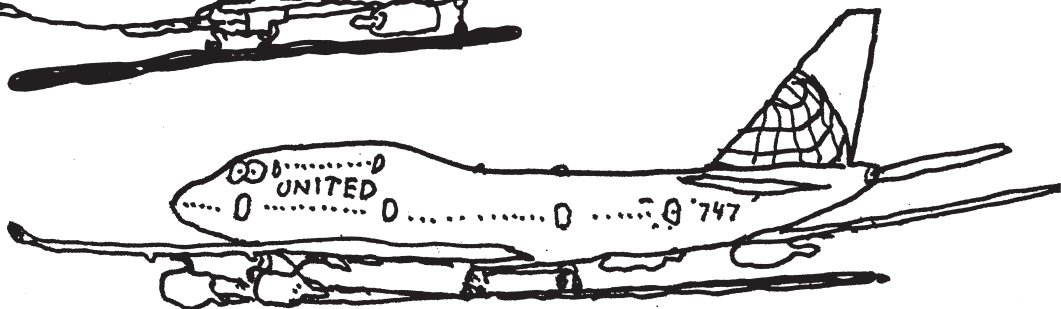


KERSTIN SCHAEFER



ZWISCHEN
DEPARTURE
UND ARRIVAL



WAXMANN

Kerstin Schaefer

Zwischen Departure und Arrival

Eine Ethnografie des aeromobilen Unterwegsseins



Waxmann 2017
Münster • New York

Die vorliegende Arbeit beruht auf der Dissertation „Zwischen Departure und Arrival. Ethnografie des aeromobilen Unterwegsseins“, die von der Philosophischen Fakultät der Universität Zürich im Herbstsemester 2015 auf Antrag der Promotionskommission Prof. Dr. Thomas Hengartner (hauptverantwortliche Betreuungsperson) und Prof. Dr. Bernhard Tschofen angenommen wurde.

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Print-ISBN 978-3-8309-3639-8

E-Book-ISBN 978-3-8309-8639-3

© Waxmann Verlag GmbH, 2017

www.waxmann.com

info@waxmann.com

Umschlaggestaltung und -typografie: Stefan Marx, Todenhausen

Satz: Stoddart Satz- und Layoutservice, Münster

Druck: CPI books GmbH, Leck

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier,
säurefrei gemäß ISO 9706



Printed in Germany

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

Kein Teil dieses Werkes darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Inhalt

1.	GEDANKEN ZUM START	7
1.1	Departure	7
1.2	Im Flugzeug auf den Spuren von Marc Augé	8
1.3	Das aeromobile Unterwegssein	9
1.4	Globalisierungskonzepte	10
1.5	... und ihre Grenzen	11
1.6	Aufbau	14
1.7	Forschungsstand	16
1.8	Drei Annäherungen an die ‚Airworld‘ und ihre ‚Bewohner‘ – visuell, empirisch, historisch	19
2.	WAS FLIEGT MIT, WENN EIN FLUGZEUG IN DER LUFT IST?	30
2.1	Die Erkundung des Akteur-Netzwerkes des Fliegens	34
2.2	... und was muss am Boden bleiben?	58
2.3	Der Traum vom Fliegen	65
3.	EINE KULTURANTHROPOLOGIN IM FLUGZEUG	68
3.1	Das Feld und die Forscherin	68
3.2	Die Tücken des Feldes	72
3.3	Das methodische Vorgehen	74
3.4	Theoretische Helfer	81
3.5	Erkenntnisleitende Forschungskategorien	85
4.	DIE FLUGREISENDEN	88
4.1	Fliegen in der ‚Übermoderne‘	88
4.2	In den Urlaub fliegen	97
4.3	Optimiert fliegen	131
4.4	Nicht-Fliegen	157
4.5	Kunst und Fliegen	178
4.6	Im Rollstuhl fliegen	209
5.	ABSCHIEDE UND WIEDERSEHEN	232
6.	VOLKSKUNDLICH-KULTURANTHROPOLOGISCHE LANDUNG	234
6.1	Die Räume des Fliegens als Orte der Übermoderne	234
6.2	Vom vielfachen Schweben	236
6.3	<i>Kulturtechnik</i> Fliegen? Ein vager Begriff und sein kulturanthropologisches Potential	241
6.4	Vom Leitbild der Moderne zur alltäglichen Selbstverständlichkeit	247
6.5	Arrival	257

7.	LITERATUR	259
8.	QUELLENVERZEICHNIS	269
9.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	274
10.	INSTAGRAM FOTOSTRECKE.....	279
11.	DANK.....	295

1. GEDANKEN ZUM START

Dieses Buch beruht auf meiner Doktorarbeit, deshalb sind Kapitel 1 und 3 gespickt mit Literaturverweisen und theoretischen Hintergründen. Wer sich lieber gleich mit den Flugreisenden auf den Weg über die Wolken machen möchte, der starte entspannt mit Kapitel 4. Kapitel 2 wiederum sei all jenen ans Herz gelegt, die sich schon immer mal von einer Kulturanthropologin durch ein Flugzeug führen lassen wollten.

Guten Flug!

Kerstin Schaefer

1.1 Departure



Abbildung 1: Orthodoxe Juden beten im Flugzeug

„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. Murmelnd 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 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: die „Orte der Übermoderne“ (in der deutschen Ausgabe wird das französische „non-lieu“ mit „Nicht-Orte“ übersetzt). Als Beispiele für Nicht-Orte führt Augé Schnellstraßen, Autobahnkreuze, „Einkaufszentren“, Durchgangslager für Flüchtlinge oder eben Flughäfen und Flugzeuge auf (ebd.: 44) – alles ‚Transiträume‘ die als Verteilerräume Knotenpunkte und Anschlüsse an verschiedene Räume und Zeiten bieten.

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 dann, ganz im Gegensatz zu meinem Feldforschungsflug nach New York, vor allem Einsamkeit und Ähnlichkeit.²

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

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 für Treppenhäuser, Wartezimmer und das Basler Tram (Rolshoven 2003, 1998) festgestellt hat und wie es meine Feldforschungsnotizen über die Flugzeugkabine als improvisiertes Gotteshaus und die übrigen verschiedensten (Um)Nutzungen der fliegerischen Requisiten 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, den aeromobilten 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, Materialien 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 aeromobilten 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 al-

3 Unter ‚aeromobiltem Unterwegssein‘ verstehe ich im Gegensatz zum bloßen Aufenthalt in der Flugzeugkabine den gesamten Ablauf rund um eine Flugreise – von der Buchung über das Packen bis hin zur Landung am Zielflughafen.

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).

ler 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 erzwungen), 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, Formen der Lebensführung ausgehend von den konkreten Praktiken des aeromobilien Unterwegsseins zu untersuchen.

Das 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 – die den Alltag der Menschen aus ihrer eigenen Perspektive begreift – in all seiner Komplexität zu ethnografieren.

Es ist deshalb zu fragen: Wie machen sich die 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 Flugzeug große Themen unserer Gesellschaft wie Mobilität⁵ oder Globalisierung kultur-anthropologisch 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).

- 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.).
- 6 Zum Beispiel in Benjamin 1991: 524ff.: „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 unbekanntes Viertel, bis er in tiefster Erschöpfung auf seinem Zimmer, das ihn befremdet, kalt zu sich einlässt, zusammensinkt. [M 1,3] Den Typus des Flaneurs schuf Paris.“

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 diesen zählt auch das bereits erwähnte Denkmodell der Orte der Übermoderne von Augé.

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“, „financescapes“ und „ideoscapes“ (ebd.: 33) bestehenden globalen Landschaften; der schwedische Sozialanthropologe Ulf Hannerz mit dem der 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 rhizom-artigen Mobilitätsstrategien entwarfen.

Der US-amerikanischen Soziologe, Publizist und Ökonom Jeremy Rifkin rief sogar ein neues Zeitalter namens „Age of Access“ (Rifkin 2000) aus: Der rasche Zugang zu Ideen, Gütern und Dienstleistungen sei nun wichtiger als dauerhafter Besitz – und das Flugzeug bildet eine grundlegende Voraussetzung, um diese Zugänge zu ermöglichen.

Laut Appadurai und der amerikanischen Sozialhistorikerin Carol Breckenridge seien „kulturelle Artefakte – und zwar nicht nur Güter und Konsumartikel, sondern auch Medienprodukte, politische Ideen und Wissensbestände“ (Appadurai / Breckenridge 1989 nach Welz 1998: 177) genauso unterwegs wie die Menschen und zwar „immer schneller und weiter“ (ebd.) und sie seien „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.).

Auch die Soziologen John Urry und Scott Lash definierten Mobilität als „zentrales Charakteristikum“ (Urry, Lash 1994, nach: Götsch-Elten 2011: 16) unserer Gesellschaft, um so Entgrenzungsphänomene und veränderte Raumerfahrungen besser erfassen und beschreiben zu können. Urry ging sogar so weit, dass er das Gesellschaftliche nicht mehr als gesellschaftlich, sondern als mobil verstand (Urry 2012).

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 Sachverhalte zugunsten der plakativen Konzepte, sie setzen Ursache und Wirkung in Bezug auf Globalisierung oft gleich (vgl. hierzu Urry 2006) und es schleichen sich immer wieder implizite immobile Vorannahmen oder scheinbar unauflösbare Dichotomien wie ‚lokal-global‘, nicht aus dem Kopf zu verbannende Vorstellungen von Ethnien oder sonstigen ‚kulturellen Inseln‘ in sie ein.

Außerdem stehen mobile Gesellschaften immer wieder automatisch und unhinterfragt für ein modernes und demokratisches Zusammenleben. Mobilität wird grundsätzlich eher positiv bewertet, obwohl sie neben der Eröffnung von Möglichkeitsräumen und Chancen genauso auch soziale Ungleichheiten fundiert oder eine Zumutung darstellen kann (vgl. Göttisch-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 entstehen, die weder fluide noch lokal fixiert sind; Mobilität also als „Wegfindung“ und nicht als „Entbindung aus der Kultur“ (ebd.).

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 Mobilität 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 Orvar Löfgren kritisiert ebenfalls, dass Mobilität nach wie vor vor allem als „reibungsloser Vorgang beschrieben [würde], der sich eher mental denn physisch abspielt“ (Solnit 2001 nach Löfgren 2009: 25).

Der Schweizer Volkskundler Ueli Gyr beklagt, dass in der Kulturanthropologie „ethnografisch 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 selber, und für die Modi des In-der-Welt-Seins, die diese mit sich bringen“ (Lenhard 2005: 161). Diese Forschungslücke möchte ich mit meiner 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 Komplexität gibt – also ethnografische Schneisen in ein ansonsten schwer fassbares Thema zu schlagen.

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 Momentauf-

7 Geschieht dies über die Verwendung von Metaphern besteht immer die Gefahr, dass – auch wenn diese anschaulich sind – sie kulturelle Prozesse zu stark vereinfachen. So merkte Ulf Hannerz in „Flows, Boundaries and Hybrids: Keywords in transnational Anthropology“ ganz richtig an, dass man Kultur natürlich nicht in Flaschen abfüllen könne, auch wenn Appadurai sie als Strom bezeichnet (Hannerz 1997: 6).

nahme 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 Aufbau

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 angelehnte Auseinandersetzung mit dem aus Menschen, Dingen, sonstigen Entitäten und ihren Verflechtungen bestehenden Netzwerk, das mit jedem Passagierflugzeug in die Luft geht (vgl. Latour 2006: 490).

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 aeromobilen Unterwegsseins mit Hilfe des technisch induzierten bewegten Raumes ‚Flugzeug‘ Aeromobilität leben und verhandeln. Die Kontextualisierung in Raum und Zeit sowie das Eingebunden-Sein der Einzelfälle in übergeordnete kulturelle Gegebenheiten sind mir dabei besonders wichtig.

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 2005: 7) stammt aus Andrea Lausers ethnografischer 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 aeromobilen Mobilität.



Abbildung 2: Dornier Museum Friedrichshafen

Konkret beschäftige ich mich in dem Kapitel ‚Die Flugreisenden‘ mit dem fiktiven Langstreckenflug von Pierre Dupont, mit der ‚Urlaubscommunity‘ eines klassischen ‚Billigfluges‘ nach Mallorca, mit dem optimierten Fliegen des Vielfliegers Tim⁹, dem Nicht-Fliegen der Rentnerin und Flugangstpatientin Rita, dem Fliegen als Inspirationsquelle des Künstlers Stefan und den 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 zeigen sie, zwischen welchen Verhaltenspolen des Gewohnt-Seins 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: 80f.) des aeromobilen Unterwegsseins hervortreten und eine „feldübergreifende Zeichenstruktur“ (ebd.: 79) sichtbar wird.

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

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



Abbildung 3: Zeppelin Museum Friedrichshafen

1.7 Forschungsstand¹⁰

Luftfahrtmuseen und -archive

Luftfahrtmuseen und -archive gibt es unzählige in Deutschland. In den meisten Museen sind jedoch, genauso wie in vielen vergleichbaren Institutionen, vor allem die Fakten zur Historie der technischen und ökonomischen Entwicklung der Passagierluftfahrt dokumentiert. Ähnlich sind die Sammlungsschwerpunkte bei den für die Dokumentation der Unternehmensgeschichte zuständigen 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

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.

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 (Internet Movie Database IMDb).

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 Fragen, die an alltäglichen aeromobilien 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. Doch auch in „Aeromobilities“ steht 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:

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).

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“ (Rolshoven 2014: 20), das „Kontext und Komplexität“ (ebd.) in die Forschung miteinbezieht und auch „Machtverhältnisse“ (ebd.: 21) 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 näherbringt“ (ebd.: 24).

In der auch für Augé typischen „Anthropologie des Nahen“ (1994: 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 werden 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 Kontex-

tualisierung in seiner Schrift auch explizit eingefordert hatte, traten die Kontextbezüge in den Folgearbeiten eher in den Hintergrund.

Gerade die Volkskunde / Kulturanthropologie als Alltagskulturwissenschaft mit ihrer fächerübergreifenden Kombination von volkskundlichen Instrumenten, Methoden und Herangehensweisen erscheint jedoch ideal, um auf Lebenswirklichkeiten zu schauen und sie auch auf übergeordneter Ebene zu verstehen. Das liegt auch daran, dass dieses Fach Mobilitäten erst einmal im Mikrokosmos aufzuspüren vermag, am Ende aber trotzdem in der Lage ist, das Erforschte in größere Zusammenhänge sowie gesellschaftliche und wissenschaftliche Diskurse einzubinden. Außerdem kann eine volkskundlich-kulturwissenschaftlich empirische Forschung zum aeromobilien Unterwegssein Aussagen über unsere angeblich so mobile und flexible Gesellschaft kritisch reflektieren und sie präzisieren, die damit verbundenen Herausforderungen benennen und zukünftige Entwicklungen nachvollziehend begleiten.

1.8 Drei Annäherungen an die ‚Airworld‘ und ihre ‚Bewohner‘ – visuell, empirisch, historisch

Ich taste mich an diese ‚Airworld‘ nun auf drei unterschiedlichen und trotzdem sehr volkskundlichen Wegen heran: In der ersten Annäherung widme ich mich dem Fliegen *visuell* über Instagram-Fotos und die zu diesen Bildnachrichten gehörenden kurzen Texte („Captions“ genannt), die ich 2016 / 2017 auf der digitalen 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 auf die *historische* Entwicklung der Passagierluftfahrt.

Mit dem Flugzeug unterwegs auf Instagram

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

Im Januar 2017 sind unter dem Hashtag #plane 5.056.348 Veröffentlichungen gelistet, damit liegt das Flugzeug noch vor #subway mit 4.062.987 Fotos und #bus mit 4.238.578 Beiträgen.¹³

Die Fotostrecke im Bildteil am Ende dieses Buches ist zusammengesetzt aus den Posts verschiedener Instagram-User, die unabhängig voneinander elektronische Grüße aus der Airworld versendet haben.¹⁴ In einen gemeinsamen Kontext gebracht, ergeben die vielen Einzelbilder eine komplette Flugreise mit ihren verschiedenen charakteristischen Stationen.

13 An der Spitze liegt #train mit 21.979.602 Fotos, allerdings werden unter diesem Hashtag auch viele Bilder vom sportlichen Trainieren verschlagwortet, weshalb ein Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln nicht möglich ist.

14 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 (Instagram, Press, Stats).

Themen und Motive

Textlich werden hier (und in vielen anderen Posts mit Flug-Content auch) relativ stereotyp das fast Verpassen des Fluges, das Über-den-Wolken-Sein, die Freude über den anstehenden Urlaub, Warten und Langeweile an Bord und am Flughafen, Abschiede und Ankommen, der erste Flug oder auch die Angst vor dem Fliegen thematisiert.

Abgebildet werden der Abflughafen, verschiedene Flugzeugtypen, Reisebegleiter menschlicher und nichtmenschlicher Natur und immer wieder der Blick aus dem Flugzeugfenster oder die Landschaft von oben.

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 könnten (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 Klapp Tischchen.

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 Hamburger Flughafen 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.

Ein Tag an der Information des Hamburger Flughafens

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.



Abbildung 4: Pressefoto des Teams des ‚Airport Office‘ am Hamburger Flughafen

Der folgende Text stammt aus meinem Forschungstagebuch vom 25. August 2010, den ich an der Information verbrachte:¹⁵

„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.

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 Uhr 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*

15 Die Notizen wurden für diesen Beitrag überarbeitet und verdichtet.

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.“

Wenn Passagiere an der Information des Hamburger Flughafens nur „Frankfurt?“ rufen wird klar, dass das System viel größer ist, als der einzelne Passagier in diesem Moment realisiert. Er ist ganz bei sich und denkt, es gäbe nur einen (seinen) Frankfurtflug am Tag, aber zu Stoßzeiten fliegt fast alle Stunde eine Maschine diese Strecke.

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

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.“

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 5: Ausschilderungen am Hamburger Flughafen

Kuddel dreht sich wieder zu mir:

„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 in Cluburlaub-Hotelanlagen gearbeitet, spricht Deutsch, Englisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch und versteht Russisch und Persisch. Sie erzählt:

„Hier musst du Hellssehen 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.“

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 würde nach Berlin fahren und dort zwei Nächte in einem Hotel schlafen wollen. 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 dauern würde 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 Reisetappe. 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? Läuft'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. Denn auch wenn die meisten Passagiere förmlich durch den Flughafen hindurchfließen und wir sie wohl nie wiedersehen werden, 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 anhaften kann“ (Färber, Vetter 2011: 213) und unroutiniertes Verhalten, Orientierungslosigkeit, Überforderung, Stress und Angst keine Seltenheit sind. Bei Kuddel am Infotresen zeigen sich zwar nur die Passagiere, die sich *nicht* zurechtfinden und die *nicht* Bescheid wissen – alle, die keine Fragen ha-



Abbildung 6: Kabine des Douglas Sleeper Transport (1936) am Tage

ben, ihren Weg kennen und schnell vorbeieilen, zu denen haben die Informationsmitarbeiter 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 das Flugzeug anscheinend ganz selbstverständlich als „global bus“ (Lassen 2009: 180).

Kleine Geschichte der Passagierluftfahrt

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‘ (Löfgren 2008: 331ff.) auf.

Gerade in der Pionierphase eines technischen Artefaktes sind diese neuen Fähigkeiten 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. 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 Viel-

faches, 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: 13). 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 in den fernen Osten und nach Amerika, wo andere Länder keine Kolonien besaßen (ebd.: 13ff.).

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 (Spode 2004: 16) 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 (ebd.). Unsicherheit und Angst gehörten also zu jedem Flug dazu.

Erst die Entwicklung ‚künstlicher Umwelten‘ durch Kreiselkompass, den künstlichen Horizont, Funkpeilung und Autopilot 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 Raum aufzuhalten, nicht zwischendurch aussteigen zu können und die Flugpläne zu verstehen (Löfgren 2008: 333 über das Eisenbahn fahren). 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 die Menschen dem Flugzeug anvertrauten. 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 Zerstreung 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 (ebd.).

Vom Jetset zum „Easyjetset“¹⁶

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).

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.

16 Rapp 2009

Höher, schneller, mehr

In den nächsten Jahrzehnten stiegen die Passagierzahlen weiter um ein Vielfaches. Gründe dafür waren die immer größeren und enger bestuhlten 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). 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 2014 wurden international sogar 3,3 Milliarden Flugreisende abgefertigt.

Während ein Flug von Berlin nach Weimar 1919 noch 700 Reichsmark kostete, was ungefähr dem halben Jahreslohn eines Maurers entsprach (Spode 2004: 13), 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 Einfluss der Anderen

Die Passagierluftfahrt entwickelte sich natürlich nicht in einem Vakuum, sondern war vielmehr beeinflusst von der politischen, sozialen, wissenschaftlichen und ökonomischen Situation der jeweiligen Zeit.

Besonders prägend waren für sie der Erste und der Zweite Weltkrieg. Diese beiden 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 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. Dieser Umstand erklärt unter anderem, warum Deutschland zu den Mitgründern der IATA gehörte (Spode 2004: 16).

In der Zeit des Nationalsozialismus 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 (ebd.: 18). Nach dem 2. Weltkrieg, in dem die Passagierluftfahrt erneut 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 (Bozdog-Yaksan 2008: 8¹⁷).

Soziale Entwicklungen wie die Globalisierung unterstützten die Passagierluftfahrt in ihrer Ausdehnung, denn die nun verstärkt interkontinental reisenden Menschen benötigten ein Vehikel, um die angestrebte Mobilität in kurzer Zeit umsetzen 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 hohe Aktiensprünge erzeugen. Auch Umweltereignisse wie die Aschewolke 2010 oder die Ankündigung von Streiks wirken sich deutlich auf Politik und Wirtschaft aus.

Der historische Blick auf das Fliegen macht also sichtbar, was durch die Geschichte in das Verkehrsmittel bereits eingeschrieben ist und die historische Perspektive hilft dabei, die Tendenzen der Gegenwart in den Kontext längerfristiger 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) finden im Netzwerk statt?

17 Bozdog-Yaksan zitiert den Geschäftsbericht der Lufthansa von 1953 sowie Helm [1999].

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



Abbildung 7: Ein A-320 in der Luft

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, 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, Latour 2006: 490), sondern „eine Eigenschaft der gesamten Verbindung von Entitäten, die Flughäfen und Flugzeu-