen „Lücken im räumlichen Kontinuum“ (ebd.:195).

(K)ein Gang

Der Gang erschließt die Kabine, er ist aber auch eine Grenze, denn er trennt Sitzen von Stehen, Gehen von am Platz Sein, Links von Rechts (siehe Kapitel 2.1.2 ‚Innen‘). Da Grenzen immer auch das Bedürfnis hervorrufen, sie zu übertreten, ist

eine wichtige Funktion von ihnen der Kontakt „über sie hinweg“ (Fredrik Barth [1969] nach Hengartner, Moser 2006:14). Auch im Flugzeug ist kurz nachdem das Ansnallschild erloschen ist, der Gang komplett mit auf- und ablaufenden Eltern und Kindern okkupiert und von nun an ist er ständig überflutet mit Dingen und Aktionen. Der Gang wird zum „Zwischen- und Möglichkeitsraum“ (Rols-hoven 2000:109/120), zu einer Transitzone, in der die Passagiere Platz suchen für alles, was im Sitzbereich keinen Platz gefunden hat oder dort nicht erledigt werden kann. Wo der Gang noch sichtbar ist, wird er auf vielfältige Weise überbrückt: Die Passagiere zeigen sich Zeitschriften über den Gang hinweg, halten sich von Gangplatz zu Gangplatz an den Händen oder kümmern sich mit lang ausgestreckten Armen um ihre Kinder auf der anderen Gangseite. Irgendwann ist es für die Flugbegleiter kaum noch möglich, mit den → *Trolleys* dem Verkauf von Bordmahlzeiten nachzugehen. Daraufhin gibt es eine Durchsage, dass sich alle Passagiere hinsetzen und anschnallen sollen. Allerdings zeigt die Durchsage keinerlei Wirkung, auch dann nicht, als sie wiederholt wird. Die Anziehungskraft des Ganges und das Bedürfnis danach, sich in der engen Kabine zu bewegen, setzen sich durch.

Diese Situation stellt einen signifikanten Unterschied zu den von mir begleiteten Linienflügen dar, bei denen der Gang fast ausschließlich den Flugbegleitern und einzelnen Toilettennutzern vorbehalten war. Das mag an der engeren Bestuhlung oder den größeren Freundes- und Familien-Gruppen liegen, die im ‚Billigflieger‘ nach Mallorca unterwegs sind und die sich zum Teil über mehrere Sitzreihen erstrecken. Vielleicht liegt es auch daran, dass so viele Kinder und Babys mit an Bord sind, denen nur schwer zu vermitteln ist, dass sie nun stundenlang stillsitzen sollen. Es zeigt aber auch, wie viel Übung und Selbstdisziplin von den Passagieren benötigt wird, um sich den Gesetzen der Kabine entsprechend zu verhalten. Die soziale Kontrolle unter den Passagieren scheint im Linienflieger im Vergleich zum Low-cost-Flieger stärker zu sein, viel schneller wurde bei vermeintlichem Fehlverhalten missbilligend geguckt und auch die Flugbegleiter nahmen ihre kontrollierende und zurechtweisende Funktion stärker wahr, als sie es in diesem Urlaubsflieger tun.

Individuelle Klapptisch-Welten

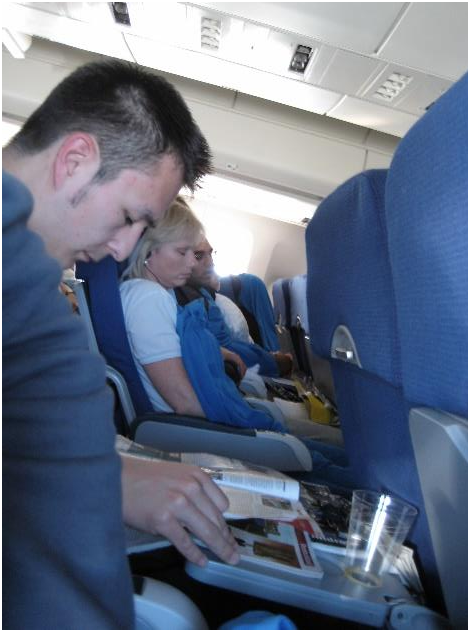


Abbildung 73: Zeitschriften und Becher auf einem Klapptisch.

Eine weitere Aneignung des Raumes zeichnet sich mittlerweile auf den Klapptischen ab. Aus Proviant und Unterhaltungsgegenständen sind im Laufe des Fluges äußerst aufschlussreiche kleine Artefaktwelten entstanden. Auch Tom O'Dell hat in seiner Studie zu schwedischen Eisenbahnpendlern beobachtet, wie

„die Menschen in überfüllten Zügen private Orte schaffen, indem sie sich mit allen Arten von Dingen umgeben und den öffentlichen Raum wie ein Zuhause einrichten oder aber ihn in ein temporäres Büro verwandeln“ (O'Dell [2006] nach Löfgren 2009:41).

Bei der dänischen Mutter links von mir liegen auf der Tischplatte Lesebrille, Brillentuch und Brillenetui, eine Tüte mit Weingummi, eine kleine Flasche Wasser, ein Pullover und ein Buch. Bei der kolumbianischen Studentin Andrea stapelt sich ein Haufen kopierter Zettel mit Unitexten, bei einer älteren Dame in der letzten Reihe ist eine Beschäftigungswelt aus mehreren Kreuzworträtselheften, der ‚BILD der Frau‘ und einem Plastik-Kaffeebecher entstanden. Bei dem kleinen Jungen vor mir liegen auf dem Tisch eine leere Capri-Sonnen-Tüte, ein Tablet-PC und eine offene Tüte mit Pokémon-Karten.

Ein Tablet-PC findet sich bei fast jeder Familie auf dem Tischchen. Der kleine Junge spielt damit ein Spiel, bei dem er eine S-Bahn auf Schienen steuert und Hindernissen rechtzeitig ausweichen muss. Schafft er dies nicht, sieht man den

Lokführer aus dem Bild wirbeln. Die Finger des Jungen wischen professionell und konzentriert über den Touchscreen des Tablets, lange Zeit sitzt er vollkommen still auf seinem Sitz. Ein Jugendlicher weiter vorne spielt ein Tablett-Spiel, bei dem er Münzen sammelnd von Podest zu Podest springt. Die meisten Videospiele haben mit Bewegung zu tun: Sie erweitern die begrenzte Welt zwischen Sitz und Vordersitz, während die jungen Spieler ruhig in der Flugzeugkabine verharren. Die Erwachsenen beschäftigen sich ebenfalls mit Tablets, allerdings lesen sie vor allem Texte – doch auch die führen sie aus dem engen Flugzeug hinaus in andere Welten.

Da Ryanair wie alle Low-cost Airlines weniger Accessoires zur Aufführung des 'Urlaubsepos' anbietet als Linienflieger (es fehlt das Entertainment-System oder das Bordessen für alle Passagiere), beginnen die Passagiere mit eigenen Mitteln den Innenraum zu bespielen: Da kein kostenloses Essen serviert wird, bringen sie selbst Essen mit, und da das Unterhaltungsprogramm fehlt, sorgen sie selbst dafür, dass ihnen im Flugzeug nicht langweilig wird. Nicht nur die Buchung des Fluges und das Einchecken müssen die Passagiere also mit weniger Unterstützung der Airline bewältigen, auch Verpflegung und Zerstreuung bleiben in ihrem Verantwortungsbereich (wenn sie nicht die kostenpflichtigen Optionen an Bord nutzen wollen).

Die Artefakte geben neben persönlichen Präferenzen auch darüber Aufschluss, was die Passagiere während eines Fluges zu brauchen glauben: Dinge für das körperliche Wohl wie Nahrung und Trinken, Ablenkendes wie Bücher, Tablets und Musik sowie Privates / Sicherheit Vermittelndes wie ein Kissen oder ein Kuscheltier von zu Hause.

An der Auswahl der Dinge zeigt sich außerdem, was für eine Art von Urlauber man ist: Wer hat einen Baedeker-Reiseführer dabei und wer das 'In touch'-Star-Magazin? Auf wessen Tischchen liegt ein aufwändig zubereitetes dickes Proviantpaket und bei wem steht nur ein schnell im Flugzeug georderter Kaffeebecher? All dies gibt wertvolle Hinweise darauf, ob es sich um einen Kulturtouristen oder um einen Badeurlauber handelt und ob für jemanden der Flug ein Ereignis ist oder ermüdende Routine.

4.2.5 Die Urlaubsprofis Gitta und Ronny: „Wir fliegen lieber öfter.“



Abbildung 74: Flightdiary von Gitta und Ronny.

Ganz hinten in der Kabine - in der allerletzten Reihe - hat sich ein älteres Ehepaar niedergelassen. Der Mann sitzt am Gang und liest die BILD-Zeitung, seine Frau sitzt am Fenster und löst Kreuzworträtsel. Der Platz in ihrer Mitte ist frei. Sie heißen Gitta und Ronny, kommen aus Lübeck und sind 67 und 68 Jahre alt. Ronny war vor seiner Rente Steuerberater, Gitta hatte ein Café in Heiligenhafen. Sie wollen zwei Wochen auf Mallorca bleiben, wo sie seit zwölf Jahren ein Apartment besitzen, danach geht es zurück nach Deutschland. Bis zu zehn Mal im Jahr fliegen die beiden zu Kurzaufenthalten in ihre mallorquinische Wohnung.

Subversive Strategien

Mit der Flugbuchung auf der Website von Ryanair hat Ronny inzwischen keine Probleme mehr.

R: „Alles Übung.“

Da er grundsätzlich akribisch darum bemüht ist, versteckte oder seiner Meinung nach unlautere Kosten aufzuspüren, investierte Ronny gerne Zeit und Energie, um alle Tücken in den Ryanair-Angeboten zu entdecken und sich Strategien dagegen zu überlegen.

R: „Das sind doch alles Gangster!“

Erst vor kurzem hat Ronny eine Taktik entwickelt, um die in diesem Jahr von Ryanair neu eingeführten Zusatzkosten für zusammenhängende Plätze zu umgehen. Da Ronny 20 oder 30 Euro Aufschlag für Hin- und Rückflug für zwei nebeneinanderliegende Plätze zu viel findet (pro Platz wie oben beschrieben 5 oder 7,50 Euro), er aber gerne neben seiner Frau sitzen möchte, bucht er für sich stattdessen das Priority Boarding für nur 4 Euro für den Hin- und Rückflug. Während Gitta entspannt am Gate sitzen bleibt, geht Ronny mit den ersten Passagieren an Bord, um für beide Plätze in der letzten Reihe zu besetzen. Mit den restlichen Passagieren kommt Gitta später hinzu und nimmt ihren Platz ein.

Diese Strategie funktioniert, da die Sitzplätze in der letzten Reihe online entweder gar nicht buchbar sind (denn das Flugzeug darf hinten auf keinen Fall zu schwer werden) oder sie bei den Passagieren zu den unbeliebtesten Sitzplätzen gehören, weil es hier oft keine Fenster zum Hinausschauen gibt. Selbst bei einem ausgebuchten Flug bleiben sie also oft frei.

Auf den beiden Randplätzen der Reihe sitzen Gitta und Ronny, da sie darauf spekulieren, dass sich kein Passagier zwischen sie setzen mag. Als Folge davon haben Gitta und Ronny während des Fluges mehr Raum für sich zur Verfügung – fast wie in der Business Class, wo auch der Mittelplatz nicht belegt wird. Die gemiedene letzte Reihe wird von Gitta und Ronny also als Freiraum genutzt, um sich die Reise komfortabler und trotzdem kostengünstig zu gestalten. Dass Gitta und Ronny fast auf jedem Flug zusammen in der letzten Reihe sitzen, ist der beste Beweis dafür, dass Ronny einen Ort in der Kabine aufgespürt hat, der von den Passagieren brachliegen gelassen und selten bespielt wird. Auch in der Flugzeugkabine gibt es also das sonst „in der ethnologischen Stadtexploration beobachtbare Wechselspiel zwischen Nutzungsvorgabe, Nutzungsspielraum und tatsächlicher ‚subversiver‘ Nutzung“ (Rolshoven 2000:120).

Das Dazwischen

Die Zeit, die Gitta und Ronny zwischen Lübeck und Mallorca verbringen, entpuppt sich, ähnlich wie in Daniella Seidls Forschung zu pendelnden Schweizer Italentouristen mit Wohneigentum im Urlaubsland (Seidl 2009a), im Gespräch nicht einfach als ‚tote Zeit‘ zwischen A und B, die BILD-Zeitung lesend und Kreuzworträtsel lösend überstanden werden muss, sondern ist geprägt von Ritualen mit verschiedenen Funktionen: Gitta und Ronny bestellen sich immer einen

Kaffee, sie haben immer ihre Zeitschriften dabei und Gitta passt jedes Mal auf, dass ihr der Blick auf die Alpen nicht entgeht. Abläufe und Reihenfolge dieser Handlungen haben sich durch die wiederholte Bewegung zwischen den Orten schon lange zwischen ihnen eingespielt und eine große Vertrautheit mit allem, was passiert, ist deutlich spürbar (Löfgren 2014:35). „Einen Flug von England nach Spanien nehmen, fühlt sich heute eher wie das Aufspringen auf einen Pendlerbus an denn als Auslandsreise“, zitiert Daniella Seidl in: „Ein Ort und eine Zeit für die Familie“ ein bilokal lebendes Ehepaar (Seidl 2009c:46-56). Die Abenteuerstimmung hat sich auch bei Gitta und Ronny zur Routine verkehrt.

Die Airline leistet ebenfalls ihren Anteil zur Ritualisierung der Reise mit der Sicherheitsvorführung vor dem Start, der Pilotendurchsage nach dem Erreichen der Reiseflughöhe, dem Servieren des Essens und der Ankündigung der Landung – all dies sagt den Passagieren auch, in welchem zeitlichen Abschnitt der Flugreise sie sich gerade befinden und es bietet ihnen unterwegs über den Wolken zumindest emotional Verortung.

Anders als die von Seidl untersuchten Schweizer Zweithausbesitzer ist die Wegstrecke im Flugzeug von Lübeck nach Palma allerdings nicht mit symbolisch aufgeladenen Orten im Außenraum wie Ruinen am Straßenrand, Städten oder Tankstellen versehen. Alleine die Alpen sind für Gitta und Ronny ein erinnerbarer Fixpunkt, ansonsten gibt es keine landschaftlich herausstechenden Orientierungspunkte und es fehlt bei Ryanair der Monitor, der die zurückzulegende Flugstrecke anzeigt. Die Flugzeugkabine ist hermetisch von der Außenwelt abgeschlossen, Interaktionen mit dem Außenraum sind kaum möglich und die Wegstrecke ist nur durch die Fenster sichtbar. Trotzdem hat auch das aeromobile Unterwegssein eine Mikrostruktur, die das Lübecker Ehepaar für die Strecke mit Kaffeebestellung, Kreuzworträtseln und dem Blick auf die Alpen als ‚innere Landmarken‘ kreiert (vgl. Kevin Lynchs äußere Landmarken 1965).

Gitta und Ronny lassen sich also nicht passiv durch Zeit und Raum transportieren, sie gestalten diese Reise aktiv mit ihrem Verhalten, ihren Gedanken und ihren Wahrnehmungen mit und beleben den sich zwischen ihren Lebenswelten Lübeck und Palma aufspannenden Zwischenraum auf ihre persönliche Weise. So schaffen sie wie die Zweithaus-in-Italien-Besitzer „einen eigenständigen Erfahrungs- aber

auch einen Handlungsraum, der sich für die Analyse von Multilokalität als bedeutsam erweist“ (Seidl 2009a:242).

Das Dazwischen hat vielfältige Funktionen für Gittas und Ronnys Leben: Es dient dazu, den einen Ort zurückzulassen und sich auf den anderen Ort seelisch einzustellen – während Gitta in Gedanken also noch an Deutschland hängt, organisiert Ronny schon das Leben in Spanien und kümmert sich um den spanischen Autovermieter oder den noch nicht funktionierenden Mail-Account auf seinem Mobiltelefon, über den er für die deutsche Welt erreichbar bleiben will. Als das Flugzeug landet, sind beide schließlich auf allen Ebenen bereit für die beiden Wochen im spanischen Apartment.

„Zweiwohnsitze“

Gitta und Ronny können auf eine bewegte Reise- und Flugbiografie zurückblicken.

Ronny: „Wir waren bestimmt 15 Mal in Amerika... Bahamas... Bilbao...“

Ihre Liebe zu Mallorca hatten sie schon auf ihrer ersten Reise - der Hochzeitsreise vor 43 Jahren - entdeckt:

G: „Und dann haben wir im Laufe des jungen Lebens die Welt kennen gelernt, und irgendwann hat mein Mann gesagt: ‚Jetzt müssen wir mal wieder nach Mallorca‘.“

R: „Das war für uns die schönste Insel. Schnell zu erreichen. Alles da. Gebirge. Wasser. Strand. Es ist ja alles da.“

Arbeit und Urlaub waren für Gitta und Ronny nie ein Gegensatz, sie ergänzten sich bei ihnen, und da sie beide viel arbeiteten, gönnten sie sich immer besonders schöne Urlaube. Ihre ersten (Charter)Flüge fanden deshalb schon vor mehr als zwanzig Jahren statt und wurden damals noch im Reisebüro gebucht.

Als Gitta keine langen Flugreisen mehr unternehmen will, weil sich bei ihr auf den Langstreckenflügen Flugangst entwickelt hat, entscheidet sich das Ehepaar schließlich für den Kauf des Apartments in einer Wohnanlage in Palma. Beim Kauf werden sie von einer österreichischen Maklerin betreut, was die Abwicklung der Formalitäten sehr erleichtert, denn die beiden sprechen bis heute kaum Spanisch. Auch darauf ist die internationale Tourismusindustrie jedoch eingestellt.

Einige Zeit arbeiteten Gitta und Ronny dann in Deutschland, lebten ihr Familienleben mit zwei Kindern und trafen Freunde und Nachbarn. In Spanien erholten sie sich, genossen die fehlenden Verantwortlichkeiten sowie Sonne, Strand, das Meer und die Ruhe. Jeder Ort hatte seine eigenen Funktionen und zusammen ergab sich das Leben, das Gitta und Ronny führen wollten. Statt einer defizitären Alltagspraxis, bei der der eine Ort etwas kompensieren muss, was am anderen Ort nicht vorhanden ist, eröffnete Gitta und Ronny Multilokalität⁷⁶ eine „Zusatz-Welt“ (Seidl 2009a:223) und ermöglichte

„den scheinbar unvereinbaren menschlichen Bedürfnissen nach Aufbrechen und Heimkehren, nach Abenteuer und Gewohnheit, nach Unterwegssein und Daheimsein, nach Konstanz und Abwechslung, nach Zugehörigkeit und Abtauchen – oder: nicht daheim und doch zuhause sein – gleichermaßen Rechnung [zu] tragen“ (Hilti 2007:196).

Nach der Rente wollte Ronny ganz nach Mallorca ziehen, wie etwa 30.000 bis 50.000 andere deutsche Rentner, die ihren Lebensmittelpunkt auf der Baleareninsel haben (Hellstern 2014), aber für Gitta kam dies nicht in Frage. Sie wollte ihr Leben in Deutschland nicht aufgeben, denn mittlerweile sind ihre beiden Kinder verheiratet und der erste Enkel, den Gitta gerne aufwachsen sehen möchte, ist vor acht Monaten geboren worden:

G: „Wir fliegen lieber öfter!“

Erneut war es das multilokale Leben mit den zwei Wohnsitzen, das es ihnen ermöglichte, sich nicht zwischen Hier und Dort entscheiden zu müssen.

In Lübeck und in Palma sind Gitta und Ronny dank ihres Wohneigentums unabhängig von äußeren Einflüssen, im Dazwischen sind sie jedoch auf die Existenz der Billigflug-Infrastruktur Lübeck-Palma angewiesen. Nur mit ihr funktioniert

⁷⁶ Nicola Hilti definiert Multilokalität als „eine mehrfache Verortung, welche einem spezifischen raum-zeitlichen Rhythmus folgt“ (Hilti 2007:196). Es handelt sich bei Gittas und Ronnys Lebenspraxis tatsächlich um ‚Multilokalität‘ und nicht um ‚Wohlstandsmigration‘ oder ‚retirement migration‘, da sie sich dagegen entschieden haben, ganz nach Mallorca umzuziehen und ihren Lebensabend dort zu verbringen. Das Phänomen ‚Wohlstandsmigration‘ hatte sich im Schatten der europäischen Arbeitsmigration mit ihren Bestimmungen zur Freizügigkeit entwickelt.

das Konstrukt ‚Haus in Lübeck – Wohnung auf Mallorca‘ und das Pendeln zwischen diesen beiden Orten. Würde die Flugroute von Lübeck nach Palma tatsächlich gestrichen, müssten die beiden Rentner auf die Flughäfen Hamburg oder Bremen ausweichen. Jedoch sind es von Lübeck nach Hamburg schon 80 km und nach Bremen sogar fast 200 km. An diesem Morgen hat Gitta und Ronny ein Nachbar zum Flughafen gefahren. Ob dieser sie auch bringen würde, wenn er sehr viel weiter fahren müsste, ob sich Gitta und Ronny zehn Flüge im Jahr mit einer anderen Airline leisten könnten und ob sie überhaupt mehr Reisezeit und Geld investieren wollen würden, sind Fragen, die sich in den nächsten Monaten ganz akut stellen werden. Die beiden Rentner sind mit ihrem bilokalen Lebensentwurf mit Wohnungsbesitz auf beiden Seiten viel unflexibler als die polylokale Studentin oder die polnische Arbeitsmigrantin darauf angewiesen, dass sich an der Lübecker Flugstrecken-Landschaft nichts ändert.

Multilokalität als Massenphänomen

Bei genauerem Hinschauen entpuppten sich die beiden Rentner als hochmobile und hochprofessionelle Deutschland-Spanien-Pendler mit der Fähigkeit zur geistigen, räumlichen und kulturellen Mobilität, die bei der Koordination ihrer Leben in Spanien und Deutschland anspruchsvolle Verknüpfungsarbeit leisten und dafür detaillierte Verortungs- und Aneignungsstrategien entwickelt haben. Ulrich Beck nennt diese Fähigkeit auch „innere Mobilität“ weil die Menschen es schaffen, „zwischen zwei Orten zu kommunizieren und Verbindungen herzustellen“ (Rols-hoven 2014:19 zitiert Beck 1997).

In Zeiten von Low-cost Carriern ist es also auch einem deutschen Ehepaar mit durchschnittlichem Verdienst und durchschnittlicher (Aus)Bildung möglich, Multilokalität zwischen einer norddeutschen Kleinstadt und einer spanischen Touristenhochburg zu leben – internationale Multilokalität ist damit kein Elitenphänomen mehr.

Anders als Seidl es für die Zweithausbesitzer in Italien aufzeigt, ist die Lokalität bei Gitta und Ronny jedoch nicht hierarchisiert, das Ehepaar hat sich vielmehr an zwei Orten gleichzeitig und gleichwertig eingerichtet, beide Orte stehen ihnen zu jeder Zeit optional zur Verfügung. Sie haben also nicht einen Erstwohnsitz und einen Zweitwohnsitz, sondern ganz einfach zwei Wohnsitze.

Die Einteilung der volkskundlichen Tourismusforschung in Forschungsfelder wie ‚Tourismus‘, ‚Migration‘ und ‚Freizeit‘ scheint bei diesen modernen Lebenswelten und den „Überschneidungsformen des Tourismus mit anderen gesellschaftlichen Bereichen“ (Rolshoven 2014:20) nicht mehr zu greifen. Eine Öffnung zur Mobilitätenforschung sowie die Vernetzung mit Fächern, die sich mit anderen Methoden ähnlichen Themen widmen, ist deshalb dringend notwendig (vgl. ebd.).

Die Landung

Immer wieder wird das monotone Brummen der Maschine unterbrochen durch Ansagen der Flugbegleiter. Mal geht es um die Inhalte des Bordshops, die zum Verkauf angeboten werden, mal um eine Lotterie zugunsten eines guten Zweckes (Hauptpreis ist ein Auto) und mal um die Reisedaten. Als die Küstenlinie Mallorcas unter dem Flugzeug auftaucht, verrenken sich alle Passagiere - auch Gitta und Ronny - die Köpfe an den Fenstern.

Das Flugzeug sackt tiefer und tiefer, es ruckelt, wir fliegen dicht über die Häuser Palmas. Nach einem harten Aufprall und einem Knall sind wir gelandet.

Eine Fanfare tönt aus den Lautsprechern: „*Thanks for flying Ryanair!*“

Applaus, Jubel und Lachen rollen als kollektive Dankeswelle durch die ganze Kabine. Es ist die letzte Handlung, die die Urlaubs-Community noch als Gruppe vollbringt, danach wollen alle nur noch möglichst schnell hinauskommen. Obwohl das Flugzeug noch nicht endgültig angehalten hat und eine der Flugbegleiterinnen in einer Durchsage darum bittet, dass die Passagiere ihre Sicherheitsgurte erst dann öffnen sollen, wenn die Parkposition erreicht ist, klacken überall die Sicherheitsgurtschnallen – wieder einmal setzt sich die Urlaubsflieger-Community über eine Verhaltensregel im Flugzeug hinweg.

Schließlich wird die Vordertür zum Aussteigen geöffnet und die Passagiere verlassen die Maschine über den Finger. Kurz nachdem die Menschen die ‚Schleuse‘ Fluggastbrücke hinter sich gelassen haben, laufen sie in alle Richtungen auseinander und schon ein paar Meter weiter haben sie sich mit den Ankommenden aus anderen Flugzeugen vermischt und sind nicht mehr diesem Flieger zuzuordnen. Der „soziale Anlass“ (Goffman 2009:75) des gemeinsamen In-den-Urlaub-Fliegens, der die soziale Gemeinschaft die letzten 2,5 Stunden zusammenhielt, ist obsolet geworden und hat sich mit der Ankunft am Ziel verflüchtigt.

Nachdem die Passagiere aus der Kabine ausgestiegen sind, wird deutlich, wie sehr sie sich in den Raum eingeschrieben haben: Obwohl von den Flugbegleitern den ganzen Flug über regelmäßig der Müll eingesammelt wurde, ist der Teppich bedeckt mit Verpackungen, Bananenschalen und Zeitschriften, Sandwiches quellen aus Sitztaschen und Reste aus Getränketüten fließen über den Boden.

Am Ausgang des Fingers warte ich lange auf Gitta und Ronny, die mir erst ganz am Ende der Passagierschlange entgegenkommen. Die beiden haben entspannt abgewartet, bis alle Passagiere das Flugzeug verlassen haben, erst dann haben sie sich auf den Weg gemacht.

Ronny: „Was sollen wir uns hetzen? Wir machen das immer so.

Jetzt rufe ich erstmal meinen Autovermieter an.“

Andrea sehe ich noch einmal kurz am Gepäckband, wo sie ihren schweren Buch-Koffer, den sie trotz der korrekten Handgepäckmaße nicht mit in die Kabine nehmen durfte, abholt. Sie umarmt mich herzlich, zeigt mir den Taxistand und läuft dann zum alten Teil des Flughafens hinüber, wo ihre Mutter schon auf sie wartet. Arjona, Janek und Daria kann ich nicht mehr entdecken.

Der Flughafen ist voll mit Gruppen von deutschen Urlaubern, viele sind als Zeichen ihrer Zusammengehörigkeit mit gleichen Motto-T-Shirts bekleidet. Eine Männergruppe trägt den Slogan: „Einer für alle und alle für Malle“ auf der Brust, eine Frauengruppe hat sich für „Wir glühen nicht vor“ (Vorderseite) „... wir fackeln uns ab“ (Rückseite) entschieden. Als weitere Accessoires dienen Bartmasken und Hüte, an denen klatschende Arme befestigt sind.

Die Urlaubsflieger sind angekommen auf Mallorca, dem in den letzten Jahren zahlenmäßig am meisten besuchten Urlaubsziel der Deutschen (Meggle-Freund 2009:281).

4.2.6 Palma de Mallorca Airport: Basis des Massentourismus

Daten und Fakten

Neben dem Flughafen Lübeck erdet das andere Ende dieses Low-cost Fluges der Flughafen Palma de Mallorca (PDM), auf Spanisch ‚Aeropuerto de Son San Juan‘ genannt. Der Flughafen ist mit zwei Start- und Landebahnen ausgestattet und den

Flugzeugen stehen 88 Parkpositionen zur Verfügung, 34 davon sind über Fluggastbrücken direkt mit dem Terminal verbunden. Mehr als 400.000 Fluggäste können pro Tag abgefertigt werden, die maximale Kapazität des Flughafens beträgt 32 Millionen Fluggäste pro Jahr. Bis 2015 sollen 38 Millionen Fluggäste jährlich den Flughafen Palma de Mallorca nutzen können.⁷⁷

Flughafen-Konkurrenz



Abbildung 75: Palma de Mallorca – Aeropuerto de son Bonet, undatiert.



Abbildung 76: Flughafen Palma de Mallorca.

Der Flughafen San Joan wurde 1920 als Postflughafen eröffnet, ab 1934 wurden über die Firma „Aero-Taxi Mallorca“ Urlaubsflüge hierher angeboten und ab 1938 wurde er ebenso wie Lübeck militärisch genutzt. Neben San Joan gibt es jedoch noch einen zweiten Flugplatz auf der Insel namens Son Bonet. Dieser wurde vor allem für den Zivlflugverkehr und ebenfalls für die Postflüge genutzt (siehe Aena Aeropuertos, Airport Operator). Während der Zeit, in der San Joan als Militärflughafen diente, wurden alle zivilen Flüge über Son Bonet abgewickelt und es siedelten sich dort immer mehr Fluggesellschaften an. Die Konkurrenz zwischen den beiden Flughäfen endete erst, als ein Ausbau einer der beiden Flughäfen nötig wurde und der Ausbau in Son Bonet nicht möglich war. Die „Väter des Flughafenbausplans (Plan Nacional de Aeropuertos) von 1958“ (ebd.) entschieden sich deshalb für einen Ausbau von San Joan. Auch der nationale Flughafenrat (Junta Nacional de Aeropuertos) genehmigte die Verlegung des Zivlflugverkehrs im Juli 1959 von Son Bonet nach Son Sant Joan (ebd.) und ließ ein vom Militärflughafen unabhängiges Terminal mit eigenem Vorfeld errichten. Für Son Bonet wurden

⁷⁷ Seite „Flughafen Palma de Mallorca“. In: Wikipedia.

gleichzeitig Luftfahrtbeschränkungen ausgesprochen. 1960 wurde der Flughafen Son Sant Joan für den nationalen und den internationalen Flugverkehr geöffnet⁷⁸ und es wurde sofort mit weiteren Erweiterungen und Neubauten begonnen.

Son San Juan

Die Passagierzahlen stiegen von nun an in Son San Juan so rasant, dass bereits in den 1970er Jahren eine neue Landebahn gebaut wurde und auch die Terminalgebäude ständig erweitert werden mussten.

Heute besteht der gesamte Flughafen aus einem einzigen Terminal, das aber in verschiedene Module gegliedert ist. So gibt es ein Modul für Nicht-EU und Nicht-Schengen-Flüge, eines für den Inselflugverkehr und eines für spanische Fluggesellschaften sowie den Linienverkehr. Das größte Modul ist ausschließlich Air Berlin und einigen Ferienfliegern vorbehalten. An der Flughafen-Architektur ist also bereits abzulesen, dass die Hauptnutzer Urlauber sein müssen und ohne dass der Besucher den Flughafen verlassen muss, weiß er, dass viele Inselbewohner ihr Geld im Tourismusgewerbe verdienen.

Den Grundstein für Mallorca als Ziel des Massentourismus legte tatsächlich das Flugzeug, denn die großen Charterflieger machten das Fliegen Anfang der 1970er Jahre auch für Bevölkerungsschichten mit mittlerem Einkommen erschwinglich. Die Mittelmeerinsel bot sich als Reiseziel an, da der Flug von Deutschland nach Palma kaum mehr als zwei Stunden dauerte und Mallorca viel Sonne bei günstigen Preisen für Unterkunft und Essen bot.

Das Geschäftsmodell der nach Mallorca fliegenden Charterfluggesellschaften beruhte darauf, dass Großveranstalter wie Neckermann ganze Reisepakete inkl. Flug, Transfer und Hotelbetten verkauften, sogenannte ‚Inclusive-Touren‘. Die kombinierten Pakete waren für die Fluggesellschaften eine Möglichkeit, die strenge Preispolitik der IATA zu umgehen (Meggle-Freund 2009:291).

Ebenfalls eine Rolle in Bezug auf den spanischen Massentourismus spielten die technischen Voraussetzungen der Flugzeuge. Erst die Serienproduktion der düsenbetriebenen großräumigen Jets - der Erstflug der Boeing 747 fand 1969 statt - die bei ähnlichen Kosten mehr als doppelt so viele Passagiere transportieren konnten, machte das Flugreisen massentauglich (Spode 2004:32).

⁷⁸ Airports Worldwide (ohne Autor). Sowie: Palma de Mallorca Airport. In: Wikipedia.

Eine weitere Wendung nahm der Tourismus auf Mallorca mit der Erfindung der Low-cost Carrier. Die Flugpreise waren inzwischen so gesunken, dass man von Deutschland aus die Insel sogar als Wochenend-Reiseziel nutzen konnte. Von etwas über 7 Millionen Passagieren 1980 stieg die Anzahl der Passagiere 1986 auf fast 10 Millionen. Im Jahr 1995 übertraf sie die 15 Millionen-Grenze (Aena Aeroportos). Im Rückblick ist es deshalb vor allem der Billigflieger, der das westeuropäische Bild von Mallorca entscheidend geprägt hat.

Die Geschichte des Flughafens Palma wirkt im Gegensatz zur Historie des Lübecker Flughafens fast monothematisch: Der Flughafen diente neben der Versorgung und dem Transport der Inselbewohner sowie der militärischen Nutzung von Anfang an vor allem touristischen Zielen.

Da ein Flughafen seit der Massennutzung des Flugzeuges eine Voraussetzung für wirtschaftlich relevanten Tourismus ist, wurde auch der mallorquinische Flughafen immer weiter ausgebaut. Anders als in Lübeck gab es von Seiten der Bevölkerung oder der Politik hierbei kaum Probleme – zu viele Bewohner Mallorcas waren und sind vom Tourismus abhängig und auf einen Flughafen angewiesen, der die Touristenmassen bewältigen kann.

4.2.7 Die Ungeübten Manuela und Christian: „Delayed‘ heißt doch ‚gelandet‘?“

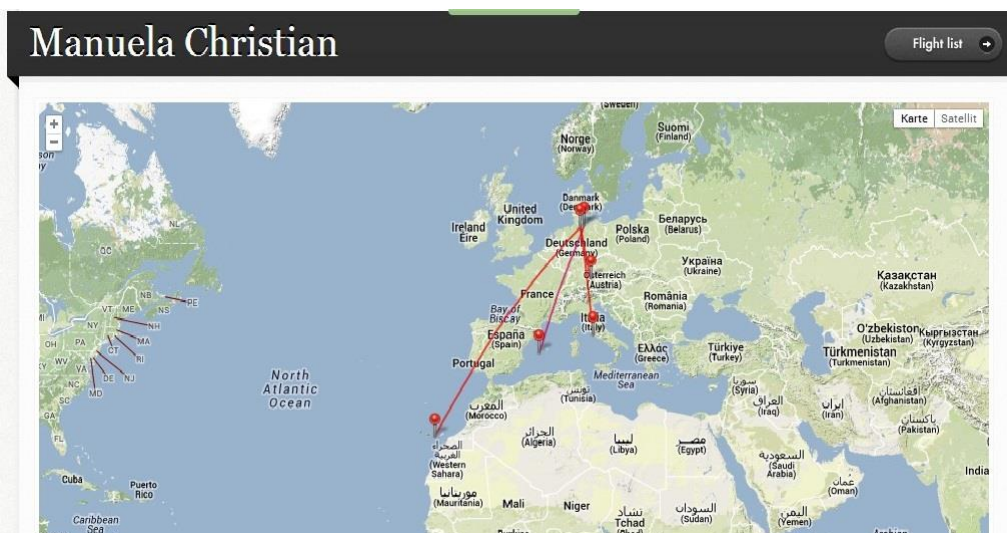


Abbildung 77: Flightdiary von Manuela und Christian.

Auf meinem Rückflug von Palma nach Lübeck einen Tag später, also am 4. Juli um 10.05 Uhr, steht am Fenster des Abfluggates nach Lübeck eng umschlungen ein junges Paar und schaut auf das Vorfeld.



Abbildung 78: Palma de Mallorca Airport.

Der junge Mann heißt Christian, ist 25 Jahre alt und staatlich geprüfter Elektrotechniker aus Eutin, seine Freundin heißt Manuela, sie ist 23 Jahre alt und arbeitet als Verwaltungsfachangestellte ebenfalls im Kreis Eutin. Beide tragen Segelschuhe, Jeans und bunte T-Shirts. Auf Manuelas linkem Schneidezahn klebt ein Diamant, der im Licht blitzt, wenn sie lacht.

Ihren fünftägigen Mallorca-Urlaub hatten die beiden vor 2,5 Monaten gebucht, als sie noch gar kein Paar waren. Sie verstanden sich aber schon so gut, dass sie gemeinsam verreisen wollten und wurden vor zwei Monaten dann zum Liebespaar. Gewohnt haben Manuela und Christian in S’Arenal am Ballermann 1⁷⁹, also am Anfang der Touristenmeile.

Manuela erzählt stolz, dass dies ihr fünfter Flug sei, ihre bisherigen Destinationen waren Mallorca, Gran Canaria, Rom und München. Mallorca ist für Manuela ein ideales Urlaubsreiseziel, da sie aufgrund von Thrombose nur Kurzstrecken fliegen darf.

Christian ist letztes Jahr das erste Mal geflogen – ebenfalls nach Mallorca.

⁷⁹ ‚Ballermann‘ ist eine von deutschen Mallorca-Urlaubern zunächst scherzhaft verwendete Abwandlung des spanischen ‚Balneario‘, die sich als halboffizielle Bezeichnung durchgesetzt hat. Wörtlich übersetzt heißt Balneario ‚Heilbad‘, in Palma wird der Ausdruck jedoch auch für die Strandbars verwendet, die entlang des Strandes Platja de Palma liegen. Da die Strandbars durchnummeriert sind, dienen sie den Touristen auch als Orientierungspunkte.

C: *„Wir waren eine ganze Gruppe. Vierzehn Leute. Das war ein richtiger Saufurlaub. Wir haben nur auf dem Balkon gegessen und getrunken.“*

Er war sehr enttäuscht darüber, kaum etwas von der Insel gesehen zu haben und ist deshalb dieses Jahr noch einmal mit Manuela zurückgekehrt.

Buchung

Im Gegensatz zu Andrea, Arjona, Gitta und Ronny haben Manuela und Christian zu ihrem günstigen Flug mehrere kostenpflichtige Zusatzoptionen gebucht. Sie haben zusammenhängende Plätze⁸⁰, sie nutzen beide das Priority Boarding und zu den 10 kg Freigepäck pro Person und den zwei Handgepäckstaschen haben sie auch noch einen gemeinsamen dritten Koffer eingecheckt. Ein Low-cost-Carrier-Flug ist jedoch nur dann besonders günstig, wenn der Passagier auf alle Extrawünsche und möglichst auch Gepäck verzichtet. Von einem ‚Billigflug‘ kann man bei Manuela und Christian aufgrund der angefallenen Kosten kaum noch sprechen.

Christian erklärt sein Buchungsverhalten allerdings nicht mit mangelnder Übung oder fehlender Kenntnis der Preisstruktur, sondern damit, dass er sich mit Manuela im Urlaub auch mal *„etwas gönnen“* will und alles möglichst perfekt und bequem sein soll. Durch die Zusatzoptionen versucht er den ‚Rohflug für die Massen‘ auf seine Bedürfnisse hin zu konfektionieren und ihn dadurch komfortabler zu gestalten.

Vom ‚Priority Boarding‘ ist Christian besonders begeistert. Er sehnt den Moment regelrecht herbei, in dem die Priority Boarder aufgerufen werden, um sich vor allen anderen Reisenden alleine in die Schlange zum Boarding zu stellen:

C: *„Man geht mit den ersten zwanzig, dreißig Leuten rein. Dann muss man sich nicht mit den anderen drängeln. Das ist entspannt. Das war es wert. Das würde ich jederzeit wieder machen!“*

⁸⁰ Zu untersuchen wäre auch, wie sich ein gemeinsamer Urlaub verändert, wenn zusammen Reisende getrennt sitzend hin- und zurückfliegen. Wie verargumentieren Paare, dass sie sich für getrennte Plätze entschieden haben? Was geht getrennt Sitzenden verloren? Buchen Paare und Familien eher zusammenhängende Plätze oder sparen sie sich das Geld lieber für den Urlaub?

Es ist das gleiche Produkt, das auch von Ronny erworben wurde, aber die Hintergründe und die Art der Nutzung könnten unterschiedlicher nicht sein: Ronny hatte sich alleine aus praktischen Gründen für das Priority Boarding entschieden, um das Geld für eine Buchung zusammenhängender Plätze zu sparen. Bei Christian dient das Priority Boarding dazu, sich von den anderen Reisenden abzugrenzen und sich als jemand Besonderes fühlen zu können. Das Vorher-an-Bord-Gehen scheint für ihn eine Art von ‚Business Class‘ zu sein, die auch er sich leisten kann.

Die Strategie, möglichst viele Annehmlichkeiten für den Urlaub in Anspruch zu nehmen, zieht sich durch das komplette Buchungsverhalten des Paares: Um auch die Reise am Boden besonders komfortabel zu gestalten, sind Manuela und Christian mit dem eigenen Auto zum Flughafen gefahren und haben es auf dem kostenpflichtigen Parkplatz abgestellt. Anders als Gitta und Ronny haben sie sich nicht zum Flughafen fahren lassen, um Kosten zu sparen, und auch die Möglichkeiten des Öffentlichen Personen Nahverkehrs nahmen sie nicht in Anspruch. Auf Mallorca hat Christian den Mietwagen nicht bei einem günstigeren einheimischen Händler gemietet (wie Ronny), sondern bei Sixt, und er hat sich nicht nur nicht für die günstigste Preisklasse plus Versicherung entschieden, sondern sogar die größtmögliche ‚Rundum-Sorglos-Versicherung‘ gebucht, mit der er gegen alle Eventualitäten abgesichert ist:

C: „Dass wirklich alles passieren kann, Reifen, Glas, Diebstahl.

Das war mir wichtig.“

Gepäck

Auch am Gepäck wird deutlich, dass Manuela und Christian in ihrem Urlaub auf Nummer sicher gehen wollen, denn für eine fünftägige Reise an einen so warmen Ort wie Mallorca im Sommer haben sie mit zwei zehn kg Rollkoffern, zwei Handgepäckstaschen und einem Reisekoffer überdurchschnittlich viel Gepäck dabei. Christian hat sogar mehrere warme Pullover eingepackt (*„Falls es doch kalt wird“*) und zu der einen langen Hose, die er auf dem Flug trägt, auch noch eine zweite lange Hose im Koffer.

C: „Falls der ersten Hose was passiert. Denn ich wollte unbedingt lang zurückfliegen. Ich find's immer kühl bei Ryanair im Flugzeug.“

Da Christian nicht so oft reist, möchte er auf alle Eventualitäten gefasst sein. Sachen zu Hause zu lassen, ist für ungeübte Reisende wie ihn sehr viel schwieriger, als Sachen mitzunehmen. Dass er manche Dinge auch vor Ort nachkaufen oder leihen könnte (zum Beispiel Kosmetik, Medikamente, eine Schnorchelausrüstung), führt er sich nicht vor Augen.

Viel Gepäck kann also auch eine Strategie sein, um mit wenig Reiseerfahrung auf möglichst viel vorbereitet zu sein. Daniella Seidl und Johannes Moser stellen in ihrem Sammelband „Dinge auf Reisen: Materielle Kultur und Tourismus“ (2009) fest, dass das Reisen einen „Erfahrungs- und Handlungsraum“ darstellt, „der gerade zwischen dem Wunsch nach Vertrautem und der Neugier nach Fremdem oszilliert“, den Dingen kommt deshalb eine hohe Bedeutung als „emotionale Verbindungsglieder zwischen Arbeit und Urlaub“ zu, sie dienen „als ‚Link‘ und verknüpfen beide Bedeutungssetzungen (vgl. Larsen 2008)“ (Seidl, Moser 2009:11).

Bei Gitta und Ronny, die sehr viel länger auf Mallorca bleiben werden als Manuela und Christian, war das materielle Gepäck viel geringer. Durch das viele Hin- und Herreisen hat sich für sie klar herauskristallisiert, was sie mitbringen müssen und was vor Ort vorhanden ist. Auf ihr weniges Gepäck sind die beiden sogar stolz, es unterscheidet sie ihrer Meinung nach von den Urlaubern ohne Wohneigentum und weist sie als Reiseexperten aus. Denn je weniger Gepäck ein Reisender dabei hat, desto geübter wirkt er.

Sprache

Während die anderen Passagiere ruhig am Gate sitzen und auf den Beginn des Boardings warten, surft Christian mit seinem Mobiltelefon auf der Website von Ryanair, um herauszufinden, ob der Flug pünktlich sein wird. Das Internetpaket für das europäische Ausland hat er sich extra für diesen Urlaub zugelegt. Tatsächlich entdeckt Christian einen Ryanair-Flug von Barcelona nach Palma und dann nach Lübeck, der eine Stunde und vierzig Minuten Verspätung hat. Am Gate scheint das noch niemand zu wissen, sogar die Abfertigerin steht wartend am Tresen. Als Christian mit seinem Handy zu ihr hinläuft und ihr die Verspätung auf dem Display zeigt (er spricht weder Spanisch noch Englisch), liest die junge Frau die angegebenen Daten und nickt dann. Nachdem sie kurz telefoniert hat, macht

sie eine aufgrund des einfachen Mikros und des Halls am Gate fast unverständliche Durchsage auf Englisch und Spanisch, dann schließt sie ihren Schalter und verschwindet. Der Schriftzug „Delayed“ erscheint nun auf der Anzeigetafel.

Die wartenden Passagiere nehmen die Verspätung regungslos hin. Viele von ihnen haben die Durchsage offensichtlich nicht verstanden, da sie wie Christian kein Englisch oder Spanisch sprechen, außerdem sind Durchsagen an den Gates am Flughafen selbst in der eigenen Muttersprache aufgrund der Aussprache der Flughafenmitarbeiter, der schlechten Tonqualität und der unsichtbaren ‚Stimme aus dem Off‘ besonders schwer zu verstehen.

Nach einer halben Stunde Wartezeit läuft Christian aufgeregt zu mir und ruft:

„Die Maschine ist gelandet!“

Ich bin erstaunt, denn auf dem Rollfeld ist nichts zu sehen und die Verspätung sollte ja viel größer sein.

C: *„Da blinkt doch ‚delayed‘! ‚Delayed‘ heißt doch gelandet?“*

KBS: *„Nein, ‚delayed‘ heißt verspätet.“*

C: *„Ach so.“ (Enttäuscht setzt er sich wieder hin.)*

Christian hat zwar in der Schule Englisch gelernt, es aber nie praktiziert und deshalb mittlerweile fast alles vergessen. Jetzt ärgert er sich allerdings nicht darüber, dass er nicht gut Englisch spricht, sondern darüber, dass nicht alle anderen Deutsch sprechen, zum Beispiel die Flugzeug-Crew:

C: *„Der eine Flughafen [auf der Strecke Lübeck-Palma] ist doch in Deutschland, da sollte immer jemand vom Personal Deutsch sprechen. Klar kann man sich auch mit Händen und Füßen verständigen, aber ich finde das nicht gut, wenn keiner an Bord Deutsch spricht.“*

Die englische Sprache ist zur Voraussetzung für das Reisen in andere Länder geworden, gerade in der Airworld wird Englisch als Sprache der Verständigung vorausgesetzt. Was auf Mallorca für Christian und Manuela noch sehr gut funktioniert hat, da die meisten Dienstleister im Tourismusgewerbe die deutsche Sprache beherrschen, stößt am Flughafen und im Flugzeug an seine Grenzen.

Verhalten während des Fluges



Abbildung 79: Kabine einer Boeing 737-800 der Ryanair.



Abbildung 80: Monitor bei Emirates.

Nicht nur an ihrem vielen Gepäck, auch an ihrem Verhalten ist abzulesen, dass Manuela und Christian selten fliegen. Manuela zum Beispiel fotografiert während des Fluges aus dem Flugzeugfenster, weil die Aussicht auf die Wolken und die Landschaft sie jedes Mal aufs Neue begeistert und der Blick von oben für sie noch etwas Besonderes ist. Die Vielflieger und Fluggeübten machen dies nicht mehr, für sie ist der Blick auf Wolken und Erdoberfläche inzwischen alltäglich geworden. Als ich mich nach dem Einsteigen zu Manuela setze, hat sie bereits acht Fotos gemacht, dabei steht die Maschine noch auf dem Rollfeld.

Christian schaut aufmerksam auf das Treiben der Flugbegleiter. Über das Beobachten der Situation und des Verhaltens der anderen Passagiere bringt er sich bei, wie ‚Fliegen‘ funktioniert. Manuela kümmert sich schon deutlich weniger um die äußeren Gegebenheiten und weiß, was wann von ihr erwartet wird. Jetzt zum Beispiel gilt es sich ruhig zu verhalten und die Zeit bis zur Landung möglichst entspannt zu überbrücken.

Wie wenig sich Christian im Inneren eines Passagierflugzeuges auskennt, wird deutlich, als er erzählt, dass er sich in der Flugzeugkabine einen Monitor wünschen würde, der die Flugstrecke auf einer Landkarte anzeigt:

C: „Ein Bildschirm wäre toll, wo man die Landkarte drauf sieht und welche Strecke das Flugzeug zurücklegt. Mit Höhe und Geschwindigkeit. Das wäre toll. Höhe und Geschwindigkeit wären nicht so wichtig, aber dass man sieht, wo man gerade ist. Auf dem Hinflug haben wir Flüsse gesehen und uns dann gefragt: ‚Ist das jetzt

der Main? ‘ und später ,Und das der Rhein? ‘. Das hätte man gerne gewusst, gerade wenn man die englischen Durchsagen nicht versteht. Das wäre ein Service!“

Genau diese Bildschirme sind seit vielen Jahren in fast allen Flugzeugen Standard, nur bei Ryanair wurden sie aus Kostengründen eingespart. Da Christian bisher aber nur mit Ryanair nach Mallorca geflogen ist, weiß er anscheinend nicht, dass diese Monitore bereits existieren.

Christians Wunsch zeigt auch, dass nicht nur der Blick von oben, wie ihn Manuela mit ihrer Kamera dokumentiert, entscheidend für das Unterwegssein im Flugzeug ist, sondern auch die Rückkopplung mit der zurückgelegten Strecke auf der Landkarte. Nicht nur geübte Passagiere wie Gitta und Ronny, auch ungeübte Passagiere wie Christian lassen sich nicht blind von A nach B transportieren, sondern interessieren sich für das Dazwischen in Form der überquerten Länder, Flüsse, Berge und Meere und eignen sich so mental den Weg in den Urlaub und wieder zurück an.

Hier widerspricht das empirische Material Marc Augé, der die Monitore mit ihrem Informationsgehalt anders deutet:

„Die Gegenwart der Reise materialisiert sich heute während der Langstreckenflüge auf einem Bildschirm, auf dem von Minute zu Minute angezeigt wird, wo die Maschine sich gerade befindet. Bei Bedarf erläutert der Flugkapitän in leicht redundanter Weise: „Auf der rechten Seite können sie Lissabon erkennen.“ In Wirklichkeit erkennt man gar nichts; wieder einmal ist das Schauspiel lediglich eine Idee, ein Wort.“ (Augé 1994:122).

Während des Fluges ist es in der Kabine zwar viel ruhiger als auf dem Hinflug, dafür drohen von außen Turbulenzen. Mehrmals wackelt das Flugzeug hin und her und Christian verstummt und steckt sich seine Kopfhörer mit Elektrodance-Musik in die Ohren. Dann greift seine Hand hilfesuchend nach Manuelas Bein, doch schon wenig später landet die Maschine hart, aber wohlbehalten am Flughafen in Lübeck.

Diesmal funktioniert es nicht mit dem kollektiven Klatschen: Eine Familie hinter uns beginnt schon die Hände gegeneinander zu schlagen und zu jubeln, als das Flugzeug noch gar nicht den Boden berührt hat und kein anderer Passagier steigt in den Applaus ein. Mit der ersten Bodenberührung wird weiter hinten geklatscht,

aber auch dieses Mal will sich die Welle nicht weiter ausbreiten. Eine letzte Klatschgruppe beginnt, als das Flugzeug endgültig gestoppt hat, doch auch ihr Applaus will sich nicht fortsetzen. Vielleicht ist die Euphorie auf dem Rückweg weniger groß als auf dem Weg in den Urlaub, vielleicht ist die Maschine zu leer, um ein Gemeinschaftsgefühl entstehen zu lassen oder die Dankbarkeit der Passagiere über eine glückliche Landung hat sich nach Verspätung, Turbulenzen und hartem Aufkommen zu stark minimiert. Dieses Ereignis zeigt jedoch, dass auch das gerne als Stereotyp erwähnte Klatschen im Urlaubsflieger eine fragile Angelegenheit ist und nicht bei jeder Landung erfolgreich abgerufen werden kann.

Nach der Landung beeilen sich die Passagiere wie auf dem Hinflug mit dem Aussteigen, drängeln zum Ausgang und laufen über das Rollfeld zum Flughafengebäude. Am Gepäckband frage ich Christian und Manuela zum Abschied noch, wohin die nächste Reise wohl gehen wird. Manuela antwortet sofort:

„Barcelona im November, vier Tage. Das haben wir uns fest vorgenommen!“

Sie greift nach Christians Hand. Christian wiederum kann sich andere Reiseziele als Mallorca noch immer kaum vorstellen. Er würde am liebsten nächstes Jahr wieder nach Palma fliegen.

Voraussetzungen und Strategien

Die Beschäftigung mit Christians und Manuelas Buchung, ihrem Gepäck, ihrer Sprache und ihrem Verhalten während des Fluges hat gezeigt, dass den jungen Seltenfliegern wichtige Fertigkeiten und Kompetenzen fehlen, die in der Airworld inzwischen zur Voraussetzung geworden sind, und obwohl sie gerade erst in ihre Flugbiografie starten, hat das junge Paar jetzt schon ein wenig den Anschluss verloren.

Neben dem aeromobilien Abgehängtsein sind an Christian und Manuela aber auch Strategien zu beobachten, mit Hilfe derer sie versuchen, trotz allem an der Welt des Flugreisens teilzunehmen und sich dort zurechtzufinden. Dazu gehört das Dazubuchen von Komfort- und Sicherheitsleistungen, das Beobachten der Abläufe in der Kabine, das Nutzen von Informationskanälen, die ihnen vertraut sind (in diesem Fall die Ryanair-Website auf dem Mobiltelefon) und das viele Gepäck, durch das sie auf verschiedenste Situationen am Urlaubsort vorbereitet sein wollen.

4.2.8 Low-cost Einflüsse

In ihrer Studie zum Thema „Low-cost Urbanism“ hat Alexa Färber das Verhältnis von Stadt und Mobilität durch ‚Billigflieger‘ in der EU untersucht (Färber 2011) und die Frage gestellt, ob es durch die Low-cost Carrier zu Urbanität, Demokratisierung und Europäisierung „zum Niedrigpreis“ gekommen sei (ebd.:178). Ich möchte diese Frage ausdehnen auf die Peripherie abseits der Metropolen und sie in allen drei Bereichen mit einem typisch volkskundlich klaren „Ja, aber...“ beantworten:

Urbanität und der Einfluss der Low-cost Entwicklung im Luftfahrtbereich auf die Stadt und das Imaginäre von Stadt spielen in Lübeck kaum eine Rolle, denn, wie Färber richtig bemerkt hat, verschwindet der Flughafen hinter seinem Namensgeber Hamburg, zu dem die meisten Touristen gleich nach der Landung weiterreisen. In Hamburg hingegen (und auch in der zweiten hier beschriebenen Destination Palma) ist die ‚Low-cost Tourism‘-Infrastruktur aus Hotels, Restaurants und Erlebnisangeboten, die parallel zu den Billigfliegern entstanden ist, aber durchaus vorhanden (vgl. Jana Richter in Färbers Panel beim dgv-Kongress 2010 sowie Richter 2011:199). Die Einflüsse von Low-cost auf Lübeck gehen über das Gebaute hinaus und finden sich eher in anderen Bereichen, zum Beispiel der Arbeit, wieder: Zusammen mit Ryanair und Wizzair erschloss der Lübecker Flughafen den Low-cost Arbeitsmarkt in Norddeutschland für östlichere EU-Länder (oder Länder, die noch nicht Teil der EU sind wie die Ukraine), indem sie dank neuer Routen und günstiger Preise neue Formen des Pendelns über Ländergrenzen hinweg möglich machten. Somit war internationales multilokales Leben nicht mehr nur für eine Minderheit elitärer und hochausgebildeter Berufsgruppen möglich, sondern auch für Beschäftigte im Niedriglohnsektor.

Auch Urlaub hat sich aufgrund der Billigflüge ab LBC rund um Lübeck verändert und zwar nicht nur im direkten Umland, sondern im bis nach Dänemark reichenden Einzugsgebiet des Flughafens. Viele Passagiere sind erst mit den Low-cost Airlines der Regionalflughäfen auf das Flugzeug als Urlaubstransportmittel umgestiegen und buchen nun nicht mehr einen großen Jahresurlaub, sondern mehrere kleine Flug-Kurzurlaube. Aufgrund der Low-cost Flieger sind außerdem neue

Tourismus-Modelle rund um Lübeck entstanden, zum Beispiel das nicht hierarchisch gewichtete Wohnen von Gitta und Ronny, das den ‚Zweitwohnsitz‘ abgelöst hat.

Es hat also durchaus eine ‚Demokratisierung des Flugwesens zum Niedrigpreis‘ in der Provinz (und vielleicht sogar besonders hier) stattgefunden und die Regionalflughäfen heben „die geografisch privilegierte Zugangsposition von Großstädtern zu Flugmobilität“ (Färber 2011:216) ein Stückweit auf – nun wohnen auch potentielle Passagiere wie Manuela und Christian aus Eutin in der Nähe eines ‚echten‘ Flughafens.

Aufgrund der geringen Flugpreise sind im Low-cost Urlaubsflieger die multilokale Studentin Andrea genauso unterwegs wie die polnische Arbeitsmigrantin Arjona, die bilokalen Rentner Gitta und Ronny, das junge Paar Manuela und Christian oder die dänischen Familien. Alle Mitglieder dieser Urlaubs-Community eint, dass sie sich diesen Flug in ein anderes Land leisten können, egal, ob sie erst am Anfang ihres Erwerbslebens stehen, ob sie aus einem ärmeren EU-Land stammen oder ob sie Studenten oder Rentner sind.

Das ‚Phänomen Billigflieger‘ hat also durchaus etwas Inkludierendes, denn etwas, was „in dieser Intensität (Frequenz, räumliche Distanz und Verteilung) bisher eher Eliten vorbehalten“ (ebd.:179) war, kann nun auch von anderen Bevölkerungsschichten praktiziert werden.

Diese Entwicklung hat sich allerdings nicht plötzlich, sondern über viele Jahre hinweg vollzogen. Manuelas und Christians Eltern, von denen ich vermutet hatte, dass sie in den ersten Jahren der Billigfliegerei sicherlich mit ihren Kindern geflogen wären, haben dies nicht getan, obwohl sie in einer Gegend leben, in der ein Low-cost Flughafen direkt vor der Haustür seit mehr als fünfzehn Jahren Billigflüge anbietet. Auch Arjona und ihre Familie sind noch nicht lange im Urlaub aeromobil, das ist ihrem Verhalten deutlich anzumerken.

Und gleichzeitig täuscht dieses Bild von ‚Alle sind vorhanden‘, denn das Konzept ‚Billigflieger‘ schließt ganz explizit Menschengruppen aus: Wer keinen Zugang zum Internet hat oder nicht damit umzugehen weiß, wer keinen funktionsfähigen Drucker zu Hause oder bei der Arbeit nutzen kann und wer nicht im Besitz einer Kreditkarte ist, der hat wenig Chancen, sich einen günstigen Low-cost Flug zu bu-

chen und das Ticket auszudrucken. Das Reisebüro vermittelt nicht zwischen Kunden und Low-cost Airlines (so, wie es das früher zwischen Reiseveranstalter und Kunde getan hat) – das Lübecker Reisebüro ‚Gilly‘ beispielsweise nimmt keine Buchungen für Kunden von Ryanair vor, gebucht werden nur Hotels für Urlauber, die sich schon selbst um ihren Flug gekümmert haben.

Mit dem Low-cost der Luftfahrt in der Peripherie ist auf gewisse Weise eine ‚Europäisierung zum Niedrigpreis‘ verknüpft, denn die Billigflieger verleihen hier „der Europäisierung eine neue alltagskulturelle Dimension“, indem zum Beispiel die verschiedensten Akteure Europa „durch multilokale Praktiken“ erfahren und Europäisierung so erst umsetzen (Färber ebd.:178). Das belegen auch die Zahlen des Airport Council International, die aussagen, dass innerhalb der EU seit 2007 „eine Verdreifachung des Flugverkehrs zu beobachten“ war (ebd.), und das ist gewiss nicht allein auf die Metropolen-Flughäfen beschränkt.

Darüber hinaus sind das Phänomen der Low-cost Carrier und das politisch-wirtschaftliche Gebilde ‚EU‘ auch in der Peripherie eng miteinander verschränkt: Die Flugnetze der Billigflieger „reflektieren“ (ebd.:179) den politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Europäisierungsprozess mit den von ihm geschaffenen Verbindungen (siehe die Entstehung von Wizzair und die Verbindung Gdansk-Lübeck nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Freizügigkeit) und „sie gestalten ihn mit, indem sie zu einer im Alltag spürbaren räumlichen Annäherung der verschiedenen Regionen beitragen“ (ebd.).

Gleichzeitig kommt es jedoch auch zu einer Zunahme von Distinktionen, denn da Mobilität „den Austausch symbolischer Formen und Praktiken des Umgangs mit Differenz und Diversitäts-Kategorien beständig anfacht“ (Knecht 2011:217.), kann es letztendlich nicht nur zu den länderübergreifenden Interaktionen und Verflechtungen zwischen den Menschen und ihren Kulturen kommen, sondern auch zu „einer Multiplizierung von Distanzmarkierungen, Partikularitätsbehauptungen und lokalen und regionalen Verbesonderungen“ (ebd.).

In diesem Fall wird das Medium Flugzeug, das einmal angetreten war, um Distanzen zwischen den Menschen zu verringern, sogar zum Verstärker für Distanzen vergrößern Entwicklungen.

Im Low-cost Flieger nach Mallorca sind unterschiedlichste Verflechtungen auf engstem Raume zu beobachten: In der Maschine treffen unterschiedliche Menschen, Wissensstände, Reisegründe, Kapitale, Urlaubsarten und Geschwindigkeiten aufeinander: urlaubende Arbeitsmigranten treffen auf professionell-bilokale Ruheständler, multilokale Studentinnen auf mono-reiseziel-affine deutsche Pärchen; Rentner-Ökonomien werden an Bord mit Arbeitsmigrations-Ökonomien oder studentischen Ökonomien konfrontiert. Auf übergeordneter Ebene treffen globale Ökonomien (zum Beispiel von Fluggesellschaften) auf EU-Ökonomien (zum Beispiel in Form von Gesetzen wie dem der Freizügigkeit oder von EU-Beihilfen).

Rund um die Low-cost Maschine manifestiert sich also weit mehr als allein das Thema Urlaub.

Vom Urlaubsflieger zum Arbeitsflieger

In der nächsten Vignette widme ich mich dem Vielflieger Tim, der (upgegradet um ein Smartphone) Augés Idealbild Pierre Dupont am nächsten kommt. Das Urlaubsverkehrsmittel ‚Flugzeug‘ wird bei Tim zum Arbeitstransportmittel, die Shorts der Passagiere weichen den Anzügen, der Start in die Erholung wird hier zur alltäglichen Anstrengung und das ‚Alles ist möglich‘ aus dem Urlaubsflieger wandelt sich zu den strengen Regeln, die in einem Linienflieger herrschen.

4.3 OPTIMIERT FLIEGEN

4.3.1 Vielflieger Tim: „*Es hat sich perfektioniert mittlerweile*“

Die meisten Menschen, mit denen ich während dieser Forschung sprach, assoziierten mit vielfiegenden Passagieren Aktentaschen tragende Männer in Anzügen wie Ryan Bingham aus „Up in the Air“, die an der Sicherheitsschleuse keine Bewegung zu viel machen und kurz danach schon wieder in den exklusiven Lounges der ‚Senatoren‘ verschwinden. Tim bedient dieses Cliché perfekt: Er gehört zu den hochgebildeten Hypermobilen, die ihr Leben scheinbar mühelos „über getrennte Räume hinweg“ (Ahrens 2001:170) aufspannen und dabei komplexe raumzeitliche Aktivitäten miteinander kombinieren. Er ist der „reisegewohnte Kosmopolit“ (Löfgren [1995], nach Hilti 2007:185) mit dem immer gut gebügelten weißen Hemd, „der sich in jeder Transithalle zu Hause fühlen kann (und sich mit seiner Visakarte sicher fühlt)“ (ebd.) – ein ‚Pierre Dupont 2015‘. Was hinter diesem Verhalten tatsächlich mikrokosmisch und alltagsnah dahintersteckt, muss jedoch erst untersucht werden.

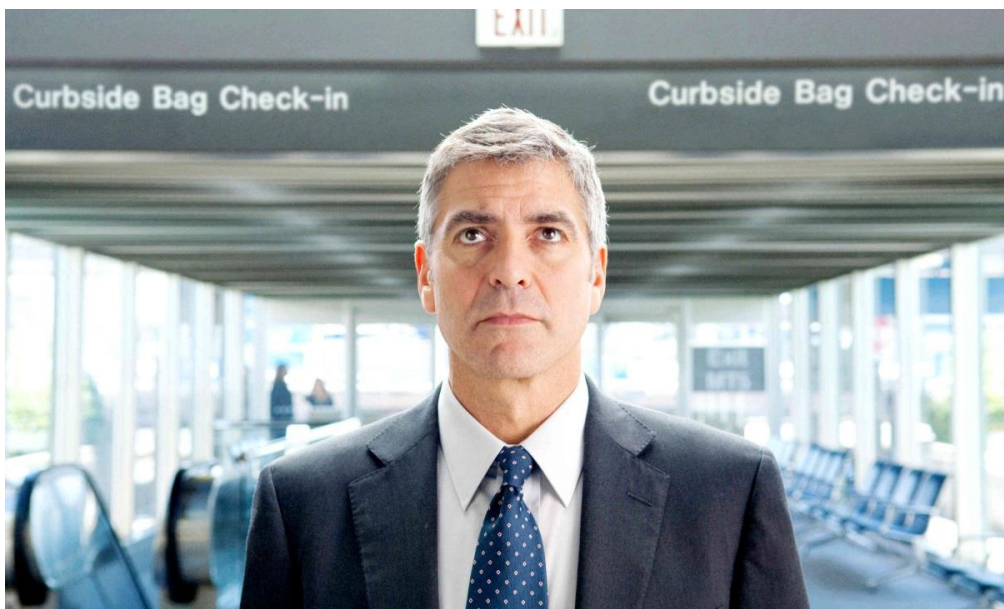


Abbildung 81: George Clooney als Vielflieger Ryan Bingham in „Up in the Air“.

Genauso gut ist Tim nämlich auch mit den Arbeitnehmern vergleichbar, die Richard Sennet 1998 in „Der flexible Mensch“ als gehetzt und zerrissen beschreibt, da der hohe Grad an Mobilität, der ihnen in Bezug auf ihre Arbeit abver-

langt wird, eine große Belastung für das Vereinbaren von Job und Privatleben darstellt. Die Prozentzahl der beruflich Fliegenden ist hoch, etwa 40 % aller Flugzeugpassagiere sind laut des Bundesverbandes für Luftverkehrswirtschaft am Flughafen beruflich unterwegs.⁸¹

Biografische Informationen und Kontaktaufnahme



Abbildung 82: Flightdiary von Tim.

Tim ist 55 Jahre alt, hat vier Kinder (zwei aus seiner ersten und zwei aus seiner zweiten Ehe) und lebt in Hamburg-Norderstedt. Seit 2006 ist Tim Leiter des Geschäftsbereiches ‚Industry Solutions‘ bei einem Unternehmen, das weltweit Airline- und Airport-Geschäftsprozesse optimiert und IT-Lösungen bereitstellt – unter anderem für eine große deutsche Airline. Seit zehn Jahren fliegt Tim beruflich mindestens zweimal die Woche innereuropäisch, meistens nach Frankfurt, und einmal im Monat interkontinental, zum Beispiel nach Dallas und Seoul.

Tim fliegt zu oft, als dass man es im Flightdiary darstellen kann, grob überschlagen ist er in seinem Leben schon an die 5.000 Mal geflogen. Die Buchungen für die vielen Flüge übernimmt Tims Sekretärin für ihn. Zwei Drittel seiner Flugzeit fliegt Tim alleine, den Rest der Flüge legt er mit Kollegen zurück. Privat fliegt Tim höchstens zwei Mal im Jahr mit seiner Familie in den Urlaub. So mobil Tims Leben wirken mag, seine Wohn- und Arbeitssituation ist extrem stabil: Er lebt seit 51 Jahren im selben Haus und sein Arbeitgeber ist seit 18 Jahren ebenfalls derselbe.

⁸¹ Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (2013). Diese Zahl gilt auch für die Passagiere des Hamburger Flughafens.

Der Kontakt zu Tim kam über familiäre Beziehungen zustande und die Kommunikation lief später nicht über Tim persönlich, sondern über seine Sekretärin - bei dieser Studie handelt es sich um ein klassisches Research up.

Zuerst führte ich mit Tim ein Experten-Interview in seinem Büro in Hamburg-Norderstedt, um die IT-Systeme, die so gut wie unsichtbar hinter dem Fliegen stehen, kennen zu lernen. Während des Interviews lieferte Tim jedoch nicht nur als Informant für die Computersysteme der Luftfahrt aufschlussreiches Material, sondern auch als selbst vielfliegender Passagier – er ist also in doppelter Hinsicht ein Experte. Am Ende unserer Unterhaltung schlug Tim ein gemeinsames Treffen am Hamburger Flughafen vor, damit ich sehen könne, wie sehr er die Abläufe des aeromobilen Unterwegsseins im Laufe der Jahre perfektioniert habe.

Da der ausgebildete Industriekaufmann alles unter dem Aspekt der Verwertbarkeit betrachtet, fragte er mich mehrmals, für welchen Bereich bei einer Fluggesellschaft meine Arbeit interessant sein könne.

In seinen Augen war meine Forschung zu wenig anwendungsbetont und zu wenig auf konkrete Verbesserungen ausgerichtet – Kritikpunkte, mit denen Volkskundler (vor allem in der Unternehmenskulturforschung) oft zu Beginn ihrer Forschung zu kämpfen haben.

4.3.2 Private Optimierungen von Airline-Prozessen:

„Alles ist zeitoptimiert.“

Ein paar Monate nach unserem ersten Gespräch wollen Tim und ich gemeinsam von Hamburg nach Frankfurt am Main fliegen, wo die wöchentliche Montagssitzung der Geschäftsführer von Tims Firma stattfindet.

Tims Sekretärin hatte mir angeboten, Tim und mich gemeinsam einzuchecken und wollte mir im Anschluss den Boarding Pass auf mein Handy schicken (so war sie es von Tim gewohnt), doch mein Mobiltelefon war zu diesem Zeitpunkt noch lange nicht internetfähig, also druckte ich mir mein Ticket selbst auf Papier aus. Von Anfang an war klar, dass wir Business Class fliegen würden, denn das ist für Tim Standard:

T: Man hat mehr Platz, der Service ist besser, hier krieg‘ ich meinen Spiegel und ein Frühstück, was man essen kann (lacht). Meistens zumindest. Man sitzt vorne,

muss nicht als erster einsteigen, kommt als erstes raus. Alles ist zeitoptimiert. Sonst verliert man noch mal 20 Minuten, wenn man hinten sitzt.

Die Flug-Choreografie beginnt zu Hause

8.30 Uhr

Am 11.04.2011 treffe ich mich um 8.30 Uhr, also nur eine Stunde vor Abflug, mit Tim bei ihm zu Hause in Hamburg-Norderstedt, unweit des Hamburger Flughafens. Seine Frau empfängt mich sehr sympathisch mit einem lila Handtuch auf dem Kopf und nassen Haaren. Der kleine Sohn war krank in der Nacht – „Sonst wären wir alle schon weiter“, sagt sie entschuldigend.

8.50 Uhr

Zwanzig Minuten später kommt mit ebenfalls noch nassen Haaren auch Tim. Nachdem er auf die Uhr geschaut hat, startet merklich der Countdown bis zum Abflug: Noch 40 Minuten. Tim räumt seine Fußballtasche aus dem Kofferraum, sucht kurz seine Arbeitstasche und ist dann bereit zur Abfahrt. Er ist braun gebrannt, trägt ein blütenweißes knitterfreies Hemd, Anzug und Krawatte – man merkt, dass er Wert auf sein Äußeres legt. Sein zweijähriger Sohn sitzt nur mit einer Windel bekleidet am Fenster des Hauses und winkt ihm nach. Tim winkt auch sehr lange aus dem Auto heraus zurück, er kann sich kaum von seinem Sohn trennen, obwohl er spät dran ist.

Später wird er erzählen, wie schwer ihm die Abschiede von seiner Familie jedes Mal fallen – das Flugzeug bringt die Familie nicht nur zusammen, es reißt sie auch auseinander.

8.58 Uhr

Während wir von der Auffahrt auf die Straße fahren, ruft Tim bei „Car Maxx Park and Fly“ an und teilt mit, dass er jetzt losgefahren sei – seine private Airworld-Choreografie beginnt:

T: „Ich befürchte, ich bin in zehn Minuten da!“

Mir erklärt er, was gleich passieren wird:

T: „Die nehmen mir das Auto am Terminal ab, waschen es, wenn's nötig ist, tanken und bringen es rechtzeitig wieder.“

Dieser Service wird ‚Valet Parking‘ genannt und auf der Website der Firma als „Professionelles Carmanagement und Fullservice für Flugreisende“ (Website Car Maxx) beschrieben. Dadurch, dass Tim sich nicht um das Parken kümmern muss, spart er wertvolle Minuten und kann später zu Hause losfahren. Auf der Website betont das Unternehmen den Faktor ‚Optimierung‘ und die Effizienz seiner Dienstleistung:

„In Zeiten veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen gewinnt der Faktor Effektivität einen neuen Stellenwert. (...) Die Vorbereitungen für Buchung und Reiseplanung sind meist perfekt und doch gibt es vor und nach dem Flug erheblichen Optimierungsbedarf. Auch international tätige Vielflieger müssen meist immer noch umständlich einen Parkplatz suchen und nach Rückankunft nicht selten auch das Auto.“ (ebd.)



Abbildung 83: Screenshot der Website von Car Maxx.

Während wir durch Norderstedt fahren, erzählt Tim, dass er immer zwei Stunden vor dem Abflug aufsteht. Eine Stunde ist er dann zu Hause, frühstückt und macht sich fertig, dreißig Minuten braucht er zum Terminal. Zehn Minuten vor Abflug muss er wie jeder Passagier spätestens am Gate sein, sonst hat er kein Anrecht darauf, mitgenommen zu werden. Das weiß Tim und nutzt den Zeitrahmen bis auf die letzte Minute aus.

Als nächstes checkt Tim, ob mittlerweile die Bordkarte auf seinem Handy angekommen ist. An diesem Tag hat seine Sekretärin allerdings vergessen ihn einzubuchen. Tim ist ungehalten:

T: „Dann wird es irgendwann eng, telefonisch einchecken geht irgendwann nicht mehr und wenn es dann noch eine Schlange am Schalter gibt... für solche Extravaganzen habe ich keine Zeit!“

Gepäck-, Sitzplatz- und Hotelstrategien

Schon jetzt ist klar: Tim optimiert nicht nur für seine Firma die aeromobilen Abläufe, er hat auch für sein privates Fliegen eine Reihe von Strategien entwickelt.

Gepäck:

T: Also das ist alles fertig gepackt. Der Koffer, bestimmte Sachen, die ich dabei habe, die werden nicht verändert, die werden kontrolliert einmal im Monat, vor der Abreise, in der Regel, ob das noch alles da ist, was man braucht. Also die Creme, die Zahnpasta in der richtigen Größe, die Rasierklingen, die Aspirin / die Kopfschmerztabletten, die Adapter, also das ist – perfekt.

Als seine kleine Tochter vor kurzem Heimweh auf einer Reise mit ihrer Fußballmannschaft bekam und Tim und seine Frau schnell packten, um sie dort abzuholen, brauchte er vier Minuten:

T: Ich hole meinen Koffer raus, stelle den hin, pack‘ die Anzahl Unterwäsche, Socken, zwei T-Shirts, ein Hemd, eine Hose – ich weiß genau, was ich packen muss, den Schlafanzug, der liegt auch schon drin. Und das, was man so an Badezimmer- und sonstwie -utensilien hat, ist alles drin. Und meine Frau stand daneben und sagt: ‚Du musst noch packen.‘ Ich sage: ‚Ich hab‘ gepackt.‘ (...) Also, es hat sich irgendwie perfektioniert, glaube ich, mittlerweile.



Abbildung 84: Vielflieger Ryan Bingham beim Packen.

Auch beim Packen erinnert Tim an den Vielflieger Ryan Bingham aus „Up in the Air“⁸². Tim kennt den Film (er hat ihn im Flugzeug gesehen) und erzählt mir, dass er sich mit Bingham sehr identifizieren konnte. Am meisten Eindruck hatte aber eine Film-Requisite auf ihn gemacht:

T: *„Ich war richtig neidisch auf den Koffer!“*.

Vor allem das Koffer-Hemdenfach hatte Tim im Film begeistert, denn Hemden so einzupacken, dass sie möglichst wenig zerknittern, ist laut Tim eine Kunst. Das ‚unzerknitterte Hemd‘ taucht in seinen Erzählungen immer wieder auf, es wird zum Symbol der Elite-Vielflieger, die alles im Griff haben und die sogar dann noch im frisch gebügelten Hemd im Büro in Singapur auftauchen, wenn sie über Nacht aus Deutschland hergeflogen sind. Sobald Tim wieder zu Hause war, kaufte

⁸² Tims ‚Gepäck‘ besteht nur aus Handgepäck, wenn er beruflich unterwegs ist, da er dieses nicht einchecken muss und so Zeit spart. Orvar Löfgren hierzu (auch in Bezug auf „Up in the Air“): „Das Leben ist zu kurz, um Gepäck einzuchecken“ (Löfgren 2014:34).

er sich den offiziellen ‚Up in the Air‘-Koffer⁸³ - der ‚Crew 8‘ der Firma Travelpro.



Abbildung 85: Der ‚Crew 8‘ der Firma Travelpro.

Sitzplatz:

T: Die nächste Strategie ist der richtige Sitzplatz. (...) Mittlerweile kenne ich jeden Flugzeugtyp und weiß, wo der beste Platz ist. Zum Schlafen, zum Aussteigen. Ist Reihe 9, Platz A oder F, weil erstens, man hat keinen Vordermann. Zweitens, man ist in der Nähe des Badezimmers und das ist zwar manchmal laut. Drittens, man ist direkt an der Ausgangstür, weil die zweite Ausgangstür in Dallas genutzt wird, das bedeutet, dass man mit als erster rauskommt. Das bedeutet, dass man bei der Emigration [lacht], in der Schlange vorne ist, und dass man Zeit spart, weil das kostet sonst noch mal 30 Minuten. Solche Strategien entwickelt man.

Tim sitzt also nicht einfach irgendwo, er hat für jeden Flugzeugtyp und für jede Art von Reise einen Lieblingsplatz, der entweder Zeit spart oder den Flug möglichst angenehm macht. Auf seinen montäglichen Flügen nach Frankfurt sitzt er am liebsten am Fenster.

⁸³ Die Firma wirbt mit dem Markenclaim „The choice of flight crews and frequent travellers.“ (Website Travelpro). In „Up in the air“ sind neben dem Kofferhersteller auch noch viele weitere Firmen aus der Welt der Vielflieger präsent (unter anderem eine Airline, eine Hotelkette und ein Autovermieter).

Hotels:

Abbildung 86:
Standardzimmer
im Hilton (hier in
Singapur).

Die nächste Strategie betrifft die Hotels. Tim bucht, egal in welchem Land er sich aufhält, immer das Hilton:

T: Man weiß zu schätzen, was eine Hotelkette eigentlich bedeutet, nämlich nicht, dass es eine Hotelkette ist, sondern dass man weiß, dass eine Hotelkette wie Hilton, wenn man sie nutzt... Dass eben Hilton weltweit ein Standardzimmer hat, egal ob man in Bangkok ist oder in Dallas ist oder sonstwo.

Touristen suchen für ihre Reisen das besondere Hotel, Tim bevorzugt in jedem Land die gleiche Kette (übrigens dieselbe, die auch Ryan Bingham in 'Up in the air' nutzt) mit ihren genormten Standardzimmern.

„In einem fremden Land, weit entfernt von Freunden, der eigenen Wohnung und persönlichen Gegenständen“ (Vonderau 2003:35) ist das Gewohnte und bereits Erlernte für ihn wichtiger als die Abwechslung landestypischer Besonderheiten. Tim schläft also zwar immer wieder woanders, aber dieses Woanders ist dafür immer gleich.

Auch sein Arbeitsleben spielt sich in den immer gleichen standardisierten Räumen des Dazwischen ab: in Konferenzräumen, Büros, Lounges, dem Inneren von Taxen, Mietwägen usw. Die „eigentliche Kunst des Reiseexperten“ (ebd.:73) besteht also

„weniger darin, sich in der Arbeitswelt zurecht zu finden, als in der Fähigkeit, sich selbst im Raum zu rekonstruieren, Nischen für das Private aufzuspüren und

„eigene“ Orte zu schaffen, unabhängig davon, in welchem Land oder in welcher Stadt er sich befindet“ (Vonderau 2003:73).

Ein weiterer Grund, der laut Tim für das Hilton spricht, ist übrigens, dass es dort nach amerikanischem Muster immer ein Bügelbrett und ein Dampfbügeleisen gibt, mit dem er seine Hemden bügeln kann.

Am Flughafen

9.13 Uhr

Wir kommen nach 15 Minuten Autofahrt am Flughafen an, Tim fährt die Rampe hoch zu den Parkplätzen beim Abflug und hält auf Höhe der Airport Plaza. Ein Carmaxx-Mitarbeiter in Firmenweste wartet schon mit einem Block in der Hand, nimmt das Auto in Empfang, fragt, was gemacht werden soll und notiert, wann Tim zurückkommt.

Für die Flugangstpatientin Rita, mit der ich in der nächsten ethnografischen Vignette unterwegs sein werde, ist der Hamburger Flughafen eine Grenze, an der es für sie nicht weitergeht. Für Tim ist der Flughafen immer nur der erste Stopp in einer ganzen Kette von Zielen und Zwischenzielen.

9.15 Uhr

Wir betreten die lichtdurchflutete Abflughalle und bahnen uns eine Schneise durch die viel langsamer laufenden Touristen, die in Richtung Sicherheitskontrolle unterwegs sind. Wir wissen genau, wo wir hinwollen – die Touristen sind da noch unsicher, ihre Körper und Blicke sprechen das deutlich aus und sie schauen überall hin, nur nicht nach vorne (vgl. auch Orvar Löfgren zur „Konfrontation von touristischem mit berufsbedingtem Reisen“, Löfgren 2014:34).

4.3.3 Glas, Stahl, Licht – der Hamburger Flughafen



Abbildung 87: Terminal des Hamburger Flughafens.

Über uns spannt sich eine gläserne Halbkuppel auf, die zum Vorfeld hin stetig ansteigt, so, als würde sie selbst jeden Moment abheben wollen. Die grauen, schmalen Tragwerkstützen aus Metall erinnern an das Astwerk von Bäumen. Insgesamt gibt es drei dieser Hallen, zwei beherbergen die Terminals und die dritte die ‚Airport-Plaza‘, die auch als Einkaufszentrum dient und mit dessen Margen der Flughafen mehr verdient als im sogenannten ‚Aviation-Bereich‘, denn im Luftverkehr sind viele Verdienstmöglichkeiten weggebrochen.

Heute bestehen fast alle Flughafen-Terminals aus großen Hallen und nicht mehr aus einzelnen Räumen. Als der Neubau des Hamburger Flughafens in der Planung war, waren große Hallen jedoch noch unüblich und die Hamburger Architekten Gerkan, Marg und Partner (die auch am Flughafen Berlin-Brandenburg beteiligt sind und bereits 1975 den Flughafen Berlin-Tegel entwarfen) zeigten mit diesem Entwurf ein Gespür für die Zukunft der Passagierluftfahrt. Die großzügige Architektur sollte den Besuchern des Flughafens ein Gefühl der weiten Welt vermitteln und die Orientierung vereinfachen, denn 60 % der Passagiere sind eher unsichere Gelegenheitsflieger⁸⁴. Da der Flughafen nun Hamburgs *neues* ‚Tor zur Welt‘ darstellen sollte, verzichtete man auf den hamburgtypischen Klinker, der vorher für den Bau verwendet worden war und baute mit den neuen Materialien Glas und Metall.

⁸⁴ Interview mit dem mittlerweile pensionierten Architekten des Hamburger Flughafens Klaus Borkelmann.



Abbildung 88: Das Verwaltungsgebäude des Hamburger Flughafens 1929.

Der Flughafen Hamburg (früher ‚Flughafen-Fuhlsbüttel‘ nach dem Stadtteil, in dem er gelegen ist) ist der älteste Flughafen Deutschlands, er hat zwei Start- und Landebahnen und wurde bereits 1911 als ‚Hamburger Luftschiffhallen‘ gegründet⁸⁵.

Sein internationaler Name lautet seit 1945 ‚Hamburg Airport‘. Angelegt wurde die Flughafenanlage im Jahre 1911, damals betrug die Fläche noch 44 Hektar. Inzwischen hat sie sich mehr als verzehnfacht und beträgt 570 Hektar. Insgesamt können am Flughafen jetzt gleichzeitig 53 Flugzeuge abgefertigt werden.⁸⁶ 60 Airlines (inklusive Fracht und General Aviation) starten von hier, 2014 nutzten mehr als 14 Millionen Passagiere den Flughafen. Direkt beim Flughafen angestellt sind 1656 Menschen, insgesamt arbeiteten mehr als 15.000 Menschen in diesem Umfeld (zum Beispiel bei der Lufthansabasis, bei Luftfahrtunternehmen oder Behörden)⁸⁷. Im Terminal werden die Passagiere über 108 Check-in-Schalter abgefertigt und 67 Geschäfte und Restaurants stehen ihnen zur Verfügung um einzukaufen. Der Umsatz lag 2013 bei 255 Millionen Euro. Gesellschafter der Flughafen Hamburg GmbH sind die Freie und Hansestadt Hamburg (Anteil 51 %) und AviAlliance GmbH (Anteil 49 %). Der Flughafen liegt nur acht Kilometer von der

⁸⁵ Seite „Flughafen Hamburg“. In: Wikipedia.

⁸⁶ Website Hamburg Airport: Zahlen, Daten, Fakten.

⁸⁷ Website Park and fly in Hamburg.

Stadtmitte entfernt und ist mit der S-Bahn an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden⁸⁸.

Seit Mitte der 1960er Jahre war immer wieder ein neuer Großflughafen in Kaltenkirchen, einem südwestlichen Vorort von Hamburg, im Gespräch. Der Hamburger Flughafen besitzt hier bis heute auch ein Grundstück, momentan wird jedoch ein schnell erreichbarer Stadtflughafen bevorzugt. Deshalb wurden die Terminals seit den 1990er Jahren neu gebaut und grundlegend modernisiert.

Von 23 Uhr bis 6 Uhr herrscht wegen der Wohnbebauung um den Flughafen herum ein Nachtflugverbot.

Der Flughafen Hamburg war der erste Flughafen in Deutschland, der 2010 den Körperscanner testete.

9.16 Uhr



Abbildung 89: Sicherheitskontrolle am Hamburger Flughafen.

Beim Einlass zur Sicherheitskontrolle präsentiert Tim der Flughafen-Angestellten sein Handy mit dem mittlerweile eingetroffenen Boarding Pass und darf sich in die Warteschlange einreihen. Mich fragt die Flughafen-Angestellte, ob ich eine Goldkarte habe. Als ich „*Nein*“, antworte, bittet sie mich, mich an der normalen Schlange anzustellen. Ich frage erstaunt:

„Obwohl ich Business-Class gebucht habe?“

„Entschuldigung, das habe ich nicht gesehen!“, antwortet sie verlegen.

⁸⁸ Siehe Fußnote 86

Ich betrete anscheinend eine Welt, in die ich optisch nicht hinein passe und deren Eingang streng bewacht wird. Tim muss auf mich warten, er kommt sogar ein Stück zurückgelaufen, um zu gucken, ob alles in Ordnung ist.

Ballast

Tim trägt keine Jacke, nur einen Anzug, denn er wird sich den ganzen Tag in klimatisierten Räumen aufhalten und braucht deshalb keinen Schutz gegen das Wetter. Ich hingegen habe einen dicken Mantel dabei, weil ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Norderstedt gefahren bin, deshalb dauert es an der Kontrolle noch einmal länger. Neben dem Handy hat Tim noch eine Ersatzlesebrille und etwas zu lesen in seiner Aktentasche dabei, sonst nichts. Auch seinen Laptop lässt Tim meistens zu Hause.

T: „E-Mails lese ich auf dem Handy, wobei man da keine verschlüsselten Mails lesen kann und Anhänge sind auch schwierig.“

Vor einiger Zeit hat er das iPad ausprobiert, aber als es (obwohl es kein Laufwerk hat) trotzdem wie ein Laptop extra an der Sicherheitsschleuse kontrolliert wurde und damit Zeit von Tims optimiertem Zeitkontingent in Anspruch nahm, ließ er es wieder zu Hause.

Wie wichtig virtuelle Mobilität auch in Bezug auf das Flugreisen ist, sieht jeder Flughafenbesucher an den wäscheleinenartig aufgespannten Handy- und Laptopkabeln in den Fluren zu den Gates. Die Steckdosensituation ist noch nicht auf allen Flughäfen darauf ausgerichtet, die Kommunikationswilligen noch schnell mit Saft zu versorgen, bevor sich die Flugzeugtüren schließen. An vielen Flughäfen sind die Steckdosen als Stromlieferanten für die Reinigungsmaschinen geplant worden, deshalb liegen sie in den Fluren dicht über dem Fußboden, wo sie nun von den mit ihren mobilen Kommunikationstechnologien auf den Fliesen hockenden Reisenden für Handy und Laptop umgenutzt werden⁸⁹. In der Bahn können die ganze Fahrt hindurch Nachrichten geschrieben und meistens auch verschickt werden, beim Fliegen gibt es bis auf wenige Ausnahmen (die jedoch stetig mehr

⁸⁹ Kommunikationstechnik und Transporttechnik hängen eng miteinander zusammen (vgl. Tully, Baier 2006:34), aber sie lösen einander nicht ab: „Jede Erfindung einer Kommunikationstechnik [hat] auch zu einer Erhöhung des Verkehrs geführt“ (ebd. Maurer [2000] nach Tully, Baier).

werden) immer noch den Moment des Türen Schließens, nach dem alle Kontakte nach außen gekappt sind.

Astrid Vonderau spricht von einer „Entpersonalisierung innerhalb der Übergangsräume“, die „sich schon daran zeigt, dass die Reisenden keine persönlichen Gegenstände auf die Reise mitnehmen, sich nur funktional kleiden und alles, was sie mit sich führen, auf das Notwendigste zu reduzieren suchen“ (Vonderau 2003:29). Auch Arbeitsräume entmaterialisieren sich, ein Schreibtisch ist nicht mehr Voraussetzung für das berufliche Arbeiten, ein Handy oder ein Laptop reichen als mobiles Büro aus.

Von der Laptoparbeit am Gate und im Flieger, die so sehr zum Sinnbild der mobilen (Arbeits)Menschen geworden ist, hat Tim sich schon wieder verabschiedet. Dafür telefoniert er viel mit seinem Mobiltelefon. Das Ladekabel darf deshalb im Handgepäck niemals fehlen. „*Das ist das Wichtigste!*“, betont Tim und lacht. Ansonsten versucht er aber, so viel Ballast wie möglich zu entmaterialisieren.

Am Check-in

„*Nach der Sicherheitskontrolle ein erster Blick, ob sich das Gate geändert hat. Das kann immer mal sein*“, sagt Tim.

Er guckt auf den am Ende der Schleuse angebrachten Bildschirm. Der Flug nach Frankfurt am Main wird, weil er der zweitmeist-frequentierte Flug nach der Strecke Hamburg-München ist, zentral direkt gegenüber der Sicherheitsschleuse abgefertigt.

Tim läuft zielstrebig zum Ständer mit den kostenlosen Zeitungen und Zeitschriften. Ein fachmännischer Blick, dann:

T: „Heute gibt es gar keine vernünftigen Zeitungen. Ich versuch‘s mal da drüben.“

Er steuert auf einen zweiten Zeitungsständer zu. Dort greift er die BILD-Zeitung („*Wegen des Sportteils*“), eine Financial Times und eine Hamburger Morgenpost.

Kurz nach unserer Ankunft beginnt der Check-in. Doch Tim stellt sich nicht an, sondern telefoniert auf- und abgehend mit einem Kollegen, bis fast alle Passagiere im Finger verschwunden sind:

T: „Ich warte, bis alle reingescheucht werden, weil die den Flug abschließen wollen“.

9.20 Uhr

Bis wir am Gate angekommen sind, ist Tim kaum stehen geblieben. Immer hat er im richtigen Moment das richtige Objekt parat, mal den Boarding Pass auf dem Handy, mal seinen Personalausweis, dann wieder sein Handy.

Tim absolviert alles elegant, geht keinen Schritt zu viel und macht keine überflüssige Handbewegung. Alles wirkt unglaublich einfach. Die Anforderungen, die auch für Tim einmal neu (und anspruchsvoll?) gewesen sein müssen, haben sich als Routinen „bis zur Unsichtbarkeit in [seinen] Körper eingeschrieben“ (Löfgren 2014:42). Ich hingegen hänge hinterher mit meiner Jacke, meiner Tasche voller Dinge, meinem Laptop und dem zerknitterten Zettel mit dem Boarding Pass, dabei hatte ich mich bisher ebenfalls für einen ziemlich professionellen und schnellen Flugpassagier gehalten. Orvar Löfgren beschreibt die Inszenierung des Mr. Bingham in „Up in the Air“ ähnlich:

„Als Berufsreisender setzt Mr. Bingham auf fließende Bewegungen. Die Kamera fängt die elegante Choreografie ein, wie Clooney alias Bingham mit seinem Rollkoffer reibungslos durch Kontrollen, Hotelhallen und Warteschlangen gleitet. Mit dem Vergnügen des Perfektionisten raschelt er mit seinen Gold- und VIP-Karten, jongliert mit den Plastikschaalen bei den Sicherheitskontrollen, schneidet Kurven und findet überall die schnellsten Wege. Nicht nur seine Anzüge sind knitterfrei, auch sein ganzes Leben ist frei von Beziehungen und Verpflichtungen, die ihn beanspruchen könnten“ (Löfgren 2014:35).

Auch Tim ist ein Spezialist, der sich den Gegebenheiten des Fliegens über die Jahre hinweg perfekt angepasst hat. Asta Vonderaus Protagonisten nennen diese Fähigkeiten „Welterfahrung, Weltgewandtheit, Coolness oder einfach Organisation“ (Vonderau 2003:73). Wie sie erlebt auch Tim die Abläufe „gewandter und entspannter als jene, für die das Reisen etwas Besonderes ist, die ‚hilfloser auf dem Flughafen herumstehen‘ (Zitat Antje, eine der Interviewpartnerinnen von Vonderau). Tim ist lockerer, weil er weiß, dass nach dem verpassten Flieger der nächste Flieger kommt, er kennt den Aufbau von Flughäfen und weiß, wie er nach der Landung an sein Gepäck, ein Hotel oder einen Mietwagen kommt und er muss

niemanden um Hilfe bitten, er kennt die Prinzipien der Airworld und weiß die „Wissens-, Informations- und Hilfsnetzwerke zu nutzen“ (ebd.), deshalb scheint er sich auch an Orten auszukennen, die er noch gar nicht kennt.

Es gibt jedoch einen großen Unterschied zwischen Mr. Bingham und Tim: Tim ist vierfacher Vater, hat eine Ehefrau und eine Ex-Ehefrau sowie ein Haus statt eines leeren Apartments; sein Leben ist also keineswegs frei von Beziehungen und Verpflichtungen.

4.3.4 Die Business Class-Community

9.25 Uhr

Beim Einsteigen in die Business Class unseres A-321 begrüßt Tim drei verschiedene Herren, die wie er einen dunklen Anzug tragen. Sie sind nicht als Gruppe unterwegs und doch kennt Tim jeden einzelnen. Insgesamt sind wir hier zu zwölf.

„Heute ist es noch ruhig“, sagt Tim zu mir.

Oft kenne er sogar noch mehr Menschen.

In der Business-Class besteht jede Sitzreihe aus jeweils zwei Sitzen, in der Mitte zwischen ihnen ist auf einem weiteren Sitz ein Tisch angebracht auf dem steht: „Ihr Freiraum / your space“. Die Atmosphäre ist sehr persönlich im Gegensatz zu hinter dem Vorhang in der Economy Class mit den vielen einander unbekannt Menschen. Die Gruppe, die mit dem Montagmorgenflug um 9.30 Uhr von Hamburg nach Frankfurt unterwegs ist (außer mir alles Männer), scheint eine eingeschlossene Gemeinschaft zu sein – die ‚Business Class-Community‘. Hier wird die *Airworld* zum *Airvillage*.

Nach dem Hinsetzen verstummen die Gespräche schnell und jeder der Geschäftsmänner vertieft sich in seine Beschäftigungen. Gemeinsame Pendlerrituale oder Hilfestellungen, wie sie in den Abteilen von Pendlerzügen zu beobachten sind (vgl. Löfgren 2014:31f.), scheint es nicht zu geben. Hier wird eher die „Mikrotechnologie‘ des Ausschließens“ angewendet, um „Kontakten auszuweichen oder diese abzulehnen“ (ebd.). Die Geschäftsleute bemühen sich, „in ihrer privaten Umweltblase zu bleiben, schließen die Augen, verstecken sich hinter der Zeitung

oder hantieren mit ihren Reiserequisiten“ (vgl. Löfgren 2014:31f.). Von den Passagieren in der Economy Class kriegen die Business Class-Passagiere kaum etwas mit, denn sie sind später eingestiegen und werden das Flugzeug als erste wieder verlassen.

Tim sitzt auf einem Platz am Gang, obwohl er auf diesem Flug eigentlich lieber am Fenster sitzt, wahrscheinlich eine Folge des verspäteten Check-ins. Er ärgert sich ein wenig darüber. Dann setzt er seine Brille auf und liest vor dem Start E-Mails auf seinem Handy. Das Artefakt bildet eine allgegenwärtige Konstante in seinem vielen Unterwegssein.

9.30 Uhr

Das Flugzeug rollt los, hebt ab und Tim beginnt mit der Lektüre der Financial Times. „Darf ich Ihnen ein Magazin anbieten?“ fragt ihn die Stewardess, und Tim lässt sich auch noch den aktuellen Spiegel geben. Er hat zwar keinen Laptop dabei, aber die Wirtschaftsseiten in der Zeitung oder ausgedruckte Arbeitsunterlagen durchzuarbeiten, gehört zu den Arbeiten, die er in der Flugzeugkabine erledigen kann.

Die Maschine dreht in der Luft und plötzlich liegt der Flughafen unter uns mit den drei Terminal-Gebäuden und dem Parkhaus, dann erscheint der Stadtpark mit dem Wasserturm, die Alster, der Sternschanzenpark, die Elbbrücken, der Hafen, die Elbe, der Wilhelmsburger Bunker.

Schon nach kurzer Zeit wird das Frühstück serviert. Es besteht aus zwei Scheiben Lachs mit Quark, einer Art Pfannkuchen mit Creme, einem ‚Feinjoghurt‘ (so steht es auf der Packung), dazu gibt es einen Orangensaft und ein Heißgetränk. Die Serviette ist dicker als in der Economy Class, aber aus Papier. Die Gläser sind nicht aus Plastik, sondern aus Glas. Das Tablett ist aus Plastik, wirkt aber hochwertiger als in der Economy Class.

Überall tauchen typische Vielfliegervokabeln auf: Auf einer Serviette mit Warsteiner-Werbung steht „Upgrade your Snack“, auf ein Kaugummi der Telekom ist „Frischen Sie Ihr Meilenkonto auf“ gedruckt. Der Pilot sagt 14 Grad Celsius in Frankfurt an. Während Tim die Hamburger Morgenpost liest, befinden wir uns schon im Landeanflug auf Frankfurt.

4.3.5 Flugzeugkontakte: „*Alles so Schnappschüsse dann fürs Leben*“

Die von Asta Vonderau untersuchten Vielflieger knüpften „selten persönliche Kontakte auf den Reisen, auch wenn sie sich als Mitglieder einer bestimmten sozialen Gemeinschaft“ sahen (Vonderau 2003:28). Doch obwohl die Reisenden einander auf verschiedene Arten fremd sind, gibt es „Situationen, in denen sie vorübergehend Bindungen eingehen“ (Löfgren 2014:31) und diese ‚Flugzeugkontakte‘ spielen auch in Tims Erzählungen eine wichtige Rolle:

T: Eigentlich will ich [an Bord] schlafen (schmunzelt). Und arbeiten. Und die interessanten Gespräche sind mir zwar sehr im Gedächtnis. Mit Menschen, die ich kennen gelernt habe, die mal so neben mir saßen. Aber es ist doch deutlich die Ausnahme, in der Regel kommt man hin, sagt ‚Guten Tag‘, wünscht sich mit einem Glas Champagner einen guten Flug, nimmt seine Zeitung, isst und schläft.

Im Flugzeug hat Tim unter anderem einen Bremer Familienforscher, Til Schweiger, einen in Vietnam Finanzsysteme aufbauenden Finanz-Volkswirtschaftler und eine argentinische Spezialistin der Herzforschung kennen gelernt. Er trifft im Flugzeug keine durchschnittlichen Menschen, er trifft die globalisierte Elite:

Til Schweiger:

Zuerst erzählt Tim von Til Schweiger:

T: Ich habe mal Til Schweiger kennen gelernt auf einem Flieger, weil der neben mir saß. Und das war lustig, nett, weil er einfach auch lustig und nett war. Und zwar das Erlebnis war das, dass erst die Stewardess kam, und dann kam die zweite Stewardess, alle mit einer – es gibt ja diese Flugzeugkarten. (...) und sagten so [tuschelt im Flüsterton]. So, und dann kam die zweite und ‚Mhm‘. Und – immer unabhängig voneinander. Und ich musste schon schmunzeln, weil das war morgens um - ich weiß nicht - sieben [Uhr] glaube ich, oder so was. Und wenn ich er - das habe ich ihm auch gesagt - gewesen wäre, mich hätte das so was von genervt, weil eigentlich wollte man nur sagen ‚Ey, es ist sieben Uhr, ich bin noch gar nicht wach, lässt mich irgendwie einfach nur mal hier sitzen und in Frieden.‘ (...) und ich hab ihm gesagt: ‚Ganz ehrlich, da hätte ich jetzt ja keinen Bock drauf, morgens um sieben‘ – so sind wir dann ins Gespräch gekommen.

Das Motiv der Begegnung mit einem Prominenten im Flugzeug oder am Flughafen tauchte auch in anderen Erzählungen meiner Gesprächspartner auf. Seit der Frühzeit des öffentlichen Flugverkehrs waren die Erscheinung von Berühmtheiten auf der Flugzeugtreppe und ihr gleichsam ‚göttliches Hinabsteigen‘ auf die Erde Teil der Inszenierung des Flugzeuges als exklusivem Transportmittel und eines der beliebtesten Bildmotive. In der Pressefotografie und der Kino-Wochenschau stand, je selbstverständlicher das Fliegen wurde, nicht der normale Passagier im Blickpunkt, sondern nur noch der Ausnahmepassagier (vgl. Grasskamp in Ingold 2008).

Heute zählen das Flugzeug und der Flughafen zu den letzten Orten, an denen man den mehr oder weniger Berühmten der Gegenwart noch nahekommen und das Gleiche tun kann wie sie – aeromobil Unterwegssein.

Die argentinische Spezialistin der Herzforschung:

Tim und die argentinische Medizinerin hatten zufälliger Weise einen gemeinsamen Weg rund um die ganze Welt, von Dallas nach Frankfurt, von Frankfurt nach Hamburg und dann sogar noch im selben Taxi vom Hamburger Flughafen in dasselbe Industriegebiet in Norderstedt.

T: Also wir hatten dann miteinander 15 Stunden, und selbst im Taxi saßen wir noch gemeinsam. Und die erzählte eben – war in der Herzforschung tätig, und das war natürlich mächtig spannend. Aber alles so Schnappschüsse dann fürs Leben. Spannende, aber Schnappschüsse.

‚Schnappschüsse fürs Leben‘ nennt Tim diese Begebenheiten, die unverhofft beginnen und nach dem Flug wieder enden. Das liegt auch daran, dass allein die Situation die Menschen im Flugzeug verbindet. Eine echte soziale Gruppe oder temporäre Gemeinschaft kann aber nur entstehen, wenn etwas Außergewöhnliches vorfällt (Ehn, Löfgren 2012:73) – oder besondere Gemeinsamkeiten gefunden werden, wie im folgenden Beispiel:

Der Finanz-Volkswirtschaftler:

T: Und dann habe ich mich mal mit einem Finanz-Volkswirtschaftler unterhalten, der sich spezialisiert hat auf volkswirtschaftliche Finanzsysteme in Vietnam, weil man dort eben halt ein Finanzsystem aufbauen muss. Und das war - das war so, dass wir am Ende - alles war schon dunkel -. Und wir haben gesagt, wir klönen

noch weiter, und dann kam die Stewardess und hat gesagt: „Also, wenn es Sie nicht stört, dann stelle ich Ihnen jetzt Ihre Restflasche Wein hierher, und bringe Ihnen noch ein paar Nüsse, und das Licht können Sie anlassen, und dann können Sie weiter klönen. Und das haben wir auch gemacht. Aber das war eigentlich eher die Ausnahme von den Flügen, die ich bisher gemacht habe.“

Räumliche Ordnungen haben Einfluss auf Kontaktentstehungen und die Arten von Kommunikation, die dort stattfindet. Das gilt auch für die Gestaltung der Flugzeugkabine. Die Sitzaufteilung macht es leicht, Blickkontakt zu vermeiden und trotz der physischen Nähe zu den anderen Passagieren ist es möglich, die eigene Anonymität zu wahren. Doch obwohl die Sitze in gleicher Blickrichtung aufgestellt sind, eröffnet Fliegen auch Kommunikationschancen. Der Gesprächseinstieg ist relativ leicht, eine „gemeinsame Vorgeschichte“ ist nicht erforderlich, die Gespräche können „spontan-zufällig entstehen und bleiben zumeist ohne Folgen“, wie es Ueli Gyr auch für das Kneipengespräch thematisiert hat (Gyr 1991:108). Es reicht, wenn ein Passagier ein Vorkommnis in der Kabine oder eine Durchsage des Piloten kommentiert und schon ist das Gespräch eröffnet. Dabei werden „die Inhalte der Kommunikation vernachlässigt oder ‚vergleichgültigt‘“, „um Kommunikation sicherzustellen, um soziale Kontakte zu erreichen und für eine kurze Weile aufrechtzuerhalten“ (ebd.:107). Anders als in der Kneipe hilft dies, mit der Enge und den vielen Menschen auf engstem Raum umzugehen oder mögliche Aufregung zu kompensieren.

Mit keinem der von ihm erwähnten Passagiere steht Tim heute noch in Kontakt. Zurückgeblieben sind nur die Erinnerungen und die zu den Menschen gehörenden Visitenkarten. Allerdings ist Tim stolz auf diese Begegnungen und er genießt es, seinen Kindern erzählen zu können, dass er morgens neben Til Schweiger im Flugzeug gesessen hat. Die Kontakte zu aufregenden Menschen sind die Kehrseite der monotonen Langeweile, der er den größten Teil seiner Flugreisen ausgesetzt ist.

10.45 Uhr

Beim Verlassen des Flugzeuges trifft Tim noch einen weiteren Kollegen.

Kollege: „Wie geht’s bei dir?“

T: „Ach, läuft nicht so gut, weißt du ja...“

Im Weitergehen erzählt der Kollege, dass er am Abend nach Johannesburg fliegen wird und dann weiter nach Mosambik – Tims Konzern ist international aktiv und so rotieren auch die Mitarbeiter zwischen den einzelnen Niederlassungen. Wegen der unsicheren Sicherheitslage wird Tims Kollege von einem Bodyguard begleitet werden. Und von einem Fotografen:

Kollege: „Der soll ein paar schöne, emotionale Bilder schießen.“



Abbildung 90: Senatorschildchen am Koffer.

Die beiden Männer besteigen nicht die schnellen Rollbänder, sondern gehen durch den dunklen, langen Flughafenflur zu Fuß Richtung Ausgang, während sie sich weiter unterhalten. Nach dem effizient bewältigten Flug ohne Zeitverzögerungen scheinen beide nun etwas Zeit übrig zu haben.

Der Kollege hat wie Tim den kleinen roten Kofferanhänger am Koffer, der ihn als ‚Senator‘ ausweist⁹⁰. Die Zeichen, mit denen sich die Business Class-Community vom Rest der Passagiere abhebt, sind eher dezent.

⁹⁰ ‚Senator‘ bezeichnet einen Status im Vielfliegerprogramm der Lufthansa, der mit verschiedenen Vorteilen wie dem First-Class-Check-in, der Erlaubnis zur Nutzung des Security-Fast-Tracks, dem Priority Boarding, der bevorzugten Gepäckbehandlung und der Nutzung der Senator- und Business Lounges verbunden ist. Voraussetzung sind 100.000 Statusmeilen innerhalb eines Kalenderjahres. Wie viele → *Meilen* ein bestimmter Flug wert ist, legt die Fluggesellschaft in Abhängigkeit von der Buchungsklasse fest. Der nächsthöhere (und damit der höchste Status) ist der HON-Circle Member. HON steht für „HONorary Circle“ (Miles & More Media Portal der Lufthansa).

4.3.6 Würstchengeruch am Frankfurter Flughafen



Abbildung 91: Die Ankunft am Frankfurter Flughafen.

Wir sind angekommen am Frankfurter Flughafen, Deutschlands größtem Verkehrsflughafen und dem drittgrößten Flughafen Europas nach London Heathrow und Paris Charles de Gaulle⁹¹.

Rechts und links von unserem Flur liegen an den Fensterfronten die Gates. Durch die Mitte des Ganges führen die waagerechten Rollbänder, mit denen die Reisenden die langen Wege schneller überbrücken können. Über allem liegt der Klang unverständlicher Lautsprecherdurchsagen. Es riecht stark nach Würstchen und tatsächlich steht mitten im Gang eine Würstchenbude, an der Original Frankfurter Würstchen verkauft werden.

Amsterdam-Schiphol empfängt seine Reisenden mit Tulpenzwiebeln, der Flughafen von Kopenhagen besticht mit dänischem Design – Frankfurt am Main werde ich ab jetzt mit Frankfurter Würstchen in Verbindung bringen.

Am 1936 eröffneten FRA sind 2013 58 Millionen Passagiere angekommen oder abgeflogen und es gab 472.692 Flugbewegungen auf vier Start- und Landebahnen. Der Flughafen wird ständig erweitert, erst 2012 ist der neue Flugsteig ‚A plus‘ mit einer Kapazität für 6 Millionen Passagiere pro Jahr und Andock-Platz für 7 Großraumjets eröffnet worden. Sehr bedeutend ist auch der Cargo-Bereich des Flughafens: Das Luftfrachtaufkommen ist das siebthöchste weltweit.

⁹¹ Seite „Flughafen Frankfurt am Main“. In: Wikipedia.

Mit 78.000 Beschäftigten ist der Frankfurter Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands und sichert rund 116.000 Arbeitsplätze bei Betrieben und Unternehmen auf dem Flughafengelände sowie bei deren Lieferanten und Dienstleistern. Damit hat FRA als Wirtschafts- und Standortfaktor eine enorme Bedeutung für die Rhein-Main-Region.⁹² Gegen die Ausbauarbeiten des Flughafens, den Fluglärm (Dauerschallpegel bis zu 70 Dezibel in bewohnten Gebieten) und die Schadstoff-Emissionen haben sich verschiedene Bürgerinitiativen gegründet, die berühmt geworden sind für ihren Dauerprotest in Montagsdemonstrationen seit November 2011, bei denen 2012 bis zu 10.000 Menschen zusammenkamen⁹³. Der Frankfurter Low-cost Flughafen heißt Frankfurt-Hahn und liegt 125 km von Frankfurt entfernt

⁹² Website des Frankfurter Flughafens.

⁹³ Video von Rheinmaintv über die Proteste am Frankfurter Flughafen: <https://www.youtube.com/watch?v=eYPXIwp0deo>.

4.3.7 Der Rückflug: „Ich glaube, man gewöhnt sich nie dran.“

18.45 Uhr

Soziale Oberflächen



Abbildung 92:
Lufthansa Priority
Check-in.

Nachdem Tim seinen Arbeitstag in Frankfurt verbracht hat, treffen wir uns am Abend am Flughafen wieder. An der Business Class-Sicherheitskontrolle ist es sehr voll, heiß, stickig und rundum unangenehm. Tim schlägt deshalb vor:

T: „Wir gehen da hinten hin, da haben wir eine entspanntere Security.“



Abbildung 93: Auch in ‚Up in the Air‘ gibt es eine Szene mit rotem Teppich am Flughafen.

Er zeigt in Richtung First Class Check-in.

Wir schreiten um eine Ecke und plötzlich ist alles leer, rote Teppiche liegen am Boden und Kübel mit Blumen stehen neben den Schaltern, die Luft ist kühl und eine weitere Sicherheitskontrolle liegt vereinsamt vor uns – Stimmung und Atmosphäre haben sich innerhalb von ein paar Metern komplett gewandelt. Tims Senatorstatus ist nun körperlich spürbar.

Nachdem unser Handgepäck durchleuchtet worden ist, vermischt sich unser Weg wieder mit dem der übrigen Passagiere.

Dieses Erlebnis zeigt, dass die Transiträume der Airworld auf der einen Seite extrem funktional gestaltet sind, was einer der Gründe dafür ist, warum sie so austauschbar wirken. Gleichzeitig sind sie aber auch mit hohem Aufwand ästhetisch ausdifferenziert: Architektonische Oberflächen, Design und künstlerische Gestaltung sollen ihnen Unverwechselbarkeit verleihen. Darüber hinaus kommunizieren Materialien, Kunstwerke und formale Gestaltungen, wie hier in der First Class-Abteilung, als ‚soziale Oberflächen‘ die sozialen Codes symbolischer Integration und Exklusion. Für die Kunsthistorikerin Monika Wagner zeigen sich im Vergleich zur Ausstattung von Transiträumen des frühen 20. Jahrhunderts „aufschlussreiche Verschiebungen von ästhetischen Hierarchien und soziale Rangordnungen“: „Ehemals ästhetisch inkriminierte Charakteristika dienen heute der Distinktion und umgekehrt“ (Wagner 2011). Economy-Class-Reisende wissen deshalb gleich, dass sie in der Business- oder First Class falsch sind, den Business Class-Reisenden wird vermittelt, dass sie hier besonders gut versorgt werden.

18.50 Uhr

Der Körper des Aero-Pendlers

Am Gate angekommen, setzt Tim sich so, dass er den Finger im Blick hat und gucken kann, wann alle Passagiere darin verschwunden sind. Plötzlich wirkt er sehr müde.

Der Tag war, wie so viele andere typische Airworld-Tage auch, für ihn körperlich und seelisch belastend: Die Luft, die Geräuschkulisse und die vielen Menschen empfindet er als kraftraubend, die Trennung von seiner Familie ist eine Herausforderung und die viele Wartezeit, in der er nie wirklich entspannen kann, sondern immer auf Stand-by steht, geht an die Substanz:

T: Ich merke, dass es körperlich anstrengend ist. Also das hängt sicher mit dem - bei Langstreckenflügen natürlich mit dem - Klimawechsel zusammen, mit den Zeitverschiebungen. Aber möglicherweise auch noch mit anderen Dingen, wie Luftdruckveränderungen - ich glaube, dass das extrem auf die Gesundheit geht. Ich merke das schon deutlich, dass wenn man im hohen Alter - wie sehr sich das auch körperlich bemerkbar macht. (...) Im Flugzeug, ja, man liest, aber man ist ja doch unter Stress, man ist ständig - sind Menschen drum rum, ist ständig laut, es

ist irgendwie so, die Luft ist möglicherweise -, und man ist, wenn man das gemacht hat [unverständlich, ‚matschig‘?]. Ich kenne viele Menschen, die fliegen dann nicht oft, und dann fliegen sie mal, und dann kommen die nach Hause und sagen: ‚Boah, ich war in München. Heute Morgen los und heute Abend zurück, ich bin völlig fertig vom Fliegen.‘ Also Fliegen ist ja anstrengend.

Die Anstrengung beruht unter anderem auch auf der Spannung „zwischen Aktivität und Inaktivität, Geruhsamkeit und Ruhelosigkeit“ sowie der „Rundumkontrolle“ der jeder Passagier am Flughafen und im Flugzeug unterworfen ist (Löfgren 2014:30). Aus der Ferne wirken die einstudierten Abläufe von Tim zwar ökonomisch und leicht, dies ist aber nur eine Strategie von ihm, um in den anstrengenden Räumen des Fliegens mit den eigenen Kräften hauszuhalten.

Die Auswirkungen des Fernpendelns wurden in London und Stockholm schon in den 1970er Jahren untersucht (Taylor, Pocock [1972]; Singer et al. [1978] nach Flade 2013:73). Dabei wurde festgestellt, dass es eine Verbindung gibt zwischen der Häufigkeit des Umsteigens und der Zahl der Krankheitstage der Pendler. Außerdem waren die Pendler, die länger als eineinhalb Stunden unterwegs waren, häufiger krank. In der schwedischen Pendlerstudie wurden Pendler befragt, die regelmäßig den Morgenzug der Nynashamu-Stockholm-Linie nutzten. Dabei kam auch heraus, dass nicht nur die Fahrtdauer entscheidend für das Stresserleben ist, sondern die Gegebenheiten an Bord des Zuges (zum Beispiel das Vorhandensein von Sitzmöglichkeiten). So fühlten sich die Passagiere gestresster, die später einstiegen, also kürzer unterwegs waren, aber dafür einen vollen Zug vorfanden (ebd.). Als weniger belastend wird das Pendeln empfunden, wenn die Menschen sich ohne Not für die Situation entschieden hatten, zum Beispiel aus Karrieregründen (Rüger [2010] nach Flade 2013:75).

Auch ein Flug ist unterteilt in viele verschiedene Einzeleinheiten, die mit dem ‚Umsteigen‘ vergleichbar sind und Aufmerksamkeit erfordern: Zum Flughafen fahren, durch die Sicherheitskontrolle gehen, am Gate warten, einsteigen, im Flugzeug sitzend auf die Landung warten – ein Grund dafür, dass McKinsey seine Angestellten inzwischen wieder bevorzugt Bahnfahren lässt. Kai Peter Rath, Sprecher von McKinsey:

„Überhaupt seien Flugreisen die ineffizienteste Reiseart. (...) Die Reise ist zerstückelt in Etappen, in denen man nicht arbeiten kann. Sie haben kein Telefon, kein Internet – da nimmt man doch lieber die Bahn.“ (Bernau 2010).

Mobilität und Stabilität

Da Tim der persönliche Kontakt zu seinen Kindern und seiner Familie sehr wichtig ist, nimmt er das Pendeln mit seinen seelischen und körperlichen Herausforderungen in Kauf und mietet sich keine Wohnung in Frankfurt wie viele seiner Kollegen:

T: „Unter der Woche skypen die nur mit ihren Kindern. Der Preis wäre mir zu hoch. Aber das ist auch ‘ne Typfrage. Ich kann ja auch nicht immer zu Hause bleiben.“

Obwohl von wissenschaftlicher Seite auch die „Gefahren mobiler multilokaler Lebensführungen für Gesundheit und Sozialleben“ betont werden, kann Multilokalität „nebst Mühsal und Stress“ „auch neue gewinnbringende Gestaltungsformen von sozialen Beziehungen und Ortsbeziehungen evozieren“ (Hilti 2007:194). Tim muss sich also nicht zwischen seiner Arbeit und seiner Familie entscheiden, mit Hilfe des Flugzeuges kann er die Vorteile von beidem kombinieren. Multilokalität ist damit genauso „Bereicherung“ wie „Anstrengung“ (Rolshoven 2007:171) und es wäre zu kurz gedacht, sie ausschließlich als Zumutung zu behandeln. Das „Spektrum individueller oder auch innerfamiliärer Kosten-Nutzen-Erwägungen eines Lebens an mehreren Orten“ ist zu vielfältig, „als dass es sich vorschnell als Zumutung interpretieren ließe“ (Rolshoven 2007:171).

Dass Tim so viel reist, scheint die Bindung an sein Zuhause sogar noch zu verstärken. Mobilität muss also nicht unbedingt zu Entwurzelung und Ortlosigkeit führen, vielmehr entwickeln die multilokal lebenden Menschen „Bewältigungsstrategien“ (Hilti 2007:193) mit „Konstanten, welche sehr unterschiedliche Formen annehmen können: Bezugspersonen, Rituale, Dinge oder eine Kombination unterschiedlicher Aspekte“ (ebd.). Bei Tim ist die Konstante seine Zufluchtsstätte in Norderstedt. Auch in seinem Fall scheint also zuzutreffen, was Johanna Rolshoven schon 2002 festgestellt hat:

„Das vielfach beschworene, angesichts von Mobilität und Multilokalität in Agonie und Sinnlosigkeit verfallene Individuum, welches sich bloß noch treiben lassen kann (vgl. Sennett 2000)“ ist „als Schreckensgespenst ohne empirische Bedeutung. Vielmehr haben wir es mit veränderten und sich stetig verändernden Zugehörigkeiten zu tun. Der moderne Mensch ist ein ‚Citizen of multiple social worlds‘ (Rolshoven [2002] nach Hilti 2007:191).

Bei Tim ist Beweglichkeit sogar eine Strategie, um „Unveränderlichkeit zu schaffen“ (Löfgren [1995] nach Hilti 2007:192), denn einer drohenden Norderstedt-Entwurzelung kann er mit Hilfe eines multilokalen Arrangements entgehen.

Durch das Pendeln muss Tim nicht nach Frankfurt umziehen und kann weiterhin in seinem Elternhaus wohnen bleiben. Gerade die Mehrörtigkeit schafft die Kontinuität in Tims Leben und gibt ihm „die Möglichkeit, zumindest teilweise am Gewohnten festzuhalten“ (vgl. ebd.:356).

Tim ist also kein Beispiel für das überall proklamierte ‚Wohnen im Dazwischen‘, bei ihm liegt meist die sogenannte „zirkuläre Mobilität“ (Flade 2013:9) vor, bei der „Ausgangs- und Endpunkt der Mobilität identisch sind“ (ebd.).

18.52 Uhr

Sinn kreieren

Tims Strategien und Rituale sorgen als „unsichtbare Landkarten und Bedienungsanleitungen“ (Ehn, Löfgren 2012:7) nicht nur dafür, dass die Belastungen des Fliegens minimiert werden, sie dienen auch dazu, die ewigen öden Abläufe und Wartezeiten für ihn aufregender zu machen und dem Nichtstun „einen Sinn zu verleihen“ (Hilti 2007:189). Denn „diese Art fantasievoller Findigkeit ritualisiert und dramatisiert den Alltag“ (Billy Ehn und Orvar Löfgren führen als Beispiele fiktive ‚Wettrennen‘ zwischen den Schlangen an der Supermarktkasse oder im Stadtverkehr an, Ehn, Löfgren 2012:9). Ansonsten würde

„das Fehlen jeglicher Abwechslung (...) eine dicke Schicht der Gleichförmigkeit [erzeugen], die jede Bedeutung verdeckt und jedes Interesse erstickt. (...) Diese Art von Zeit muss totgeschlagen werden, bevor sie einen selber totschießt.“ (ebd.:76).

Tims Optimierungsstrategien sind also seine Mission, um der Gleichförmigkeit Bedeutung zu verleihen, er führt seinen Beruf (die Optimierung von Airlineprozessen) privat fort. Da diese in jahrelanger Flugpraxis erworbenen Kompetenzen, auf die Tim auch stolz ist, allerdings selten von anderen Personen gesehen, gewürdigt oder abgefragt werden, war das gemeinsame Unterwegssein mit mir eine Chance für ihn, genau darüber berichten zu können. All die Fertigkeiten, die Tim sich in vielen Jahren Unterwegssein im Flugzeug angeeignet hat, all seine Kreativität, die in die Optimierung der Abläufe geflossen ist, kann er nun zeigen – eine Freude für Tim und ein ethnografischer Glücksfall.

18.53 Uhr

Warten

Tims Optimierungsstrategien widersetzt sich nur eine Handlung: das Warten am Flughafen. Das ärgert ihn sehr:

T: Es gibt nichts Schlimmeres als Umsteigen! So Warten und Umsteigen! Sinnlos irgendwo sitzen in irgendsoeinem Flughafengebäude, man kann dann in der Regel nicht raus, es gibt keine Dachterrasse.

Im Vergleich zum Auto- oder Bahnfahrenden ist die Rolle des Flugreisenden noch stärker auf die des Wartenden beschränkt, was den Raum entsprechend bedeutungsleer macht. Billy Ehn und Orvar Löfgren stellten fest, dass Warten eine sehr starke emotionale Regung hervorruft (wie es auch bei Tim der Fall ist). Sie machten „Gefühle der Langeweile, Verärgerung und Nervosität“ bei den Wartenden aus, aber auch „Hoffnung und Sehnsucht“ (Ehn, Löfgren 2012:75).

Als besonders unangenehm werden ungewisse Wartezeiten empfunden (vgl. ebd.:36), wie sie beim Fliegen häufig vorkommen. Darüber hinaus wünschen sich die Menschen, dass der Vorgang, auf den sie warten, in Gang kommt. Auf das Essen warten sie deshalb lieber als auf die Speisekarte (ebd.:36) und in der Flugzeugkabine warten sie zufriedener als am Gate.

Da die auf ein Flugzeug Wartenden oder die im Flugzeug Sitzenden außerdem zu größerer Geduld bereit sind, wenn ihnen Gründe für die Verspätung ihrer Maschine genannt werden, ist es beim Personal üblich, die Durchsagen über Verspätungen großzügig „mit Erklärungen über verspätete Gepäckabfertigung, Nebel,

Sicherheitschecks und Fluglotsenanweisungen“ zu „garnieren“ (Ehn, Löfgren 2012:37).

Feierabend

18.55 Uhr

Als letzte Passagiere steigen auch Tim und ich irgendwann in das Flugzeug ein. Wir sitzen dieses Mal auf den Sitzen 2 d und 2 f in der ersten Reihe. Tim zückt die BILD-Zeitung, das Durchlesen dauert genauso lange wie das Lesen der Financial Times auf dem Hinweg. Er hat jetzt ganz offensichtlich Feierabend, seine Stimmung ist umgeschlagen, das ist deutlich zu spüren. In diesem Moment wird das Flugzeug auch für ihn „zu einem Raum der Ruhe, Reflexion und Entspannung“ (Vonderau 2003:27), also „zu einer Art Schleuse“, „die von einer Sphäre des Lebens (Privatleben) in eine andere (Arbeit) führt“ (ebd.:30).

Auf der Heimreise lassen die Pendler „die geschäftlichen Angelegenheiten auch in Gedanken hinter sich“ und schließen „einen Arbeitstag oder eine Arbeitswoche ab“ (ebd.:40).

20.05 Uhr

Nach der Landung zuckt Tim zusammen, als ich neben ihm aufstehe, er hatte meine Anwesenheit ganz vergessen. Wir sind die ersten, die aus dem Flugzeug aussteigen, die ersten in der Gepäckhalle und die ersten draußen im Terminal. Unser gemeinsamer Flug endet melancholisch:

„Man steht immer unter Spannung, die Geräuschkulisse, die klimatisierte Luft, die Hektik. Manche sagen, man gewöhnt sich dran, aber ich glaube, man gewöhnt sich nie dran“, resümiert Tim erschöpft.

Früher hat Tim an manchen Tagen einen normalen Arbeitstag in Deutschland hinter sich gebracht, ist abends zum Flughafen gefahren und nach Thailand geflogen, hat dort morgens geduscht und ist wieder zur Arbeit gegangen. Abends ist er zurück nach Deutschland geflogen und hat am nächsten Morgen wieder dort gearbeitet. Distanzen waren für ihn unwichtig geworden, er rechnete nur noch in Arbeitszeit.

Lange hielt Tim dieses Leben nicht durch: „*Das ist Raubbau am Körper. Das macht man ein paar Mal, dann merkt man, dass was komisch ist mit dem Körper*“, erzählt Tim. Inzwischen lebt er so nicht mehr.

Im Flugzeug schlafen kann Tim auch nur, wenn er in der First Class fliegt, in der Business Class ist es ihm zu unbequem. Auch im Hotel ist erholsames Schlafen für Tim ein Problem. Er hat das „Heimschläfer-Syndrom“, sagt er, die erste Nacht woanders schläft er immer schlecht – und es gibt viele erste Hotel-Nächte in seinem Leben.

20.08 Uhr

Wir eilen durch die Halle nach draußen. Ich bringe Tim noch zum Auto, das schon vor der Ausgangstür neben dem Mitarbeiter von Car-Maxx bereitsteht. Irgendwie ist es tröstlich, dass jemand den erschöpften Tim am Flughafen erwartet, auch wenn es nur ein vertraglich verpflichteter Mitarbeiter der Autobetreuungsfirma ist. Tim steigt in sein Auto ein und fährt los, während ich zur S-Bahn laufe, mir wieder meinen Mantel überziehe und den Heimweg in die unklimateisierte Welt ohne Senatoren-Privilegien antrete.

4.3.8 Hinter den Kulissen eines Stereotyps

Kulturanalysen zum Reisen beschäftigen sich vor allem mit „Abenteuer, neuen Erfahrungen, aufregenden Motiven und Ereignissen – in ausgesprochenem Kontrast zu den Banalitäten des Alltags“ (Löfgren 2014:26).

Doch was ist mit Passagieren wie Tim, für den eine Flugreise inzwischen sehr viel mehr Alltag ist als Abenteuer? Was gibt es in seinen Transitexistenzen zu beobachten? Von welchen anderen Vielfliegern ist Tim währenddessen ganz aktuell umgeben? Und abschließend: Welche Mobilitätsregimes (von denen das Mobilitätsregime der Vielflieger nur ein einziges ist) verbergen sich in der Airworld?

Im Transit

Mit der Zeit im Transit verbindet Tim vor allem Anstrengungen und Zeitverlust. Ihn demotiviert das Gefühl, seinen Aufenthalt in den Übergangsräumen nicht effektiv nutzen zu können. Er bezeichnet diese Stunden als „verlorene Zeit“ (Hilti

2007:191) und erlebt sie gerade vor dem Hintergrund seiner Arbeit, die sich mit Optimierungen beschäftigt, als doppelt frustrierend.

Nachdem ich einen Tag mit Tim in der Airworld verbracht habe, kann ich dem nicht unbedingt zustimmen, denn Tim macht im Transit sehr viel mehr, als es ihm selbst bewusst ist (obwohl er noch nicht einmal einen Laptop mit sich führt): Zuerst einmal übt er unterwegs Tätigkeiten aus, die früher ortsgebunden waren, wie beispielsweise Telefonieren. Vor allem geschäftliche Telefonate sind am Flughafen inzwischen an der Tagesordnung und werden von den anderen Passagieren nicht mehr als ‚Wichtigtuerei‘ belächelt, sie stören hier auch weniger als in einem geschlossenen Abteil der Bahn. (Welche Qualität diese Telefonate haben und ob Tim am Flughafen genauso leistungsfähig ist wie im Büro kann ich allerdings nicht beurteilen.)

Im Flugzeug selbst studiert Tim die für seine Arbeit und den anstehenden Tag relevante Presse und Unterlagen, um auf seine späteren Meetings gut vorbereitet zu sein. Er trifft zufällig Kollegen und Arbeitsbekanntschäften, mit denen er sich kurz austauscht, bleibt also (auch wenn er sich außerhalb der Firma aufhält), in Kontakt mit für ihn wichtigen Personen. Außerdem frühstückt er ein Frühstück, das er nicht selbstständig zubereiten musste und manchmal lernt er sogar neue, interessante Menschen kennen.

Der Flug dient Tim außerdem dazu, den Übergang von der Privatwelt in die Arbeitswelt zu bewältigen. Das Lesen der Financial Times auf dem Weg nach Frankfurt bringt Tim in den Arbeitskontext, das Lesen der BILD-Zeitung dient auf dem Rückweg dem Übergang in die Privatwelt. Das Dazwischen stellt Distanzen her, es trennt und verbindet, es überwindet, vermittelt und unterbricht (vgl. Koenen 2003:156). Eben war Tim noch der Mann mit den nassen Haaren und der Fußballtasche, der die ganze Nacht sein krankes Kind versorgt hat, nun ist er der gut gebügelte Geschäftsmann auf dem Weg zum Arbeitstreffen. Was er während der Flugreise tut, wird ihm vom Arbeitgeber nicht vorgeschrieben, so schafft das Dazwischen auch „Freiräume, Entspannungsräume, lustvolle Räume, spannende Räume, neue Räume“ (Hilti 2007:191). Auch deshalb bezeichnen die von Asta Vonderau interviewten Vielflieger ihren Aufenthalt in der Airworld als „einen Zustand und ein Zusammensein besonderer Art“ (Vonderau 2003:27), „die sonst

knappe, genau kalkulierte und zielgerichtet genutzte Zeit steht plötzlich ‚frei‘ zur Verfügung“ (Vonderau 2003:27).

Eine letzte, aber nicht zu unterschätzende Qualität der Transiträume könnte sein, dass sie als Vermittler unterschiedlicher Kulturen fungieren können. In anderen Ländern bewegt sich Tim vor allem in dem genormten Kreislauf aus Flugzeug, Hotel, Büro und wieder Flugzeug. Diese Orte „existieren parallel zu oder neben den Orten des jeweiligen Landes bzw. der Stadt und haben wenige Berührungspunkte mit ihnen“ (ebd.:31). Trotzdem hat Tim das Gefühl, etwas von den fremden Kulturen mitzubekommen – sogar im Flugzeug:

T: Schon alleine die Crews verhalten sich unterschiedlich, ne? Also das ist schon – wie Service definiert wird, wie Essen definiert wird. Deshalb merkt man eben nicht nur Airlines in ihren Unterschieden, oder Low-cost und nicht Low-cost, sondern dann merkt man, wie Nationen oder Kulturen unterschiedlich sind. Ganz deutlich. Ich kriege in einem Air France Flieger nie schlechten Wein. Wie Sie in Paris nie schlechten Wein trinken können. Sie können nur weniger guten oder sehr guten trinken, aber nicht schlechten Wein. Das ist bei anderen Airlines deutlich anders. Der rustikale Charme der amerikanischen Airlines: ‚Das muss funktionieren, aber es muss nicht unbedingt schön sein‘. Um Gottes Willen. Während so Thai Air eher sagt: ‚Das muss schön sein, [süffisant:] es muss nicht unbedingt funktionieren.‘

Die neuen Vielflieger



Abbildung 94: Lufthansa-Betreuungsdienst mit einem Unaccompanied Minor, zu erkennen an dem großen gelben Brustbeutel mit den Reiseunterlagen.

Der anzugtragende Arbeitsvielflieger, wie Tim ihn verkörpert, ist seit einiger Zeit nur noch eine Facette des Vielfliegens: Als ich an der Information an der Pier am Hamburger Flughafen arbeitete, deren Mitarbeiter auch dafür zuständig sind, die unbegleitet fliegenden Kinder (Unaccompanied Minors → *Passagiere*) vom Flugzeug abzuholen und zu ihren Eltern in der Ankunftshalle zu geleiten, lernte ich die sechsjährige Nina kennen. Für Nina war Fliegen zur Routine geworden, da sie zwischen ihren geschiedenen Eltern in Hamburg und in München pendelt. Dementsprechend professionell war auch ihre Reiseausstattung: Bauchtasche, Rucksack, Rollkoffer, Umhängeportemonnaie – bei Nina alles von Lillifée. Während ich davon ausgegangen war, sie müsste eine Flugreise ohne Begleitung als sehr aufregend und toll erleben, war Nina nur noch genervt und gelangweilt. Sie erzählte, dass es oft bei der Abholung in Hamburg Probleme gibt, da ihr Vater entweder zu spät kommt oder die Oma schickt, die Nina aber nicht in Empfang nehmen darf, da ihr Vater als Kontaktperson in den Unterlagen angegeben ist. Für Nina ist das Fliegen also nicht weniger belastend als für Tim und sie frequentiert die Airworld ebenfalls sehr häufig.

In der Vignette zum Thema Urlaub habe ich zwei weitere Vielfliegertypen vorgestellt, die dem bisherigen Stereotyp ebenfalls nicht entsprechen: die vielfliegenden Arbeitsmigranten und die bilokalen Rentner. Unsere Vielflieger-Stereotypen sind also nicht mehr am Puls der Zeit und müssen aktualisiert und erweitert werden.

Die ‚Upper Class-Airworld‘ und ihre Gegenwelten

Tim bewegt sich in einer eigenen, Gated Community-artigen Vielfliegerwelt innerhalb der Airworld, die auf ihn und seine Bedürfnisse abgestimmt ist. Er lebt in einer Airworld mit → *Fast Lanes*, First-Class-Lounges, roten Teppichen, Porzellanengeschirr, argentinischen Herzspezialistinnen und Til Schweiger. Als Eintrittskarte dient ihm der rote Senator-Anhänger an seinem Koffer.

Material, Oberflächen, logistische Strukturen, das Raumangebot, das dem einzelnen Passagier zur Verfügung steht – all das ist bei Tim anders als in der Charterflieger-Welt der Low-cost Urlauber.

Die Mitglieder der ‚Fast border passage-Programme‘, zu denen auch Tim gehört, haben privilegierte Zugangswege, werden bevorzugt abgefertigt, gesondert durch

spezielle Sicherheitsschleusen gelotst und ihre Wartezonen sind besonders erholungsam ausgestattet. Tims Wege durch den Flughafen und seine Positionierungen in der Flugzeugkabine sind also eng verbunden mit einem hohen Status, den er sich durch sein Ticket, das häufige Fliegen und damit verbundene Upgrades sowie Rabatte für seine Firma erkauft. Erst die richtigen Tickets und Karten machen ihm den Zugang zu Lounge und Business Class möglich und öffnen die Schranken zur Fast Lane in der Sicherheitskontrolle. Die Airworld kann also auch heute noch und in den Zeiten der Billigflieger luxuriös sein – auch, wenn sie dieses Gesicht den Economy-Passagieren nicht zeigt.

Gleichzeitig existieren aber auch verschiedene Gegenwelten: Chartersouristen haben an vielen Flughäfen eigene Terminals, die Low-cost Carrier-Reisenden manchmal sogar eigene Flughäfen. Auch ihre Flugzeiten sind andere, sie fliegen meist sehr früh am Morgen oder spät in der Nacht, wenn sie den Linienverkehr nicht beeinträchtigen.

Ein besonders spezielles Mobilitätsregime hat die niederländische Sozialwissenschaftlerin Sanneke Kloppenburg in Indonesien untersucht, wo sie die Wege der Arbeitsmigranten durch den Flughafen Jakarta nachverfolgt hat (Kloppenburg 2013). Etwa 1.000 Arbeitsmigranten kommen dort pro Tag zurück nach Indonesien und da sie ihren Lohn meist in bar am Körper tragen oder wertvolle Geschenke für die Daheimgebliebenen mit sich führen, werden sie oft auf dem Weg vom Flughafen nach Hause überfallen. Deshalb hat die Regierung ein Hilfsprogramm initiiert, das die Heimkehrenden nach Aussehen (Kopfschals, Gesichtsausdruck, viel Gepäck) noch am Gepäckband von den anderen Passagieren trennt. Sie kommen in das Extra-Terminal Nummer 4 und werden von dort mit Bussen zu ihrer Heimatadresse gefahren. Doch auch dieser Schutz ist nicht besonders wirksam, da die Busse auffällig als Verkehrsmittel dieses Programms gekennzeichnet sind und deshalb ebenso ausgeraubt werden oder Schutzgeld zahlen müssen.

Die verschiedenen Gruppen von Reisenden bewegen sich also auf unterschiedlichen Wegen durch den Flughafen in das Flugzeug hinein, wo sie ebenfalls verschiedene Bereiche frequentieren. Sie bewegen sich nur scheinbar selbst, geleitet und angetrieben werden sie durch Mobilitätshierarchien (vgl.ebd.), die die transnationale Mobilität an Flughäfen organisieren, regulieren und sortieren. Die Art wie Menschen sich im Raum bewegen, hat also immer auch soziale Bedeutung

und „unser Verhältnis zu globalen und lokalen Räumen entsteht analog zu den gesellschaftlichen Machtstrukturen“ (Vonderau 2003:14). Mobilität ist nicht nur eine Frage der Fortbewegung, sie kreierte Reisende, ist politisch und sie wird hergestellt bzw. reguliert.

Von Tim zu Rita

In der nächsten Vignette bin ich mit einem Passagier gereist, der kaum gegensätzlicher sein könnte als Tim – die Rentnerin Rita. Während Tim viel fliegt, fliegt Rita nicht mehr. Für Tim spielt Angst beim Fliegen keine Rolle, Rita hat schon Angst mit der S-Bahn zum Flughafen zu fahren. Tim ist cool und gelangweilt von den immer gleichen Abläufen, Rita ist aufgeregt und ängstlich aufgrund all des Neuen. Tim ist immer online, nutzt den elektronischen Boarding-Pass und stellt das Handy erst nach dem Losrollen auf der Landebahn aus, Rita ruft ihre E-Mails nur alle paar Tage ab, elektronische Tickets hat sie noch nicht verwendet. Tim genießt vom Car-Service bis zum Senatorstatus alle Annehmlichkeiten, die in der Airworld möglich sind, Rita fliegt mit ollbesetzten Charterfliegern sehr früh am Morgen oder spät in der Nacht. Und doch haben Rita und Tim eine große Gemeinsamkeit: Sie empfinden das aeromobile Unterwegssein beide als Belastung und Herausforderung.

4.4 NICHT-FLIEGEN

4.4.1 Flugangstpatientin Rita: „Als Mädchen brauchst du das schon gar nicht.“

„Die Tourismusforschung weiß bisher fast alles über jene, die verreisen. Über die Nichtreisenden, die gar nicht erst losfahren, ist hingegen wenig bekannt – vor allem darüber, warum sie nicht verreisen“, zitiert Burkhard Lauterbach die Deutsche Tourismusanalyse 2007 (Lauterbach 2010:125).

Da diese Feststellung nicht nur für die Nicht-Reisenden gilt, sondern genauso für die Nicht-Fliegenden, widmet sich diese ethnografische Vignette ganz bewusst einer Seltenreisenden und Nicht-Fliegenden – der Rentnerin Rita.

Es handelt sich beim Thema ‚Nicht-Fliegen‘ nur scheinbar um einen abseitigen oder aussterbenden Rand des aeromobilen Unterwegsseins, denn es sind keineswegs alle Menschen im Flugzeug on tour:

In den Jahren 2011 und 2012 sind nur 42% der Menschen in Deutschland geflogen⁹⁴ (und davon noch einmal 61% nur ein oder zwei Mal), 2010 war das Flugzeug gemessen am Anteil der Strecken das mit Abstand am seltensten genutzte Verkehrsmittel, „weniger als einer von siebenhundert Wegen“ führte laut Statistischem Bundesamt „über die Wolken“ (Hütter 2013:7). 50% bis 60% aller Menschen bezeichnen sich als ‚unter Flugangst leidend‘ und 10% bis 20% verspüren beim Fliegen sogar starkes Unbehagen (Mann 2006:15).

Trotz der immer günstigeren Flugpreise, der flächendeckenden Werbung und den vielen kleinen Provinzflughäfen sind bei weitem nicht alle Menschen zu geübten Flugpassagieren geworden. Es gibt immer noch viele Nichtflieger, Seltenflieger und Flugängstliche, Rita ist kein Einzelfall.

Doch gerade weil Rita nicht (mehr) mit dem Flugzeug unterwegs ist, ist es möglich, über ihren ungeübten Blick auf die Airworld dem nur scheinbar Selbstverständlichen auf die Spur zu kommen - sinnlich, kognitiv, emotional - und Grundsatfragen des Fliegens sichtbar machen.

⁹⁴ Verbraucherreport 2013 des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft.

4.4.2 Wie fand ich eine Nicht-Nutzerin?

Ich fand Rita nicht während meiner Feldforschung am Flughafen oder im Flugzeug, denn dort ist sie ja gerade *nicht* unterwegs. Und selbst wenn sie sich doch einmal an einem Flughafen aufhält, zum Beispiel, weil sie einen ihrer Söhne nach einer Urlaubsreise abholen muss, dann sieht man ihr nicht unbedingt an, dass selbst abzufliegen für sie keine Option ist.

In diesem Falle war es deshalb umgekehrt: Rita wurde auf mich aufmerksam. Nachdem in einer Hamburger Tageszeitung fälschlicherweise ein öffentlicher Vortrag von mir zur kulturwissenschaftlichen Betrachtung des Fliegens angekündigt worden war, kam Rita zu dem nicht stattfindenden Vortrag, erfragte bei der Organisatorin meine E-Mail-Adresse und beschwerte sich am nächsten Tag bei mir darüber, dass sie extra angereist war. Da ich mich über die zum Ausdruck gebrachte überraschend große Enttäuschung wunderte, schrieb ich ihr eine längere E-Mail zurück und es ergab sich daraus ein reger Schriftverkehr. Schnell war klar, dass ich Ritas Geschichte in einer ethnografischen Vignette nachspüren musste.

Ich hatte nach einer Nicht-Fliegenden nicht gesucht und das Thema ‚Nicht-Fliegen‘ auch nicht besonders priorisiert und doch war es ein glücklicher Zufall in Kontakt mit Rita gekommen zu sein. Es handelt sich also um einen klassischen Fall von „Serendipity“ – der „Erfahrung, nach etwas zu suchen und etwas Anderes zu finden“ (Lindner 2012:11). Die Herausforderung für den Forschenden besteht in so einem Fall darin, dem nebenbei Entdeckten genug Raum zu geben, selbst, wenn den forschenden Blick gerade etwas Anderes vollkommen beansprucht.

Biografische Informationen und Kontaktaufnahme

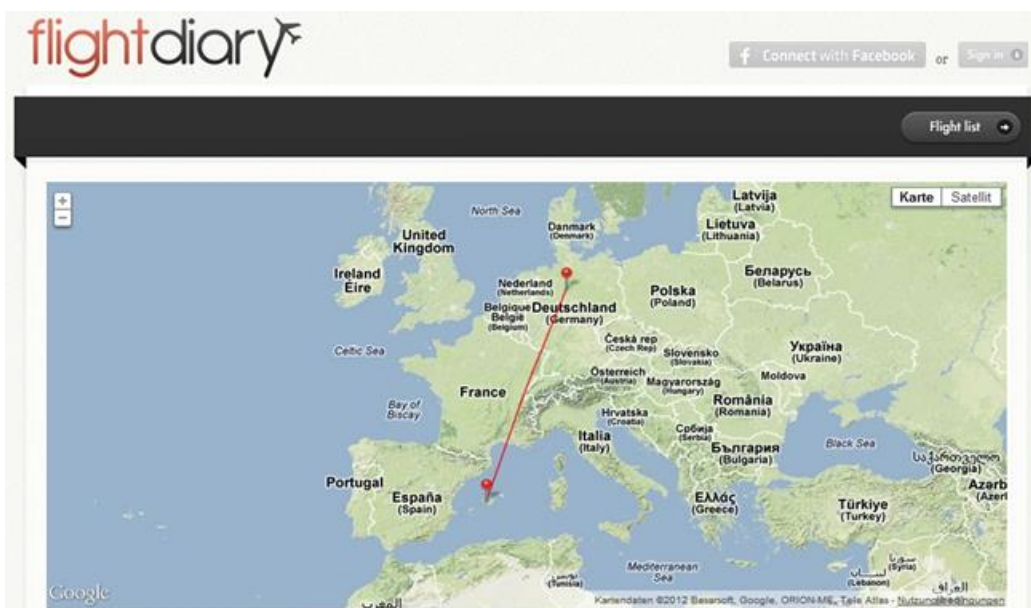


Abbildung 95: Flightdiary von Rita.

Rita ist 1946 geboren, Mutter von zwei Söhnen und zum Zeitpunkt unseres ersten Gespräches 65 Jahre alt. Sie lebt in einem kleinen Ort bei Seevetal (südlich der Elbe), wo sie als Kind schon die Dorfschule mit insgesamt zwei Klassen und zwei Lehrern besucht hat. Seit kurzem ist Rita Rentnerin, zuvor hat sie als kaufmännische Angestellte in der Verwaltung von zwei Hamburger Krankenhäusern gearbeitet. Ihr Mann ist mit 50 Jahren früh verstorben, mittlerweile hat Rita jedoch einen neuen Lebensgefährten.

Rita ist in ihrem Leben bisher zwei Mal nach Mallorca geflogen und hatte von Anfang an Flugangst. Diese Angst ist inzwischen so stark geworden, dass sie nicht mehr fliegen kann. Ein dritter Flug scheint zum Zeitpunkt unseres Interviews undenkbar und ist bis Anfang 2015 auch nicht gebucht worden.

Nachdem wir uns einige E-Mails geschrieben hatten, schlug ich Rita ein Treffen am Hamburger Flughafen vor, damit ich sie für meine Arbeit interviewen könne. Sie lehnte zuerst mit der Begründung ab, sie wolle mit ihren Problemen nicht meine Zeit in Anspruch nehmen (auch in ihren späteren Erzählungen war dies ein Leitmotiv). Ihr Bestreben, die Flugangst zu überwinden und der Glaube daran, ich könne ihr dabei helfen, war allerdings so stark, dass sie später von selbst vorschlug, sich mit mir in einer Eisdielen in einem Einkaufszentrum in Hamburg-Harburg zu treffen. Zum Flughafen traute sich Rita mit mir erst bei unserem nächsten Treffen.

4.4.3 Interview in der Eisdiele: „*Es ist alles so fremd.*“

Am 7. März 2011 wartet Rita mit einer Kaufhaustüte als Erkennungszeichen in der Hand vor der Tür der Eisdiele. Sie ist dezent geschminkt, schlank, etwa 1,63 m groß und sorgfältig gekleidet. Um den Hals trägt sie ein kleines Halstuch. Sie ist offensichtlich aufgereggt und wirkt schüchtern. Wir suchen uns einen Platz und Rita beginnt zu erzählen.

Obwohl ich in dieser Fallstudie nicht wie ursprünglich geplant mit meiner Interviewpartnerin abheben kann und wir in der Eisdiele in Harburg festsitzen, machen wir uns trotzdem auf die Reise: in Ritas Vergangenheit, zu ihrer Familie, nach Mallorca – und alles ist eng verbunden mit dem Fliegen.

Eine Jugend ohne Flugerfahrungen

Rita ist in einer Zeit geboren, in der Fliegen noch etwas Seltenes war. Der Flughafen ist für ihre Familie Ausflugziel statt Reisestartpunkt und Flugzeuge eher Attraktionen als Verkehrsmittel. Das Flugzeug ist in Ritas Jugend noch „Herrschaftsinstrument“ (Bausinger 1981:236), es fliegen lediglich die Reichen, die Mächtigen und allenfalls noch die Berufstätigen. Für alle anderen spielt das Flugzeug als Fortbewegungsmittel keine Rolle. Das zeigt auch eine Zeichnung, die Rita in der Schule anfertigte und die sie mir zeigt. Dargestellt werden sollte die Evolution der Verkehrsmittel, jedoch folgt auf das Fahrrad und das Automobil hier noch der Ballon und nicht das Flugzeug (Abb. 96).

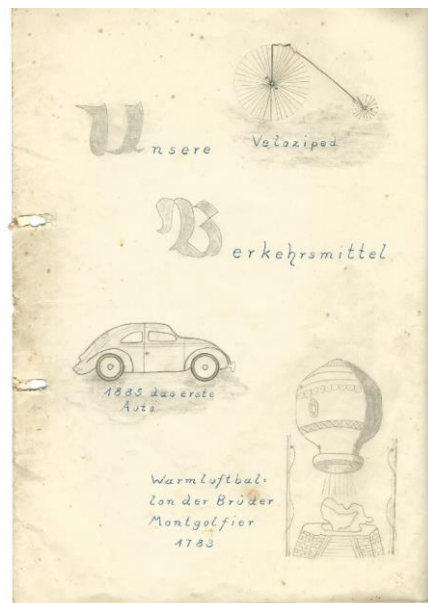


Abbildung 96: Deckblatt von Ritas Schulaufgabe „Unsere Verkehrsmittel“ (1957).

In Ritas Familie gibt es keine regelmäßigen Flugpassagiere: Ihre 1915 und 1919 geborenen Eltern „*hatten das Geld nicht*“ und ihr Bruder fliegt zwar ab und zu beruflich und flog auch einmal mit seiner Familie nach Griechenland, aber danach machte er wieder Urlaub in Deutschland.

Rita selbst träumte auch als kleines Mädchen nicht von einer Reise mit dem Flugzeug, was sie heute folgendermaßen erklärt:

R: Also für mich überleg ich so a) weil ich es als Kind überhaupt nicht gemacht hab‘ und man vielleicht auch gehört hat ... ja ... das darf man nicht, das kann man nicht, das brauchst du nicht. Sag‘ ich jetzt mal so. Und als Mädchen brauchst du das schon gar nicht, so nach dem Motto. Das war so ‘n bisschen eben diese Zeit, das muss man einfach mal sagen.

Von wem diese Beschränkungen ausgingen, die nicht nur das tatsächliche Flugreisen, sondern auch das Träumen vom Fliegen untersagten, bleibt diffus, Rita nennt keine konkreten Personen, sondern nutzt einen Topos „des Zeitvergleichs“

(Schröder 2005:29): Das war „*so ‘n bisschen eben diese Zeit*“ und das hatte man „*vielleicht auch gehört*“.

Nach ihrer Heirat 1968 gibt es für Rita dann konkretere Gründe, die gegen einen ersten Flug sprechen: Da ihr Mann bei der Bahn arbeitet, haben sie die „*Bahn-Freifahrt*“ und nachdem die Kinder geboren sind und die Familie ein Haus gebaut hat, besteht keine Möglichkeit mehr für weite Reisen.

Ein Schicksalsschlag und der erste Flug

Dann verändert sich Ritas Leben abrupt: Ihr Mann stirbt mit 50 Jahren.

R: So, da war ich mit den Kindern, also ich hab‘ zwei Söhne, davon ist der eine eben ‘68 geboren. Und der andere ‘83, sind also sehr weit auseinander. Und dann wollt‘ ich schon gerne mit den Kindern gemeinsam und das war auch mein erster Flug nach Mallorca. Das war dann ‘96, ‘97 irgendwann. ... 50 Jahre war ich da mittlerweile.

Rita fühlt sich nach dem Tod ihres Mannes verpflichtet, ihren beiden Söhnen einen Flug zu bieten. In einer Flugreise steckt für sie das Potential, die altersbedingten unterschiedlichen Interessen der beiden Söhne zu vereinen, denn beide wollen gerne einmal fliegen. Als Ziel wählen sie Mallorca – vor allem wegen der Wärme

und der Sprache („*Mallorca ist ja Deutsch*“), denn Rita spricht keine Fremdsprache. Die Söhne buchen den Flug. Rita hat schon vor dem Start Angst und nimmt Medikamente zur Beruhigung ein.

Schicksalsschläge und Stress werden in der Flugangst-Literatur oft als Auslöser oder Verstärker von Flugangst erwähnt (zum Beispiel Kinnunen [1996] zitiert nach Mann 2006:23 und 21). Diese negativen persönlichen Lebenserfahrungen übertragen die Betroffenen dann auf das Fliegen. Auch traumatische Ereignisse wie der Tod eines nahestehenden Menschen oder Unfälle gehören zu den Auslösern. Für Rita muss es bedrohlich gewesen sein, plötzlich alleine und ohne ihren Mann mit den Söhnen in der ihr fremden Welt des Fliegens und dann auch noch in einem fremden Land zurechtkommen zu müssen.

Obwohl also schon der erste Flug problembelastet war, sieht Rita den Wendepunkt in ihrer Flugbiografie erst im zweiten Flug – denn „*da kam alles zusammen*“:

Der zweite und letzte Flug

Dieses Mal ist Rita in Begleitung von drei Frauen unterwegs und das Reiseziel ist wieder Mallorca. Vor dem Flug ist Rita fest davon überzeugt, die Reise bewältigen zu können und der Hinflug verläuft auch ereignislos, doch während des Aufenthaltes auf Mallorca kehrt ihre Angst zurück und steigert sich bis zum Rückflug ins Unermessliche. Rita nimmt so viele Tabletten, dass sie nach ihrer Rückkehr den ganzen Tag benommen ist.

Mehrere die Angst verstärkende Faktoren waren vor dem Flug zusammengekommen: Rita hatte die ganze Nacht aufgrund ihrer unruhigen Bett Nachbarin nicht geschlafen und weil die Gruppe schon morgens um fünf Uhr abgeholt werden sollte, hatte sie Angst zu verschlafen. Zusätzlich hatte der Reisebegleiter auf einer Bus-tour über die Insel in den Tagen zuvor Witze über die Sicherheit des Fliegens gemacht und erzählt, er würde immer mit den Piloten vor deren Start Alkohol trinken:

R: (zitiert den Busfahrer) ,Und wenn Sie dann heil ankommen, dann können Sie doch froh sein.’ Das sollte sicherlich Spaß sein, für mich w a r d a s k e i n Spaß.

Auch wenn Rita die Worte als Scherz identifizierte, machten sie ihr Angst. Doch wovor sie sich beim Fliegen eigentlich fürchtet, kann sie nicht so genau fassen:

R: Dieses, ja, wie soll man das beschreiben, ich kann nicht sagen, dass es die Enge ist, vielleicht ist das auch nicht ganz so wichtig, also es ist so eine Beklemmung da (räuspert sich) dass ich nicht mehr vernünftig atmen kann.

Es ist nicht unbedingt ein möglicher Absturz, der Rita ängstigt:

R: Und dass ich dann sterben würde oder so, wenn man abstürzt, das glaub‘ ich nicht. Das ist, kann ich einfach nicht erklären, was das ist.

Gründe für die Flugangst

Als mögliche Erklärung für ihre Flugangst nennt Rita fünf Gründe:

Nicht erlernt: Orvar Löfgren betont in seinem Aufsatz „Touristen und Pendler: Wie man sich bewegt, so ist man gestimmt“ (2014): „Wichtig ist auch, danach zu fragen, wo die Menschen das Reisenkönnen erwerben, wie sie lernen, Tourist oder Pendler zu sein“ (ebd.:25) – Rita konnte das Fliegen, wie bereits beschrieben, in ihrer Jugend *nicht* erlernen und es ist noch nicht einmal ganz klar, ob sie überhaupt gelernt hat, Tourist zu sein.

R: Ich beobachte ja auch Kinder beim Fliegen. Die fliegen einfach mit, die haben das später einfacher, für die ist das Gewohnheit.

Im Interview stellt Rita ‚Fliegen‘ als eine Technik dar, die man erlernen und üben kann, zum Beispiel durch das Abschauen bei erfahrenen Personen. Ihrer Meinung nach lernt man das Flugreisen wie Fahrrad fahren oder Schwimmen allerdings leichter als Kind. Später falle einem das Erlernen dann viel schwerer. Von dieser Idealvorstellung weicht Ritas eigene Fluginitiation ab, was Unzufriedenheit bei ihr hervorruft.

Fehlende Bezugsperson: Bis heute wünscht sich Rita eine Bezugsperson, die ihr das Fliegen vormacht, es ihr dabei erklärt und ihr dadurch die Angst nimmt – so wie mein Großvater mir früher die Angst vor dem Fahrstuhl fahren genommen hat:

KBS: Ich fahr‘ auch ungern Fahrstuhl und ich hab immer Angst davor gehabt abzustürzen, bis mein Opa mir erklärt hat, dass es da so extra Bremsen gibt, mechanisch, die, wenn da irgendwas reißt an Kabeln, die den dann zusammenquetschen.

R: Sehen Sie und da, wenn Sie das jetzt gerade sagen, fällt mir dazu ein, dass dieses ‚mein Opa hat gesagt, da brauchst du keine Angst zu haben, weil das so und so ist‘, das heißt also, eine Bezugsperson, die einem, ja, zu der man dann Vertrauen hat, die einem sagt: ‚Da brauchst du keine Angst zu haben, da passiert nichts.‘

Aber wer könnte Rita unterstützen? Die Frauengruppe? Diese Frage von mir versetzt Rita in Aufregung. Sie atmet heftig und spricht abgehackt:

R: Denen hab‘ ich das auch vorher erklärt, aber das ... hat nicht ... war nicht so, ne. Die ha'm dann ... mich auch so gelassen und ... (leicht erregt, Sprache abgehackt und gleichzeitig verschliffen) aber wenn das einfach da ist, wenn ich mich da hineingesteigert hab, kann mir da auch keiner mehr helfen.

Könnten Ritas Kinder Unterstützung leisten?

R: Die können das auch nicht verstehn‘. Die akzeptieren das, wenn ich sag‘, ich flieg‘ nicht mit, aber die können das nicht verstehn.

Als Rita verlegen lacht, wird klar, dass auch ihre Kinder anscheinend nicht als Unterstützer in Frage kommen. Bleibt noch der neue Lebensgefährte, der mit Rita gerne in die Sonne fliegen möchte. Doch:

R: „Der kann diese Ängste nicht verstehen, das ist sehr, sehr schwierig. Er kann es wohl akzeptieren, aber er wär‘ da keiner, da kann mir dann ja auch keiner helfen. Also er kann mich da so nicht unterstützen, das muss ich alleine, das ist wieder ganz typisch so, dass ich mich jetzt alleine damit befassen muss.“

Angst vor Zurückweisung: Hilfe von außen anzunehmen, fällt Rita sehr schwer. Seit sie bei einem kleinen operativen Eingriff am Fuß so große Angst hatte, dass die Anästhesistin sie unfreundlich anfuhr, sie solle sich nicht so aufregen, hat Rita auch Angst, dass die Flugbegleiter sie zurückweisen könnten, wenn sie von ihrer Angst erzählen würde:

R: Erlebt man. Hab‘ ich ja nun auch erlebt, dann ist es ganz aus und darum sag ich lieber gar nichts, ne. (...) Und als älterer Mensch empfinde ich das besonders schlimm.

Zuerst war ich überrascht über die Verbindung, die Rita zwischen Fuß-OP und Flugangst herstellt. Doch der Schlüssel zum Verständnis liegt in Ritas Angst vor einer möglichen Zurückweisung, die beide Situationen miteinander verbindet. So wird Ritas Angst vor den Krankenschwestern zur Angst vor den Flugbegleitern und schließlich zur Angst vor dem Fliegen.

Fehlende und ‚fiktive‘ Informationen: Als Rita erzählt, dass sie nicht wisse, wie eine Flugzeugtoilette von innen aussieht, da sie sich bei ihren Flügen nicht getraut hatte, aufzustehen und sie sich anzuschauen, wird klar, dass sie kaum Möglichkeiten hat, sich außerhalb eines Fluges Informationen über das Fliegen zu beschaffen. Bisher ‚informiert‘ sie sich vor allem über (Katastrophen)Filme im Fernsehen, die natürlich ihr Bild vom gefährlichen Fliegen bestätigen (Fiktion und Realität sind für Rita schwer zu trennen, weil sie sich nach eigenen Angaben sehr stark in diese Filme hineinversetzt). Auch Dokumentationen über Flugzeugabstürze schaut Rita sich an oder sie sieht Flugzeugkatastrophen in den Nachrichten. Ritas Flugangst hat also auch damit zu tun, wie das Fliegen in den Medien dargestellt, nachgespielt oder ironisch kommentiert wird.

Eine ganz besonders starke Angst von Rita in Bezug auf das Fliegen hat ihren Ursprung in einem Film, in dem Terroristen ein Flugzeug kapern und in „*dieses System mit dem Luftdruck*“ (Rita) hineinschießen, so dass es anschließend nicht mehr funktioniert:

R: Das ist schon ziemlich real und das hat mich auch schon ... ja, fand ich schon schlimm. Da kann ich mich schon so hineinversetzen, ne? Das ist aber ja real die Angst dann. Dass das denn hoffentlich nicht passiert.

Ein Bild davon, wie Gegenstände des alltäglichen Gebrauchs im Flugzeug aussehen oder wie die Sauerstoffversorgung tatsächlich aufgebaut ist, bekommt Rita durch die Katastrophenfilme nicht. Auch leicht zu beruhigende Ängste, wie zum Beispiel ob man durch das Abflussrohr der Toilette hinausschauen kann, kann Rita über die Filme nicht klären.

Passivität: Rita hatte nie das Bedürfnis Reisen zu machen, auch bei ihren augenblicklichen Urlauben sind es andere, die die Touren organisieren. Mit ihrem Sohn reist sie nur, wenn er Druck macht und sagt:

R: „Wollt ihr da mit? Dann müssen wir gleich buchen.“

Rita fühlt sich in diesen Situationen überrumpelt. Gerne würde sie die Entscheidung bezüglich des nächsten Urlaubes hinauszögern, aber oft entscheidet sie sich dann für das Mitfahren:

R: „Ich denke immer: Das muss nicht unbedingt sein. Das kostet Geld, damit kann man was Anderes machen. (...) Aber warum soll ich nicht Urlaub machen, wenn ich's bezahlen kann? Warum darf ich das nicht? Ich hab' noch nie was gebucht. Das haben immer die anderen gemacht. Irgendwas muss da mal passiert sein, dass ich was wollte und es dann hieß ‚Das darfst du nicht‘ oder ‚Das geht nicht‘.

Einen Urlaub zu buchen, erfordert Selbstbewusstsein, denn der Buchende muss sich selbst einiges zutrauen. Dieses Selbstbewusstsein fehlt Rita. Außerdem muss sich der Buchende selbst etwas gönnen können, Geld für sich und seine Erholung ausgeben wollen, über seine Interessen Bescheid wissen und mutig in Kauf nehmen, dass der Urlaub auch misslingen kann. Das alles fällt Rita schwer. Außerdem kommt bei Rita noch hinzu, dass sie in ihrer Kindheit und Jugend nicht ermutigt wurde, Reiseträume zu hegen, eine Flugreise als unerschwinglich für sie galt und die Reiseziele nicht von ihr, sondern von ihrem Mann ausgewählt wurden. Keine ihrer Reisen hat Rita bisher selbst gebucht:

R: Ich habe nichts gemacht und das ist sicherlich auch noch so ein Punkt, das glaub' ich schon. Was man selbst macht, siehe das Treffen mit Ihnen (lacht). Das geht einfacher, kann ich dann besser.

Einen Reisetraum hat Rita dann allerdings doch, auch wenn sie ihn als ‚naiven Jugendtraum‘ kopfschüttelnd schnell beiseiteschiebt und ihn nur in Gedanken als imaginäre Reise auslebt:

R: Ich hatte mir ja mal in den Kopf gesetzt durch Ungarn zu reisen. Aber ohne die Sprache lernt man die Menschen nicht kennen.

Rita hat also nicht einfach kein Interesse an fremden Kulturen, ganz im Gegenteil. Sie wollte durch Ungarn vor allem deshalb reisen, um die Menschen kennen zu lernen. Dieses Bedürfnis erfüllten ihre bisherigen Reisen allerdings nicht – umgekehrt erfüllt allerdings auch Rita nicht die Voraussetzungen, die man als Reisender mitbringen sollte, um solche Touren unternemen zu können (es ist beispielsweise hilfreich eine Fremdsprache zu sprechen).

Ritas (Nicht-)Praxen

Rita erinnert sich kaum an ihre beiden Flüge, ihre Angst überdeckt alle Erinnerungen. Ein Sitzplatz am Gang war Rita aber wichtig gewesen, damit sie nicht aus dem Fenster schauen muss. Essen und Trinken (für viele andere Passagiere der Höhepunkt des Fluges) konnte und wollte sie während des Fluges nicht annehmen – „*nichts ging mehr*“ (Rita).

Nichts zu sehen, nichts zu hören, nichts zu riechen, also möglichst wenig von dem Flug wahrzunehmen, half ihr, die Situation zu bewältigen.

Maßnahmen gegen die Flugangst

Auf Ritas Erzählungen über ihre Angsterlebnisse folgen immer wieder Teile, in denen sie reflektiert Vorschläge macht, wie sie ihre Flugangst bekämpfen könnte. Das tut sie auch deshalb, weil sie den Druck zur Selbstoptimierung spürt und merkt, wie sie von verschiedenen Bereichen des Lebens ausgeschlossen ist, wenn sie nicht flugfähig bleibt (zum Beispiel beeinträchtigt es ihre Beziehung, weil ihr Lebensgefährte gerne mit ihr wegfliegen möchte). Auch dass sie die Sonderangebote, für die in den Reisebüros und Supermärkten geworben wird, nicht in Anspruch nehmen kann, stört Rita.

Um ihre Angst in den Griff zu bekommen, kann Rita sich vorstellen, Kontakt zu Gleichgesinnten aufzunehmen (deshalb hatte sie sich auch meinen Vortrag anhören und mit mir sprechen wollen) oder eine Flugangstschulung zu machen:

R: Das wäre zum Beispiel ja auch mal interessant, Kontakt aufzunehmen zu anderen Menschen, die Flugangst haben, ne? Und sich dann auszutauschen (...) [Man hört ja], dass es viele Menschen gibt, die Angst vorm Fliegen haben. Die aber durch den Beruf auch gezwungen sind zu fliegen. Und die machen so ein Training. Das Wort Training, ich weiß nicht genau, wie's geht ... aber das würd' mich

auch nochmal interessieren, ich möchte gerne noch wieder fliegen. Und versuche jetzt auch - eben ... ich arbeite daran, dass ich das nochmal wieder schaffe.

Auch ein Kennenlernen des Angstortes kann Rita sich als Flugangst lindernde Maßnahme vorstellen.

R: Es ist für mich alles so fremd, es ist alles so fremd, das wird auch etwas sein. Und darum mein Interesse mit Ihnen gemeinsam was anzugucken. Ja, was anzugucken auf'm Flughafen ... dass ich mir, ja, dass es dadurch vielleicht besser wird. Wenn es nicht mehr alles so fremd ist.

Deshalb bittet mich Rita am Ende unseres Gespräches schließlich doch, mit ihr gemeinsam zum Flughafen zu fahren und sich alles mit ihr in Ruhe anzuschauen, ohne den Zwang selbst abfliegen zu müssen.

Diagnose Aviophobie?

Anfangs ging ich davon aus, dass ich es bei Rita tatsächlich mit einer reinen Flugangstpatientin zu tun habe und deshalb informierte ich mich genauer über diese Phobie⁹⁵. Die Merkmale schienen zuzutreffen:

Rita ist als Frau zwei- bis dreimal häufiger von Flugangst betroffen als Männer, vor allem nach der Entbindung haben Mütter Angst ihre Kinder zurückzulassen und in ein Flugzeug zu steigen (Mann 2006:55, Allensbacher Bericht Nr. 16, 2003). Selten tritt Flugangst in der Kindheit auf, sie entsteht meist sogar erst nach dem 20. Lebensjahr und vor allem zwischen 30 und 40 Jahren, angeblich, weil das Leben zu dieser Zeit besonders stark mit Stress belastet ist. Menschen mit Flugangst haben wie Rita Furcht vor der Höhe und der Enge in der Kabine, Furcht vor

⁹⁵ Definition Flugangst nach dem „Lexikon der zivilen Luftfahrt“: „Unter der Voraussetzung von herabgesetzter Belastbarkeit, niedriger Angstschwelle und negativen Einstellungen können bereits harmlose Begleiterscheinungen während eines Fluges wie Turbulenzen im Rahmen einer Schlechtwetterfront Angstgefühle auslösen. Dazu kommt oft noch der Eindruck, die Kontrolle vollständig an Piloten und Technik abgeben zu müssen. Die daraus entstehenden Gefühle von Ausgeliefertsein und Hilflosigkeit verstärken wiederum die Neigung zur Angst. Geräuschwahrnehmungen und Beobachtungen können bei einem Menschen mit Flugangst Panik hervorrufen. Undefinierbare Geräusche wie das Ausfahren der Fahrwerke, das Hin- und Herschwingen oder Durchbiegen der Tragflächen, unerwartete, plötzliche und ruckartige Bewegungen des Flugzeugs, die Auswirkungen von Start und Landung auf den Gleichgewichtssinn, aber auch die Demonstration der Handhabung von Sauerstoffmasken und Schwimmwesten sowie die spürbare Enge voll besetzter Maschinen sind typische angstausslösende Beispiele.“ (Sparenberg 2005:58).

dem situativen Kontrollverlust durch das Ausgeliefertsein an die Piloten oder Furcht vor Flugzeugunglücken.

Als Ursachen für Flugangst gelten negative, persönliche Lebenserfahrungen, die auf das Fliegen übertragen werden (deshalb kann Angst vor dem Fliegen auch mit Existenzangst zusammenhängen, Kinnunen [1996] nach Mann 2006:23), aber auch Unkenntnis und mangelndes Vertrauen in die Technik oder in die Physik. Auch Medieneinfluss kann Flugangst auslösen oder verstärken.

Bei Rita könnte die negative Lebenserfahrung, die die Flugangst ausgelöst hat, der Tod ihres Mannes sein, und der die Flugangst verstärkende Medieneinfluss trifft ebenfalls auf sie zu.

Die Auswirkungen von Flugangst werden in der Flugangstliteratur als massiv beschrieben und sie betreffen das Privatleben genauso wie den Beruf: Flugangst kann bei Menschen in Führungspositionen zum Karriereblocker werden, denn dort gehört Fliegen zum Alltag. Der Pressesprecher von Siemens Karlheinz Groebmair stellte beispielsweise fest, „dass aufgrund von Flugangst zwar niemandem gekündigt wird, sich dadurch dennoch erhebliche Auswirkungen auf die berufliche Entwicklung ergeben können“ (Mann 2006:7).

Privat können Selbstwertprobleme, Selbstablehnung und Depressionen aus der Flugangst resultieren. Außerdem werden die Urlaubsplanung und der persönliche Kontakt zu entfernt wohnenden Verwandten / Freunden durch Flugangst eingeschränkt.

Doch Flugangst hat für flugängstliche Personen nicht nur Nachteile (was in Bezug auf Rita ein interessanter Punkt ist): Als sogenannte ‚sekundäre Krankheitsgewinne‘ gelten die ‚verstärkte Zuwendung des Ehepartners‘ (Mann 2006:28), die Schonung vor Pflichten oder die Erregung von Aufmerksamkeit.

Flugangst ist allerdings keine neue Entwicklung und hängt auch nicht mit den vollgestopften Billigfliegern zusammen, die bei den Passagieren Beklemmungen ausgelöst haben könnten. Vielmehr zog das Flugzeug gleich nach seiner Entstehung wie jedes neue Verkehrsmittel Ängste auf sich. Auch Eisenbahnangst war früher ein häufiges Phänomen, inzwischen gibt es sie kaum noch, „in den Lüften

aber - im sichersten Transportmittel überhaupt - haben die Befürchtungen überlebt“ (Ehn, Löfgren 2012:184).⁹⁶

Der Umgang der Fluggesellschaften mit der Angst ihrer Kunden ist auf den ersten Blick widersprüchlich: An Bord wird alles darangesetzt, Angst gar nicht erst aufkommen zu lassen (egal ob es sich um Angst vor einem Absturz oder vor Terroristen handelt), deshalb wird eine wohnliche Kabine geschaffen, in der die meiste Technik hinter Verschalungen verborgen ist. Entspannende Musik begrüßt die Menschen beim Einsteigen und das Bordfernsehen bietet Ablenkung. Auf der anderen Seite werden die Passagiere auf die Gefahren des Fluges ausdrücklich aufmerksam gemacht: Gleich nach der Begrüßung durch das Bordpersonal beginnt die kommunikative Initiierung des Fluggastempfangs mit den symbolisch dramatisierten,

„in der Regel mit ernster Miene vorgetragenen Sicherheitsinstruktionen, die weltweit verbindlich vorgeschrieben sind und die jede Fluggesellschaft in das Grußritual einbaut – eine der psychisch komplexesten Herausforderungen an die Berufsgruppe der Flugbegleiter, die in ihrem Gesichtsausdruck den Ernsthaftigkeitsappell mimisch artikulieren und zugleich dessen Hintergrund hinweglächeln müssen“ (Allert 2008:63).

Im Gegensatz zu Verkehrsmitteln wie der Bahn wird im Flugzeug der Notfall ausdrücklich kommuniziert, obwohl die Gefahr bei anderen Formen des Reisens größer oder genauso groß ist und es wird sehr viel mehr Wert auf das Erklären der Sicherheitsvorkehrungen gesteckt.

⁹⁶ Die ersten Flugangstbewältigungsmaßnahmen von Fluggesellschaften wurden in den 1970ern entwickelt zu „einem Zeitpunkt, zu dem Flugangst durch die Popularität des Fliegens und den damit einhergehenden ersten negativen Begleiterscheinungen (Abstürze, Notlandungen) zu einem Problem wurde“ (Mann 2006:5). Zuerst wollten die Fluggesellschaften nicht mit dem Thema Flugangst in Verbindung gebracht werden, doch später kooperierten sie auch aus wirtschaftlichen Gründen mit Flugangstseminaren. Die Fluggesellschaften ermöglichten Flugzeugbesichtigungen, kostenlose Flüge in der Business Class und Besuche am Flughafen. Strategie der meisten Seminare ist es, den Teilnehmern die Sicherheit des Fliegens anhand einer Airline zu vermitteln. Nach einem von der Lufthansa unterstützten Seminar fliegen deshalb 70 % der Teilnehmer ausschließlich mit der Lufthansa (ebd.).

Wovor fürchtet sich Rita?

Bei der Auswertung der Interviews mit Rita fällt auf, dass sie gar nicht vor einem akuten Versagen der Technik im Flugzeug Angst hat, wie man vielleicht vermuten könnte, sondern sich vielmehr vor den Menschen fürchtet, die mit der Technik zu tun haben. Sie hat Angst, dass die möglicherweise angetrunkenen Piloten die Geräte falsch bedienen könnten, sie hat Angst, dass die Stewardessen an Bord unfreundlich zu ihr sein könnten, sie hat Angst vor ihrer Familie und ihren Freunden, die sie drängen, mit ihnen auf Reisen zu gehen, und sie hat Angst vor Terroristen, die die Flugzeug-Technik missbrauchen könnten. Diese Ängste werden durch ihren Mangel an Informationen über das Fliegen und die fehlende Flugpraxis vervielfacht.

Gleichzeitig ist Ritas' Angst vor den anderen Menschen eng verbunden mit ihrer eigenen Einsamkeit. Sie wünscht sich jemanden, mit dem sie ihre Ängste teilen kann und der sie wirklich „*versteht*“ (und nicht jemanden, der ihre Ängste nur „*akzeptiert*“), aber so eine Person scheint ihr nach dem Tod ihres Mannes zu fehlen. Die Einsamkeit hat Auswirkungen auf das Fliegen, das anscheinend zumindest in der Lernphase auch etwas mit sozialen Bindungen zu tun hat, mit dem Abschauen von Praktiken, mit dem Gemeinsam-Machen sowie mit dem Gezeigt-Bekommen – also viel sozialer angelegt ist, als Marc Augé es für den einsam reisenden Pierre Dupont beschreibt.

4.4.4 Exkursion nach HAM: „Aber wenn man davorsteht... uaaaahh!“

Mit der S-Bahn zum Flugzeug



Zielland	Flugnummer	Abflugzeit	Status
UA 2000	Frankfurt	10:00	7 T 13
AZ 3000	Paris/Orly de Gaulle	10:00	8 T 13
3U 910	Lima	10:00	8 T 13
4U 7920	Bonn	10:00	8 T 13
4U 7770	Prag	10:00	8 T 13
2L 2107	Palma de Maiorca	10:00	8 T 13
LH 010	Frankfurt	10:00	7 T 13
LH 2060	München	10:00	7 T 13
3U 8200	St. Petersburg	10:00	7 T 13
4U 7600	Thessaloniki	10:00	7 T 13
SN 2024	Köln	10:00	8 T 13
4U 7760	Hannover	10:00	8 T 13
EZY2420	Sabing	10:00	10 T 13
4U 7500	Palma de Maiorca	10:00	8 T 13
DE 4002	Hannover	10:00	8 T 13
4U 7504	Palma de Maiorca	10:00	8 T 13
1X 5002	Hannover	10:00	8 T 13
4U 027	Köln/Bonn	10:00	8 T 13
1U 7600	Frankfurt	10:00	7 T 13
4U 6102	Nürnberg	10:00	2 T 13
RI 722	Tehran-ImamChomeini	10:10	6 T 13
CU 2307	Moskau-Sheremetyevo	10:10	1 T 13
4U 020	München	10:20	2 T 13
4U 8107	Barcelona	10:20	3 T 13
L 8400	Amsterdam	10:20	4 T 13
2 101	Lissabon	10:20	8 T 13
9 3070	Fuerteventura	10:20	2 T 13
F 2002	Ausflug	10:30	5 T 13
F 2002	Tel Aviv	10:30	1 T 13
F 2002	Tel Aviv	10:30	7 T 13
010	Frankfurt	10:00	7 T 13
2000	München	10:00	3 T 13
F 2002	Nizza	10:00	8 T 13
1002	London/Heathrow	10:20	5 T 13
2270	Jerez de la Frontera	10:40	5 T 13
780	Zürich	10:00	3 T 13
0410	Paris/Orly	10:00	7 T 13
21	Frankfurt	10:00	8 T 13
0410	Paris/Orly	10:00	8 T 13

Abbildung 97: Elektronische Anzeigentafel mit den aktuellen Ankünften und Abflügen am Hauptbahnhof.



Abbildung 98: S-Bahn-Station Hamburg Airport.

Drei Wochen später treffe ich mich mit Rita am Bahnhof Hamburg-Harburg auf dem S-Bahn-Gleis Richtung Hamburg-Hauptbahnhof, um ihren Wunsch nach einer gemeinsamen Erkundung des Hamburger Flughafens in die Tat umzusetzen. Ziel dieser Exkursion ist es, Ritas Blick auf den Flughafen und die Flugzeuge zu verstehen und durch sie Dinge zu entdecken, die nicht so selbstverständlich und selbsterklärend sind, wie sie mir als regelmäßiger Nutzerin über Jahre hinweg erscheinen.

Ich komme extra pünktlich um 9.45 Uhr an, doch Rita ist schon da und wartet auf mich. Sie hatte besonders viel Zeit für den Weg eingeplant, weil sie sich nicht sicher war, ob sie den neuen Fahrkartenautomaten würde richtig bedienen können. Zeit oder Zeitoptimierung spielen bei Rita im Gegensatz zu Tim überhaupt keine Rolle. Sie kommt lieber viel zu früh, damit sie genug Zeit hat, um auftretende Probleme zu lösen.

Nach der 15-minütigen Fahrt mit der S-Bahn steigen Rita und ich am Hauptbahnhof um. Schon auf dem S-Bahn-Gleis Richtung Flughafen zeigen sich erste Aus-

läufer des Flughafens in Form eines Bildschirmes mit den abfliegenden und ankommenden Flügen. In der S1 auf dem Weg zum Flughafen frage ich Rita, wie sie sich fühlt. Der Tag ist sonnig und die Fahrt mit der S-Bahn hat für mich nichts Bedrohliches an sich. Aber Rita antwortet, dass sie Angst habe:

R: „Ich spüre, da sitzt was im Nacken.“

Allerdings ginge es ihr besser als sonst, weil sie darüber sprechen könne. Besonders schlimm sei ihre Angst immer, wenn sie sie verstecken müsse. Als wir am Flughafen aus der S-Bahn aussteigen, sagt Rita:

R: „Jetzt nimmst du mich an die Hand und zeigst mir alles.“

Damit weist sie mir die Rolle der ‚Flugexpertin‘ zu, die ihr bei ihrer Angstbewältigung helfen soll.

Während Rita und ich im Untergeschoss an der Ankunft in Terminal 1 vorbeilaufen, kommen uns einige braungebrannte Urlauber mit ihren Koffern entgegen. Rita, deren ganzes Arbeitsleben sich in der Verwaltung von Krankenhäusern abgespielt hat, schaut sie an und bemerkt:

R: „Im Krankenhaus sind die Menschen alle krank. Am Flughafen fliegen sie in den Urlaub. Das ist schöner.“

„Türen zu, nichts geht mehr“

Obwohl ich mit Rita nun am gleichen Flughafen wie mit Tim ankomme, erscheint er mir heute größer, verwirrender und voller.

An der Sicherheitsschleuse beobachten Rita und ich, wie die Passagiere sich ihrer Jacken entledigen, Flüssigkeiten in durchsichtigen Beuteln präsentieren und sich abtasten lassen. Rita verspannt sich sichtlich.

R: „Wenn ich da durch bin, kann ich nicht mehr zurück - oder soll ich nicht mehr zurück.“



Abbildung 99: Cityhopper auf dem Vorfeld in HAM.



Abbildung 100: Modellschau am Hamburg Airport.

Wir fahren noch ein Geschoss höher und betreten durch eine Drehtür die Aussichtsterrasse unter freiem Himmel. Auf dem Rollfeld stehen einige kleine Kurzstreckenflugzeuge zum Abflug bereit. Rita sagt:

R: „Wenn man sie so sieht, sehen sie gar nicht so groß aus. Aber wenn man davorsteht, uaaaah“, sie schüttelt sich.

Ein Flugzeug löst sich vom Finger und wird in Richtung Startbahn geschleppt.

R: „Türen zu, nichts geht mehr“!

Rita schüttelt sich wieder. Tatsächlich hat der Flughafen für abfliegende Passagiere nur eine Richtung: in die Flugzeugkabine hinein. Rückwege stellen die gesamten Abläufe auf den Kopf. Dass ein System ohne Rückweg Angst machen kann, ist nicht weiter überraschend. Dass Rita den fehlenden Weg in die andere Richtung allerdings bemerkt, ist eine Besonderheit. Die meisten Passagiere machen sich diese Gedanken nicht und strömen ohne den Gedanken an ein mögliches Zurück in ihre Flugzeuge.

„Ob man das alles glauben muss...“

Beim Airport-Office erkundigen wir uns nach den Zeiten für die ‚Modellschau‘. Die Modellschau zeigt den Flughafen ähnlich einer Modelleisenbahn im Maßstab

1:500. Ein ehemaliger Flughafenmitarbeiter erklärt dazu den Aufbau und die Abläufe am Flughafen, sogar Kindergeburtstage können am Flughafen gefeiert werden – der Flughafen ist eben auch ein Event-Ort, der Werbung für sich machen muss, um Kunden zu gewinnen und an sich zu binden. Von einer Airport-Office-Mitarbeiterin bekommen wir freundlich die Zeiten genannt.

In Bezug auf dieses Erlebnis sagt Rita später, dass der Service am Flughafen viel besser sei als der der Bahn, bei der auf dem Bahnsteig oft kein Ansprechpartner mehr zu finden sei.

In der Modellschau sind wir zusammen mit einem Vater und seinem kleinen Sohn die einzigen Gäste. Nach dem Vortrag meldet sich Rita und fragt bei einigen Sachen nach:

R: „Wieviel Benzin passt in so ein Flugzeug und wie lange fliegt es damit? Wie lange stehen die Flugzeuge am Flughafen?“

Zum Schluss sehen wir einen Film über das ‚Bio-Monitoring‘ des Airports (das heißt die Bestimmung von Schadstoffen in Luft und Umwelt). Der Flughafen hält dafür unter anderem Bienenvölker, an deren Honig überprüft wird, wieviel Schadstoffe in die Natur gelangt sind. Laut des Sprechers des Filmes ist der Honig köstlich und unbelastet. Beim Aufstehen schüttelt Rita den Kopf:

R: „Ob man das alles glauben muss...“

Allerdings will sie den Raum gar nicht mehr verlassen, so sehr interessiert sie alles – dabei sind Vater und Sohn schon lange weg und wir beide die letzten Besucher.

Hilfsmittel wie die Modellschau, die im Kleinen das Große abbildet, helfen Rita, den Flughafen und das Fliegen zu verstehen. Ihr fehlt eigentlich nur der Nachbau einer Flugzeugkabine (oder zumindest eine originale Sitzreihe), um das Fliegen auch praktisch ‚üben‘ zu können.

„Wo steht, was ich machen muss?“

Während wir an der Ankunft vorbeilaufen, beklagt Rita sich bei mir darüber, dass eine Mitreisende ihrer Mallorca-Frauengruppe ihr als Mitbringsel gekauftes Olivenöl beim Rückflug nach Hamburg an der Sicherheitskontrolle abgeben musste.

R: Unsere Kinder hatten uns ja gesagt, ‚Keine Flüssigkeiten im Handgepäck‘. Aber Olivenöl?! Wo steht das denn?! Ich hatte meins im Koffer, aber zufällig.

Natürlich ist auch Olivenöl eine Flüssigkeit, jedoch denkt nicht nur Rita bei Flüssigkeiten zuerst an Trinkflaschen mit Wasser und nicht an Schuhcreme, Haargel, Honig oder eben Olivenöl, die ebenfalls verboten sind. Ausführliche Bestimmungen für zulässiges Handgepäck können nur im Internet recherchiert werden (oder man erkundigt sich im Reisebüro oder am Flughafen), selbst auf dem Ticket sind nicht alle Gegenstände aufgelistet, die nicht als Handgepäck durchgehen. Fliegen bedeutet heute also auch ein hohes Maß an eigenständiger Selbstorganisation und -information.

Auch wo und wie man eincheckt, wo die Sicherheitskontrolle ist und wie man das richtige Gate findet, ist in Ritas Augen nirgendwo erklärt.

R: „Wo steht, was ich machen muss?“

Rita fragt dies fast schon wütend. Es gibt so vieles, das für sie nicht selbstverständlich ist und das ihrer Meinung nach nirgendwo erklärt wird.

Eine mögliche Informationsquelle am Flughafen für Rita wären die Hinweisschilder, die überall angebracht sind. Auf ihnen steht, wo die Sicherheitsschleuse zu finden ist, welcher Check-in welche Nummer hat und in welchem Terminal sie sich gerade befindet. Allerdings nimmt sie die Hinweisschilder nicht als Informationsquelle wahr oder sie kann sie nicht entschlüsseln.



Abbildung 101: Check-in-Automat der Lufthansa am Hamburg Airport.

Als nächstes gucken Rita und ich uns in Terminal 2 einen Check-in-Automaten an. Auf einem kleinen Schild steht, was man alles nicht im Koffer mitnehmen darf. Rita liest: „*Große Magnete*“ und ist wieder einmal sehr verwundert. Sie fragt mich, woher sie das nun wieder wissen soll, wenn sie packt.

R: „Und was ist, wenn jemand einen Magneten aus Versehen im Koffer vergisst? Kann ein Magnet die Fluginstrumente stören?“, fragt sie ängstlich.

Ihr erscheint das durchaus möglich und sie erzählt mir, dass ein kleiner Kühlschrankmagnet die Scheckkarte ihrer Freundin entladen habe, so dass sie in Mallorca nicht mehr damit bezahlen konnte.

Da Rita nur wenig über das Fliegen weiß, ist es für sie schwer, Informationen zu gewichten und bestimmte Informationen auch einfach mal zu vernachlässigen. Mir war die Warnung vor großen Magneten bisher nie aufgefallen und auch jetzt halte ich sie eher für zu vernachlässigen – ich weiß also die Informationen zu gewichten.

Check-in, Gate, Terminal – die Sprache der Airworld

Wir bleiben an der Tafel mit den Abflügen und Ankünften stehen. Ich lese einen Flug mit seinen Daten (Erwartet, Abflug, Terminal, Gate) laut vor, um mit Rita darüber ins Gespräch zu kommen. Sie fragt daraufhin:

R: „Terminal, Gate – was heißt das alles und was ist das?“

Wir gehen weiter zur Sicherheitsschleuse.

R: „Was heißt Fast lane?“

fragt Rita mit Blick auf die Anzugträger, die Business Class gebucht haben und deshalb hier langgehen dürfen. Schon wieder ein Ausdruck, der nur englisch ist und offensichtlich nicht selbsterklärend.

Zum Abschluss unseres Flughafentages trinken Rita und ich noch einen Kaffee auf der Flughafenempore. Von oben beobachten wir eine lange Schlange, die sich vor einem Schalter gebildet hat, während die anderen ebenfalls mit Mitarbeitern besetzten Schalter (von anderen Fluggesellschaften) leer sind. Es handelt sich um einen Charterflug in die Türkei, wie ich später auf den Bildschirmen lese.

R: „Warum müssen die denn alle an dem gleichen Terminal anstehen?“

fragt Rita und meint das Check-in-Desk. Auch den Unterschied zwischen Charter- und Linienflügen und den verschiedenen Airlines zugeordneten Check-in-Desks ist ihr nicht geläufig. Als wir uns auf den Rückweg machen, habe ich das Gefühl, dass Rita noch immer nicht klar ist, wie ein Flughafen für Passagiere funktioniert, obwohl wir mittlerweile einen ganzen Tag dort verbracht haben. Als wir zur S-Bahn laufen, nennt Rita sogar die S-Bahn-Station „*Terminal*“.

4.4.5 Die Aneignung einer neuen Fortbewegungstechnik

Bei dem gutsituierten, urbanen und weltgewandten Bildungsbürger Dupont passiert nach dem Check-in alles „quasi ohne sein Zutun“ (Augé 1994:8). Er hat die Abläufe schon so oft durchgemacht, dass sie scheinbar von alleine ablaufen. Rita hingegen ist bildungsfernes Arbeiterkind aus der Provinz, ihre Motilität ist gering und für sie funktioniert nichts von alleine am Flughafen und im Flugzeug. Dieses Beispiel zeigt, dass in das Feld des Fliegens unendlich viel Ausschließendes eingeschrieben ist und vieles nur scheinbar selbstverständlich ist: Nicht jeder Passagier hat das Grundvertrauen, dass die Flugbegleiter an Bord ihm helfen (können). Nicht jeder weiß, dass man durch die Toilette nicht aus dem Flugzeug gesogen wird. Nicht jeder bucht mal eben ein Ticket im Internet, weiß, was er nach dem Check-in machen muss und was die Ausdrücke und Symbole auf den Wegweisern bedeuten.

Wenn der Ablauf eines Fluges so glatt wie bei Pierre Dupont beschrieben werden kann und jede Handlung zum automatischen Reflex geworden ist, dann ist bereits eine Menge passiert: Der Passagier hat gelernt, in welcher Reihenfolge welcher Bereich am Flughafen anzusteuern ist, wie die verschiedenen Stationen genannt werden, welche Tätigkeiten dort ausgeführt werden müssen, wie die an Aktionen beteiligten Automaten zu bedienen sind und welche Dinge und Codes dafür benötigt werden. Er hat sich daran gewöhnt, der Flugzeugtechnik zu vertrauen und seinen Körper dieser Technik auszuliefern, selbst, wenn er sie nicht versteht. Außerdem weiß er inzwischen mit der erzwungenen Nähe in der Flugzeugkabine zu den vielen unbekannt Menschen umzugehen und kommt mit der Vorstellung klar, dass er zwischendurch nicht einfach aussteigen kann.

Rita wiederum beherrscht nur die deutsche Sprache, sie hat wenig Selbstbewusstsein und kein Vertrauen in die Technik. Außerdem fehlt ihr die mit dem Fliegen

inzwischen eng verbundene Internetkompetenz, sie hat keine Flugpraxis und eine Bezugsperson, der sie vertraut, fehlt ihr ebenfalls – deshalb wird das Unterwegssein im Flugzeug für sie zum Problem.

Wir erfahren von Rita also weniger etwas über die tatsächliche Ausübung des Fliegens und mehr über das ‚Fliegen im Kopf‘. Bei Rita klaffen Erfahrungswelt und Deutungswelt weit auseinander, denn obwohl sie fast noch nie geflogen ist, hat sie eine Menge Deutungen und Zuschreibungen entwickelt.

Ein Nicht-Beherrschen (oder Nicht-Ausüben-Können) des Fliegens hat durchaus weitreichende Folgen: Nachdem Rita nun schon ein paar Jahre gar nicht geflogen ist, ist sie von den Entwicklungen abgehängt und als potentielle Nutzerin schon fast aus dem System gefallen. Es ist schwer zu sagen, ob sie noch einmal den Anschluss finden wird, denn die Abläufe entwickeln sich Jahr für Jahr weiter und verlangen von den Passagieren immer mehr Eigeninitiative. Da räumliche Beweglichkeit „sozial voraussetzungsvoll und folgenreich“ ist, kann es passieren, dass Rita in Zukunft „auch von anderen sozialen Ressourcen abgeschnitten“ sein wird (Tully, Baier 2006:17). Die kulturelle Disposition zur Bewegung hängt auch in Zeiten von günstigen Flugpreisen und Regionalflughäfen noch stark von Faktoren wie „sozialer Stellung, Geschlecht, Alter, Bildungshintergrund oder Staatsangehörigkeit“ ab (Färber, Vetter 2011:216): Dass Rita eine Frau ist, spielt in der Zeit, in der sie groß geworden ist, eine Rolle und auch ihr Aufwachsen auf dem Land ohne Zugang zum Fliegen und dass ihr Mann früh gestorben ist und sie daraufhin alleinerziehend war, hat Auswirkungen.

Ritas geringe Mobilität hat allerdings nicht ausschließlich etwas mit ihrem Alter, ihrem Geschlecht, ihrer Generation, ihrem Wohnort oder dem frühen Tod ihres Mannes zu tun. Dies stellte ich fest, als ich auf dem Rückflug von Venedig über Zürich Inge traf – eine ältere Dame in Ritas Alter, ebenfalls aus Seevetal, ebenfalls früh verwitwet. Inge arbeitete vor ihrer Pensionierung als Übersetzerin beim Europaparlament in Brüssel. Sie liebt fremde Sprachen und das Reisen, flog immer gerne und erzählt mir voller Leidenschaft von der Zeit, in der sie noch mit einer Propellermaschine nach Brüssel geflogen ist:

Inge: „An Bord gab es Champagner, oder vielleicht war das auch nur Sekt...“

Auch heute noch reist Inge viel zu Freunden in der ganzen Welt – als ich sie traf, hatte sie gerade eine Freundin in Südfrankreich besucht und anschließend einen

Abstecher nach Korsika gemacht. Die unveränderlichen Vorbedingungen ‚weiblich‘, ‚dörfliches Umfeld‘, ‚verstorbenen Mann‘ sind also keine ausschließlichen Erklärungen für Ritas Flugbiografie.

Am Beispiel ‚Rita‘ lässt sich das allmähliche Eindringen des Flugzeuges in die Alltags- und Lebenswelten der Menschen sehr gut beobachten: In den 1960er / 1970er Jahren ist der Flughafen für Rita und ihre Eltern nur Ausflugsziel und das Flugzeug Attraktion, aber kein Fortbewegungsmittel, das für sie selbst in Frage kommt. In den 1980er Jahren fliegt Ritas Bruder geschäftlich, die (alten) Eltern und Rita (als Frau) bleiben am Boden. Nachdem ihr Mann verstorben ist, fliegt Rita Ende der 1990er Jahre das erste Mal mit ihren Söhnen in den Urlaub nach Mallorca, weil sie das Gefühl hat, ihnen das bieten zu müssen. Nach einem zweiten Mallorcaflug fliegt sie nicht mehr. Die Geschichte ihres Fliegens ist mit den biografischen Wendepunkten in Ritas Leben eng verbunden, ihre Flugangst beginnt beispielsweise, nachdem sie ihren Mann verloren hat.

Dass es kaum eine „Wahrnehmungs- und Erfahrungsgeschichte“ des Fliegens „seit der Kindheit“ bei Rita gab (vgl. Hörning 1988:82) könnte der Grund dafür sein, dass sie das Flugzeug noch stark als technisches Artefakt wahrnimmt, denn das Nutzen-Können von Verkehrsmitteln unterschiedlichster Art ist das Ergebnis vielschichtiger Lern- und Trainingsprozesse. Ein unmittelbares Erleben der Technik scheint dabei hilfreich zu sein:

„Nur in der Beschäftigung mit einer Technik, über die der einzelne mehr oder weniger selbstständig ‚verfügt‘, kommt es zu ausgeprägten Lern- und Anwendungssituationen“, so Kulturwissenschaftler Joachim Schröder (2007:223). Schröder führt für das Fahrradfahren Lernen verschiedene Lern-Stationen auf: Dazu gehört das Immer-wieder-neu-Probieren, das Geführt-Werden durch eine Vertrauensperson, erstes selbstständiges Fahren, der obligatorische Sturz und das Weitermachen (ebd.:229). Nun ist ‚Fliegen Lernen‘ weit weniger körperlich anspruchsvoll als Fahrrad fahren Lernen, denn über das Gehen und Sitzen hinaus werden erstmal keine körperlichen Leistungen erwartet, außerdem wird das Bedienen des Flugzeuges ganz den Piloten überlassen. Andererseits ist es nicht immer leicht, sich fremder Kompetenz auszuliefern und was an Verhaltensweisen im Flugzeug ge-

fordert wird, ist auch nicht allen Passagieren klar. Hilfe war deshalb in den Anfangszeiten des Fliegens in Form der „flugbegleitenden Krankenschwestern“ fest eingeplant (Entwistle 2004:181).

Es scheint aber nicht nur das Lernen ein wichtiger Punkt zu sein, auch die Wahrnehmung von Technik spielt eine große Rolle:

Während die Technik bei Auto und Lift ausgeblendet wird, nimmt Rita sie beim Flugzeug übersteigert wahr, was dann zur Ablehnung führt. Über den Fahrstuhl oder das Auto denkt Rita inzwischen nicht mehr nach, hier ist das Technische für sie kaum mehr als solches erkennbar. Die „innere Technisierung“ (Hengartner 2004:41) hat dort bereits stattgefunden, das Technische ist veralltäglicht und der Umgang geschieht weitgehend unbemerkt. ‚Gewöhnt sein‘ an ein technisches Artefakt kann also auch bedeuten, es zu nutzen und nicht zu wissen, wie es funktioniert (so ist es bei den meisten anderen Nutzern in dieser Forschung der Fall).

Rita konnte ebenfalls nicht beschreiben, warum ein Flugzeug fliegt und die Reishöhe schätzte sie auf 1.000 Meter (tatsächlich sind Linienflugzeuge in etwa 10 Kilometer Höhe unterwegs). Diese Unwissenheit löst bei Rita allerdings falsche Deutungen und Ängste aus. Eine Flugangsts Schulung, die immer auch technische Informationen zum Fliegen beinhaltet und die physikalischen Abläufe erklärt, würde ihr deshalb wahrscheinlich tatsächlich weiterhelfen.

Es geht bei Rita also weniger um Flugangst, als um eine noch nicht abgeschlossene (oder eventuell auch bisher missglückte) Aneignung eines technischen Artefaktes. Diese Fallstudie zeigt außerdem, dass eine Gewöhnung an die Flugzeug-Technik bis heute noch nicht überall stattgefunden hat. Gewöhnung / Gewohnt-Sein an technische Dinge ist also keine zwangsläufige Konsequenz, auch wenn diese im Leben der Nutzer schon Jahrzehnte existieren (und sei es auch nur in Form von Zeitungsartikeln oder Filmen).

Fürchten tut sich Rita vor dem (Flug)Reisen vor allem, weil sie sich dann in ungewohnten Verhältnissen orientieren muss. „Partizipation am Tourismus“ (Lauterbach 2010:126) bedeutet eben auch, „sich umzustellen auf das eigene Zurechtfinden in anderen räumlichen, zeitlichen und soziokulturellen Ordnungen“ (ebd.).

Denn genauso wie das Reisen hat auch das Fliegen mit Trennung vom Bekannten zu tun „und antizipiert den Tod“ (Schmidt [1998:16] nach Vowinckel 2011:11) – und mit beidem kann Rita nur schwer umgehen.

Von allen Seiten wird Rita jedoch vermittelt, dass sie aufgeschlossen sein muss für neue Länder, dass sie sich wieder ‚flugtüchtig‘ machen muss, dass sie sonst womöglich nicht attraktiv sei für ihren neuen Lebensgefährten oder sie den Kontakt zu ihren Kindern verlöre.

Deshalb arbeitet Rita hart an sich, um sich von ihrer Flugangst zu befreien: Sie kauft Bücher zum Thema, besucht Veranstaltungen, versucht es mit Entspannungsübungen und trifft sich mit mir.

R: „Da kann mir keiner helfen, das muss ich alleine“, sagt sie.

Und: „Man muss immer, immer was tun“.

Die Vokabeln „Training“ oder „arbeiten“ lassen darauf schließen, dass das Fliegen von Rita als etwas gesehen wird, das durch eine Optimierung des Selbst durch Eigeneinwirkung erreicht werden kann, was an Michel Foucaults „Selbsttechnologien“ (Foucault 1993:26) erinnert. Foucault beschreibt diese Technologien auch als Techniken,

„die es dem Einzelnen ermöglichen, aus eigener Kraft oder mit Hilfe anderer eine Reihe von Operationen an seinem Körper oder seiner Seele, seinem Denken, seinem Verhalten und seiner Existenzweise vorzunehmen, mit dem Ziel, sich so zu verändern, dass er einen gewissen Zustand des Glücks, der Reinheit, der Weisheit, der Vollkommenheit oder der Unsterblichkeit erlangt“ (ebd.).

Selbsttechnologien dienen dazu, „,innere‘ Kompetenzen und Dispositionen auf[zu]bauen“ (Reckwitz 2003:286), sich des eigenen Selbsts zu versichern und für sich selbst zu sorgen. Dabei geht es nicht nur um den Erwerb von Fertigkeiten, sondern wie bei Rita auch um eine „Aneignung von Einstellungen“ (Foucault 1993:27) wie zum Beispiel „Technologien individueller Beherrschung“ und Ziel ist nicht nur das weise und glückliche Selbst, sondern auch die perfektionierte Unterwerfung unter die „Normalisierungsgesellschaft“ (ebd.), zu der auch die Airworld zählt. In diesem Sinne handelt es sich auch beim Fliegen-Können um eine Selbsttechnologie.

Fliegen jenseits der Ausübung

Dass Vielflieger und Flugbegeisterte sich auch jenseits des aktiven Fliegens mit dem aeromobilen Unterwegssein beschäftigen, mag nicht weiter erstaunen. Aber

auch in Ritas Leben ist das Fliegen nach der Verweigerung des aktiven Reisens im Flugzeug präsent und hat offen wie auch unbewusst Einfluss auf ihre Lebensgestaltung: Sie wird gebeten, ihre Kinder zum Flughafen zu fahren, wenn diese in den Urlaub fliegen, sie sieht Filme mit Flugzeug-Thematik im Fernsehen, in den Nachrichten wird täglich über die Luftfahrtindustrie oder Flugzeugabstürze berichtet und auch in der Zeitung wird über neue Flugzeugmodelle genauso wie über die wirtschaftliche Lage der Luftfahrtindustrie informiert.

Rita muss deshalb auf vielen Ebenen Vermeidungsstrategien entwickeln: Sie muss ihre Kinder dazu bringen, statt Flugreisen Schiffsurlaube zu buchen, Urlaube mit ihrer Frauengruppe muss sie absagen, wenn diese sich mal wieder für eine Flugreise entschieden haben, und sie muss sich regelmäßig vor ihren Kindern und Bekannten rechtfertigen, warum sie immer noch nicht wieder fliegt.

Rita verfügt also über das Fliegen, ohne es zu praktizieren, das Fliegen schlägt Wurzeln in ihren Alltag und hat Macht und Einfluss auch außerhalb seiner Welt.

Was macht Rita, während andere Flugreisen?

Im Jahr 2014 ist Mobilität in der europäischen Gesellschaft sehr positiv konnotiert: Wer mobil ist, wirkt erfolgreich und körperliche Mobilität wird oft mit geistiger Mobilität gleichgesetzt. Der immobile Mensch gilt im Gegensatz dazu als *„unkreativ, geistig immobil. Er hat aufgehört, sich die Alternativen zu vergegenwärtigen und zwischen ihnen zu wählen und die getroffenen Entscheidungen zum gegebenen Zeitpunkt zu revidieren“* (Tully, Baier 2006:28).

Wer reist, gilt als weltoffen, wer zu Hause bleibt, wirkt desinteressiert. Bedeutet Ritas Nichtfliegen also ein Defizit? Und wer bestimmt eigentlich, dass in unserem Zeitalter alle unterwegs sein müssen – am besten auch noch am Himmel und nicht nur am Boden? Betrachten wir nämlich ganz konkret Ritas Leben, erleben wir 2014 große Zufriedenheit. In einer E-Mail vom 11.05.2014 schreibt Rita:

„Zusammen mit meinem Partner unternehme ich viel hier in Deutschland. zum Beispiel waren wir letzten Sommer auf der IGS [Internationalen Gartenschau] in [Hamburg-]Wilhelmsburg. Ich wusste gar nicht, wie schön Wilhelmsburg ist. (...) Im Dezember 2012 bin ich Oma geworden. Stina wurde geboren. Ein süßes klei-

nes Mädchen. Sie macht uns allen viel Freude und besucht mich häufig. Die Kinder wohnen hier im Ort. Ich bin auch täglich mit dem Fahrrad unterwegs. Natürlich nur, wenn es nicht regnet oder sehr windig ist.“

Rita hat die „Normalbiografie“ des deutschen Kleinbürgers“ (Lindner 2003:178). „Mobile, ortlose, fragmentierte Muster der Lebensführung“ (ebd.), kommen darin nicht vor. Fernweh existiert kaum, Reiseziele, die mit dem Bus oder dem Schiff zu erreichen sind, reichen ihr aus, Ritas Lebenspartner kann ohne Rita in die Sonne fliegen und zu ihren Kindern hat Rita auch außerhalb der gemeinsamen Reisen erfüllenden Kontakt.

Rita leert übrigens auch nicht unbedingt die Briefkästen der Mobilen und gießt nicht deren Blumen, in diesem Fall ermöglicht nicht ihre Immobilität die Mobilität der anderen, wie man es oft in Studien zur Hypermobilität liest (vgl. u.a. Mattuschek, Voß 2008).

Es scheint in Ritas Leben einfach keine ausreichenden Gründe dafür zu geben, aeromobil zu sein. Ihr Leben funktioniert, ohne dass sie fliegt, und es ist nicht unbedingt leerer, nur weil kein Flugzeug darin vorkommt. Doch vielleicht weil Nicht-Mobilität so negativ besetzt ist, hält Rita den Glauben an ihre Rückkehr in die Flugzeugkabine aufrecht: Obwohl momentan alles dagegen spricht, endet ihre E-Mail mit den Worten:

R: „Irgendwann werde ich fliegen.“

Von Rita zu Stefan

Weiter fliegen wir mit einem Passagier, der sich wie Rita unendlich viele Gedanken über das Fliegen macht – auch dann, wenn er gar nicht abfliegt. Es handelt sich um den Künstler Stefan.

4.5 INSPIRATION ‚AIRWORLD‘

Um aufzuzeigen, in welchem Umfeld und in welcher Tradition in Bezug auf das Thema ‚Kunst und Fliegen‘ sich der Künstler Stefan⁹⁷, den ich in dieser ethnografischen Vignette portraitiere, bewegt, habe ich als Einführung in dieses Kapitel sechs sehr unterschiedliche künstlerische Arbeiten mit Flugsujet (von der Performance bis zur Fotografie, von der Collage bis zur angewandten Arbeit am Artefakt) ausgewählt.

4.5.1 Fliegen in der Kunst

Die Positionen der Künstler zu reflektieren, ist vor allem deshalb so spannend, da sie als „vorübergehende Zwischenwesen“ (Weiß 2005:3), die in unserer Welt leben, sie aber in ihrer Kunst gleichzeitig auch verarbeiten, interpretieren und sich kritisch mit ihr auseinandersetzen können. So ist es Künstlern möglich (ähnlich wie Menschen, die sich an liminalen Orten aufhalten oder auch Kulturanthropologen wie mich) „die traditionelle Ordnung aus einer anderen Perspektive“ zu sehen und die Airworld wie „ein merkwürdiges Land“ (Ehn, Löfgren 2012:22) zu erforschen.

⁹⁷ Bei Stefan handelt es sich um den Hamburger Künstler Stefan Marx. Ich verwende in Absprache mit ihm seinen Klarnamen, da ich auch seine international bekannten Zeichnungen verwende.

Jackson Pollock

Abbildung 102: Jackson Pollock bei der Arbeit.

Der US-amerikanische Maler Jackson Pollock, geboren 1912 in Cody, Wyoming und gestorben 1956 in New York, der dem abstrakten Expressionismus zugeordnet wird, etablierte ab 1946 eine scheinbar vom Fliegen inspirierte vollkommen neue Zeichen-Technik: Um seine großformatigen ‚Drip-Paintings‘ herzustellen, warf er die Farbe von oben auf am Boden liegende (statt senkrecht auf einer Staffelei stehende) riesige Leinwände.

Die Malerin Lee Krasner beschrieb die Malposition ihres Mannes als „[i]n der Luft arbeitend, luftige Form[en] [schaffend], die anschließend landeten“ (Asendorf 2004:275). Stärker als das Kunstwerk selbst stand damit der Fertigungsprozess der sogenannten ‚Action Paintings‘ im Vordergrund. Der Professor für Kunst und Kunsttheorie Christoph Asendorf in Frankfurt / Oder schreibt, Pollocks Arbeiten wären „Ausdruck eines Raumverständnisses, wie es erst im Zeitalter weltumgreifender Luftfahrt entstehen konnte“ (ebd.). Pollocks Perspektive auf das Werk ist seiner Meinung nach die eines Piloten.

Martha Rosler: In the Place of the Public

Abbildung 103: Martha ROSLER (1998): In the Place of the Public.

Auf fast schon soziologische Weise beschäftigt sich die Künstlerin Martha Rosler, geboren 1943 in New York, in ihrer ab 1983 entstandenen Fotografie- und Textstrecke „In the Place of the Public“ mit dem Fliegen. Die Fotos der Theoretikerin und Fotografin entstanden über einen Zeitraum von zwanzig Jahren in den USA und Europa an Flughäfen und in Flugzeugen, denn diese räumlichen Gegebenheiten hält Rosler genau wie Augé für den Inbegriff von sozialen Räumen der modernen Gesellschaft.

Die Fotos aus dieser Serie sind tatsächlich alle während Roslers Reisen entstanden, denn Roslers Ziel war es, die Flugreise so darzustellen, wie sie durch den Reisenden, der in Bewegung ist, gesehen wird.

„Als mir klar wurde, dass ich einerseits auf eine Beschreibung von Raum oder einer Serie von Räumen aus war und andererseits einen Standpunkt einnehmen wollte, verstand ich, wonach ich suchte. Ich fotografierte, während ich reiste, besonders in den Terminals, während ich den Gepäckwagen schob; oft war ich müde, verschwitzt, überlastet“ (Rosler 1998:22).

Dieses Zu-beschäftigt-sein-um-wahrzunehmen, ja sogar Anzuhalten und ein gutes Motiv einzurichten und das dadurch ‚visuell Verhuschte‘ machen Roslers Flugreise-Fotografien aus und unterscheiden sie von den Werbeaufnahmen oder Architektur Fotografien, die wir sonst aus der Airworld gewohnt sind.

Auf dem hier abgebildeten Auszug sind unter der Kapitelüberschrift „Total surveillance“ vier Fotos aus dem Inneren der Flugzeugkabine während verschiedener Flüge zu sehen. Mit dem Text greift Rosler Foucaults panoptische Vorstellungen von Überwachung und Kontrolle auf, die auch im Flugzeug und am Flughafen äußerst real sind.

Wir sehen von hinten nach vorne fotografiert den langen Kabinen-Mittelgang mit den von ihm abgehenden Sitzreihen; von schräg oben nach unten fotografiert einen ein Buch lesenden Reisenden; einen im Sitzen mit offenem Mund schlafenden Passagier sowie einen über mehrere Sitze liegenden Passagier. Die Kabine ist auf allen Bildern gedämpft beleuchtet oder sogar dunkel, die Gesichter der Passagiere sind kaum zu erkennen.

Unter den Fotos zieht sich typografisch die Aufzählung „A chapter, a book, a block, a border, an edge, an armory, a castle, a classroom, a courthouse...“ entlang, alles Umschreibungen für das, was das Fliegen / das Flugzeug für einen Reisenden sein kann.

Martha Roslers Bilder setzen sich mit der „Psychologie des Fliegens, der architektonischen Ästhetik der Terminals, der Rolle des Fluggastes und den Strategien der Fluggesellschaften“ auseinander (Hatje Cantz Verlag über ‚In the Place of the Public‘). Flughäfen sind für sie dabei aber keine Endstationen wie Bahnhöfe, sondern Durchgangsstationen und Kreuzungen, deshalb sind all ihre Fotografien Bilder des Überganges und wir sehen Räume, die vom Fließen der Menschen ‚zwischen den Welten‘ geprägt sind. Rosler dazu:

„Als ich so etwas wie eine Vielfliegerin wurde, fühlte ich mich wie eine Vertriebene, die durch eine Welt hetzte oder wanderte, die von jemand anderem für jemand anderen gemacht worden war“ (Rosler 1998:22).

Die Bild- / Text-Kombinationen ergeben aber nicht nur eine persönliche Bestandsaufnahme von Roslers Airworld, sie kreieren auch eine pessimistisch wirkende „Phänomenologie des Flugreisens“ (Hatje Cantz Verlag): Die Orte sind namenlos und ohne Ausdruckskraft oder Ausdrucksabsicht, die Atmosphäre scheint die Menschen zu entfremden, Individuen gibt es nicht, die Zeit ist knapp. Ein Gefühl des Unbehagens macht sich beim Betrachten der Bilder breit. Die Fotografien wirken wie eine Visualisierung von Orten der Übermoderne wie Augé sie beschreibt.

Fischli und Weiß: Airport Series

Abbildung 104: Peter Fischli und David Weiss.



Abbildung 105: Peter Fischli und David Weiss.

Über viele Jahre hinweg fotografierte das seit 1979 zusammenarbeitende Schweizer Künstlerduo Fischli / Weiß auf seinen Reisen Flugzeuge am Flughafen

(Fischli, Weiss 2012). Peter Fischli wurde 1952 in Zürich geboren und David Weiss kam 1946 ebenfalls in Zürich zur Welt, wo er 2012 auch starb.

In einem ersten 1988 begonnenen und 1989 erschienenen Bildband wurden die Fotografien zusammengefasst, doch auch danach wurde die Serie fortgeführt, 2012 erschien der aktualisierte Sammelband ‚800 Views of Airports‘.

Alle Fotografien zeigen Situationen der täglichen Routine auf den Rollfeldern, zum Teil draußen fotografiert, zum Teil aus dem Terminal heraus durch die Glasscheiben aufgenommen. Zu sehen sind auf den Bildern nicht nur die Flugzeuge (auch wenn sie die Hauptrolle auf den Bildern spielen), sondern auch Gepäckwagen, Tankwagen, Baustellen und Vorfelddarbeiter. Was zunächst banal wirkt, entpuppt sich als sorgsam komponiert (siehe Abbildung 105, auf der vier Flugzeuge unterschiedlicher Airlines von der Gardine eines Fensters gerahmt werden und so in einen theatralen Kontext gebracht werden).

Wie es typisch ist für die Arbeitsweise von Fischli und Weiß werden auch hier Dinge des Alltags in einen künstlerischen Kontext gebracht. Die Flughäfen und Flugzeuge mutieren dabei zum Kunstgegenstand und entgegen ihrer sonst oft mit Hektik und Lärm assoziierten Ausstrahlung wirken die Maschinen bei Fischli und Weiß majestätisch und von großer Schönheit.

Jim Avignon: Utopia



Abbildung 106: Jim Avignon für British Airways, Utopia.

Der Berliner Maler, Konzeptkünstler und Musiker Jim Avignon, geboren 1968, hat bereits angewandt mit dem Artefakt Flugzeug gearbeitet und eine eigene Flugzeugbemalung verwirklicht: Ende der 1990er Jahre bekam Avignon von der Deutschen BA im Rahmen der ‚Utopia‘ oder auch ‚World Image‘ genannten Kampagne (British Airways, ‚ethnic liveries‘) den Auftrag, Zeichnungen für vier Flugzeug-Flossen zu entwerfen. British Airways nutzte für diese Marketing- und Werbeoffensive die Werke internationaler Künstler, um die Länder der British Airways-Routen in Flugzeugbemalungen zu repräsentieren.

Jim Avignons offizielle Karriere als Maler hatte in den frühen 1990er Jahren mit Gestaltungen für Rave-Veranstaltungen begonnen. Zentrales Motiv in seiner Kunst war schon damals die Schnelligkeit als Ausdruck des Lebensgefühls der 1990er Jahre und das Scheitern des Individuums in dieser beschleunigten und kommerzialisierten Welt. Schnelligkeit war und ist auch ein Teil von Avignons Arbeitsprozess, seine Produktivität lag damals nach eigenen Angaben bei durchschnittlich 4,37 Werken pro Tag.

Als Motiv für eine der Flugzeug-Flossen wählte Avignon ein im Stil der Pop-Art gezeichnetes gelbes Figurenpar in mitten von Beinen, Füßen und Händen aus. Die

oben auf der Flosse dargestellte Frau hat lange, braune Haare und ihre Augen haben sich verliebt in rote Herzen verwandelt, ihre Lippen sind riesig und ebenfalls rot, die Beine in extremem Winkel gespreizt. Unter ihr, mit eckigem Kopf und diabolischem Grinsen, lehnt mit zurückgeneigtem Körper und nach vorne gerollten Beinen sowie der Frau zuwinkender Hand das Objekt der Liebe – ein Mann mit blauen Augen und Glatze. Die Szene wirkt dynamisch, die Figuren scheinen sich vor rosafarbenem Hintergrund in einer Partysituation unter tanzenden Menschen zu bewegen.

Während unseres Interviews in New York erzählte mir Avignon, wie er selbst mit den fertiggestellten Maschinen konfrontiert war, sie wurden nämlich schnell Teil seines eigenen Flugalltages:

JA: Und da die [Flugzeuge] immer in dem Land stationiert waren, aus dem der Künstler kam, bin ich aus Berlin oft mit einer meiner Maschinen geflogen. Aber ich muss gestehen, ich war fast erleichtert, als die wieder weg waren. Ich hatte immer Angst, dass die abstürzen.“

Die Reaktionen auf sein Kunstwerk waren durchaus vielfältig. Einmal erzählte Avignon beim Einsteigen der Flugzeugcrew:

*JA: „Ich bin der Mann, der das Flugzeug bemalt hat.“
„Und ich bin der Kaiser von China“, war die lakonische Antwort.*

Ein anderes Mal schob ihm eine Stewardess einen Zettel zu:

„Ich denke, sie sind ein sehr guter Maler.“

Avignon selbst findet das Zeichnen in der U-Bahn viel inspirierender als am Flughafen oder im Flugzeug, denn am Flughafen sind ihm die Menschen schon zu weit entfernt von ihrem Alltag:

JA: „In der U-Bahn kann ich in den Gesichtern noch die ganzen Geschichten sehen.“

In diesem Beispiel wurde die Flugzeughaut nicht nur zur Leinwand, sondern auch zum (durch Avignon wiederum kritisch hinterfragten) Marketinginstrument.

Nina Katchadourian: Seat Assignment



Abbildung 107: Untitled, from "Seat Assignment," (2010 and ongoing) and Pretzel Meteor (2011) from the project "Seat Assignment" (2010 and ongoing), Nina Katchadourian.

Nina Katchadourian (*1968 Stanford, Kalifornien) kreierte ab 2010 auf 107 Flügen (die sie aus anderen Gründen unternahm und nicht, um Kunstwerke zu erschaffen) die Fotoserie ‚Seat Assignment‘ (siehe Website von Nina Katchadourian).

Zu sehen sind in der Flugzeugkabine entstandene überraschende Stillleben und Collagen, die durch das Neuarrangieren der rund um den Sitzplatz befindlichen Dinge entstanden sind. Jedes Werk fotografierte Katchadourian anschließend ausschließlich mit ihrem iPhone.

Die meisten Bilder entstanden komplett auf dem Flugzeugsitzplatz, es gibt nur eine Serie, die auf der Flugzeugtoilette inszeniert wurden.

Auf dem hier ausgewählten linken Bild sehen wir das Foto eines Cockpits in einer Bordzeitschrift durch dessen Windschutzscheibe sich Katchadourians Finger bohrt und so zur überdimensionalen Flugzeugkatastrophe wird. Auf dem rechten Foto ergeben Brezelkrümel aus dem Bordmenü, die über ein Foto von einer kurvigen Bergstraße aus der Bordzeitschrift gerollt wurden, eine Felsbrocken-Lawine. Durch das Spiel mit Proportionen und der Kombination von Ausschnitten aus den Bordzeitschriften mit dreidimensionalen Artefakten entstehen „überraschende Welten“ (Haeming 2013) und oft genug genau das, was man an Bord eines Flugzeuges am liebsten verdrängt – Unfälle.

Trotz der starken räumlichen Reglementierungen in der Flugzeugkabine überlegte sich die Fotografin noch zusätzliche einschränkende Regeln für ihre Bilderreihe. Sie verwendete nur, was sie im Flieger im Raum zwischen der Rückenlehne des

Vordermanns und ihrem eigenen Sitz fand und nutzte als Arbeitsgerät nur ihr Smartphone ohne Apps. Gerade diese Einschränkungen würden sie kreativ machen, erklärte Katchadourian im Interview mit Spiegel online (ebd.).

Ihre Arbeit spielt mit dem Vorurteil, die Zeit an Bord des Flugzeuges könne kaum produktiv genutzt werden und macht die Begrenzung von Raum, Zeit, Material und dem Vorhandenen gerade zur Qualität.

„Ich muss unterwegs immer an ein Zitat von John Cage denken, der mal gesagt hat: ‚Wenn du etwas nach zwei Minuten langweilig findest, versuche es eine halbe Stunde.‘“ (ebd.).

Diese Einstellung setzt die Künstlerin der Langeweile, die andere Passagiere an Bord so oft empfinden und dem Gefühl, es gäbe keine Möglichkeiten der Beschäftigung, entgegen. Ihre Fotos zeigen, dass sogar ein Raum wie die Flugzeugkabine diverse Handlungsoptionen und Betätigungsmöglichkeiten offenlässt und jeder Nutzer sich mit ihm kreativ auseinandersetzen kann.

Angesprochen worden ist Katchadourian während ihres Arbeitens an Bord erst drei Mal, ihre Arbeitsweise erregt im Flugzeug nur wenig Aufmerksamkeit, da sie gelangweilt mit dem Handy zu spielen scheint, wie andere Passagiere auch. Es liegt aber auch an der Konstruktion der Inneneinrichtung der Flugzeugkabine, bei der nur wenige Passagiere für einander sichtbar sind und an der anonymen Atmosphäre, in der man eher selten Kontakt zueinander aufnimmt. Hinzu kommt die „unvollständige Integration“ bedingt durch die „Offenheit sozialer Gegebenheiten“ und die „fehlende Zwangsläufigkeit zur Kontaktaufnahme“, wie es Thomas Hengartner auch als Kennzeichen für das öffentliche Verhalten an Bahnhöfen herauskristallisiert hat (Hengartner 1994:1996).

Theoretisch kann man diesen Ansatz mit der Arbeit von Michel De Certeau unterfüttern, der die menschlichen Raumnutzungsweisen als unvorhersehbar, „resistent, listig und hartnäckig“ bezeichnet hat (De Certeau 1988 nach Rolshoven 2000:119). De Certeau sieht in jedem Ort zugleich auch einen Möglichkeitsraum, in dem sich ein „Wechselspiel zwischen Nutzungsvorgabe, Nutzungsspielraum und tatsächlicher ‚subversiver‘ Nutzung“ abspielt (Rolshoven 2000:120).

Jennifer Allora und Guillermo Calzadilla: Body in flight(Delta / American)

Abbildung 108: ‚Body in Flight (Delta)‘ auf der Biennale von Venedig.

Auf der 54. Kunstbiennale in Venedig 2011 wurde im Amerikanischen Pavillon die Performance ‚Body in flight (Delta)‘ des Künstlerduos Jennifer Allora, geboren 1974 in Philadelphia, Pennsylvania und Guillermo Calzadilla, geboren 1971 in Havanna, ein Bestandteil ihres Biennale-Beitrages ‚Gloria‘ gezeigt:

„Eine stark geschminkte junge Turnerin mit streng nach hinten gebundenen Haaren in einem blau-weiß-roten Gymnastikanzug steht barfuß auf dem Boden. Zuerst macht sie Flugbewegungen mit den Armen, dann beugt sie sich stehend hintenüber, ihre Hände greifen einen blauen, in Holz nachgebauten Sitz der Business Class von Delta Airlines. Die Turnerin biegt sich in die Brücke, richtet sich rückwärts auf dem Sitz in den Handstand auf, die Füße perfekt gestreckt, die Finger gespreizt nach außen, dann setzt sie ihren Körper vorsichtig in einer zweiten Liege-Nische wieder ab. Die Zuschauer sehen nur noch ihren hochgestreckten Arm hinter der Sitzlehne – nun könnte die Turnerin auch ein sich streckender Passagier morgens nach einem Langstreckenflug sein, doch dann erscheint neben ihrem hochgestreckten Arm senkrecht ihr Bein. Alles geschieht fließend, elegant und leicht, die Schwerkraft scheint für den Körper der Turnerin so aufgehoben wie für die Flugzeuge am Himmel. Um die beiden Business Class-Nischen herum

sitzen und stehen etwa 60 Zuschauer, es ist ganz still, nur die Fotoapparate klicken.“ (Auszug aus dem Feldforschungstagebuch 04.06.2011)

Die beiden Künstler haben in dieser Performance zwei sonst getrennt voneinander existierende Universen kombiniert, denn ihre Flugzeugausstattung befindet sich in einer Ausstellungshalle am Boden und die Turnerin turnt nicht in der Turnhalle, sondern mit den nachgebauten Business Class-Möbeln. Daraus ergeben sich neue Voraussetzungen für die sonst immer ähnlich ausgeführten Übungen. Der Körper unserer Turnerin verbindet sich hier kunstvoll mit dem Flugzeugmobiliar, aber auch die auf Langstreckenflügen in die Sitze geknoteten Körperskulpturen der Flugpassagiere sind eine körperliche Extremleistung.

Schnell fallen Parallelen zwischen der stark geschminkten Sportlerin mit dem künstlichen Lächeln auf, die den ganzen Tag immer wieder die gleiche Übungsreihe aufführt und den meist weiblichen Flugbegleitern mit ebenfalls stark geschminkten Gesichtern und in Fröhlichkeit erstarrten Lippen, die zum unendlichsten Mal in ihrem Arbeitsleben die Sicherheitsinstruktionen vormachen.

Doch wie viel Glamour, den die sportliche Darbietung definitiv noch ausstrahlt, ist dem Fliegen geblieben? Wie bleiben die Körper der Flugbegleiter, die in der Kabine hoher Strahlung, niedriger Luftfeuchtigkeit und sauerstoffarmer Klimaanlage ausgesetzt sind und die geschundenen Körper von Turnen nach dem Ausscheiden aus dem Job zurück? Und ist nicht schon das übliche Unterwegssein im Flugzeug Hochleistungssport?

„Im Raum nebenan turnt ein muskelbepackter Mann. Bei ihm wirken die Übungen kraftvoll, jede Bewegung ist ein Kampf gegen die Business-Class-Bestuhlung, die hier ebenfalls aus Holz, aber im Design von American Airlines, nachgebaut wurde. Statt des Motorbrummens eines Flugzeuges hören wir das schwere Atmen des Athleten und das Krachen seines Körpers auf den ächzenden Stühlen. Der umherwirbelnde Mensch steht in starkem Kontrast zu dem in Massivholz nachgebauten Gestühl, das viel



Abbildung 109: „Body in Flight (American)“.

schwerer als echtes Flugzeugmobiliar am Boden festgeschraubt ist und bei dem sich jede Stofffalte steif in Holz geschnitzt nach oben streckt. Die Darbietung heißt analog zur Performance im anderen Raum ‚Body in flight (American Airlines)‘. “ (Auszug aus dem Feldforschungstagebuch am 04.06.2011).

Es scheint bei der kompletten Performance in beiden Räumen auch um Konkurrenz zu gehen, denn die Zuschauer müssen sich für eine der beiden Darbietungen entscheiden, Delta oder American. Wer beides sehen will, muss sich draußen neu anstellen.

Sich an Bord eines Flugzeuges zu befinden, ruft eine bestimmte Spannung hervor, erklärt die Künstlerin Allora und ihre Kunst soll dies fühlbar machen. Tatsächlich entsteht unter den Zuschauern Anspannung. Sie sitzen da, hoffen, dass alles gut geht, sich kein Turner verletzt und die Übungen gelingen. Aber: Hier können nur die Sportler abstürzen, die Zuschauer verbleiben sicher am Boden. Vor allem wird aber jeder Besucher im Raum sensibilisiert für das Fliegen als massive körperliche Erfahrung und er erlebt das extreme Gegensatzpaar Mobilität und Immobilität, dem jeder Fluggast bei höchster Fortbewegungsgeschwindigkeit und kleinster Bewegungsfreiheit des eigenen Körpers an Bord ausgesetzt ist. In dieser Performance wird dies unter anderem durch das Aufeinanderprallen von festen Elementen (Mobiliar) und beweglichen Elementen (Körper der Turner) spürbar.

Kulturanthropologische Erkenntnisse aus künstlerischen Auseinandersetzungen

Fliegen ist, wie in diesen Beispielen sichtbar wird, auch in einer Gegenwart, in der der Traum vom Fliegen bereits Alltag geworden ist, ein relevantes Thema in der Kunst. Um das ‚Traumhafte‘ geht es den meisten Künstlern allerdings nicht mehr. Roslers bewegte soziologisch-fotografische Auseinandersetzung verarbeitet ihre Erfahrungen als Vielfliegerin und stellt Flughäfen und Flugzeuge im Sinne von Augé als austauschbare Orte der Einsamkeit dar. Bei Allora / Calzadilla geht es performativ um den oft verdrängten Aspekt der Körperlichkeit im Flugzeug und die Konkurrenz am Himmel. Katchadourian lotet das Potential aus, das in der Einschränkung der Möglichkeiten an Bord steckt. Bei Fischli und Weiß steht die Ästhetik der Airworld im Vordergrund, die Flugzeuge und die sie umgebenden Artefakte sind ausschließlich Motiv, entfalten aber durch die künstlerische Inszenierung eine Kraft über ihre Alltäglichkeit hinaus. Jim Avignon wiederum arbeitet

angewandt und setzt sich in seiner Flossengestaltung mit einer Auswirkung des Fliegens - der immer schneller agierenden Gesellschaft - auseinander.

Genau wie Rosler, Katchadourian und Fischli / Weiss arbeitet auch Stefan Marx unterwegs auf seinen Flugreisen. Sein Medium ist allerdings nicht das Foto oder die Collage, es ist die Zeichnung.

4.5.2 Der Künstler Stefan: „*Meine Familie ist die Airbus A-320-Generation.*“

Nachdem ich einige Monate an dieser Dissertation über das aeromobile Unterwegssein gearbeitet hatte, lernte ich jemanden kennen, der scheinbar das gleiche tat (und die Kunst des ‚Alltag-Sehens‘ genauso beherrschte und liebte wie ich) – nur festgehalten in einem anderen Medium:

Der Künstler Stefan verewigt die Welt des Fliegens anstatt mit Buchstaben mit dem Zeichenstift in skizzenhaften Momentaufnahmen und observiert dafür die Passagiere und ihre Kleidungsstile, ihre Artefakte, ihre Praktiken und Körperhaltungen sowie die dazugehörigen Passagierflugzeuge mit ihren typografischen Informationen.

In Stefans Zeichnungen tauchen künstlerisch verändert, aber doch prototypisch erkennbar, all die Protagonisten auf, die auch mir in meiner Feldforschungszeit begegneten: die Urlauber mit ihren Hüten und Sonnenbrillen, die ängstlichen Rentner, die gestressten Vielflieger, die an Bord melancholisch aus dem Fenster schauenden jungen Männer, die Teenager mit Caps und missmutigem Gesichtsausdruck, das Flugpersonal in seinen Uniformen, die stiernackigen Vorfelddarbeiter und nicht zu vergessen die Flugzeuge unterschiedlichsten Typs, die Stefan ebenfalls als eigenständige Charaktere auffasst und darstellt.

Anders als für den Vielflieger Tim, für den das Unterwegssein im Flugzeug eine lästige Notwendigkeit ist, um seiner Arbeit nachgehen zu können, oder für die Rentnerin Rita, die das Unterwegssein im Flugzeug vermeidet, ist jede Flugreise für Stefan ein Ereignis, oft mehr als der Besuch der Orte, die er mit dem Flugzeug ansteuert.

Biografische Informationen und Kontaktaufnahme



Abbildung 110: Flightdiary von Stefan.

Stefan wurde 1979 geboren und verbrachte seine Jugend in Todenhausen bei Kassel. Seit 2002 lebt und arbeitet er als Künstler in Hamburg, wo er auch sein Typografie-Studium abgeschlossen hat. Seit mehr als zehn Jahren prägt Stefan mit seinen Zeichnungen das Erscheinungsbild des Skater-Labels CleptomaniX sowie das Gesicht des elektronischen Plattenlabels Smallville. Die Übergänge zwischen angewandten und freien Arbeiten sind bei ihm fließend: Seit einigen Jahren stellt er auch in Galerien und Kunstvereinen aus und produziert regelmäßig Künstlerhefte⁹⁸. An der Bauhaus Universität Weimar und an der Hochschule für Gestaltung in Karlsruhe hat Stefan (unter anderem) Lehraufträge. Ausgezeichnet wurde er bereits mit dem Lichtwark- und dem Hamburg-Stipendium, 2013 war Stefan der Künstler des SWR3 New Pop Festival.

Ein wichtiger Aspekt in Stefans Arbeit ist es, Kunst zu machen, die für viele Menschen verfügbar und erschwinglich ist. Als ‚Träger‘ seiner Kunstwerke nutzt er deshalb T-Shirts, Skateboards oder Plattencover. Mit 16 Jahren gründete er seine eigene Firma namens ‚Lousylvivn Company‘, mit der er bis heute eigene Designs vertreibt.

Stefans Heimatdorf Todenhausen ist ein zentrales Thema in seinen Werken (zum Beispiel in seiner Ausstellung ‚Todenhausen‘ im Kunstverein Kassel 2011),

⁹⁸ Diese sogenannten ‚Zines‘ kopiert Stefan selbst, er arbeitet aber auch mit den Verlagen Nieves und Rollo Press in der Schweiz und Primetime in New York zusammen, die Bücher von ihm publizieren.

gleichzeitig reist er aber auch leidenschaftlich durch die ganze Welt. Sein Flight-diary verrät, dass er in seinem Leben schon über 100 Mal geflogen ist.

In einem Interview mit der Hamburger Stadtzeitschrift *Prinz* erzählte Stefan, dass es ein großer Traum von ihm wäre, eine Flugzeugbemalung für den A-380 zu kreieren (Peschel 2009). Über dieses Interview wurde ich auf Stefans Flugzeugleidenschaft aufmerksam, seine Arbeiten (nicht ihn persönlich) kannte ich allerdings schon vorher.

Ich rief Stefan an, schilderte ihm mein Forschungsvorhaben und wir verabredeten uns für einen Nachmittag am Hamburger Flughafen auf der Terrasse des Terminal 1, denn dort zeichnet Stefan regelmäßig. Zwei Tage später buchten wir einen gemeinsamen Flug von Hamburg nach Zürich, wo Stefan vom 26. März bis 30. April 2011 in der Galerie Francesca Pia in der von Stefan Wagner kuratierten Gruppenausstellung ‚*fantastique élastique*‘ mit Zosia Kwasiemborska, Olga Prader, Batia Suter und Anne Käthi Wehrli ausstellte.

4.5.3 HAM-AMS-ZUE-AMS-HAM – Gezeichnet und geschrieben

Auf einem gemeinsamen Flug von Stefan und mir von Hamburg über Amsterdam nach Zürich und zurück entstanden schließlich zwei aeromobile Auseinandersetzungen mit der gleichen Reise – eine grafische (Stefan) und eine ethnografische (ich).

Vor dem Start

Da Stefan an möglichst vielen unterschiedlichen Flughäfen zeichnen möchte, schlägt er mir vor, auf unserem Flug nach Zürich einen 5-stündigen Zwischenstopp in Amsterdam-Schiphol einzulegen. 24 Stunden vor Abflug checkt er uns beide ein. Beim ersten Flug sitzen wir vor dem Flügel und beim zweiten dahinter. Auf dem Flügel will Stefan nicht sitzen, denn „*da kann man nicht runtergucken*“. Genau wie der Vielflieger Tim bucht Stefan seinen Sitzplatz abhängig von vielen verschiedenen Kriterien, allerdings handelt es sich bei ihm um komplett andere: Stefan achtet darauf, wie die Sonne steht (er sitzt lieber auf der Schattenseite), dass er die jeweilige Ziel-Stadt bei der Landung sehen kann und er fliegt gerne in den Sonnenuntergang hinein.



Abbildung 111: Stefans Koffer.

Am 25.03.2011 um 10 Uhr treffen wir uns am Check-in von Terminal 1, um 11.40 Uhr geht unser Flug. Stefan versucht immer möglichst früh am Flughafen zu sein, um ausreichend Zeit zum Zeichnen zu haben. Er trägt einen langen, schwarzen Mantel, einen karierten Schal und schwarze Schuhe zur Jeans. Neben ihm steht ein riesiger, alter Rimova-Alukoffer, der über und über mit Aufklebern beklebt ist – ein eigenes Kunstwerk.⁹⁹

„*Los, auf die Aussichtsterrasse!*“,

⁹⁹ Vergleiche zum Thema Koffer auch Klara Löfflers Aufsatz „Die Mittelmäßigkeit des Reisens“ (2009), in dem sie den Umgang der Reisenden mit ihrem Gepäck beschreibt, der „Idiosynkrasien ebenso erkennen lässt wie kollektive und kulturelle Muster; das Gepäck ist Medium von Identitätspolitik, von Geschlechterkonstruktionen, von Distinktionsstrategien“ (ebd.:301).

ruft Stefan tatendurstig. Dort trinken wir Kaffee, sitzen in der Sonne und beobachten das Vorfeld.

4.5.4 Flugzeugportraits: Hightech trifft auf Handgezeichnetes



Abbildung 112: Aussichtsterrasse Terminal 1.

Gerade ist nicht viel los und da Stefan das Setting seiner Flugzeugzeichnungen nicht fiktiv kreiert, sondern die Flugzeugkonstellationen so abbildet, wie sie sich ihm auf dem Rollfeld darstellen, bedeutet ‚nichts los‘ eben auch keine Zeichnung. Damit ist Stefan meiner volkskundlichen Art teilnehmende Beobachtung im Feld zu machen, und so lange im Feld ‚herumzuhängen‘, bis etwas entstanden ist, sehr ähnlich.

S: Der beste Platz zum Zeichnen ist hier am Airport¹⁰⁰ im T1 ganz hinten, wo man seine Ruhe hat. Da sitzen alle, die ihre Ruhe haben wollen¹⁰¹, auch die Rentner, die ihren Kaffee trinken. Da wird man dann auch nicht so oft angesprochen. Die Menschen sprechen einen oft an. Japaner, die fotografieren, lachen, wenn sie sehen, dass ich das zeichne. Aber der beste Platz ist, wenn ich selbst abfliege, weil die Pier tiefer ist als das Observation Desk, das ist von der Perspektive besser.

¹⁰⁰ Stefan sagt meist „Airport“ statt „Flughafen“ und nutzt die IATA-Codes, wenn er über konkrete Flughäfen spricht. Er schreibt also „Greetings from FRA“ statt „Greetings from Frankfurt Airport“. Außerdem kennt er alle gängigen Kürzel von Fluggesellschaften auswendig.

¹⁰¹ Genau wie der Bahnhof (vgl. Hengartner 1994) ist auch der Flughafen ein Ort mit vielen verschiedenen Funktionen, die weit über das geplante Ankommen und Abfliegen hinausgehen (vgl. Cresswell 2006). Pfandflaschensammler gehen hier ihrer Arbeit nach, Rentner machen Ausflüge mit ihren Enkeln und Flugzeugfaszinierte beobachten die Starts und Landungen.

Stefan fährt nicht nur zum Flughafen, um dort abzufliegen oder Menschen abzuholen, der Flughafen ist für ihn auch ein eigenes Reiseziel – wie für die Familie der Rentnerin Rita früher. Bezüglich seiner Motive hat er klare Präferenzen: Frachtmaschinen zeichnet er zum Beispiel nur selten, denn auch er „denkt den Raum vom Menschen her“:

S: Mich interessieren nicht die Frachtmaschinen. Für mich ist wichtig, dass da Leute drin sind, die irgendwo hinfliegen, dass man damit irgendwo hinkommen kann.

Auch die Flughafenarchitekturen interessieren Stefan wenig:

S: Die können ja nicht fliegen. (lacht) Die können sich ja nicht bewegen.

Alte Maschinen, im Retro-Stil bemalte Maschinen oder Propellermaschinen gehören ebenfalls nicht zu Stefans Lieblingsmotiven:

S: „Alles vor der 707 war total öde, das kontemporäre Flugzeugdesign finde ich spannend. Meine Familie ist die Airbus A-320-Generation.“

Die ist eine schöne sprachliche Doppeldeutigkeit, da es klingt, als würde Stefan von einer leiblichen Familie sprechen und nicht über ‚Flugzeuglinien‘, die eben auch ‚Familien‘ genannt werden (siehe Glossar → *Flugzeugtyp*).



Abbildung 113: Ausstellungsplakat von Stefan Marx für eine gemeinsame Ausstellung mit Daniel Richter und Jonathan Meese 2009 im Kunsthaus Hamburg, auf dem Stefan die teilnehmenden Künstler ebenfalls mit zeitgenössischen Flugzeugmodellen gleichsetzte: „Der A-380 der Malerei, Daniel Richter, hat wieder abkassiert. Deswegen Painting Party mit Stefan Marx (A-321) Jonathan Meese (A-330) und Michael ‚the‘ Jackson (LH 707) im Kunsthaus HH. 6.7.09.“

Mit den Flugzeugzeichnungen begann Stefan 2006 / 2007, sein Schlüsselerlebnis war ein Aufenthalt in Wien. In der Wartezeit zwischen zwei Flügen fing Stefan an, die Flugzeuge auf dem Vorfeld zu zeichnen, fand Spaß daran und entdeckte schnell das Potential dieser Zeichnungen.

Stefans Interessen und Routinen am Flughafen erinnern an Planespotter, die sich ebenfalls mit dem Beobachten, Registrieren und Fotografieren von landenden und startenden Flugzeugen beschäftigen. Begehrt sind bei den Spottern vor allem Sonderlackierungen und alte oder spezielle Flugzeugtypen, aber auch besonders viele verschiedene Flugzeuge. Im Internet gibt es eigene Spotter-Foren¹⁰², in denen Neuigkeiten ausgetauscht und Fotos gepostet werden. Auch Stefan besucht diese Seiten regelmäßig und informiert sich über die neuesten Flugbewegungen, die im Forum gepostet werden.

Fotos haben sich zur Hauptwährung der modernen Spotter entwickelt, am besten von schräg vorne fotografiert, sind auf einem guten Flugzeugfoto Seriennummer, Fluggesellschaft und Registrierungsnummer zu lesen und der Flugzeugtyp ist deutlich zu erkennen. Das Foto wird dann zusammen mit der Registrierungsnummer archiviert.

Auch auf Stefans Zeichnungen sind Flugzeugtyp, Bemalung, Seriennummer, Fluggesellschaft und Registrierungsnummer im besten Fall genau eingezeichnet¹⁰³. Außerdem sind Stefans Zeichnungen detaillierte Momentaufnahmen der

¹⁰² Für Hamburg und Norddeutschland zum Beispiel Aviation Community Forum Nord.

¹⁰³ Stefan hat im Laufe seiner Flugzeugzeichnungs-Karriere auch die Maschine von Malaysia-Airlines mit dem Kennzeichen 9M-MRO gezeichnet, die später auf dem Flug 370 verschwunden ist.

Bewegungen und Konstellationen auf dem Vorfeld. Immer wieder überlegt Stefan deshalb halb im Spaß und halb ernst, eine seiner Zeichnungen im Forum unkommentiert in der Kategorie ‚Daily movements Hamburg Airport‘ zwischen den Fotos der Spotter zu posten und dann die Reaktionen abzuwarten. Auf seine Weise ist auch Stefan ein Planespotter, allerdings mit dem Zeichenstift statt mit der Kamera.

Eine von Stefans Lieblingsflugzeugzeichnungen ist die ‚Easyjet-Zeichnung‘, mit deren Hilfe ich mich nun Stefans Flugzeugzeichnungen nähern möchte. Ziel ist jedoch statt einer klassischen kunsthistorischen Beschreibung und Deutung der Zeichnung ein kulturanalytisches Verstehen des Dargestellten mit der Leitfrage, was ich durch die Zeichnung über das aeromobile Unterwegssein und Stefans Sicht darauf erfahren kann.

Die Zeichnung ist nun unverhofft (auch Dank Stefans Genauigkeit bezüglich der Registrierungsnummern) ein Stück Flugzeug-Geschichte.



Die ‚Easyjet-Zeichnung‘:

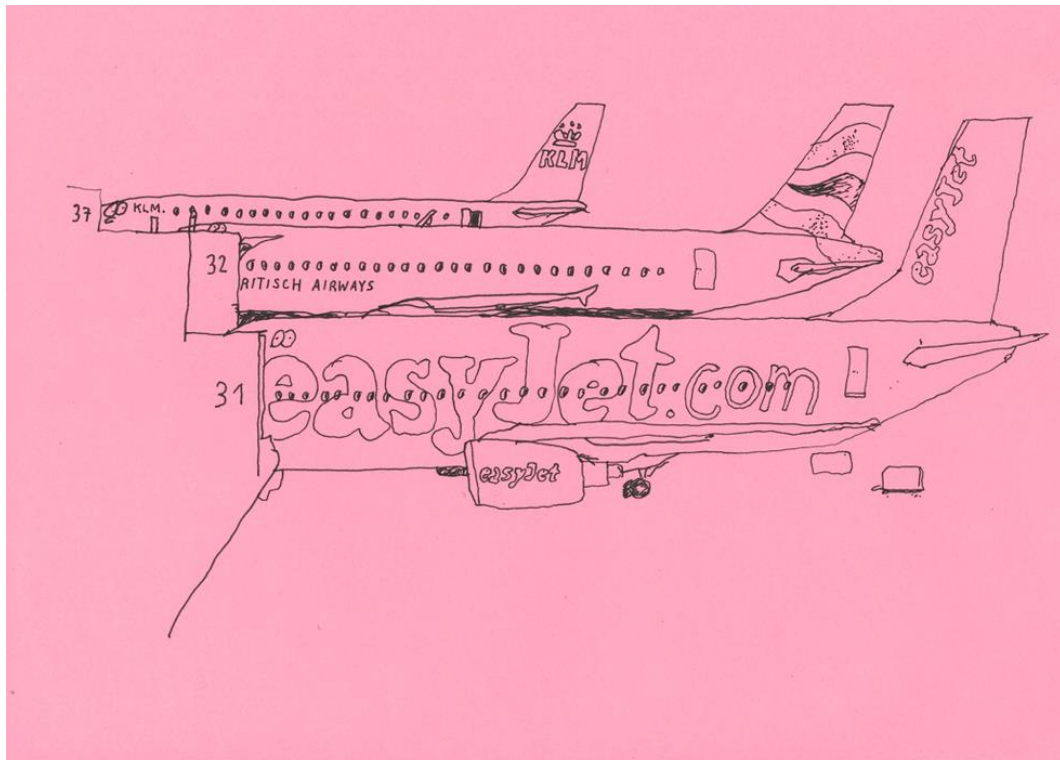


Abbildung 114: Die Easyjet-Zeichnung.

Bei dieser Zeichnung auf rosa Papier handelt es sich um ein 2010 angefertigtes mit schwarzem Fineliner gezeichnetes Bildnis dreier Passagierflugzeuge verschiedener Airlines, die an Gate 31, 32 und 37 des Hamburger Flughafens andockt haben: Zwei Drittel der oberen Blatthälfte sind mit den drei Flugzeugen bedeckt, das untere Drittel des Blattes ist freigelassen. Die Fluchtlinie des 31. Gates und die Flossen der Flugzeuge führen das Auge des Betrachters ins Bildzentrum.

In der Mitte des Bildes ist die Hauptfigur der Zeichnung positioniert: das Flugzeug mit dem mächtigen Schriftzug „easyJet.com“. Die Buchstaben der Worte „easyJet“ sind wie in der Originaltypo dickbäuchig und rund gezeichnet, das „com“ auf dem Rumpf ist dünner geschrieben. Durch den Schriftzug zieht sich die aus 28 Fenstern bestehende Fensterreihe. Das Flugzeug steht auf einem schmal wirkenden Reifen, der hinter der Turbine angebracht ist. Mit zwei weit aufgerissenen runden Augen schaut das Flugzeug aus dem Bild heraus.

Das mittlere Flugzeug trägt auf dem Rumpf den Schriftzug ‚British Airways‘, allerdings ist nur ‚ritish Airways‘ zu lesen, der Rest ist von Gate 32 verdeckt. Die Heckflosse ist mit der britischen Flagge verziert. Neugierig lugen die beiden Augen des Flugzeuges über das Gate hinweg.

Das hinterste Flugzeug wird durch das mittlere Flugzeug halb verdeckt, das Heck ist mit dem KLM-Schriftzug und der zum Logo gehörenden Krone gebrandet. Auch dieses Flugzeug hat zwei Augen, mit denen es in Richtung mittleres Flugzeug schielt.

Flugzeuge und Terminal sind zeichnerisch miteinander verbunden, ein vor den Flugzeugen stehender Generator und ein zweiter nicht weiter definierter, viereckiger Gegenstand sind frei im Bild positioniert.

Die Flughafenarchitektur ist nur durch die Finger angedeutet, weitere räumliche Informationen gibt es im Bild nicht, der Fokus liegt ganz auf den drei Flugzeugen. Diese wirken dick und schwer am Boden und nicht wirklich flugfähig, da ihre Flügel aufgrund der Perspektive kaum zu sehen sind. Sie scheinen nicht in ihrem Element zu sein, wirken schüchtern und verstecken ihre Gesichter in der Flughafenarchitektur – wie seltene und scheue Vögel, die ihre Betrachter vorsichtig zurückbeobachten.

Die Airlines, für die die metallenen Vögel fliegen, wirken wichtiger als die Zugehörigkeit der Flugzeuge zu einem bestimmten Land, stattdessen scheinen die Typografien eigene Sprachen zu sprechen.

Die Bildsprache der Zeichnung ist skizzenhaft, der kurze Moment der drei parkenden Flugzeuge von drei verschiedenen Airlines, die gleich wieder in die unterschiedlichsten Richtungen starten werden, ist aber für die Ewigkeit und in universell verständlicher, reduzierter und humorvoller Bildsprache festgehalten.

Besonders fallen an dieser Zeichnung die Augen der Flugzeuge auf. Warum verwendet Stefan dieses Stilmittel?

S: (überlegend) Also ich finde, die haben auf jeden Fall, je nach Modell so 'n bestimmten Charakter und deswegen ha'm die Augen. So sind sie mir auf jeden Fall 'n bisschen sympathischer. (lacht)

Über die Augen verleiht Stefan jedem Flugzeug eine eigene Identität. Diese hängt davon ab, wo die Maschine herkommt, wo sie hinfliegt, was sie für einen Namen trägt, ob sie von Boeing oder Airbus hergestellt wurde und wie Stefan sich gerade fühlt. Stefan anthropomorphisiert und personalisiert die technischen Artefakte, deutet sie mit seinem Stift um und eignet sie sich darüber an.

Obwohl Stefan zugunsten der kreativ-subjektiven Abbildung der Flugzeuge die realistische Darstellung vernachlässigt (die richtige Anzahl der Fenster oder den

genauen Winkel der Heckflosse bezeichnet er beispielsweise als zweitrangig), haben die Zeichnungen trotzdem eine große Genauigkeit in der Darstellung des Settings, der Airline-Typografie oder auch Details wie den originalen Registrierungsnummern. Durch diese Mischung aus einerseits genauer Beobachtung und zeichnerischer Fixierung und andererseits freier Interpretation entsteht ein künstlerisches Werk, das Stefans Zeichnungen von einem Foto unterscheidet. Die Artefakte werden von ihm nicht nur abgebildet, sie werden zeichnerisch interpretiert und reflektiert.

Das Faszinierende an Stefans Bildern liegt in dem Aufeinandertreffen der hochtechnischen, industriell und millimetergenau gefertigten Artefakte auf Stefans Stil, ohne Hilfsmittel wie Lineal oder Geodreieck mit der Hand zu zeichnen – also in dem erst einmal schier unglaublichen Unterfangen mit freiem Strich diese technischen, glatten, durchdesignten Gebilde in den Griff zu kriegen. Stefan liefert den Betrachtern seiner Werke keine Abbildungen, sondern „Wahrnehmungsangebote“ (Overdick 2006:285) und eine „interpretierende Auseinandersetzung mit der Wirklichkeit“ (ebd.).

Die kleine Finnair – Stefans Liebling

Stefan und ich sitzen immer noch auf der Aussichtsterrasse und beobachten das fast leere Vorfeld. Das einzige Flugzeug, das dort auf seinen Abflug wartet, ist die kleine Finnair – eine von Stefans Lieblingsflugzeugen. Ob Stefan eine Airline gefällt oder nicht, hängt nicht unbedingt von Preis, Service oder Destinationen ab, sondern vor allem von ihrem Design:

S: Oh geil, guck mal, das ist die Finnair, die fliegt gleich wieder nach Helsinki. Aber das ist nicht die neue Schrift. Noch nicht (...). Die neue Schrift ist echt so voll future-mäßig. Also die Maschine sieht super aus, die Finnair-Maschine.



Abbildung 115: Die kleine Finnair 1.



Abbildung 116: Die kleine Finnair 2.

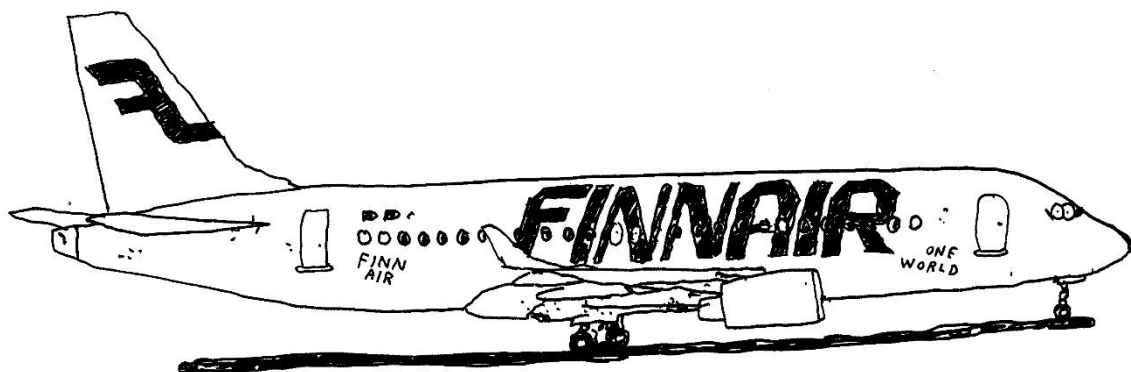


Abbildung 117: Die kleine Finnair 3.

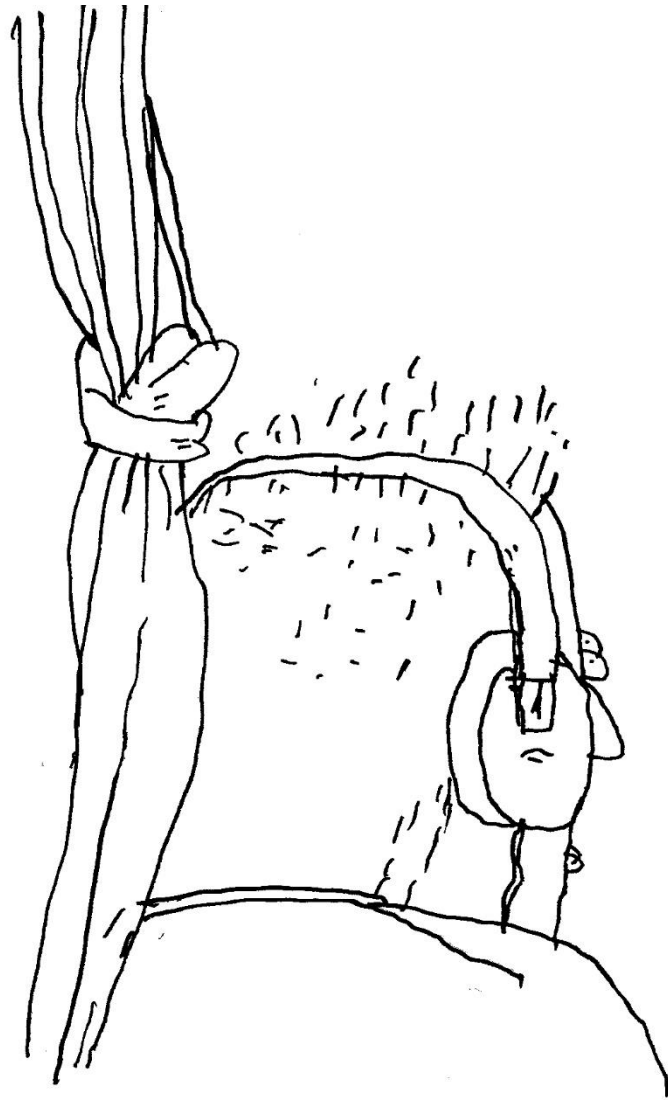
In Hamburg zeichnet Stefan immer wieder die gleichen Flugzeugtypen, aber in verschiedenen Situationen und ‚Gemütszuständen‘ und von verschiedenen Orten ankommend. Man kann Stefans Flugzeugzeichnungen also auch als Portraits begreifen, genauso wie seine Zeichnungen von Menschen. Und wie ein klassischer Porträtist bestimmte Personen über die Jahre hinweg malerisch portraitierte, fixiert auch Stefan immer wieder aufs Neue seine Lieblingsflugzeuge.

4.5.5 Der Hinflug

Nachdem wir die Aussichtsterrasse verlassen haben, laufen wir durch die Sicherheitskontrolle und dann einmal die Pier entlang bis zur Zollkontrolle. Nachdem wir durch den Finger ins Flugzeug gestiegen sind (Stefan sitzt links von mir am Fenster), schreibt Stefan bis zum Schluss Textnachrichten, fotografiert durch das Fenster auf das Vorfeld und freut sich, als er den Flugmodus an seinem Handy einstellen kann. Der Eintritt in die enge Kabine scheint für ihn eher Befreiung als Einschränkung zu sein. Um 12.06 Uhr erhebt sich unser Flugzeug fast planmäßig in die Luft nach Amsterdam.

Passagierportraits: Zwischen Abbildung und Deutung

Ich schaue mich in der Kabine um, es herrscht eine ruhige und friedliche Atmosphäre. Eine ca. 30 Jahre alte Frau mit weißen Turnschuhen strickt einen grauen Schal mit Lochmuster. Ein junger Mann im blau-weiß gestreiften Hemd mit dünner Metallbrille und Kurzhaarfrisur fotografiert immer wieder aus dem Fenster. Irgendwann beginnt Stefan ihn zu zeichnen. Zuerst sehe ich auf dem Papier nur die Ohren und den Hinterkopf des Mannes. Dann kriegt der brave Typ in Stefans Zeichnung eine Zigarette in den Mund gesteckt und seine Kamera verschwindet:



KLM

ECONOMY

CLASS

Abbildung 118: Junger Mann.

Die Zeit vergeht und Stefan portraitiert den Mann mit dem Fotoapparat immer wieder. Auch die Passagiere rechts vor uns, ein älteres Pärchen, zeichnet er auf gelbem Papier. Der ältere Herr zeigt seiner Frau etwas auf der Weltkarte im Bordheft. Dann versucht er die Orangensaftbecher ineinander zu stapeln, was nicht funktioniert, da sie exakt gleich groß sind und Richtung Boden nicht enger zulaufen.

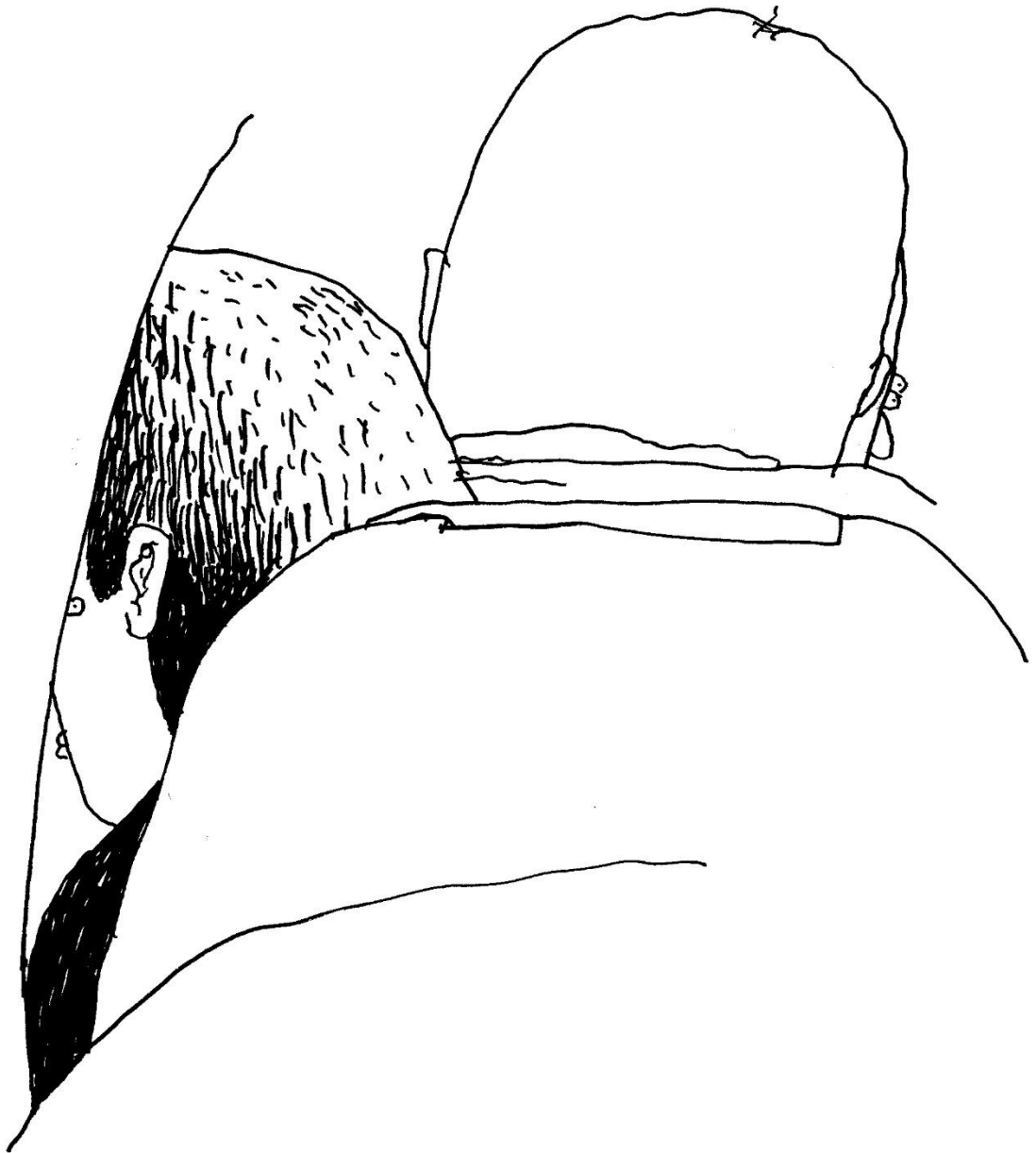


Abbildung 119: Passagiere.

Die Flugzeugsitze sind wie bereits beschrieben so konstruiert, dass dem einzelnen Passagier möglichst viel Privatsphäre bleibt und er vor den Blicken der anderen geschützt ist. Stefan unterwandert diese vorgegebenen Raumnutzungen, macht im Flugzeug also etwas, was die Sitzarchitektur eigentlich gar nicht hergibt und wogegen die bauliche Architektur anarbeitet. Trotz Sichtschutz an den Sitzen und gedimmtem Licht widmet er sich ganz explizit den anderen Passagieren, studiert ihre Physiognomie, ihre Kleidungsstile und ihre Körperstellungen.

Er interessiert sich dafür, wer mit ihm gemeinsam im Flugzeug unterwegs ist und hüllt sich nicht in eine „Blase“, wie sie der Soziologe Lars Frers beschreibt (Frers 2007:76-78), um die Enge zwischen vielen fremden Menschen ertragen zu können.

„Lufthansa Business Class“:

Ein besonders anschauliches Beispiel für Stefans Passagierportraits ist die Zeichnung ‚Lufthansa Business Class‘.

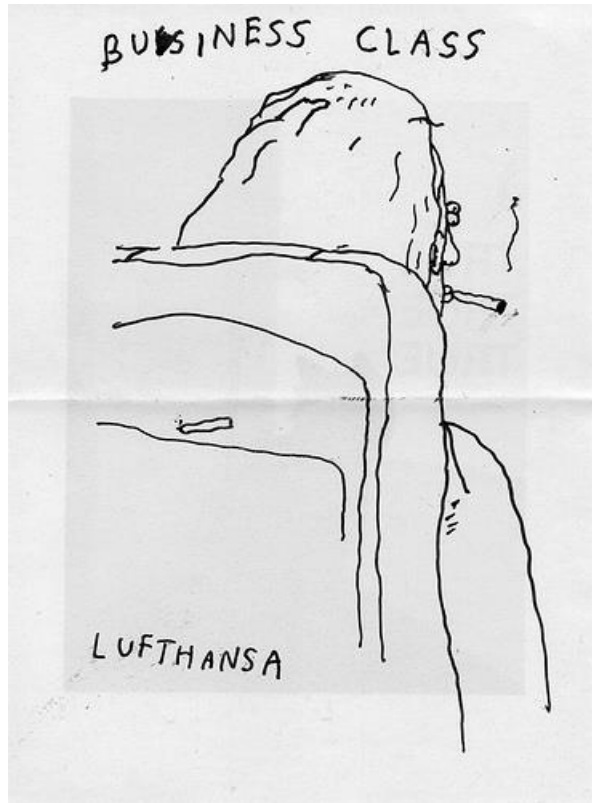


Abbildung 120: Lufthansa Business Class.

Die Zeichnung wurde mit schwarzem Fineliner auf weißem Papier angefertigt. Sie ist Teil des Künstlerheftes ‚The Weekender‘ (2010) und wurde von Stefan auf seinem Flickr-Account mit folgendem Kommentar gepostet:

„I did this shitty drawing on my aisle seat 6d in a Lufthansa Boeing 737, first row economy on my way back to Hamburg. Couldnt get a window because i was very late and the online check in didn't work. Sometimes i enjoy to fly on an aisle seat, its definitely better for doing some drawings then a window seat. This is the back of a True True True flyer i got at the Off Press section at Art Basel from my friend Sam de Groot. Go and see truetrue.org.“ (Account von Stefan Marx bei Flickr).

In der Zeichnung ist von schräg hinten (wie meistens bei Stefans Passagierzeichnungen aus dem Flugzeug) im Halbprofil ein Mann in seinem Flugzeugsitz skizziert, der eine Zigarette raucht. Sonst ist von der Flugzeugkabine nichts zu erkennen. ‚Business Class‘ steht in leicht bogenförmig geschriebenen Versalien über

dem Kopf des Mannes. Auf der Rückenlehne des Sitzes, also am unteren Rand der Zeichnung, prangt in der gleichen Typografie, leicht nach unten abfallend, der Schriftzug ‚Lufthansa‘.

In den Vordergrund des Bildes hat Stefan die Rückseite des Sitzes gestellt, die Tischklappe mit dem Stift, der die Platte am Sitz fixiert, ist angedeutet. Von der mittelalten männlichen Person sehen wir das Stück Hinterkopf, das über die Sitzlehne hinausragt, und die rechte Schulter mit angedeutetem Arm. Die Haare des Mannes sind mit ein paar Strichen skizziert, zwischen ihnen schaut ein Ohr heraus. Ein Haar steht widerspenstig ab.

Das für Stefans Stil Charakteristische ist die Art, wie das Gesicht gezeichnet ist: Die Augen stehen stieläugig heraus und schauen comichaft nach rechts-vorne. Die Lippen sind ebenfalls auf das Gesicht aufgesetzt und die Nase ist in Richtung des Betrachters gebogen.

Aus der Zigarette schlängelt sich ein Strich Rauch, obwohl das Rauchen in europäischen Flugzeugen spätestens seit 2004 verboten ist. Die Zigarette sorgte bei Flickr für verwunderte Kommentare („*Darf in der Business Class noch geraucht werden!?*“). Im Gespräch erklärt Stefan mir die Entstehung dieses Stilmittels: Inspiriert von der Party auf der Art Basel und einem von feiernden jungen Menschen handelnden Buch, das Stefan im Flugzeug las und sehr mochte, vermischte sich die Situation des Business Class reisenden Fluggastes mit den Zigaretten aus dem Buch. Stefan bringt in seiner Kunst also zusammen, was für ihn zusammengehört, unabhängig von Logik und Realität.

Die Zeichnung ist besonders skizzenhaft angelegt, deshalb nennt Stefan sie auch „*shitty drawing*“. Hinter dem „u“ von „Business“ ist sogar ein Buchstabe durchgestrichen. Die technische Qualität der Zeichnung steht hier also nicht im Vordergrund, die Kraft der Zeichnung liegt dafür in der Wirkung des Flüchtig-Momenthaften, der Mischung aus dem realistischen Blick für die Alltagswelt und hinzugefügtem Eigenen wie den Stilaugen oder der Zigarette. Wichtig ist neben dem abgebildeten Moment *auf* dem Papier und der Gefühlslage bei Stefan *vor* dem Papier deshalb auch der Kommentar, der den Betrachtern als Kontext sein eigenes Unterwegssein, die Sitznummer und den Flugzeugtyp mit auf den Weg gibt – Stefan transportiert mit der Zeichnung und dem Posten in einem sozialen Netzwerk ein Stück seines eigenen Lebensgefühls.

Ganz eindeutig entsprechen die von Stefan portraitierten Menschen nicht der einheitlichen grauen Masse an Flugzeugpassagieren, die sich identitätslos durch die Airworld wälzt und die Marc Augé in seiner Ethnografie der Einsamkeit beschreibt. Jeder Passagier, den Stefan zeichnet, hat besondere physiognomische Eigenheiten, sich im Gesicht widerspiegelnde Emotionen oder einen speziellen Kleidungsstil. Gerade die Absonderlichkeiten der Menschen sind Thema in Stefans Portraitzeichnungen. Doch obwohl diese „dem Wesen nach der Karikatur entsprechen - das Hässliche ins Komische verwandeln - ist man sich bei den Portraitierten durch die Übertreibung einzelner Gesichtszüge einer gewissen menschlichen Zuneigung seines Schöpfers bewusst“ (Galeristin Ute Parduhn in ihrer Presseerklärung zur Ausstellung ‚Economy Class‘ in Düsseldorf).

In einer Ausstellung wie bei Ute Parduhn oder in einem ‚Travel Zine‘ ist dann „die ganze Bandbreite einer auf engem Raum zusammengesetzten Schar von lesenden, schlafenden, erschöpften, missmutigen, freundlichen oder in Musik versunkenen Passagieren“ (ebd.) versammelt, genauso wie während eines gemeinsamen Fluges.

Auch wenn es eine übliche Praktik in der Kunst ist, Alltägliches in den Kunstkontext zu überführen, ist es doch bemerkenswert, dass Stefan die Airworld als zeichenwürdig empfindet. Wie die ersten Landschaftsmaler, die revolutionär die Natur, die vorher nur ‚genutzt‘ wurde, als ‚schön‘ darstellten, portraitiert auch Stefan eine ‚Gebrauchswelt‘. Hier ergeben sich Parallelen zu der Airport-Serie von Fischli und Weiß, die nach dem gleichen Prinzip funktioniert, auch wenn hier mit Fotos ‚dokumentiert‘ wird.

Flugzeugkontakte: Susi the Dog

Dadurch, dass Stefan die ganze Zeit zeichnet, wird er oft von seinen direkten Sitznachbarn angesprochen. Auf Flickr erzählt Stefan eine solche Geschichte:

„During my flight back from Chicago O'Hare to New York LaGuardia I was drawing some Economy Class United Airlines customers, while my seat-neighbor was bit irritated by my drawings. She was asking me if i need an idea or motive to draw, i was curious what she was thinking of, so she showed me some pics of her dogs on her mobile. So i was drawing Susi, her dog. She was happy to get this drawing as a present.“

Stefan ist zuerst verwundert über die Frage seiner Sitznachbarin, ob er noch neue Motive benötigt, denn eine bessere Zeichensituation als in einem vollbesetzten Flugzeug kann es für ihn kaum geben. In der Flugzeugkabine ist ihm niemals langweilig.

S (im Gespräch mit KBS): Und dann fand sie's halt total super [wie Stefan ihren Hund gezeichnet hat], dann hab' ich ihr die Zeichnung geschenkt. Drüber geschrieben, ja ,United to LGA'. Und ich habe 'n Foto gemacht, wie sie die Zeichnung so hält im Flugzeug.



Abbildung 121: Susi the Dog Drawing mit Besitzerin.

Wie bei den Flugzeugkontakten von Vielflieger Tim haben wir es auch hier mit einem „Schnappschuss fürs Leben“ (Zitat Tim) zu tun. Stefan hat nie wieder von seiner Sitznachbarin und Hund Susi etwas gehört, aber er besitzt das Foto als Erinnerung und zur Illustration, wenn er von dem Ereignis erzählt.

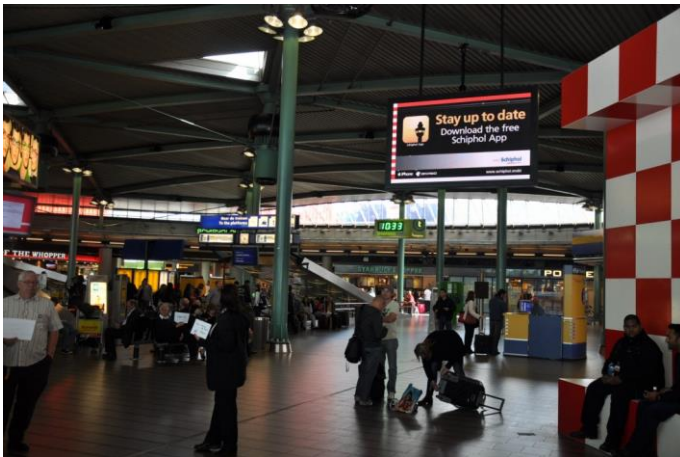
Auf unserem Flug von Hamburg nach Amsterdam sitzen nur Stefan und ich in der Dreierreihe und kein anderer Passagier spricht uns an, obwohl Stefan sich die ganze Zeit umschaut und zeichnet. Der Flug verläuft ruhig und schließlich landen wir in Schiphol, steigen aus und beginnen den Flughafen zu erkunden.

4.5.6 Zwischenstopp am Amsterdam Airport Schiphol: Nationale Stereotypen 1

Der Flughafen Schiphol (AMS) ist der internationale Verkehrsflughafen der niederländischen Hauptstadt Amsterdam. Mit sechs Start- und Landebahnen und ca. 49,8 Millionen Passagieren im Jahr 2011 ist er der viertgrößte Flughafen Europas. Im weltweiten Vergleich liegt er auf Rang 14. Schiphol dient als Drehkreuz für

die Fluggesellschaften KLM, Martinair, Arkefly und Transavia¹⁰⁴. Das Wort Schiphol bedeutet ‚Schiffsloch‘ und ist darauf zurückzuführen, dass früher am Ort des heutigen Flughafens ein großer See war, in dem öfter Schiffe sanken.

Der Flughafen wirkt hell und trotz seiner Größe übersichtlich. Die Gates sind in einem Halbkreis angeordnet, in der Mitte befindet sich die Airport Plaza mit vielen Geschäften.



Abbildungen 122: Die Airport-Plaza mit einer Außenstelle des Rijk Museums.



Abbildung 123: Holländische Holzschuhe in einem Airport-Souveniershop.

¹⁰⁴ Seite „Flughafen Amsterdam Schiphol“. In: Wikipedia.

In vielen Geschäften gibt es Tulpenzwiebeln, Käse, ‚regionaltypisches‘ Geschirr mit Zwiebelmuster und bunte Holzschuhe zu kaufen. Obwohl wir uns gefühlsmäßig nur zwischen der Schweiz und Deutschland bewegen (da wir im Transitbereich bleiben und die Niederlande offiziell nicht betreten werden), haben uns die holländischen Landes-Stereotypen (nach Albrecht Lehmann überindividuell gültige Vorstellungsbilder und Deutungsmuster, die komplexe Realitäten vereinfachen, vgl. Lehmann 1994:148f.) voll im Griff. Es handelt sich bei jedem Flughafen um eine „abgeschirmte Innenwelt“ (Nutz, Stumpf 1994 nach Weiß 2005:58), nur „die Konsumartikel (zum Beispiel Steiff-Tiere, Märklin-Eisenbahnen, Dirndl)“ (ebd.) geben einen Hinweis darauf, wo sich der Reisende gerade befindet.

In einem Zwischengeschoss auf dem ‚Holland Boulevard‘ genannten Platz zwischen E- und F-Pier zeigt sogar eine Außenstelle des Rijkmuseum kostenlos in einer Dauerausstellung holländische Landschaftsmalerei. In diesem Fall tauchen die Stereotype, wie es oft der Fall ist, im Kontext von Tourismus auf. Hier geht es darum, in kürzester Zeit den (zwischen)landenden oder abfliegenden Nutzern des Flughafens eine Vorstellung von Amsterdam zu vermitteln, ihnen landestypische Mitbringsel zu verkaufen und die Niederlande beim nächsten Mal zum eigentlichen Reiseziel und nicht nur zum Zwischenstopp zu machen.

Wir laufen weiter in Richtung Pier und schauen durch die Fenster auf die verschiedenen Rollfelder.

S: „Können wir erstmal gucken, vielleicht steht noch irgendwas gut rum.“

Nach langem Suchen hat Stefan eine an einem Finger angedockte KLM-Maschine entdeckt. Er setzt sich an einen am Boden festgeschraubten Tisch mit wiederum am Tisch festgeschraubten Stühlen, packt sein Papier aus und beginnt zu zeichnen:

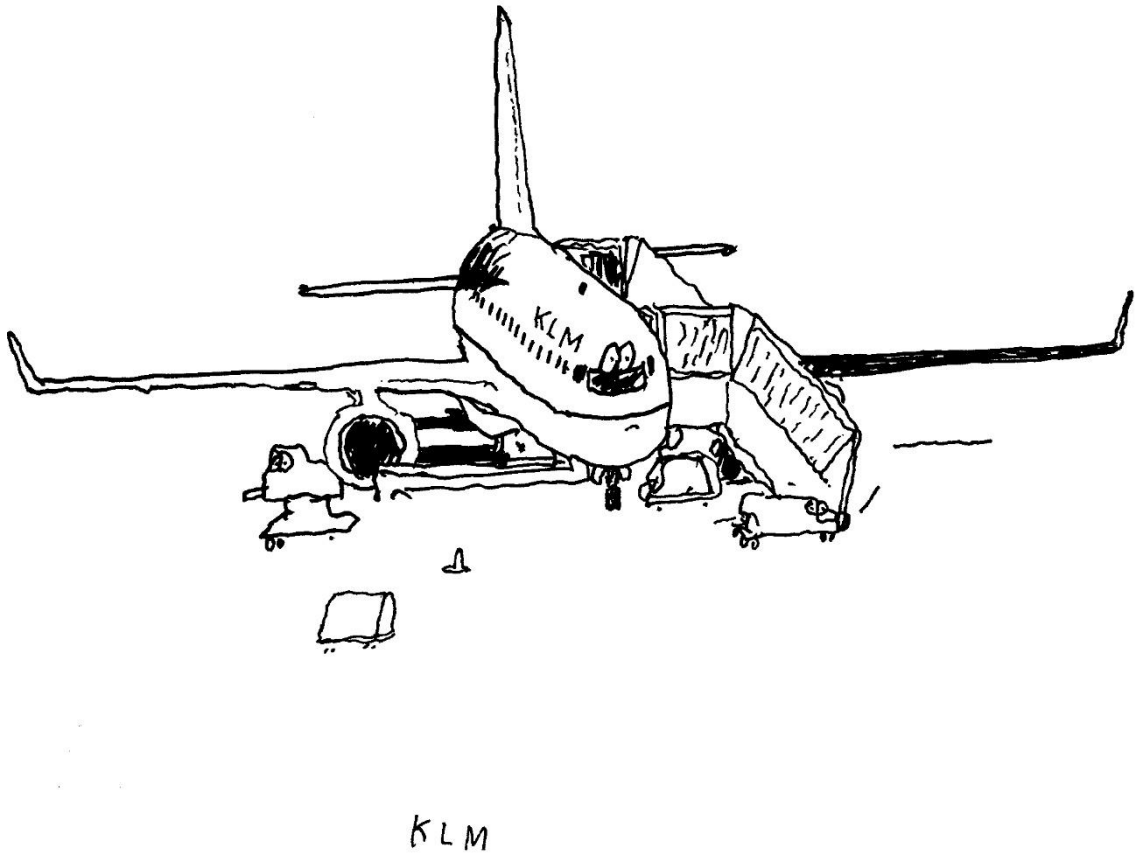


Abbildung 124: Stefan zeichnet eine KLM-Maschine in Schiphol.



Abbildung 125: Zweite Flugzeugzeichnung in Schiphol.

Die Entstehung einer Flugzeugzeichnung

Bei jeder Flugzeugzeichnung beginnt Stefan mit dem Heck und arbeitet sich dann nach vorne vor. Während er zeichnet, flucht er über Zeichenfehler, die er seiner Meinung nach gemacht hat. Meist hat er Schwierigkeiten, die Heckflosse im richtigen Winkel zu zeichnen:

S: Ich mal auch immer die Heckflosse zu dem anderen im falschen Winkel, das nervt mich auch total. Das ist immer zu steil eigentlich, ich glaub jetzt fang ' ich gleich nochmal neu an, das ist so oft, dass ich das falsch anfang.

KBS: Und fängst du auch immer mit der Heckflosse an?

S: Ja ja, genau, ich guck halt immer so, wie viel ich ungefähr Platz brauche und dann ... (murmelt) noch viel zu hoch...

(Zeichengeräusche)

KBS: Jetzt fährt der Tankwagen nach vorn.

S: Ja. Das ist aber auch gut, wenn der verschwindet, ... (zeichnet) hah, schiet (Pause) ... (ungeduldig) Schon wieder verkackt. Das ist natürlich total schwierig.

Gerade die vermeintlichen ‚Fehler‘ sind es, die den Reiz von Stefans Zeichnungen ausmachen, da sie etwas ‚Menschliches‘ in den technischen Maschinen zum Vorschein bringen:

S: So mega-durchdesignte Sachen mit der Hand zu zeichnen, das kann ja nur schiefgehen. (lacht).

Am liebsten zeichnet Stefan auf DIN A 4- oder DIN A 3-Blättern, Flyern von Freunden oder Material aus dem Flugzeug. Oft verwendet er bunte Blätter – im Falle der Flugzeugzeichnungen vor allem Gelb, Rosa, Grau oder Hellblau in Pastellfarben – dann ergeben sie in Kombination mit den weißen Blättern im Galerie-raum ein eigenes Farbmuster (siehe unten, Abbildung der Ausstellung in der Galerie Francesca Pia), das durch die Beschränkung auf die industriell genormten Blattgrößen noch klarer wirkt.

Stefans Ausrüstung für einen Zeichentag am Flughafen ist eine Mischung aus analogen Accessoires, die auch schon Spotter vor Jahrzehnten genutzt haben wie Fernglas, Papier und Stifte sowie neuen, digitalen Dingen wie sein iPhone, um zu fotografieren oder sich auf der Homepage des Flughafens sowie bei Flightradar24 über ankommende Flugzeuge zu informieren und zwischendurch E-Mails zu lesen.

Wenn Stefan am Flughafen arbeitet, entsteht ein Blick-Dreiklang aus dem Blick-zum-Himmel, dem Blick-aufs-Handy und dem Blick-aufs-Papier.

Bei Flightradar24 handelt es sich um einen Webdienst „zur Echtzeit-Positionsdarstellung von Flugzeugen“¹⁰⁵. Die meisten modernen Verkehrsflugzeuge der Linienuftfahrt sind heute mit Transpondern ausgestattet, die ihre Daten über sogenanntes ‚Radarspotting‘ an am Boden befindliche Receiver übertragen und die dann in das Netzwerk von Flightradar24 eingespeist werden. Die dabei übermittelten Positionsdaten der jeweiligen Flugzeuge werden mit weiteren Informationen zu Flugzeugtyp und Strecke korreliert und auf einer Karte abgebildet.¹⁰⁶ Mit der ‚Pro-Version‘, die Stefan für 2,75 Euro erworben hat, kann Stefan nicht nur die meisten Flugzeuge am Himmel über sich identifizieren, die App blendet auch die Flugdetails in das Live-Bild der Handy-Kamera ein.

Technische Applikationen sind heute nicht mehr wegzudenkender Teil der neuen Spottergeneration. Weltweit miteinander vernetzt, tauschen die „modernen Jäger und Sammler“ (Cappelmann 2011:25) Bilder und Informationen aus. Am Rollfeld

¹⁰⁵ Seite „Flightradar24“. In: Wikipedia.

¹⁰⁶ Ebd.

wartend, hören sie über Kopfhörer den Funkverkehr zwischen Piloten und Tower mit und an besonderen Tagen wie beispielsweise dem Euro League Finale 2010 in Hamburg werden die erjagten Fotos gleich digital in mitgebrachte Laptops eingespeist oder auf die Videoplattform YouTube hochgeladen – für die Spotter, die nicht vor Ort sein können. Die Organisation der Informationen ist in jedem Schritt perfektioniert, informatisiert und digitalisiert.

Auch Stefan ist Teil des weltweiten Informationsflusses. In den Spotter-Foren liest er zwar nur anonym mit, aber auf seinem Instagram-Account veröffentlicht er seine Zeichnungen und verlinkt auf die offiziellen Accounts der von ihm gezeichneten Airlines. Wenn diese seine Zeichnungen ‚liken¹⁰⁷‘, freut er sich sehr.

Nachdem Stefan noch eine weitere Zeichnung angefertigt hat, steigen wir schon wieder ins Flugzeug nach Zürich. Auf diesem Flug zeichnet Stefan eine strenge Flugbegleiterin, die ihn schroff beim Einsteigen nach seinem Ticket gefragt hatte.

¹⁰⁷ Wie bei Facebook gibt es auch bei Instagram eine Funktion, um Bilder, die einem gefallen, für andere User zu kennzeichnen.

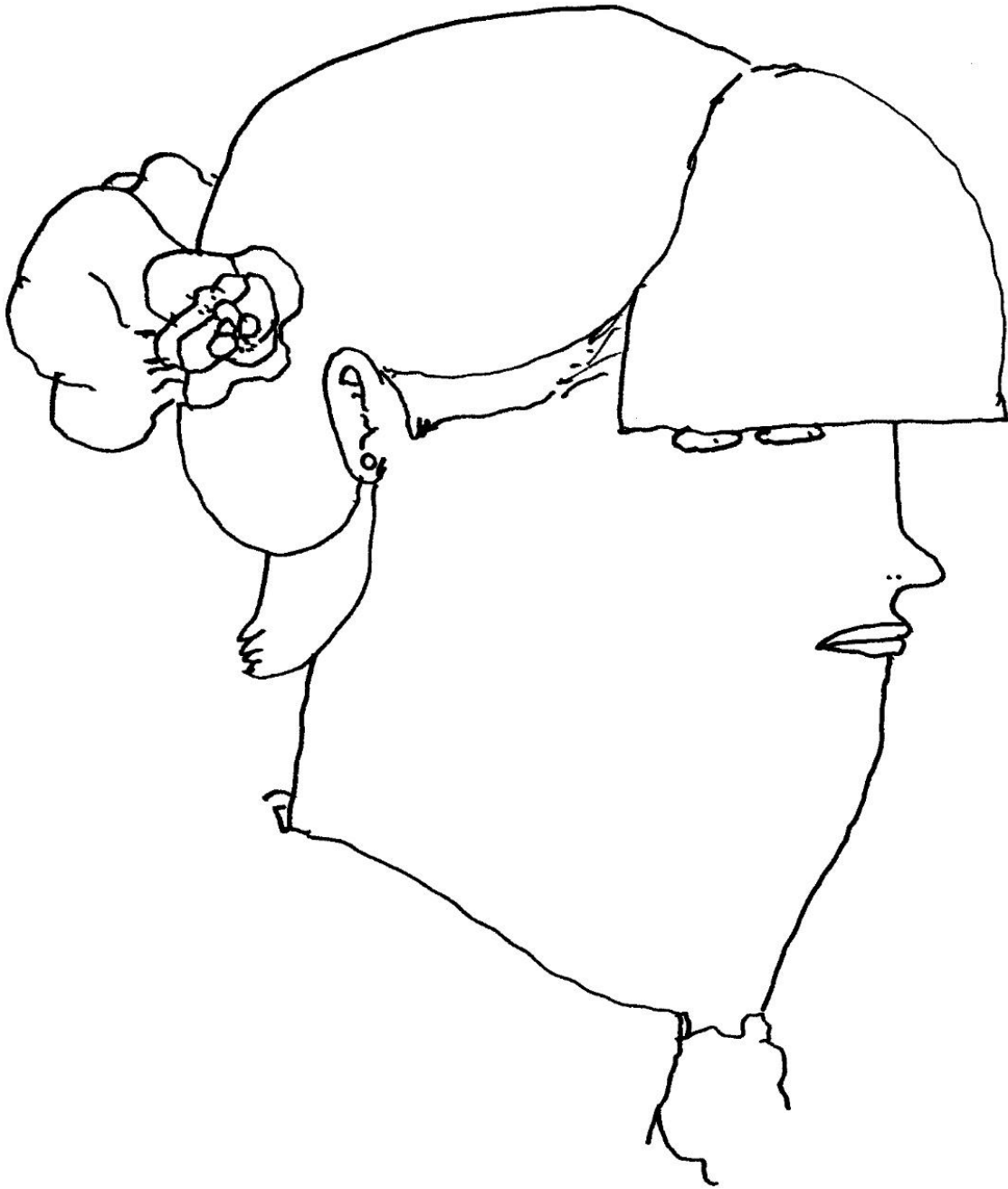


Abbildung 126: KLM-Stewardess auf dem Weg nach Zürich.

Sie trägt eine komplizierte Hochsteckfrisur und Stefan erklärt mir, dass Frauenfrisuren schwierig zu zeichnen sind, weil es da so viele Flächen gibt, die man sich schwer merken kann. Die Flugbegleiterin bleibt natürlich auch nicht für Stefan stehen, weil sie nicht merkt, dass sie gezeichnet wird. Erst auf Stefans Zeichnung bemerke ich, dass sie eine Stoffblume im Haar trägt, die anscheinend zur offiziellen Uniform gehört.

4.5.7 Gelandet am Züricher Flughafen: Nationale Stereotypen 2



Abbildung 127: Flughafen Zürich, Shopping Area (2007).

Der Flughafen Zürich trägt den IATA-Code ZRH und ist der größte Flughafen der Schweiz. Er verfügt über drei Start- und Landebahnen und drei Terminals¹⁰⁸. 2011 zählte er rund 24.3 Millionen Passagiere und 279.001 Flugbewegungen. Das Frachtvolumen betrug 415.035 Tonnen¹⁰⁹. Der Flughafen wurde für seine Passagierfreundlichkeit schon häufig ausgezeichnet. 2009 wurde er von über acht Millionen Reisenden in einer Umfrage von Skytrax zum besten Flughafen Europas gewählt, weltweit landete er 2014 auf dem achten Platz¹¹⁰. The Guide to Sleeping in Airports, eine Internetplattform, auf der Tipps rund um das Übernachten an Flughäfen in aller Welt gesammelt werden, empfiehlt das Mittelgeschoss in Terminal 2 für die Nacht:

“There is a good space underneath the coat-hangers: quiet, peaceful, dimly lit but still save, no music. Sometimes there is a guy with his dog crushing there, but he's friendly.”

¹⁰⁸ Seite „Flughafen Zürich“. In: Wikipedia.

¹⁰⁹ Ebd.

¹¹⁰ Stern.de (ohne Autor), Airport Ranking 2015.

Der Flughafen liegt nur 13 Kilometer nördlich des Zentrums der Stadt Zürich, was Lärmbelastungen für die Stadtbewohner und Fluglärmdebatten mit sich bringt. Passagierdrehscheibe und neues Wahrzeichen des Flughafens ist das ‚Airside Center‘ zwischen Dock A und Dock B. Seit dieser Inbetriebnahme ist der Flughafen Zürich ein ‚One Terminal-Flughafen‘, bei dem die Passagiere an jedem beliebigen Ort durch die Passkontrollen gehen können und trotzdem an ihr Gate beziehungsweise an das richtige Gepäckförderband gelangen¹¹¹.



Abbildungen 128: Sound- und Videoinstallation Skymetro, Flughafen Zürich.

Eine Flughafen-Attraktion ist die Sound- und Videoinstallation auf dem Weg der Luftkissen-Skymetro zu Dock E. Es handelt sich hierbei um eine Reihe von Bildschirmen, die sich durch die Bewegung der Bahn für den Zuschauer zu einer 15-sekündigen Filmsequenz verbindet. Dazu ertönt aus den Lautsprechern im Abteil der dazugehörige Klang.

Auf dem Hinweg zum Flughafen heißt der Film ‚Mountains‘, in Zürich angekommen ‚Heidi‘. Zu hören sind Glockengebimmel von Kühen, muhende Kühe und Alphörner. Zu sehen sind einmal eine winkende Heidi in einem rot-weißen Dirndl und einmal Alphornbläser mit Schweizer Flagge. Die ‚nationalen‘ Klangchiffren der Schweiz, die sonst Identitäts- oder Gedächtnispolitiken dienen, werden hier - genauso wie die Holzschuhe in Schiphol - zum Touristenhighlight. Flughäfen brauchen solche aufmerksamkeitsregenden Besonderheiten, um im Wettbewerb um Airlines und Passagiere zu bestehen, sie müssen selbst zur Attraktion werden.

¹¹¹ Seite ‚Flughafen Zürich‘. In: Wikipedia.

Nachdem wir den 'airside'-Teil des Flughafens verlassen haben, betreten wir ein mehrstöckiges Einkaufszentrum, das an den Flughafen angeschlossen ist. Im Untergeschoss steigen wir in den Zug in Richtung Züricher Innenstadt.

Für Stefan geht es nun zum Aufbau in die Galerie Francesca Pia. Einige der Zeichnungen, die er auf unserem Weg von Hamburg nach Zürich angefertigt hat, werden direkt Teil der Ausstellung.



Abbildung 129: Ausstellung Stefan Marx in der Galerie Francesca Pia.

4.5.8 Der Rückflug

Eine Stunde vor unserem Rückflug wartet Stefan wie verabredet am Check-in-Desk des Züricher Flughafens auf mich. 24 Stunden vorher hatte er wieder für uns beide auf den seiner Meinung nach besten Sitzplätzen eingechekkt und mir per E-Mail den Boarding Pass geschickt.

Stefan schwelgt noch in Erinnerungen an die Ausstellungseröffnung. Viele Besucher waren gekommen und sogar Fischli und Weiss, die Stefan wegen ihrer Airportfotos sehr schätzt, waren unter den Gästen. Mit Fischli unterhielt Stefan sich sogar:

S: Er [Fischli] meinte, man kann auf dem Flughafen gar kein schlechtes Foto machen.

KBS: Und eine schlechte Zeichnung?

S: Das geht, und damit fange ich jetzt mal an. (lacht)

Wir sitzen mittlerweile im Terminal hinter einer Fensterscheibe mit Blick auf das Rollfeld und Stefan zückt Zettel und Stift, um die KLM-Maschine zu zeichnen,

mit der wir gleich zurückfliegen werden. Darin ist er so vertieft, dass wir fast unseren Flug verpassen und durch die Sicherheitskontrolle rennen müssen.

Ein paar Minuten später befinden wir uns auf der anderen Seite der Scheibe, der → *Zubringerbus* fährt uns zum Flugzeug hin – wir fahren praktisch in Stefans eben gezeichnetes Bild hinein.

Nach dem Start in Zürich fliegen wir eine scharfe Kurve. Instinktiv halte ich mich fest, genauso wie die anderen Passagiere. Die Mutter hinter uns imitiert für ihren kleinen Sohn Tiere, um ihn abzulenken. Sie muht und meckert und grunzt.

Wir sind umzingelt von Kindern: Vor uns sitzt ein blondes Kleinkind, neben uns ein Baby mit pinkfarbener Mütze und hinter uns der nun auch muhende Sohn.

Als der Punkt kommt, an dem die Maschine in den Sinkflug übergeht, stößt Stefan mich begeistert an. Auch als er aus dem Flugzeug heraus ein anderes Flugzeug am Himmel entdeckt, gibt er mir erfreut Bescheid.

4.5.9 Aeromobile Umnutzungen: „Solo show of drawings Flight DY 5367 Row 6 Seat E“

Auf einem Flug von Hamburg nach La Gomera 2014 zeichnete Stefan Situationen in der Kabine auf die Spucktüten, stellte diese auf seinem Klappstischchen auf und lud über Instagram (auf diesem Flug hatte er W-Lan) zu einer Soloausstellung ein. So konnte er Menschen in der ganzen Welt erreichen – aber die reale ‚Ausstellung‘ konnten nur die Passagiere dieses Fluges ‚besuchen‘.

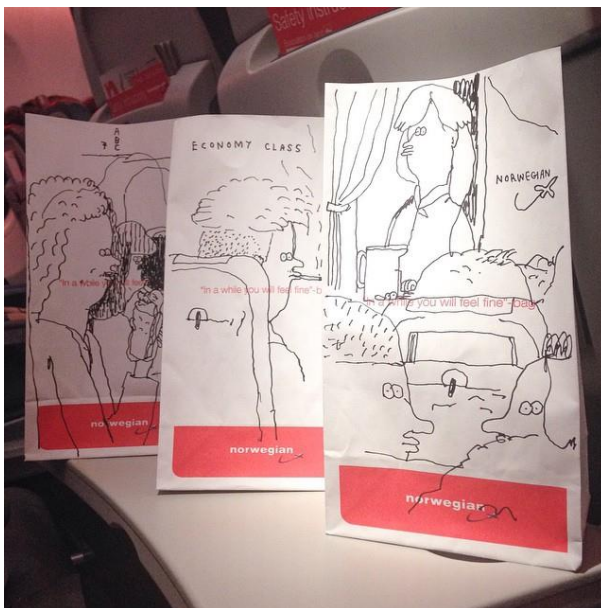


Abbildung 130: “2015-01-01, 21:06: I’m having a small solo show of drawings just now on Norwegian Flight DY 5367 Row 6 Seat E come over if you are sitting in this plane.”

Ein anderes Mal stellte Stefan während eines Fluges die Zeichnung ‚Seat 28D‘ auf der Bordtoilette aus:



Abbildung 131: “Lufthansa Lavatory solo show on Flight LH 2065 today. ‘Seat 28D’, Ink on Paper, 2013.”

Im Flugzeug beschäftigt sich Stefan also intensiv mit den vorgegebenen Gegebenheiten, nutzt die Räumlichkeiten und Dinge um und weist ihnen andere Funktionen zu. Bei ihm wird die Bordtoilette zum Ausstellungsort, die Sitzreihe zu seiner Galerie und die Artefakte der Airworld wie Spucktüten oder das Briefpapier werden zu Bestandteilen seiner Zeichnungen.

Perspektivenwechsel / der Blick von oben

In seiner Arbeit als Künstler beschäftigt sich Stefan viel mit Perspektiven und auch am Unterwegssein gefällt ihm der besondere Blickwinkel auf die Welt:

S: Ich finde die Perspektive auf den Lebensraum, auf die Erde und auf so andere Leben so geil. Wo ich jetzt hier von New York zurück geflogen bin ... wenn man dann so auf einmal bei Irland ist (...) man sieht von oben, wie die Städte erwachen. Und einzelne Autos fahren, man ist oben, so sauruhig in der Luft, und alle Leute schlafen und ich finde immer, das ist so eine extreme, auch sehr e i n s a m e Ansicht auf die Welt. Und das fasziniert mich total, dass man auf Leute im Alltag / auf so normale Sachen schauen kann, dass man einfach so ‘ne ganz andere Perspektive hat.

Auch den Zeichner und Architekten Le Corbusier beeindruckte in den 1930er Jahren der ‚Blick von oben‘, der ihm durch das Flugzeug erstmals ermöglicht wurde. Er entdeckte aus der Vogelperspektive das ruhige Fließen der Natur und das Chaos der großen Städte. Le Corbusier: *„Vom Flugzeug aus habe ich Schauspiele gesehen, die man als kosmisch bezeichnen könnte“* (Le Corbusier [1929] nach Asendorf 2004:268). Mit dem Blick von oben im Kopf entwickelte er nun einen neuen Ansatz von Stadtplanung, moderne Städte sollten der Natur (wie sie sich dem Flugreisenden zeigt) nachempfunden sein, d.h. in größerem Maßstab und mit mehr Blickfreiheit gebaut werden (ebd.). Le Corbusier nannte es ‚Das Flugzeug klagt an‘ (Le Corbusier nach Ingold 1980:321), wenn Städte dysfunktional und chaotisch gewachsen waren.

Über Professor Charles, den Erfinder des Gasballons, schrieb Burkhard Fuhs wiederum, er hätte *„die Distanz von der Welt“* (Fuhs 1993:247) als Glück und als moralische Verbesserung seiner Person empfunden, *„da sie zugleich auch eine emotionale Distanz von den Sorgen der Welt bedeutet“* (ebd.).

Auch bei Stefan evoziert die Passagierkabine ein Nachdenken über das Leben aus komfortabler Position heraus:

S: Dass man einfach wo war und irgendwo anders ankommt und dass das jetzt nur so ‘n Zwischenstep ist. Ich find's so total super, ich weiß auch nicht. Ich bin da immer auch total so persönlich. Ich denk da auch immer wahnsinnig viel über mein Leben nach. Ich bin immer in so ‘ner ganz komischen Stimmung, nicht unbedingt ‘n Tal oder so aber, so ‘ne ganz komische und auch sehr angenehme Stimmung.

Durch das weder Hier noch Dort Sein und die herausgehobene Position relativiert sich für Stefan vieles.

S: Also man wird sich auch immer wieder klar, dass meine Problemchen nicht so die (lacht) ... das ist immer so ‘ne komische Selbstreflektion, find‘ ich extrem angenehm... (...) Die eigene Erfahrung beim Fliegen ... oder die Zeit mit sich, find ich total speziell. Das hab‘ ich nirgendwo anders. Das find‘ ich echt total super.

Die Perspektive von oben ruft bei Stefan also bestimmte Emotionen hervor, die wiederum Teil seiner Zeichnungen werden.

An dieser Stelle sei noch einmal an Augés Aussagen erinnert, der Flugpassagier sei während der Flugreise

„letztlich (...) mit einem Bild seiner selbst konfrontiert, allerdings einem ziemlich fremdartigen Bild. Das einzige Gesicht, das er sieht, die einzige Stimme, die Gestalt annimmt in dem schweigsamen Dialog, der sich zwischen ihm und der Landschaft mit den an ihn wie an die anderen gerichteten Texten entwickelt, sind seine eigenen – Gesicht und Stimme einer Einsamkeit, die um so verwirrender ist, als sie an die Einsamkeit von Millionen anderen gemahnt“ (Augé 1994:221).

Stefans Emotionen können also auch vom Raum her erklärt werden: Raumstrukturen ermöglichen (auch historisch und kulturell bedingt) bestimmte emotionale und soziale Praktiken oder fordern sie sogar ein. In diesem Fall erzeugt der erhöhte Raum nicht nur körperlichen, sondern auch seelischen Abstand von der Welt, der Passagier wird herausgehoben aus der Masse in eine zwar einsame Position (auch wenn er umgeben ist von vielen Menschen), die es ihm aber ermöglicht, eigene Probleme zu relativieren.

Während Stefan mit mehr als 800 km/h durch die Luft rast, kann er sein Leben besser reflektieren als auf der Erde. Die Schnelligkeit wirft ihn auf sich selbst zurück, die Höhe erzeugt den zur Reflektion benötigten Abstand, die Verschiebung der Maßstäbe lässt auch scheinbar große Probleme schrumpfen.

Die Sonne ist inzwischen romantisch untergegangen, wir sehen Hamburg in Modelleisenbahngröße unter uns, gleich wird der Flug enden.

Dann berührt das Flugzeug sanft die Erde. Wir steigen aus und in der Fluggastbrücke begrüßt uns die Bandansage auf Deutsch und Englisch: „Herzlich Willkommen am Hamburger Flughafen. Welcome at Hamburg Airport“.

„Back in HAM würde ich sagen“, seufzt Stefan.

4.5.10 Angekommen im Dazwischen

Wenn Stefan im Flugzeug sitzt, hat er immer gerade etwas verlassen. Er ist nicht mehr da, wo er vor ein paar Stunden noch war, ist aber auch noch nicht im Neuen angekommen. Diese Zeit nutzt er, um sich zu verabschieden, Altes zurückzulassen und sich neu auszurichten, bevor er wieder irgendwo landet. Seine Zeichnungen können ein Teil von diesem Prozess sein. Das Flugzeug transportiert ihn nicht nur zu einem bestimmten Ort, sondern auch in einen bestimmten Gemütszustand. Anders als die bisher von mir begleiteten Passagiere liebt Stefan dieses Dazwischen mehr als seine eigentlichen Ziele am Boden, ihn inspirieren all die Räume

und Gegebenheiten, Details und Designs, Farben und Formen, von den Airline-Typografien über die Flugzeugpostkarten bis zu den Uniformen der Flugbegleiter. Er ist bereits unterwegs am Ziel.

Allerdings konstruiert sich Stefan das aeromobile Dazwischen ganz nach seinen Bedürfnissen und nimmt es nicht einfach nur hin:

Er unterwandert die Anweisungen der Innenarchitektur, macht Bordartefakte zu Bestandteilen seiner Kunst und funktioniert die Örtlichkeiten um. Vielleicht ist Stefan auch deshalb am Flughafen und in der Flugzeugkabine niemals gelangweilt oder betäubt (obwohl Fliegen auch für ihn schon lange zur Routine geworden ist), er nimmt seine Umwelt intensiv wahr, nimmt sie mit dem Stift auseinander, setzt sie neu zusammen und speist trotz der Abläufe, die den Passagier vor allem auf den passiv Reisenden reduzieren, seine Werke nach ihrer Vollendung aktiv in den Kreislauf des Fliegens und seine Diskurse ein.

Während die anderen Passagiere sich nach der Landung kaum mehr an die Reise im Flugzeug erinnern, hat Stefan nach der Landung einen ganzen Stapel an Zeichnungen in seiner Zeichenmappe.

Anders als viele andere Flugzeugpassagiere betrachtet er das technische Artefakt Flugzeug genau, er kennt alle Farben, alle Typografien, alle Details der Außenhülle, hat sie mit dem Blick Zentimeter für Zentimeter abgearbeitet und mit dem Stift erkundet. Da jedes gezeichnete Rad und jedes gezeichnete Fenster vorher durch seine Feder geflossen sind, bevor sie in der Zeichnung auftauchen (und nicht ‚nur‘ abgelichtet werden) kennt Stefan die Welt des aeromobilen Dazwischen besser als jeder Fotograf.

In anderen Kontexten wie in Galerien oder als T-Shirt-Designs werden seine individuellen Erinnerungen dann zu überindividuellen Images und das Massentransportmittel Flugzeug wandelt sich zum ‚Kunstwerk für alle‘.

Für Stefan hat der Aufenthalt im Transit eine eigene Bedeutung und einen Wert über den Transport seines Körpers von Hier nach Dort hinaus. Seine Leidenschaft für das aeromobile Unterwegssein geht sogar so weit, dass er unterwegs ist *um des Unterwegsseins willen*: Obwohl er direkt nach Zürich fliegen könnte, nimmt er den Umweg über Amsterdam – was ihn aufgrund der besonderen Logiken der Airworld noch nicht einmal mehr kostet.

Ob Stefan touristisch oder beruflich fliegt, macht für ihn keinen Unterschied. Fliegen ist vielmehr Teil seines Lebensstils. Wichtiger als der kürzeste Weg von A nach B sind für ihn die Airline, mit der er fliegt, der Flugzeugtyp, in dem er fliegt, das Design und der Flughafencode des Zielflughafens. Deshalb beschwert er sich (halb im Spaß, halb ernst) immer, wenn Galeristen aus anderen Städten oder Ländern ohne Rücksprache mit ihm einen ihrer Meinung nach passenden Flug buchen. Was für Stefan bei einer Flugbuchung alles wichtig ist und auf welche Details es ihm ankommt, ahnen die meisten noch nicht einmal.

Während ein Gefühl der Geheuztheit Martha Roslers Fotos kennzeichnet und ein Gefühl der Langeweile die Collagen von Nina Katchadourian ausmacht, zeigen Stefans Zeichnungen, wie sehr sich ein Passagier in der Airworld auch angekommen fühlen kann – und gleichzeitig passen die schnell hingezichneten Skizzen ebenso zur Flüchtigkeit der Airworld.

4.5.11 Was kann die Kunst in der Wissenschaft?

Was kann ich nun also durch Stefans Zeichnungen über das aeromobile Unterwegssein und seine Sicht darauf erfahren?

Zuerst einmal bildet Kunst Wirklichkeit nicht ab, sie interpretiert sie. Wissenschaftliche Gütekriterien wie Nachvollziehbarkeit oder Reliabilität spielen dabei keine Rolle, der Künstler will mit seinen Zeichnungen nicht repräsentieren, er will neu erschaffen. Sollen künstlerische Werke als Quelle für ethnografische Arbeiten genutzt werden, muss deshalb vorher geklärt werden, in welcher Form dies in jedem Einzelfall möglich ist.

Weil Kunst die Wirklichkeit immer interpretiert, liegt die Besonderheit einer künstlerischen Zeichnung (und der Wert für eine ethnografische Arbeit) in der widersprüchlichen Vielschichtigkeit und dem ganz eigenen Informationsgehalt, der den gewohnten Wirklichkeitsbegriff des Betrachters erweitern kann (so stellt es Thomas Overdick auch für das künstlerische Foto fest, Overdick 2010). Auch Stefan stellt in seinen Zeichnungen das Vertraute der Airworld dar und stört es gleichzeitig durch Verfremdung (wie die rauchenden Passagiere oder die Augen der Flugzeuge). Er überführt die Ästhetik der Räume, Artefakte und Menschen des Fliegens in seinen Stil und erschafft dadurch bildnerisch etwas Neues aus dem Beobachteten, er erweckt eine „Vorstellung von Wirklichkeit“ (ebd.:296) und provoziert ein „anschauliches Verstehen“ (ebd.). Dabei lassen die Zeichnungen Raum für eigene Interpretationen der Betrachter und ein intuitives Teilhaben an den künstlerischen Erkenntnissen zu (anders als es bei einem wissenschaftlichen Text möglich ist) – auch da die Werke für sich stehen und nicht unbedingt erklärt werden (müssen).

Stefan nimmt in der Airworld winzige reale Details wie kaum ein anderer Nutzer wahr, gleichzeitig erträumt er sich mit dem Zeichenstift eine eigene Airworld, in der die Flugzeuge Gesichter und Gefühle haben, in der an Bord geraucht werden darf und in der die Menschen aussehen wie ihre eigenen hochindividuellen Karikaturen. Stefans Zeichnungen erzeugen damit eine Kunstwelt, in der Vergangenheit, Zukunft und Gegenwart sowie seine persönlichen Emotionen und Gedanken gleichzeitig stattfinden.

Obwohl Stefans Zeichnungen also kein belastbares Abbild der Airworld liefern, erzählen sie gerade deshalb enorm viel über das aeromobile Unterwegssein und

eine ‚Kultur des Fliegens‘ und sie können den kulturanthropologischen Forscher bei der „Schärfung und Erweiterung ethnografischer Erkenntnis und kulturellen Verstehens“ (Eisch-Angus 2013:283) unterstützen.

Aber kann künstlerisches Schaffen zusammen mit ethnografischer Arbeit auch „eine Einheit“ ergeben, wie es sich Thomas Overdick in Bezug auf die Zusammenarbeit von Fotografen mit Ethnografen erhofft (Overdick 2013:329)?

Immerhin forderte schon die ‚Writing Culture‘-Debatte der 1980er Jahre vielstimmige Repräsentationsformen, um dem Leser die Möglichkeit zu bieten, verschiedene Interpretationsangebote in Beziehung zu setzen.

Dies erscheint ungleich spannender, ist gleichzeitig jedoch auch viel schwieriger, als Kunst ‚nur‘ als Quelle zu nutzen. Es scheint aber auch deshalb möglich, da Kunst und Ethnografie vom Ansatz her gar nicht so unterschiedlich sind: Als „Gemeinsamkeiten ethnografischer und künstlerischer Forschung“ werden von den Kulturanthropologen Ute Holfelder und Christian Ritter¹¹² beispielsweise „Ergebnisoffenheit“, der „Einbezug von Subjektivität“, „Einlassung auf Intuition und Uneindeutigkeit“ oder eine „interaktive Konstitution des Untersuchungsgegenstandes“ genannt (Holfelder, Ritter 2013:297f.). Auch Katharina Eisch-Angus stellt vor allem Gemeinsamkeiten fest, wenn sie schreibt, dass Kunst und Ethnografie „in der hermeneutischen Spannung zwischen Nähe und reflexiver Distanzierung [arbeiten], erzählend und interpretierend bewegen sie sich zwischen Eigenem und Fremden, Bekanntem und Unbekanntem“ (Eisch-Angus 2013:278) und stellen „aus individuellen Erfahrungen überindividuelle Erzählungen“ her (ebd.:279). Auch Stefans Zeichnungen beginnen in neuen Kontexten (in Galerien oder auf Trägermedien wie Skateboards, T-Shirts oder Plattencovern) ein Eigenleben zu führen und erinnern nun nicht mehr nur Stefan an seine persönlichen Flugreisen, sondern werden zu überindividuellen Images der Airworld.

Doch auch wenn es in den letzten Jahren vermehrt zu konzeptionellen und inhaltlichen Überschneidungen zwischen künstlerischen und kulturwissenschaftlichen Arbeiten kam, wird das ästhetische Werk in den Kulturwissenschaften immer

¹¹² Beide haben gemeinsam mit zwei Künstlerinnen zu Handyfilmen als Repräsentationen jugendlicher Alltagswelten geforscht: „Handyfilme – künstlerische und ethnografische Zugänge zu Repräsentationen jugendlicher Alltagswelten“ (2012-2014), Institut für populäre Kulturen, Universität Zürich und Institut für Theorie und Institut für Gegenwartskunst IFCAR, Züricher Hochschule der Künste.

noch als ein Objekt wahrgenommen, das studiert und nicht als eigene kulturwissenschaftliche Praxis behandelt wird und das durch Texte erklärt statt eigenständig wirken gelassen wird. Auch Experimente zwischen Kulturwissenschaft und zeitgenössischer Kunst sind noch rar und obwohl interdisziplinäre Zusammenarbeit „die Möglichkeit eines besseren Reflexionsniveaus und auch die Möglichkeit unerwarteter Ergebnisse“ (Schönberger 2013:275) verspricht, bleibt es oft nur bei Ankündigungen von künstlerisch-kulturanthropologischen Koproduktionen, kritisiert auch Klaus Schönberger, der sich mehr wünscht als ein „schön designtes“ (ebd.) aufeinander Bezugnehmen.

Er hofft auf neue Formen der Zusammenarbeit, die Beschreibung und Analyse von Alltagskultur nicht nur erweitern, sondern dabei auch „neue Formen der Repräsentation des Wissens“ generieren (ebd.:273). Schönberger interessieren vor allem die Potentiale, die in „Grenzüberschreitungen, Verwicklungen und Verstrickungen zwischen künstlerischer und ethnografischer Forschung“ stecken (ebd.:274) und das, was wir „anderes oder mehr“ erfahren, wenn alles „von der Konzeption bis zur Repräsentation konsequent gemeinsam versucht wird“ (ebd.:276). Benötigt werden für eine solche Zukunft der Zusammenarbeit von Künstlern und Ethnografen allerdings geeignete Forschungsfragen, furchtlose Grenzüberschreitungen, Toleranzen auf beiden Seiten und neue Forschungsdesigns, die ein miteinander Arbeiten auf Augenhöhe genauso wie ein Nicht-Kooperieren zulassen (vgl. ebd.). Das alles braucht jedoch Zeit und Experimentierwillen.

Auch meine Zusammenarbeit mit Stefan scheint nach der Beendigung dieser ethnografischen Vignette gerade erst zu beginnen. Am 30. Dezember 2014 erreicht mich eine Whats App-Nachricht von Stefan mit folgendem Vorschlag:

„kerstin, wir müssen mal über eine airport residency initiativ bewerbung in FRA sprechen. aiport artist. eventuell können wir zusammen mal eine woche dort aufkreuzen. writing (du) drawing (me).“

Von Stefan zu Kay

Die große Attraktivität, die das Fortbewegungsmittels Flugzeug hat, erleben wir auch bei dem Rollstuhlfahrer Kay. Wie Stefan liebt er das Fliegen, das Herausgehobensein aus den alltäglichen Verpflichtungen und die Atmosphäre der Airworld.

Auch für Kay hat das Unterwegssein im Flugzeug über den oft günstigen Preis oder die gesparte Zeit hinaus eine höhere Bedeutung: Es ist ein Zeichen dafür, dass er sein Leben so leben kann wie nicht mobilitätseingeschränkte Menschen auch.

4.6 IM ROLLSTUHL FLIEGEN

4.6.1 Flugpionier Kay: „*Ich steh‘ total auf Autonomie, und wenn ich fliege, muss ich sie abgeben*“

In dieser Fallstudie begleite ich den Rollstuhlfahrer Kay¹¹³ auf einem Flug von Berlin nach Köln, um zu untersuchen, was von den Passagieren in der Airworld körperlich erwartet wird – bisher ging es ja vor allem darum, welches Wissen bei den Luftreisenden über das Flugreisen vorhanden ist, wie sie dieses in Handlungen übersetzen und welche Emotionen durch das Flugreisen freigesetzt werden. Da Kay seine Beine nicht bewegen kann, sind ihm viele Bewegungen, die während des Ablaufs eines Fluges von ihm erwartet werden und die nicht-mobilitätseingeschränkte Menschen problemlos beherrschen, nicht möglich.

Betrachten wir die einzelnen Akteure in der Kette eines jeden Fluges – vom Eintreffen des mobilitätseingeschränkten Passagiers am Flughafen bis zum Verlassen des Flughafens am Zielort – werden bisher unsichtbare Machtstrukturen sichtbar, die die Welt des Fliegens prägen, sie gestalten und verändern.

Mit dem Flugzeug reisende Rollstuhlfahrer sind keine Einzelfälle: 2011 nutzten alleine am Hamburger Flughafen von insgesamt 13,56 Millionen Passagieren über 39.900 Menschen mit eingeschränkter Mobilität den DRK mediservice – dazu gehören Rollstuhlfahrer, gehbehinderte und seh- beziehungsweise hörgeschädigte Menschen.

¹¹³ Da Kay öffentlich und mit vollem Namen für die Rechte der Rollstuhlfahrer in der Welt des Fliegens kämpft, verwende ich hier ebenfalls den Klarnamen.

Biografische Informationen und Kontaktaufnahme

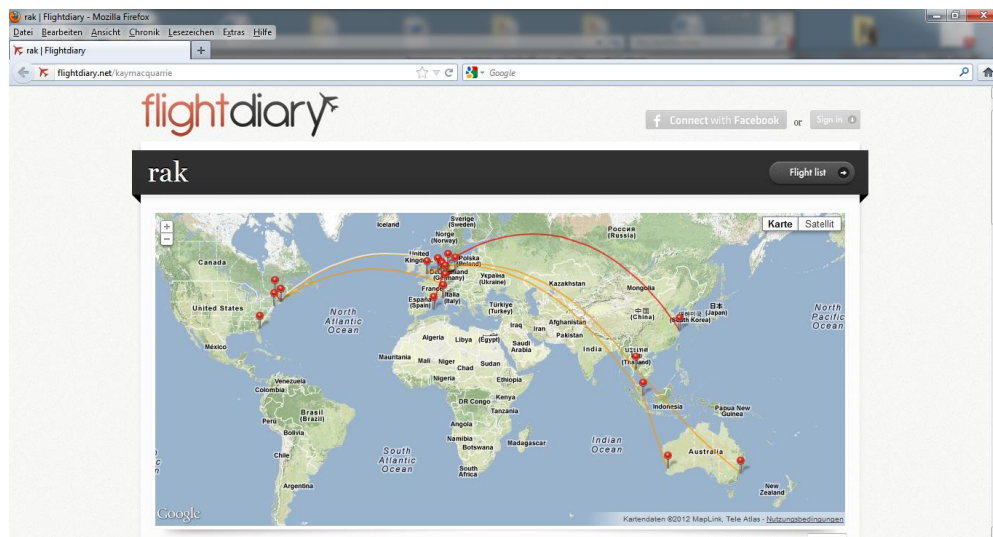


Abbildung 132: Flightdiary von Kay.

Kay kommt ursprünglich aus Klanxbüll in Schleswig-Holstein und lebte während seines Multimediaproductions-Studiums in Kiel. Danach zog er zu seiner heutigen Frau nach Köln. Seit 2010 ist er Vater von Zwillingen und inzwischen ist er mit der ganzen Familie zurück nach Kiel gezogen.

Kay ist zum Zeitpunkt unseres ersten Treffens 35 Jahre alt und arbeitet als ‚Trainee Neue Medien‘ bei einem Radiosender in Köln. Er sitzt seit 15 Jahren im Rollstuhl.¹¹⁴

Beruflich wie privat ist Kay häufig und gerne mit dem Flugzeug unterwegs. Die mit Abstand meisten Flüge fanden innerhalb Europas statt, danach folgen Flüge in die USA zu den Verwandten seiner Frau und zu ehemaligen Kommilitonen in Australien und China. Bevorzugt bucht Kay Flüge mit der Lufthansa. Da Kay offiziell als PRM eingestuft ist, reist innerhalb Deutschlands eine Kay begleitende Person umsonst, auf internationalen Flügen gilt das nicht. Kays Eltern und seine Frau fliegen selten, aber Kays nicht mobilitätseingeschränkter älterer Bruder fliegt ebenfalls häufig.

¹¹⁴ Über den Grund dafür, warum er im Rollstuhl sitzt, spricht Kay nicht öffentlich.



Abbildung 133:
Screenshot von Kays
Website www.rechtaufklo.de.

Nach seinem Studium entwickelte Kay die Internetseite ‚Recht auf Klo‘. Auf dieser Seite setzt er sich für Bordrollstühle auf Kurzstreckenflügen ein, denn dort waren sie bis 2010 noch nicht üblich. Für Rollstuhlfahrer bedeutet dies, dass sie während des Fluges die Toilette nicht benutzen können, da die üblichen ‚Straßen-Rollstühle‘ zu breit sind für die schmalen Flugzeuggänge.

Das Internet ist für Kay das perfekte Medium, um seinem Anliegen Aufmerksamkeit zu verschaffen, weil er im Umgang mit dem WorldWideWeb Spezialist ist und seine Mobilitätseinschränkung hier keine Rolle spielt. Neben dem Thema ‚barrierefreies Fliegen‘ setzt Kay sich deshalb auch für ein barrierefreies Internet¹¹⁵ ein.

Durch ‚Recht auf Klo‘ wurde auch ich auf Kay aufmerksam und schrieb ihm eine E-Mail, in der ich ihm mein Forschungsvorhaben schilderte. Kurze Zeit später meldete sich Kay bei mir, wir telefonierten und verabredeten uns für seinen nächsten Flug von Berlin nach Köln. Die Verwaltung von Kays Arbeitgeber buchte zuerst, dann wurden mir seine Flugdaten zugeschickt und ich buchte kurze Zeit später den gleichen Flug.

4.6.2 Eine Reise im modernsten Verkehrsmittel unserer Zeit

Am 23. Februar 2011 treffen Kay und ich uns um 9.00 Uhr in Berlin in der Lobby von Kays Hotel am Alexanderplatz. Um 11.30 Uhr soll der 60-minütige Flug nach Köln planmäßig starten.

¹¹⁵ Ein barrierefreies WorldWideWeb ist unter anderem auch von sehbehinderten, blinden, gehörlosen oder alten Menschen zu nutzen, weil bestimmte Standards (zum Beispiel skalierbare Schrift, starke Kontraste, Bedienung der Seite auch über die Tastatur) umgesetzt werden.

Um kurz vor 9 kommt Kay mit seinem Rollstuhl aus dem Fahrstuhl heraus und ich entdecke ihn sofort. Er ist schlank und sportlich, hat kurze braune Haare, braune Augen und trägt eine lässige Jeans, Pulli, Schal und eine braune Jacke. Er lächelt viel und wirkt sehr charismatisch. Hinten in der Tasche seines Rollstuhls stecken seine Fotokamera und eine Zeitung, auf den Knien transportiert er einen kleinen Koffer im Handgepäckformat.

Der Grund von Kays Aufenthalt in Berlin ist der Relaunch einer Homepage seines Senders über verschiedene Forschungsprojekte. Am Abend war die neue Website gebührend gefeiert worden, weshalb Kay noch etwas müde ist. Er gesteht mir, dass er ohne mich später losgefahren wäre. In den Hinweisen für mobilitätseingeschränkte Menschen auf den Homepages der Airlines und in den verschiedenen Internetforen wird überall ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Passagiere mit Rollstuhl mehr Zeit am Flughafen einplanen sollten. Kay hingegen scheint seinen Flug zeitlich so zu kalkulieren, als wäre er ein Passagier ohne Mobilitätseinschränkung.

Allerdings kann Kay seinen Körper auch sehr gut mit den Händen durch die Gegend wuchten und sein Rollstuhl ist handbetrieben und wendig. Ein am ganzen Körper gelähmter Mensch mit elektrischem Nasszellenbatterierollstuhl ist sicher noch einmal mit ganz anderen Zeitverzögerungen und Problemen vor und während eines Fluges konfrontiert.

Nachdem der Taxifahrer Kays Rollstuhl ungeübt in den Kofferraum seines Wagens gehoben hat, fahren wir etwa eine Viertelstunde durch die Stadt, bis wir den Flughafen Berlin-Tegel erreichen.

Mobilitätseingeschränkte Aeromobilität

Auch wenn es der korrekte Ausdruck ist, mutet es seltsam an, Kay ‚mobilitätseingeschränkt‘ zu nennen, da er ein so mobiles Leben zwischen Köln und Kiel führt und regelmäßig beruflich wie privat reist. Auch er selbst bezeichnet sich nicht als in irgendeiner Form eingeschränkt:

K: Also ich leb‘ mein Leben, so wie andere ihr Leben leben (...). Also wir [Menschen] fliegen nicht, was per se ‘ne Behinderung darstellt, wenn du ‘nen Vogel fragst. Und ich lauf‘ eben nicht. Ich beweg mich irgendwie anders fort.

Der erste Flug in Kays Leben führte ihn mit einer kleinen Postmaschine von Flensburg nach Sylt, denn seine Familie kannte eine alte Postfamilie. Sein erster Flug im Rollstuhl fand vor ungefähr zehn Jahren statt:

K: Da ist es mir zum ersten Mal aufgefallen, dass Flugzeuge nicht besonders barrierefrei sind und auch die gesamte Kette nicht besonders barrierefrei ist. Von der Beantragung bis zum letztendlichen Flug und dem Boarding, und all das, was so zwischendurch ist. Nicht so einfach, man gibt seine Jacke und sein Gepäck ab und danach wird man dann irgendwie durchgeführt, sondern das ist meistens immer mit irgendwelchen Problemen verbunden. Weil man kein wirklicher ‚Otto Normalverbraucher‘ ist.

So alltäglich Fliegen mittlerweile für die meisten Menschen in Europa geworden ist, so problembehaftet ist es für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen:

K: Es fliegen wenige [Rollstuhlfahrer]. Und da ist jetzt die Frage, wer war zuerst da, Ei oder Henne. Also, die Flugzeuge sind so barrierehaft ausgestattet, dass die wenigsten [mobilitätseingeschränkten] Leute wirklich Lust haben, sich dem hinzugeben.

Viele Rollstuhlfahrer fliegen also nicht, weil die Abläufe nicht auf sie ausgerichtet sind – und weil viele Rollstuhlfahrer nicht fliegen, fehlt dem Personal die nötige Praxis und die Abläufe bleiben weiterhin rollstuhlfahrerausschließend.

K: Es ist der Workflow, der nicht wirklich greift. Das ist so ‚ne Gesamtflugservicekette, die ganz viele Haken schlägt. (...) Und dann klappt was nicht oder es ist kein Bordrollstuhl dabei, die Servicekräfte, die dich boarden sollen, kommen zu spät. Und so etwas. Deswegen gibt’s ‚nen Delay. Hat’s vielleicht vorher ‚nen Sitzplatzwechsel gegeben, der dann aber auf einen Sitzplatz geführt hat, der nicht die hochklappbaren Armlehnen hat. Das heißt, die müssen intern umorganisieren. Und da die ja sozusagen ‚n tighten Schedule haben, das ist dann immer schwierig, (...) die Leute fangen dann an, gestresst zu werden.

Vor allem die Kettenhaftigkeit der industrialisierten Abläufe ist ein Problem: Verändert sich das eine, gibt es Schwierigkeiten beim nächsten.

K: Nach 15 Jahren im Rollstuhl komme ich mir jedes Mal wieder vor wie ein absoluter Pionier.

In diesem Fall handelt es sich bei dem ‚Flugpionier‘ allerdings nicht um einen 100-jährigen alten Herren, sondern um einen jungen Mann Mitte 30, der aber genauso Pionierarbeit leistet.

„Beförderungsmittel meiner Wahl“

Einerseits macht vor allem das Flugzeug Kay so mobil, andererseits ist es gerade die Airworld mit ihrer Architektur und ihren Bestimmungen, die ihn in seiner Mobilität einschränkt.

Warum nutzt Kay das Flugzeug also so oft und gerne, wenn doch die Rahmenbedingungen für ihn relativ schlecht sind? Weil es schneller ist als die Bahn?

K: Nee, ich fliege, weil es ein modernes Fortbewegungsmittel ist. Und es das Fortbewegungsmittel meiner Wahl ist. Und das sag ich deswegen so, weil letztendlich die Begründung dafür egal ist, weil sie nämlich individueller Natur ist. Und weil es letztendlich einfach ‘ne individuelle Entscheidung ist, so etwas zu machen. Und dafür muss es noch nicht mal eine Begründung geben.

Sprachen meine sonstigen Interviewpartner darüber, welches Verkehrsmittel sie für eine bestimmte Strecke wählen, nannten sie meist Argumente, die für das Auto, die Bahn oder das Flugzeug sprachen, zum Beispiel Preis, Schnelligkeit oder Bequemlichkeit. Bequemlichkeit kann für Kay nicht der Grund für die Wahl des Flugzeuges sein, nach allem, was ein Flug an Schwierigkeiten für ihn mit sich bringt. Auch Kosten und Zeit führt Kay als Gründe für einen Flug nicht an. Kay wählt das Flugzeug als Beförderungsmittel, weil es ein „modernes Verkehrsmittel“ ist.

Er scheint sich durch meine Frage sogar verletzt zu fühlen und redet sich so sehr in Rage, dass ich das Gefühl habe, mich rechtfertigen zu müssen:

KBS: Ja. Also ich frag halt das nur alle

K: (fällt ins Wort): Nee, das meinte nicht dich, sondern so, genau, weil das einfach meine Wahl ist.

KBS: Ja.

K: Weil ich einfach gerne fliege, manchmal passt es, weil es irgendwie schneller ist, und manchmal passt es, weil es angenehmer ist. Und manchmal nehm‘ ich auch die Bahn. Kommt auch vor, gibt auch Vorzüge der Bahn, die ‘n Flug nicht hat.

Kay ist der Meinung, dass nicht wichtig ist, was für eine Begründung hinter seinen jeweiligen Flügen steckt. Er liebt es zu fliegen und möchte sich dafür nicht rechtfertigen müssen. Seiner Meinung nach sollte er als Rollstuhlfahrer dieses Fortbewegungsmittel genauso nutzen können wie alle anderen Menschen auch. Sogar, wenn er einmal keine Begründung dafür hat. Für ihn steht das Flugzeug für Freiheit, und Freiheit bedeutet für ihn oft nur: Das machen können, was die anderen auch machen.

4.6.3 Airport Berlin-Tegel – Flughafen der kurzen Wege



Abbildung 134: Fassade Flughafen Berlin-Tegel.

Nachdem der Taxifahrer uns nach unserem Gate gefragt hat und unser Taxi die Rampe zum Flughafen hochgefahren ist, erscheint der eckige graue Betonbau des Flughafens Berlin-Tegel vor uns. Tegel ist ein bequemer Autofahrer-Flughafen, passend zum Leitbild der ‚Autogerechten Stadt‘ aus den 1960er Jahren (Reichow 1959) – das Taxi kann uns direkt vor unserem Gate absetzen. Die organisatorische Besonderheit von Tegel ist, dass sich jedes Flugzeug quasi in den Flughafen hinein fortsetzt: Zu jedem Flug gibt es also einen Check-in, eine Sicherheitskontrolle, ein Gate usw. So wurde in den 1970er Jahren das personalaufwändige und heute veraltete Konzept der kurzen Wege am Flughafen bautechnisch umgesetzt. Für Kay ist dies ein Glücksfall, für den Flughafen bedeutet es weniger Platz für Geschäfte und damit hohe Geldeinbußen im Vergleich zu den modernen ‚Einkaufszentren mit Landebahn‘ (Willenbrock 2010:50) in anderen Städten.

Momentan ist Tegel noch der größere der beiden aktiven Berliner Verkehrsflughäfen. Im Jahr 2013 wurden hier fast 20 Millionen Fluggäste abgefertigt. Der Flug-

hafen sollte am Abend des 2. Juni 2012 geschlossen werden und der neu in Schönefeld gebaute Flughafen Berlin Brandenburg-Tegel (BER) sollte seine Aufgaben übernehmen. Da es jedoch massive Verzögerungen bei der Fertigstellung des Flughafens gibt und die Eröffnung bisher nicht stattgefunden hat, ist Tegel weiterhin in Betrieb. Benannt wurde der Flughafen nach dem Berliner Luftfahrtpionier Otto Lilienthal.

4.6.4 Am Check-in: „Das ist noch optimierungsbedürftig.“

Die Tensatorbänder¹¹⁶



Abbildung 135: Tensatorbänder zur Bündigung des Passagierflusses in Dubai.

Nachdem Kay und ich ausgestiegen sind, laufen wir in Richtung unseres Check-ins und treffen auf die erste barrierehafte Architektur des Flughafens: die Tensatorbänder. Tensatorbänder werden die Absperrbänder genannt, mit denen die Passagiere in Platz sparenden, aber rollstuhlunverträglichen Schwüngen zu den Check-in-Desks oder zur Sicherheitskontrolle geleitet werden. Rollstuhlfahrer dürfen sie umfahren, werden dann aber kritisch von den Wartenden bezüglich ihres vermeintlichen ‚Vordrängens‘ beäugt. Auch Kay rollt nicht die abgesteckten Schwünge, sondern fährt durch den schmalen Gang vor dem Tresen direkt auf den Schalter zu. Einige Menschen gucken missmutig zu uns hinüber. Extrabehandlungen wie diese würden mobilitätseingeschränkte Menschen gerne vermeiden, sie

¹¹⁶ ‚Tensator‘ heißt der weltweit größte Hersteller von Personenleitsystemen, der zum Synonym für diese Art von Absperrbändern wurde.

plädieren für eine inklusive Umgebung, die alle Menschen gleichermaßen nutzen können.

Der Tresen



Abbildung 136: Aktuelles Check-in-Desk der Lufthansa auf einem Pressefoto, die alten Tische waren noch deutlich höher.



Abbildung 137: Im Gegensatz dazu: Rollstuhlfahrergerechtes Check-in-Desk am Flughafen Sotschi.

Obwohl die Mitarbeiterin am Check-in erst aufstehen muss, um Kay zu sehen (der Tresen ist brusthoch), bemerkt sie ihn schnell und beginnt sein Ticket zu bearbeiten¹¹⁷. Kay fragt die Dame am Schalter, ob sein Rollstuhl am Ende des Fluges auch wirklich oben am Flugzeug-Ausstieg ankommen wird und nicht unten auf dem Gepäckband. Da er sich möglichst selbstständig fortbewegen will, möchte er auf keinen Fall länger als nötig in dem seiner Meinung nach hässlichen alten Boarding-Rollstuhl des Deutschen Roten Kreuzes, der von einer anderen Person geschoben werden muss, sitzen. Schon oft hat Kay erlebt, dass die Beförderung seines Rollstuhls nicht wie versprochen funktioniert hat und er ihn erst wieder am Gepäckband in Empfang nehmen konnte.

¹¹⁷ Um die Kommunikation zwischen behinderten Passagieren und dem Flughafen sowie den Airlines zu vereinfachen, wurde von der Lufthansa in Zusammenarbeit mit anderen Airlines unter anderem auch die FREMEC-Card (Frequent Travellers Medical-Card) entwickelt. Hierbei handelt es sich um einen Ausweis für Vielflieger „mit eingeschränkter Flugreisetauglichkeit“ (Website Lufthansa, Vielflieger mit eingeschränkter Flugreisetauglichkeit). Die Karte enthält alle für die Betreuung wichtigen Daten (auch das für jeden Flug notwendige medizinische Betreuungsformular) und soll deshalb die Abfertigung beschleunigen. Kay kann in der Karte keinen Vorteil erkennen und hat sie bisher nicht beantragt. Arztformulare benötigt er nur auf internationalen außereuropäischen Reisen und wenn er eine solche Reise unternehmen will, holt er sich sowieso immer eine aktuelle Bestätigung seines Arztes über seinen medizinischen Bedarf ein.

K: Das ist noch optimierungsbedürftig!

Der ‚sichere‘ Sitzplatz

Die übliche Frage „Fenster oder Gang?“, stellt die Mitarbeiterin am Check-in Kay nicht, da mobilitätseingeschränkte Menschen nicht am Gang sitzen dürfen (auch wenn ein Gangplatz für sie bequemer wäre, da sie sonst bis zum Fenster ‚durchrutschen‘ müssen). Über diese Regelung wird in den Behindertenforen im Internet viel diskutiert, vor allem, seit der Blogger Jim Fruchterman einen Fall dokumentierte, bei dem ein erblindeter Passagier das Flugzeug verlassen musste, weil er nicht am Fenster sitzen wollte (siehe Christiane Link, Blog Behindertenparkplatz). Hintergrund dieser Maßnahme sind die Evakuierungsvorschriften: Kommt es an Bord zu einem Notfall, hängen die Überlebenschancen aller Passagiere von einer sehr schnellen Evakuierung ab. Die Evakuierung muss innerhalb von 90 Sekunden unter Benutzung von nur der Hälfte der Notausgänge erfolgen, sonst wird ein Verkehrsflugzeug nicht zugelassen. Wenn sich aber alle Passagiere möglichst schnell zum nächsten Ausgang bewegen, kann ein Rollstuhlfahrer (oder anderweitig eingeschränkter Passagier) in diesem Strom nicht mithalten, was zur Folge hat, dass sich der Druck der von hinten nachfließenden Menschenschlange erhöht. Passagiere könnten nun stolpern, die Bewegung geriete ins Stocken, und der Rollstuhlfahrer würde im schlimmsten Fall überrannt werden. Deshalb werden in ihrer Mobilität eingeschränkte Fluggäste am Ende des Passagierstromes zwischen zwei Notausgängen platziert, um sie ganz am Schluss extra zu evakuieren. Auch wenn diese Vorschrift die Überlebenschancen aller Passagiere erhöhen soll, wirkt sie zuerst einmal in Bezug auf den einzelnen behinderten Menschen diskriminierend – unter anderem auch deshalb, weil das Bordpersonal die Bestimmung meist unerklärt lässt.

Informell existiert allerdings ein bestimmter Verhandlungsspielraum: Dem Passagier mit eingeschränkter Mobilität kann von der Crew ein Umsetzen nach dem Start und vor der Landung erlaubt werden, weil zu diesem Zeitpunkt eine Evakuierung unwahrscheinlich ist¹¹⁸. Und wenn die gesamte Reihe leer bleibt, darf auch der Rollstuhlfahrer am Gang sitzen bleiben.

¹¹⁸ Vergleiche auch <http://www.behindertenparkplatz.de/blinde-sitzen-am-fenster-oder-sie-fliegen-raus/>, Kommentar von Golfox in der Diskussion.

4.6.5 Unsicherheiten an der Sicherheitskontrolle

Das Sonden

Wir gehen direkt am Check-in vorbei zu der Sicherheitskontrolle für unseren Flug und legen unser Handgepäck auf das Band der Gepäckprüfanlage. Auch die Sicherheitschecks sind auf einen gesunden und voll funktionsfähigen Körper zugeschnitten: Während ich durch den Metalldetektor laufe, die Arme beim Sonden durch die Mitarbeiter der Sicherheitskontrolle mit dem Metalldetektor hebe, erst den einen und dann den anderen Fuß hochhalte und mich am Ende drehe, damit auch mein Rücken gesondet werden kann, ist Kay das alles (außer dem Heben der Arme) nicht möglich. Es beginnt schon damit, dass es keinen Sinn macht, mit seinem metallenen Rollstuhl durch den Metalldetektor zu fahren. Der Angestellte an der Kontrollstelle ruft Kay deshalb freundlich zu: „*Ich habe schon mal Platz gemacht!*“ und Kay fährt an dem Bogen vorbei und wird extra per Hand gesondet. Der Sicherheitsmitarbeiter fragt Kay, ob er sich einmal im Rollstuhl mit den Armen hochstemmen kann, was für Kay kein Problem ist. Dann scannt der Mitarbeiter seinen Rücken und seinen Po ab.

Später flüstert Kay mir zu: „*Ich hätte etwas schmuggeln können.*“

Denn meistens wird nur er, nicht aber das dicke Luftkissen unter ihm gescannt. Dass das Kissen nicht untersucht wird, hat auch etwas mit der Unsicherheit zu tun, die Kay aufgrund seiner Behinderung entgegengebracht wird. Im Namen der Sicherheit wird in der Airworld entmündigt, eingeschränkt und für den Passagier meist Unbequemes legitimiert, das gilt auch in Bezug auf den behinderten Fluggast. Und doch ist die Unsicherheit hier größer: Wie darf man den mobilitätseingeschränkten Fluggast anfassen? Welche Fragen könnte er als diskriminierend empfinden? Und wie können trotzdem die für alle Passagiere geltenden Sicherheitsbestimmungen umgesetzt und eingehalten werden?

„Technomorphe“ Körper (Hengartner 2009:255¹¹⁹)

Das Problem von Kontroll-Sicherheitslücken bei behinderten Menschen deckt sich mit Interviews, die Michael Nagenborg, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Internationalen Zentrum für Ethik in den Wissenschaften (IZEW) der Universität

¹¹⁹ Hengartner zitiert hier Gernot Böhme (1985).

Tübingen im Rahmen der Projekte THEBEN und KRETA geführt hat. Die Wissenschaftler beschäftigten sich mit der ‚Sicherheitstechnologie Körperscanner‘ am Beispiel von ‚Menschen mit abweichenden Körperbildern‘ (darunter fallen Prothesenträger, Transsexuelle, Menschen mit Windeln oder Frauen mit Brustimplantaten). Bei diesen Passagieren sind Körper und Prothese mit dem bloßen Auge und ohne technische Hilfsmittel oft nicht mehr voneinander zu unterscheiden, an und in diesen von Technik geprägten Körpern können aber leichter Waffen oder Sprengstoff transportiert werden¹²⁰.

Seit dem Anschlag unter anderem auf das World Trade Center am 11. September 2001 sind Prothesenträger deshalb von verstärkten Sicherheitschecks betroffen (DiMartino 2002). Da aber manche Beinprothesen nur abgenommen werden können, wenn sich die betroffene Person komplett auszieht und künstliche Hüftgelenke überhaupt nicht zu entfernen sind, sind diese Prozeduren zeitfressend und für die Betroffenen schnell peinlich und frustrierend. Behindertenverbände beklagen, dass ein konsistentes Szenario fehlt, auf das sich die Betroffenen einstellen können. Die Sicherheitschecks unterscheiden sich von einem Flughafen zum an-

¹²⁰ Eine sehr schöne Beschreibung einer Sicherheitsabtastung einer jungen Frau mit Beinprothese liefert die Ethnologin Annegret Held in ihrem Roman ‚Fliegende Koffer‘ (für den sie selbst am Flughafen gearbeitet hat): „Meine Hände fassen Knochen. Sie tasten über Muskelstränge und durch Leistenbeugen, gleiten über Brustansätze, Lendenwirbel, Schlüsselbeine, ich greife in weiches Fleisch, in Achselhöhlen und an Schädelknochen. Das Gesicht berühre ich nie. (weiter siehe nächste Seite)

Das Mädchen mit Haar wie weißem Blattgold hebt spillerig die Arme, ihre Wangen sind rosenfarbig und ungeschminkt, und ihre Augenbrauen sind hell, sie ist so zauberhaft und steht so schief, ich habe die Kuppe meines Zeigefingers in ihrem Hosenbund und spüre einen Moment die Wärme ihres schmalen Bauches, die Hüften haben die harten Aufwürfe der Jeans wie bei allen jungen Mädchen, doch eine Rille im Stoff lässt meine Fingerspitzen verschwinden, völlig verschwinden. Ich begreife, sie ist nicht vollständig, das Mädchen ist nicht vollständig, hier ist kein Bein am Körper, was kommt, ist ein falsches Bein, ich lasse die Sonde sinken, egal, was die Sonde jetzt singt, sie wird immer singen, denn das Bein ist nicht aus Fleisch und Blut.

Sage ich was, sage ich nichts, das Mädchen wie ein fallender Engel, sie sieht bittend aus, und sofort verschwindet meine Erinnerung an das, was ich eben spürte, sofort weiß ich nicht mehr, wie wenig ihr Bein angewachsen ist. Soll ich sie mitnehmen, soll ich ihr das Bein wegreißen, soll ich das Bein durch das Maul der Gepäckprüfanlage jagen, soll ich sagen: Du, du hast doch in dem Bein eine Pistole, einen Brandsatz, eine Selbstschussanlage? Da lachen wir doch. Ich für mich lache in mich hinein.

Das Mädchen dreht sich um, versonnen, sieht in den Himmel hinein. Wer die Sonne im Haar hat, hat doch keinen Sprengsatz im Bein (Held 2008:44f.).

deren und sogar von einem Sicherheitsdienstmitarbeiter zum nächsten (ebd.). Allerdings ist dies nicht unbedingt zu kritisieren, denn gerade undurchschaubare Sicherheitschecks gelten als besonders erfolgreich.

Bei den Passagieren mit abweichenden Körperbildern bleibt trotzdem oft ein Gefühl der Unsicherheit zurück, denn sie wissen, dass ihre Behinderung Spielraum für Täuschungen lässt und auch wenn sie selbst diesen nicht nutzen, könnten andere dies tun. Gleichzeitig existiert auch die Befürchtung, dass die Kontrollen noch unangenehmer werden könnten, wenn tatsächlich einmal ein Fall auftreten sollte, bei dem Sprengstoff im Rollstuhl geschmuggelt werden würde.

Kay betont, dass er sich, auch wenn die Kontrollen eine Belastung für ihn darstellen, auf seinen Flügen sicher fühlen möchte. Deshalb stört es ihn, wenn er selbst Sicherheitslücken wie sein Luftkissen entdeckt.

„Du gibst dich einer Struktur hin, (...) an der du nicht viel verändern kannst“

Weil Menschen, die nicht mit Rollstuhlfahrern vertraut sind, Kay meist weniger zutrauen, als er leisten kann, ist es wichtig für ihn, selbst auf seine Autonomie zu achten. Beim Fliegen ist das Problem besonders groß:

K: Ich steh total auf Autonomie und in dem Moment, wo ich fliege, muss ich sie abgeben. (...) [Das ist wie] wenn man ins Krankenhaus geht oder ins Altersheim, wo man die Struktur seines Tages beim Pförtner hinterlässt. Hier macht man das im Prinzip auch so, sobald man eing_checked hat. Von da an wirst du halt in irgendeiner Weise eskortiert oder begleitet oder betreut oder gibst dich halt einer Struktur hin, die gegeben ist und an der du nicht viel verändern kannst.“

Am Gate angekommen, meldet Kay sich am Schalter und sagt, dass er jetzt da ist. Er kann nicht einfach wie die anderen Passagiere oder wie Marc Augés Pierre Dupont still warten, bis das Boarding beginnt. Für ihn besteht die Reise aus einer ganzen Reihe an komplizierten Sprechakten:

K: Es fängt schon bei der Buchung [im Internet] an: Man kann nirgendwo eintragen, dass man PRM ist. Man kann sein Ticket zwar online erwerben, muss dann aber irgendwo anrufen, damit die Fluggesellschaften Bescheid wissen und Hilfsmittel bereitstellen. In der Praxis bedeutet das: Man muss einen Ansprechpartner

suchen, denn der Telefonservice berät meist nicht gut, man wird hin- und her-verbunden, bis man den Zuständigen erreicht hat. Oft klappt die Organisation dann aber vor Ort trotzdem nicht, bei Flugantritt fängt alles noch einmal von vorn an.

Vor allem das Medium zu wechseln, also im Internet zu buchen und dann per Telefon durchgeben zu müssen, dass man ein Passagier mit eingeschränkter Mobilität ist, stört den internetaffinen Kay. Er würde gerne einfach im Online-Buchungsformular einen Haken machen in ein Kästchen, das fragt, ob ein Mobilitätsservice gebraucht wird – und damit den Ablauf in Gang bringen. Was so einfach klingt, scheint schwierig umzusetzen zu sein (oder es hat einfach keine Priorität), auf jeden Fall existiert 2010 bei der Lufthansa so ein Online-Formular noch nicht.

4.6.6 Kein „Recht auf Klo“?



Abbildung 138: Hinweis auf eine mit dem Rollstuhl nutzbare Toilette.

Bevor wir geboardet werden, möchte Kay unbedingt noch einmal die Toilette aufsuchen. Der Toilettengang vor dem Flug ist so wichtig für ihn, weil er - wie bereits erwähnt - die Toilette an Bord nicht nutzen kann, wenn kein Onboard-Wheelchair vorhanden ist. Die schmalen Zubringer-Rollstühle des Deutschen Roten Kreuzes, die zum Transport der mobilitätseingeschränkten Passagiere ins Flugzeug hinein genutzt werden, gehören dem Flughafen und müssen dort verbleiben. Da Rollstuhlfahrer aber meist als erste gebordet und als letzte wieder aus dem Flugzeug abgeholt werden, dauert die Zwangspause zwischen zwei Toiletten auch auf Kurzstreckenflügen schnell an die zwei Stunden. Keine Bordrollstühle im Flugzeug mitzuführen, ist rechtlich gesehen legitim, denn nach aktuell geltender EU-Richtlinie müssen sich nur auf Langstreckenflügen Bordrollstühle in der Kabine befinden. Auf Kurzstrecken reicht es, „erforderlichenfalls Hilfe, um zu

den Toiletten zu gelangen“¹²¹ zu leisten. Was diese Hilfe beinhaltet, ist nicht festgelegt, die Lufthansa stellt auf ihrer Homepage aber klar, dass ihre Mitarbeiter mobilitätseingeschränkte Passagiere nicht tragen dürfen und auch keine Hilfe in der Toilette geben.

Kay hat es allerdings schon oft erlebt, dass auch ein von ihm beantragter Bordrollstuhl auf längeren Flügen vergessen wurde und nicht mehr rechtzeitig bis zum Abflug organisiert werden konnte. Muss Kay auf einem Kurzstreckenflug auf den Gang zur Toilette verzichten, ist das für ihn

„ein Gefühl sehr starker Ohnmacht. Das arbeitet schon in einem nach. (...) Für mich ist das kein Service, das ist ein Grundrecht.“ (Kay in Ludwig 2009)

– ein menschliches Grundrecht, das Kay in der Welt des Fliegens verweigert wird. Besonders schwer zu begreifen war für Kay, dass etwas im Flugzeug fehlt *„wovon man gedacht hat, dass es eigentlich schon da sein müsste“*. Im Interview mit der Deutschen Welle erzählt er, dass er inzwischen nichts mehr trinke, wenn er mit dem Flugzeug reise, weil der Toilettengang so entwürdigend sei:

„Jede Gaststätte hat heute eine barrierefreie Toilette“, sagt [Kay] Macquarrie. „Aber nicht einmal eine große Fluggesellschaft wie die Lufthansa baut so etwas ein.“ (Kay in Schäfer 2008).

Hinzu kommt, dass nicht nur Kay unter der Situation leidet, auch seine Frau ist betroffen: Seit einem Urlaubsflug nach Mallorca, bei dem der beantragte Bordrollstuhl wieder einmal vergessen worden war und Kay sich so lange mit der Flugbegleiterin darüber auseinandersetzte, bis diese Kay nicht mehr mitfliegen lassen wollte, setzt sich Kays Frau im Flugzeug lieber ganz nach hinten und nicht mehr neben Kay.

K: „Weil sie die Faxen dicke hatte. Also, ja, ist schon ‘n bisschen stressig“,

seufzt Kay und zuckt entschuldigend die Schultern.

Auch andere Passagiere fühlen sich von Kays Problemen betroffen und ergreifen für ihn Partei. Oft reagieren sie sogar besonnener und freundlicher als die eigentlich verantwortliche Crew.

¹²¹ EU-Verordnung Nr. 1107 am 26.07.2008, zitiert nach www.recht-auf-klo.de.

Der Bordrollstuhl



Abbildung 139: Der Bordrollstuhl.

Eine Lösung für das Problem der barrierehaften Flugzeugkabine wäre ein dauerhaft an Bord verbleibender Bordrollstuhl. Bordrollstühle sind 5,5 Kilo schwer und passen zusammengefoldet in eine 40 cm hohe und 40 cm breite Tasche. Es ist die Frage, ob es organisatorisch und finanziell nicht unaufwändiger und ressourcensparender wäre, einen Onboard-Wheelchair dauerhaft in allen Flugzeugen zu installieren, anstatt ihn jedes Mal extra beantragen zu lassen und dann an Bord zu bringen – oder im Falle eines vergessenen Bordrollstuhls Verspätungen in Kauf nehmen zu müssen.

4.6.7 Fliegen und Macht

Woran liegt es, dass Kay bis 2010 auf Kurzstrecken auf einen Toilettengang an Bord / einen Bordrollstuhl verzichten musste? Wer ist dafür verantwortlich, dass die Welt des Fliegens so aussieht, wie sie aussieht? Wer hat die Macht, sie zu verändern? Und was kann eine Einzelperson ausrichten, wenn sie ihre Grundbedürfnisse und Grundrechte in der Airworld nicht berücksichtigt sieht? Das möchte ich im Folgenden näher untersuchen.

Airlines, Flugzeugbauer und Flughafenbetreiber

In Auftrag gegeben werden Flugzeuge mit den jeweils gewünschten Innenausstattungen bei den Flugzeugbauern von den Airlines (siehe Kapitel 2.1.2 ‚Innen‘). Diese denken wirtschaftlich, für sie muss es sich also in irgendeiner Form lohnen, wenn sie eine barrierefreie Kabinengestaltung ordern – zum Beispiel, weil die mobilitätseingeschränkten Passagiere eine gewinnbringende Zielgruppe sind. Bisher

scheint dies nicht so zu sein, denn Lufthansasprecher Bärwalde betonte noch am 09.01.2009 in der taz die geringe Größe der Gruppe an Betroffenen:

„Zehn Prozent Behinderte weltweit repräsentieren keinesfalls Gehbehinderte“, es handele sich um eine viel kleinere Gruppe von fliegenden Rollstuhlfahrern.

Außerdem sagte er: „Wir geben denen doch Mobilität zurück.“ (Ludwig 2009)

Wann immer es geht, bucht Kay nun Lufthansa (wie sein Flightdiary auch zeigt), um Präsenz zu zeigen:

K: Lufthansa gegenüber hab‘ ich ja die Kampfansage, weil das einfach der größte Anbieter ist und ein global aufgestelltes Unternehmen, das seit hundert Jahren fliegt. Die sollen gefälligst ihren Pioniergeist auch auf die Ausgestaltung ihrer Innenräume legen! Und ich hoffe, wenn ich sozusagen so ein großes Zugpferd habe, dass dann die anderen mit aufspringen. Und deswegen flieg ich gerne, wenn möglich Lufthansa.

Auch gegenüber anderen Airlines versucht Kay sein ‚Recht auf Klo‘ durchzusetzen: Eine holländische Fluggesellschaft hatte einmal eine einstweilige Verfügung gegen Kay erwirkt, nachdem es Probleme mit einem vergessenen Bordrollstuhl gegeben hatte und er dies über seinen Blog kommunizierte. Anschließend durfte Kay nicht mehr mit dieser Linie fliegen. Nach einem Vergleich darf er auch nichts mehr über den Vorfall publizieren oder den Namen der Fluggesellschaft nennen.

Von einer anderen Airline hat Kay aufgrund einer Beschwerde bezüglich eines vergessenen beantragten Bordrollstuhls Schmerzensgeld erhalten. Da er dieses akzeptiert hat, darf er sich auch zu diesem Vorfall nicht mehr äußern.

K: Man wird gekauft.



Abbildung 140: Für Rollstuhlfahrer ohne Hilfe nicht nutzbar: die Gangway.

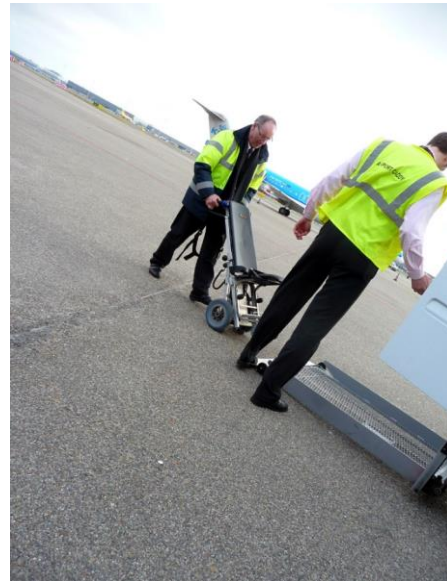


Abbildung 141: Die Helfer in ihren gelben Warnwesten.

In Amerika ist man bereits weiter, hier hat sich die barrierefreie Situation nicht nur am Boden, sondern auch schon in den Flugzeugen stark verbessert. Besonders setzt sich Delta Airlines für Barrierefreiheit ein: „Mittel- oder langfristig sollen alle Flugzeuge behindertengerecht sein“, kündigte Delta Airlines Verkaufsleiter Thomas Brandt 2008 an, und in den neuen Flugzeugen Airbus A-380 und Boeing 787 sind bei Delta bereits behindertengerechte Toiletten installiert (Schäfer 2008). Delta geht es nicht nur um den monetären Mehrwert, die Fluggesellschaft sieht es als positiven Beitrag zu einem guten Image als barrierefreie Airline zu gelten.

Am Artefakt selbst scheint es nicht unbedingt zu liegen, dass das Flugzeug bis heute so barrierehaft ist: „Man kann jedes Verkehrsflugzeug barrierefrei umbauen“, sagt Norbert Thomas von der Firma Dasell, die Flugzeuge von Airbus und Boeing mit sanitären Anlagen ausstattet (Schäfer 2008). „Das ist wie mit einem Wohnmobil. Da kann ich auch eine neue Innenausstattung einbauen“ (ebd.). Es liege ganz daran, was eine Fluggesellschaft ordere.

Einige Airlines und Flughäfen haben bereits auf „*smarte Lösungen*“ (Zitat Kay) umgerüstet:



Abbildung 142: Eine Flugzeug-Hebebühne.

Für barrierefreies Boarden gibt es den ‚Highlifter‘, der mobilitätseingeschränkte Passagiere wie ein Fahrstuhl zum Flugzeug hochfährt, wenn nicht über den Finger gebordet wird. Am Frankfurter Flughafen wurden 2008 drei Stück des „SideBull Highlifter“ angeschafft und auch der Flughafen Hamburg hat 2008 ein solches Hebegerät gekauft. Kay erzählt, dass es das Prinzip der Hebebühne schon lange gibt. Er hat diese für ihn sehr komfortable Alternative das erste Mal vor ca. 10 Jahren in Italien benutzt – ausgerechnet bei Ryanair, der Airline, die schon mehrmals aufgrund von Diskriminierung Behinderter verurteilt wurde.

Air France ist ein Positivbeispiel in Bezug auf die Toilettenkabinen, dort gibt es bordrollstuhlzugängliche Toiletten, die nicht mehr Platz beanspruchen, da für die Rollstuhlnutzung zwei Kabinen durch eine versenkbare Mittelkonsole einfach miteinander verbunden werden können.

Es gibt also durchaus intelligente Lösungen für eine barrierefreiere Airworld, doch werden sie aufgrund der etablierten (Macht)Strukturen der einzelnen Lobbys und vermeintlich fehlender Wirtschaftlichkeit zu wenig gesucht und entwickelt. Der Anreiz über smarte Lösungen nachzudenken und sie umzusetzen, scheint noch zu fehlen. Das ärgert Kay:

K: Weil der Bedarf nicht hoch genug ist, weil der Schmerz der Leute, die sich dann darüber aufregen, so marginal ist, dass die Leute das hintenüberfallen lassen.“

Auch die freiwilligen Selbstverpflichtungen, in denen sich die Flughäfen und Airlines zu einer grundsätzlichen Haltung gegenüber mobilitätseingeschränkten Menschen bekennen¹²² und sich konkrete Maßnahmen zur Behebung der noch existierenden Probleme verordnen, scheinen noch nicht den erwünschten Effekt zu haben.

Die Gesetzgeber

Wie barrierefrei die Airworld ist, hängt nicht nur von den Airlines als Auftraggeber für die Flugzeugbauer ab, auch gesetzliche Rahmenbedingungen üben Einfluss aus. Dazu gehört zum Beispiel die EU-Verordnung 1107 zum Fliegen, die seit dem 26. Juli 2008 gültig ist (Europäisches Parlament 2006). Sie bestimmt nicht nur bauliche Rahmenbedingungen wie die Gangbreite in der Flugzeugkabine, sondern soll auch bewirken, dass im gesamten europäischen Bereich die gleichen Standard-Richtlinien für den Transport von behinderten Reisenden gelten. Davor gab es im Europäischen Ausland keine einheitliche Regelung darüber, wie behinderte Fluggäste von Seiten des Flughafens und der Airline betreut werden sollten.

Aufgrund der neuen EU-Verordnung sind Fluglinien nun auch verpflichtet, Passagiere mit eingeschränkter Mobilität zu transportieren und ihnen Betreuung anzubieten. Auch das war vorher nicht der Fall. Jedoch gilt die EU-Norm nur für Flugzeuge und Flughäfen in Europa, in der restlichen Welt können die Gegebenheiten und Vorschriften ganz anders aussehen. Es ist also nicht nur wichtig, dass die

¹²² Alle deutschen Flughäfen haben eine „Mission zum Zweck von Qualitätsstandards“ (zum Beispiel in Hamburg im Jahre 2006) erarbeitet. Darin erkennen sie beispielsweise an, „dass jeder Fluggast mit eingeschränkter Mobilität als einzigartiges Individuum mit unterschiedlichen individuellen Bedürfnissen und Präferenzen zu erachten ist. Der Hamburger Flughafen setzt sich dafür ein, PRM auf respekt- und taktvolle Weise maßgeschneiderte Serviceleistungen zu bieten, ohne zu diskriminieren und unter der Prämisse, dass jedem PRM ein Maximum an Unabhängigkeit ermöglicht wird. (...). Reist ein PRM-Fluggast mit seinem eigenen Rollstuhl, so ist ihm der Aufenthalt im Hamburger Flughafen so angenehm wie möglich zu gestalten, indem er / sie soweit möglich seinen eigenen Rollstuhl benutzen kann (bei der Abreise bis zum Pre-Boarding, bei der Ankunft am Ausgang des Luftfahrzeugs).“ (Qualitätsrichtlinie (EG) Nr. 1107/2006 Hamburger Flughafen).

Rollstuhlfahrer in der EU mit dem Flugzeug starten können, genauso wichtig ist, dass sie problemlos wieder zurückkommen.¹²³

Verteidigt werden die Rechte von mobilitätseingeschränkten EU-Passagieren vom Europäischen Parlament oder untergeordneten Gerichten. Immer wieder werden Airlines auch aufgrund ihres Umgangs mit behinderten Fluggästen verurteilt. Der Low-cost Carrier Ryanair musste 2004 eine Geldstrafe von 1900 Euro zahlen, weil er einem auf den Rollstuhl angewiesenen Passagier diesen nicht kostenlos zur Verfügung stellte¹²⁴. Kay verbindet trotz des schlechten Images in Bezug auf den Umgang mit Behinderten positive Erfahrungen mit Ryanair, da man auf der Website tatsächlich den Rollstuhlbedarf angeben kann, ohne noch zusätzlich jemanden anrufen zu müssen, er schätzt die kleineren Flughäfen, die Ryanair anfliegt, da er hier mehr Spielraum für Problemlösungen sieht (beispielsweise, wenn der Bordrollstuhl vergessen wurde). Dauerhafte Onboard-Wheelchairs und Hebebühnen gab es bei Ryanair schon lange vor Linienairlines wie der Lufthansa. Kays erstaunliches Fazit:

K: Die [von Ryanair] sind toll!

Übergeordnet gilt das 2008 in Kraft getretene und von der UNO-Generalversammlung in New York verabschiedete Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention). Behinderte Menschen werden laut dieses Vertrages nicht mehr „als Kranke betrachtet, denen geholfen werden muss, sondern wie alle anderen als von Geburt aus mit Rechten ausgestattete Menschen“¹²⁵.

Da in Bezug auf die Onboard-Wheelchairs auf Kurzstreckenflügen auf EU-Ebene der „Mangel erkannt wurde“ (Zitat Kay), seitdem aber nichts weiter passiert ist, hat Kay sich mit einer Petition, die behinderten Passagieren den barrierefreien Zugang zur Flugzeugtoilette garantieren soll (wie es die EU-Flugverordnung eigentlich vorschreibt) und die von knapp 600 Menschen unterschrieben wurde, an den

¹²³ Es gibt zum Beispiel Fälle wie den der behinderten Schweizerin Verena Kipfer, die nach Manila flog, aber nicht mehr zurückfliegen konnte, weil ihr am Abflughafen von der Fluggesellschaft KLM der Transport verweigert worden war (Töndury 2005).

¹²⁴ Spiegel online (ohne Autor, 2004): Ryanair wegen Rollstuhl-Gebühr verurteilt.

¹²⁵ Seite „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“. In: Wikipedia.

Deutschen Bundestag gewendet. Kay wäre auch bereit, für sein Recht zu klagen, wenn sich ein Jurist finden würde, der die Klage führt.

Außerdem hat er eine Beschwerde über einen Flug nach Paris, auf dem kein Bordrollstuhl vorhanden war und ihm das Personal nicht half, den Weg zur Toilette zurückzulegen, beim Luftfahrtbundesamt - das dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur untersteht - eingereicht.

Interessensverbände

Mit all diesen Akteuren Kontakt aufzunehmen, die Suche nach den richtigen Ansprechpartnern, das Verfassen von Texten, das Verstehen der bürokratischen Abläufe und das Sammeln der Unterschriften kosten Kay viel Zeit und Kraft. Dieses Engagement leistet er unbezahlt in seiner Freizeit.

K: Also da brauchst du schon irgendwie 'ne gewisse innere Einstellung, dass du es auch wirklich machen möchtest und dass es halt irgendwie ein höheres Ding ist.

Unterstützt wird Kay unter anderem vom Deutschen Behindertenrat, der die Interessen behinderter und chronisch kranker Menschen und ihrer Angehörigen seit 1999 verbandsübergreifend vertritt. Der Deutsche Behindertenrat repräsentiert mehr als 2,5 Millionen Betroffene¹²⁶.

Zu seinen Aufgaben gehören die Sicherstellung der finanziellen Rahmenbedingungen für die Lebensgestaltung behinderter und chronisch kranker Menschen und ihrer Angehörigen, die Erwirkung notwendiger Dienste und Selbsthilfestrukturen und der Kampf für die Gleichstellung behinderter Menschen in der Gesellschaft.¹²⁷

Die 4. Gewalt: Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Ein weiteres Instrument um Änderungen in der Airworld zu erwirken, ist die Presse. Für Kay ist sein Blog das stärkste Instrument, um das Thema ‚Bordrollstuhl‘ in Presse und Politik zum Gesprächsthema zu machen. Mit dem Slogan ‚Recht auf Klo‘ hat er ein kraftvolles und plakatives Bild gefunden, um zu illustrieren, wie Behinderte in der Airworld bis heute diskriminiert werden. Um das

¹²⁶ Website Deutscher Behindertenrat.

¹²⁷ Ebd.

Thema präsent zu halten, gibt Kay außerdem Interviews, die in Zeitungen, auf Blogs oder im Fernsehen erscheinen und für die O-Töne der Pressesprecher der Airlines eingeholt werden. Auch darüber bleibt Kays Thema im Gespräch.

Erste Erfolge

2010, also kurz vor Kays und meinem gemeinsamen Flug, hat die Lufthansa tatsächlich begonnen, alle Kurzstreckenflieger mit Bordrollstühlen auszustatten, die nun nicht mehr extra beantragt werden müssen¹²⁸. Dieses Engagement geht sogar über die Forderung der europäischen Union hinaus.

Bei Kays Flug mit der Lufthansa von Köln nach Berlin am Tag vor unserem gemeinsamen Rückflug war das erste Mal der gewünschte Onboard-Wheelchair dabei, ohne dass Kay ihn extra buchen musste. Kay konnte auf diesem Kurzstreckenflug ohne Probleme selbst entscheiden, ob er die Toilette benutzen wollte oder nicht – wie jeder andere Passagier auch. Der Flug fühlte sich für ihn gleich ganz anders an als sonst und am Ende des Fluges wurde er das erste Mal von der Crew für sein Verhalten an Bord gelobt. Das war für ihn selbst am überraschendsten:

K: Also, da war es wirklich so, dass ich mir den Umständen entsprechend angenehm begleitet und betreut vorkam und so etwas. Und die den richtigen Punkt gefunden haben, ich mein, die haben sich am Ende auch noch bedankt, was für ein angenehmer Passagier ich war, also das hört man (erfreut), habe ich echt vorher noch nie gehört. (lacht)

Doch der Kampf für eine barrierefreie Airworld ist für Kay mit diesem Teilerfolg nicht vorbei. Das nächste Teilziel ist die barrierefreie Umgestaltung der Toilettenkabinen. Bis die umgesetzt ist, kann es jedoch noch dauern, denn (und das weiß auch Kay):

K: „Man denkt nicht in Tagen, sondern in Monaten und Jahren. Man muss die Zyklen beachten, die ein Flugzeug in der Luft ist.“

¹²⁸ Website Lufthansa, Service an Bord.

Inklusion statt Integration

Für Kay steht das Problem der Toilettennutzung symptomatisch für die komplette nicht barrierefreie Airworld, die ihn diskriminiert und in seiner Autonomie einschränkt. Statt die Airworld so zu gestalten, dass die Rollstuhlfahrer alleine in ihr klarkommen können, wird auch 2014 immer noch „eskortiert“, „begleitet“ oder „betreut“ (Zitat Kay) und die Umgebung jedes Mal neu durch Hilfeleistungen für ihn nutzbar gemacht. Was sich die Rentnerin Rita so sehr wünscht, ist für Kay ein großes Ärgernis.

„Inklusion statt Integration“ lautet auch das Motto der UN-Konvention für Menschen mit Behinderungen. Der Gedanke dahinter: Umgebungen sollen von vorneherein so gestaltet sein (und nicht von Fall zu Fall umgerüstet werden), dass sie für jeden Menschen nutzbar sind. Kay stimmt dem ebenfalls zu:

K: Dass sich nicht der Mensch einstellen muss auf die Umgebung, sondern die Umgebung sich auf ihn einstellen muss.

Dies wäre auch für die Airworld sein Ziel. Denn wo ein Rollstuhlfahrer nicht fahren kann, kommen die Menschen mit ihm nicht in Berührung:

K: Es bleibt ein Die und Wir (zitiert nach Ludwig 2009).

4.6.8 Im Flugzeug: Diskriminierungen an Bord

Nachdem wir eine Weile am Gate gesessen haben, kommen zwei Sanitäter vom DRK in grellorangenen Westen zum ‚Preboarding‘. Wieder einmal ziehen wir die Aufmerksamkeit der anderen Passagiere auf uns. Auch wenn die Westen Sinn machen (so sind die Helfer gut zu erkennen und müssen sich nicht extra umziehen, wenn sie sich auf dem Vorfeld aufhalten), bringen sie Kay in eine unangenehme Situation:

K: Man ist a n d a u e r n d öffentliche Person. Das ist das mit diesem Präsentierteller. Und wenn die beiden DRK-Leute da ankommen, mit so ‘nem Bordrollstuhl und dich dann... Es geht immer um diese Extra-Behandlung, diese Extrawurscht, die einem dann zuteilwird, die man eigentlich gar nicht will, aber weil die Systeme nicht dafür ausgelegt wurden, ursprünglich, sozusagen.

Sobald Kay die Räume des Fliegens betritt, wird er zur „öffentlichen Person“, anders als die Millionen anderen Reisenden, die in der anonymen Masse der Reisenden nicht sichtbar werden – in Kays Augen ein erstrebenswerter Zustand. Hier kriegt Einsamkeit und Ähnlichkeit eine ganz andere Bedeutung als bei Augé.

Menschliche ‚Barrieren‘

Wir betreten nun den Finger¹²⁹, doch dieser führt sehr steil hinunter zum Flugzeug. Zu Fuß fällt dies kaum auf, mit dem Rollstuhl jedoch ist die Situation nur schwer zu bewältigen. Der eine DRK-Mitarbeiter will Kay deshalb schieben und löst ungefragt die Bremse des Rollstuhls. Kay sagt wütend:

K: Ich fahre selbst bis ins Flugzeug! Ich steige erst im Flugzeug um in den Zubringerrollstuhl!

Das kriegt er auch sehr gewandt hin. Später ärgert Kay sich über den Sanitäter:

K: Der wollte mich schieben! Der hat einfach meine Bremse gelöst, ohne zu fragen. Das ist ein Eingriff in meine Privatsphäre!

Als ich einwende, dass der Taxifahrer auch nicht besonders gut im Umgang mit ihm gewesen war, bemerkt Kay jedoch zu Recht:

K: Der DRK-Mitarbeiter und die Stewardess werden geschult, der Taxifahrer nicht. Deshalb empfinde ich das als Mangel!

Es ist also nicht nur die bauliche Infrastruktur der Airworld, die noch nicht barrierefrei ist, auch der persönliche Umgang mit den Rollstuhlfahrern ist noch lange nicht inklusiv. Unscheinbar wirkende Handlungen wie das Lösen der Rollstuhlbremse ohne dies vorher zu kommunizieren, können in diesem Fall „in Wirklichkeit von etwas wesentlich Größerem handeln“ (Ehn, Löfgren 2012:268f.) und sich „in Provokationen verwandeln, die sie hervorstechen lassen und Diskussionen darüber auslösen, was angemessen oder normal ist.“ (ebd.).

¹²⁹ Werden die Passagiere nicht über einen Finger geboardet, sondern mit Bussen auf das Vorfeld gefahren, von wo aus sie die Maschine über die Gangway-Treppen betreten, wird Kay auf dem Transportrollstuhl festgeschnallt (*K: Wie ein Paket der deutschen Bundespost, wie ein Stück Material!*) und von zwei Helfern die Treppe zum Flugzeug hinaufgetragen. Nur selten steht eine Hebebühne zur Verfügung.

Die Ratgeberliteratur für mobilitätseingeschränkte Menschen empfiehlt deshalb, dass die Rollstuhlfahrer selbst bestmöglich über ihre Rechte und mögliche Hilfsangebote informiert sein und erklärend eingreifen sollten. Doch nicht immer hat Kay die Kraft (und die Lust) seine Betreuung selbst zum Erfolg zu machen.

K (aufgeregt): Manchmal ist man dann halt auch wirklich aufgrund der Gesamtsituation so genervt, eigentlich weiß man, dass es so kommen wird. Ich weiß auch, dass es keine Bordrollstühle gibt, aber das ist 'ne unglaublich stressige Situation, und manchmal hab' ich dann einfach keinen Bock darauf, dass es in dem Moment dann genauso ist.

Kay bemüht sich in solchen Situationen darum, sachlich zu bleiben und die Probleme nicht persönlich zu nehmen, doch das erfordert viel Selbstbewusstsein und Beherrschtheit, die er nicht in jeder Situation hat (und die auch jeder nicht-mobilitätseingeschränkte Mensch nicht immer haben würde).

Als er im Inneren des Flugzeuges angekommen ist, steigt Kay schließlich in den schmalen Zubringer-Rollstuhl um, in dem der DRK-Mitarbeiter ihn zu seinem Sitzplatz schiebt. Das Umsetzen vom Rollstuhl auf den Flugzeugsitz bewältigt Kay selbstständig und problemlos. Er stemmt sich hinüber auf den Sitz und hebt seine Beine mit der Hand nach. Die Flugbegleiterin kommentiert dies mit den Worten: „*Ach, das ging ja super. Sind ja nicht alle so schlank und sportlich.*“

Ich setze mich auf die andere Seite des Ganges, obwohl ich eigentlich neben Kay gebucht bin, und hoffe, dass der Platz, auf dem ich fälschlicherweise sitze, nicht vergeben ist. Sonst hätte Kay sich mit den Händen weiter in Richtung Fenster rutschen müssen. Das Besondere an der Rollstuhl-Reihe ist nur, dass die Armlehnen hier hochklappbar sind. Mehr Beinfreiheit oder andere Annehmlichkeiten wie zum Beispiel Griffe an der Decke, um sich über die Sitze zum Fenster zu ziehen, gibt es hier nicht. Eine innovativere Sitzreihe für Rollstuhlfahrer, die das Zum-Fenster-Rutschen einfacher machen würde, ist bis jetzt nicht in die Innengestaltung eingeflossen.

Die ersten Geschäftsleute betreten das Flugzeug. Ein Herr im Anzug sagt, als er an mir vorbeigeht, freundlich-dezent: „*Eigentlich sollte ich da sitzen, aber das ist gar kein Problem, ich gehe eine Reihe weiter.*“

Bis zu diesem Erlebnis hatte ich noch nie erlebt, dass ein Passagier freiwillig auf seinen fälschlicherweise bereits von einer anderen Person besetzten Platz verzichtet. In diesem Fall reagieren alle von meinem Sitzplatzwechsel betroffenen Personen aber äußerst verständnisvoll. Kay bestätigt mir dies aus eigener Erfahrung – die Passagiere erlebt er oft mehr um sein Wohl bemüht als das Kabinenpersonal.

Nun fragt Kay die Flugbegleiterin routinemäßig, ob ein Bordrollstuhl an Bord sei. Als diese bejaht, bittet Kay sie, ihn uns vorzuführen. Nun stöhnt die Flugbegleiterin jedoch dramatisch: *„Bis ich den aufgebaut hab‘, dauert das eh‘ zwanzig Minuten und dann sind wir wieder gelandet. Das ist wie bei IKEA, da kriegt man ja auch alles nicht zusammengebaut!“*

Tatsächlich müssten nur drei Module auseinandergefaltet werden – die Flugbegleiterin wurde einfach nicht richtig eingewiesen oder sie ist noch ungeübt im Umgang mit dem Stuhl. Anschließend fragt sie Kay in betont freundlichem Tonfall, ob er denn auf die Toilette werde gehen müssen während des Fluges: *„Dann würden 50 Leute nämlich nichts zu trinken bekommen.“*

Sie lächelt weiter ihr professionelles Stewardessenlächeln. Kay bleibt betont ruhig und antwortet höflich, dass er gerade eben auf der Toilette war und in dieser Hinsicht nichts zu befürchten sei.

Das Flugzeug rollt los und die Flugbegleiter beginnen die Sicherheitsvorführung. Kay jedoch schaut gar nicht richtig hin:

K: „Wenn hier was passiert, komme ich höchstwahrscheinlich eh nicht raus“, sagt er mit einem schiefen Grinsen. Dieses Gefühl ist nicht aus heiterem Himmel entstanden, es hat viel damit zu tun, wie Kay sich in der Airworld behandelt fühlt und wieviel Wert seiner Anwesenheit beigemessen wird.



Abbildung 143: Die Bordtoilette – mit den Bordrollstühlen nicht nutzbar.

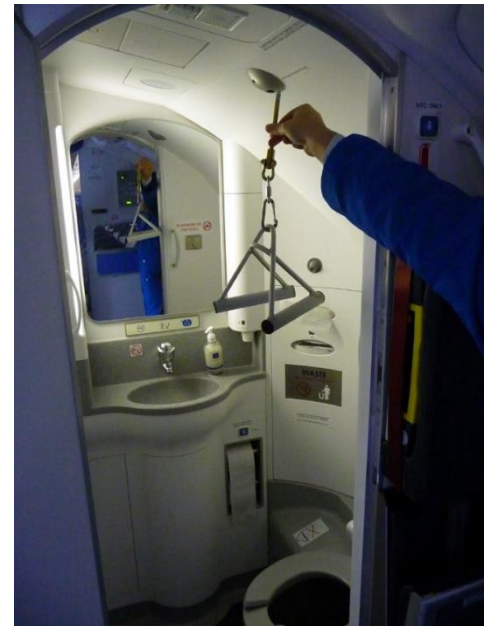


Abbildung 144: Haltebügel, die den Rollstuhlfahrern das Umsetzen auf die Toilette erleichtern (noch nicht standardmäßig mit an Bord).

Im Flugmodus

Während wir über die Startbahn rollen, wechseln Kays Gefühle jedoch abrupt: „*Das ist der schönste Moment!*“, ruft er, als wir abheben. Er wirkt sehr zufrieden, lehnt sich zum Fenster hinüber und schaut hinaus. Das Abheben ist einer der Momente, die er am Fliegen besonders liebt und für den sich die Strapazen seiner Meinung nach lohnen.

K: Ich finde immer dieses Abheben, da kann man ja auch runter gucken, besonders an Tagen wie diesen, wo ganz tolle Sicht ist und blauer Himmel und so, das ist einfach schön, wie die Sicht auf die Dinge sich verändert, je höher du steigst, und so etwas ... das fand ich schon immer schön.

Später fotografiert Kay mehrmals mit seinem Telefon aus dem Fenster. Wenn ihm die Bilder gefallen, zeigt er sie auf seiner Facebook-Seite.

K: Dann [während eines Fluges] ist man irgendwie in so 'nem andern Modus. Auf dem Flug gestern war ich zum Beispiel eher romantisch unterwegs (lacht). Weil ich mich so gedanklich auf die Feierlichkeiten [vorbereitet habe] und so. Obwohl's beruflich war, war's trotzdem was sehr Besonderes.

Kays „Reisestimmung“ (Löfgren 2014:26) in der Luft ist eine andere als am Boden und seine augenblicklichen Emotionen stehen in starkem Gegensatz zu allem, was ihm vorher in der Airworld passiert ist.

Eine Stunde nichts machen zu können, ohne E-Mails und W-Lan, und dass man dadurch „auf sich selber zurückgeworfen wird und die Dinge mal aus einer anderen Perspektive betrachtet“ empfindet Kay wie der Künstler Stefan als besonders schön am Fliegen. Die Möglichkeit an Bord zu telefonieren oder im Internet zu surfen, ist deshalb für ihn keine reizvolle Weiterentwicklung:

K: Dann hast du auch nicht mehr diesen ‚Rückzugsraum Flug‘ (lacht), sondern dann geht das halt irgendwie in den Alltag über, wie alles andere auch, dann [ist das] im Prinzip ... noch ein erweiterter Raum, wo sonst auch alles möglich ist.

Das Reizvolle an dem Raum ‚Flugzeug‘ ist für Kay also, dass gerade *nicht* alles hier möglich ist, gerade die *Beschränkung* bedeutet für ihn Freiheit. Und obwohl das Internet ansonsten sein wirksamstes Werkzeug im Kampf für eine inklusive Welt ist, will er es hier drin nicht haben oder nutzen.

Die Flugbegleiterin serviert nun Müsliriegel und Getränke. Sie fragt auch Kay, ob er etwas trinken möchte und der lässt sich die Chance auf eine Retourkutsche nicht entgehen:

K: Ich hätte gerne einen Orangensaft – h a l b e G r ö ß e.

Vielleicht wird der Flugbegleiterin erst jetzt die Tragweite ihres Satzes vorhin bewusst, auf jeden Fall antwortet sie erschrocken:

„Oh Gott, nein, Sie können die Toilette natürlich benutzen!“

Kay antwortet nichts.

4.6.9 Gelandet am Flughafen Köln / Bonn – ‚Virus Coloniensis‘



Abbildung 145: Auch von außen Tegel sehr ähnlich: Flughafen Köln / Bonn.

Der 1938 eröffnete Köln / Bonner Flughafen liegt 15 Kilometer südöstlich vom Kölner Stadtzentrum und 16 Kilometer vom Bonner Zentrum entfernt. 1994 wurde er nach Konrad Adenauer benannt, der sich für den Flughafenbau stark eingesetzt hatte¹³⁰. Der Flughafen hat zwei Terminals und 2013 wurden mehr als 9 Millionen Passagiere hier abgefertigt. Anders als an vielen anderen deutschen Flughäfen existiert kein Nachtflugverbot, da der Flughafen lange Regierungsflughafen war und Teile der Luftwaffe bis heute hier stationiert sind. Die Nachtflugerelaubnis wurde trotz großer Proteste bis 2030 verlängert.

Kays und meine Reise vom Flughafen Berlin-Tegel zum Flughafen Köln / Bonn verbindet nicht nur die beiden Städte, sondern auch das gleiche Flughafenmodell aus den 1960er Jahren: In Köln wurde die dezentrale Abfertigung in Deutschland das erste Mal umgesetzt und unter dem Titel ‚Virus Coloniensis‘¹³¹ diente die Idee als Wegbereiter für spätere Bauten wie Hannover-Langenhagen oder eben Berlin-Tegel. Da die Brücken für die Großraumjets jedoch zu klein waren, die vielen Passagiere in den Warteräumen keinen Platz fanden und die Gepäckausgabebänder nicht groß genug waren, wurde das Konzept bald durch andere Flughafentypen ersetzt.¹³²

¹³⁰ Seite ‚Flughafen Köln/Bonn‘. In: Wikipedia.

¹³¹ Seite ‚Flughafen Köln/Bonn‘. In: Wikipedia.

¹³² Ebd.



Bundesarchiv, B 146 Bild-F180796-0013
Foto: Wierke, Ulrich | 10. Februar 1989

Abbildung 146: Viel Beton und flache Decken abseits der Eingangshalle: Köln Bonn Airport.

Mächtige Mikropolitik

Nachdem die Türen geöffnet sind, steigen alle Passagiere aus, nur Kay und ich bleiben sitzen, bis ein Zivildienstleistender vom DRK kommt, um uns abzuholen. Der junge Mann hat keinerlei Berührungsängste in Bezug auf Kay und erzählt uns, während er Kay aus der Kabine rollt, lebhaft von seiner Arbeit am Flughafen und von den vielen türkischen Rollstuhlfahrern, die sich von hier auf den Weg in den Türkeiurlaub machen. Die Stimmung ist sehr gut, auch aufgrund der angenehmen Art des Zivildienstleistenden. Es ist erstaunlich, wieviel positiver menschlicher Kontakt an einer ansonsten nicht auf Rollstuhlfahrer ausgerichteten Umwelt verbessern kann.

Denn auch der Köln-Bonner Flughafen ist keineswegs barrierefrei: Auf unserem extra für mobilitätseingeschränkte Menschen vorgesehenen (Um)Weg gibt es einen Fahrstuhl, den wir ohne Flughafenausweis nicht bedienen können, einen extrem hohen Kantstein ohne Rampe (den Kay mit Skateboardergeschick springend bewältigt) und der ganze Weg ist nicht ausgeschildert, weshalb wir nicht alleine gehen können. Triviale Baulichkeiten wie der Kantstein oder leicht zu behebbende Informationsdefizite wie die fehlenden Ausschilderungen, also aus „unerwarteten Winkeln“ (Ehn, Löfgren 2012:269) auftauchende Kleinigkeiten, werden zu einer in ihren Anspielungen unglaublich mächtigen Mikropolitik (ebd.): „In Situationen, die scheinbar nichts mit Schicht, Hierarchie oder Marginalisierung zu tun haben“ kommt es auf die Details an, denn auch über sie „werden Abgrenzungen vorgenommen“ (ebd.):

„Mobility and control over mobility, both reflects and reinforces power“ (Massey [1998] nach Vonderau 2003:10).

Da wir kein Gepäck haben, laufen wir gleich hindurch zur Ankunft. Kay geht noch einmal auf die Toilette, dann trinken wir einen Abschlusskaffee. Kay freut sich bereits auf den nächsten anstehenden Flug mit seiner Frau und seinen kleinen Zwillingen. Pro betreuendem Erwachsenen darf nämlich ein Kleinkind im Flugzeug mitfliegen.

K: „Und ich zähle auch als ein Erwachsener!“

Kay wirkt fast verblüfft, dass er in diesem Fall doch einmal als vollwertiger Nutzer der Airworld anerkannt wird.

4.6.10 Der ‚vergessene‘ Passagierkörper

In vielen Airworld-Details wirkt Kay wie ein vergessener Nutzer, denn als die Welt des Fliegens erschaffen wurde, herrschten noch andere Vorstellungen darüber, wie mobil Mobilitätseingeschränkte sein sollten und auch das Selbstbewusstsein der Rollstuhlfahrer war früher ein anderes. Diese überkommenen Vorstellungen sind bis heute in Architektur und Abläufe eingeschrieben.

Organisation und Gebautes sind deshalb ganz offensichtlich auf eine bestimmte Durchschnitts-Klientel an Fluggästen ausgerichtet. Hat ein Verbraucher individuelle Bedürfnisse, zum Beispiel, weil er wie Kay im Rollstuhl sitzt, wird er zwar durch ein Kürzel codiert, das diese Bedürfnisse möglichst genau kommunizieren soll, aber er bringt - bis heute - die Airworld aus dem Takt und die fragilen und kettenartig ineinandergreifenden Abläufe durcheinander.

Dadurch, dass wir es in dieser Fallstudie mit einem Körper zu tun haben, der nicht voll funktionsfähig ist, wird deutlich, auf was für ein Verständnis von Körper die Airworld eigentlich ausgerichtet ist: Der einzelne Passagier mag zwar das Gefühl haben, dass er in den Räumen des Fliegens vor allem passiv bewegt wird (von den Rolltreppen, von den Fahrbändern, von den Transferbussen und schließlich von den Flugzeugen), doch elementare Voraussetzung, damit diese ‚Fortbeweger‘ wirken können, ist ein funktionstüchtiger Körper, der sich selbstständig in das Flugzeug hinein, im Flugzeug hin- und her und aus dem Flugzeug hinausbewegen

kann und dessen Sinne wie Hören und Sehen voll ausgebildet sind, denn auf diesen Voraussetzungen beruht das Konzept der Evakuierung der Passagiere.

Ein Körper, der ein an ihn gebundenes eigenes Verkehrsmittel mitbringt, stellt das alles auf den Kopf. So wird Kay selbst auf einem Direktflug zum Viel-Umsteiger: Er steigt aus seinem Rollstuhl um in den DRK-Rollstuhl, dann in den Flugzeugsitz, dann in den Bordrollstuhl und letztendlich wieder in seinen privaten Rollstuhl.

Dass für Kay das Flugreisen jahrelang nicht vereinfacht wurde, ist besonders problematisch, da Mobilität und Motilität „zu den grundsätzlichen Alltagsanforderungen in der Gegenwart“ (Rolshoven 2011:52) gehören und „Ungleichheiten“ ebenso fundieren „wie sie Möglichkeitsräume eröffnen“ (ebd.). „Soziale Ungleichheit“ entfaltet sich deshalb vor allem „an den Demarkationslinien der alltagsmobilen Dispositionen“ (Rolshoven 2009:95). Mobilität ist damit keine Privatsache des Einzelnen (auch wenn Kays Kampf gegen die Fluggesellschaften durchaus mit privaten Ressourcen geführt wird), sondern auch abhängig von den Möglichkeiten, die den Menschen zur Verfügung gestellt werden – also immer eine Frage von Macht.

Kay *ist* demnach nicht mobilitätseingeschränkt, er *wird* mobilitätseingeschränkt.

4.6.11 Antiquierte Airworld

Spätestens mit der Einführung der Low-cost Carrier in den 1990er Jahren beruht das ‚System Fliegen‘ auf standardisierter Massenabfertigung mit hochspezialisierten Arbeitsabläufen und hochökonomisierten technischen Artefakten. Nur so kann die große Anzahl an Passagieren in dieser hohen Frequenz zu diesen Ticketpreisen durch die ganze Welt transportiert werden.

Kulturanthropologisch interessant ist, dass dadurch, dass die üblichen Abläufe nicht mehr so funktionieren wie bei den nicht mobilitätseingeschränkten Fluggästen, ein ganzes Konglomerat an bisher so nicht sichtbaren Sicherheits- und Machtstrukturen hervortritt: Die Toilette, der Kantstein, die Sitzlehne, die Rolltreppe, der Metalldetektor, die Website, die EU-Norm, die Flugbegleiterin, Flugzeugbauer, Airlines, Flughäfen – sie alle haben in dieser Vignette eine neue Bedeutung bekommen.

Geht es um barrierefreie Toiletten oder behindertengerechte Flugzeugzugänge und Zukunftsvision für diese Problemstellungen, wirken die ansonsten fast futuristischen Räume des Fliegens auf einmal ziemlich antiquiert. In S- und U-Bahn ist Barrierefreiheit vielerorts fast selbstverständlich, das modernste aller Verkehrsmittel hinkt jedoch hinterher. Die vielbeschworene ‚grenzenlose Freiheit‘ des Unterwegsseins im Flugzeug endet sehr schnell, wenn man wie Kay im Rollstuhl unterwegs ist, denn Mobilität braucht Voraussetzungen, die kriert und gepflegt werden müssen.

Auch in Öffentlichen Verkehrsmitteln, Kneipen und Geschäften sowie generell im Städtebau mussten diese Voraussetzungen erst einmal erstritten werden und sie müssen laufend an die aktuellen Bedürfnisse angepasst werden. All das beginnt in den Räumen des Fliegens gerade erst.

Das Ziel des „Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ der Generalversammlung der Vereinten Nationen, das 2008 in Kraft trat (Bundesgesetzblatt 2008), ist klar formuliert: Menschen mit Mobilitätseinschränkung soll die gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft gewährt werden – und das gilt auch für das Fliegen.

4.6.12 Die neuen Nutzer

Sehr wahrscheinlich ist eine deutlich barrierefreiere Airworld in der Zukunft aber schon allein deshalb, da eine neue Zielgruppe verstärkt ins Flugzeug hineinströmt: die Alten.

Dass so viele ältere Menschen fliegen, spiegelt den demografischen Wandel wieder, zeigt aber auch, dass viel mobiler gealtert wird als früher. Die gestiegene Mobilität hängt außerdem mit der Mobilität der Jungen zusammen: Wenn die erwachsenen Kinder in der ganzen Welt leben, arbeiten und Familien haben, müssen eben auch ihre Eltern mobil werden, wenn sie den persönlichen Kontakt halten wollen.

Darüber hinaus existiert nun eine größere Gruppe von wohlhabenderen Alten, die sich mehrere Urlaubsreisen im Jahr oder weit entfernte Urlaubsziele leisten können – ‚alt‘ ist nicht mehr gleichzusetzen mit ‚arm‘ und manche Rentner oder Pensionäre verbringen ihren Lebensabend gleich ganz in einem anderen Land. Dass

sich die Gesellschaft diversifiziert, ist also auch in den Räumen des Fliegens zu erkennen.

Diese neuen Zielgruppen brechen die eingefahrenen Strukturen der Airworld auf und geben einen großen Anreiz dafür, die Architektur neu aufzubauen und einzurichten. Dabei sind die alten Menschen in ihren Ansprüchen den Mobilitätseingeschränkten sehr ähnlich: Auch ältere Damen und Herren, die schlecht zu Fuß sind, brauchen einen Bordrollstuhl oder einen Transportwagen zum Gate. Die Artefakte der Behinderten werden somit zu den Artefakten der Alten und die Mobilitätseingeschränkten profitieren wiederum von der Masse der älteren Reisenden:

K: Ich glaube, diese Bewegung kann für uns mobilitätseingeschränkte Menschen 'ne Chance sein, weil der Markt jetzt da ist. Und ich finde der Markt ist 'ne Hauptantriebsfeder, die auch für Nachhaltigkeit sorgt. Also die ist dringend von diesem sozialen Aspekt, Dinge aus Fürsorglichkeit oder soetwas zu machen [Satz ist unvollendet], sondern einfach, weil der Markt danach fragt. Das ist viel schöner. Finde ich.

5. Abschiede

Nachdem Kay noch einmal die Toilette aufgesucht und mit mir den Abschiedskaffee in einem der vielen Flughafencafés getrunken hat, umarmt er mich, hebt grüßend die Hand und bewegt sich mit seinem Rollstuhl in Richtung Ausgang. Ich hingegen laufe mit meinem Aufnahmegerät und dem Feldforschungstagebuch zum Check-in, um ein paar Stunden später meinen Rückflug nach Hamburg anzutreten – allein.

Kay meldete sich erstmal nicht mehr bei mir und auch der Künstler Stefan, mit dem ich einen mich so sehr inspirierenden Flug nach Zürich verbracht hatte, sagte am dortigen Hauptbahnhof einfach nur „Tschüss“, drehte sich um und verschwand in der Straßenbahn. Ich hörte bis zu unserem Rückflug ein paar Tage später (abgesehen von einer E-Mail voller Links zu Spotterforen) nichts mehr von ihm. Dass ich von dem Vielflieger Tim nach unserem gemeinsamen Flug nichts mehr hörte, erstaunte mich nicht weiter – doch auch zu den sechs Urlaubern hatte ich nach den gemeinsamen Flügen keinen Kontakt mehr, obwohl ich vor allem an die Gespräche mit Andrea und Christian noch oft denken musste.

Da das gemeinsame Unterwegssein jedes Mal so intensiv und auf verschiedene Weise auch sehr persönlich gewesen war, voller sinnlicher Eindrücke, voller Erzählungen, Gemeinsamkeiten und Unterschiede, fühlte es sich für mich so an, als müssten die persönlichen Kontakte irgendwie weitergehen. Doch nichts passierte.

Denn während mich aufgrund meiner Forschung jeder gemeinsame Flug noch monatelang bis ins kleinste Detail beschäftigte, war ich für meine Wahrnehmungsflieger lediglich eine Flugzeugbekanntschaft, ein weiterer „Schnappschuss fürs Leben“, um noch einmal den Vielflieger Tim zu zitieren. Ich kann mir gut vorstellen, wie sie am Abendbrottisch, auf einer Party oder während eines Telefonates mit einem Freund erzählen: „Weißt du, wer auf meinem Flug nach X neben mir saß? Eine Flugzeugforscherin!“ und gleichzeitig beinhaltet das außer dieser Anekdote für sie keinerlei weitere Konsequenzen.

Nur Rita schrieb mir regelmäßig kurze E-Mails, in denen sie von ihren anstehenden Urlauben und ihrem Enkelkind erzählte – aber ausgerechnet mit Rita war ich ja am Boden geblieben.

Hat Augé am Ende also doch Recht behalten?

Nicht ganz: Mehr als ein Jahr später lud Kay mich zu einem Konzert seiner Band in Hamburg ein, wo ich seine Freunde und seine Schwiegermutter kennen lernte. Mit Stefan werde ich im September 2015 wieder zusammen in ein Flugzeug steigen, denn unsere Bewerbung für eine ‚Airport Residency‘ am Frankfurter Flughafen ist tatsächlich angenommen worden. Tim wiederum unterstützt mich (auf meine Anfrage hin) bei dem Vorhaben, aus meiner Dissertation einen Dokumentarfilm zu machen. Die Kolumbianerin Andrea rufe ich vielleicht einfach mal an, denn ich möchte doch wissen, ob sie ihren Deutshtest bestanden hat. Nur die Urlauber Arjona, Christian und Manuela habe ich aus den Augen verloren, von ihnen habe ich auch keine Kontaktdaten, und ob die Mallorcabewohner Gitta und Ronny sich noch einmal melden werden, bleibt abzuwarten. Bisher haben sie auf meine E-Mails nicht geantwortet.

5.1 (Wieder)Sehen?

Rein theoretisch könnten Kay, Stefan, Rita, Tim, Andrea, Arjona, Gitta, Ronny, Manuela, Christian und ich irgendwann zufällig alle gemeinsam in einem Flugzeug unterwegs sein und dort vielleicht sogar in einer Reihe nebeneinandersitzen – doch rein praktisch wird dies niemals passieren, das hat diese Forschung deutlich gemacht: Denn der Vielflieger Tim fliegt, wenn es irgendwie möglich ist, ausschließlich Lufthansa und zwar vor dem Vorhang in der Business Class. Der Rollstuhlfahrer Kay fliegt ebenfalls bevorzugt Lufthansa, aber hinter dem Vorhang in der Economy Class und dort in der Rollstuhlreihe. Der Künstler Stefan bevorzugt Airlines aus dem Star Alliance-Verbund, um möglichst viele Meilen zu sammeln und fliegt aufwändige indirekte Routen, die für Tim und Kay niemals in Frage kämen. Stefan sitzt überall im Flugzeug, nur nicht auf dem Flügel, weil er dort nicht auf die Erde hinabschauen kann. Die Urlauber sind ausschließlich in Lowcost- oder Charterfliegern unterwegs (und wahrscheinlich niemals in einem Lufthansa-Flieger) und die Rentnerin Rita wird vielleicht nie wieder in einem Flugzeug anzutreffen sein.

Selbst die räumlich so beengte Flugzeugkabine ist also extrem segregiert und alle von mir begleiteten Passagiere haben eine auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Nische in ihr und der Airworld gefunden bzw. zugeteilt bekommen.

Von den Passagieren zur Landung

Nachdem das aeromobile Unterwegssein der zehn Wahrnehmungsfieger nun mikrokosmisch und mit dem Fokus auf dem einzelnen Menschen mit seinem Körper, seinen Praktiken, seinem Wissen und seinen Emotionen untersucht worden ist, gilt es nun, von diesen Einzelfällen auf übergeordnete Themen und den größeren Kontext zu schließen. Dies möchte ich im letzten Kapitel tun.

6. Volkskundlich- kulturanthropologische Landung



Abbildung 147: Partenze und Arrivi am Flughafen Mailand.

Was konnte ich als empirisch arbeitende Kulturanthropologin nun über das aeromobile Unterwegssein herausfinden? In diesem Kapitel schlieÙe ich den am Anfang der Arbeit begonnenen Bogen zu Augé und seinen Orten der Übermoderne, beschäftige mich mit dem emotionalen Zustand der Passagiere während einer Flugreise, entwickle aus meinem Material heraus erste Bestandteile eines kulturanthropologischen Verständnisses einer Kulturtechnik und zeige, was passiert, wenn ein Sinnbild einer Epoche (wie das Fliegen) zur alltagskulturellen Selbstverständlichkeit wird.

6.1 Die Räume des Fliegens als Orte der Übermoderne

Es mag durchaus sein, dass die Räume des Fliegens Nicht-Orte sind (tatsächlich spielen Einsamkeit und Anonymität, das Kommunizieren von Verhaltensanweisungen über juristische Personen, ein aus dem Raum und aus der Zeit geworfenes Sein der Nutzer usw. hier eine entscheidende Rolle) – aber sie sind es nicht ausschließlich in dem Sinne, wie Augé es beschreibt.

Denn seine These des Verlustes von anthropologischen Bezugssystemen in der Übermoderne, seine Zuschreibungen von Bindungslosigkeit, Isolation und dem Nicht-verflochten-Sein der Individuen, die sich an Nicht-Orten aufhalten, ist nicht haltbar, was ich am Beispiel des Unterwegsseins im Flugzeug aufzeigen konnte.

Weder sind die Orte des Fliegens Solitäre, noch sind es ihre Bewohner. Selbst der Vielflieger Tim, der dem Ideal der Augé-Metapher Pierre Dupont noch am nächsten kommt, ist sozial auch während der Flugreise auf verschiedensten Ebenen eingebunden.

Statt Bezugslosigkeit

Vielmehr begegnen die von mir begleiteten Flugzeugpassagiere den laut Augé angeblich aufbrechenden Zeit- und Raumhorizonten und den „auseinanderbrechenden Deutungsgemeinschaften und Sinnteilungseinheiten“ (wie Thomas Hengartner es nennt, Hengartner 2002:36) durch ein Weiterspinnen des ‚Bedeutungsgewebes Kultur‘ und bewältigen darüber die veränderten Lebenssituationen. Entstanden sind so in den letzten zwanzig Jahren vielfältige Antworten, die die Menschen in Reflektion der Übermoderne leben und diese sind nicht ausschließlich hyperlokal wie bei Pierre Dupont, sie sind vielmehr *bi-lokal*, *tri-lokal*, *multi-lokal* oder sogar auch mal ausschließlich *lokal*. Diese nebeneinander und gleichzeitig (sogar in einem einzigen Leben) existierende Vielfalt an empirisch fassbaren Lebensmodellen, die nicht unbedingt von Ortlosigkeit und Einsamkeit geprägt sein müssen, findet in Augés Konzept der Übermoderne nicht ausreichend Beachtung.

Statt Uniformität

Auch die laut Augé in der Welt des Fliegens vorherrschende Uniformität entpuppte sich während meiner empirischen Arbeit nur als eine scheinbare, sowohl architektonisch als auch menschlich. Die Passagiere, die die Nicht-Orte bevölkern, wirken nur dann anonym, wenn man sie wie Augé als vorbeiströmende Masse betrachtet – wechselt man die Perspektive, nimmt ihre Geschwindigkeit auf und schaut mikrokosmisch auf einzelne Individuen, verspielt sich die zuvor angenommene Ähnlichkeit sehr schnell. Auch die Räume des Fliegens haben ganz bestimmte Ausformungen und Verfasstheiten, sie ändern sich im Laufe der Zeit und mit ihnen Akteure und Qualitäten. Setzt man sich mit den einzelnen Flughäfen und den hinter ihnen stehenden Organisationskonzepten sowie ihrer baulichen und symbolischen Veränderung im Laufe der Jahre auseinander, wirken sie keinesfalls uniform.

Die forschenden Landungen in LBC, PDM, HAM, FRA, TXL, CGN, AMS und ZRH haben außerdem gezeigt, dass jeder Flughafen (schon alleine aus Marketinggründen) eine Inszenierung des Landes ist, in dem er verortet ist. Schiphol erkennt man deshalb nicht nur an der hohen Präsenz der KLM-Flieger, sondern auch an dem Verkauf von holländischen Holzschuhen; den Flughafen Zürich nicht nur an den Swiss-Maschinen, sondern auch an dem allgegenwärtigen Verkauf von Schweizer Schokolade; den Flughafen Wien an seinen Mozartkugel- und Manner Schnitten-Ständen und am Copenhagen Airport wird überall der Bezug zu skandinavischem Design geschaffen. Und trotz aller Vereinheitlichungsbestrebungen heißt (neben der englischen Bezeichnung) in Kopenhagen auch 2015 ‚Arrival‘ noch ‚Ankomst‘, in Mailand ‚Arrivi‘ und in Reykjavik ‚Koma‘.

Selbst die Flugzeuge unterscheiden sich in ihrem Innenleben voneinander, je nachdem, zu welcher Fluggesellschaft sie gehören (siehe Kapitel 2.1.2 ‚Innen‘) und in welchem Jahrzehnt man in sie hineinschaut. Auch die beiden prägenden Flug-Äras ‚Jetset‘ und ‚Easyjetset‘ (und das, was sich zwischen ihnen an Optiken, Service und Verhaltensweisen aufspannt) sind einander letztendlich so unähnlich wie nur möglich, obwohl sie laut Augé beide in der Übermoderne lokalisiert sind.

Statt Einsamkeit und Ähnlichkeit

Zu guter Letzt ist auch das, was sich an Bord abspielt, inzwischen viel ausdifferenzierter als die schablonenhafte Situation, die Augé beschreibt. Laut Augé ist Pierre Duponts Flug nach Singapur vor allem geprägt durch Einsamkeit und Ähnlichkeit. An Bord der Linien-, Charter- und Billigflieger herrscht 2015 - wie ich zeigen konnte - aber neben Einsamkeit und Ähnlichkeit genauso eine Atmosphäre von Gemeinsamkeit, (Un)Achtsamkeit, Aufmerksamkeit, Beredsamkeit, Schweigsamkeit, Empfindsamkeit, Betriebsamkeit, Schläfrigkeit, Bedeutsamkeit, Duldsamkeit, Behutsamkeit, Furchtsamkeit, (Un)Gehorsamkeit, Langsamkeit, Wachsamkeit, Sparsamkeit und vieles mehr.

An Bord wird wahrgenommen, arrangiert, kooperiert, ignoriert, ausgewichen und in manchen Momenten das eigene Selbst in eine schützende Blase aus Abweisung gehüllt (vgl. Frers 2007). Somit sind die Orte des Fliegens neben ihrer Existenz als Nicht-Orte auch Orte des Kampfes und der Herrschaft; Orte des Widerstands; Orte, an denen Menschen ihre Tagtraumprojekte verfolgen; Orte, an denen sie die

gewohnten oder vorgegebenen Ordnungen auf den Kopf stellen und Orte, an denen sie althergebrachte Routinen verteidigen oder in Frage stellen (vgl. Ehn, Löfgren 2012:269). Eine Forschung, die sich Orten der Übermoderne widmet, sollte auch dies im Blick haben.

Statt also wie Augé auf das zu schauen, was Orten und Epochen zu *fehlen* scheint (Soziales, Geschichte, Verwurzelung, Individualität oder Identität), lohnt es vielmehr, den Blick auf das zu richten, was diese Orte *haben*, was in sie eingelagert ist und was sie ausmachen, denn das sind - genauso wie an anthropologischen Orten - aufregende Wissensbestände, Normen, Materialitäten, Atmosphären, persönliche Einstellungen, gesellschaftliche Diskurse, symbolische Zuschreibungen, Ideen, Träume und Visionen. Die Räume des Fliegens sind also weit mehr, als Augé es ihnen als reine ‚Orte der Übermoderne‘ zugesteht.

Doch wie fühlt es sich für die Passagiere an, sich zum Teil über viele Stunden hinweg in diesen Räumen des aeromobilien Unterwegsseins aufzuhalten und was für Funktionen kann eine Flugreise erfüllen?

6.2 Das vielfache Schweben

Die Flugreise als Übergangsritual der modernen Gesellschaft?

Weil sich die Flugzeugpassagiere während des Fluges in einem physischen und psychischen ‚Schwebezustand‘ zu befinden scheinen, bezeichnet der britische Kulturanthropologe Julian Pitt-Rivers die Flugreise (angelehnt an den französischen Ethnologen Arnold van Gennep) auch als ‚rite de passage‘, also als Übergangsritual der modernen Gesellschaft¹³³ (Pitt-Rivers 1991).

Und tatsächlich scheint die klassische Dreiteilung einer ‚rite de passage‘ in *Ablösungsphase*, *Zwischenphase* / *Schwelvenzustand* und am Ende *Integrationsphase* (van Gennep 1981:21) eine jede Flugreise auszumachen: Nach dem Check-in am Flughafen verlassen viele Passagiere die sie begleitenden Familien oder Freunde, Trennungsrituale wie Umarmungen oder die Übergabe von Abschiedsgeschenken

¹³³ Allerdings beschreibt auch Pitt-Rivers genau wie Augé die Flugreise der Business Class-Reisenden mit Champagner und einem heißen Tuch für die Passagier-Gesichter und nicht den Alltag in der zahlenmäßig viel stärker genutzten ‚Holzklasse‘.

werden ausgeführt, wie am Bahnhof wird auch am Flughafen geweint, es werden Plakate hochgehalten und es wird gewunken.¹³⁴

Dann machen sich die Passagiere auf den Weg durch die Sicherheitskontrolle (diese Ablösephase wiederholt sich noch ein zweites Mal am Gate und ein drittes Mal beim Vorzeigen der Bordkarte beim Betreten der Flugzeugkabine) – solche bewusst inszenierten Zeitverluste gelten ebenfalls als typisch für Rituale (Pitt-Rivers 1991:121).

An Bord des Flugzeuges wird das Ritual eingeleitet durch die erst individuelle Begrüßung der Passagiere am Eingang und dann durch die kollektive Begrüßung über die Sprechanlage, es werden zur Vermeidung des Ohrendruckes kostenlose Bonbons der Fluggesellschaften verteilt, es gibt weitere rituelle Verrichtungen wie die Sicherheitsvorführung, die die Nervosität der Passagiere ansteigen lässt und sie gleichzeitig beruhigt (ebd.), und die Flugbegleiter (die zu den ‚dramatis personae‘ gehören und deren Uniformen ebenfalls symbolische Funktionen erfüllen, ebd.), kümmern sich um die Neubekehrten des Initiationsritus (ebd.:123).

Das Hauptritual beginnt mit der gemeinsamen Mahlzeit der Passagiere, danach sind die Flugreisenden für den Rest des Fluges auf sich alleine gestellt, auf einem Langstreckenflug abgelenkt durch das Entertainmentprogramm und informiert durch die Durchsagen der Piloten. Die gegen Ende des Fluges beginnende Integrationsphase beinhaltet zum Beispiel das Ausfüllen eines durch die Flugbegleiter verteilten Visums, das Umstellen der Uhr auf die Zeit im Ankunftsland oder den Kauf einer Fahrkarte für den Flughafenbus, die vor allem bei den Low-cost Carriern bereits an Bord verkauft wird.

Nach der Landung werden die Passagiere verabschiedet, diesmal erst kollektiv über die Sprechanlage und im nächsten Schritt individuell am Ausgang durch die Flugbegleiter, die ihnen manchmal noch ein kleines Präsent in Form von Bonbons oder Schokolade auf den Weg mitgeben. Diese Praktik erinnert an das Überreichen eines kleinen Geschenkes durch die Angestellten des Kaufhauses Harrods in London an die Kunden nach erfolgreicher Bewältigung der ersten Rolltreppen (Mihm 2005:188). Auch damals handelte es sich vordergründig zwar um „eine Geste des Dankes und der Verbundenheit gegenüber den Kunden“, aber nicht zu-

¹³⁴ Die großen Abschiedsdramen sucht man am Bahnhof inzwischen vergebens (Hengartner 1994:195) – sie haben sich anscheinend vom Bahnhof zum Flughafen verschoben.

letzt sind solche Praktiken nach Andrea Mihm als „handfeste Strategien der Gewöhnung und Heranführung an das technische Gerät zu werten“ (Mihm 2005:188).

Nach dem Durchschreiten des Fingers oder dem Hinabschreiten der Gangway werden die Flugreisenden dann wieder mit der Welt am Boden vereinigt. Manche Flugreisende werden von Freunden, der Familie oder Geschäftspartnern abgeholt und die Flaggen des Landes, in dem sie gelandet sind, wehen vor dem Flughafengebäude im Wind (Pitt-Rivers 1991:125).

Dass die Flugreise Elemente eines Übergangsrituals beinhaltet, hätte laut Pitt-Rivers nicht zwingend der Fall sein müssen, denn man hätte das Fliegen analog zum Bahnfahren auch anders organisieren und die ‚rituellen Passagiere‘ als ‚einfache Passagiere‘ (ebd.:127) auf die Reise schicken können. Auch ohne die geschenkten Bonbons, die Bordmahlzeiten, die Flugbegleiteruniformen, die ikonischen Flughafengebäude, das Duty Free-Shopping oder die Sicherheitsvorführungen würden sie an ihr Ziel kommen (ebd.).

Betrachtet man die aktuellen Entwicklungen der Passagierluftfahrt, entwickelt sich die Flugreise aber genau in diese Richtung und vieles Rituelle, Symbolische und Nationalstaatliche verschwindet zusehends. Die von einer Flugreise ausgehende Gefahr, die zu Beginn der Passagierluftfahrt anscheinend noch rituell gedämpft werden musste (wir erinnern uns daran, dass der Luftraum als göttlich galt und die ersten fliegenden Menschen Angst hatten, in ihn einzudringen), scheint heute größtenteils überwunden zu sein.

Dies mag auch daran liegen, dass eine Flugreise heutzutage nicht mehr durch das Passagenhafte gekennzeichnet ist, das sie früher einmal gehabt haben mag. Es gibt kaum noch ein klares Vorher, Währenddessen und Nachher ohne Zurück (das war schon zu Augés Zeiten nicht mehr zutreffend), die Passagiere wechseln nur noch selten zwischen ‚vertraut‘ und ‚fremd‘, selbst wenn sie Ländergrenzen überqueren; und das aeromobile Unterwegssein verbindet nicht mehr Lebensstadien und soziale Zustände, sondern bloß Alltagsstadien. Das naheliegende Bild des Überganges funktioniert nicht mehr, seit wir durchgehend mobil sind und das Unterwegssein für Viele zu etwas genauso Permanentem geworden ist wie das Vorortsein. Inzwischen muss das Ankommen in B nach dem Abflug in A noch nicht einmal mehr wichtiger Bestandteil des Fliegens sein, genauso gut kann es wie bei

dem Künstler Stefan oder den vielzitierten ‚digitalen Nomaden‘ auch um das reine Unterwegssein ohne Anzukommen gehen – oder das Reiseziel hat sich komplett vergleichgültigt wie bei der Rentnerin Rita.

Das Konzept der ‚rite de passage‘ geht jedoch von einer starren Ordnung aus, nach einem Stadium folgt hier das nächste, getragen von einer übergeordneten Struktur. In den Räumen des Fliegens mischen sich heutzutage aber - oder laufen zumindest parallel - viele verschiedene Ordnungen (hierzu zählen Zeitmanagement, Sicherheitsbestimmungen, Normenordnungen, physikalische und ökonomische Ordnungen, die Gesetzesordnung und so weiter) und es existieren gleichzeitig viele unterschiedliche Räume an Bord – geografischer, symbolischer, imaginärer, virtueller, transnationaler, nationaler, globaler und lokaler Natur (so beschreibt Vonderau es auch generell für den gesellschaftlichen Raum, Vonderau 2003:13).

Ganz abgesehen davon machen die Passagiere die Erfahrung des Überganges nicht als rituelle Gruppe - wie beispielsweise bei der Konfirmation oder sonstigen Coming-of-Age-Riten - sondern meist jeder für sich allein oder in Kleinstgruppen.

Das Flugzeug als liminaler Raum und Heterotopie?

Eine Weiterentwicklung der ‚rite de passage‘ stellt das in Kapitel 4.1.1 ‚Der Ethnologe und der Vielflieger‘ bereits vorgestellte Konzept der Liminalität von Victor Turner dar. Zur Erinnerung: Laut Turner sind liminale Räume in der Gesellschaft verankert und gleichzeitig „eine Art Gegenentwurf“ also „Experimentier- oder Spielfeld für neue kulturelle und soziale Formen“ (Bormann 2001:300). In liminalen Phasen ist das Klassifikationssystem der (alltäglichen) Sozialstruktur aufgehoben und die Individuen besitzen weder Eigenschaften ihres vorherigen Zustandes noch welche des zukünftigen, sind also „betwixt and between“ (Turner 1964:46). Turners Konzept geht deshalb davon aus, dass sich in Schwellenräumen zwischen „Struktur und Antistruktur“ (Turner 2000) „das Eigentliche einer Gesellschaft“ offenbaren kann (Rolshoven 2000:110).

In diese Richtung zielt auch das ebenfalls in Kapitel 4.1.1 ‚Der Ethnologe und der Vielflieger‘ erwähnte Konzept der Heterotopie von Michel Foucault. Heterotopien „benutzen Gegenräume, indem sie Illusionen schaffen, die der Wirklichkeit etwas entgegensetzen, sie entwerten, und eventuell radikal in Frage stellen“ (Ruoff 1991:174). Die alltäglichen Funktionen des menschlichen Lebensraumes können

hier laut Foucault außer Kraft gesetzt werden (Foucault 1990:43 ff.) und die Zeit kann gebrochen sein (zum Beispiel im Theater, auf dem Friedhof, in der Bibliothek – oder auch im Flugzeug, das sich durch verschiedene Zeitzonen hindurchbewegt). Eine Heterotopie ist außerdem an ein System von Öffnungen und Schließungen gebunden (die Heterotopie muss aber nicht freiwillig betreten werden), der Zugang zu ihr ist also beschränkt (ebd.).

So gelesen wäre auch das Flugzeug eine Heterotopie: Der Passagier kann es nur mit seinem Ticket und seinem Ausweis betreten, er kommt nur hinein, wenn Pass und Ticket übereinstimmen (und - wenn er international fliegt - er keine Straftat begangen hat, aufgrund derer er das Land nicht verlassen darf). Teilweise wird er auch gezwungen, das Flugzeug zu betreten (zum Beispiel bei einem Abschiebeflug). Außerdem verweist der Ort ‚Flugzeug‘ auf andere Welten außerhalb, sei es über die Karte der Flugstrecke auf dem Monitor oder die Bilderstreifen mit lachenden Menschen an sonnigen Flugdestinationen im Bordmagazin.

Doch sowohl das Konzept der liminalen Räume als auch das der Heterotopien scheinen in Bezug auf das Fliegen nicht ganz stimmig zu sein¹³⁵: Es war zwar tatsächlich einmal eine Utopie, sich durch die Luft fortzubewegen, aber so wie dies in Form der kommerziellen Passagierluftfahrt realisiert worden ist, hat es fast alles Utopische verloren.

Das Flugzeug ist auch kein Ort außerhalb aller Orte (mehr?), keine Gegenplatzierung und kein Gegenentwurf zur Gesellschaft. Im Flugzeug herrschen nicht nur die gleichen Gesetze wie außerhalb (sogar in verschärfter Form), sondern auch die ökonomischen und sozialen Regeln und rechtliche Beziehungen (es gilt sogar der vom Leben auf dem Erdboden wohlbekannteste Verhaltens-Knigge, siehe Schnitzler 2014!). Eine Loslösung von der herrschenden Sozialordnung ist in der Flugzeugkabine ebenfalls nicht zu erwarten. Wenn man irgendwo also *nicht* außerhalb ist, dann ganz eindeutig im Flugzeug. Dieser Raum ist vielmehr von Macht- und Ordnungsstrukturen geprägt, die von außen in ihn hineinwirken. Der Zustand der Passagiere ist deshalb auch keineswegs undefiniert, sondern ganz klar festgelegt –

¹³⁵ Laut Thomas Hengartner hat sich das Konzept der Heterotopie mittlerweile sowieso „als zu wenig trennscharf herausgestellt“ (Hengartner 2012:134).

Platz für Experimente und eine Verkehrung der Ordnung bleibt nur in den Köpfen der Passagiere.

Die Räume des Fliegens als Übergangs- und Zwischenräume

Die moderne Flugreise hat sich zur alltäglichen Erfahrung entwickelt (auch wenn sie in manchen Lebensläufen nur selten auftritt)¹³⁶ und als solche muss sie deshalb meiner Meinung nach abseits von ideologischen Konzepten untersucht werden.

Um Fragen nach dem Zustand, in den die Passagiere während der Flugreise übergehen, zu klären und um fragen zu können, was die Angleichung aneinander, die Nivellierung und die Konditionierung mit den Passagieren macht, schlägt Johanna Rolshoven in Abgrenzung zur Ritualtheorie das zu Beginn dieser Arbeit erwähnte Konzept der Übergangs- und Zwischenräume von (2000). Diese Art von Räumen beschreibt Rolshoven eben als *dazwischen* und nicht als *außerhalb* und es sind für sie *Übergänge* und nicht *Gegenorte*. Ähnlich der ‚rite de passage‘ oder heterotopischen Räumen haben Übergänge und Zwischenräume aber ebenfalls „eine Reihe von bedeutenden Funktionen psycho-sozialer Natur, indem sie Vorbereitungs-, Besinnungs- und Umstellungszeit gewähren“ (ebd.:111). Sie beherbergen „Nischen des Unbemerkten“ (ebd.:112) und lassen sich zu Freiräumen umnutzen.

Da die Passagiere in den Zwischen- und Übergangsräumen des Fliegens nicht nur doppelt schweben (in der Luft und zwischen den Orten), sondern gleich vielfach (nämlich zwischen Himmel und Erde, zwischen Verlassen und Ankommen, zwischen den Zielen, zwischen den Ländern, zwischen den Sprachen, zwischen den Kulturen, zwischen den Anforderungen, zwischen den Rollen, zwischen den Menschen, zwischen den Aufgaben, zwischen den Alltags und vieles mehr) helfen die Zwischen- und Übergangsräume des Fliegens als wichtige Konstanten, das aeromobile Unterwegssein bewältigbar zu machen.

Jedoch führt auch Rolshoven mit dem Dazwischen lediglich einen dritten Ort neben dem Hier und Dort ein und erweitert die Dichotomie nur um ein Drittes, anstatt es zum Teil eines Ganzen zu machen. Verstehen wir die Flug(Reise) aber - wie ja auch von Rolshoven intendiert - als *Verbindung von Alltagsstadien* und haben wir Interesse daran, wie der sinnlich wahrnehmende und handelnde Mensch

¹³⁶ Was aber nicht besagt, dass es nicht trotzdem jedes Mal eine besondere Erfahrung sein kann, sich in der Luft aufzuhalten, dort, wo man sich ohne technische Hilfe sonst nicht bewegen könnte.

Praxen der Raum- und Sozialbezüge auch in dieser Zeit fortführt, erscheint es sinnvoller, den Moment dieser Verbindung als ‚*Kulturtechnik Fliegen*‘ zu beschreiben – wenn diese vieldimensional verstanden wird, wie ich es im Folgenden ausführen möchte.

6.3 *Kulturtechnik Fliegen*? Ein vielgenutzter Begriff und sein kulturanthropologisches Potential

Auch scheinbar Selbstverständliches wie das Unterwegssein im Passagierflugzeug ist, wie jede andere Handlung auch, in einem bestimmten Kontext entstanden, darin gesellschaftlich eingebettet und von diesem Kontext geprägt, mit kulturellen Bedeutungen aufgeladen und muss erlernt bzw. sich angeeignet werden. Aus diesen Gründen plädiere ich dafür, auch das Fliegen zu den sogenannten *Kulturtechniken* zu zählen, von denen - egal ob in Kunstgeschichte, Soziologie oder den Kulturwissenschaften - so oft die Rede ist (vgl. u.a. Lévi-Strauss 1976, Krämer / Bredekamp 2003, Holtorf 2007, Kreissl 2013, Weith 2014). Doch was ist unter Kulturtechniken zu verstehen, wenn der meist nur vage definierte Begriff in der kulturanthropologischen Arbeit tatsächlich nutzbar sein soll?

Um zu klären, was ‚Kulturtechniken‘ ausmacht und was der Begriff in der Kulturanthropologie zu leisten vermag, stelle ich drei aus meiner Empirie zum Fliegen abgeleitete Dimensionen vor, die Kulturtechniken besonders zu prägen scheinen: die praktische, die sinnlich-symbolische und die dispositive Dimension. Es mögen nicht die einzigen Dimensionen sein, die in Bezug auf die Definition des Begriffs von Bedeutung sind, aber auf dem langen Weg der kulturanthropologischen Annäherung an dieses vielgenutzte Schlagwort stellen sie zumindest drei wichtige Wegpunkte dar.

Praktische Dimension

Anders als die Mitglieder des Berliner ‚Hermann von Helmholtz-Zentrums für Kulturtechnik‘, die sich in Bezug auf Kulturtechniken mehr mit „Bild, Schrift, Zahl“ (Krämer 2003) befassen anstatt mit dem *Wahrnehmen*, dem *Schreiben* oder dem *Rechnen*, sollte in einem kulturanthropologischen Verständnis von Kulturtechniken vor allem der handelnde Mensch im Vordergrund stehen und damit gleichzeitig die Vernetzung von Handlungen mit Kultur in den Netzwerken von Praxis, Wissen und Technik.

Der Blick auf ‚das Fliegen‘ vermag zu zeigen, was die praktische Dimension als Teil einer Kulturtechnik ausmachen kann: Zuerst einmal gehört zum Fliegen das hier ganz praktisch verstandene *aeromobilien Unterwegssein* – ein ganzes Bündel aus Handlungen, Strategien und Kompetenzen der Fliegenden. Hierzu zähle ich zum Beispiel das Einchecken, das Gelangen zum Gate, das Besteigen des Flugzeuges, das Hinsetzen, das Warten und das Aussteigen. Die empirische Arbeit hat gezeigt, dass dies genauso routinisiert ausgeführt wie neu interpretiert sein kann, misslungen, gelungen, eigensinnig oder konflikthaft sowie gespickt mit Konventionen, Handlungs- oder Denkinnovationen.¹³⁷

Es fällt auf, dass beim Ausüben des aeromobilien Unterwegsseins immer auch der Passagierkörper auf bestimmte, mehr oder weniger gekonnte Weise bewegt wird: beim Schließen des Sicherheitsgurtes, beim Durchblättern des Bordheftes, beim unauffälligen Beäugen des unbekanntes Sitznachbarn, bei den verschiedenen Varianten des Sitzens (sich zusammenkauern, schlafend zur Seite fallen, die Beine übereinander schlagen oder auf den Sitz ziehen...), beim Nahrung-Aufnehmen, beim Toilette-Benutzen, beim Den-anderen-Körpern-Ausweichen, beim Mit-den-übrigen-Passagieren-vor-dem-Aussteigen-im-Gang-Stehen und beim Sich-kunstvoll-aneinander-Vorbeidrängen. Unsichtbare Körperaktivitäten wie Fühlen oder Denken (wie das Lauschen auf die Flugzeuggeräusche, das Heimweh-Haben oder das Frieren in der klimatisierten Kabine) schließe ich hier explizit mit ein. Hat sich der Flugzeugpassagier die körperlichen Fähigkeiten rund um das Fliegen einmal angeeignet und zu seinen Routinen gemacht, werden sie zu Reflexen, die dann kaum noch bewusst wahrgenommen werden und schwer zu studieren sind (vgl. Löfgren 2009:48).

¹³⁷ Der Soziologe und Kulturwissenschaftler Andreas Reckwitz bezeichnet in seiner Praxistheorie das, was ich als ‚praktische Dimension‘ und zum Teil auch ‚diskursive Dimension‘ von Kulturtechniken verstehe, als „soziale Praktik“ (Reckwitz 2003). Miteinander verflochtene Praktiken ergeben bei ihm die soziale Welt (Reckwitz 2003:289).

Reckwitz‘ Praxistheorie wendet sich ab von einer „theoretischen Rationalisierung und Intellektualisierung des Sozialen und des Handelns“ (ebd. S. 297) und versteht das Soziale als materialisiert, informatisiert und routinisiert. Die von mir im nächsten Kapitel vorgestellte sinnlich-symbolische Dimension fehlt diesem Ansatz jedoch (neben den von Reckwitz selbst bereits thematisierten Kritikpunkten und/oder Ungeklärtheiten in Bezug auf Repetitivität und Innovation sozialer Praktiken, der Stellung der Artefakte und der Frage nach dem Verhältnis zwischen Diskursen und Praktiken, ebd.).

Neben dem *Körper* ist außerdem der *Geist* der Fliegenden aeromobil unterwegs: Teil der praktischen Dimension des Fliegens (nicht zeitlich vorausgehend, sondern als tatsächlicher Bestandteil) ist nämlich auch *Wissen* – in Form von *Wissen aus Erfahrungen* (angeeignet zum Beispiel durch bereits vollbrachte Flüge), *theoretischem Wissen* (gesammelt unter anderem durch das Anschauen von Fernsehsendungen zum Thema Fliegen, durch das Lesen von Zeitungsartikeln oder durch Gespräche), ein *Können* im Sinne von ‚zu wissen, wie‘ (also dem Wissen darüber, wie das Fliegen in seinen Einzelschritten zu absolvieren ist) und ein *praktisches Verstehen* (zum Beispiel der technischen Abläufe, die hinter dem Fliegen stehen) (vgl. Reckwitz 2003:292). Wissen ist damit eine wichtige Voraussetzung dafür, dass bestimmte Handlungen ausgeführt werden können.

Zu guter Letzt sind mit dem praktischen aeromobilen Unterwegssein auch noch *Artefakte* verbunden – dazu gehören natürlich die Flugzeuge, aber auch Sitz und Sicherheitsgurt, Toilette und Check-in-Schalter, Gepäckfach und Bordkarte usw. Diese technischen Flug-Artefakte sind weder nur als Hilfsmittel noch als handlungsdeterminierend zu verstehen, sondern sind genauso wie das Flug-Wissen *Teilelemente* der ‚Kulturtechnik Fliegen‘. Neu aufgekommene Artefakte wie Flugzeuge sind vor allem deshalb so interessant, weil es in Bezug auf sie noch keine bestehenden und bewährten Praktiken gab und diese erst neu entwickelt werden müssen.

Es geht bei der praktischen Dimension einer Kulturtechnik also vor allem um ein körperliches Erlernen und Üben, um Routinen und Gewohnt-Sein sowie um praktisches Wissen, aus dem ein Können werden kann. Da das ‚Etwas-Ausführen-Können‘ ebenfalls ein ‚Sich-Führen-Können‘ beinhaltet (Menke 2003:286), ist eine Kulturtechnik immer auch als Form der Machtausübung und Selbstführung zu sehen.

Sinnlich-symbolische Dimension

Fliegen muss jedoch mehr sein als das reine ‚Fliegen-Ausführen-Können‘ (auch dies hat meine kulturanthropologische Forschung zeigen können), denn Emotionen und Symbolisches sind ganz wesentlicher Teil einer Flugreise. Die Passagiere

können gar nicht anders, als Fliegen als „ergreifend, tragisch, schön, lustig, beständig, wirr, bequem, lästig, langweilig, (...) tröstlich, prächtig, angsteinflößend“¹³⁸ oder als vieles andere wahrzunehmen und zu empfinden.

Das liegt auch daran, dass der Mensch nur über universell gültige Symbole die Welt zu verstehen vermag (vergl. hierzu: der Mensch als ‚Animal Symbolicum‘ nach Ernst Cassirer 1923/2002). Denn anders als das Tier, das instinktiv auf Reize reagiert, muss der Mensch Situationen erst verstehen, bevor er angemessen handeln kann. Sein Bewusstsein nimmt die Sinneseindrücke deshalb nicht einzeln auf, sondern es verknüpft sie immer mit dem Kontext entsprechender Bedeutung. Die Form der Wahrnehmung spielt sich in unterschiedlichen Medien und Materialien ab, zum Beispiel in artikulierten Lauten, Bildern, materiellen Dingen oder Ritualen (Recki 2009:61).

Mit diesem Ansatz eines individuell erzeugten Verständnisses von Wirklichkeit bei dem der menschliche Körper zum Werkzeug der menschlichen Weltaneignung wird, betrat der Philosoph Ernst Cassirers bereits im Jahr 1923 in der Philosophie neues Terrain. Cassirer verstand die Wirklichkeit als von Individuen über Symbolisierung selbst hervorgebracht, also *Kultur* und ihr *Sinn* sind ihre *Funktion* (die darin liegt, dass der Mensch über Kultur die Welt zu einer verstehbaren Wirklichkeit umformen kann).

Die Idee von Cassirers symbolischen Formen ist für die Kulturwissenschaften vor allem deshalb so interessant, da mit ihrer Hilfe der Entstehung von kultureller Bedeutung nachgespürt werden kann.

Auch die Welt des Fliegens wird immer nur in der Vermittlung durch die Systeme der Zeichen- und Bedeutungsbildung - also der symbolischen Formen - erlebt und verstanden, weshalb sie ebenfalls sinnlich-symbolisch konnotiert sein muss. Beim Fliegen ist das Symbolhafte sogar besonders bedeutungsvoll: Das Artefakt Flugzeug steht nicht nur für Aufbruch, Fortschritt oder eine ganze Nation, die Fortbewegung durch die Luft wurde früher auch als gottgleich angesehen und die Abläufe des Fliegens, Verhaltensanweisungen oder Verbote sind über Symbole dargestellt, damit sie überindividuell verstanden werden. Die Beziehung zwischen

¹³⁸ Hier zitiert Cassirer den US-amerikanischen Philosophen und Pädagogen John Dewey, allerdings bezieht er sich nicht (nur) auf das Fliegen, sondern auf die gesamte Wahrnehmung der Welt (Cassirer 2007:125).

Zeichen und Bezeichnetem kann dabei symbolisch sein (wie der Lufthansa-Kranich, der auf die Airline verweist), sprachlich-referentiell wie bei ‚Flug-zeug‘ oder ‚Schwimm-Weste‘ oder frei wie bei den Streifen auf den Uniformärmeln, die die berufliche Position des Trägers anzeigen (Paetzold 1993:49).

Stand beim aeromobilen Unterwegssein als praktischer Dimension der ‚Kulturtechnik Fliegen‘ noch der *handelnde Mensch* im Mittelpunkt, betont diese Perspektive den *sinnlich wahrnehmenden, sinnstiftenden und emotionalen Menschen*.

Wenn aber die Wahrnehmung der Welt durch die Emotionen der Menschen gefärbt ist und der einzelne Mensch folglich „nicht objektive, sondern physiognomische Merkmale“ (Cassirer 2007:124) von ihr wahrnimmt (auch beim Fliegen), dann ergibt sich daraus, dass Kultur als ein „Projekt der menschlichen Selbstbestimmung“, gar eine „Form der Freiheit“ (Recki 2002) sein muss. Außerdem kann es sich dann nicht nur um *eine* ‚Kulturtechnik des Fliegens‘ handeln, sondern es müssen vielmehr so viele ‚Kulturtechniken des Fliegens‘ existieren, wie Passagiere unterwegs sind.

Dispositive Dimension

Die dritte, dispositive Dimension, die ich Kulturtechniken zuschreibe, hat viel zu tun mit der Frage, wie vorgegeben unsere Welt durch das über das Individuum hinausgehende ‚Drumherum‘ ist und wie konstruktiv das einzelne Individuum trotzdem noch auf das Vorhandene einwirken kann.

In Bezug auf das Fliegen betrifft das ‚Drumherum‘ das Geflecht aus Institutionen, Diskursen und Gesetzen, die das Fliegen genauso prägen wie das individuelle Erleben es tut. Diese überindividuelle Dimension kam in dieser Arbeit (abgesehen vom Akteur-Netzwerk-Kapitel 2) aufgrund meiner Spezialisierung auf individuelle Fallstudien deutlich weniger vor, sie ist aber ebenso wichtig, da sie sowohl auf die praktische als auch die sinnlich-sinnstiftende Dimension der Kulturtechniken Fliegen großen Einfluss hat.

Zu dem ‚Drumherum‘ des Airworld gehören ‚Flug-Institutionen‘ wie Luftfahrtbundesamt, Airlines, Flughafenbetreiber oder die Gewerkschaften der Angestellten, dazu zählen die ‚Flugarchitekturen‘ wie Flughäfen oder Flugzeuge, das Flie-

gen prägende Entscheidungen wie die über das Gewicht des zulässigen Handgepäcks oder die Evakuierungsvorgaben, Gesetze wie die Luftverkehrsordnung, das Schengener-Abkommen, die Ausweispflicht bei Aus- und Einreise, administrative Maßnahmen wie das Ticketing, wissenschaftliche Aussagen (beispielsweise über die Strahlenbelastung an Bord), philosophische, moralische oder philanthropische Lehrsätze (über die von oben betrachtete Welt, das ‚richtige‘ Verhalten an Bord oder Tipps zum entspannten Verleben einer Flugreise). „Kurz: Gesagtes ebenso wohl wie Ungesagtes“ (Foucault 1978:119/120) - nach Foucault alles Elemente eines Dispositivs.¹³⁹

Die Elemente des Dispositivs können ihre Position wechseln und ihre Funktion verändern, je nachdem, welcher Diskurs gerade dazu genutzt wird, diese oder jene Praktik zu rechtfertigen oder zu reinterpreten. Der Sicherheitsdiskurs kann also zum Beispiel dazu dienen, Sicherheitsvorschriften zu ändern (wie nach den mit Flugzeugen ausgeübten Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA) und hat dann Einfluss auf Gesetze, Institutionen oder Abläufe – er kann aber auch zugunsten anderer Diskurse an Macht verlieren. Vielleicht ist dies der Grund dafür, warum die Sicherheitsvorführung immer noch an Bord praktiziert wird und nicht, wie bei der Bahn, nur über Bild-Text-Hinweise kommuniziert wird: Sie ist Teil des Sicherheitsdiskurses, der von verschiedenen Seiten gestärkt und unterstützt wird und der momentan so stark ist, dass keine Bestandteile von ihm aufgegeben werden müssten.

Die oben genannten Beispiele zeigen, dass Dispositive oft vorschreiben und festlegen - ein grundlegender Aspekt der dispositiven Dimension muss also das Thema Macht sein. Beim Fliegen geht es in Bezug darauf vor allem um Akte von Unterwerfung beziehungsweise Überwachung und Kontrolle durch „Anleitende und Angeleitete“ (Foucault 1978:123): Am Boden leitet das Sicherheitspersonal die Passagiere an, in der Luft sind es die Flugbegleiter. Es finden sich in den Räumen des Fliegens aber auch Techniken der „Selbstprüfung“ (ebd.) durch die Passagiere (die angeleitet über die Hinweisvideos an der Sicherheitskontrolle un-

¹³⁹ Das Dispositiv selbst ist wiederum „das Netz, das zwischen diesen Elementen geknüpft werden kann“ (Foucault 1978:120), also die Verbindung zwischen den Elementen; es stützt Typen von Wissen und wird „von diesen gestützt“ (ebd.:123).

ter anderem selbst nachschauen, dass sich kein Bargeld mehr in ihren Hosentaschen befindet). Es gibt sichtbare Kontrollen (durch das Sicherheitspersonal, das in Uniform Patrouille läuft) genauso wie die unsichtbare Überwachung über Kameras und Datenspeicherung. Menschen überwachen genauso wie Maschinen (zum Beispiel durch Röntgenbögen, Körperscanner, Gepäckdurchleuchter, IT-Systeme und Sprengstoffdetektoren oder Kameras).

Es kommt in den Räumen des Fliegens außerdem zu „Ausgrenzungen“ (ebd.), zum Beispiel, wenn Passagiere zur Befragung bei der Einreise in einen anderen Raum geführt werden. Es gibt eine „Klassifizierung“ (ebd.) der Passagiere in Economy Class, Business Class, First Class und viele unsichtbare Untertarife mit einem bestimmten „System von Privilegierungen“ (ebd.) (dazu gehören zum Beispiel die Nutzungserlaubnis für die ‚Fast Lane‘, mehr Beinfreiheit, ein bevorzugtes Betreten des Flugzeuges oder ein im Flugpreis inbegriffener Snack) und es gibt einen militärisch anmutenden Drill (zum Beispiel beim Aufstellen in vorgegebenen Schlangenformen oder beim Betreten des Flugzeuges nach Nummern).

Ziel dieser Strategien der Macht sind disziplinierte, dressierte Körper, die sich systemkonform verhalten (Foucault 1994:93 ff.) – Körper, die „geformt, umgeformt, verbessert“ (Foucault 2002:762) werden und aus denen ein Maximum an Zeit herausgeholt werden soll („Die Lebenszeit des Menschen sollte Arbeitszeit werden“, ebd.). Genau diese Körpertechnologien werden auch beim Fliegen angewendet.

Bedeutet dies, dass das fliegende Subjekt - oder auch, nun wieder genereller gedacht - das Subjekt in unserer Gesellschaft auf vielerlei Arten von außenstehenden Mächten unterdrückt wird und Macht vor allem einschränkend und repressiv gedacht werden muss?

Im Laufe seines Schaffens kommt Foucault zu dem Ergebnis, dass dies nicht der Fall sein kann (vergl. hierzu „Warum wird die Macht so regelmäßig in rein negativen Begriffen des gesetzlichen Verbotes gelesen?“, Foucault 2008:106):

„Es stimmt nicht, dass es in einer Gesellschaft Leute gibt, die die Macht haben, und unterhalb davon Leute, die überhaupt keine Macht haben. Die Macht ist in der Form von komplexen und beweglichen strategischen Relationen zu analysieren, in denen niemand dieselbe Position einnimmt und nicht immer dieselbe behält.“ (Foucault 2005:805/806).

Macht muss vielmehr über die alltäglichen Praktiken der Subjekte immer neu hervorgebracht und bestimmt werden, sie muss das Produkt eines Wechselverhältnisses zwischen Herrschafts- und Selbsttechniken sein und damit muss sie auch produktiv effizient, strategisch reich und positiv wirken.

Macht ist also nicht Institution, Überbau oder Mächtigkeit einiger Mächtiger, die die einzelnen Individuen unterdrückt, sondern Situation einer Gesellschaft, in der über Praktiken eine Selbstkonstitution der Individuen zu Subjekten stattfindet. Das Subjekt ist also immer ein handelndes (auch wenn der Raum durch Machtstrukturen vorgeprägt ist und die Regierungsmechanismen auf das Individuum einwirken), das an den Prozessen seiner Selbstkonstitution beteiligt ist.

Das ‚Dispositiv Fliegen‘ konstruiert folglich nur zusammen mit dem fliegenden Subjekt den modernen Passagier.

Kulturtechniken - der „Humus einer Kultur“ (Krämer / Bredekamp (2003:16))

Mit Blick auf die in diesem Kapitel aufgeführten Dimensionen des Fliegens kann eine Kulturtechnik nicht nur Praktik, symbolische Form, Körpertechnologie und/oder Dispositiv sein (sie ist allerdings auch nicht immer und nicht unbedingt davon abzugrenzen), sie ist durch mehr bestimmt als allein durch gesellschaftliche Konventionen - wie es Claude Lévi-Strauss postuliert -, sie hat mit mehr zu tun als mit der Technologie des Fliegens und dem technischen Artefakt Flugzeug - wie es Friedrich Kittler beschreibt - und das „Fliegen-Machen“ sollte mehr im Zentrum stehen, als der Fokus der Mitglieder des Hermann von Helmholtz-Zentrum für Kulturtechnik es bisher im Blick hat.

Ein handhabbares Konzept von *Kulturtechniken* muss, wie oben hergeleitet, vielmehr die praktischen, dispositiven, sinnlich-symbolischen, sinnstiftenden Dimensionen, die Handlungsbezogenheit von Kulturtechniken und ihre emotionalen Aufgeladenheiten beinhalten, das Verhandeln von Kulturtechniken sollte genauso ernst genommen werden wie das Machen, und Erfahrungen und (Körper)Praxen müssen als genauso relevant betrachtet werden wie das Wissen¹⁴⁰.

¹⁴⁰ Weil das Fliegen abseits von Raumüberbrückung und dem kulturhistorisch Traumhaften allerdings mit Zuschreibungen gepflastert ist, die mehr bewusst als erlebt sind, stehen Wissensbestände hier weniger im Vordergrund.

Da jedes Individuum die Welt auf seine Weise wahrnimmt, müssen auch einzelne Kulturtechniken außerdem immer im Plural gedacht werden und es kann niemals nur um die einzelnen Ebenen einer Kulturtechnik gehen, da auch und vor allem das Verhältnis *zwischen* ihnen, also zwischen Technik¹⁴¹, menschlichen Sinnen, Emotionen und Körperlichkeit von Bedeutung ist, auch dort, wo ‚Technik‘ nicht im Vordergrund steht – wie man von einem Begriff erwarten könnte, der das Wort ‚Technik‘ im Titel trägt (vgl. Föcking [2006] nach Hengartner 2012:120).

Nur wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, haben wir es mit einem Konzept von Kulturtechniken zu tun, das auch für die Kulturanthropologie von Nutzen sein kann.

Den Begriff der Kulturtechnik für unser Fach (das immerhin die Menschen in ihrem Verhältnis zur Kultur untersucht) aufzugeben und sich nicht weiter an ihm abzarbeiten, erscheint mir hingegen eine wenig verlockende Option, da Kulturtechniken den „Humus einer Kultur“ (Krämer, Bredekamp 2003:16) darstellen – und „die Physiognomie einer Kultur zu untersuchen, heißt ihre kulturtechnisch gestützten Praxen zu beschreiben.“ (ebd.).

6.4 Vom Leitbild der Moderne zur alltäglichen Selbstverständlichkeit

So wie die Verkehrsmittel Eisenbahn und Automobil für verschiedene Phasen der Industrialisierung stehen, ist das Flugzeug metaphorisches Sinnbild und Inbegriff der Moderne. Wie aus diesem Leitbild eine Kulturtechnik wurde und wie diese in Reflektion der Moderne weitergeschrieben, transformiert und weitergelebt wird, wie die dazugehörigen Diskurse sich im Alltag manifestieren und zu Praktiken, Daten, Bildern und allem möglichen geworden sind, das habe ich in dieser Arbeit versucht aufzuzeigen.

Aus meiner Reise durch das aeromobile Unterwegssein zwischen Departure und Arrival ist im Laufe der Forschung ein textliches und bildliches Geflecht aus ethnografischen Airworld-Ausschnitten, mikroanalytischen Beschreibungen und

¹⁴¹ Technik wird von mir im Sinne der kulturwissenschaftlichen Technikforschung erweitert verstanden „als ‚Gesamtheit der Beziehungen zwischen Menschen, Werkzeugen und Umwelt, die Konsumtions- und Produktionsprozesse mit sich bringen““ (Hengartner, Rolshoven 1998:44).

exemplarischen Studien mit dem fliegenden Individuum im Fokus entstanden – erhoben durch ein „tastendes Verfahren als Forschungsprozess“ (Lauser 2004:42), gepaart mit strukturellen und methodischen Überlegungen, gestützt durch Fach-Informationen und gelenkt durch material- und theoriegeleitete Thesen.

Da die theoretischen Großkonzepte zu Globalisierung und Mobilisierung zwar anregend sind, aber sehr abstrakt und eher menschenunabhängig konstruiert, waren Fallbeispiele das Mittel der Wahl, um aufzuzeigen, wie aeromobiles Unterwegssein tatsächlich Tag für Tag gelebt wird. Denn obwohl die Phänomene Globalisierung, Flexibilisierung und Mobilisierung kaum jemand in Abrede stellt, stand es noch aus, sich konkret anzuschauen, wie sie mit Unterstützung durch das Flugzeug praktiziert werden.

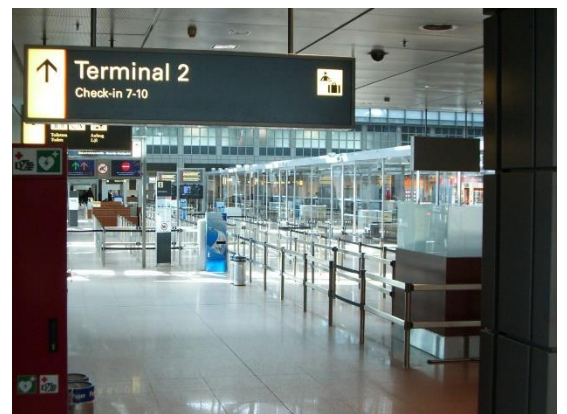
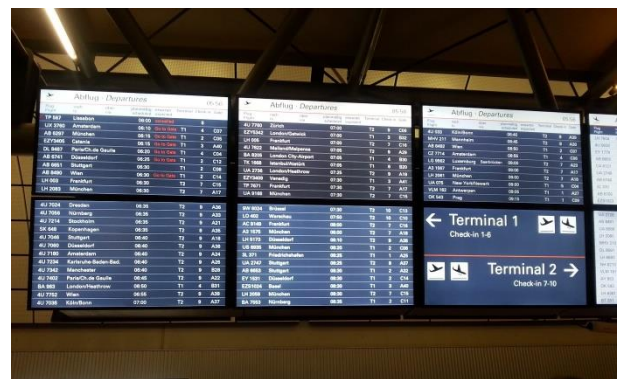
Nachdem dies alles nun zu einem linearen Text zusammengeführt ist, kann ich feststellen: Es mag zwar seine Richtigkeit haben, dass der Passagier nicht zu ergründen ist (wie es der Mitarbeiter der Airport-Information Kuddel nach zwanzig Jahren Arbeit am Hamburger Flughafen resigniert konstatierte, siehe Kapitel 1.7.2 ‚Empirisch: Ein Tag an der Information des Hamburg Airport‘) – aber die kultur-anthropologische Forschung mit ihrem Methodenmix ermöglicht es zumindest, sein aeromobiles Unterwegssein erkenntnisbringend zu befragen und komplex zu beschreiben.

Von Profis und Ungeübteren

Vor allem ist deutlich geworden, dass ‚Fliegen‘ etwas ist, das nur von den sehr geübten und der allgemeinen Norm entsprechenden Passagieren ‚wie nebenbei‘ und ohne spezielle Aufmerksamkeit ausgeübt wird. Für viele der von mir interviewten Passagiere (hierzu zähle ich nicht nur die Passagiere aus den Fallstudien, sondern auch die Passagiere, die für mich während ihrer Flüge ‚Flugtagebücher‘ anfertigten, siehe Kapitel 3.3 ‚Begleitete Wahrnehmungsflüge‘) gehörte das Besteigen eines Flugzeuges eher zu den besonderen Ereignissen, die ein bis zwei Mal, höchstens drei Mal im Jahr stattfinden und dementsprechend agieren diese Passagiere auch weniger professionell als beispielsweise beim Bus oder Bahn fahren. Die Erzählungen dieser weniger Geübten waren vor allem geprägt durch Ängste (ganz explizit *nicht* im Hinblick auf einen möglichen Absturz des Flugzeuges) und Orientierungslosigkeiten. Eine häufig geäußerte Angst beschäftigt sich zum Beispiel mit dem Zurechtfinden am Flughafen:

Eva: Ich bin immer so unsicher am Flughafen! Wo man hingeht, ob man besser wartet, was man so macht. Ich weiß nie, wo ich hinmuss.

Ein Blick auf die Beschilderung und die Informationstafeln am Hamburger Flughafen zeigt, dass diese Angst nicht ganz ungerechtfertigt ist:



Abbildungen 148: Informationen am Hamburg Airport.

Die Beschilderung ist mal in Form von an der Decke hängenden Schildern angebracht und mal als Informationssäulen am Boden, mal neben Ablenkendem wie einem zu Werbezwecken aufgestellten Auto und dann ist wieder unheimlich viel gleichzeitig auf ihnen zu lesen. Das spezielle Airport-Vokabular (Gate, Terminal...) wird immer vorausgesetzt.

Wo die mit diesen Hinweisen verknüpften Informationen zu finden sind (also zu welchem Gate Passagier X nun genau gehen muss; ob A, B, C oder D das richtige Gate wäre und dass diese Info zum Beispiel auf der Bordkarte oder auf der Infotafel im Bild oben rechts steht), wird in diesem Zusammenhang nicht erwähnt. Die Informationen sind außerdem vor allem für Menschen aufbereitet, die das System bereits kennen und nicht für Außenstehende. Schilder helfen den Ungeübten auch deshalb nur wenig, weil sie nicht wissen, *wonach* sie schauen müssen, zu viele Eindrücke auf einmal zu verarbeiten sind und sie im fließenden Passagierstrom nicht die Ruhe haben, um sie sich genau anzuschauen und durchzulesen. Außerdem schränkt die Aufregung die Orientierungsfähigkeit der Passagiere ein oder die Passagiere sind mit ihren Gedanken schon weiter, zum Beispiel am nächsten Umsteigeflughafen. Die Reihenfolge der benötigten ‚Stationen‘ am Flughafen (Check-in, Sicherheitskontrolle...) ist zudem oft antiintuitiv angeordnet (wie in Hamburg), nicht einsehbar oder an der Architektur nicht ablesbar. Hinzu kommt, dass die offiziellen Durchsagen von den Passagieren akustisch und inhaltlich nicht verstanden werden.

Wenn dann Passagiere an der Information des Hamburger Flughafens nur „Frankfurt?“ rufen (wie Kuddel von der Airport-Information es berichtete), wird klar, dass das System viel größer ist, als der einzelne Passagier in diesem Moment vermutet. Er ist ganz bei sich und denkt, es gäbe nur einen Frankfurt-Flug am Tag, aber zu Stoßzeiten fliegt alle Stunde eine Maschine diese Strecke.

Die ungeübten Passagiere verringern ihre Desorientierung - wie ich feststellen konnte - vor allem über den Faktor ‚Zeit‘. Sie planen also sehr viel mehr Zeit am Flughafen ein, um Fehler machen und Fragen stellen zu können. Es haben es aus diesem Grund auch nicht alle Passagiere eilig, wie mein Feldforschungstag an der Hamburger Information vermuten ließ, es gibt genauso viele Menschen, die rechtzeitig da sind, die sogar am Flughafen geschlafen haben und die noch einkaufen und Kaffee trinken können. Außerdem gilt die allgegenwärtige Eile nur für be-

stimmte Flughäfen: An Regionalflughäfen wie Bremen, Lübeck oder Friedrichshafen war es während meiner Feldforschung die meiste Zeit ruhig, weil dort die zurückzulegenden Wege kurz sind, weil die Busse mit den autolosen Passagieren sehr rechtzeitig ankommen und weil die Flughäfen gut überschaubar sind. Tatsächlich scheinen die kleinen Regionalflughäfen bevorzugt von den Seltenfliegern angesteuert zu werden (wenn sie die Wahl haben), denn auch Rita erzählte mir, dass sie lieber von Bremen abgeflogen wäre als von Hamburg. Auch die Ungeübten und Unerfahrenen entwickeln also Strategien, um ihr Unwissen zu kompensieren.

Eine ebenfalls oft berichtete Angst der ungeübteren Passagiere bezog sich auf das mögliche Verpassen des Fluges:

Anke: Ich habe immer Angst, wenn ich ganz früh morgens fliege. Weil ich vielleicht den Wecker nicht höre und dann den Flug verpasse (ist aber noch nie passiert).

Diese Angst ist auch deshalb so groß, weil es häufig keine Alternativreisemöglichkeit gibt wie bei der U- und S-Bahn (von Lübeck fliegt beispielsweise nur einmal die Woche eine Maschine nach Mallorca. Verpasst der Passagier diese, bleibt nur die teure Alternative neu zu buchen und über Hamburg zu fliegen). Vielen Passagieren sind die Alternativvarianten auch gar nicht klar und sie wissen nicht, welche Konsequenzen ein verpasster Flug tatsächlich haben würde.

In Bezug auf das Buchen im Internet erlebte ich vor allem die Angst davor, ob der selbst ausgedruckte Zettel als Ticket tatsächlich ausreichen würde:

Horst: „Kann in dem Code alles stecken? Was ist, wenn der nicht funktioniert? Habe ich dann andere Bestätigungen über meine Buchung? Warum gibt es keine richtigen Reiseunterlagen mehr?“

Außerdem machte ich die überraschende Erfahrung, dass die ungeübteren Passagiere nach dem Boardingaufruf nicht nur deshalb so massiv ins Flugzeug stürmen, weil sie Angst haben, nicht mehr hineinzukommen – sondern auch, weil sie Sorge haben, sonst unbeabsichtigt die Abläufe zu hemmen:

Eva: Ich denke immer: Mache ich etwas falsch? Störe ich die Abläufe oder bringe ich sie durcheinander? Ich will alles richtigmachen. Wenn ich höre, dass die Maschine bereit ist zum Boarden, ist mein erster Instinkt, mich anzustellen. Ich will ja nicht bei den falschen Sitznummern dazwischenstehen.

Eine Möglichkeit, Ängsten und Orientierungslosigkeiten im Vorfeld zu begegnen, wäre von Seiten der Airlines und Flughäfen das zur Verfügung Stellen von Informationen für Seltenflieger. Denn dass die Menschen versuchen, sich (zum Teil sehr lange) vor ihrem Flug mit Informationen zu versorgen, habe ich an der Telefoninformation des Hamburger Flughafens selbst erlebt. Den ganzen Tag über riefen dort Menschen an, die fragten, was sie im Handgepäck mitnehmen dürften, ob Babynahrung für ihr Kleinkind erlaubt wäre, ob die Sauerstoffflasche für das Tauchen in Ägypten im Handgepäck transportiert werden dürfe, ob ihr Papierausdruck als Ticket reichen würde und ob es nach der Sicherheitskontrolle Wasser zu kaufen gäbe. All diese Informationen schienen sie sich auf anderem Wege nicht beschaffen oder nur im persönlichen Gespräch formulieren zu können. Es fehlt anscheinend ein ‚Flug-Leitfaden für Erst- und Seltenflieger‘, der möglichst wenig voraussetzungsvoll und ganz grundsätzlich über das informiert, was vor, während und nach einem Flug zu tun ist – das Unterwegssein im Flugzeug ist nämlich viel weniger selbstverständlich, als die Geübten es sich vorstellen können.

Vor Ort erscheinen vor allem die Airport-Informationen mit ihren menschlichen Auskunftgebern eine Lösung für die Probleme der ungeübten Passagiere darzustellen. Da die Ängste der Passagiere zum einen sehr wenig vorhersehbar sind und sich zum anderen auch auf technische Apparate beziehen (oder eben die Angst, mit einem Informations-Terminal nicht umgehen zu können), können hier tatsächlich nur Menschen unterstützen. Es ist deshalb auch die Frage, ob der ausschließliche Check-in am Automaten, wie er zum Teil schon praktiziert wird, tatsächlich eine Zukunft für alle Passagiere darstellt.

Kompetenzen und neue Fertigkeiten

Im Gegensatz zu den Seltenfliegern professionalisieren die Vielflieger ganz im Sinne von De Certeaus ‚Kunst des Handelns‘ parallel ihr Fliegen weiter: Sie entwickeln neue Fertigkeiten wie das Zeitunglesen im Stehen und Gehen während des Boardings (bisher kannte ich dies höchstens stehend aus der U-Bahn); sie lernen, sich optimal auf dem Sitz zusammenzufalten, so dass die Blutzirkulation

möglichst wenig eingeschränkt ist und sich auch nach längerem Sitzen keine Körperteile taub anfühlen; sie entwickeln eine perfekt an die klimatischen Bedingungen angepasste textile Ausstattung (der emeritierte Professor für internationale Stadtforschung der Hafencity Universität und Langstreckenfluggeübte Dieter Läßle fliegt immer mit Schal und Wollmütze, die er sofort nach dem Start aktiviert (Information aus einem informellen Gespräch); Tücher und Schals sind auch bei vielen anderen Vielfliegern gängige Accessoires; sie packen nicht nur minimal und auf die Reise abgestimmt, sondern sortieren die Sachen, die sie während des Fluges brauchen werden, auch noch ganz oben ins Handgepäck, so dass sie im Gang nicht lange danach suchen müssen; und sie merken sich schon während sie im Finger auf das Betreten der Kabine warten ihren Sitzplatz, so dass sie nach dem Einsteigen nicht lange suchen müssen, sondern sich schnell setzen können und so die Einstiegszeit für alle verkürzen (Hermanns 2010:40).

Damit unterscheiden sich die Vielflieger immer stärker von den Seltenfliegern, die Bandbreite an Verhaltensweisen genauso wie Bedürfnissen, die sich zwischen Spezialisten und Anfängern aufspannt, wird immer vielfältiger.

Zwischen Vorgegebenem und eigener Interpretation

Fliegen unterscheidet sich in der für den einzelnen Passagier möglichen Individualität ganz eindeutig von Individualverkehren wie dem Auto- oder dem Rad fahren. Beim Fliegen können weder die genaue Route, noch das Tempo, noch die Bewegung, noch die konkreten Ziele selbstständig ausgewählt und angesteuert werden. Der Passagier kann vielmehr nur das in Anspruch nehmen, was die Airline anbietet; er kann höchstens verschiedene Routen miteinander kombinieren. Auch basiert das ‚Verkehrssystem Fliegen‘ auf Strukturen von außen, auf die die Passagiere wenig Einfluss haben, und auch die Flugzeugkabine ist kein neutraler Raum, sondern tritt dem Passagier immer „als gelebter, gestalteter, sprich schon gedeuteter Raum“ entgegen (Gyr 2013:1)¹⁴². Auch in Bezug auf bestimmte Verhaltensweisen gibt es an Bord in Vielem keinen Spielraum: So wird es zum Beispiel in keinem Fall zugelassen, Gepäck in den Gang zu stellen, während Start und Lan-

¹⁴² Da Räume Produkte sozialer Beziehungen sind, werden sie „von Menschen, Gruppen, Segmenten und Gesellschaften [...] ständig neu konstituiert, wobei die Konstituenten neue Prägungsfaktoren erkennen lassen: Globalisierung, Entgrenzung, Medialisierung, Imagination und anderes mehr verhelfen vielen Räumen zu neuem Profil in der Moderne“ (Gyr 2013:1).

derung zu Stehen statt zu Sitzen oder mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen einen Platz an den Notausgängen zu besetzen. Die Vorgaben des Fliegens schreiben sich außerdem richtiggehend in die Körper der Passagiere ein, sogar schon zu Hause:

Ulli: „Ich ziehe mich schon so an, dass es nicht piept – kein Gürtel. Kein BH mit Metallverschluss.“

Kontaktlinsenträger entscheiden sich für die Brille, um eine Austrocknung der Augen in der Kabine zu vermeiden, Träger von Absatzschuhen wählen eine flache Alternative und Rockträgerinnen greifen an Flugtagen lieber nach der langen Hose.

Das in dieser Studie erhobene empirische Material sagt jedoch abseits von diesen Grundvoraussetzungen sehr deutlich aus, dass in den Räumen des Fliegens die individuellen Spielräume keineswegs so limitiert und die Handlungen so exakt vorgegeben sind, wie oft vermutet wird (zum Beispiel bei Hengartner, Rolshoven 1998:9).

Auch wenn auf den ersten Blick das Meiste genormt und reguliert scheint und Einschreibungen kaum möglich sind, gibt es ein vielfältiges Wechselspiel aus Vorgegebenem und Interpretation. Die Fliegenden haben im Umgang mit den Anforderungen und Möglichkeiten des aeromobilien Unterwegsseins eigene Strategien entwickelt, um damit fertig zu werden, und mit widerspenstigen Listen der Kunst des Handelns biegen sie Zwänge um und schreiben sich in die Abläufe ein.

Individualisierung

Zum plakativen Symbol für Umnutzung und Individualisierung der Airworld-Architektur ist das Schlafen auf den Sitzgelegenheiten am Flughafen geworden: Die Sitze sind so konstruiert, dass ein ausgestrecktes Schlafen nicht möglich sein soll, aber die Passagiere finden viele Wege, dies zu umgehen. Sie nutzen gegenüberliegende Sitzgelegenheiten als Beinstützen, ‚umschlängeln‘ die trennenden Armlehnen mit ihren Körpern, nutzen Tisch-Koffer-Konstruktionen als Kofkissen oder falten sich innerhalb (siehe unten).



Abbildung 149: Sitze mit Armlehnen ohne Passagiere.



Abbildung 150: Sitze als Liege- bzw. Schlafgelegenheit.



Abbildung 151: Umgenutzte Sitzlehne.

Ein Anpassen der Gegebenheiten an die eigenen Bedürfnisse findet sich auch in der Flugzeugkabine. Es beginnt mit der Wahl des Sitzplatzes beim Online-Check-in (diese Auswahlmöglichkeit ist von den Fluggesellschaften explizit erwünscht und eine Auswahl muss getroffen werden, um den Buchungsvorgang abzuschließen). Hier steht nicht nur das am Flughafen-Check-in angebotene ‚Fenster oder Gang‘ zur Verfügung, sondern auch die Verortung innerhalb der Kabine – vorne, hinten, auf dem Flügel, am Notausgang oder nicht so dicht an der Toilette.

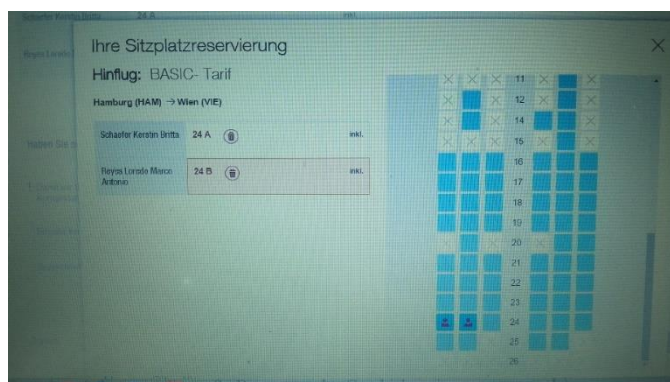


Abbildung 152: Sitzplatzreservierung beim Online-Einchecken.

Diese Auswahlmöglichkeiten folgen den Bedürfnissen der vielfiegenden Nutzer, bei denen sich im Laufe der Jahre eigene Vorlieben über ‚Fenster oder Gang‘ hinaus und abhängig von der gebuchten Strecke entwickelt haben:

Boris: „LH Maschinen zwischen DUS – TXL – DUS 11 A oder 11 F, weil in der Reihe Notausgang ein Platz fehlt (2-Reiher). Air Berlin-Maschinen gerne ab Reihe 1 oder 2.“

In der Kabine angekommen, arbeitet der Passagier mit dem Vorgegebenen, individualisiert seinen persönlichen Raum und macht ihn sich möglichst maßgeschneidert. Dazu gehört die ‚Einrichtung / Umrüstung‘ des Platzes mit Kissen, Nackenstütze, Decke, Mobiltelefon, Buch, Zeitschriften, Arbeitsunterlagen, Essen, Stiften, Tablet PC, die Einstellung der Lüftung, das Zurückstellen des Sitzes, das Anschalten des Leselichtes und das Bereitlegen eines Stapels mit sonstigen Privatsachen auf dem Klapptischchen. So schaffen die Passagiere Architekturen und Momente der Privatheit (Hengartner 1994:201) an einem ansonsten durchstrukturierten und (halb)öffentlichen Raum.



Abbildung 153: Passagier auf Socken.

Eine weitere Individualisierungsmöglichkeit an Bord besteht in der Möglichkeit, ein spezielles Essen zu bestellen (zum Beispiel für Diabetiker, kosher, vegan, vegetarisch...).

Auch das Sitzen wird von Passagier zu Passagier eigens interpretiert (mit oder ohne Schuhe, mit oder ohne hochgezogene Beine, an die Seite angelehnt, nach vorne gebeugt oder mit dem Kopf nach hinten an die Kopfstütze gelehnt).

Es gibt sogar die Option, den Flug komplett zu verweigern, dazu werden Schlafbrille, Ohrstöpsel, Kopfhörer oder der Tablet PC genutzt. Sich abschottende

Passagiere reden nicht mit ihren Sitznachbarn oder den Flugbegleitern, sie nehmen das angebotene Essen nicht an und scheinen den ganzen Flug über zu schlafen. Diese Praktik ist eine Möglichkeit, mit der Herausforderung der Situation umzugehen, sie kann der Angstbewältigung genauso dienen wie dem Kräfte Einteilen oder dem Wunsch danach, vor der Landung noch etwas ‚Zeit mit sich selbst‘ - ohne Irritationen von außen - zu verbringen.

Widerspenstigkeiten

Es ist jedoch nicht nur möglich, *mit* dem Vorgegebenen zu arbeiten, auch Widerspenstigkeiten in Bezug auf Flugpersonal / Gesetze / Verhaltensvorgaben / die Flugzeug-Einrichtung sind in der Flugzeugkabine (zum Leidwesen der Flugbegleiter) an der Tagesordnung:

Die Passagiere tun so, als hätten sie die Anweisungen nicht gehört oder gelesen und schieben auch schweres Handgepäck in die oberen Gepäckfächer¹⁴³. Nachdem die Türen geschlossen sind, versuchen die Passagiere (entgegen dem auf ihrem Boardingpass zugewiesenen Sitzplatz) sich umzusetzen auf frei gebliebene Reihen. Dieses ist problematisch, da das bereits getrimmte Flugzeug so wieder aus der Balance gebracht wird. Die Flugreisenden halten sich außerdem im Gang länger auf als nötig, sie lassen ihr Handy entgegen der Vorschrift den ganzen Flug über an oder schalten es schon wieder ein, noch bevor das Flugzeug die endgültige Parkposition erreicht hat. Sie schnallen sich ab, auch wenn dies noch nicht erlaubt ist oder schnallen sich nicht an, wenn das ‚pling‘ und das Hinweisschild über ihren Sitzen es verlangen. Sie stehen schon auf und öffnen die Gepäckfächer, obwohl das Flugzeug noch nicht zum Stehen gekommen ist. Wenn sie zu zweit reisen, buchen sie in einer Reihe Fenster- und Gangplatz, in der Hoffnung, der Mittelplatz würde dann frei bleiben (denn im Flugzeug ist es nicht üblich, wie im Bus oder in der Bahn seinen Rucksack auf den freien Platz neben sich zu legen, um andere Passagiere davon abzuhalten, sich dazuzusetzen). Sie versuchen zu großes Handgepäck mit an Bord zu nehmen, sie rauchen unerlaubt auf der Toilette, sie schmuggeln Taschenmesser, Rasierklingen und andere verbotene Gegen-

¹⁴³ Dies dient dazu, mehr Beinfreiheit zu gewinnen, denn schweres Gepäck muss eigentlich unter den vorderen Sitz geschoben werden.

stände mit an Bord (nicht, um damit einen terroristischen Akt auszuführen, sondern um sich als Handgepäckreisende am Ankunftsort keinen neuen Rasierer etc. kaufen zu müssen [Zitat Bergen] oder weil sie eben einfach immer ein Taschenmesser in der Handtasche dabei haben [Zitat Anke]. Oder sie verschaffen sich auf Kosten der neben ihnen sitzenden Passagiere mehr Platz als für sie vorgesehen ist, indem sie die Beine über ihren Sitzplatz hinaus breit öffnen und ihre Arme auf beide Sitzlehnen legen.

Die Möglichkeiten sich im Flugzeug individuell oder widerspenstig zu verhalten, sind dabei von Charter- zu Linienflieger unterschiedlich groß und das, was (meist inoffiziell) toleriert wird, ist ebenfalls sehr verschieden.

Einschreibungen

Allen zum Teil massiven Widerspenstigkeiten zum Trotz habe ich im Flugzeug aber so gut wie keinen Vandalismus entdecken können. In der Flugzeugkabine gibt es kein Abschneiden der weichen Ummantelung von harten Teilen wie in Bus und S / U-Bahn, kein Einritzen von Namen, Nachrichten und Symbolen in weiches Plastik und keine mit Edding oder Kuli geschriebenen Nachrichten – dabei sind viele der Plätze im Flugzeug trotz der regelmäßig patrouillierenden Flugbegleiter genauso wenig einsehbar und es gibt keine Videoüberwachung der Kabine während des Fluges wie in Bus und Bahn. Hier scheint die Angst vor Konsequenzen oder die Einschüchterung durch das Fortbewegungsmittel und den gehoben ausgestatteten Raum einfach (noch?) zu groß zu sein.

Dafür lassen die Passagiere ihren Müll in der Kabine zurück, obwohl regelmäßig Flugbegleiter mit Mülltüten durch die Kabine laufen¹⁴⁴, um diesen einzusammeln, sie stecken nicht aufgeessene Sandwiches ohne Verpackung in die Sitztaschen, sie schreiben Notizen ins Bordmagazin und lassen dieses dann zurück, sie reißen Seiten mit Reisetipps aus dem Bordmagazin heraus und sie nehmen die Sicherheitskarten als Erinnerung an den Flug mit nach Hause (auch wenn dieses strengstens verboten ist)¹⁴⁵. Auch das sind natürlich Möglichkeiten, im Flugzeug seine Spuren zu hinterlassen.

¹⁴⁴ Die Schriftstellerin Renate Adler nannte die Boeing 747 deshalb auch treffend „Slum der Lüfte“ (Di Falco 2010).

¹⁴⁵ Dieses konnte ich vor allem während meiner Nacht mit der Kabinen-Putzkolonne am Hamburg Airport feststellen.

Rhythmen

Die Räume des Fliegens sind gekennzeichnet durch ein permanentes Aufeinanderprallen unterschiedlicher Tempi und Rhythmen, von Menschen und Maschinen, individuell und kollektiv, vorgegeben oder aus sich selbst heraus entstanden:

Einige Rhythmen des Fliegens beginnen schon vor dem Abflug: Der Zeitpunkt des Buchens wird getaktet durch Werbung, die besonders günstige Flugpreise ankündigt; durch Sonderangebote, die die Airlines ausschreiben, und die Algorithmen der IT-Systeme, die die Flugpreise bis zum Abflug stetig erhöhen und so einen besonders frühen Buchungszeitpunkt nahelegen.

Am Flughafen prallen dann verschiedenste weitere Rhythmen aufeinander: Bewegungsrhythmen, Einzelrhythmen, Maschinenrhythmen, Arbeitsrhythmen, Wochenrhythmen, Jahreszeitenrhythmen (zum Beispiel hat die Glasschiebetür am Hamburger Flughafen eine Sommer- und eine Winterstellung), die Rhythmen der Vielflieger unterscheiden sich von denen der Seltenflieger, der Rhythmus der Abholer von dem der Abfliegenden, und die Besucher sind noch einmal ganz anders getaktet. Gelangweilte Körper prallen zwischen Departure und Arrival auf zum Warten verurteilte Körper, zum Gate eilende Körper oder aufgeregt auf- und abtänzende Abholerkörper. Initiiert werden diese Rhythmen durch Flugzeiten; Verspätungen; Apps, die die Wartezeiten an der Sicherheitsschleuse durchgeben; Mitarbeiter, die Durchgänge in Tensatorabsperungen öffnen und schließen; die Geschwindigkeiten der Koffer-Förderbänder und Durchleuchtungsmaschinen; und auch die Durchsagen zum Boarding oder zu Gateänderungen lenken die Passagiermenge. Beschleunigt werden die Passagiere durch Laufbänder und Rolltreppen, Fahrstühle und Elektroautos – gebremst werden sie durch Konsumangebote, im Weg stehende Gepäckstücke, sperrige und schwer zu bewegende Gepäckwagen, ungeübte Reisende, Nadelöhre wie den Finger zum Flugzeug oder die Zugangsschleuse am Gate.

Während des Fluges werden dann alle Passagiere äußerlich auf eine viel schnellere Geschwindigkeit gebracht - die des Flugzeuges - und auch sonst wird der Flug von den Durchführenden getaktet (zum Beispiel durch Durchsagen, die Sicherheitsvorführung sowie das Bringen und Abholen der Tablettts). An diesen Rhythmen nehmen die Passagiere relativ homogen teil, nur die Unterschiede der einzelnen Klassen sind subtil wahrnehmbar. Die Passagiere werden auf diese

‚Rahmen-Rhythmen‘ konditioniert, sie warten förmlich auf das Essen oder die Sicherheitsvorführung.

Doch auch in der Passagierkabine sind eigene Rhythmen möglich: Der Rhythmus des Verlassens des Sitzes (um zur Toilette zu gehen) und des Wiederkehrens, Leserhythmen, Rhythmen der Nutzung des Unterhaltungsangebotes, der Rhythmus des Medienwechsels. Manchen Passagieren fällt es schwer, den verlangsamten Rhythmus der Ereignisse in der Kabine anzunehmen, sie laufen auf Langstreckenflügen durch die Gänge, bis sie am Vorhang zur nächsthöheren Klasse gestoppt werden.

Nach dem Flug spuckt das Flugzeug die Passagiere wieder aus und außerhalb des Flughafens finden sie zu eigenen Rhythmen oder anderen Rhythmussystemen zurück: Schon die Begrüßungen zwischen Ankommenden und Abholenden haben ihr eigenes Tempo und die Wege zu Auto oder Bahn ebenso.

Kommunikation und Interaktionen

Eine Frage, die bei Augé sehr präsent ist, ist in dieser Arbeit noch offengeblieben: Entstehen durch das Unterwegssein im Flugzeug - durch das Kreuzen der Reisewege von Menschen aus aller Welt - neue Formen der kulturellen Verständigung? Entwickelt oder verändert sich dadurch etwas – kommt also in Istanbul etwas Anderes aus dem Flugzeug heraus, als in Frankfurt am Main eingestiegen ist? Und wie sieht es mit der vielbeschriebenen Gleichgültigkeit unter den Passagieren aus?

Tatsächlich kommt es an Bord zu wenig verbalem Austausch, auch aufgrund der existierenden Sprachbarrieren und der Unsicherheit darüber, welche Sprache der Sitznachbar wohl sprechen mag.

Darüber hinaus minimieren Benimmregeln und institutionelle Hinweise verbale und nonverbale Kommunikation und Interaktionen (Hengartner / Rolshoven 1998:9). Alleine auf der Toilette konnte ich folgende Masse an Verhaltenshinweisen ausmachen:





Abbildung 154: Hinweise auf der Bordtoilette.

In einem so durchorganisierten und durchgetexteten Umfeld bleibt nicht viel Spielraum für eigene Äußerungen und Themen.

Am Beispiel ‚Kommunikation in der Flugzeugkabine‘ wird auch der Unterschied zu dem Passagierverhalten in dem von mir untersuchten Linienbus sehr deutlich. Dort wurde das Beobachten der Mitfahrenden und das den fremden Gesprächen Lauschen von vielen Fahrgästen als Haupttätigkeit (und Freude) während der Fahrt beschrieben. Einerseits waren die Fahrgäste neugierig auf ihre Mitfahrer, andererseits diente die Aufmerksamkeit auch dem rechtzeitigen Erkennen kriti-

scher Situationen. Im Zweifel setzten sich die Fahrgäste dann um oder stiegen sogar an der nächsten Haltestelle aus (Schaefer 2012:63-69). Im Flugzeug ist eine solche Reaktion auf Krisen nicht möglich, hier kann nur auf dem zugewiesenen Platz ausgeharrt werden oder es müssen die Flugbegleiter um Hilfe gebeten werden. Es ist deshalb im Flugzeug risikoreicher, sich auf Gespräche einzulassen als im Bus oder in der Bahn, und das Ignorieren der anderen Passagiere erscheint mir als eine Strategie, um in möglichst wenige kritische Situationen verwickelt zu werden. Die scheinbare Gleichgültigkeit ist also, wie es auch Lars Frers beschreibt, eine ‚schützende Blase‘, um mit dieser besonderen Situation fertig zu werden¹⁴⁶.

Diese ‚Blase‘ kann aber auch jederzeit aufplatzen (und das ist keine Seltenheit) und dann können Gespräche und Interaktionen entstehen. Das gilt besonders, wenn Passagiere die Reise schon als Teil ihres Urlaubs wahrnehmen und deshalb offen und touristisch gestimmt sind. Dies gilt auch, wenn etwas die Routine unterbricht (zum Beispiel, wenn ein Passagier nicht erschienen ist und Gepäck ausgeladen werden muss, was einen verspäteten Start mit sich bringt), und es gilt, wenn Passagiere aus der gleichen sozialen Gruppe stammen, also beispielsweise Eltern mit kleinen Kindern sind.

Nach dem Flug hat dann ein Geschäftsmann mit einem anderen Passagier Visitenkarten ausgetauscht, hat ein Künstler einer Mitfliegenden ein Bild gezeichnet und es ihr geschenkt, hat ein Passagier Partei ergriffen für einen Rollstuhlfahrer, dessen Bordrollstuhl vergessen wurde, hat ein Mann sich über ein schreiendes Baby aufgeregt und eine Frau der Mutter verständnisvolle Blicke zugeworfen, hat eine Rentnerin einer jungen Frau neben ihr ihre ‚Brigitte‘ zum Lesen geliehen, hat ein beruflich Fliegender in der Business Class dem neben ihm sitzenden Passagier den heruntergefallenen Schokoriegel aufgehoben, hat ein Passagier dem Passagier vor sich das aus der Tasche gefallene Handy über den Sitz nach vorne durchgereicht, haben sich zwei Passagiere über die Einstellung der Rückenlehne gestritten, hat ein am Fenster sitzender älterer Herr sich immer wieder bei seinem Nachbarn entschuldigt, weil er so oft aufstehen und die Toilette nutzen musste, hat ein Mallorca-Kenner dem Passagier neben sich einen Tipp für eine Tapas Bar in

¹⁴⁶ Darüber hinaus werden Unterhaltungen im Flugzeug von den anderen Passagieren, ähnlich wie in der Eisenbahn, als störend wahrgenommen, da viele Reisende versuchen zu schlafen oder anders zur Ruhe kommen wollen.

Palma gegeben und hat ein Mann zu der Frau vor sich gesagt, dass sie ihm schon in der Bahn nach Kopenhagen aufgefallen wäre.

Diese Interaktionen mögen nicht tiefgreifend sein, sie sind aber deutlich mehr und in ihrer Art unterschiedlicher, als Augé es beschreibt. Und natürlich verändern auch kleinste Begebenheiten etwas im Leben der an ihnen beteiligten Menschen.

Nach der oben aufgeführten Aufzählung an beobachteten Interaktionen ist nun auch klar, dass die Passagiere ihre Identität eben nicht am Check-in mit ihrem Gepäck abgeben, wie Augé es vermutet. Ihre Anzihsachen, ihre Accessoires, ihr Handgepäck, ihre Haarschnitte und ihre Sprache sagen immer noch genug über sie aus, um Kontakte möglich zu machen (alleine die Sprache ist manchmal unklar, wenn sie sich nicht über Gespräche mit Mitreisenden, Bücher oder Zeitungen äußert).

Jeder Passagier hat in einem gewissen Rahmen allerdings die Chance, seiner Identität eine neue Facette hinzuzufügen – wenn ich alleine unterwegs im Flugzeug reise, antworte ich auch durchaus einmal auf Englisch, wenn mich ein eigentlich Deutsch sprechender Passagier auf Englisch anspricht, und ebenso tun es auch einige der Passagiere, mit denen ich über diese kleinen Täuschungen des aeromobilen Unterwegsseins sprach. Auch in der Flugzeugkabine bleibt also durchaus Raum für einen spielerischen Umgang mit der eigenen Identität erhalten.

Brüche und Wendungen



Abbildung 155:
Wrackteil des
Germanwings-
Fluges 4U9525.

Dadurch, dass in jedes Flugzeug der Traum vom Fliegen quasi eingebaut ist, und Passagiermaschinen schon immer mehr waren, als nur Gefäße, in denen Passagiere beschleunigt werden, hat ein abstürzendes Flugzeug für die Menschen eine hohe symbolische Bedeutung und diese reagieren besonders empfindlich auf alles, was mit dem Fliegen und seinen Katastrophen zu tun hat.¹⁴⁷ Und weil das Flugzeug relativ leicht zur tödlichen Waffe umfunktioniert werden kann (und bereits vielfach umfunktioniert wurde), geht von ihm eine ganz spezielle Bedrohung aus. Auch während der Arbeit an dieser Forschung kam es immer wieder zu ‚Brüchen‘ in der Airworld, die das Gefühl vermittelten, das ganze System würde auf den Prüfstand gestellt. Wie nach dem 11. September 2001 war dies zum Beispiel nach dem Germanwings-Absturz 4U-9525 der Fall: Die Menschen reagierten nicht nur mit Beileidsbekundungen im WorldWideWeb, einem Umsteigen auf die Bahn oder sogar dem gar nicht mehr Losfliegen, sie sprachen mich auch an:

Vielflieger Tim: „Musst du deine Arbeit jetzt nicht neu schreiben? Ist dadurch nicht alles anders geworden?“

¹⁴⁷ Obwohl 2014 weltweit ‚nur‘ 990 Menschen bei Flugzeugkatastrophen ums Leben kamen und zumindest bezogen auf zurückgelegte Reisekilometer Flugzeuge damit tatsächlich die sichersten Verkehrsmittel sind, und auch eine Studie des Statistischen Bundesamts zu dem Ergebnis kam, dass je eine Milliarde Kilometer (im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2009) in Personenkraftwagen 406 Insassen verunglücken, bei der Luftfahrt jedoch nur 32 Menschen (Volmer 2015).

Aus kulturwissenschaftlicher Sicht ist jedoch zu sagen, dass es sich bei solchen Reaktionen immer nur um Phasen handelt. Das aeromobile Unterwegssein geht nach einer Verschnaufpause weiter (das lässt sich auch aus dem ANT-Kapitel 2 ‚Was fliegt mit, wenn ein Flugzeug in der Luft ist‘ in dieser Arbeit schließen), vielleicht mit geänderten Gesetzen (in Falle des Absturzes der Germanwings-Maschine in Bezug auf das Vier-Augen-Prinzip im Cockpit, einem anderen Umgang mit psychischen Problemen beim Luftfahrtpersonal oder einer verändert konstruierten Cockpittür) – aber nicht mit einem veränderten Mobilitätsverhalten der Menschen.



Abbildung 156: Schwarz-weißes Germanwings-Logo auf Facebook und Hashtag ‚Indeepsorrow‘.

Der Absturz der Germanwings-Maschine war übrigens der erste Flugzeugunfall, dessen Betauern sich ganz massiv in den sozialen Netzwerken fortführte. Es wurde sogar von der Lufthansagruppe ein eigener Hashtag (‚indeepsorrow‘) initiiert und eine Website eingerichtet, auf der alle Beileidsbekundungen mit diesem Hashtag automatisch verlinkt werden¹⁴⁸. Die Entwicklung dieser Verknüpfung zwischen aeromobilem und virtuellem Unterwegssein (das sich auch in den eingangs gezeigten Instagram-Posts gezeigt hat) ist aus kulturanthropologischer Perspektive äußerst interessant, auch wenn es in dieser Arbeit nicht mehr weiter berücksichtigt werden konnte.

¹⁴⁸ Kondolenzwebsite zum Germanwings-Absturz ‚In deep Sorrow‘.

„On the ground – up in the air“

Nach mehr als 90 Jahren Passagierluftfahrt ist es inzwischen sehr vielen Menschen möglich, durch die Luft schneller, weiter und oft sogar günstiger zu reisen als über die Erde. Dadurch sind neue Möglichkeiten entstanden, Arbeitsverhältnisse zu gestalten, soziale Beziehungen zu führen, Arbeit und Freizeit zu kombinieren oder das Familienleben zu gestalten. Auch Urlaub machen, berufliche Termine wahrnehmen oder internationale Konferenzen besuchen, scheint ohne das Flugzeug kaum noch vorstellbar, genauso wie das Aufrechterhalten des Kontaktes zu Familie und Freunden (vgl. Schlaack 2011:190). Das Unterwegssein im Flugzeug ist im Laufe der Zeit zum Statussymbol, zur Sehnsuchtstätigkeit, zur sozialen Tatsache, zum Vakuum, geradezu zur Norm, zu einem Möglichkeitsmoment, zur bedeutsamen subjektiven Erfahrung, zum belastenden Alltag, zur Selbstwertgefühl hebenden Kompetenz und zu vielem mehr geworden (vgl. Schmidt-Lauber 2009:246).

Es veränderten sich mit dem Flugzeug aber nicht nur Lebensweisen, auch die Weltkarten in den Köpfen der Menschen haben sich gewandelt und Fixpunkte haben sich verschoben: Städtetouristisch relevante Städte wie Berlin und New York sind aufgrund der stark verkürzten Reisezeit mit dem Flugzeug enger zusammengerückt und nicht an das Flugzeug-Streckennetz angebundene Orte wurden gefühlt auseinandergezogen. Inzwischen beträgt die Reisezeit zwischen New York und Zürich im Direktflug nur noch acht Stunden und damit in etwa genauso lang wie die Bahn von Zürich nach Uelzen unterwegs ist.

Städte mit Flughäfen prosperieren, während Städte ohne Flughafen in der Peripherie verschwinden.

„Bewegung und Lokalisierung, Mobilität und Sesshaftigkeit“ stellen sich aber selbst an den klassischen, ‚künstlich geschaffenen‘, hierarchischen Nicht-Orten des Fliegens nicht unbedingt als Gegensätze dar -wie diese Arbeit gezeigt hat - sie gehen vielmehr, wie überall anders auch, „miteinander einher und sind in ihren Verknüpfungen zu befragen“ (Schmidt-Lauber 2006:246).

Der Aufenthalt in den Räumen des Fliegens ist, ganz im Sinne der „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“ (Hengartner 2002:35¹⁴⁹), gekennzeichnet durch „widersprüchliche Erfahrungen“, „konkurrierende Erfahrungs- und Handlungsformen“ und „unterschiedliche Bewertungsmuster“ (ebd.), die

„gerade in der In-Bezug-Setzung zu Raum und Zeit eine besonders wichtige Rolle spielen. Sei dies im Widerspruch zwischen dem Globalen und dem Lokalen als ‚Raum der totalen sinnlichen Erfahrung‘ [Hannerz 1995:78], sei dies die Aushandlung und Ausgestaltung von Sozialbezügen im lokalen wie überlokalen Kontext, sei dies die Koexistenz unterschiedlicher Lebensentwürfe, Raumvorstellungen und Zeiten-Pluralen“ (Hengartner 2002:35).

In den nächsten Jahren werden die Flugreisenden nun weitere aeromobile Fähigkeiten und Fertigkeiten hervorbringen (gefordert oder als widerspenstige Antwort auf neue Gegebenheiten und Anforderungen), sie werden sich zu noch krasserem Spezialisten entwickeln und gleichzeitig wird es noch mehr Abgehängte geben, denen eine Reise im Flugzeug kaum noch möglich sein wird. Die Zahl der flugreisenden Passagiere wird weiter steigen (nicht nur, weil gleichzeitig auch die Weltbevölkerung steigt), denn immer weniger Menschen werden am Boden bleiben (können)¹⁵⁰. Auch der Kampf um alles, was mit an Bord gehen darf, von Artefakten über Diskurse bis hin zu Emotionen, ist ein stetiger Aushandlungsprozess und deshalb wird sich diese vielfältige ‚Flugzeugbesatzung‘ laufend weiter verändern. Natürlich werden sich auch Flugzeuge weiter entwickeln, sie werden größer, kleiner, komfortabler, schneller, umweltschonender und überhaupt anders werden – und das wird wiederum Einfluss auf den Umgang der Passagiere mit ihnen haben. Dies alles passiert rasend schnell, schon jetzt ist die Airworld eine andere als 2010, dem Jahr, in dem ich diese Forschung begann. Das Thema Aeromobilität wird also auch in den nächsten Jahren aus kulturwissenschaftlicher Sicht nicht an

¹⁴⁹ Das Konzept der ‚Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen‘ stammt von dem Philosophen Ernst Bloch (1935).

¹⁵⁰ „International passenger numbers are expected to grow from 1.11 billion in 2011 to 1.45 billion passengers in 2016, bringing 331 million passengers for a compound annual growth rate (CAGR) of 5.3%.“ (IATA 2012).

Relevanz verlieren und es wird weiter in Bewegung bleiben, weshalb diese ‚Ethnografie des aeromobilen Unterwegsseins‘ nur eine empirische Momentaufnahme darstellen kann.

Da in der Flugzeugkabine die Dichte der Ereignisse besonders hoch ist und das Flugzeug deshalb quasi als Konzentrador / Brennglas von Prozessen in Bezug auf Fragen unserer Zeit funktioniert, können wir - wann immer wir etwas über unsere Gesellschaft und ihre nahe Zukunft erfahren wollen - nicht nur auf den Boden schauen, sondern auch einen Blick in das Flugzeug hineinwagen:

Was für Menschen mit welchen Fähigkeiten sitzen hier (und wer sitzt hier nicht)? Wann und wo müssen die Flugreisenden ankommen und was sind ihre Reise-gründe? Wer reist mit ihnen? Welche Sprachen werden von ihnen in welchen Zusammenhängen gesprochen? Wie hängt das Warum ihres Fliegens mit dem Wie zusammen? Womit beschäftigen sich die Passagiere und was beschäftigt sie? Und was sagt das alles über Arbeit, Familie, Liebe, Gesundheit, Migration, Krieg, Alter, Nation oder Urbanität aus?

Wir erfahren es im Linienflieger von Zürich nach New York, im Billigflieger nach Mallorca oder im ethnischen Charterflieger nach Simferopol.

6.5 Arrival

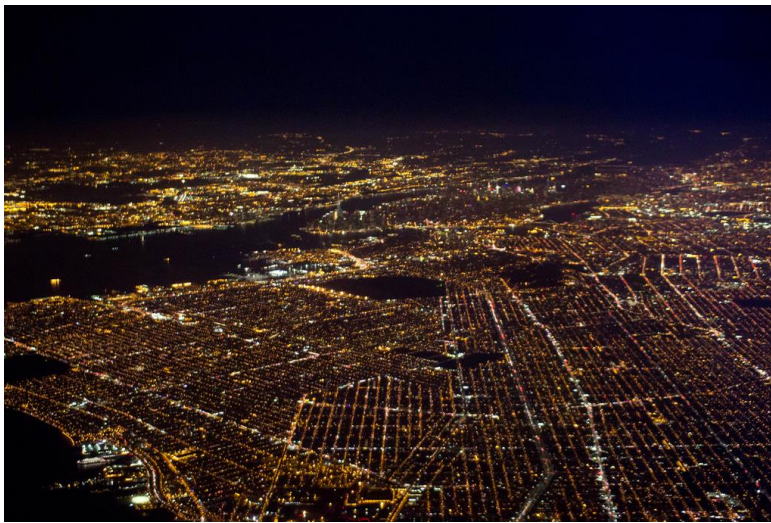


Abbildung 157: Anflug auf New York bei Nacht.

„Eine gefühlte Ewigkeit kreist die Boeing 747 in der Dunkelheit über der Lichtinsel New York. Auch unser Stellvertreter, das kleine stilisierte Flugzeug auf den Monitoren, entfernt sich in gleichmäßigen Bögen immer wieder von der Stadt.

„Aufgrund des schlechten Wetters können wir momentan nicht landen“, teilt einer der Piloten durch die Sprechanlage mit.

Nach einer endlosen halben Stunde sackt das Flugzeug dann doch ab, wird mit Macht zur Seite geweht und wehrt sich schüttelnd gegen die Winde. Schließlich berühren die Räder den Boden, es knallt, die Schwerkraft drückt meine Reisebegleitung und mich in die Sitze, dann kommt die Maschine langsam zum Stehen.

Das Aussteigen dauert ewig, und bei der Passkontrolle stehen die Passagiere des halben Flugzeuges in verschiedene Schlangen sortiert vor uns. Eine Frau schnauft und kollabiert, Umstehende richten sie wieder auf und führen sie weg. Der orthodoxe Jude, der seinen Hut mit der Airline-Zahnbürste gebürstet hatte, hält nun einen Schweizer Pass und einen in Folie eingeschweißten Myrtenzweig für das jetzt beginnende Laubhüttenfest in der Hand.

Ein junger Mann vor mir wird von den Grenzbeamten in ein Extrabüro geführt. Irgendwann kommt er wieder zurück, auf den fragenden Blick seiner Freundin antwortet er kopfschüttelnd: „Keine Fragen, nix.“

Nach der Passkontrolle greifen wir müde das Gepäck vom Gepäckband voller schwarzer Rollkoffer, dann fahren wir mit dem ‚Airtrain‘ zur Jamaica Station der Subway. Die erste unklimateisierte Luft seit 14 Stunden umströmt uns, sie ist feucht und warm. Ich spreche jetzt eine andere Sprache, rieche fremde Gerüche, sehe

mir unbekannte Stationsnamen. Sich plötzlich alleine zurechtfinden zu müssen, ohne Airport-Information und Flugpersonal ist ein kleiner Schock. Mein Telefon zeigt 0.30 Uhr in der Nacht an, zu Hause ist es jetzt 6.30 Uhr morgens, Ich befinde mich gefühlt irgendwo dazwischen.

Die Bahn hält mit quietschenden Reifen im Gleisbett. Noch 35 Minuten bis zum Hotel. Dann werden wir tatsächlich angekommen sein – bis zum nächsten Abflug.“ (Nach dem Feldforschungstagebuch vom 27.09.2010.)

7. Kulturanthropologisches Glossar zum Fliegen

A



Abbildung 158: A-320-Flotte.

A-320: Den A-320 habe ich als Beispiel für das Akteur-Netzwerk-Kapitel zum Fliegen ausgewählt, da er zu den am meisten verkauften Mittelstreckenflugzeugen gehört. Er ist ein Mittelstrecken-Schmalrumpfflugzeug des → *Flugzeugherstellers* Airbus und in ihm werden zwischen 150 und 180 Passagiere befördert¹⁵¹. Zur A-320-Familie gehören neben dem Basismodell A-320 auch noch der A-321, der A-318, der A-319 und demnächst der A-320 neo. Je höher die Zahl des Flugzeugtyps nach dem ‚A‘ ist, desto länger ist der Rumpf des Flugzeuges.

Um sich die Dimensionen des Flugzeuges vorstellen zu können, hier einige technische Daten: Das maximale Abfluggewicht des A-320 beträgt 73.500 kg, die maximale Reisegeschwindigkeit 840 km/h, die maximale Flughöhe 11.900 m, die Reichweite 3.200 km und der Flieger ist mit zwei Triebwerken ausgestattet. Die Flügelspannweite liegt bei 35,80 m, die Länge bei 37,57 m, die Höhe bei 11,76 m. Der Listenpreis für den A-318 liegt 2014 bei 71,9 Millionen US-Dollar¹⁵². Siehe auch → *Flugzeugtyp*.

A-380: Der A-380 ist ein zweistöckiges, vierstrahliges Großraumflugzeug (vierstrahlig bedeutet, dass es vier Triebwerke besitzt) und ist momentan das größte zivile Verkehrsflugzeug, das in Serie hergestellt wird¹⁵³. Der A-380 ist 72,30 m

¹⁵¹ Website Airbus, Infos A-320.

¹⁵² Website Airbus, Infos A-320.

¹⁵³ Website Airbus, Infos A-380.

lang, hat eine Flügelspannweite von 79,80 m und eine Höhe von 24,10 m. 853 Passagiere finden maximal in ihm Platz. 2007 wurde der erste A-380 an Singapore Airlines übergeben. Dass ein so großes Passagierflugzeug flugfähig ist, liegt unter anderem an dem Einsatz von neuen und sehr viel leichteren Werkstoffen, wie zum Beispiel faserverstärktem Kunststoff (siehe ‚Bepflankung‘, Kapitel 2.1.1 ‚Außen‘).

Autopilot: Der Autopilot soll das Flugzeug besonders sicher und kostenoptimiert steuern (Heermann 2000:111). Dazu nutzt er Daten aus verschiedenen Flugzeugsystemen, vor allem aus dem Flight Management System (FMS) (Heermann 2000:111/112). Kurs, Höhe, Querneigung usw. des Flugzeuges misst der Autopilot mittels Sensoren. Der Computer vergleicht dann den Ist-Wert mit dem Soll-Wert und greift bei Abweichungen steuernd ein.

Der Autopilot kann nicht selbstständig mit den Lotsen kommunizieren, die Anweisungen der Flugsicherung müssen deshalb manuell von den Piloten in den Autopiloten eingegeben werden. Jedes Flugzeug ist aus Gründen der Redundanz mit mehreren Autopiloten ausgestattet, an Bord einer B747 gibt es beispielsweise drei Autopiloten (Heermann 2000:166).

Kritiker des Autopiloten wie die Flight Safety Foundation weisen darauf hin, dass die Fähigkeit der Piloten ein Flugzeug eigenständig zu fliegen durch den Autopiloten verloren gehen kann und im Ernstfall dieses Können wegen der fehlenden Erfahrung eventuell nicht mehr zur Verfügung steht (vgl. Flottau 2014:17). Deshalb verzichten Piloten regelmäßig bewusst auf das Einschalten des Autopiloten. Nur so können sie auch die erforderliche Anzahl an Landungen ohne Autopilot vorweisen, um ihre Berechtigung für Schlechtwetterlandungen (CAT II und III) weiterhin zu behalten (ebd.).

B

Befeuern: Über die verschiedenfarbigen Lampen oben am Objekt teilt das Flugzeug am Flughafen mit, in welcher Phase des Startes es sich gerade befindet. Damit die Maschine auch in der Nacht am Himmel gesehen wird, sind an den Seiten, an den Flügeln und oben am Rumpf außerdem Positionslichter / Kollisionswarnlichter angebracht. Auch die Flugrichtung des Luftfahrzeugs wird über diese Lichter kommuniziert (Klußmann, Malik 2012:213).

Beplankung: Rumpf und Flügel bestehen beim A-320 aus einer Aluminiumlegierung, für das Höhen- und Seitenleitwerk werden Faserverbundwerkstoffe eingesetzt. Der Rumpf besteht aus Spanten und Trägern, auf die die Beplankung aufgebracht ist. Die frühere Metallbauweise von Flugzeugen wird für einige Flugzeugtypen (Langstreckenflugzeuge A-350, Boeing 787) inzwischen von der Kohlenstofffaser-Verbund-Bauweise abgelöst, da dieses Material besonders leicht ist und deshalb Treibstoff spart.

Die Außenhaut des Flugzeuges besteht aus einer Kombination aus Metall- und Faserverbund-Kunststoff-Bauweise (FVK) in Form von Gewebematten, die an stark beanspruchten Stellen mit einem Stützstoff aus Hartschaumstoff oder einer Wabenstruktur verstärkt werden. Danach werden die Matten mit Kunstharz getränkt und anschließend durch Erhitzen ausgehärtet (Klußmann, Malik 2012:31). Die Stärke der Hülle hängt von Vorhersagen, Berechnungen und Erfahrungen darüber ab, wieviel Belastung sie einmal ertragen soll. Die berechnete Belastung hat wiederum mit der Geschwindigkeit zu tun, die für das Flugzeug geplant ist.

In naher Zukunft wird durch Faser-Verbund-Kunststoff-Bauweisen innerhalb der Kabine auch ein angenehmerer Luftdruck und eine höhere Luftfeuchtigkeit möglich sein (bereits in Boeing 787 und A-350 verwirklicht), was weniger Dehydration und Müdigkeit bei den Passagieren zur Folge haben soll (Fitton Hauß 2004:119). Faserverbundwerkstoffe sind „Werkstoffe, die durch die Einbettung fadenförmiger Einkristalle entstehen und die in Faserrichtung durch Backen oder Sintern ein Vielfaches der Festigkeit des Ausgangswerkstoffes enthalten“ (Sparenberg 2005:53). Das Bettungsmaterial kann zum Beispiel Kunststoff sein, in das Fasern aus einem anderen Material eingefügt sind. Die Fasern übernehmen den Kraftfluss, der Kunststoff ist formgebend für das Bauteil (Klußmann, Malik 2012:79).

Black Box / Flugschreiber: In der Mitte des Rumpfes oder im Heck ist der orange-farbene Flugschreiber eingebaut, der umgangssprachlich als ‚Black Box‘ bezeichnet wird und nach einem Unfall den Unfallhergang nachvollziehbar machen soll. In ihm vereint sind der ‚Flugdatenschreiber‘, der auf einem Endlosband von 30 Minuten Länge alle relevanten Parameter des Fluges speichert, und der ‚Cockpit Voice Recorder‘, der die Gespräche der Piloten aufnimmt (Klußmann, Malik 2012:34f.). Die schuhkartongroße Box ist so konstruiert, dass sie „hohe Aufprall-

geschwindigkeiten, hohe Temperaturen und einen hohen Wasserdruck“¹⁵⁴ unbeschadet übersteht. Ihre Positionierung in der Mitte der Maschine oder im Heck unter der Kabine hängt damit zusammen, dass diese Teile des Flugzeuges bei Unfällen erfahrungsgemäß am wenigsten zerstört werden (ebd.). Da es oft lange dauert, bis die Black Box nach einem Absturz gefunden wird oder sie komplett verschollen bleibt, wird an der Entwicklung der Datenübertragung in Echtzeit gearbeitet. Außerdem erhalten die Triebwerkshersteller bereits heute kontinuierlich Daten über die Arbeitsweise der Triebwerke, die Technologie liegt also bereits vor.

Bordküche / Galley: Am Anfang und am Ende der Kabine befinden sich die Bordküchen. Die einzigen festeingebauten elektrischen Geräte sind hier die Kaffeemaschine und der Heißlufttherd zum Erwärmen der Fertiggerichte. Außerdem befindet sich in der Galley eine Abfallpresse, da aufgrund der Einwegverpackungen der Mahlzeiten viel Müll während des Fluges anfällt. Wenn die Passagiere einsteigen, ist die Küche noch kaum als Küche zu erkennen, es sind nur deckenhohe Metallfächer, in denen Kisten und Trolleys stecken, zu sehen. Erst im Laufe des Fluges verwandeln sich diese Ecken des Flugzeuges in die Bordküchen. Zur Bedeutung der Mahlzeiten siehe Kapitel 2.1. „Die Erkundung eines Akteur Netzwerkes“.

Bordmagazin: Das Bordmagazin ist eine Mischung aus Reiseführer und Airline-Werbebrochure und dient der Kundenbindung. Die meisten Bordmagazine erscheinen monatlich und sind ähnlich aufgebaut: Sie beginnen mit einem Grußwort des Airline-Chefs, stellen dann in einem Reiseteil Reiseziele vor, zu denen die Airline fliegt, danach kommt ein Kapitel zum Thema Luftfahrt mit Fokus auf der eigenen Firma und gegen Ende gibt es einen Serviceteil, in dem die Flotte der Airline, die Flugrouten und Flughäfen in technischen Zeichnungen präsentiert werden. Auch Lowcost Carrier wie Air Berlin oder Easyjet, die ansonsten auf Bordunterhaltung verzichten, bieten ein Bordmagazin an. Die Bordmagazine der Lufthansa beispielsweise werden ausschließlich über die Werbeeinnahmen finanziert und von einer Redaktion des Gruner und Jahr-Verlages entwickelt und geschrieben¹⁵⁵.

¹⁵⁴ Seite „Flugschreiber“. In: Wikipedia.

¹⁵⁵ Gruner und Jahr Media: <http://www.gujmedia.de/print/portfolio/lufthansa-magazin/profil/>

Bordtoilette: Toiletten, Waschbecken, Spiegel und Papierhandtücher sind an Bord des Flugzeuges in abschließbaren Kabinen untergebracht. Mit Hilfe von Wasser und Unterdruck werden alle Stoffe aus der mit Teflon beschichteten Toiletenschüssel in Tanks gespült, dabei entsteht ein lautes Sauggeräusch. Die Tanks werden am Ankunftsflughafen von den ‚Fäka-Fahrern‘ mit einem Stutzen leergesaugt. Das Abwasser aus dem Waschbecken wird über Luken am Flugzeugrumpf nach draußen geleitet. Das frische Wasser zum Händewaschen wird in Wassertanks gespeichert. Aus hygienischen Gründen wird davor gewarnt, dieses Wasser zu trinken.

Obwohl die Toiletten von innen verschließbar sind, können sie aus Sicherheitsgründen von außen geöffnet werden. Der Mechanismus dafür ist meist unter dem Nichtraucher-Schild verborgen.

Ist eine Toilette besetzt, wird dieses draußen über ein rotes Licht angezeigt, ist sie frei, leuchtet ein grünes Licht. Die meisten Bordtoiletten sind nicht behindertengerecht ausgestattet und mit dem herkömmlichen Bordrollstuhl nicht zu benutzen.

C

Catering: Während des Fluges werden von den Flugbegleitern Fertiggerichte, Snacks und Getränke serviert, bei Low-cost Airlines ist dieser Service kostenpflichtig. Die Bordmahlzeiten sind in Aluschalen mit Deckel verpackt. Sechs bis acht Stunden bevor das Flugzeug startet, werden die Essen gekocht und abgefüllt, anschließend werden sie gekühlt und letztendlich im Catering-Container an Bord gehoben. Weltweit gibt es nur einige wenige Unternehmen, die für die komplette Bordverpflegung zuständig sind, Weltmarktführer sind die LSG Sky Chefs, ein Tochterunternehmen der Lufthansa (Haug 2012).

Ein Essen in der First Class kostet ungefähr 15 Euro, ein Essen in der Business Class 6 Euro und ein Essen in der Economy Class nur wenige Euro (ebd.). Damit ein Essen als Bordmahlzeit serviert werden kann, gelten diverse Richtlinien: Saucen dürfen nicht zu flüssig sein, das gesamte Gericht darf nicht höher sein als viereinhalb Zentimeter und die Zutaten müssen mindestens zwei Monate lang in der gleichen Qualität und an allen Standorten der Catering-Betriebe verfügbar sein. Nicht verarbeitet werden dürfen rohes Fleisch, roher Fisch, Schalen- oder Krustentiere und rohe Eier. Da die Geschmacksnerven in 10.000 Meter Höhe bei niedrigem Luftdruck und geringer Luftfeuchtigkeit weniger stark auf Zucker, Salz

und Gewürze reagieren, wird die Dosierung der Gewürze angepasst (ebd.). Bei einigen Airlines ist es möglich vorher Nahrungsunverträglichkeiten anzugeben oder an religiöse Vorschriften angepasste Gerichte zu ordern.

Check-in¹⁵⁶: Am Check-in Schalter holen die Passagiere nach dem Vorzeigen ihres Personalausweises ihre Bordkarte ab, bekommen einen Sitzplatz zugeteilt und geben ihr Gepäck auf. Bei vielen Airlines ist es außerdem möglich, online einzuchecken und einen Sitzplatz zu buchen sowie die Bordkarte auszudrucken oder sie sich auf das Smartphone schicken zu lassen. Danach kann der Passagier den Check-in am Flughafen auslassen. Neben den Schaltern, an denen die Passagiere persönlich bedient werden, werden von den Airlines auch immer mehr Automaten aufgestellt, an denen die Passagiere eigenständig den Check-in vornehmen. Der Passagier organisiert also immer mehr Aspekte seines Fluges selbst. Bei Low-cost Airlines wird dieser Mehraufwand mit den günstigeren Flugpreisen verargumentiert.

D

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt: Das Forschungszentrum der Bundesrepublik Deutschland für Luft- und Raumfahrt (DLR) ist ein eingetragener Verein, der in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, aber auch zu den Themen Energie, Verkehr und Sicherheit Grundlagenforschung und angewandte Forschung betreibt (siehe Website Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt). Träger sind die Bundesländer und die Bundesrepublik Deutschland. Außerdem werden Forschungsanlagen für Partner in der freien Wirtschaft genutzt und neue Flugzeugkomponenten an Forschungsflugzeugen erprobt. Das DLR gehört zu den Institutionen, die das Fliegen strukturieren, reglementieren und organisieren.

E

Europäische Agentur für Flugsicherheit / EASA: Vom Boden aus wird kontrolliert, dass alle operierenden Fluggesellschaften die Sicherheitsstandards einhalten. In der EU sind dafür die Europäische Agentur für Flugsicherheit und nationale Flugsicherheitsbehörden zuständig, sie sind das Kernstück des Flugsicherheits-

¹⁵⁶ Viele Vokabeln des Fliegens sind auch in Deutschland dem Englischen entlehnt. Wenn es also eine auch im Deutschen übliche englische Bezeichnung gibt, führe ich sie hier auf. Für Worte wie ‚Check-in‘, ‚Fast-Lane‘ oder ‚Terminal‘ existiert keine deutsche Übersetzung.

systems der Europäischen Union und entwickeln auch Regeln zur Flugsicherheit (Klußmann, Malik 2012:65 und Website Easa, European Aviation Safety Agency).

Electronic Flight Bag (EFB): Beim ‚elektronischen Pilotenkoffer‘ handelt es sich um eine elektronische Allzweck-Rechenplattform. EFB-Geräte stellen „viele wichtige Informationen für die Piloten im Cockpit digital“ bereit. „Dazu gehören beispielsweise Navigationskarten, Formulare, Betriebshandbücher, Logbücher, Checklisten sowie eine Belade- und Schwerpunktberechnung“ (Sparenberg 2005:48). Das EFB ist ein Beispiel dafür, wie Dinge, die sich einmal an Bord befunden haben, entmaterialisiert werden.

Elektronisches Fluginstrumenten-System / Electronic Instrument System (EIS): Diese digitale Anlage bereitet die Flugdaten für die Piloten bildschirmgerecht auf, erzeugt also leichter lesbare Signale über Fluglage, Flugrichtung, Fluggeschwindigkeit und Flugnavigation¹⁵⁷. Das EIS besteht aus einem Computer, Bildschirmen, Zuleitungen, Bedienelementen sowie einem speziellen Rechnerprogramm. Es ist Teil des Kommunikationssystems zwischen den Menschen und der (Flugzeug)Maschine mit all ihren Einzelgeräten.

F

Fahrwerk: Bei Start, Landung und dem Manövrieren am Boden bewegt sich das Flugzeug mit Hilfe des Fahrwerks fort. Beim Start erreicht das Flugzeug rollend seine Abfluggeschwindigkeit, bei der Landung dämpft das Fahrwerk die durch das Aufkommen auf der Erde entstehenden Stöße (Klußmann, Malik 2012:78 und ¹⁵⁸). In das Fahrwerk integrierte Bremsen verzögern die Geschwindigkeit des Flugzeuges nach der Landung. Bei Passagierflugzeugen ist das Fahrwerk aus aerodynamischen Gründen in einen extra Raum im Bug einfahrbar. Bei einer Boeing 747 sind 18 Reifen in fünf Gruppen angeordnet. Die Geräusche, die das Fahrwerk beim ein- und ausfahren erzeugt, lösen bei einigen ungeübten und nicht über die Ursache des Geräuschs wissenden Passagieren Angst aus.

¹⁵⁷ Seite „Bordcomputer (Flugzeug)“. In: Wikipedia.

¹⁵⁸ Seite „Fahrwerk“. In: Wikipedia.

Fast Lane: Die Fast Lane ist eine separate Sicherheitskontrolle für Business Class Passagiere. Die Wartezeit der Passagiere ist hier deutlich kürzer als an der Sicherheitskontrolle für die Economy Passagiere. Eine deutsche Übersetzung für *Fast Lane* existiert nicht, was vor allem nicht Englisch sprechenden Reisenden Probleme bereiten kann. Der Eingang der Fast Lane wird von einem Flughafenmitarbeiter kontrolliert, der nur Passagiere mit Business Class Ticket passieren lässt. Das Personal für diese komfortablen Extraschleusen wird von den Airlines bezahlt.

Fenster: Neben jeder Sitzreihe in der Flugzeugkabine ist eine ovale Fensterluke in die Wandverkleidung der Passagierkabine eingelassen. Je nach Flugzeugausstattung ist diese Luke durch eine Schiebeklappe oder Vorhänge schließbar. Jedes Fenster besteht aus drei Scheiben: Zum Kabineninneren hin ist eine dünne Kunststoffscheibe angebracht, die der Wärmeisolierung und als Kratzschutz dient und nach außen hin gibt es zwei weitere Scheiben, die Differenzdruck aufnehmen können (Heermann 2000:191 ff). Keine der Scheiben kann man öffnen. Für das Wohlbefinden der Passagiere scheint das Fenster eine wichtige Rolle zu spielen, es dient der Orientierung, der Ausblick dämpft die Langeweile und vermittelt ein Gefühl des Vorankommens und die Scheibe lässt ein Fotografieren der Landschaft zu.

Feuerwehr: Da eine der größten Gefahren für die Passagiere bei Flugzeugunglücken am Flugplatz der Ausbruch eines Brandes verbunden mit großer Hitze- und Rauchentwicklung ist, ist an jedem Flughafen eine eigene Feuerwehr stationiert, die für Brandvorbeugung, Brandschutz und Brandbekämpfung zuständig ist (Klußmann, Malik 2012:92). Gelöscht wird vor allem mit Löschschaum und Löschpulver (und selten mit Wasser). Für Kapazität und Leistungsstärke von Flughafenfeuerwehren gibt es eigene Richtlinien der ICAO (ebd.) Die besondere Herausforderung liegt für die Feuerwehrmänner darin, dass jahrzehntelang der Ernstfall nicht eintritt, die Feuerwehrleute aber ihr komplettes Berufsleben darauf eingestellt sein müssen, dass jeden Moment etwas passieren kann.

Flugbegleiter: Wie viele Flugbegleiter / Flight Attendants (abgekürzt FA) sich an Bord befinden, hängt von der Anzahl der vorhandenen Sitzplätze in der Maschine ab. Die ersten, damals noch männlichen Flugbegleiter flogen bereits 1912 mit,

Frauen folgten ab 1930¹⁵⁹. Der Chef der Gruppe der Flugbegleiter an Bord heißt ‚Purser‘. Er trägt die Verantwortung für Sicherheit und Service in der Kabine und kommuniziert mit dem Cockpit.

Der Beruf des Flugbegleiters erfordert keine Ausbildung, sondern ist nur eine sogenannte „Angelerntenprofession“ (Poppitz 2008:142), da die sechswöchige Ausbildung, die die Flugunternehmen selbst durchführen, nicht den Richtlinien des Berufsbildungsgesetzes entspricht.

Die Höhe des Gehalts hängt davon ab, wie viel ein Flugbegleiter in einem Monat geflogen ist und wie viele von den sogenannten ‚Blockstunden‘¹⁶⁰, bei denen er sich in der Luft befand, er vorweisen kann.

Bei den Flugbegleitern gibt es wie bei den Piloten Standby-Dienste, in denen diese innerhalb einer Stunde am Flughafen erscheinen müssen. Die Arbeit als Flugbegleiter ist in gewisser Weise ein Saisonjob, denn im Sommer gibt es bei vielen Airlines mehr Flüge als im Winter.

Erkrankt ein Flugbegleiter länger, wird je nach Airline nur ein Grundgehalt gezahlt, das bei ungefähr 1000 Euro liegt.

Die Körper der Flight Attendants sind hohen Belastungen wie „unregelmäßigen Arbeitsrhythmen, geografischen Zeitverschiebungen, Klimawechseln, Strahlenbelastungen sowie den wechselnden Höhenunterschieden und Fluggeschwindigkeiten“ (Poppitz 2008:144) ausgesetzt. Als ebenfalls anstrengend wird von den Flugbegleitern beschrieben, dass sie sich auf Kurzstreckenflügen den Kabinenraum mit den Passagieren teilen müssen und keine Möglichkeit haben, um sich in Konfliktsituationen zurückzuziehen (ebd.).

¹⁵⁹ Von den jungen Frauen verlangten die deutschen Airlines in den 1950er Jahren ein gutes, jugendliches Aussehen, eine schlanke Figur, Grazie und Anmut. In ihren Verträgen wurde festgehalten, dass die Frauen mit 35 Jahren aufhören mussten zu arbeiten und eine Heirat die Entlassung bedeutete. Im Gegenzug war das Ansehen des Jobs sehr hoch und viele junge Frauen erhielten so die Möglichkeit, dem Alltag des Nachkriegsdeutschlands zu entfliehen. Heute gelten als Voraussetzungen für die Flugbegleiter-Arbeit nur noch eine Mindestkörpergröße von 1,60 Meter, ein Mindestalter von 18 Jahren und sehr gute Englischkenntnisse. In den letzten Jahren hat der Job des Flugbegleiters stark an Attraktivität verloren, da die Bezahlung gering ist, die Arbeitsbelastung hoch und längere Stopps im Ausland inzwischen selten sind (Bardehle 2009).

¹⁶⁰ Der Name ‚Blockstunde‘ kommt daher, dass das Flugzeug nach der Landung durch Blöcke vor den Rädern vor dem Wegrollen gesichert wird. Werden die Blöcke weggezogen, rollt das Flugzeug los und die ‚Blockstunde‘ beginnt. Sie endet, wenn das Flugzeug wieder gelandet ist und gesichert wurde.

Außerdem fliegen die Flugbegleiter ständig mit einer neu zusammengestellten Besatzung, also nur selten mehrfach mit bekannten Kollegen.

Flugbegleiter sind arbeitshochmobile Personen und ihre Tätigkeit ist verbunden mit einem arrhythmischen Lebensstil und räumlicher und zeitlicher Entgrenzung, einmal durch das Überschreiten von Zeitgrenzen, aber auch, weil die Arbeitszeiten nur kurzfristig feststehen und die Flugbegleiter über ihre Smartphones in ihrer Freizeit erreichbar sind / sein müssen. Insgesamt ist der Beruf des Flugbegleiters damit sowohl körperlich als auch psychisch als belastende Profession zu werten (Matuschek, Voß 2008).

Fluggastbrücke / Finger: Die Fluggastbrücke dient dem bequemen Übergang der Passagiere vom Flughafen ins Flugzeug. Sie kann elektrisch an die Flugzeuggtüren herangefahren werden. Die Brücke ist ein besonderer Raum des Überganges zwischen statischer Flughafenarchitektur und mobilem Flugzeugkörper – sie ist fest am Flughafen befestigt, kann aber je nach Flugzeugtyp bewegt werden und an- und abdocken.

Fluggesellschaft / Airline: Fluggesellschaften organisieren den gewerblichen Lufttransport von Passagieren und Fracht. Die Airline entscheidet außerdem über die Ausstattung jedes von ihr geordneten Flugzeuges. Man unterscheidet verschiedene Arten von Airlines: *Linienfluggesellschaften* bieten im Flugplan festgehaltene öffentlich zugängliche Flüge zu bestimmten Zeiten an, die unabhängig von der tatsächlichen Auslastung der Flugzeuge ausgeführt werden (Sparenberg 2005:91). *Charterfluggesellschaften* transportieren Passagiere und Fracht nur zu bestimmten Anlässen und Zeiten. *Low-cost Carrier* (die auch als ‚No Frill Airlines‘ oder ‚Value-Based Airlines‘ und umgangssprachlich als ‚Billigfluggesellschaften‘ bezeichnet werden) bieten nur das „Rohprodukt“ Flug (Freitag 2011:185) ohne zusätzliche Komfortleistungen wie Essen oder Trinken zu einem besonders günstigen Preis an und fliegen meist zu Regionalflughäfen in der Nähe von Metropolen (zum Beispiel nach Lübeck in der Nähe von Hamburg) (ebd. und Sterzenbach / Conrady / Fichert 2003:10/11). Die günstigen Preise der Airlines waren möglich geworden, da kurz zuvor der Luftverkehrsmarkt liberalisiert und Protektionsmechanismen abgebaut worden waren (ebd.). In Europa entstand das Geschäftsmodell ‚Low-cost Carrier‘ nach dem Vorbild der amerikanischen Fluggesellschaft Southwest Airlines und inzwischen entfallen auch in Europa mehr als 25 Prozent

des Flugpassagieraufkommens auf diese Art von Airline (vgl. Vignette Tim sowie Freytag 2011:185). Der europäische Marktführer in diesem Segment ist die Fluggesellschaft Ryanair.

Zu welcher Fluggesellschaft ein Flugzeug gehört, ist am Logo auf dem Flugzeug zu erkennen. Zu Beginn der Passagierluftfahrt in Europa gab es noch keine Airline-Logos oder eine Corporate Identity mit bestimmten Farben und Formen wie heute, da es kaum Angebotsüberschneidungen oder unterschiedliche Flotten gab. Trotzdem entstanden ab den 1920er Jahren langsam die ersten Logos wie der aufsteigende Kranich der Lufthansa und das geflügelte Seepferdchen von Air Orient, das die Air France 1933 übernahm (Eisenbrand 2004:146).

Flugkapitän und Erster Offizier: Im Cockpit arbeiten der Flugkapitän, abgekürzt CPT und umgangssprachlich ‚Pilot‘ genannt, und der Erste Offizier, umgangssprachlich ‚Copilot‘ genannt und FO abgekürzt. Der Kapitän sitzt in Flugrichtung links und der Copilot rechts.

Die Piloten sind verantwortlich für den Flug, für das Flugzeug, für die → *Flugbegleiter* und für die → *Passagiere*. Der Pilot hat zu jeder Zeit die Entscheidungs- und Weisungsbefugnis an Bord. Der Erste Offizier ist aber ein genauso vollausgebildeter Flugzeugführer (Heermann 2000:176), der sich mit dem Kapitän mit Start und Landung sowie mit der → *Steuerung* des Flugzeuges und mit den Durchsagen für die Passagiere abwechselt. Am Boden steuert der Kapitän und der Erste Offizier übernimmt die Kommunikation mit den Lotsen. Erkennen kann man die verschiedenen Dienstgrade an den Streifen auf der Uniform: Der Kapitän trägt drei Streifen, der Erste Offizier zwei Streifen.

Zu den Aufgaben der Piloten während des Fluges gehören das Einschalten des Autopiloten, das Anmelden bei den Lotsen in jedem neuen Sektor, die Verhandlungen über eine möglichst ökonomische Strecke, das Überprüfen der Instrumente, das Reagieren auf Situationsänderungen und die Information der Passagiere über die Reisedaten.

Im Gegensatz zu einem Büroangestellten hat die Flugzeugbesatzung keine festen Kollegen, die Crews werden für jeden Umlauf neu zusammengestellt, auch damit die Abläufe standardisiert bleiben und sich keine auf Routine beruhenden Nachlässigkeiten einschleichen können.

Das Anstrengende an der Arbeit im Cockpit ist der Wechsel zwischen der extremen Anspannung bei Start und Landung und der meist sehr ruhigen Zeit dazwischen, in der die Piloten trotzdem jederzeit auf Notfälle reagieren können müssen. Ihren Dienstplan mit den Flugzielen und den Daten, an denen sie fliegen, erhalten die Piloten je nach Airline am Monatsanfang oder im Zweiwochenrhythmus. Zum Dienstplan gehören neben Freizeit und Arbeitszeiten auch Standby-Zeiten, in denen die Piloten sich verfügbar halten müssen. Die Ruhezeit nach einem Arbeitstag entspricht mindestens der davorliegenden Dienstzeit.

Eine Pilotenausbildung kostet zwischen 70.000 und 150.000 Euro und kann bei großen Airlines später in Raten vom Gehalt abbezahlt werden. Bei der Lufthansa liegt das Jahresgehalt eines Piloten nach einigen Dienstjahren bei etwa 255.000 Euro (Lietzmann 2014).

Das fliegerische Können der Piloten wird vier Mal im Jahr im Flugsimulator überprüft. Die Flugtauglichkeit aus medizinischer Sicht wird einmal im Jahr von einem Amtsarzt bestätigt, bei älteren Piloten verkürzt sich das Intervall auf alle sechs Monate. Wird der ärztliche Test nicht bestanden, darf der Pilot seinen Beruf nicht weiter ausüben.

Vor und während des Dienstes ist es Pilot und Copilot verboten, Alkohol zu konsumieren und es wird ihnen empfohlen, unterschiedliches Essen zu sich zu nehmen, um eine zeitgleiche Lebensmittelvergiftung zu vermeiden (Warnholtz 2011). Krankheiten, die auf das Arbeiten am Boden kaum Auswirkungen haben, machen die Arbeit über den Wolken unmöglich: Hierzu zählen zum Beispiel Erkältungen, denn wenn beim Sinkflug die Eustachische Röhre zugeschwollen ist, kann der erhöhte Druck auf die Trommelfelle über den Nasen-Rachen-Raum nicht mehr ausgeglichen werden. Dieser Zustand ist sehr schmerzhaft und kann langwierige Gewebeschäden zur Folge haben (Gerhardt 2008). Deshalb bleiben erkältete Piloten und Flugbegleiter am Boden.

Flugplan: Die verschiedenen Strecken und die Zeiten, zu denen sie abgeflogen werden sollen, hält die Airline im Flugplan fest. Hier sind die Daten über das Luftfahrzeug, der Zweck des Fluges, der Abflugplatz, der geplante Zielflugplatz, die geplante Flughöhe, die geplante Flugroute und die Ankunftszeit sowie Ausweichflugplätze und die maximale Flugzeit angegeben (Sparenberg 2005:61). Bevor der Flugplan durchgeführt wird, muss er von der Flugsicherung bestätigt wer-

den. Die Flugplanung übernehmen die Flugdienstberater der Airlines. Diese erstellen auch die Pläne für die Crews und die Flugsicherung. Abgestimmt werden müssen die Flugpläne abschließend mit der Flugvorbereitungsabteilung der Flughäfen, die die Gates und Check-in-Schalter verplanen.

Flugzeugbeschriftung: Auf den meist weißen Flugzeugkorpus sind verschiedene Erkennungsmerkmale farbig aufgebracht. Zu den Informationen, die jedes Flugzeug über sich auf der Außenhülle mitteilt, gehören unter anderem die Airline, für die es fliegt, das Luftfahrzeugkennzeichen (bei der verschollenen Malaysia Airlines Boeing 777-200ER lautete das Luftfahrzeugkennzeichen beispielsweise 9M-MRO), die Staatszugehörigkeit und das nationale Eintragungszeichen. Die Kennzeichen können nach der Verschrottung einer Maschine neu vergeben werden, die Seriennummer, die jedem Flugzeug ebenfalls zugeteilt wird, ist ausschließlich mit einem bestimmten Flugzeug verbunden (Klußmann, Malik 2012:173).

Flugzeughersteller: Bis in die 1960er Jahre gab es verschiedene Flugzeughersteller in unterschiedlichen Ländern, doch die Herstellung von Flugzeugen wurde immer komplexer und die Entwicklungskosten wurden immer höher. Deshalb bilden das US-amerikanische Unternehmen Boeing (Klußmann, Malik 2012:39) und das europäische Airbus-Konsortium (Klußmann, Malik 2012:9) heute das sogenannte ‚Duopol‘ für Großraumflugzeuge mit mehr als 100 Plätzen. Bis Mitte der 1970er Jahre war Boeing der unangefochtene Marktführer.

Flugzeugreinigung: Kurz bevor ein Flugzeug landet, kriegt die Crew eines Reinigungsfahrzeuges per Funk aus der Firmenzentrale am Flughafen den Auftrag, das Flugzeug zu erwarten und eine bestimmte Reinigung vorzunehmen. Es gibt verschiedene Stufen von Reinigung, von der einfachen Standard-Transitreinigung mit Staubsaugen und Müllentsorgen bis zum ‚Deep Cleaning‘, einer kompletten Grundreinigung. Den Auftrag zur Reinigung vergibt die Airline an die Reinigungsfirmen. Nachdem alle Passagiere das Flugzeug verlassen haben, besteigt das Reinigungsteam mit Müllbeuteln, Wassereimern und Lappen das Flugzeug und führt die Reinigung durch. Die Reiniger arbeiten wie die meisten Flughafenmitarbeiter in Schichtarbeit, also auch nachts und am Wochenende (Informationen im Rahmen der Feldforschung am Hamburger Flughafen erhoben sowie Website Hamburg Airport, Ground Handling).

Flugzeugtür: Erschlossen wird das Innere des Flugzeuges durch die Plug-In / ‚plugtyp-doors‘-Flugzeugtüren. Diese heißen so, weil die Türen nach innen gezogen werden müssen, bevor man sie nach außen aufschieben kann. Da der Kabinendruck in Reiseflughöhe ungefähr viermal so hoch ist wie der Außendruck, ruht auf jedem Quadratmeter Tür eine so hohe Kraft, dass eine Einzelperson die Tür während des Fluges nicht öffnen kann (Airliners 2002).

Flugzeugtyp: Vom jeweiligen Flugzeugtyp hängen das detaillierte Aussehen und die Silhouette der Außenhülle ab: Die Boeing 747 hat einen ‚Buckel‘ in der Oberseite des Rumpfes, der A-380 die doppelte Fensterreihe der beiden Stockwerke, der A-321 einen gestreckten Rumpf im Vergleich zu den anderen Flugzeugen aus der A-320-Familie (einander ähnliche Flugzeugtypen werden zu Produktgruppen zusammengefasst, die ‚Familien‘ genannt werden). Die verschiedenen Flugzeugtypen kann man unter anderem an der Anordnung der Fenster und Türen erkennen.

G

Gepäckförderanlage: Mit Hilfe der Gepäckförderanlage wird das Gepäck der Passagiere vom Terminal zu den jeweiligen Maschinen transportiert und nach der Landung wieder zugänglich gemacht. Das ist nötig, da es organisatorisch und aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich ist, dass alle Passagiere ihr Reisegepäck selbst auf dem Vorfeld am Laderaum des Flugzeuges abgeben. Deshalb werden die Koffer und Rucksäcke beim Check-in abgegeben, mit einem Identifikationscode versehen und auf ein Laufband gelegt, das sich bis in den Keller des Flughafens erstreckt. Zwischendurch wird das Gepäck sicherheitsüberprüft und der Zoll hat die Möglichkeit, auf einzelne Gepäckstücke zuzugreifen und diese zu öffnen. Die Gepäckförderanlage sortiert die Koffer vollautomatisch und verteilt sie auf verschiedene Container und Zulieferfahrzeuge. Lediglich Koffer, bei denen der Code nicht gelesen werden konnte, müssen von Hand sortiert werden.

I

IATA / International Air Transport Association: Die IATA ist der internationale Dachverband der Linienflug betreibenden Luftverkehrsgesellschaften (Sparenberg 2005:78). Sie wurde 1910 als ‚International Air Traffic Association‘ in Den Haag gegründet und sitzt heute in Montreal und Genf. Deutschland gehörte zu ihren

Gründungsmitgliedern. Heute gehören der IATA 240 Fluggesellschaften an und nur noch 6 % aller Flüge weltweit werden von Fluggesellschaften abgewickelt, die nicht Mitglied der IATA sind. Die IATA vertritt die Interessen der Fluggesellschaften, ist zuständig für Sicherheitsbestimmungen und Abrechnungen, die Identifizierbarkeit von Flugzeugen und Flughäfen. Außerdem vereinheitlicht sie die Tickets und die Gepäckbeförderung. Sie finanziert sich über Mitgliedsbeiträge und Dienstleistungen (siehe auch 2.3.3. Der Einfluss der Anderen).

IT-Systeme¹⁶¹: IT-Systeme unterstützen Airlines und Flughäfen darin, effizienter, schneller und profitabler zu arbeiten, indem sie große Zahlenmengen verarbeiten und dadurch Abläufe optimieren. Für die Entwicklung und Erstellung dieser Programme sind eigene Firmen zuständig. Auch für die Abrechnungen der Airlines gibt es spezielle IT-Systeme. Da das gebuchte Ticket erst einmal nur buchhalterisch ein Verkauf ist (denn zu diesem Zeitpunkt ist noch niemand geflogen und die Leistung wurde deshalb auch nicht erbracht) werden die Bordkarten der Passagiere vom Personal am Gate gesammelt, eingeschnürt und aufbewahrt oder die elektronische Bordkarte wird eingescannt. Erst das eingeschnürte Kärtchen und den Scan wertet die Firma, die die Fluggesellschaft mit der Abfertigung beauftragt hat, als Beweis, dass der Passagier tatsächlich geflogen ist, die Leistung der Airline erbracht wurde und die Abrechnung beginnen kann¹⁶².

Auch die Informationen für die Luftfahrtskarten und die Karten von Flughäfen sammeln, archivieren, verwalten, verarbeiten und publizieren weltweit IT-Systeme. Sie machen es möglich, dass die Piloten schon in Hamburg sehen, wo auf dem Vorfeld eines beliebigen Flughafens in der Welt gerade gebaut wird.

K

Klimaanlage / Environmental control system: Die Klimaanlage versorgt Crew und Passagiere in großer Flughöhe mit temperierter Frischluft entsprechend einer Flughöhe von etwa 2.500 Metern (Sparenberg 2005:85). Außerdem klimatisiert sie den Gepäckraum. Der Ausdruck ‚Klimaanlage‘ ist nicht ganz ausreichend, da die Anlage alle 1,5 bis 2 Minuten für den kompletten Luftaustausch, eine Aufbereitung der verbrauchten Luft, den an die Bedürfnisse des Menschen angepassten

¹⁶¹ ‚IT‘ steht für ‚Informationstechnik‘.

¹⁶² Informationen aus dem Interview mit Tim zu IT-Systemen im Luftfahrtbereich.

Luftdruck und die gewünschte Temperatur sorgt. Die Luft, die für die Klimaanlage benötigt wird, wird aus der bis zu 200 Grad heißen sogenannten ‚Zapfluft‘ mit Überdruck aus dem Triebwerkskompressor gewonnen. Diese Luft muss nach dem Abzapfen gekühlt / gewärmt, ent- oder befeuchtet und dem Luftdruck in der Kabine angepasst werden. Die Luftfeuchtigkeit liegt in der Kabine bei etwa 6 bis 15 Prozent, eine als angenehm empfundene Luftfeuchtigkeit beginnt erst bei ungefähr 40 Prozent. Der Feuchtigkeitsverlust ist damit zu erklären, dass die Luft von draußen, bevor sie durch die Triebwerke strömt, minus 57 Grad Celsius kalt ist, was die relative Feuchte stark sinken lässt (Heermann 2000:194 ff).

In die Kabine strömt die Luft aus einer Vielzahl an Schlitzen oberhalb der Sitze, unterhalb der Sitze wird die verbrauchte Luft wieder abgesaugt. Die abgesaugte verbrauchte Luft fließt durch sogenannte ‚Hepa-Filter‘, die Staub, Bakterien und Pilze bis zu einer Größe von 0,3 Mikrometer aus der Luft filtern, bevor sie zurück in die Kabine geleitet wird. In Passagierflugzeugen mit mehreren Triebwerken laufen zwei bis drei voneinander unabhängig funktionierende Air-Conditioning-Aggregate, was bedeutet, dass die Kabinenluft immer nur innerhalb eines Aggregates und nicht als Ganzes ausgetauscht wird¹⁶³.

Spätestens seit der Ausbreitung der Vogelgrippe rückte der internationale Luftverkehr als Vehikel für die schnelle globale Übertragung von Krankheiten und Seuchen in den Fokus. Als potentiell gefährliche Zone für die Übertragung von Viren (die meist über Tröpfcheninfektion von Mensch zu Mensch wandern) gilt laut der Weltgesundheitsorganisation WHO der Bereich zwischen der Sitzreihe des Erkrankten und den beiden Reihen vor und hinter ihm. Gefährlich ist aber weniger eine mögliche Verteilung der Viren durch die Klimaanlage, sondern die direkte Infektion durch den Sitznachbarn, vor allem, wenn die Maschine noch am Boden steht, die Triebwerke aus sind und die Klimaanlage-Aggregate noch nicht arbeiten. Am Boden kann die Klimatisierung auch mit einem Hilfstriebwerk des Flughafens durchgeführt werden (Hein 2009).

L

Luftfahrt-Bundesamt: Die technische Prüfung der Passagiermaschinen und die Zulassung (oder die Erteilung von Flugverboten) unterliegt dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als Bundesoberbehörde für die Aufgaben der zivilen Luftfahrt in

¹⁶³ Seite „Klimaanlage (Flugzeug)“. In: Wikipedia.

Deutschland. Sie ist die „oberste Aufsichtsbehörde für das zivile Flugwesen in Deutschland“ (Klußmann, Malik 2012:159). Außerdem verwaltet das LBA das Luftfahrzeugregister, die Zentrale Luftfahrerdatei, die Luftfahrer-Eignungsdatei, die Datei der Flugsicherungs-Erlaubnis- und Berechtigungsinhaber und das Deliktsregister¹⁶⁴.

M

Meilen: Meilen sind die Währung der Airline-Vielfliegerprogramme. Sie werden vor allem durch Flugbuchungen, aber auch durch Käufe mit der Miles and More-Kreditkarte erworben. Es gibt verschiedene Sorten von Meilen, zum Beispiel Statusmeilen, die am Ende des Jahres verfallen oder Premiummeilen. Beide werden dem Meilenkonto des Vielfliegers gutgeschrieben. Je nach Meilenhöhe gelten die Vielflieger als ‚Senatoren‘ oder als ‚HON‘, was ihnen unterschiedliche Privilegien wie die Nutzung von Lounges ermöglicht. Walter Kirn beschreibt in seinem Roman ‚Up in the air‘ die Meilen als eigene ‚Währung‘ der ‚Airworld‘.

N

Netzmanagement: Um die Auslastung der Flugstrecken zu optimieren, wird von den Airlines und den von ihnen beauftragten Firmen Netzmanagement betrieben. Denn ist eine Flugstrecke nicht rentabel, kann sie nicht einfach aufgegeben werden, da sie vielleicht als Zubringer zu einem anderen sehr rentablen (Langstrecken-)Flug genutzt wird, der dann weniger rentabel werden würde. Die Flugnetze sind so komplex, dass IT-Systeme bei ihrer Entwicklung eingesetzt werden (Informationen aus dem Interview mit Tim zu IT-Systemen im Luftfahrtbereich).

P

Passagiere: Die offizielle Abkürzung lautet PAX‘ (Persons approximately). Neben den ‚Business Class Passagieren‘ und ‚Economy Class-Passagieren‘ gibt es noch weitere offizielle Passagierbezeichnungen:

Bei den sogenannten ‚Unaccompanied Minors‘ handelt es sich um Kinder zwischen 5 und 11 Jahren, die ohne erwachsene Begleitperson fliegen und deshalb von Flughäfen und Airlines besonders betreut werden. Als ‚Unruly Passengers‘

¹⁶⁴ Seite „Luftfahrt-Bundesamt“. In: Wikipedia.

werden Passagiere bezeichnet, die verhaltensauffällig sind, sich nicht an die vorgeschriebenen Regeln halten und deren Verhalten ein Risiko für die Sicherheit des Fluges oder der Passagiere / Crew bedeuten kann (Klußmann, Malik 2012:94). Entschließt sich der Pilot zur Notlandung, hat der Unruly Passenger mit einer Geldstrafe zu rechnen und die Airline kann ihm zukünftig Hausverbot erteilen. Um die unterschiedlichen Behinderungen und das, was ein behinderter Mensch im Rahmen seiner Behinderung zu leisten vermag, sprachlich und organisatorisch fassen zu können und in den Ablauf der Abfertigung möglichst missverständnisfrei einzuspeisen, vergibt die IATA auch Codes, die unterschiedliche Einschränkungs-Stufen von behinderten Fluggästen kommunizieren sollen. WCHR (WCH=Wheelchair) ist der IATA-Code für Fluggäste, die sich in der Kabine bewegen können, die jedoch einen Rollstuhl benötigen, um sich zwischen Flugzeug und Terminal fortzubewegen. WCHS sind Fluggäste, die keine Treppen steigen, aber sich in der Kabine frei bewegen können und einen Rollstuhl benötigen, um sich zwischen Flugzeug und Terminal bewegen zu können. WCHC sind Fluggäste, die sich ausschließlich mit Hilfe eines Rollstuhls fortbewegen können und von der Ankunft am Flughafen bis zur Einnahme des Sitzplatzes im Flugzeug durchgehend Unterstützung benötigen. Als DEAF werden Gehörlose bzw. gehörlos-stumme Fluggäste bezeichnet und BLND sind blinde Fluggäste.

S

Sicherheitskarte / Safety Instruction Card:



Abbildung 159: Die Sicherheitskarte.

Auf der Sicherheitskarte sind in Text und Bild Verhaltensweisen im Notfall für den jeweiligen Flugzeugtyp dargestellt. Die Karten sind laminiert oder aus Plastik und ihr Entfernen von Bord ist verboten. Der Passagier wird auf den Sicherheitskarten aufgefordert, sich zu merken, wo von seinem Platz aus gesehen der nächste Notausgang ist, er soll wissen, dass er im Falle eines Abfalls des Kabinendrucks erst sich selbst und dann Kindern mit den Sauerstoffmasken helfen soll und den Passagieren wird auf der Sicherheitskarte mitgeteilt, dass sie vor Benutzung der Notrutsche die hochhackigen Schuhe ausziehen müssen. Bei Ryanair und anderen Low-cost Carriern existieren keine Sicherheitskarten, hier sind die Anweisungen auf einem Aufkleber zusammengefasst, der auf der Rückseite der Sitzlehne des Vordermannes klebt.

Sicherheitskontrolle: An der Sicherheitskontrolle werden die Passagiere und ihr Handgepäck auf Gegenstände überprüft, die aus Sicherheitsgründen nicht an Bord genommen werden dürfen (zum Beispiel Waffen und spitze Gegenstände sowie Sprengstoff). Die Passagiere werden durch einen Metalldetektor-Bogen geschickt und ihr Handgepäck wird auf einem Fließband durchleuchtet. Eine neue Art von Sicherheitskontrolle ist der sogenannte ‚Körperscanner‘, der über elektromagnetische Strahlen, also ähnlich wie eine Infrarotkamera ein Bild des nackten Körpers anfertigt. Durch die Körperscanner sollen am Körper versteckte ‚neuartige Sprengstofffolien oder Keramikmesser‘ gefunden werden, die die bisher eingesetzten Metalldetektoren nicht erkennen können (Ntv.de, zitiert ppo/AFP/dpa 2014). Kritisiert wurde an diesem Verfahren der Eingriff in die Persönlichkeitsrechte der Durchleuchteten.

(Arbeits)Sprache: Um Missverständnisse und Hörfehler zu vermeiden, ist die Arbeitssprache der Piloten in Bezug auf Kommandos, Kontrollen und den Funkverkehr stark genormt und es wird ein eigenes Alphabet, das ‚Fliegeralphabet‘, verwendet.

Der Sprechfunkverkehr ist in sogenannte ‚Sprechgruppen‘ eingeteilt, dabei handelt es sich um feststehende Formulierungen für bestimmte Meldungstypen, um die Kommunikation möglichst einfach und ohne Missverständnisse zu gestalten¹⁶⁵. Um bei der Aussprache von Einzelbuchstaben (diese werden für die Nen-

¹⁶⁵ Seite „Flugfunk“. In: Wikipedia.

nung von „Luftfahrzeug-Kennungen, Rollbahnbezeichnungen oder Luftraum-Kategorien“ gebraucht) ebenfalls Hörfehlern vorzubeugen, werden sie mit dem I-CAO-Alphabet intoniert. „Zwei“ wird zur ‚zwo‘, ‚three‘ wird als ‚tri‘ ausgesprochen und ‚nine‘ als ‚niner‘“ (ebd.).

Die Arbeitsgespräche im Cockpit zwischen Pilot und Erstem Offizier sind als ‚closed loop‘ konstruiert. Das bedeutet, dass der Zuhörende nach jedem Satz wiederholen muss, was der Sprecher gesagt hat. Darüber hinaus muss jede vollzogene Handlung im Cockpit versprachlicht werden.

Spucktüte: Die Spucktüte ist ein beschichteter Beutel aus Papier, der im Falle von Übelkeit das Erbrochene der Passagiere aufnehmen soll. Er fasst je nach Ausführung ungefähr 2,4 Liter. Vor allem in den Anfangsjahren der Passagierluftfahrt war Reisekrankheit an Bord ein Problem, da die Flugzeuge unruhiger flogen. Heute erbrechen sich nur selten Passagiere in diese Tüten, weshalb sie sich vielmehr zum Werbeträger und Sammelobjekt entwickelt haben.¹⁶⁶ Bei einigen Low-cost Carriern gibt es keine Spucktüten an den Plätzen der Passagiere mehr – sie wurden, um auf die Sitztasche verzichten zu können, aus der Flugzeugkabine entfernt.

Steuerung: Gesteuert wird das Flugzeug über Ruder und Klappen, die von dem (Auto)Piloten in verschiedene Richtungen bewegt werden können. Ursprünglich wurden die Steuerbewegungen der Piloten durch Seile und Stangen an die Steuerflächen übertragen, bei den modernsten Flugzeugen kommt heute die elektrische ‚Fly-by-Wire-Technologie‘ zum Einsatz, bei der Steuerbefehle des Piloten nicht mechanisch oder hydraulisch, sondern über einen Computer elektrisch an die Stellmotoren weitergeleitet werden (Sparenberg 2005:64). Steuerelement und Stellmotor sind also mechanisch voneinander entkoppelt (Heermann 2000:56). Bevor die Steuersignale ausgeführt werden, können sie beim Fly-by-Wire von einem Flugkontroll-Computer auf Plausibilität oder die Einhaltung von Grenzwerten geprüft werden. Weil die Piloten kein physisches Feedback mehr über die Kräfte erhalten, die an Rudern und Klappen auftreten, wurde ein ‚künstliches Feedback‘ entwickelt, das die Kräfte an Steuerknüppeln, -hörnern und Pedalen nachbildet (ebd.).

¹⁶⁶ Silberberg: Air Sickness Bag Virtual Museum sowie Seite „Spuckbeutel“. In: Wikipedia.

Ein Unsicherheitsfaktor ist die Anfälligkeit des Systems für elektromagnetische Störeinflüsse, die die Datenübertragung unterbrechen können, deshalb ist immer auch eine Notsteuerung an Bord installiert (Klußmann, Malik 2012:106).

T

Terminal: Das Terminalgebäude, auch ‚Abfertigungshalle‘ genannt, dient dem Empfang der Flughafenbesucher und Passagiere und der Abwicklung des organisatorischen Teils des Fliegens wie Check-in, Sicherheitskontrolle sowie Zuteilung der Passagiere zu den Flugzeugen über die Gates. Darüber hinaus gibt es viele Dienstleistungsangebote wie Restaurants, Mietwagenverleih, Konferenzräume und Geschäfte. Dieser Bereich wird für die Flughäfen wirtschaftlich immer wichtiger.

Das Terminal-Gebäude ist gegliedert in einen öffentlichen Teil, der für alle Besucher zugänglich ist (landside) und einen Teil für die sicherheitsüberprüften Passagiere und Flughafenmitarbeiter (airside).

Ticketpreis / Revenue Management System: Die Ticketpreise werden mit Hilfe von komplexen Computer-Algorithmen berechnet. Diese ‚Revenue Management Systeme‘ (auf Deutsch auch ‚Ertragsmanagement‘ genannt) optimieren Erlös und Deckungsbeitrag bei einem Flug, berechnen also ständig Angebot und Nachfrage. Flugtickets werden deshalb nicht kurz vor dem Abflugdatum günstiger, sondern sogar teurer, da die Nachfrage aufgrund von Erfahrungsdaten aus der Vergangenheit berechnet wird und die Systeme ‚gelernt‘ haben, dass es kurz vor dem Abflug immer noch einige Menschen gibt, die diesen Flug unbedingt nehmen müssen und bereit sind, dafür mehr Geld auszugeben. Aus diesem Grund ist das Flugzeug in mehrere virtuelle Klassen aufgeteilt, in denen die Tickets unterschiedlich viel kosten. Darüber hinaus spielen noch Faktoren wie etwa Wochentag, Zugehörigkeit zu Vielfliegerprogrammen, von Reiseveranstaltern reservierte Kontingente und vieles mehr eine Rolle bei der Preisgestaltung. Es ist deshalb fast unmöglich, die Flugpreise verschiedener Airlines zu vergleichen (König 2011).

Weil das System so undurchsichtig ist, kursieren in den Internetforen, in denen sich Menschen über Ticketpreise austauschen, die verschiedensten Theorien über den Zeitpunkt, wann man am besten buchen sollte.

Treibstoff und Treibstofftanks: In den Flügeln und im Rumpf zwischen den Tragflächen sind die Treibstofftanks mit dem Treibstoff untergebracht, denn wie das

Auto verbrennt auch das Flugzeug Kraftstoff, um die Triebwerke zu betreiben. Für Flugzeuge wird Kerosin verwendet (ursprünglich das englische Wort für Petroleum), das aus einem Gemisch an Kohlenwasserstoffen auf Erdölbasis besteht (Heermann 2000:135).

Da die Maschine das Gewicht des Treibstoffes so lange mittransportieren muss, bis der Treibstoff verbrannt ist, wären auf Langstreckenflügen zusätzliche Zwischenlandungen umweltfreundlicher und kostensparender. Allerdings würde sich ein Flug von Frankfurt am Main nach New York dann um ca. 1,5 Stunden verlängern, was bisher als zu starke Komforteinschränkung für die Passagiere angesehen wird.

Flughäfen wie Gander International Airport auf der kanadischen Insel Neufundland, die früher vor allem dem Auftanken der Flugzeuge auf Transatlantikflügen dienten, haben mit Einführung der Jetflugzeuge mit höherer Reichweite inzwischen an Bedeutung verloren.



Abbildung 160: International Lounge in Gander 2011.

Triebwerk: Die Triebwerke erzeugen den Vortrieb, den das Flugzeug benötigt, um vom Boden abzuheben und sich dann mit Hilfe des Auftriebs, den die Tragflächen erzeugen, in der Luft zu halten und vorwärts zu bewegen.¹⁶⁷ Außerdem erzeugen sie die Energie, die Flugzeugsysteme wie Elektrik, Hydraulik und Pneumatik benötigen, damit sie nicht von elektrischem Strom abhängig sind¹⁶⁸. Obwohl der A-320 zwei Triebwerke hat, wurde er nur zugelassen, weil er auch mit nur einem Triebwerk sicher starten und fliegen kann. Bei Passagierflugzeugs-Triebwerken

¹⁶⁷ Wie dieses Prinzip grundsätzlich funktioniert, kann man spüren, wenn man die leicht nach oben gekippte Hand während der Fahrt aus dem Autofenster hält – dabei fühlt man den Auftrieb, der die Hand nach oben drückt.

¹⁶⁸ Seite „Triebwerk“. In: Wikipedia.

handelt es sich um einen ‚luftatmenden Antrieb‘ (Klußmann, Malik 2012:164) (im Gegensatz zu ‚nicht-luftatmenden Antrieben‘, wie sie bei Raketen eingesetzt werden). Das bedeutet, dass der Antrieb den Sauerstoff, den er zur Verbrennung des Treibstoffes benötigt, aus der Umgebungsluft bezieht (Klußmann, Malik 2010:383). Zur Stromerzeugung für Beleuchtung, Instrumente, Treibstoffpumpen, elektrische Hydraulikpumpen, Enteisierungssysteme, Funkgeräte und Radar werden Generatoren eingesetzt¹⁶⁹.

Trolley: An die Sitzplätze der Passagiere wird das Essen und Trinken mit den Servierwagen, auch Trolley genannt, gebracht. Der Servierwagen wurde in den 1960er Jahren mit den großen Jets und den dadurch gestiegenen Passagierzahlen eingeführt (Eisenbrand 2014:215), denn die Laufwege mit einzelnen Tablettts waren für die Flugbegleiter nun zu groß geworden.

Die Flugbegleiter verfolgen mit dem Trolley je nach Airline verschiedene Bedienkonzepte: Bei manchen Airlines fängt ein Flugbegleiter von vorne an zu servieren und einer von hinten, bei anderen arbeiten sie versetzt.

V

Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät: Die Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs im Rahmen der ‚Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung‘¹⁷⁰ werden in Deutschland über die Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät geprüft. Verantwortlich für ihren Erlass und die Überwachung ihrer Einhaltung ist das → *Luftfahrt-Bundesamt*. Damit in der EU keine anderen Regeln gelten als in Deutschland prüft die Europäische Agentur für Flugsicherheit nach den gleichen Vorschriften.

W

Weight-and-balance-System: Weight-and-balance-Systeme unterstützen Lader und Piloten bei der Berechnung der Verteilung des Gepäcks innerhalb des Frachtraumes. Dieser Vorgang nennt sich ‚Trimmen‘ und ist wichtig, damit das Flugzeug in der Luft nicht aus der Balance gerät. Eine Person wird pauschal mit 85 kg inklusive Handgepäck berechnet. Bei kleinen Propellermaschinen wird die beste Verteilung des Gepäcks noch ‚per Hand‘ ausgerechnet, bei größeren Maschinen

¹⁶⁹ Ebd.

¹⁷⁰ Seite „Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät“. In: Wikipedia.

wäre das zu aufwändig. Weight-and-balance-Systeme gehören zu den IT-Systemen.

Z

Zubringerbus: Parkt ein Flugzeug auf dem Vorfeld und nicht an einer Fluggastbrücke, werden die Passagiere mit Zubringerbussen zur Parkposition oder zum Gate transportiert. Der Zubringerbus für die Vorfeldmaschinen holt die Passagiere an den ebenerdigen sogenannten Busgates ab und fährt sie zum jeweiligen Flugzeug. Der Bus startet erst, wenn die Abfertiger dem Busfahrer die Passagierliste übergeben haben. Auf großen Flughäfen kann die Fahrt mit dem Bus mehrere Minuten dauern und größere Flugzeuge werden von mehreren Bussen angefahren. Im Innenraum des Busses mischen sich noch einmal alle Passagiere, bevor sie in der Maschine auf die unterschiedlichen Buchungsklassen verteilt werden.

8. Literaturverzeichnis

Alle Internetquellen wurden am 1. Juli 2015 abgerufen und überprüft.

Natascha ADAMOWSKY (2010): *Das Wunder in der Moderne: eine andere Kulturgeschichte des Fliegens*. München.

Madeleine AKRICH (2006): *Die De-Skription technischer Objekte*. In: Andréa BELLIGER, David J. KRIEGER (Hg.): *ANThology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie*. Bielefeld, S. 407-428.

Tilman ALLERT (2008): *Das Flugzeug als Kommunikationsraum. Handlungsformen, Vergemeinschaftungstypen und Berufsprofile an Bord*. In: *sozialersinn*, Heft 1/2008, 9. Jg., S. 57–72.

Arjun APPADURAI (2000): *Modernity at large*. Minneapolis.

Daniela AHRENS (2001): *Grenzen der Enträumlichung: Weltstädte, Cyberspace und transnationale Räume in der globalisierten Moderne*. Opladen.

Christoph ASENDORF (2004): *Leitbild Luftfahrt – Entwicklungen in Kunst, Design und Architektur seit den Dreißiger Jahren*. In: Alexander VON VEGESACK, Jochen EISENBRAND (Hg.): *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Weil am Rhein*, S. 264-288.

Marc AUGE (1994): *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Frankfurt a M.

Marc AUGE (1988): *Ein Ethnologe in der Metro*. Frankfurt a M.

Doris BACHMANN-MEDICK (2006): *Cultural Turns: Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*. Hamburg.

Hermann BAUSINGER (1981): *Technik im Alltag. Etappen der Aneignung*. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 77. Berlin, S. 227-242.

Hermann BAUSINGER (1961): *Volkskultur in der technischen Welt*. Stuttgart.

Ulrich BECK (1997): *Was ist Globalisierung?* Frankfurt a M.

Andréa BELLIGER, David J. KRIEGER (2006): *Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*. In: Andréa BELLIGER, David J. KRIEGER (Hg.): *ANThology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie*. Bielefeld, S. 13-50.

Regina BENDIX, Orvar LÖFGREN (2007) (Hg.): *Double Homes, Double Lives?* In: *Ethnologia Europaea. Journal of European Ethnology* 37. Kopenhagen, S. 7-15.

Walter BENJAMIN (1991): Das Passagen-Werk. In: Gesammelte Schriften. Band 5.1., Rolf TIEDEMANN (Hg.), Frankfurt a M.

Ernst BLOCH (1935): Erbschaft dieser Zeit. Zürich.

Regina BORMANN (2001): Raum – Zeit – Identität. Sozialtheoretische Verortungen kultureller Prozesse. Opladen.

Songül BOZDAG-YAKSAN (2008): Vom Staatsunternehmen zum Global Player. Die Unternehmensentwicklung der Deutschen Lufthansa AG. Köln.

Julia BRIELMANN (2008): Esskultur im Austausch. Schwäbisch Hall. Siehe auch: http://www.subkulinaria.de/doc/esskultur_austausch.pdf.

Heinz BUDE (2003): Die Kunst der Interpretation. In: Uwe FLICK, Ernst von KARDOFF, Ines STEINKE (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg, S. 569–578.

Michel CALLON (2006): Techno-ökonomische Netzwerke und Irreversibilität. In: Andréa BELLIGER, David J. KRIEGER (Hg.): ANThology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie. Bielefeld, S. 309-342.

Sowie: Einige Elemente einer Soziologie der Übersetzung: Die Domestikation der Kammuscheln und der Fischer der St. Brieuc-Bucht, S. 135-174.

Sowie: Die Soziologie eines Akteur-Netzwerkes: Der Fall des Elektrofahrzeugs, S. 175-194.

Ernst CASSIRER (1923-1929, hier: 2001/2002): Gesammelte Werke, Bd. 11-13, Hamburg.

Ernst CASSIRER (1956): Wesen und Wirkung des Symbolbegriffs. Darmstadt.

James CLIFFORD (1992): Traveling Cultures. In Lawrence GROSSBERG, Cary NELSON, Paula A. TREICHLER (Hg.): Cultural Studies. New York / London. <http://criticalstew.org/?p=98#sthash.TY5sGjKu.dpuf>, S. 96-116.

James CLIFFORD (1986): Einleitung. In: George MARCUS, James CLIFFORD (Hg.): Writing Culture. Berkeley, S. 1-26.

Tim CRESSWELL (2006): On the move. Mobility in the modern western world. New York.

Saulo CWERNER, Sven KESSELRING, John URRY (2009): Aeromobilities. London, New York.

Michel DE CERTEAU (1988): Kunst des Handelns. Berlin.

Gilles DELEUZE, Felix GUATTARI (1992): 1000 Plateaus. Kapitalismus und Schizophrenie. Berlin.

Billy EHN, Orvar LÖFGREN (2012): Nichtstun. Eine Kulturanalyse des Ereignislosen und Flüchtigen. Hamburg.

Katharina EISCH-ANGUS (2013): Kultur-Konzepte zwischen künstlerischer und ethnografischer Forschung. In: Reinhard JOHLER, Christian MARCHETTI, Bernhard TSCHOFEN, Carmen WEITH (Hg.): Kultur_Kultur. Denken. Forschen. Darstellen. Münster u.a., S. 278-283.

Katharina EISCH-ANGUS (2009): Sicher forschen? Methodische Überlegungen zum Ethnografieren von Sicherheit und Alltag. In: Sonja WINDMÜLLER, Beate BINDER, Thomas HENGARTNER: Kultur-Forschung: zu einer volkswissenschaftlichen Kulturwissenschaft. Münster, S. 69-90.

Jochen EISENBRAND (2004): Fluggesellschaften und Corporate Design. In: Alexander VON VEGESACK, Jochen EISENBRAND (Hg.): Airworld. Design und Architektur für die Flugreise, Weil am Rhein, S.144-174.

Sowie: Essen an Bord, S. 212-228.

Joanne ENTWISTLE (2004): Mode auf dem Höhenflug – die Flugbegleiterin und ihre Uniform. In: Alexander VON VEGESACK, Jochen EISENBRAND (Hg.): Airworld: Design und Architektur für die Flugreise. Weil am Rhein, S. 176-210.

Alexa FÄRBER und Andrea VETTER (2011): Low-Cost Urbanism: ein Forschungsprogramm zur Untersuchung des Städtischen unter dem Eindruck von intensiver Mobilität in der EU. In: Reinhard JOHLER, Max MATTER, Sabine ZINN-THOMAS (Hg.): Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung. Münster u.a., S. 209-216.

Barbara FITTON HAUB (2004): Eine Zeitreise in der Flugzeugkabine. In: Alexander VON VEGESACK, Jochen EISENBRAND (Hg.): Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Weil am Rhein, S. 82-122.

Antje FLADE (2013): Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. Wiesbaden.

Michel FOUCAULT (2008): Der Wille zum Wissen. In: Sexualität und Wahrheit, Bd. 1. Frankfurt a M.

Michel FOUCAULT (2006): Von anderen Räumen. In: Jörg DÜNNE, Stephan GÜNZEL (Hg.): Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften. Frankfurt a M, S. 317-329.

Michel FOUCAULT (2005): Schriften / Dits et écrits. Daniel Defert (Hg.). Bd. 4: 1980 – 1988. Frankfurt a M.

Michel FOUCAULT (2002): Schriften / Dits et écrits. Daniel Defert (Hg.). Bd. 2: 1970 – 1975. Frankfurt a M.

Michel FOUCAULT (1994): Überwachen und Strafen: die Geburt des Gefängnisses. Frankfurt a M.

Michel FOUCAULT (1993): Technologien des Selbst. In: Luther H. MARTIN, Huck GUTMAN, Patrick H. HUTTON (Hg.): Technologien des Selbst. Frankfurt a M, S. 24-62.

Michel FOUCAULT (1990): Andere Räume. In: Karlheinz BARCK: Aisthesis: Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik, Essais. Leipzig, S. 34-45.

Michel FOUCAULT (1978): Ein Spiel um die Psychoanalyse. Gespräch mit Angehörigen des Département de Psychoanalyse der Universität Paris VIII in Vincennes. In: Ders.: Über Sexualität, Wissen und Wahrheit. Berlin, S. 118-175.

Lars FRERS (2007): Einhüllende Materialitäten. Eine Phänomenologie des Wahrnehmens und Handelns an Bahnhöfen und Fährterminals. Bielefeld.

Tim FREYTAG (2011): Wachstum und Wandel im europäischen Städtetourismus. In: Reinhard JOHLER, Max MATTER, Sabine ZINN-THOMAS (Hg.): Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturalistischer Forschung. Münster u.a., S. 182-188.

Burkhard FUHS (2000): Dröhnende Motoren, fliegende Kisten, coole Drinks. Die Anfänge des Passagierfluges. Marburg.

Burkhard FUHS (1993): Bilder aus der Luft: Anmerkungen zur Konstruktion einer Perspektive. In: Zeitschrift für Volkskunde 89, Münster u.a., S. 233-250.

Clifford GEERTZ (1983): Dichte Beschreibung. Bemerkungen zu einer deutenden Theorie von Kultur. In: Clifford GEERTZ (Hg.): Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme. Frankfurt. S. 7-43.

Sowie: „Deep Play“: Bemerkungen zum balinesischen Hahnenkampf. S. 202-260.

Arnold VAN GENNEP (1986): Übergangsriten (Les rites de passage). Frankfurt a M u.a.

Vera Elisabeth GERLING (2007): Rezension Doris BACHMANN-MEDICK: Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften. In: Paul GEVAUDAN, Hiltrud LAUTENBACH, Peter SCHNECK, Dietrich SCHOLLER (Hg.): PhiN, Philologie im Netz, Ausgabe 41, S. 62-68.

Silke GÖTTSCHE-ELTEN (2011): Mobilitäten – Alltagspraktiken, Deutungshorizonte und Forschungsperspektiven. In: Reinhard JOHLER, Max MATTER, Sabine ZINN-THOMAS (Hg.): Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturalistischer Forschung. Münster u.a., S. 15-29.

Monika GÖTZÖ (2014): Theoriebildung nach Grounded Theory. In: Christine BISCHOF, Karoline OEHME-JÜNGLIN, Walter LEIMGRUBER: Methoden der Kulturanthropologie. Bern, S. 444-458.

Erving GOFFMAN (2009 / engl. Erstausgabe 1963): *Interaktion im öffentlichen Raum*. Frankfurt a M.

Erving GOFFMAN (2003, engl. Erstausgabe 1959): *Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag*. München.

Walter GRASSKAMP (2008): *Erscheinen und Verschwinden*, in: *Ingold Universal Enterprises*. Köln, S. 39 – 46.

Ueli GYR (2013): *Zur Einführung: Raumkultur und Raumforschung*. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 109, Heft 1, Basel, S. 1-3.

Ueli GYR (2010): *Reisekultur und Urlaubsanalyse. Standorte und Forschungstrends in neueren Untersuchungen*. In: Burkhard LAUTERBACH (Hg.): *Auf den Spuren der Touristen. Perspektiven auf ein bedeutsames Handlungsfeld*. Würzburg, S. 13–31.

Ueli GYR (1991): *Kneipen als städtische Soziotope. Zur Bedeutung und Erforschung von Kneipenkulturen*. In: *Österreichische Zeitschrift für Volkskunde*, Bd. 94, 2. Wien, S. 97-116.

Ueli GYR (1988): *Touristenkultur und Reisealltag. Volkskundlicher Nachholbedarf in der Tourismusforschung*. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 84. Göttingen, S. 224-239.

Ulf HANNERZ (1996): *Transnational connections: culture, people, places*. London, New York.

Thomas HENGARTNER (2012): *Technik – Kultur – Alltag. Technikforschung als Alltagskulturforschung*. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 108. Basel, S. 117-139.

Thomas HENGARTNER (2009): *Von Schreib-, Sprech- und Denkmaschinen. Zum Verhältnis von Mensch, Kultur und Technik*. In: Jörg DIERKEN, Andreas STUHLMANN (Hg.) *Geisteswissenschaften in der Offensive. Hamburger Standortbestimmungen*. Hamburg, S. 255-276.

Thomas HENGARTNER / Johannes MOSER (2006): *Vorwort der Herausgeber*. In: ebd.: *Grenzen und Differenzen. Zur Macht sozialer und kultureller Grenzziehungen*. Leipzig, S. 13-15.

Thomas HENGARTNER (2004): *Zur Kultürlichkeit von Technik. Ansätze kulturwissenschaftlicher Technikforschung*. In: *Technikforschung: Zwischen Reflexion und Dokumentation: Tagung der Schweizerischen Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften vom 12. und 13. November 2003 in Bern*. Bern, S. 39-57.

Thomas HENGARTNER (2002): *Zur Ordnung von Raum und Zeit*. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde*, 98, S. 27-39.

Thomas HENGARTNER, Johanna ROLSHOVEN (1998): Technik – Kultur - Alltag. In: Thomas HENGARTNER und Johanna ROLSHOVEN: Technik - Kultur. Formen der Veralltäglicung von Technik – Technisches als Alltag. Zürich, S. 17-49.

Thomas HENGARTNER (1994): Der Bahnhof als Fokus städtischen Lebens? Volkskundliche Überlegungen zu einem urbanen Phänomen par excellence. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 90. Basel, S.187-206.

Gerrit HERLYN, Nils ZURWASKI (Hg.) (2015): Achtung Sicherheitskontrollen! Flughäfen, Kultur, Un/Sicherheiten. Münster u.a.

Gerrit HERLYN (2008): Computer im Alltag – Computer als Alltag. Erzählstrategien und biographische Deutungen im Veralltäglicungsprozess von Technik. Hamburg. <http://www.sub.uni-hamburg.de/opus/volltexte/2010/4574/>

Nicola HILTI (2013): Lebenswelten multilokal Wohnender: Eine Betrachtung des Spannungsfeldes von Bewegung und Verankerung. Wiesbaden.

Nicola HILTI (2009): Multilokales Wohnen. Bewegungen und Verortungen. Informationen zur Raumentwicklung. Heft 1.2/2009. Bonn, S. 77-86.

Nicola HILTI (2007): Nicht daheim und doch zuhause? – Über das Phänomen der Multilokalität. Schweizerisches Archiv für Volkskunde 103. Basel, S. 181-199.

Ute HOLFELDER, Christian RITTER (2013): Handyfilme – künstlerische und ethnografische Zugänge zu Repräsentationen jugendlicher Alltagswelten. Ein transdisziplinäres Experiment. In: Reinhard JOHLER, Christian MARCHETTI, Bernhard TSCHOFEN, Carmen WEITH (Hg.): Kultur_Kultur. Denken. Forschen. Darstellen. Münster u.a., S. 292-301.

Karl H. HÖRNING (2001): Experten des Alltags: die Wiederentdeckung des praktischen Wissens. Weilerswist.

Karl H. HÖRNING (1988): Technik im Alltag und die Widersprüche des Alltäglichen. In: Bernward JOERGES (Hg.): Technik im Alltag. Frankfurt a M, S. 51-94.

Felix Philipp INGOLD (1980): Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Frankfurt.

Wolfgang KASCHUBA (1999): Einführung in die Europäische Ethnologie. München.

Friedrich A. KITTLER (2003/ Erstaussgabe 1985): Aufschreibesysteme 1800 – 1900. München.

Sanneke KLOPPENBURG (2013): Tracing mobilities regimes: The regulation of drug smuggling and labourmigration at two airports in the Netherlands and Indonesia. Amsterdam. Sowie: Unveröffentlichter Vortrag auf der ‚Cosmobilities Conference‘ in Aalborg 2010.

Michi KNECHT (2011): Einleitung zum Panel: Konsequenzen der Mobilität. In: Reinhard JOHLER, Max MATTER, Sabine ZINN-THOMAS (Hg.): Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung. Münster u.a., S. 217-225.

Michi KNECHT (2010): „Vor Ort‘ im Feld“? Zur Kritik und Reakzentuierung des Lokalen als europäisch-ethnologischer Schlüsselkategorie. In: Österreichische Zeitschrift für Volkskunde. Band 113. Wien, S. 23-49.

Elmar KOENEN (2003): Öffentliche Zwischenräume. Zur Zivilisierung räumlicher Distanzen. In: Thomas KRÄMER-BADONI, Klaus KUHN (Hg.): Die Gesellschaft und ihr Raum. Opladen, S. 155-172.

Sybille KRÄMER / Horst BREDEKAMP (2003): Kultur, Technik, Kulturtechnik: Wider die Diskursivierung der Kultur in: dies. (Hg.): Bild, Schrift, Zahl. München, S. 11-22.

Barbara LANG (1994): Unter Grund. Ethnografische Erkundungen in der Berliner U-Bahn. Tübingen.

Claus LASSEN (2009): A life in corridors. Social perspectives on aeromobility and work in knowledge organizations. In: Saulo CWERNER, Sven KESSELRING, John URRY (Hg.): Aeromobilities. London, New York, S. 177-193.

Andrea LAUSER (2005): Translokale Ethnographie. Forum Qualitative Sozialforschung 6, Art. 7, Berlin.

<http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs050374>

Andrea LAUSER (2004): „Ein guter Mann ist harte Arbeit.“ Eine ethnographische Studie zu philippinischen Heiratsmigrantinnen. Bielefeld.

Bruno LATOUR (2007): Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Frankfurt a M.

Bruno LATOUR (2006): Über technische Vermittlung: Philosophie, Soziologie und Genealogie. In: Andréa BELLIGER, David J. KRIEGER (Hg.): ANThology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie. Bielefeld, S. 483-528.

Bruno LATOUR (1998): Aramis – oder die Liebe zur Technik. In: Werner FRICKE (Hg.): Innovationen in Technik, Wissenschaft und Gesellschaft. Forum Humane Technikgestaltung. Band 19. Bonn, S. 147-164.

Bruno LATOUR (1996): Der Berliner Schlüssel. In: Der Berliner Schlüssel. Erkundungen eines Liebhabers der Wissenschaften. Berlin, S.37-51.

Bruno LATOUR (1995): Das Parlament der Dinge. Frankfurt a M.

Bruno LATOUR (1993): Ethnography of a ‚High-Tech‘ Case. About Aramis. In: Pierre LEMONNIER: Technological Choices. Transformation in Material cultures since the Neolithic. London, New York, S. 372-398.

Burkhard LAUTERBACH (2010): ‚Wachmann der Queen greift Touristen an‘. Anmerkungen zum kulturwissenschaftlichen Interesse an einer Erkundung der touristisch bereisten Einheimischen. In: Burkhard LAUTERBACH (Hg.): Auf den Spuren der Touristen. Perspektiven auf ein bedeutsames Handlungsfeld. Würzburg, S. 109-134.

John LAW (2011): Akteur-Netzwerk-Theorie und materiale Semiotik. In: Tobias CONRADI, Heike DERWANZ, Florian MUHLE (Hg.): Strukturentstehung durch Verflechtung. Akteur-Netzwerk-Theorie(n) und Automatismen. München, S. 21-48.

Henri LEFEBVRE (1986): La production de l'espace. Paris.

Albrecht LEHMANN (1994): Über zeitgeschichtliche Mentalitätsforschung in der Volkskunde. In: Silke GÖTTSCHE, Nils HANSEN, Outi TUOMI-NIKULA, Harm-Peer ZIMMERMANN (Hg.): Volkskundliche Streifzüge. Kiel, S.139-150.

Peter T. LENHARD (2005): On the road: Prolegomena zu einer Ethnografie der Transiträume. In: Beate BINDER, Silke GÖTTSCHE, Wolfgang KASCHUBA, Konrad VANJA (Hg.): Ort. Arbeit. Körper. Ethnografie Europäischer Modernen. Münster, S. 161-166.

Ramona LENZ (2011): Von der Metaphorisierung der Mobilität zum „Mobility Turn“. Working Paper. International Platform for Transdisciplinary Studies on Mobilities, Frankfurt a M., S. 1-31. http://www.mobileculturestudies.com/wp-content/uploads/2011/06/lenz_2010_metaphern_mobilit%C3%A4t.pdf.

Ramona LENZ (2010): Mobilitäten in Europa: Migration und Tourismus auf Kreta und Zypern im Kontext des europäischen Grenzregimes. Wiesbaden.

Claude LEVI-STRAUSS (1976): Mythologica III. Der Ursprung der Tisch-sitten. Frankfurt a M.

Rolf LINDNER (2012): Serendipity und andere Merkwürdigkeiten. In: vokus. Jg. 22. Heft 1. Hamburg, S. 6-11.

Rolf LINDNER (2003): Vom Wesen der Kulturanalyse. In: Zeitschrift für Volkskunde. Münster u.a., S. 177-188.

Rolf LINDNER (1994): Die U-Bahn als paradigmatischer Ort. In: Kuckuck. 9,1. Graz, S. 20-22.

Klara LÖFFLER (2009): Die Mittelmäßigkeit des Reisens. Ein Plädoyer zur Erforschung der materiellen Kulturen des Tourismus. In: Johannes MOSER, Daniela SEIDL: Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus. Münster, S. 299-311.

Orvar LÖFGREN (2014): Touristen und Pendler: Wie man sich bewegt, so ist man gestimmt. In: Johanna ROLSHOVEN, Hasso SPODE, Dunja SPORRER, Johanna STADLBAUER (Hg.). Mobilitäten! Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung. Berlin, S. 25-44.

Orvar LÖFGREN (2009): Reise-Fieber. Die Materialität von Bewegung und Emotion. In: Johannes MOSER, Daniella SEIDL (Hg.): Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus. Münster, S. 25–51.

Orvar LÖFGREN (2008): Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveler. In: *Mobilities*, 3:3. London, S. 331-351.

<http://dx.doi.org/10.1080/17450100802376696>

Gabriele LUCIUS-HOENE, Arnulf DEPPERMAN (2002): Rekonstruktion narrativer Identität. Ein Arbeitsbuch zur Analyse narrativer Interviews. Opladen.

Karin LUCK-HUYSE (1997): Der Traum vom Fliegen in der Antike. Stuttgart.

Kevin LYNCH (1965): Das Bild der Stadt. Berlin.

George MARCUS (1995): Ethnography in / of the World System. In: *Annual Review of Anthropology* 24, S. 95-117.

Bettina MANN (2006): „Im Fluge angstfrei“, „Seminare für entspanntes Fliegen“ – ein wirksames Angebot zur Verminderung von Flugangst? Zu Konzeption, Durchführung und Weiterentwicklung. Augsburg.

Ingo MATUSCHEK, Günter VOSS (2008): Multiple Entgrenzung der Arbeit des Flugpersonals im kommerziellen Luftverkehr. In: Ingo MATUSCHEK (Hg.): Luft-Schichten. Arbeit, Organisation und Technik im Luftverkehr. Berlin.

Margarete MEGGLE-FREUND (2009): Deutsche Spanienreisen ausgestellt. In: Johannes MOSER, Daniella SEIDL: Dinge auf Reisen. Münster, S. 281-S.297.

Christoph MENKE (2003): Zweierlei Übung. Zum Verhältnis von sozialer Disziplinierung und ästhetischer Existenz. In: HONNETH, AXEL / SAAR, MARTIN (Hg.): Michel Foucault. Zwischenbilanz einer Rezeption. Frankfurter Foucault-Konferenz 2001. Frankfurt, S. 283-299.

Andrea MIHM (2005): Die Rolltreppe. Kulturwissenschaftliche Studien zu einem mechanisch erschlossenen Zwischenraum. Marburg.

Gabriela MURI KOLLER (2013): Raum und Gesellschaft: Zu einer kultur-, zeit- und praxistheoretischen Fundierung des Raumbegriffes. Schweizerisches Archiv für Volkskunde 109. Basel, S. 17-31.

Sibylle OBRECHT (1998): Protokoll einer Inselexpedition oder: Wie ortlos ist eine Autobahnraststätte. In: Thomas HENGRTNER, Johanna ROLSHOVEN (Hg.): Technik – Kultur. Formen der Veralltäglicung der Technik - Technisches als Alltag. Zürich, S. 82-103.

OVERDICK, Thomas (2010): Photographing Culture. Anschauung und Anschaulichkeit in der Ethnographie. Zürich.

Thomas OVERDICK (2004): Feldversuche. Ethnografie zwischen Kunst und Kulturwissenschaft. In: Thomas HENGARTNER, Johannes MOSER: Grenzen

und Differenzen. Zur Macht sozialer und kultureller Grenzziehungen. Leipzig, S. 281-293.

Heinz PAETZOLD (1993): Ernst Cassirer zur Einführung. Hamburg.

Peter PETERS, Sanneke KLOPPENBURG, Sally WYATT (2010): Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility. *Mobilities*, Vol. 5, No. 3. London, S. 349-368.

Julian PITT-RIVERS (1991): Un Rite de passage de la Société Moderne. In: *Les Rites de Passage aujourd'hui*. Actes du colloque de Neuchâtel, S. 115–130.

Angela POPPITZ (2008): „Komm Mädels, mach Dich locker!“ Gefühlsarbeit im Flugbegleitedienst. In: Ingo MATUSCHEK (Hg.): *Luft-Schichten. Arbeit, Organisation und Technik im Luftverkehr*. Berlin, S. 141-159.

Norbert RATH (1991): Ein Erbe Nietzsches - Foucault als Theoretiker der Konstitution von Subjektivität. In: *Psychologie und Geschichte*. Jahrgang 3, Heft 1 / 2. Heidelberg. S. 83-90.

Birgit RECKI (2002): Ernst Cassirer, Goethe, Hamburg - und was wir an einer »Hamburger Ausgabe« haben. Rede anlässlich der Veröffentlichung der Hamburger Gesamtausgabe 2002. <http://www.warburg-haus.de/eca/recki.html>

Birgit RECKI (2009): Kultur und Freiheit. Ernst Cassirer in Hamburg 1919-1933 und die Hamburger Ausgabe. In: Jörg DIERKEN (Hg.): *Geisteswissenschaften in der Offensive. Hamburger Standortbestimmungen*. Hamburg 2009, S. 49-66.

Andreas RECKWITZ (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. *Zeitschrift für Soziologie*, Jg. 32, Heft 4. Stuttgart, S. 282–301.

Anke REES (2015): Das Gebäude als Akteur. Eine empirische Hinführung zum Atmosphären-Netzwerk-Modell am Beispiel der Schiller-Oper in Hamburg. Dissertation, Zürich 2015 (im Druck als: Anke REES (2016): *Das Gebäude als Akteur. Architekturen und ihre Atmosphären*. Zürich.)

Anke REES (2013a): Widerspenstige Gebäude. Eine Atmosphären-Netzwerk-Theorie. In: *Reziproke Räume. Texte zu Kulturanthropologie und Architektur*. Johanna ROLSHOVEN, Manfred OMAHNA (Hg.). Marburg, S. 65-81.

Anke REES (2013b): (Un)heimliche Akteure. Kultur als Netzwerk. Sonderdruck aus *Bayrisches Jahrbuch für Volkskunde*. München, S. 45-57.

Hans Bernhard REICHOW (1959): *Die autogerechte Stadt: ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Ravensburg.

Mathias REMMELE (2004): Einladung zum Fliegen – Plakatkunst im Dienst der zivilen Luftfahrt. In: Alexander VON VEGESACK, Jochen EISENBRAND (Hg.): *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise, Weil am Rhein*, S. 230-262.

Jana RICHTER (2011): Low-Cost-Urbanism. Die räumlichen Auswirkungen des „Low-Cost-Tourism“ auf die Berliner Innenstadt. In: Reinhard JOHLER, Max MATTER, Sabine ZINN-THOMAS (Hg.): Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung. Münster u.a., S. 199-208.

Jeremy RIFKIN (2000): Access – das Verschwinden des Eigentums: warum wir weniger besitzen und mehr ausgeben werden. Frankfurt a M.

Johanna ROLSHOVEN (2014): Mobilitäten. Für einen Paradigmenwechsel in der Tourismusforschung. In: Johanna ROLSHOVEN, Hasso SPODE, Dunja SPORRER, Johanna STADLBAUER (Hg.): Mobilitäten! Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung. Berlin, S. 11-24.

Johanna ROLSHOVEN (2011): Mobilitätskulturen im Parkour. Überlegungen zu einer kulturwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In: Reinhard JOHLER, Max MATTER, Sabine ZINN-THOMAS (Hg.): Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung. Münster u.a., S. 52-60.

Johanna ROLSHOVEN (2009): Mobile Culture Studies – Kulturwissenschaftliche Mobilitätsforschung als Beitrag zu einer bewegungsorientierten Ethnographie der Gegenwart. In: Sonja WINDMÜLLER, Beate BINDER, Thomas HENGARTNER (Hg.): Kultur-Forschung. Zum Profil einer volkskundlichen Kulturwissenschaft. Münster, S. 91-101.

Johanna ROLSHOVEN, Justin WINKLER (2009): Multilokalität und Mobilität. In: Gabriele STURM, Christine WEISKE (Hg.): Informationen zur Raumentwicklung 2: Multilokales Wohnen. Bonn, S. 99-106.

Johanna ROLSHOVEN (2007): Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne. Schweizerisches Archiv für Volkskunde 103. Basel, S. 157-179.

Johanna ROLSHOVEN (2006): Woanders daheim. Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne. In: Zeitschrift für Volkskunde. Band 102. Münster, S. 179-194.

Johanna ROLSHOVEN (2003): Der Rand des Raumes, In: Dies. (Hg.): Hexen, Wiedergänger, Sans-Papiers... Kulturtheoretische Reflexionen zu den Rändern des sozialen Raumes, Marburg, S. 7–17.

Johanna ROLSHOVEN (2000): Übergänge und Zwischenräume, Eine Phänomenologie von Stadtraum und „sozialer Bewegung“. In: Thomas HENGARTNER, Waltraud KOKOT, Kathrin WILDNER (Hg.): Kulturwissenschaftliche Stadtforschung. Berlin, Hamburg, S. 107-122.

Johanna ROLSHOVEN (1998): Die Straßenbahn als technischer und sozialer Raum. Eine Skizze am Beispiel der Basler „Trambevölkerung“ in: Thomas HENGARTNER, Johanna ROLSHOVEN (Hg.): Technik - Kultur. Formen der Veralltäglichung von Technik – Technisches als Alltag. Zürich, S. 217-241.

Uta ROSENFELD (1998): Auto, Leben und mehr... In: Thomas HENGARTNER, Johanna ROLSHOVEN: Technik - Kultur. Formen der Veralltäglichen von Technik – Technisches als Alltag. Zürich, S. 143-181.

Reiner RUFFING (2009): Bruno Latour. Paderborn.

Jürgen RUDOLPH (1992): Was ist „dichte Beschreibung“? In: kea, Zeitschrift für Kulturwissenschaften, Ausgabe 4. Köln, S. 39-62.

Michael RUOFF (2009): Foucault-Lexikon: Entwicklung, Kernbegriffe, Zusammenhänge. Paderborn.

Mejra SÄNGER (2014): Spielend schön. Körperoptimierung im digitalen Alltag. Onlinejournal kultur & geschlecht #12. Universität Bochum. http://www.ruhr-uni-bochum.de/genderstudies/kulturundgeschlecht/pdf/saenger_spielend.pdf

Georg SIMMEL (1908, verwendete Auflage: Nachdruck von 1968): Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft. In: Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Berlin, S. 460-526.

Kerstin SCHAEFER (2012): Die Wilde 13. Durch Raum und Zeit in Hamburg-Wilhelmsburg. Hamburg.

Johanna SCHLAACK (2011): Easy City? (Sub)Urbanes Wachstum im Flughafenfeld. In: Reinhard JOHLER, Max MATTER, Sabine ZINN-THOMAS (Hg.): Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung. Münster u.a., S. 189-198.

Brigitta SCHMIDT-LAUBER (2009): Orte von Dauer. Der Feldforschungsbegriff der Europäischen Ethnologie in der Kritik. In: Beate BINDER, Thomas HENGARTNER, Sonja WINDMÜLLER (Hg.): Kultur - Forschung. Zum Profil einer volkskundlichen Kulturwissenschaft. Berlin, S. 237-259.

Brigitta SCHMIDT-LAUBER (2001): Das Interview – oder die Kunst des Reden-Lassens; In: Silke GÖTTSCHE, Albrecht LEHMANN (Hg.): Methoden der Volkskunde. Positionen, Quellen, Arbeitsweisen der Europäischen Ethnologie. Berlin, Hamburg, S. 165-186.

Klaus SCHÖNBERGER (2013): Ich sehe was, was Du nicht siehst? Ethnographische und künstlerische Forschung im Prozess der Entgrenzung von Wissensformaten. In: Reinhard JOHLER, Christian MARCHETTI, Bernhard TSCHOFEN, Carmen WEITH (Hg.): Kultur_Kultur. Denken. Forschen. Darstellen. Münster u.a., S. 272-277.

Hans Joachim SCHRÖDER (2007): Technik als biografische Erfahrung 1930 – 2000. Dokumentation und Analyse lebensgeschichtlicher Interviews. Zürich.

Hans Joachim SCHRÖDER (2005): „Topoi des autobiografischen Erzählens“ in: Thomas HENGARTNER, Brigitta SCHMIDT-LAUBER (Hg.): Leben – Erzählen. Beiträge zur Erzähl- und Biographieforschung. Festschrift für Albrecht Lehmann. Berlin, S. 17-42.

Daniella SEIDL (2009a): *Wir machen hier unser Italien ...*: Multilokalität deutscher Ferienhausbesitzer. Münster.

Daniella SEIDL (2009b): Das ‚Dazwischen‘: Methodologische Anmerkungen zu einer lebensweltlichen Ethnographie von Multilokalität. In: Sonja WINDMÜLLER, Beate BINDER, Thomas HENGARTNER (Hg.): *Kultur-Forschung. Zum Profil einer volkskundlichen Kulturwissenschaft*. Münster, S. 102-110.

Daniella SEIDL (2009c): Ein Ort und eine Zeit für die Familie. Bürgerlicher Familienurlaub von der ‚Sommerfrische‘ zum Ferienhaus. In: Wiebke KOLBE u.a. (Hg.): *Tourismusgeschichte(n). Voyage, Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung* Bd. 8, S.46-57.

Daniella SEIDL, Johannes MOSER (2009): Dinge auf Reisen. Kulturwissenschaftliche Perspektiven auf die materielle Kultur in der Tourismusforschung. In: *Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus*. Münster, S. 11-24.

Richard SENNETT (1998): *Der flexible Mensch*. Berlin.

Bernd SPARENBERG (2005): *Lexikon der zivilen Luftfahrt*. München.

Hasso SPODE (2004): „Nichts wie weg hier!“ – Luftfahrt und Tourismus in historischer Perspektive. In: Alexander VON VEGESACK, Jochen EISENBRAND (Hg.): *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise*. Weil am Rhein, S. 12-34.

Alexander STEENBECK (2002): *LBC - Lübeck-Blankensee. Von der Fliegerstation zum Regionalflughafen. Die Geschichte des Lübecker Airports seit 1916*. Lübeck.

Rüdiger STERZENBACH, Roland CONRADY, Frank FICHERT (2009): *Luftverkehr – Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch*. Oldenbourg.

Bernhard TSCHOFEN (1994): Marc Augé: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. In: *Österreichische Zeitschrift für Volkskunde* 3, Wien. S. 308-3011.

Claus J. TULLY, Dirk BAIER (2006): *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – vom Zusammenspiel biografischer Motive und sozialer Vorgaben*. Wiesbaden.

Victor TURNER (2000): *Das Ritual – Struktur und Anti-Struktur*. Frankfurt a M.

Victor W. Turner (1964): “Betwixt and Between: The Liminal Period in Rites de Passage”. S. 46-55. Reprinted from: *The Proceedings of the American Ethnological Society. Symposium on New Approaches to the Study of Religion*. S. 4-20.

John URRY (2012): *Mobilities*. Cambridge.

John URRY (2006): Globale Komplexitäten. In: Helmuth BERKING (Hg.): *Die Macht des Lokalen in einer Welt ohne Grenzen*. Frankfurt a M, S. 87-102.

Asta VONDERAU (2003): *Geographie sozialer Beziehungen: Ortserfahrungen in der mobilen Welt*. Münster.

Alexander VON VEGESACK, Jochen EISENBRAND (2004): Vorwort. In: ebd.: *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Weil am Rhein*, S. 6-11.

Annette VOWINCKEL (2011): *Flugzeugentführungen. Eine Kulturgeschichte*, Göttingen.

Bernd Jürgen WARNEKEN, Andreas WITTEL (1997): Die neue Angst vor dem Feld. Ethnographisches Research up am Beispiel der Unternehmensforschung. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 93, S.1-16.

Stephanie WEIß (2005): *Orte und Nicht-Orte. Kulturanthropologische Anmerkungen zu Marc Augé*. Mainzer kleine Schriften zur Volkskultur, 14. Mainz.

Gisela WELZ (2009): „Sighting / Siting globalization“. Gegenstandskonstruktion und Feldbegriff einer ethnografischen Globalisierungsforschung. In: Sonja WINDMÜLLER, Beate BINDER, Thomas HENGARTNER (Hg.): *Kultur-Forschung. Zum Profil einer volkskundlichen Kulturwissenschaft*. Berlin, S. 195-210.

Gisela WELZ (1998): *Moving Targets. Feldforschung unter Mobilitätsdruck*. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 94, Münster u.a., S. 177-194.

Sonja WINDMÜLLER (2009): *Kultur-Forschung polyphon. Eine Hinleitung*. In: Sonja WINDMÜLLER, Beate BINDER, Thomas HENGARTNER (Hg.): *Kultur – Forschung. Zum Profil einer volkskundlichen Kulturwissenschaft*, Bd. 6. Münster, S. 11–31.

Sabine ZINN-THOMAS (2011): *Multilokalität? Deutsche Elitemigranten in Shanghai und Sao Paulo*. In: Reinhard JOHLER, Max MATTER, Sabine ZINN-THOMAS (Hg.): *Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung*. München, S. 376-383.

9. Quellenverzeichnis

Romane, Zeitungs- und Zeitschriftenartikel:

Tim CAPPELMANN (2010): Objektiv gesehen. In: Lufthansa Magazin 8/10, S. 21-29.

Peter FISCHLI, David WEISS (2012): 800 Views of Airports. London.
http://www.thamesandhudson.com/Peter_Fischli_David_Weiss_800_Views_of_Airports/9783865609328

Sowie: „Airports“ (1989), Edition Patrick Frey / IVAM, Valencia.

Jens FLOTTAU (2014): Die Autopiloten. In: Süddeutsche Zeitung. 3.04.2014, S. 17.

Annegret HELD (2008): Fliegende Koffer. Frankfurt a M.

Thomas HERMANN (2010): Das Tomatensaft-Mysterium. Fliegen in der Comedy Class. München.

Walter KIRN (2001): Up in the Air. New York. Deutsche Ausgabe: Walter KIRN (2004): Mr. Bingham sammelt Meilen. München.

Rolf LAUTER (1998) (Hg.): Martha ROSLER: in the place of the public; observations of a frequent flyer. Ostfildern, Cantz. Sowie: Hatje Cantz Verlag über Martha Rosler: <http://www.hatjecantz.de/martha-rosler-3611-0.html>.

Stefan MARX (2013): Economy Class. New York.

Christoph NIEMANN (2012): Abstract City – Mein Leben unterm Strich. München. Auch einsehbar unter: http://niemann.blogs.nytimes.com/2010/08/03/red-eye/?_r=1

Tobias RAPP (2009): Lost and Sound: Berlin, Techno und der Easyjetset. Frankfurt.

Katja SCHWARZ (2010 / 2011): Bloß nicht auffliegen. Stewardessen mit Flugangst? In: Dummy 29, S. 72-76.

Jürgen TIEDTKE (2014): Woher kommen die Geräusche, die man beim Flug hört? Jürgen Tiedtke, Chefpilot der Germanwings, beantwortet häufig gestellte Fragen. In: Germanwings Bordmagazin Mai 2014, S. 109.

Andy WARHOL (1975): The Philosophy of Andy Warhol. From A to B and Back Again. New York, London.

Harald WILLENBROCK (2010): Die Maschine. Schwerpunkt Logistik. In: brand eins 03/2010. S. 46-51.

Alain DE BOTTON (2009): Airport. Eine Woche in Heathrow. London.

Audiovisuelle und Audio-Quellen:

Alle Internetquellen wurden am 1. Juli 2015 abgerufen und überprüft.

Vom Propeller zur Düse (2009). Produzent: Peter BARDEHLE, Redaktion: Martin PIEPER, Buch und Regie: Peter BARDEHLE, Andrea HAUNER, Nadine KLEMENS. Eine Produktion der Vidicom Media im Auftrag des ZDF in Zusammenarbeit mit ARTE.

Deboarding-Musik Austrian Airlines:

<https://www.youtube.com/watch?v=asC-mqE25-M>.

Reinhard Mey (1974): Über den Wolken. Musik, Text, Interpretation: Reinhard Mey, Länge 3:49.

Ryanair-Fanfare:

<https://www.youtube.com/watch?v=k23slUchH9o>.

Video von Rheinmaintv über die Proteste am Frankfurter Flughafen:

<https://www.youtube.com/watch?v=eYPXIwp0deo>.

Internetquellen:

Alle Artikel wurden am 1. Juli 2015 abgerufen und überprüft.

Aena Aeropuertos (Airport Operator): <http://www.aena.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Palma-Mallorca/de/Page/1046276292905/>.

AFP: Indischer Billigflieger beschert Airbus Rekordauftrag, In: N24, 12. Januar 2011, <http://www.n24.de/n24/Nachrichten/Wirtschaft/d/1195140/indischer-billigflieger-beschert-airbus-rekordauftrag.html>.

Airbus: Dimensions & Key Data A-320: <http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a320family/a320/specifications/>.

Airbus, Infos A-320: <http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a320family/a320/>.

Airbus, Infos A-380: <http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a380family/>.

Airbus-Webseite: Applying innovation to improve the airline luggage experience, 20. Juni 2013, <http://www.airbus.com/newsevents/news-events-single/detail/applying-innovation-to-improve-the-airline-luggage-experience/>.

Aircraft Interiors: <http://www.aircraftinteriorsexpo.com/>.

Airlinemeals.net: <http://www.airlinemeals.net/photos/airline-meals/thai-airways-international/fco-to-bkk-aug-2014/907d>.

Airliners.de:

<http://forum.airliners.de/topic/2851-flugzeug-turen/>, 19. Juli 2002.

Airreview.com, Independent reviews of the world's leading airlines:

<http://www.airreview.com/SouthAfrican/>.

Allensbacher Bericht Nr. 16 (2003): Wieder mehr Flugreisen. Aber jede fünfte Frau leidet unter Flugangst. Institut für Demoskopie Allensbach. http://www.ifd-allensbach.de/uploads/tx_reportsndocs/prd_0316.pdf. Anzahl der Befragten: 1662 Bevölkerung ab 16 Jahre. Zeitraum der Befragung: 29. Mai bis 10. Juni 2003.

Aviation Safety Network: Schlussbericht Accident Airbus A320-111, 20. Januar 1992: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19920120-0&lang=de>.

Aviation Community: <http://www.aviation-community.de/forum-nord/>.

Patrick BERNAU (2010): Geht es auch ohne Flugzeuge? In: Frankfurter Allgemeine, 18. April 2010. <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/aschewolke/luftverkehr-steht-still-geht-es-auch-ohne-flugzeuge-1971245.html>.

Bundesgesetzblatt Teil II Nr. 35, ausgegeben zu Bonn am 31. Dezember 2008: Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13. Dezember 2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. <http://www.un.org/depts/german/uebereinkommen/ar61106-dbgbl.pdf>.

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (bdL): Verbraucherreport 2013. <http://www.bdl.aero/de/bdl-reports/report-luftfahrt-und-wirtschaft-2013/>.

Bundeszentrale für politische Bildung, Zahlen und Fakten Globalisierung, Luftfracht: <http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/52528/luftfracht>, 30. Juni 2010.

Car Maxx: www.c-maxx.de.

Cosmobilities Network: <http://www.cosmobilities.net/>.

Deboarding-Musik Austrian Airlines: <https://www.facebook.com/AustrianAirlines/posts/10151407669134842>.

Deutsche Gesellschaft für Volkskunde: Tagung – Mobilitäten. Für einen Paradigmenwechsel in der Tourismusforschung. <http://www.d-g-v.org/kommissionen/tourismusforschung/nachrichten/tagung-mobilitaeten-fuer-einen-paradigmenwechsel-der>.

Deutscher Behindertenrat: <http://www.deutscher-behindertenrat.de/>.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt: www.dlr.de.

Christina DIMARTINO (2002): Improved Airport Security. More Problems for people with protheses. In: inMotion, Volume 12. http://www.amputee-coalition.org/inmotion/mar_apr_02/airprt.html.

Dornier Museum: <http://www.dorniermuseum.de/>.

dpa-Meldung in focus.de: IG-Metall-Chef für schnelle Steuerbefreiung für Elektroautos: http://www.focus.de/finanzen/news/wirtschaftsticker/roundup-ig-metall-chef-fuer-schnelle-steuerbefreiung-fuer-elektroautos_aid_855395.html, 7. November 2012.

EASA, European Aviation Safety Agency: <https://www.easa.europa.eu/>.

Mathias EBERLE (2004): Der Albtraum vom Fliegen. Wie die Billig-Fluglinien einen Berufsstand in eine Art kollektive Depression stürzen. In: Handelsblatt, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/wenn-piloten-sich-wie-busfahrer-fuehlen-der-albtraum-vom-fliegen/2297996.html>, 13. Januar 2004.

Europäisches Parlament: Amtsblatt der Europäischen Union: VERORDNUNG (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=uriserv:OJ.L_.2006.204.01.0001.01.DEU, 05.07.2006.

Daniel DI FALCO (2010): Schneller als die Sonne. In: Tagesanzeiger, 10.12.2010, <http://www.tagesanzeiger.ch/23187528/print.html>.

Franz FEDLER: Deutscher Airbus außer Kontrolle. Die Beinahe-Katastrophe in Moskau. Aero: http://www.interflug.biz/downloads/IF-Airbus_Incident_SVO_110291.pdf.

Flightdiary: www.flightdiary.net.

Facebook: www.facebook.com.

Fairliners.com: Sitzabstand und Sitzbreite bekannter Airlines, <http://www.fairliners.com/sitzabstand.html>. Wird betrieben von: STERN TOURS GmbH, Berlin.

Frankfurter Flughafen: Wirtschaftsfaktor Flughafen, <http://www.fraport.de/de/konzern/flughafen-und-region/wirtschaftsfaktor-flughafen.html>.

Focus.de (ohne Autor): Streit über Sitz eskaliert. US-Flieger muss wegen pöbelnder Passagiere notlanden. http://www.focus.de/reisen/flug/streit-ueber-sitz-eskaliert-notlandung-wegen-poebelnder-passagiere-auf-us-flug_id_4085096.html, 26. August 2014.

Valentin FRIMMER (2013): Langes Gras sorgt für sicheren Flugverkehr: <http://www.welt.de/regionales/frankfurt/article115119959/Langes-Gras-sorgt-fuer-sicheren-Flugverkehr.html>, 8. April 2013.

Günter GERHARDT (Dr. med.), Luftfahrt-Akademie: Fliegen und Erkältung: <http://www.luftfahrtakademie.de/artikel/fliegen-und-erkaeltung.html>.

Hannah GLASER (1989): Bordkino: Möglichst ohne Rambo. In: ZEIT Online: <http://www.zeit.de/1989/03/bordkino-moeglichst-ohne-rambo>, 13. Januar 1989.

Graduiertenkolleg Kunst und Technik:
<http://www.tuhh.de/kunstundtechnik/home.html>.

Volkmar GRONAU: Notlandung im Hudson River, In: Spiegel online, <http://www.spiegel.de/einestages/notlandung-im-hudson-river-a-946973.html>, 14. Januar 2011.

Anne HAEMING (2013) für Spiegel Online: Kunst aus Bordmitteln, <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/fotografie-mit-bordmitteln-nina-katchadourian-und-ihr-seat-assignment-a-914256.html>, 20. August 2013.

Hamburg Airport, Zahlen, Daten, Fakten:
http://www.hamburg-airport.de/de/zahlen_daten_fakten.php.

Hamburg Airport, Ground Handling:
http://www.hamburg-airport.de/de/Ground_Handling.php.

Kristin HAUG (2012): Futterneid beim Sitznachbarn. Catering für Flugzeuge. In: <http://www.spiegel.de/karriere/berufsleben/lsg-sky-chefs-kochen-essen-fuers-flugzeug-a-837396.html>, 12. Juni 2012.

Michael HARRISON (1997): Airbus shies away from flying wing giant. The Independent. <http://www.independent.co.uk/news/business/airbus-shies-away-from-flying-wing-giant-1285024.html>, 25. Januar 1997.

Till HEIN (2009): Tief durchatmen. In: ZEIT Online, 19. Mai 2009, <http://www.zeit.de/2009/22/Klimaanlagen>.

Rainer HELLSTERN (2014): Auswandern Handbuch: <http://www.auswandern-handbuch.de/als-rentner-nach-mallorca>, 1. Januar 2014.

Andrea HÜTTER (2013): Verkehr auf einen Blick. Statistisches Bundesamt. Wiesbaden. S. 1-16. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/BroschuereVerkehr-Blick0080006139004.pdf?__blob=publicationFile.

IATA. Annual Report 2005: <http://www.iata.org/about/Documents/annual-report-2005.pdf>.

IATA, Press Release No.: 50, 6 December 2012: Airlines to Welcome 3.6 Billion Passengers in 2016, <http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2012-12-06-01.aspx> und Pressemeldung der IATA 2012 zum prognostizierten Passagieraufkommen. <http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2012-12-06-01.aspx>.

‚In deep sorrow‘, Kondolenzseite zum Germanwings-Absturz: <http://www.indeepsorrow.com/>.

Instagram: www.instagram.com sowie <http://instagram.com/press/>, Rubrik: stats.

Instagram Web Viewer: <http://websta.me/>.

Internet Movie Database: <http://www.imdb.com/title/tt1193138/>.

jkö/dpa: Statt Lübeck: Ryanair fliegt künftig ab Hamburg. In: Spiegel Online, 15. Juli 2014, <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/ryanair-fliegt-ab-hamburg-und-nicht-mehr-ab-luebeck-a-981149.html>.

Jürgen WUTSCHKE u.a.: Piloten setzen Lufthansa Frist. In: ntv.de, 21. Oktober 2014, <http://www.n-tv.de/wirtschaft/Piloten-setzen-Lufthansa-Frist-article13817866.html>.

Arvid KAISER (2014): Die Wiederkehr des Zombie-Flughafens. In: Manager Magazin, 11. Julie 2014, <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/wiederkehr-des-zombie-flughafens-luebeck-a-980536.html>.

Nina KATCHADOURIAN: <http://www.ninakatchadourian.com/photography/seatassignment.php>.

Jens KOENEN (2014): Wann fliegt das erste Verkehrsflugzeug ohne Pilot? In: Handelsblatt.de, 14. April 2014, <http://www.handelsblatt.com/technologie/das-technologie-update/frage-der-woche/luftfahrt-wann-fliegt-das-erste-verkehrsflugzeug-ohne-pilot/9753992.html>.

Tom KÖNIG (2011): Flugticket-Irrsinn: Der Preis ist Glückssache. In: Spiegel Online, 25. Dezember 2011, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/service/flugticket-irrsinn-der-preis-ist-glueckssache-a-803807.html>.

Daniel KUNZELMANN, Emma HILL, Seraina MÜLLER: Panel-Organisatoren „Networked Urban Mobilities“-Conference in Copenhagen (5-7th of November 2014), CfP: „Doing ethnogr@phy in hyper_mobile fields: Methodological challenges“, zitiert nach: Transformations: http://transformations-blog.com/cfp-doing-ethnogrphy-in-hyper_mobile-fields-methodological-challenges/, 23. Mai 2014.

Philine LIETZMANN (2014): "Ich fühle mich wohl und streike trotzdem". 255.000 Euro Gehalt und Rente mit 55 - So süß ist das Leben bei der Lufthansa. In: Focus Online, 31. März 2014, http://www.focus.de/finanzen/news/100-000-euro-gehalt-ich-fuehle-mich-wohl-bei-der-lufthansa_id_3732962.html.

Christiane LINK: <http://www.behindertenparkplatz.de/blinde-sitzen-am-fenster-oder-sie-fliegen-raus/> und Kommentar von Golfox in der Diskussion.

Lübeck Airport in HL-live.de, Die schnelle Zeitung für Lübeck: Ryanair streicht Lübeck aus dem Flugplan: <http://www.hl-live.de/aktuell/text.php?id=92088>, 16. Juni 2014.

Lübeck Airport: <http://www.flughafen-luebeck.de/>.

Kristina LUDWIG (2009): Die Grenzen über den Wolken. Kampf für behindertengerechte Flüge. In: taz, 09. Januar 2009, <http://www.taz.de/!5169876/>.

Luftfahrt Bundesamt, Statistiken: http://www.lba.de/DE/Presse_POE/Statistiken/Statistiken_node.html.

Lufthansa Group, neue Sitze: <http://www.lufthansagroup.com/de/themen/nek.html>.

Lufthansa, Service an Bord: <http://www.lufthansa.com/de/de/Barrierefrei-reisen-An-Bord> sowie: <http://www.lufthansa.com/de/de/Vielflieger-mit-ingeschraenkter-Flugreisetauglichkeit>.

Kay MACQUARRIE: www.rechtaufklo.de sowie: EU-Verordnung Nr. 1107 am 26.07.2008, zitiert nach www.recht-auf-klo.de, <http://www.rechtaufklo.de/offene-anfragen/bundesbeauftragte/>.

Volker MESTER (2014a): 16 Millionen Farben in der Kabine der neuen Airbus-Maschine. In: Hamburger Abendblatt, 8. April 2014, <http://www.abendblatt.de/hamburg/article126687035/16-Millionen-Farben-in-der-Kabine-der-neuen-Airbus-Maschine.html>. Sowie: Volker MESTER (2014b): Dieser Koffer kann auf Flugreisen nicht mehr verloren gehen. In: Hamburger Abendblatt, 9. Oktober 2014, <http://www.abendblatt.de/hamburg/article133076373/Dieser-Koffer-kann-auf-Flugreisen-nicht-mehr-verloren-gehen.html>.

Miles & More Media Portal der Lufthansa: http://www.miles-and-more.com/mediapool/pdf/78/media_716678.

Ntv.de, zitiert ppo/AFP/dpa: Körperscanner taugen nichts: <http://www.n-tv.de/politik/Koerperscanner-taugen-nichts-article13232541.html>, 17. Juli 2014.

Jon OSTROWER (2010): Flight International, zitiert nach: Flightglobal, <http://www.flightglobal.com/news/articles/cseries-aims-to-be-first-with-live-39black-box39-346880/>, 2. September 2010.

Natalie PARIS (2014): Ryanair: should it drop its 'on-time' jingle? In: The Telegraph, 19. Mai, <http://www.telegraph.co.uk/travel/travelnews/10840581/Ryanair-should-it-drop-its-on-time-jingle.html>.

Park and fly in Hamburg: <http://vopi-parken.de/index.php/flughafen-hh>.

Henna PESCHEL (2009): Magazin Prinz über Stefan Marx, <http://prinz.de/frankfurt/artikel/78857-folge-1-stefan-marx/>.

Tamara PETERSEN: Petition auf change.org: Wir wollen, dass der Flughafen Lübeck weiterhin besteht! Helfen Sie mit, den Flughafen Lübeck zu retten!: <https://www.change.org/de/Petitionen/an-ministerpr%C3%A4sidenten-schleswig-holsteins-hr-torsten-albig-den-erhalt-des-l%C3%BCbeck-airport-lbc-tatkr%C3%A4ftig-zu-unterst%C3%BCtzen-wir-wollen-dass-der-flughafen-l%C3%BCbeck-weiterhin-besteht-helfen-sie-mit-den-flughafen-l%C3%BCbeck-zu-retten#share>.

QUALITÄTSRICHTLINIE HAMBURGER FLUGHAFEN:
QUALITÄTSSTANDARDS VERORDNUNG (EG) Nr. 1107/2006 über die
Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter
Mobilität. Oktober 2008. https://www.hamburg-airport.de/media/PRM_Qualitaetsstandard_Hamburg_Airport_Dez_2014.pdf.

Raumlabor: <http://www.ausflughafensicht.de/frameset-konzept.html> und
<http://raumlabor.net/aus-flug-hafen-sicht/>.

Ryanair Approved Cabin Bags: <https://www.bookryanair.com/skysales/booking.aspx#Samsonite>.

Ryanair Geschäftsbedingungen, Gebührentabelle:
<http://www.ryanair.com/de/gebuehren/>.

Jan M. SCHÄFER (2008): Wenn Fliegen zur Qual wird. In: Deutsche Welle, 31.
Mai 2008, <http://www.dw.com/de/wenn-fliegen-zur-qual-wird/a-3373836>.

Katja SCHNITZLER: Flugzeug-Knigge. Von A wie Armlehne bis U wie Unter-
haltung. In: Süddeutsche.de, 28. Januar 2014, <http://www.sueddeutsche.de/reise/flugzeug-knigge-von-a-wie-armlehne-bis-u-wie-unterhaltung-1.1661674>, Auszug aus: „Die wunderbare Welt des Fliegens.“.

Steven J. SILBERBERG: Air Sickness Bag Virtual Museum. <http://www.airsicknessbags.com/>.

Skyscanner (Reisesuchmaschine): Pilot packt aus: 11 Flugmythen entlarvt.
<http://www.skyscanner.de/nachrichten/pilot-packt-aus-11-flugmythen-entlarvt>,
27. November 2012.

Statistica, Portal der Statistica GmbH: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/171448/umfrage/zum-erreichen-des-urlaubsziels-benutzte-verkehrsmittel/>.

SIRA: Sicherheit als Phänomen sozio-kultureller Konstruktionen zwischen Daten-
schutz und Informationsbedürfnis von Institutionen – am Beispiel von Datenerhe-
bungen im Umfeld von Flugsicherheit.
<http://www.sira-security.de/forschungsschwerpunkte/tp6-kulturanthropologie/>.

Sleeping in Airports: www.sleeinginairports.com.

Udo Stiehl (2013): Kein Skandal: Warum Logos verunglückter Flugzeuge über-
malt werden: <http://udostiehl.wordpress.com/2013/09/09/kein-skandal-warum-logos-verungluckter-flugzeuge-ubermalt-werden/>, 9. September 2013.

Spiegel Online (ohne Autor): Ryanair wegen Rollstuhl-Gebühr verurteilt:
<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/diskriminierung-ryanair-wegen-rollstuhl-gebuehr-verurteilt-a-284248.html>, 30. Januar 2004.

Stern.de (ohne Autor): Airport Ranking 2015, Die zehn besten Flughäfen der
Welt: <http://www.stern.de/reise/fernreisen/airport-ranking-2015-die-zehn-besten-flughafen-der-welt-2179642.html>, 19 März 2015.

Tensator: <http://www.tensatorgroup.com/>.

Peter THELEN: Kein Steuergeld für unrentable Airports. In: Handelsblatt.de, 29. Oktober 2009, <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/flughaefen-kein-steuergeld-fuer-unrentable-airports/3290586.html>.

Travelpro: www.travelpro.com.

Barblina TÖNDURY (2005): KLM lässt Behinderte sitzen. In: Beobachter 4/2005, http://www.beobachter.ch/leben-gesundheit/artikel/flugreisen_klm-laesst-behinderte-sitzen/.

TÜV-Süd: EN/AS 9100 - Zertifizierte Standards für globalen Erfolg: <http://www.tuev-sued.de/management-systeme/luftfahrt>.

Twitter-Account Schinken oder Käse: www.twitter.com/schinkenkaese.

Twitter: www.twitter.com.

United, Special meals: <http://www.united.com/web/en-US/content/travel/in-flight/dining/special/default.aspx>.

Universität Tübingen, Internationales Zentrum für Ethik in den Wissenschaften: <http://www.izew.uni-tuebingen.de/forschung/sicherheitsethik/abgeschlossene-projekte/kreta.html>.

Vielflieger-Lounges: HON Circle Status – wie man Premium-Kunde der Lufthansa wird, <http://www.vielflieger-lounges.de/hon-circle-lufthansa/>.

Vielfliegertreff: <http://www.vielfliegertreff.de/lufthansa/58249-musik-beim-einsteigen-2.html>.

Wolfgang VOIGT (1999): Vom Flugbahnhof zum Terminal: Flughafen Hamburg 1929-1999. Hamburg.

Hubertus VOLMER (2015): Hunderte Tote jährlich. Wie sicher sind Flugzeuge? In: ntv, 24.03.2015, <http://www.n-tv.de/panorama/Wie-sicher-sind-Flugzeuge-article14765381.html>.

Monika WAGNER (2011): Soziale Oberflächen. Hotelfoyers, Flughäfen und andere Warteräume. Seminarankündigung der Kunst Universität Linz, <http://www.ifk.ac.at/index.php/events-detail/events/71>.

Anna WARNHOLTZ (2011): Was Sie schon immer über das Fliegen wissen wollten. In: welt.de, 14. November 2011, <http://www.welt.de/reise/article13712830/Was-Sie-schon-immer-ueber-das-Fliegen-wissen-wollten.html>.

Wikipedia-Verweise zu Flug-Fachausdrücken:

„Abkürzungen/Luftfahrt/Anhang“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 25. März 2015, 16:03 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Abk%C3%BCrzungen/Luftfahrt/Anhang&oldid=140267953> (Abgerufen: 2. April 2015, 16:20 UTC).

„Autopilot“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 31. März 2015, 14:25 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Autopilot&oldid=140367851> (Abgerufen: 2. April 2015, 11:49 UTC).

„Bordcomputer (Flugzeug)“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 18. März 2015, 16:29 UTC. URL: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Bordcomputer_\(Flugzeug\)&oldid=139900694](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Bordcomputer_(Flugzeug)&oldid=139900694) (Abgerufen: 2. April 2015, 15:52 UTC).

British Airways ethnic liveries, Author: Wikipedia contributors, Publisher: Wikipedia, The Free Encyclopedia. Date of last revision: 25. November 2014 14:23 UTC, Date retrieved: 2. April 2015 14:28 UTC, Permanent link: http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=British_Airways_ethnic_liveries&oldid=635382410.

„Cockpit“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 28. Februar 2014, 13:31 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Cockpit&oldid=128029557> (Abgerufen: 2. April 2015, 16:02 UTC).

„EN 9100“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 7. August 2013, 11:46 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=EN_9100&oldid=121294435 (Abgerufen: 2. April 2015, 08:40 UTC).

„Fahrwerk“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 28. April 2014, 10:41 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Fahrwerk&oldid=129907808> (Abgerufen: 2. April 2015, 15:52 UTC).

„Flugschreiber“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 2. April 2015, 15:45 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flugschreiber&oldid=140497337> (Abgerufen: 2. April 2015, 15:46 UTC).

„Flugbegleiter“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 5. März 2015, 13:37 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flugbegleiter&oldid=139480098> (Abgerufen: 2. April 2015, 08:44 UTC).

„Flightradar24“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 1. April 2015, 01:53 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flightradar24&oldid=140455753> (Abgerufen: 2. April 2015, 14:46 UTC).

„Flora Fauna Habitat“ [in Bezug auf den Flughafen Lübeck]: „Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 3. März 2015, 14:48 UTC. URL: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_92/43/EWG_\(Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie\)&oldid=139409839](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_92/43/EWG_(Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)&oldid=139409839) (Abgerufen: 2. April 2015, 12:36 UTC).

„Flughafen Amsterdam Schiphol“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 24. März 2015, 20:33 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_Amsterdam_Schiphol&oldid=140243233 (Abgerufen: 2. April 2015, 14:45 UTC).

„Flughafen Frankfurt am Main“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 27. März 2015, 17:24 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_Frankfurt_am_Main&oldid=140330863 (Abgerufen: 2. April 2015, 13:30 UTC).

„Flughafen Hamburg“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 27. März 2015, 19:46 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_Hamburg&oldid=140334253 (Abgerufen: 2. April 2015, 13:25 UTC).

„Flugfunk“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 28. Januar 2015, 14:16 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flugfunk&oldid=138250053> (Abgerufen: 2. April 2015, 16:15 UTC).

„Flughafen Köln/Bonn“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 9. April 2015, 15:21 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_K%C3%B6ln/Bonn&oldid=140709817 (Abgerufen: 17. April 2015, 12:12 UTC).

„Flughafen Palma de Mallorca“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 3. März 2015, 11:24 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_Palma_de_Mallorca&oldid=139401897 (Abgerufen: 2. April 2015, 13:03 UTC).

„Flughafen Zürich“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 30. März 2015, 18:03 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_Z%C3%BCrich&oldid=140417944 (Abgerufen: 2. April 2015, 14:47 UTC).

„Fluglotse“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 1. April 2015, 01:00 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Fluglotse&oldid=140455320> (Abgerufen: 23. April 2015, 08:12 UTC).

„Global Positioning System“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 20. April 2015, 13:01 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Global_Positioning_System&oldid=141026415 (Abgerufen: 22. April 2015, 15:26 UTC).

- „ICAO-Code“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 5. März 2015, 13:08 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=ICAO-Code&oldid=139479226> (Abgerufen: 2. April 2015, 09:06 UTC).
- „Klimaanlage (Flugzeug)“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 3. August 2014, 16:02 UTC. URL: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Klimaanlage \(Flugzeug\)&oldid=132746559](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Klimaanlage_(Flugzeug)&oldid=132746559) (Abgerufen: 2. April 2015, 16:02 UTC).
- „Künstlicher Horizont“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 20. August 2014, 15:35 UTC. URL: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=K%C3%BCnstlicher Horizont&oldid=133278069](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=K%C3%BCnstlicher_Horizont&oldid=133278069) (Abgerufen: 2. April 2015, 16:08 UTC).
- „Flughafen Lübeck“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 1. Mai 2015, 23:42 UTC. URL: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen L%C3%BCbeck&oldid=140979538](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_L%C3%BCbeck&oldid=140979538) (Abgerufen: 2. Mai 2015, 13:49 UTC).
- „Luftfahrt-Bundesamt“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 25. März 2015, 18:07 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Luftfahrt-Bundesamt&oldid=140271027> (Abgerufen: 2. April 2015, 16:09 UTC).
- „Luftfahrt-Drehkreuz“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 27. März 2015, 16:46 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Luftfahrt-Drehkreuz&oldid=140329991> (Abgerufen: 2. April 2015, 11:15 UTC).
- „Luftfahrkarte“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 23. Juli 2014, 07:52 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Luftfahrkarte&oldid=132402621> (Abgerufen: 2. April 2015, 16:10 UTC).
- „Luftraum“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 18. Februar 2015, 11:40 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Luftraum&oldid=138962962> (Abgerufen: 2. April 2015, 16:10 UTC).
- „Nurflügel“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 30. März 2015, 07:12 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nurfl%C3%BCgel&oldid=140400422> (Abgerufen: 2. April 2015, 11:12 UTC).
- „Palma de Mallorca Airport“: Author: Wikipedia contributor, Publisher: Wikipedia, The Free Encyclopedia, Date of last revision: 2 April 2015 09:11 UTC, Date retrieved: 2. April 2015 13:18 UTC, Permanent link: http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Palma_de_Mallorca_Airport&oldid=654609883.
- „Spuckbeutel“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 26. März 2015, 21:48 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Spuckbeutel&oldid=140307817>

(Abgerufen: 2. April 2015, 16:17 UTC).

„Triebwerk“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 28. Dezember 2014, 17:02 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Triebwerk&oldid=137184454>

(Abgerufen: 2. April 2015, 16:20 UTC).

„Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 23. März 2015, 11:46 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=%C3%9Cbereinkommen_%C3%BCber_die_Rechte_von_Menschen_mit_Behinderungen&oldid=140198175 (Abgerufen: 2. April 2015, 15:24 UTC).

„Up Where We Belong“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 15. Februar 2015, 01:27 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Up_Where_We_Belong&oldid=138852066 (Abgerufen: 2. April 2015, 08:46 UTC).

„Up in the Air“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 20. März 2015, 22:47 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Up_in_the_Air&oldid=140126164 (Abgerufen: 24. April 2015, 15:04 UTC).

„Very Efficient Large Aircraft“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 11. Februar 2015, 18:10 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Very_Efficient_Large_Aircraft&oldid=138732212 (Abgerufen: 2. April 2015, 11:10 UTC).

„Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 8. Dezember 2014, 16:26 UTC. URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Verordnung_zur_Pr%C3%BCfung_von_Luftfahrtger%C3%A4t&oldid=136587996 (Abgerufen: 2. April 2015, 16:22 UTC).

„Wegpunkt“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 18. März 2015, 14:16 UTC. URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Wegpunkt&oldid=139895452> (Abgerufen: 2. April 2015, 16:23 UTC).

Lukas WIESELBERG für Science.ORF.AT: Migration führt zu „hybrider Gesellschaft“. Interview mit Homi Bhaba: <http://sciencev1.orf.at/news/149988.html.09.11.2007>.

Wizzair: www.wizzair.com.

Zeppelin-Museum: <http://www.zeppelin-museum.de/>.

Interviews und Flugtagebücher:

Andrea: Interview, gemeinsame Busfahrt und gemeinsamer Flug von Lübeck nach Palma, 3. Juli 2014.

Anke: Flugtagebuch 2011.

Arjona: Interview und gemeinsamer Flug von Lübeck nach Palma, 3. Juli 2014.

Jim Avignon: Interview in New York, 3. Oktober 2010.

Bergen: Flugtagebuch 2011.

Klaus Bokelmann, Architekt am Hamburger Flughafen (in Rente), Interview am Hamburg Airport, 2010.

Boris: Flugtagebuch 2011.

Christian und Manuela: Interview und gemeinsamer Flug von Palma nach Lübeck, 4. Juli 2013.

Eva: Flugtagebuch 2011.

Horst: Flugtagebuch 2011.

Gitta und Ronny: Interview und gemeinsamer Flug von Lübeck nach Palma, 3. Juli 2014.

Kay: Interview und gemeinsamer Flug von Berlin nach Köln, 23. Februar 2011.

Mathias Quaritsch, Presse und Öffentlichkeitsarbeit Hamburg Airport, Interview am Hamburger Flughafen, 2010.

Nico, Pilot: Interview, 24. Juni 2010.

Myrna, ehemalige Stewardess zweier ethnischer Fluggesellschaften:
Interview bei ihr zu Hause, 3. Februar 2011.

Rita: Interview und Exkursion zum Flughafen Hamburg, 7. und 21. Februar 2011.

Stefan: Interviews, Bemalung der Smallville-Scheibe mit Flugzeugen, gemeinsamer Flug von Hamburg nach Zürich und zurück, diverse Exkursionen zum Hamburger Flughafen, 4. März 2011, 5. März 2011, 25. März 2011, 23. Mai 2011 uvm.

Tim: Interview im Büro und gemeinsamer Flug von Hamburg nach Frankfurt, 29. Juni 2010 und 11. April 2011.

Feldforschung:**2009**

Hamburg-Düsseldorf-Graz-Stuttgart-Hamburg

2010

Feldforschung Flughafen Hamburg: Interviews im Rahmen der Feldforschung Juli bis September 2010 u.a. Airport Office, Arbeitsvorbereitung, Betriebsorganisation, CATS Reinigung, Feuerwehr, Leitstelle Sicherheit, Flugbetrieb Verkehrszentrale, Telefonzentrale, Terminalreinigung, Pushback und Schlepper, Vorfeld

Lufthansa Technik: Führung im Mai 2010

Kapelle am Flughafen Zürich: Interview mit Pastor Claudio Cimanchi, 26. März 2010

Crew InterSky: Interviews und begleitete Flüge Hamburg-Friedrichshafen-Wien-Friedrichshafen-Hamburg: 22. Juni / 23. Juni / 24. Juni 2010

2011

Hamburg-Lissabon-Hamburg

Lübeck-London-Lübeck

Hamburg-Kopenhagen-Århus-Kopenhagen-Hamburg

Hamburg-London-New York-London-Hamburg

2012

Berlin / Schönefeld-Reykjavik-Berlin / Schönefeld-Kopenhagen

Hamburg-Frankfurt-Hamburg

Hamburg-Frankfurt-Venedig-Frankfurt-Hamburg

Hamburg-Paris-Athen-Paris-Hamburg

Hamburg-Zürich-Hamburg

2013

Hamburg-Barcelona-Hamburg

Hamburg-Istanbul-Tel Aviv-Istanbul-Hamburg

Hamburg-Zürich

Hamburg-Brüssel-Hamburg

2014

Hamburg-Stuttgart-Hamburg

Hamburg-Düsseldorf-Hamburg

Hamburg-Mailand-Hamburg

Hamburg-Kopenhagen-Hamburg

Hamburg-Wien-Hamburg

2015

Hamburg-Wien-Hamburg

10. Abbildungsverzeichnis

Die Freigaben zur Veröffentlichung der Abbildungen in dieser unkommerziellen Online-Dissertation wurden von mir bei allen Rechteinhabern im August 2016 eingeholt. Sollte es trotzdem Fragen zu einem bestimmten Bild geben, kontaktieren Sie mich bitte unter kerstinb_schaefer@gmx.de.

Abbildung 1: Im Flugzeug betender orthodoxer Jude. Quelle: -Rabbi Raymond Apple, http://www.oztorah.com	5
Abbildung 2: Dornier Museum Friedrichshafen. Quelle: Pressefoto Dornier Museum, Fotograf: Florian Holzherr, Lichtinstallation James Turell	17
Abbildung 3: Zeppelin Museum Friedrichshafen. Quelle: Zeppelin Museum, Fotograf Rolf Spaeth.....	17
Abbildung 4: <i>Benefik, 01.10.2014, 13:34 Uhr: Bye Dublin See ya soon ! #Ireland #Dublin #Airport #Travel</i> Quelle: Instagram	24
Abbildung 5: <i>jourv420, 01.10.2014, 13:05: I guess i shouldve got up</i>	24
Abbildung 6: <i>roberts_golubs, 22.06.2013, 17:31 Uhr: #tunnel #airport #manchester.</i> Quelle: Instagram	24
Abbildung 7: <i>kouki0312, 08.05.2013, 19:00 Uhr: 帰国までそろそろ.</i> Quelle: Instagram	24
Abbildung 8: <i>Teddyrosz, 01.10.2014, 13:35 Uhr: I hate these little prop planes, Kota Kinabalu to Sandakan #malaysia #kotakinabalu #kk #airport #propplanes #bumpyride #small #tightfit #clouds.</i> Quelle: Instagram.....	25
Abbildung 9: <i>waleed_almeshal, 01.10.2014, 10:16 Uhr: Going #back #home 😊 #fly #flight #srilanka.</i> Quelle: Instagram	25
Abbildung 10: <i>Nmeyanstia, 01.10.2014, 10:00 Uhr: #flight Bangkok-Singapore-Jakarta.</i> Quelle: Instagram.....	25
Abbildung 11: <i>Simicebi, 01.10.2014, 11:06 Uhr: Good morning from the skies ✈️ time to visit the home. #flight #skies #light #sun #clouds #plane #window #going #home 🏠 #happy #good #morning.</i> Quelle: Instagram.	25
Abbildung 12: <i>Heltvomzelt, 01.10.2014, 10:07 Uhr: The End Das wars dann mit traum Stränden, Temperatur jenseits der 30'C und faulenzen aber zuhause ists doch immer am schönsten 🍷 #flight.</i> Quelle: Instagram	26
Abbildung 13: <i>aman_nagpal_1, 01.10.2014, 9:27 Uhr: #flight#back#to#india#relax#mode.</i> Quelle: Instagram.....	26
Abbildung 14: <i>alex_sampere, 1.10.2014, 9:36 Uhr: france_nice_flight.</i> Quelle: Instagram.....	26
Abbildung 15: <i>rach_potts, 01.10.2014, 10:58 Uhr: brooke_loving_the_plane.</i> Quelle: Instagram.....	26


- Abbildung 16: *iamckj10*, 27.01.2014, 12:04 Uhr: *Mr. Reim sleeping like a baws in the plane to Singapore.* Quelle: Instagram27
- Abbildung 17: *marian_g19*, 01.10.2014, 11:29 Uhr: *Boring on the plane #boring #flying #norwegian #inthesky #middleoftheocean #Tenerife #flight.* Quelle: Instagram27
- Abbildung 18: *u_nikki*, 10.2.2014, 09:15 Uhr: *#Hamburg #Airport #waiting4us #Flughafen #Rollfeld #HAM #runway #baggage #car #Gepäckwagen.* Quelle: Instagram27
- Abbildung 19: *Travel_beetle*, 10.2.2014, 1:34 Uhr: *Sometimes I wonder if that last, lonely suitcase at the baggage claim carousel feels like the little kid being picked up last from preschool.*  *#baggage #airport #london.* Quelle: Instagram27
- Abbildung 20: Pressefoto mit dem Team des ‚Airport Office‘ am Hamburger Flughafen. Quelle: Hamburg Airport30
- Abbildung 21: Ausschilderungen am Hamburg Airport. Foto: K. Schaefer32
- Abbildung 22: Kabine des Douglas Sleeper Transport am Tage, 1936. Quelle: Smithsonian National Air and Space Museum (NASM 77-5844).36
- Abbildung 23: Ein A-320 am Himmel. Quelle: [http://www.torange-de.com/transport/Avia/Flugzeug-am-Himmel-2868.html](http://www.torange.de.com/transport/Avia/Flugzeug-am-Himmel-2868.html). Creative Commons Namensnennung 4.0 International Licence, torange.bz41
- Abbildung 24: Airbus A-330-200 der Fluggesellschaft Swiss auf dem Vorfeld, 5. Juni 2009. Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e3/Swiss_A330-200_HB-IQH_Geneva_International_Airport.jpg. Originally posted to Flickr by bribriTO at <http://flickr.com/photos/40563877@N00/3804420989>. It was reviewed on 12 August 2009. Confirmed to be licensed under the terms of the cc-by-sa-2.0.45
- Abbildung 25: Tragwerk mit Winglet am Ende der Tragfläche. Quelle: Radio Lippe: <http://www.radiolippe.de/nachrichten/lippe/detail-ansicht/article/passagierzahlen-im-sinkflug.html>. Foto: Alisa Rose46
- Abbildung 26: Das Luftfahrerkennzeichen. / Foto: K. Schaefer46
- Abbildung 27: ‚The Peanuts‘ auf einer Boeing von Condor. Quelle: Fly away simulation, <http://flyawaysimulation.com/modules/Images/gallery/reallifegen/075.JPG>48
- Abbildung 28: Haribo-Sonderlackierung von TuiFly. / Quelle: Pressearchiv TUIfly. <https://www.tuifly.com/downloads/HaribAIR1.jpg>48
- Abbildung 29: Positionslichter einer All Nippon Airways Boeing 787. Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Positionslicht#/media/File:All_Nippon_Airways_Boeing_787-8_Dreamliner_JA801A_OKJ_Night.jpg. Urheber: Spaceaero2. This file is licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license.49

Abbildung 30: Cockpit A-319-100. Foto: Ralf Roletschek. Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Airbus-A320-Familie#/media/File:Airbus-319-cockpit.jpgpng	50
Abbildung 31: Die Piloten-Maskottchen Kroko (links) und Iwano (rechts). Iwano wurde nach einem Wegpunkt Richtung Italien benannt. Foto: K. Schaefer	52
Abbildung 32: Kabine eines A-320. Quelle: Carlousmooschous, http://www.carlousmoochous.com/wp-content/uploads/2014/05/JetStar-A320-Cabin.jpeg	54
Abbildung 33: Querschnitt Kabine und Gepäckraum. Quelle und Copyright: Airbus	57
Abbildung 34: Beschriftung Sitzplätze. Foto: K. Schaefer.....	58
Abbildung 35: Der Gang. Foto: K. Schaefer.....	58
Abbildung 36: Die Bordtoilette. Foto: K. Schaefer	59
Abbildung 37: Sitzplan eines A-320 bestuhlt durch zwei verschiedene Airlines. Quelle: http://www.sitzplan.net/wiki/Airbus_A320-200	60
Abbildung 38: Flugzeugsitze in der Economy-Class, Norwegian Air. Quelle: Blog Globetrotter Girls. http://globetrottergirls.com/2014/11/norwegian-airline-787-dreamliner-review/ . Foto: Dani Heinrich.	61
Abbildung 39: Armlehne mit Knopf zum Verstellen der Rückenlehne. Quelle: https://www.flickr.com/photos/80442260@N02/16367961786/in/photostream/	65
Abbildung 40: Der Knee Defender. Quelle: https://localtvwqad.files.wordpress.com/2014/08/knee-defender.jpg?w=1200	66
Abbildungen 41: Schnalle des Sicherheitsgurtes mit Handlungsanweisung ‚Lift‘ (links) und Sicherheitsgurtverlängerung (rechts). Quelle: K. Schaefer und http://airplaneseatbelttextender.com/media/AIRABL_TV.jpg	67
Abbildung 42: Das Entertainment Flight System in der Rückenlehne. Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Qantasiga330.JPG . This file is licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license. Urheber: Mw12310.....	68
Abbildung 43: Eine Bordmahlzeit bei Emirates. Foto: Daniel Jarr.	68
Abbildung 44: Die Bordküche / Galley. Quelle: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:EasyJet_A319_Galley.jpg	69
Abbildung 45: Schnitt durch den Flugzeugrumpf eines Airbus A-300 mit Unterflur-Frachtraum. Deutsches Museum München. Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Unterflurfrachtraum#/media/File:Airbus_A300_cross_section.jpg . This file is licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 2.5 Generic license. Fotograf: As	72
Abbildung 46: Der Züricher Flughafen von oben. Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cf/Zurich_airport_img_3324.jpg . Diese Datei ist unter der Creative-Commons-Lizenz	

„Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Frankreich“ lizenziert. Fotograf: Rama	74
Abbildung 47: Schematische Zeichnung eines Vorfeldes mit Start- und Landebahn sowie dem Terminalanschluss. Zeichnung: Robert Aehnelt. www.robertaehnelt.de	75
Abbildung 48: Flughafen Berlin-Tegel (Reinickendorf) (Gerkan, Marg & Partner) mit sechseckigem Zentralgebäude, eröffnet 1974 - der Flughafen der kurzen Wege. Quelle: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0195445 / Fotograf: Karl-Heinz Schubert. August 1976.....	76
Abbildung 49: Flughafen Roissy Charles de Gaulle 1 (Paul Andreu), eröffnet ebenfalls 1974, Zentralbau mit sieben Satellitengebäuden, die durch Tunnel mit dem Hauptgebäude verbunden sind. Quelle: Ebd. S. 49.	76
Abbildung 50: Die neuen, schlankeren Sitze der Lufthansa in der Boeing 747 (vorne Premium Economy). Foto: Lufthansa PR	78
Abbildung 51: „‘Chronobiologische‘ LED-Beleuchtung im Airbus- Kabinenmodell: ‚Warm-weißes‘ Licht zu Beginn eines simulierten Nachtflugs ...“. Quelle: Osram PR.....	79
Abbildung 52: „... und ‚kalt-weißes‘ zur ‚Reaktivierung‘ der Fluggäste am Ende der Reise.“. Quelle: Osram-PR.....	79
Abbildung 53: Flugzeugkabine einer Boeing 707 im Jahre 1956 (zu Werbezwecken in der Firmenzentrale nachgebaut). Quelle: van Vegesack / Eisenbrand 2004:108, www.teague.com	80
Abbildungen 54: Interior Design Ryanair und Swiss im Vergleich. Quelle: Von Ruthann from Western Ireland - EI-DPN, Ryanair 737-8AS cabin layout., CC BY 2.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3568603 . This file is licensed under the Creative Commons Attribution 2.0 Generic license. Und http://www.airpics.net/photo/HB-JMB-Airbus-A340-300- Swiss-International-Air-Lines/412/L	81
Abbildung 55: Flugzeugsitze Emirates First Class Boeing 777. Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Emirates_Boeing_777- 200LR_First_Class_Suite.jpg . This file is licensed under the Creative Commons Attribution 2.0 Generic license. http://www.flickr.com/photos/omeyamapyonta/	82
Abbildung 56: Hinweis Schwimmweste. Quelle: Foto: K. Schaefer.....	83
Abbildung 57: Die ‚Konkurrenten‘ Pilot (links) und Autopilot (oben). Quelle Pilot: www.justplanes.com ,	88
Abbildung 58: Icons im Flugzeug. Fotos: K. Schaefer	92
Abbildung 59: Bildunterschrift Merkur online: „Nazi-Diktator Adolf Hitler steigt im Jahr 1939 vor einer Wehrmachts-Formation in Polen aus einem Flugzeug.“ Quelle: Merkur Online, http://www.merkur- online.de/aktuelles/welt/neue-raetsel-hitlers-480312.html . Bildagentur: dpa/ KEYSTONE AG	94

Abbildung 60: Der Sturz des Ikarus von Carlo Saraceni. Quelle: Bildarchiv Foto Marburg. Aufnahme-Nr. Z 22.661, 1606/1607, Neapel, Museo e Gallerie Nazionali di Capodimonte	96
Abbildung 61: Flightdiary der Autorin.	104
Abbildung 62: Christoph Niemann: Red Eye. A visual diary documenting a flight from New York to Berlin (with a layover in London). Quelle: Christoph Niemann, http://niemann.blogs.nytimes.com/2010/08/03/red-eye/?_r=1 ..	108
Abbildung 63: Der Airportbus A20 nach Lübeck-Blankensee. Quelle: Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH.....	145
Abbildung 64: Flightdiary von Andrea.	146
Abbildung 65: Die Option, die Reiserücktrittsversicherung auszuschalten, liegt zwischen Finnland und Lettland. Quelle: Johannes Kinast für http://travel-dealz.de/wp-content/uploads/Services-Ryanair.com_kmqe1_3aofg-600x564.jpg	150
Abbildung 66: Das Terminal in LBC. Foto: Olaf Etzrodt auf flickr, Bildname: CIMG3919-9Vg8U7-nUNMbG-mGeHT7-8PvuX9-4TEgbP-8SiiPP.....	151
Abbildung 67: LBC von außen. Quelle: Flughafen Lübeck, Fotograf: Thomas Grählert	153
Abbildung 68: Der Gedenkstein für die Berliner Luftbrücke am Flughafen Lübeck. / Foto: Magnus Manske, Quelle: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:HLGedenksteinFlughafen.JPG#mediaviewer/Datei:HLGedenksteinFlughafen.JPG . This file is licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license.	154
Abbildung 69: In Blau sind deutsche Regionalflughäfen mit Linien- / Pauschalverkehr dargestellt. Stand 2008. Autor: Lencer. Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/35/Flugh%C3%A4fen_in_Deutschland.png . This file is licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 2.5 Generic license. Grundlage: Karte Bundesrepublik Deutschland.svg	158
Abbildung 70: Warten am Gate in LBC. Fotograf: AudiQ5 (2005), Quelle: https://www.flickr.com/photos/leihuang	159
Abbildung 71: Abfertigungstresen mit laminierten Papierschildern. Foto: K. Schaefer	159
Abbildung 72: Flightdiary von Arjona.....	160
Abbildung 73: Zeitschriften und Becher auf einem Klappstisch. Foto: Daniel Jarr	167
Abbildung 74: Flightdiary von Gitta und Ronny.	169
Abbildung 75: Palma de Mallorca – Aeropuerto de son Bonet,	177
Abbildung 76: Flughafen Palma de Mallorca.	177
Abbildung 77: Flightdiary von Manuela und Christian.	179
Abbildung 78: Palma de Mallorca Airport. Quelle: www.pagueraurlaub.com : Viel los am Flughafen Mallorca zur Hochsaison, 29. Juli 2012. Foto: Ingolf Kreuzer.	180

Abbildung 79: Kabine einer Boeing 737-800 der Ryanair. Quelle: By Ruthann from Western Ireland (EI-DPN, Ryanair 737-8AS cabin layout.) [CC BY 2.0 (http://creativecommons.org/licenses/by/2.0)], via Wikimedia Commonsg.....	185
Abbildung 80: Monitor bei Emirates. Foto: Daniel Jarr.	185
Abbildung 81: George Clooney als Vielflieger Ryan Bingham in „Up in the Air”. Quelle: Rainbow Home Entertainment AG.....	192
Abbildung 82: Flightdiary von Tim.	193
Abbildung 83: Screenshot der Website von Car Maxx. Quelle: www.c-maxx.de	196
Abbildung 84: Vielflieger Ryan Bingham beim Packen. Quelle: Rainbow Home Entertainment AG.....	198
Abbildung 85: Der ‚Crew 8‘ der Firma Travelpro. Quelle: www.travelpro.com	199
Abbildung 86: Standardzimmer im Hilton (hier in Singapur). Quelle: Hilton	200
Abbildung 87: Terminal des Hamburger Flughafens. Quelle: By Medvedev (Own work) [CC BY-SA 3.0 (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0)], via Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AHH-Airport_Terminal2_03.jpg	202
Abbildung 88: Das Verwaltungsgebäude des Hamburger Flughafens 1929. Quelle: Hamburg Airport, Voigt (1999): Intro.....	203
Abbildung 89: Sicherheitskontrolle am Hamburger Flughafen. Quelle: Hamburg Airport.....	204
Abbildung 90: Senatorschildchen am Koffer. Foto: Gunnar Berendson, Quelle: http://www.slow-wear.de/2008/02/25/der-senator-dranhangen-statt-raushangen/	213
Abbildung 91: Die Ankunft am Frankfurter Flughafen. Quelle: Joan Jakel, http://lavidatrutina.com/wp-content/uploads/IMG_1808.jpg	214
Abbildung 92: Lufthansa Priority Check-in. Quelle: Samedaylogistics, http://www.samedaylogistics.de/obcblog/wp-content/uploads/Priority-Check-in-mit-SamedayLogistics10.jpg	216
Abbildung 93: Auch in ‚Up in the Air‘ gibt es eine Szene mit rotem Teppich am Flughafen. Quelle: Rainbow Home Entertainment AG.....	216
Abbildung 94: Lufthansa-Betreuungsdienst mit einem Unaccompanied Minor, zu erkennen an dem großen gelben Brustbeutel mit den Reiseunterlagen. Foto: Juergen Mai. Quelle: Lufthansa Bildarchiv, FRA CI/C.....	225
Abbildung 95: Flightdiary von Rita.	231
Abbildung 96: Deckblatt von Ritas Schulaufgabe „Unsere Verkehrsmittel“ (1957). Quelle: Rita.....	232
Abbildung 97: Elektronische Anzeigentafel mit den aktuellen Ankünften und Abflügen am Hauptbahnhof. Foto: K. Schaefer.....	244
Abbildung 98: S-Bahn-Station Hamburg Airport. Quelle: Free Stock Illustration. http://www.eurailpress.de/uploads/pics/_MG_7213.JPG . Foto: Christoph Müller.....	244

Abbildung 99: Cityhopper auf dem Vorfeld in HAM. Fotograf: Andres Lehmann. Quelle: http://www.hamburg.de/hamburger-flughafen/	246
Abbildung 100: Modellschau am Hamburg Airport. Quelle: Hamburg Airport	246
Abbildung 101: Check-in-Automat der Lufthansa am Hamburg Airport. Quelle: By Apostoloff (Own work) [CC BY-SA 3.0 (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0)], via Wikimedia Commons. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/61/Airport_Hamburg_Lufthansa_Check_in_Tickesautomat_002.JPG	248
Abbildung 102: Jackson Pollock bei der Arbeit. Copyright: Pollock-Krasner Foundation/VG Bild-Kunst, Bonn 2016.....	258
Abbildung 103: Martha ROSLER (1998): In the Place of the Public. Photo credit and courtesy: Martha Rosler	259
Abbildung 104: Peter Fischli und David Weiss. Quelle: 800 views of airports. London (2012)	261
Abbildung 105: Peter Fischli und David Weiss. Quelle: 800 views of airports. London (2012)	261
Abbildung 106: Jim Avignon für British Airways, Utopia. Quelle: British Airways.....	263
Abbildung 107: Untitled, from "Seat Assignment," (2010 and ongoing) and Pretzel Meteor (2011) from the project "Seat Assignment" (2010 and ongoing), Nina Katchadourian. Quelle: http://www.ninakatchadourian.com/photography/seatassignment.php	265
Abbildung 108: ‚Body in Flight (Delta)‘ auf der Biennale von Venedig. Quelle: Indianapolis Museum of Art, http://www.imamuseum.org/venice/about/exhibition/body-in-flight-deltadpa . Foto: Andrew Bordwin	267
Abbildung 109: ‚Body in Flight (American)‘. Quelle: Indianapolis Museum of Art, http://www.imamuseum.org/venice/about/exhibition/body-in-flight-deltadpa . Foto: Andrew Bordwin	268
Abbildung 110: Flightdiary von Stefan.	272
Abbildung 111: Stefans Koffer. Quelle: http://www.freundevonfreunden.com/de/interviews/stefan-marx/	274
Abbildung 112: Aussichtsterrasse Terminal 1. Quelle: http://www.hamburg.de/hamburger-flughafen/ , Foto: Andres Lehmann...	275
Abbildung 113: Ausstellungsplakat von Stefan Marx für eine gemeinsame Ausstellung mit Daniel Richter und Jonathan Meese 2009 im Kunsthaus Hamburg, auf dem Stefan die teilnehmenden Künstler ebenfalls mit zeitgenössischen Flugzeugmodellen gleichsetzte: ‚Der A-380 der Malerei, Daniel Richter, hat wieder abkassiert. Deswegen Painting Party mit Stefan Marx (A-321) Jonathan Meese (A-330) und Michael ‚the‘ Jackson (LH 707) im Kunsthau HH. 6.7.09.	276
Abbildung 114: Die Easyjet-Zeichnung.....	279
Abbildung 115: Die kleine Finnair 1.	282

Abbildung 116: Die kleine Finnair 2.	282
Abbildung 117: Die kleine Finnair 3.	282
Abbildung 118: Junger Mann.....	284
Abbildung 119: Passagiere.....	285
Abbildung 120: Lufthansa Business Class.....	287
Abbildung 121: Susi the Dog Drawing mit Besitzerin. Foto: Stefan Marx	290
Abbildungen 122: Die Airport-Plaza mit einer Außenstelle des Rijk Museums. Quelle: http://www.m2mobi.com/2011/05/27/new-marketing-campaign-of-schiphol/ (2011) und Fotograf Jon Fauer (2011). Quelle: By Aaron C [CC BY-SA 2.0 (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0)], via Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ARijks_Museum%2C_Schipol_Airport%2C_Amsterdam.jpg	291
Abbildung 123: Holländische Holzschuhe in einem Airport-Souveniershop. Quelle: By Anneli Salo (Own work (Own photo)) [CC BY-SA 3.0 (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0)], via Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AIM1219_Clogs_for_sale_at_Schiphol_Airport_C.JPG	291
Abbildung 124: Stefan zeichnet eine KLM-Maschine in Schiphol. Foto: K. Schaefer	293
Abbildung 125: Zweite Flugzeugzeichnung in Schiphol.....	294
Abbildung 126: KLM-Stewardess auf dem Weg nach Zürich.....	297
Abbildung 127: Flughafen Zürich, Shopping Area (2007). Foto: Uli Bamler.....	298
Abbildungen 128: Sound- und Videoinstallation Skymetro, Flughafen Zürich. Fotos: K. Schaefer	299
Abbildung 129: Ausstellung Stefan Marx in der Galerie Francesca Pia. Fotos: Website Stefan Marx.	300
Abbildung 130: “2015-01-01, 21:06: I'm having a small solo show of drawings just now on Norwegian Flight DY 5367 Row 6 Seat E come over if you are sitting in this plane.” Quelle: Stefan Marx.	301
Abbildung 131: “Lufthansa Lavatory solo show on Flight LH 2065 today. ‘Seat 28D’, Ink on Paper, 2013.” Quelle: http://websta.me/n/stefanmarx?npk=640	302
Abbildung 132: Flightdiary von Kay.	312
Abbildung 133: Screenshot von Kays Website www.rechtaufklo.de	313
Abbildung 134: Fassade Flughafen Berlin-Tegel. By Matti Blume, MB-one (Own work) [CC BY-SA 2.0 de (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/de/deed.en)], GFDL. Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AEDDT_Empfang_%26_Tower.jpg (http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html) or CC-BY-SA-3.0 (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)], via Wikimedia Commons6_Tower.jpg	317

Abbildung 135: Tensorbänder zur Bändigung des Passagierflusses in Dubai. Quelle: Tensator GmbH.....	318
Abbildung 136: Aktuelles Check-in-Desk der Lufthansa auf einem Pressefoto, die alten Tische waren noch deutlich höher. Quelle: Lufthansa PR, Fotograf: Jens Görlich	319
Abbildung 137: Im Gegensatz dazu: Rollstuhlfahrgerechtes Check-in-Desk am Flughafen Sotschi. Foto: Basel Aero Press Service. Quelle: http://www.airportsinternational.com/2013/11/sochi-100day-paralympic- countdown-starts/15012	319
Abbildung 138: Hinweis auf eine mit dem Rollstuhl nutzbare Toilette. Foto: Kay Macquarrie	324
Abbildung 139: Der Bordrollstuhl. Quelle: http://www.priestmangoode.com/	326
Abbildung 140: Für Rollstuhlfahrer ohne Hilfe nicht nutzbar: die Gangway. Quelle: Kay Macquarrie	328
Abbildung 141: Die Helfer in ihren gelben Warnwesten. Quelle: Kay Macquarrie	328
Abbildung 142: Eine Flugzeug-Hebebühne. Quelle: http://www.bulmor- airground.com	329
Abbildung 143: Die Bordtoilette – mit den Bordrollstühlen nicht nutzbar. Quelle: Kay Macquarrie	338
Abbildung 144: Haltebügel, die den Rollstuhlfahrern das Umsetzen auf die Toilette erleichtern (noch nicht standardmäßig mit an Bord). Quelle: Kay Macquarrie	338
Abbildung 145: Auch von außen Tegel sehr ähnlich: Flughafen Köln / Bonn. Spekking, via Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AFlughafen_K%C3%B6ln- Bonn_-_Terminal_1_Hauptgeb%C3%A4ude_(9054-56).jpg	340
Abbildung 146: Viel Beton und flache Decken abseits der Eingangshalle: Köln Bonn Airport. Quelle: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0195445 / Fotograf: Karl-Heinz Schubert, 1989	341
Abbildung 147: Partenze und Arrivi am Flughafen Mailand. Foto: K. Schaefer	349
Abbildungen 148: Informationen am Hamburg Airport. Fotos: K. Schaefer, Quelle letztes Foto:Hamburg Airport.....	368
Abbildung 149: Sitze mit Armlehnen ohne Passagiere. Flughafen Düsseldorf, Fotograf Ian, 14. November 2009, Quelle: https://www.flickr.com/photos/51282757@N05/4731843354	374
Abbildung 150: Abbildung 150: Sitze als Liege- bzw. Schlafgelegenheit.	374
Abbildung 151: Umgenutzte Sitzlehne.	374
Abbildung 152: Sitzplatzreservierung beim Online-Einchecken. Foto: K. Schaefer	374
Abbildung 153: Passagier auf Socken. Foto: K. Schaefer	375
Abbildung 154: Hinweise auf der Bordtoilette. Fotos: K. Schaefer	381

Abbildung 155: Wrackteil des Germanwings-Fluges 4U9525. Foto: Emmanuel Foudrot für Reuters.....	384
Abbildung 156: Schwarz-weißes Germanwings-Logo auf Facebook und Hashtag ‚Indeepsorrow‘. Quelle: http://www.n-tv.de/panorama/Germanwings-traegt-schwarz-article14766881.html	385
Abbildung 157: Anflug auf New York bei Nacht. Quelle: https://www.flickr.com/photos/flyingover/16203192036 . Attribution 2.0 Generic (CC BY 2.0), Foto: Kohei Kanno, 2. Januar 2015.....	389
Abbildung 158: A-320-Flotte. Quelle: Airbus	391
Abbildung 159: Die Sicherheitskarte. Foto: K. Schaefer.....	408
Abbildung 160: International Lounge in Gander 2011. Fotograf: Zach Bonnell. Quelle: https://www.flickr.com/photos/zachbonnell/sets/72157623762605690	412

11.Dank

Mein Dank gilt besonders:

- allen Wahrnehmungsfliegern,
- Mathias Quaritsch und Ina von Hein für die Organisation meines Aufenthaltes am Hamburg Airport und den vielen Abteilungen, die mich so herzlich aufgenommen haben,
- der Fluggesellschaft InterSky, die mich ihre Crews hat im Cockpit begleiten lassen,
- Leif Gütschow, Ueli Gyr, Marco Antonio Reyes Loredó, Gerrit Herlyn, Chris Elster und Anke Rees für das gedankliche Mitfliegen, Lesen und Sprechen,
- allen Professoren und Stipendiaten des DFG-Graduiertenkolleges Kunst und Technik,
- Dana Hennes und Annika Buhrmann für die Transkriptionen sowie Katharina Held für das Korrekturlesen
- und allen Fotografen, Künstlern, Museen, Institutionen, Unternehmen usw., die mir ihre Bilder für diese Veröffentlichung zur Verfügung gestellt haben.