

Zeitschrift: Schweizerisches Archiv für Volkskunde = Archives suisses des traditions populaires
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Volkskunde
Band: 111 (2015)
Heft: 2

Artikel: "Thanks for flying Ryanair!" : Aeromobilität im Spiegel kulturanthropologischer Zugänge
Autor: Schaefer, Kerstin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-657988>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Thanks for flying Ryanair!»

Aeromobilität im Spiegel kulturanthropologischer Zugänge

Kerstin Schaefer

Abstract

So wie Eisenbahn und Automobil für verschiedene Phasen der Industrialisierung stehen, dient das Flugzeug als metaphorisches Sinnbild der Moderne. Wie aus diesem Leitbild eine Kulturtechnik wurde und wie diese von den Passagieren auf jedem Flug weitergelebt und transformiert wird, sei im Folgenden aufgezeigt.¹ Nur wenige kulturanthropologische Forschungen beschäftigten sich bisher damit, was Aeromobilität für den empirisch durchdringbaren Einzelfall in all seiner Komplexität bedeuten kann. Obwohl sich diverse soziologische und kulturwissenschaftliche Grosskonzepte mit dem Begriff der «Globalisierung» auseinander setzen, wurde bisher kaum untersucht, wie die einzelnen, nicht immer hochmobilen Menschen sie auch mit Hilfe des Flugzeuges leben. Dies soll hier beispielhaft an einem Low-cost-Carrier-Flug² von Lübeck nach Palma de Mallorca vorgestellt werden.

Departure – «Up in the Air» mit Instagram



Abbildung 1–4: Instagram-User unterwegs im Flugzeug. Quelle: www.instagram.com

Sie sind alleine unterwegs, sie lesen, sie langweilen sich, sie schauen aus dem Fenster. Sie portraituren sich mit der ganzen Familie auf dem Flugzeugsitz oder vor dem Flugzeug. Sie laufen über das Rollfeld zu ihrer Maschine oder sie warten auf ihrem Platz, bis alle anderen Passagiere ausgestiegen sind. Ihre Hashtags verraten, wohin sie fliegen (Washington DC, Athen, Miami, New York...), mit welcher Airline sie unterwegs sind (Virgin America, Ryanair...), was sie sich dort erhoffen und wie sie sich gerade fühlen (#relax #together #beach #sun). Egal ob SchülerInnen, Kleinkinder, Ehepaare, Angestellte, TerroristInnen, RenterInnen, Familien oder Alleinreisende, sie alle sind nach mehr als 100 Jahren Passagierluftfahrt mit dem Flugzeug in der ganzen Welt unterwegs – zumindest auf der Foto-Sharing App Instagram, die sich in Kombination mit dem Smartphone hervorragend dazu eignet, um noch unterwegs vom aeromobilen Unterwegssein zu berichten. Unsicherheiten, Fehler, Ängste oder Fragen zum Fliegen sind auf diesen Bildern nicht zu erkennen.

Ganz anders mutet die «Airworld»³ an, in die der Ethnologe Marc Augé in «Orte und Nicht-Orte»⁴ den fiktiven französischen Geschäftsreisenden Pierre Dupont schickte, um daran verdichtet das Denkmodell der Übermoderne zu veranschaulichen. Unbehelligt von anderen Passagieren, unübersichtlichen Terminalgebäuden, geänderten Gates, im Weg stehenden Koffern oder verspäteten Abflügen liess Augé Dupont in ein Passagierflugzeug nach Singapur steigen, wo ihm statt verschiedenster Passagier-Charaktere und vielfältiger sozialer Kontakte (wie sie in die Instagram-Bilder so eindeutig eingeschrieben sind) vor allem Einsamkeit und Ähnlichkeit begegneten:

«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.» [...] Und schon hob das Flugzeug ab. [...] Ein wenig träumerisch legte Pierre Dupont das Magazin zur Seite. Der Hinweis «Fasten seat belt» war erloschen. [...] Ein paar Stunden lang (während sie das Mittelmeer, das Rote Meer und den Golf von Bengalen überqueren) würde er nun endlich allein sein.»⁵

Wie stellen sich die Räume des Fliegens nun im Zeitalter des «Easyjetsets»⁶ dar, in dem sich das exklusive Fortbewegungsmittel des Jetset-Zeitalters zum Transportmittel für die Massen gewandelt hat? 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 und dabei zu hinterfragen, was auf einer Flugreise tatsächlich mit und ohne eigenes «Zutun»⁷ der Passagiere vor sich geht. Dabei gilt es 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 Mobilität⁸ und Globalisierung⁹ kulturanthropologisch geerdet werden?

Globalisierungs-, Mobilitäts- und Flexibilisierungskonzepte und ihre Grenzen

Bisher sind die konkreten menschlichen Praktiken, Handlungen, Vorstellungen und Strategien der einzelnen Flugreisenden, die mit den Anforderungen des aeromobilten Unterwegsseins verbunden sind, hinter den soziologischen und kulturwissenschaftlichen Grosstheorien der Globalisierung, Flexibilisierung und Mobilisierung wie Arjun Appadurais «global flows», Jeremy Rifkins «Age of Access» oder Edward Sojas und Homi K. Bhabas «Third Spaces»¹⁰ verborgen geblieben. All diese Theorien, Denkmodelle und Konzepte versuchen, Kultur beschreibbar zu machen in einer vermeintlich bewegteren Welt, aber sie scheitern unter anderem an der Negierung von komplexen Sachverhalten zugunsten eines plakativen Konzeptes, am Gleichsetzen von Ursache und Wirkung von Globalisierung¹¹, an impliziten immobilen Vorannahmen, die sich ungewollt und unbeabsichtigt doch immer wieder einschleichen, oder daran, dass die Modelle so gut wie menschenunabhängig konzipiert sind.

Wie zutreffend diese 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»¹² bewegen würden, ohne sie empirisch zu erden. Appadurai und seine Mitstreiter präsentierten keine Ergebnisse ihrer ethnografischen Untersuchungen und selbst durchgeführte Beobachtungen fänden «zumeist nur in Form subjektiv gefasster Anekdoten zur durchaus suggestiven Illustration der eigenen Thesen»¹³ Eingang in die Theoriewelt. «Mobilitäten» als Thema zu begreifen, bedeutet aber laut Johanna Rolshoven «Bewegungen von Menschen, ihren Körpern, Gedanken, Handlungen und Dingen zu erforschen»¹⁴. Deshalb, so betont es auch Doris Bachmann-Medick, sei Empirie gefragt, mit «Ortskundigkeit», «Augenzeugenschaft» und «Exkursionen».¹⁵

Forschungsstand und Forschungslücke

In den qualitativen Studien der Soziologie dominieren bisher vor allem die hypermobilen Leben von Flugzeugpersonal und Vielfliegern oder die Erforschung des statischen Flughafens¹⁶, der anstelle des mobilen Flugzeuges zur Metapher für die Vielfalt «postmoderner, nomadischer Lebensweisen»¹⁷ geworden ist. Die vielen 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 und ihnen Potential für *mehr* zugesteht, fehlt bis auf wenige Ausnahmen (zu diesen zählt zum Beispiel das «Cosmobilities Network» rund um den britischen Soziologen John Urry, den Münchner Soziologen Sven Kesselring und die US-amerikanische Soziologin Mimi Sheller¹⁸) ebenso.

In der Volkskunde / Kulturanthropologie setzt man sich ebenfalls schon lange ausführlich mit mobilen Themen wie Pendelmigration, Zweitwohnsitzen, Multi-lokalität und Wohndynamik auseinander¹⁹ und auch die Arbeit zu Verkehrsmitteln hat, inspiriert durch Augés «Ein Ethnologe in der Metro»²⁰, in dem er die ethnografische Qualität des U-Bahn Fahrens aufzeigt, in den Kulturwissenschaften eine gewisse Tradition.²¹ In den Nachfolgearbeiten treten allerdings – obwohl gerade die Kontextualisierung dem konkreten ethnografischen Einzelbeispiel Erkenntnisgewinn verschaffen kann und Augé dies in seiner Schrift explizit eingefordert hatte – die Kontextbezüge eher in den Hintergrund.

Dabei ist gerade die Volkskunde als Alltagskulturwissenschaft mit ihrer fächerübergreifenden Kombination von Instrumenten, Methoden und Herangehensweisen in der Lage, Themen erst mikrokosmisch zu erforschen und sie anschliessend wieder in den übergeordneten Kontext einzuordnen. So kann sie Aussagen über unsere angeblich so mobile und flexible Gesellschaft kritisch reflektieren und präzisieren, damit verbundene Herausforderungen benennen und zukünftige Entwicklungsprozesse begleiten.

Was mit dem Flugzeug alles in die Luft geht

Bevor es nun mit sechs Urlaubspassagieren auf einen gemeinsamen Flug gehen soll, gilt es sich zu vergegenwärtigen, was das technische Artefakt Flugzeug – mit dessen Hilfe die Luftreisenden den Erdboden verlassen – eigentlich ausmacht. Denn jedes Passagierflugzeug am Himmel besteht nicht nur aus etwa sechs Millionen Einzelteilen wie Kabeln, Schrauben, Elektroden und Ventilen, 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»²² durch die Luft.

Für volkskundliche Kulturwissenschaftler ist es auch deshalb so aufschlussreich, sich das Flugzeug (und nicht nur die Flugzeugpassagiere) im Sinne der kulturwissenschaftlichen Technikforschung näher anzuschauen, weil technische

Artefakte nie «einfach nur da» sind, sie werden immer von Menschen erdacht, gemacht, gebraucht, reguliert, bewertet und kontrolliert.²³ 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» und «lösen grundlegende gesellschaftspolitische Risiko-, Sicherheits- und Zukunftsdiskurse aus»²⁴. Deshalb kann auch das Flugzeug als Träger unterschiedlicher technisch-funktionaler Sinnsetzungen, «kollektiver Wissens- und Wertschemata»²⁵, als mit Bedeutung codiertes Kulturobjekt und «materialisierter Ausdruck von sozialen Sinnbezügen»²⁶ untersucht und verstanden werden.

Wie ist das aeromobile Unterwegssein zu erforschen?

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 erforschen, «was uns zu vertraut ist um uns nicht fremd zu bleiben»²⁷. Eine Fahrkarte reichte als Legitimation für seine Anwesenheit. 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?

Um mit dem «Forschungsfeld Fliegen» vertraut zu werden und seine Dimensionen auszuloten, habe ich in meiner Feldforschungsphase verschiedene Perspektiven eingenommen: Um die Infrastruktur der Luftfahrt kennen zu lernen, arbeitete ich zwei Monate am Hamburger Flughafen in den verschiedensten Bereichen. 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. Eine weitere Perspektive nahm ich ein, indem ich eine Crew der Airline InterSky in ihrer Propellermaschine drei Tage lang auf Flügen begleitete, vorne im Cockpit genauso wie hinten in der Kabine.

Da schon Orvar Löfgren wusste: «The daily commute is often routinized into mindless transportation, which makes it hard to study»²⁸, habe ich mich ausserdem mit ausgewählten Passagieren (angelehnt an Kevin Lynchs Wahrnehmungsspaziergänge) auf insgesamt fünf aeromobile Reisen begeben und daraus ethnografische Vignetten²⁹ entwickelt. Aus Organisations- und Kostengründen fanden diese Flüge innerhalb Europas statt und es handelte sich ausschliesslich um «freiwillig» angetretene Flüge, also zum Beispiel keinen Abschiebeflug – was aber ebenso untersuchenswert wäre. War ich mit meinen GesprächspartnerInnen in den Räumen des Fliegens unterwegs und führte das Interview «bewegt», regte die Umgebung zu Äusserungen an und das Raumerleben konnte leichter thematisiert werden. Das gemeinsame Unterwegssein half zudem, die Flüchtigkeit der Airworld zu bannen, denn betrat ich das Flugzeug zusammen mit den ausgewählten

Passagieren, waren diese plötzlich gar nicht mehr so schnell und schnell wieder weg, sondern waren über Stunden hinweg gemeinsam mit mir unterwegs. Bei jedem der von mir ausgewählten und begleiteten Passagiere zeigte sich ein spezifisches mentales Konzept vom Fliegen, nach dem gehandelt wurde – letztendlich bewegte er oder sie sich deshalb in seiner oder ihrer persönlichen Airworld, und diese galt es zu verstehen und sichtbar zu machen.

Die WahrnehmungsfiegerInnen

Ich flog mit dem Vielflieger Tim³⁰, der – statt umzuziehen – mehrmals die Woche mit dem Flugzeug zwischen seiner Familie in Hamburg und seinem Job in Frankfurt pendelt und dazwischen auch noch diverse interkontinentale Flüge absolviert. Beruflich wie privat optimiert Tim die Abläufe des ihn körperlich wie seelisch belastenden Fliegens und sorgt über die Hypermobilität für Stabilität in seinem Alltag – in seinem Haus lebt Tim bereits seit 55 Jahren.

Ich begleitete den Künstler Stefan, der unterwegs auf seinen Flugreisen Flugzeuge und Passagiere zeichnet und den das aeromobile Dazwischen fast mehr inspiriert als seine eigentlichen Ziele am Boden. Die Besonderheit von Stefans künstlerischen Zeichnungen und der Wert für meine ethnografische Forschung liegt in der widersprüchlichen Vielschichtigkeit und dem ganz eigenen Informationsgehalt, den eine künstlerische Zeichnung haben kann und die, anders als ein wissenschaftlicher Text, den gewohnten Wirklichkeitsbegriff des Betrachters zu erweitern vermag.

Ausserdem stieg ich mit dem Rollstuhlfahrer Kay in ein Flugzeug – dieser leistet in der Airworld bis heute Pionierarbeit, da die Abläufe des Fliegens noch immer in vielen Fällen auf einen voll funktionstüchtigen Körper zugeschnitten sind. Aufgrund der neuen Zielgruppe der älteren Passagiere, die in den letzten Jahren verstärkt in die Welt des Fliegens hineindrängen, beginnt sich die architektonische und organisatorische Welt des Fliegens aber gerade zu wandeln.

Mit der von Flugangst geplagten Rentnerin Rita, die erst zwei Mal in ihrem Leben nach Mallorca geflogen war, reiste ich nur bis zum Hamburger Flughafen, ein gemeinsamer Flug war nicht möglich. Über Rita wurden aber die zahllosen nur scheinbaren Selbstverständlichkeiten einer Flugreise sichtbar und das Auseinanderklaffen zwischen ihren tatsächlichen Erfahrungen und ihren weit darüber hinausgehenden Deutungen.

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 erreichen³¹, bin ich für die fünfte ethnografische Vignette in einen sogenannten «Billigflieger» von Lübeck nach Mallorca gestiegen, wo mir weit mehr begegnete als allein das Thema «Urlaub».

In den Urlaub fliegen – «Thanks for flying Ryanair!»

Die polylokale Spezialistin Andrea: «I live in six countrys, so I have to fly a lot.»

Im Flughafenbus von Hamburg nach Lübeck treffe ich am 03. Juli 2014 die 25-jährige Andrea, eine junge Frau mit knallrot gefärbten Haaren und einem engen, pinkfarbenen T-Shirt. Andrea studiert seit 1,5 Jahren Betriebswirtschaft in Hamburg, ihre 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 ablegen muss. In Andreas 10-kg-Handgepäck-Koffer liegen nicht Badeanzug und Sommerkleider, sondern ausschliesslich Unibücher, die sie für das Lernen in den nächsten Wochen braucht. Auch ein Getränk für den Flug hat Andrea nicht mitgenommen, und als Proviant dient ihr lediglich eine Milchschnitte. Dass diese Reisestrategie funktioniert, liegt an Andreas Mutter, dem Fixpunkt, der Andreas Reiseleben von der Mallorca-Seite her unterstützt und ermöglicht:

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!»

Andreas kolumbianische Familie lebt in der ganzen Welt verstreut: Ihr Bruder wohnt in Madrid, ihr Onkel mütterlicherseits in London, ihr Vater ist Deutscher und lebt in Bielefeld. In Kolumbien hatte Andrea aufgrund der Sicherheitslage nicht länger bleiben 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 Göttisch-Elten auch für Zygmunt Baumanns Metaphern des Flaneurs, des Touristen und des Spielers beschreibt.³² Andrea fühlt sich allerdings nicht ortlos wie Baumanns Figuren, Heimat ist für sie an Menschen und nicht an Länder oder Sprachen gekoppelt, sie fühlt sich immer dort zu Hause, wo ihre Mutter gerade lebt. In ein paar Stunden wird Andrea deshalb auch nicht <zu Hause auf Mallorca> ankommen, sondern <zu Hause bei ihrer Mutter>.

Mit Andrea begegnete mir eine (zumindest zeitweilige) Bewohnerin der spanischen Urlaubsinsel. Obwohl Andrea also keine Mallorca-Touristin ist, ist sie jedoch genauso auf günstige Flüge angewiesen und deshalb in den gleichen Flugzeugen unterwegs wie die UrlauberInnen, für die diese Flüge einst eingerichtet wurden.

*Am Gate in LBC*³³

Nach einer Stunde Busfahrt und einem schnellen Check-in werden wir in die Zeltkonstruktion mit Holzbohlen geleitet, in dem die Passagiere auf ihren Abflug warten. In Lübeck ist der Billigflug auch an einen Billigflughafen gekoppelt. Vor allem handelt es sich bei den am Gate sitzenden UrlauberInnen um SkandinavierInnen, 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 (um auf die Szene mit dem US-amerikanischen Soziologen Erving Goffman zu schauen³⁴): Sie tragen 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 Passagiere sind schon am Gate zur «Billigflieger-Community» geworden. Ein Kind schreit, die Luft ist stickig, der Lärmpegel ist hoch, aber das Theaterstück «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»³⁵, ist deutlich zu spüren. Nach dem Aufruf zum Boarden bewegen sich die UrlauberInnen von der öffentlichen Bühne des Gates gemeinsam über das Rollfeld nach drinnen in die Flugzeugkabine – ein «halböffentlicher Raum, der Züge des Privaten trägt»³⁶. Das Design, die schrillen Farben (Blau und Gelb) der Kabinenverkleidung aus Plastik und die vielen Werbeanzeigen teilen den Passagieren mit: «Dieser Flug ist billig». Begrüßt werden die Geboardeten durch drei spanische FlugbegleiterInnen.

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 «beäugt und gemustert werden» und wird «gehört und gerochen»³⁷. 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 die meisten Passagiere sitzen, kommt vom Band die englische Begrüßungsdurchsage, dann startet die Sicherheitsvorführung der FlugbegleiterInnen und die Maschine rollt auf die Startbahn.

(K)ein Gang

Erschlossen wir die Passagierkabine durch den Gang, der sich in Flugrichtung durch die Mitte der Kabine zieht und durch Leuchtstreifen gekennzeichnet ist, damit die Passagiere auch im Dunkeln erkennen können, wo er langführt. Die Aufgabe des Ganges ist es, den Passagierfluss ins Flugzeug hinein und aus dem Flugzeug hinaus zu gewährleisten, er 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. 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.

Der Gang erschliesst die Kabine jedoch nicht nur, er ist auch Grenze. Und da Grenzen in vielen Fällen das Bedürfnis hervorrufen, sie zu übertreten, ist eine ihrer Funktionen auch der Kontakt «über sie hinweg»³⁸. Auch im Flugzeug ist, kurz nachdem das Anschnallschild erloschen ist, der Gang komplett mit auf und ab laufenden Eltern und Kindern okkupiert und von nun an ist er ständig überflutet mit Dingen und Aktionen. Der Gang wird zum Zwischen- und Möglichkeitsraum³⁹, zu einer Transitzone, in der die Passagiere Platz suchen für alles, was im Sitzbereich keinen Platz gefunden hat. Wo der Gang noch sichtbar ist, wird er auf verschiedenste 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. Diese zeigt jedoch kaum 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.

Die polnische Arbeitsmigrantin Arjona – von der Arbeitsmigrantin zur Urlaubsfliegerin

Relativ weit vorne im Flugzeug sitzt inmitten der braungebrannten SkandinavierInnen ein blasses, junges Ehepaar Anfang 30 mit einem ca. sechs Jahre alten Kind. Der Vater hört Musik über sein Handy, die Mutter liest auf einem No-Name-Tablett-PC und das kleine Mädchen zeichnet. Schon am Gate wirkte die Familie irgendwie deplatziert, vielleicht auch, weil die beiden Eltern nicht die vorherrschenden Urlaubsoutfits tragen, sondern dicke Daunenjacken und lange Hosen.

Die drei heißen Arjona, Janek und Daria und kommen aus Gdansk. 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. Kurze Urlaubsflugreisen unternehmen sie häufiger, eine fünftägige Reise ist laut Arjona für sie schon fast untypisch lang. «*We are on holiday!*», betont Arjona.

Die Wizzair-Route zwischen Gdansk und Lübeck ist die, die Alexa Färber 2011 als ArbeitsmigrantInnenflug beschrieben hat.⁴⁰ Da Gdansk aber über

Lübeck mit allen Zielen von Ryanair verbunden ist, ist nun auch eine günstige Flugroute von Polen nach Spanien entstanden. Nicht nur Palma und Lübeck sind also durch das Streckennetz der verschiedenen Billigflieger dichter aneinandergedrückt, sondern auch Gdansk und Palma. Die ArbeitsmigrantInnen, 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.

Sitzen

Ein Blick in die Historie des Fliegens zeigt, dass der Flugzeugsitz aufwändig auf den menschlichen Körper hin konstruiert wurde, um optimalen Komfort bei geringstem Platzverbrauch zu gewährleisten.⁴¹ 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 ist tief in seinen Sitz gerutscht, hat die Knie weit oben gegen die Vorderlehne des Sitzes gestützt und hält die Arme vor der Brust verschränkt. 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 umfunktionierte, 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 «Aneignungstechnik und -taktik»⁴² und «zeugt von den Möglichkeiten, kleinen Freiheiten oder auch von Abwehrstrategien»⁴³, die Johanna Rolshoven ebenfalls im Basler Tram beobachten konnte. Genormte Räume müssen also nicht unbedingt genormte Handlungen hervorrufen, und sogar die engen Flugzeugsitze, in denen auf den ersten Blick alles vorgegeben scheint, bieten Raum für ein «Wechselspiel von Nutzungsvorgabe, Nutzungsspielraum und tatsächlicher <subversiver> Nutzung»⁴⁴.

Individuelle Klapptisch-Welten

Eine weitere Aneignung des Raumes zeichnet sich mittlerweile auf den Klapptischen ab. Aus Proviant wie Vollkornbrot in Alufolie, Weissbrot-Sandwiches in Plastiktüten, Bananen, Weingummi und Keksen sowie Unterhaltungsgegenständen sind im Laufe des Fluges äusserst aufschlussreiche kleine Artefaktwelten entstanden.

Bei einer dänischen Mutter links von mir liegen auf der Tischplatte Lesebrille, Brillentuch und Brillenetui, eine Tüte mit Weingummis, eine kleine Flasche Was-

ser, ein Pullover und ein Buch. Bei Andrea stapelt sich ein Haufen kopierter Zettel mit Unitexten, bei dem kleinen Jungen vor mir liegen auf dem Tisch eine leere Capri-Sonnen-Tüte, ein Tablet-PC und seine offene Tüte mit Pokémon-Bildern.

Da Ryanair wie alle Low-cost-Airlines weniger Accessoires zur Aufführung des «Urlaubsepos» anbietet als Linienflieger (es fehlen das Entertainment-System oder das Bordessen für alle Passagiere) beginnen die Fluggäste mit eigenen Mitteln den Innenraum zu bespielen: Da kein kostenloses Essen serviert wird, bringen sie selbst Proviant 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 UrlauberIn dort sitzt: Wer hat einen Baedeker-Reiseführer dabei und wer das «In touch»-Star-Magazin? Auf wessen Tischchen liegt ein aufwändig zubereitetes Proviantpaket und bei wem steht nur ein schnell im Flugzeug geordeter Kaffeebecher? All dies gibt wertvolle Hinweise darauf, ob es sich um eine Kulturtouristin oder um einen Badeurlauberin handelt und ob für den Passagier der Flug ein Ereignis ist oder ermüdende Routine.

Die Urlaubsprofis Gitta und Ronny: «Wir fliegen lieber öfter.»

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.

Auf den beiden Randplätzen sitzen Gitta und Ronny, da sie darauf spekulieren, dass sich kein Passagier zwischen sie setzen mag. Geht die Strategie auf, haben die beiden 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. Sie haben einen Ort in der Kabine aufgespürt, der von den Fluggesellschaften und den Passagie-

ren brach liegen gelassen⁴⁵ und selten bespielt wird. Auch in der scheinbar komplett durchökonomisierten Flugzeugkabine gibt es also Raum für «Tricks, Finten und Listen der Verbraucher»⁴⁶.

Das «Dazwischen»⁴⁷

Die Zeit, die Gitta und Ronny im Flugzeug zwischen Lübeck und Mallorca verbringen, ist geprägt von Ritualen: Sie 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.⁴⁸

Aus dem Flugzeug heraus sind anders als bei einer Autofahrt symbolisch aufgeladene Orte wie Ruinen am Strassenrand, Städte oder Tankstellen nicht sichtbar (alleine die Alpen sind ein erinnerbarer Fixpunkt), und bei Ryanair fehlt der Monitor, der die zurückzulegende Flugstrecke visualisiert. Trotzdem hat auch das aeromobile Unterwegssein eine Mikrostruktur, die das Lübecker Ehepaar für die Strecke mit Kaffeebestellung, Kreuzworträtseln und dem Blick auf die Berge als «innere Landmarken» kreiert.⁴⁹

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. Das Dazwischen dient ihnen dazu, den einen Ort zurückzulassen und sich auf den anderen Ort seelisch einzustellen – während Gitta in Gedanken noch an Deutschland und ihrem Enkel hängt, organisiert Ronny schon das Leben in Spanien und beschäftigt sich mit seinem nicht funktionierenden Mail-Account auf dem 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.

Bei näherem Hinschauen entpuppten sich die beiden BILD-Zeitung lesenden deutschen Mallorca-Rentner somit 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. In Zeiten von Low-cost-Carriern ist es also auch Menschen mit durchschnittlichem Verdienst und durchschnittlicher (Aus)Bildung möglich, grenzüberschreitend multilokal zu leben – internationale Multilokalität ist damit kein Elitenphänomen mehr.

Die Lokalität ist bei Gitta und Ronny jedoch nicht hierarchisiert, das Ehepaar hat sich vielmehr an zwei Orten gleichwertig eingerichtet, beide Orte stehen ihnen

zu jeder Zeit optional zur Verfügung. Die Einteilung der volkskundlichen Tourismusforschung in Forschungsfelder wie ‹Tourismus›, ‹Migration› und ‹Freizeit› scheint bei diesen modernen Lebenswelten deshalb 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.⁵⁰

Arrival

Immer wieder wird das monotone Brummen der Maschine unterbrochen durch Ansagen der FlugbegleiterInnen. Mal geht es um die Inhalte des Bordshops, die zum Verkauf angeboten werden, und mal um eine Lotterie zugunsten eines guten Zweckes (Hauptpreis ist ein Auto). Kurz nachdem die Küstenlinie Mallorcas unter dem Flugzeug aufgetaucht ist, sind wir gelandet. Eine Fanfare tönt aus den Lautsprechern: «*Thanks for flying Ryanair!*» Applaus, Jubel und Lachen rollen als kollektive Dankeswelle durch die Kabine. Es ist die letzte Handlung, die die Urlaubsflieger-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 setzen sich die UrlaubsfliegerInnen über eine Verhaltensregel im Flugzeug hinweg.

Schliesslich wird die Vordertür zum Aussteigen geöffnet und die Passagiere verlassen die Maschine, verabschiedet von den FlugbegleiterInnen. Nachdem alle UrlauberInnen aus der Kabine ausgestiegen sind, wird deutlich, wie sehr sie sich in den Raum eingeschrieben haben: Obwohl von den FlugbegleiterInnen den ganzen Flug über regelmässig der Müll eingesammelt wurde, ist der Teppich bedeckt mit leeren Verpackungen, Bananenschalen oder Zeitschriften und Getränketeüten-Reste fliessen über den Boden. Kurz nachdem die UrlauberInnen 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. Der «soziale Anlass»⁵¹ 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.

Das Flughafengebäude ist angefüllt mit unzähligen Gruppen von deutschen UrlauberInnen, 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 UrlaubsfliegerInnen sind nun angekommen auf Mallorca, dem

in den letzten Jahren zahlenmässig am meisten besuchten Urlaubsziel der Deutschen.⁵²

Die Ungeübten Manuela und Christian: ««Delayed» heisst doch «gelandet»?»

Auf dem um 1,5 Stunden verspäteten Rückflug von Palma zurück nach Lübeck am nächsten Tag treffe ich schliesslich noch Manuela und Christian, ein junges Pärchen aus Heiligenhafen, für die der gemeinsame Flug eine grosse Besonderheit darstellt (für Manuela ist es der fünfte Flug, für Christian der zweite). Beide sprechen kaum Englisch, die Kommunikation mit dem erneut englisch-spanischen Kabinenpersonal gestaltet sich deshalb schwierig. Manuela fotografiert aufgeregt aus dem Fenster, und noch bevor die Maschine losgerollt ist, hat sie acht Fotos geschossen. Ihrer Unsicherheit in Bezug auf das aeromobile Unterwegssein begegnen die beiden mit einer Reihe von Sicherheitsstrategien: Sie haben zusätzlich zu ihren zwei Koffern noch einen kostenpflichtigen dritten Koffer eingekauft, um auf alles vorbereitet zu sein, und diverse Zusatzbuchungen und Zusatzversicherungen, die dem Billigflug das «Billig» rauben, in Anspruch genommen. Für Manuela und Christian ist Fliegen nicht so selbstverständlich wie für Gitta, Ronny, Arjona und Andrea und sie sind sehr viel weniger geübt im Reisen durch die ganze Welt. Christian, den seine beiden Flüge bisher ausschliesslich nach Mallorca geführt hatten, wünscht sich auch die nächste Reise wieder auf die Baleareninsel, Manuela kann sich zumindest Barcelona als Reiseziel vorstellen.

Multilokalität als Massenphänomen?

Im Low-cost-Flieger nach Mallorca und zurück sind unterschiedlichste Verflechtungen auf engstem Raum zu beobachten: In der Maschine treffen verschiedene Menschen, Wissensstände, Reisegründe, Kapitale, Urlaubsarten und Geschwindigkeiten aufeinander: urlaubende ArbeitsmigrantInnen treffen auf professionell-bilokale RuheständlerInnen, multilokale StudentInnen auf mono-reisezielaffine deutsche Pärchen und RentnerInnen-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, die den Kleinstflughäfen das Überleben sichern).

Aufgrund der geringen Flugpreise sind im Low-cos-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 StudentInnen oder RentnerInnen sind. Ein internationales multilokales Leben ist nun nicht mehr nur für eine Minderheit elitärer und hochausgebildeter Berufsgruppen möglich, sondern auch für Beschäftigte im Niedriglohnssektor.

Das ›Phänomen Billigflieger‹ hat also durchaus etwas Inkludierendes, denn etwas, was «in dieser Intensität (Frequenz, räumliche Distanz und Verteilung) bisher eher Eliten vorbehalten»⁵³ war, kann nun auch von anderen Bevölkerungsschichten praktiziert werden. Zudem ist Aeromobilität nicht mehr nur auf die beschränkt, die in Metropolen wohnen, die Peripherie hat durch die Low-cost-Flughäfen ebenfalls Zugang zu unaufwändiger Aeromobilität erhalten.

Gleichzeitig täuscht dieses Bild von ›Alle sind vorhanden‹, denn das Konzept ›Low-cost-Carrier‹ 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 buchen und das Ticket auszudrucken. Die Flugnetze der Billigflieger «reflektieren»⁵⁴ 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 metropolitaner und nicht-metropolitaner Regionen beitragen»⁵⁵.

Gleichzeitig kann es nicht nur zu länderübergreifenden Interaktionen und Verflechtungen zwischen den Menschen und ihren Kulturen kommen, sondern auch zu «einer Multiplizierung von Distanzmarkierungen, Partikularitätsbehauptungen und lokalen oder regionalen Verbesserungen»⁵⁶. In diesem Fall wird das Medium Flugzeug, das einmal angetreten war, um Distanzen zwischen den Menschen zu verringern, sogar zum Verstärker für Distanzen vergrössernde Entwicklungen.

«Bewegung und Lokalisierung, Mobilität und Sesshaftigkeit» stellen sich aber selbst an dem klassischen, künstlich geschaffenen, hierarchischen Nicht-Orten des Urlaubsfliegens nicht unbedingt als Gegensätze dar, sie gehen vielmehr, wie überall anders auch, «miteinander einher und sind in ihren Verknüpfungen zu befragen»⁵⁷. Der Aufenthalt in den Räumen des Fliegens ist, ganz im Sinne der «Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen»⁵⁸ vielmehr gekennzeichnet durch «widersprüchliche Erfahrungen [,] konkurrierende Erfahrungs- und Handlungsformen» [sowie] «unterschiedliche Bewertungsmuster»⁵⁹.

«Die Kunst des Handelns»⁶⁰ in der Passagierkabine

Auf den Flügen zwischen Lübeck und Palma können die Passagiere weder die genaue Route, noch das Tempo, noch die Bewegungen des Flugzeuges, noch die

konkreten Ziele selbstständig auswählen und ansteuern, ausserdem basiert das <Verkehrssystem Fliegen> auf Strukturen von aussen, auf die die einzelnen Passagiere wenig Einfluss haben. Auch ist die Flugzeugkabine kein neutraler Raum, sondern tritt dem Passagier immer «als gelebter, gestalteter, sprich schon gedeuteter Raum»⁶¹ entgegen. In Bezug auf bestimmte Verhaltensweisen gibt es an Bord zudem in Vielem ebenfalls wenig Verhandlungsspielraum.

Das in dieser ethnografischen Vignette erhobene empirische Material sagt jedoch abseits von diesen Grundvoraussetzungen sehr deutlich aus, dass in den Räumen des Fliegens die individuellen Möglichkeiten des sich Verhaltens keineswegs so limitiert und die Handlungen so exakt vorgegeben sind, wie oft vermutet wird.⁶² 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.

In der Flugzeugkabine arbeiten die Passagiere mit dem Vorgegebenen, individualisieren ihren persönlichen Raum und machen ihn sich möglichst massgeschneidert. Dazu gehört die <Einrichtung /Umrüstung> des Platzes mit Kissen, Nackenstütze, Decke, Mobiltelefon, Buch, Zeitschriften, Arbeitsunterlagen, Essen, Stiften oder Tablet-PC, die Einstellung der Lüftung, das Zurückstellen des Sitzes, das Anschalten des Leselichtes und das Bereitlegen eines Stapels mit sonstigen Privatsachen auf dem Klapp Tischchen. So schaffen die Passagiere Architekturen und «Momente der Privatheit»⁶³ an einem ansonsten durchstrukturierten und (halb)öffentlichen Raum. 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 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 FlugbegleiterInnen) an der Tagesordnung: Die Passagiere tun so, als hätten sie die Anweisungen nicht gewusst, gehört oder gelesen und schieben auch schweres Handgepäck in die oberen Gepäckfächer. Nachdem die Türen geschlossen sind, versuchen sie (entgegen dem auf ihrem Boardingpass zugewiesenen Sitzplatz) sich umzusetzen auf frei gebliebene Reihen, sie lassen ihre Handys entgegen der Vorschrift den ganzen Flug über an oder schalten sie 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 versuchen, zu grosses Handgepäck mit an Bord zu nehmen, sie rauchen unerlaubt auf der Toilette, sie schmuggeln Taschenmesser, Rasierklingen und andere verbotene Gegenstände mit an Bord (nicht, um damit einen terroristischen Akt auszuführen, sondern um sich als

Handgepäckreisende am Ankunftsort keinen neuen Rasierer etc. kaufen zu müssen). 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 unterschiedlich.

Kulturanthropologische Landung

Die Räume des Fliegens als Orte der Übermoderne?

Es mag durchaus sein, dass die Räume des Fliegens Nicht-Orte im Sinne von Augé sind (tatsächlich spielen Einsamkeit und Anonymität, das Kommunizieren von Verhaltensanweisungen über juristische Personen, ein aus dem Raum und aus der Zeit geworfenes Sein der NutzerInnen 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 BewohnerInnen. Sie alle sind sozial auch während der Flugreise auf verschiedensten Ebenen eingebunden.

Vielmehr begegnen die von mir begleiteten Flugzeugpassagiere den laut Augé angeblich aufbrechenden Zeit- und Raumhorizonten und den «auseinanderbrechenden Deutungsgemeinschaften und Sinnteilungseinheiten»⁶⁴ durch ein Weiterspinnen des «Bedeutungsgewebes Kultur» und bewältigen darüber die veränderte Lebenssituationen. Entstanden sind so in den letzten zwanzig Jahren unzählige Antworten, die die Menschen in Reflektion der Übermoderne leben, und diese sind nicht ausschliesslich hyperlokal wie bei Augés Vielflieger Pierre Dupont, sie sind vielmehr *bi-lokal*, *tri-lokal*, *multi-lokal* oder sogar auch mal ausschliesslich *lokal*. Diese Vielfalt an empirisch fassbaren Lebensmodellen, die nicht unbedingt von Ortlosigkeit und Einsamkeit geprägt sein müssen, findet in Augés Konzept der Übermoderne nicht ausreichend Beachtung. 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 Menschen, die die Nicht-Orte bevölkern, wirken nur dann anonym, wenn man sie wie Augé als vorbeiströmende Masse betrachtet – wechselt man die Perspektive und schaut mikrokosmisch auf einzelne Individuen, verspielt sich die zuvor angenommene Ähnlichkeit sehr schnell.

Und zu guter Letzt ist auch das, was sich an Bord abspielt, inzwischen viel ausdifferenzierter als die schablonenhafte Situation, die Augé beschreibt. An Bord der Linien-, Charter- und Billigflieger herrscht 2015 neben Einsamkeit und Ähnlichkeit genauso eine Atmosphäre von Gemeinsamkeit, (Un-)Achtsamkeit,

Aufmerksamkeit, Beredsamkeit, Schweigsamkeit, Empfindsamkeit, Betriebsamkeit, Schläfrigkeit, Duldsamkeit, Furchtsamkeit, Langsamkeit, 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.⁶⁵ 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, und Orte, an denen sie die gewohnten oder vorgegebenen Ordnungen auf den Kopf stellen⁶⁶. Eine Forschung, die sich Orten der Übermoderne widmet, sollte dies alles im Blick haben.

Fliegen als Kulturtechnik – eine Annäherung

«Fliegen» ist etwas, das die Passagiere «machen», mehr oder weniger geübt, kunstvoll oder ökonomisch, geleitet von ihrem Wissen und ihren Erfahrungen und in Kooperation mit dem technischen Artefakt Flugzeug. Es wird erlernt, weitergegeben und ausdifferenziert. Aber ist es auch eine Kulturtechnik? Abseits von bisher existierenden Konzepten wie das rein funktionell-instrumentelle und auf «hochkulturelle» Kulturtechniken wie «Bild, Schrift und Zahl»⁶⁷ beschränkte Verständnis 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 Kultur⁶⁸ muss der Begriff der Kulturtechnik für die Volkskunde / Kulturanthropologie erst einmal nutzbar gemacht werden.

Diese Studie konnte jedoch zeigen, dass «Fliegen» nicht nur eine reine Praktik ist (also «ein Bündel routinierter interpretativer Strategien und Kompetenzen der Nutzer»⁶⁹). Zur «Kulturtechnik Fliegen» gehört neben dem «Machen» auch das ganze «Drumherum» mit den Strategien der Macht, den Herrschafts- und Selbsttechniken, den diskursiven Verhandlungen, den Institutionen, architektonischen Einrichtungen, reglementierenden Entscheidungen, Lehrsätzen, «Kurz: Gesagtes ebenso wie Ungesagtes»⁷⁰ – nach Foucault alles Elemente eines Dispositivs. Ausserdem hat Fliegen einen wesentlichen sinnlichen, sinnstiftenden und symbolischen Gehalt und dadurch, dass die Wirklichkeit des Fliegens von jedem Menschen anders wahrgenommen wird, gibt es nicht nur *eine* «Kulturtechnik des Fliegens», sondern es existieren vielmehr so viele «Kulturtechniken des Fliegens» wie Passagiere unterwegs sind.

Mit Blick auf das Unterwegssein im Flugzeug plädiere ich deshalb für einen kulturanthropologisch definierten Kulturtechnikbegriff mit betontem Handlungsaspekt, der emotional und sinnlich aufgeladen ist und bei dem die Vernetzung von Handlung mit Kultur im Vordergrund steht. Ein Kulturtechnikbegriff, der für die Kulturanthropologie nutzbar sein soll, muss in jedem Fall ein Sammelbegriff sein, der aus unterschiedlichen Elementen und Konzepten besteht, er ist

nicht trennscharf abzugrenzen von Praktik, Körpertechnologie oder Dispositiv. Zudem beinhaltet der Begriff der Kulturtechnik, so wie ich ihn verstehe, Erfahrungen und (Körper-)Praxen genauso wie Wissen.

Es geht ausserdem nicht nur um die einzelnen Ebenen einer Kulturtechnik, sondern immer auch um das Verhältnis *zwischen* ihnen, also zwischen Technik⁷¹, menschlichen Sinnen, Emotionen und Körperlichkeit, auch dort, wo ‹Technik› nicht im Vordergrund steht – wie man von einem Begriff erwarten könnte, der das Wort ‹Technik› im Titel trägt.⁷²

Die Flugreise als ‹rite de passage›?

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 Gennep⁷³) als ‹rite de passage›, also als Übergangsritual der modernen Gesellschaft.⁷⁴ Und tatsächlich scheint die klassische Dreiteilung einer ‹rite de passage› in Ablösungsphase, Zwischenphase / Schwellenzustand und am Ende Integrationsphase eine jede Flugreise auszumachen. 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› auf die Reise schicken können. Auch ohne geschenkte Bonbons, Bordmahlzeiten oder FlugbegleiterInnenuniformen würden sie an ihr Ziel kommen.⁷⁵ 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 noch rituell gedämpft werden musste (immerhin galt der Luftraum früher als göttlich und die ersten fliegenden Menschen hatten Angst, in ihn einzudringen⁷⁶), 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, die Passagiere wechseln nur noch selten zwischen ‹vertraut› und ‹fremd›, selbst wenn sie Ländergrenzen überqueren. Das aeromobile Unterwegssein verbindet ausserdem 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.

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 jedoch – oder

laufen zumindest parallel – viele verschiedene Ordnungen (hierzu zählen Zeitmanagement, Sicherheitsbestimmungen, Normenordnungen, physikalische und ökonomische Ordnungen, die Gesetzesordnung und so weiter) und es bestehen 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 Raum⁷⁷).

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 am Boden, sondern auch die ökonomischen und sozialen Regeln, rechtlichen Beziehungen und Macht- und Ordnungsstrukturen von ausserhalb. 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. Der Zustand der Passagiere ist deshalb auch keineswegs undefiniert, auch wenn es dem einzelnen Passagier mit Blick auf den fernen Erdboden so vorkommen mag.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die moderne Flugreise zur alltäglichen Erfahrung entwickelt (auch wenn sie in manchen Lebensläufen nur selten auftritt und auch trotzdem jedes Mal eine besondere Erfahrung sein kann) 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, klären zu können, eignet sich deutlich besser als die Ritualtheorie das Konzept der Übergangs- und Zwischenräume von Johanna Rolshoven. 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 Funktionen psychosozialer Natur, indem sie Vorbereitungs-, Besinnungs- und Umstellungszeit gewähren»⁷⁸.

Da die Passagiere in den Zwischen- und Übergangsräumen des Fliegens nicht nur doppelt schweben (in der Luft und zwischen den Orten), sondern meiner Meinung nach 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.

Vom Leitbild einer Epoche zur alltäglichen Selbstverständlichkeit

Inzwischen ist es – ganz anders als in den Anfängen der Passagierluftfahrt – 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.⁷⁹ Das Unterwegssein im Flugzeug ist im Laufe der Zeit zum Statussymbol, zur Sehnsuchtsfähigkeit, 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.⁸⁰

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, denn immer weniger Menschen werden am Boden bleiben (können). 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 Relevanz verlieren und es wird weiter in Bewegung bleiben, weshalb jede <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 von Prozessen in Bezug auf Fragen unserer Zeit funktionieren kann, 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 hinein wagen:

Was für Menschen mit welchen Fähigkeiten sitzen hier (und wer sitzt hier nicht)? Wann und wo müssen die Flugreisenden ankommen und was sind ihre Reisegründe? 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 Low-cost-Carrier nach Mallorca oder im ethnischen Charterflieger nach Simferopol.

Anmerkungen

- ¹ Dieser Aufsatz übernimmt Elemente und Strukturen meiner bisher unveröffentlichten Dissertation zum Thema: «Zwischen Departure und Arrival. Ethnografie des aeromobilen Unterwegsseins» (Zürich 2015).
- ² Low-cost-Carrier, die auch als «No Frill Airlines» oder «Value Based Airlines» und umgangssprachlich als «Billigfluggesellschaften» bezeichnet werden, bieten nur den Flug ohne zusätzlichen Komfort wie Essen oder Trinken zu einem besonders günstigen Preis an und steuern oft Regionalf Flughäfen in der Nähe von Metropolen an. Vgl. Sterzenbach, Rüdiger; Conrady, Roland; Fichert, Frank: Luftverkehr – Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch. Oldenbourg; 2009, S. 10/11.
- ³ Der amerikanische Autor Walter Kirn nannte den Mikrokosmos des Fliegens in seinem 2004 in Deutschland erschienen Roman über den begeisterten Vielflieger und leidenschaftlichen Meilensammler Ryan Bingham «Airworld» (Kirn, Walter: Mr. Bingham sammelt Meilen. München: 2004, S. 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.
- ⁴ Augé, Marc: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt am Main: 1994.
- ⁵ ebd. S. 8–12.
- ⁶ Rapp, Tobias: Lost and Sound: Berlin, Techno und der Easyjetset. Frankfurt: 2009.
- ⁷ Augé, Orte und Nicht-Orte, S. 8/9.
- ⁸ 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, Peter; Kloppenburg, Sanneke; Wyatt, Sally: Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility. *Mobilities*, Vol. 5, No. 3. London: 2010, S. 349–368, hier S. 349f.
- ⁹ 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, Ulrich: Was ist Globalisierung? Frankfurt am Main: 1997, S. 31.
- ¹⁰ Appadurai, Arjun: *Modernity at large*. Minneapolis: 2000; Rifkin, Jeremy: *Access – das Verschwinden des Eigentums: warum wir weniger besitzen und mehr ausgeben werden*. Frankfurt am Main: 2000; Bhabha, Homi K.: *The Location of Culture*. Abingdon: 2004; Soja, Edward: *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: 1989.
- ¹¹ Urry, John: Globale Komplexitäten. In: Berking, Helmuth (Hg.): *Die Macht des Lokalen in einer Welt ohne Grenzen*. Frankfurt am Main: 2006, S. 87–102, hier S. 88.
- ¹² Welz, Gisela: Moving Targets. Feldforschung unter Mobilitätsdruck. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 94, Münster u.a.: 1998, S. 177–194, hier S. 180.
- ¹³ ebd.
- ¹⁴ Rolshoven, Johanna: Mobilitätskulturen im Parkour. Überlegungen zu einer kulturwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In: Jöhler, Reinhard; Matter, Max; Zinn-Thomas, Sabine (Hg.): *Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung*. Münster u.a.: 2011, S. 52–60, hier S. 54.
- ¹⁵ Bachmann-Medick, Doris: *Cultural Turns: Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*. Hamburg: 2006, S. 302
- ¹⁶ vgl. Allert, Tilmann: Das Flugzeug als Kommunikationsraum. Handlungsformen, Vergemeinschaftungstypen und Berufsprofile an Bord. In: *sozialersinn*, Heft 1/2008, 9. Jg., S. 57–72.; Zinn-Thomas, Sabine: Multilokalität? Deutsche Elitemigranten in Shanghai und Sao Paulo. In: Jöhler, Matter, Zinn-Thomas (Hg.) 2011, S. 376–383; Matuschek, Ingo (Hg.): *Luft-Schichten. Arbeit, Organisation und Technik im Luftverkehr*. Berlin: 2008; Cresswell, Tim: *On the move. Mobility in the modern western world*. New York: 2006.
- ¹⁷ Lenz, Ramona: Von der Metaphorisierung der Mobilität zum «Mobility Turn». Working Paper. International Platform for Transdisciplinary Studies on Mobilities, Frankfurt am Main: 2001, S. 1–31, hier S. 15.

- ¹⁸ Vgl. die multidisziplinäre Essaysammlung *«Aeromobilities»*, Cwerner, Saulo; Kesselring, Sven; Urry, John: *Aeromobilities*. London, New York: 2009.
- ¹⁹ vgl. Bendix, Regina; Löfgren, Orvar (Hg.): *Double Homes, Double Lives?* In: *Ethnologia Europaea. Journal of European Ethnology* 37. Kopenhagen: 2007, S. 7–15; Rolshoven, Johanna: *Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne*. Schweizerisches Archiv für Volkskunde 103. Basel: 2007, S. 157–179; Vonderau, Asta: *Geographie sozialer Beziehungen: Ortserfahrungen in der mobilen Welt*. Münster: 2003.
- ²⁰ Augé, Marc: *Ein Ethnologe in der Metro*. Frankfurt am Main: 1988.
- ²¹ Löfgren, Orvar: *Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller*. In: *Mobilities*, 3:3. London: 2008, S. 331–351; Rolshoven, Johanna: *Die Strassenbahn als technischer und sozialer Raum. Eine Skizze am Beispiel der Basler «Trambevölkerung»* in: Hengartner, Thomas; Rolshoven, Johanna (Hg.): *Technik – Kultur. Formen der Veralltäglicung von Technik – Technisches als Alltag*. Zürich: 1998, S. 217–241; Lindner, Rolf: *Die U-Bahn als paradigmatischer Ort*. In: *Kuckuck*. 9,1. Graz: 1994, S. 20–22; Vonderau, *Geographie sozialer Beziehungen*, 2003.
- ²² Belliger, Andréa; Krieger, David J.: *Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*. In: Belliger, Andréa; Krieger, David J. (Hg.): *ANTHology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie*. Bielefeld: 2006, S. 13–50, hier S. 15.
- ²³ Hörning, Karl H.: *Experten des Alltags: die Wiederentdeckung des praktischen Wissens*. Weilerswist: 2001, S. 67.
- ²⁴ Ebd. S. 68.
- ²⁵ Ebd. S. 73/74.
- ²⁶ Ebd.
- ²⁷ Augé: *Orte und Nicht-Orte*, S. 52.
- ²⁸ Löfgren: *Motion and Emotion*, S. 331.
- ²⁹ Der Ausdruck «ethnografische Vignette» 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. Lauser, Andrea: «Ein guter Mann ist harte Arbeit.» Eine ethnographische Studie zu philippinischen Heiratsmigrantinnen. Bielefeld: 2004.
- ³⁰ Alle Namen bis auf Stefan und Kay, die durch ihre öffentliche Arbeit bekannt sind, sind in dieser Arbeit anonymisiert.
- ³¹ 43,4 % der UrlauberInnen nutzten den PKW und 20,8 % ein Flugzeug einer Linienfluggesellschaft für das Erreichen des Urlaubsreiseziels. Quelle: Statistica, Portal der Statistica GmbH: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/171448/umfrage/zum-erreichen-des-urlaubsziels-be-nutzte-verkehrsmittel/>, zuletzt abgerufen am 18.08.2015.
- ³² Götsch-Elten, Silke: *Mobilitäten – Alltagspraktiken, Deutungshorizonte und Forschungsperspektiven*. In: Jöhler, Matter, Zinn-Thomas: *Mobilitäten*, S. 15–29, hier S. 20.
- ³³ LBC ist der IATA-Code für Lübeck. IATA steht für *«International Air Transport Association»*, also den internationalen Dachverband der Linienflug betreibenden Luftverkehrsgesellschaften.
- ³⁴ Goffman, Erving: *Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag*. München: 2003 (Erstausgabe 1959).
- ³⁵ Löfgren, Orvar: *Touristen und Pendler: Wie man sich bewegt, so ist man gestimmt*. In: Rolshoven, Johanna; Spode, Hasso; Sporrer, Dunja; Stadlbauer, Johanna (Hg.). *Mobilitäten! Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung*. Berlin: 2014, S. 25–44, hier S. 36.
- ³⁶ Rolshoven über das Basler Tram, S. 229.
- ³⁷ Ebd.
- ³⁸ Fredrik Barth [1969] nach Hengartner, Thomas; Moser, Johannes: *Vorwort der Herausgeber*. In: ebd.: *Grenzen und Differenzen. Zur Macht sozialer und kultureller Grenzbeziehungen*. Leipzig: 2006, S. 13–15, hier S. 14.
- ³⁹ Rolshoven, Johanna: *Übergänge und Zwischenräume, Eine Phänomenologie von Stadtraum und «sozialer Bewegung»*. In: Hengartner, Thomas; Kokot, Waltraud; Wildner, Kathrin (Hg.): *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung*. Berlin, Hamburg: 2000, S. 107–122, hier S. 109 und S. 120.
- ⁴⁰ Färber, Alexa; Vetter, Andreas: *Low-Cost Urbanism: ein Forschungsprogramm zur Untersuchung des Städtischen unter dem Eindruck von intensiver Mobilität in der EU*. In: Jöhler, Matter, Zinn-Thomas: *Mobilitäten*, S. 209–216, hier S. 213.

- 41 Eisenbrand, Jochen: «Mehr Beinfreiheit bitte» – zur Entwicklung des Flugzeugsitzes. In: von Vegesack, Alexander; Eisenbrand, Jochen (Hg.): *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise*, Weil am Rhein: 2004, S. 124–142, hier S. 137.
- 42 Rolshoven, Die Strassenbahn als technischer und sozialer Raum, S. 228.
- 43 Ebd.
- 44 Rolshoven: *Übergänge und Zwischenräume*, S. 120.
- 45 De Certeau, Michel: *Kunst des Handelns*. Berlin: 1988, S. 190 sowie Rolshoven, *Übergänge und Zwischenräume*, S. 120.
- 46 De Certeau 1988
- 47 Rolshoven, Johanna: Woanders daheim. Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne. In: *Zeitschrift für Volkskunde*. Band 102. Münster 2006: S. 179–194, hier S. 184.
- 48 vgl. Löfgren: *Touristen und Pendler*, S. 35.
- 49 vgl. Kevin Lynchs «äussere Landmarken»; Lynch, Kevin (1965): *Das Bild der Stadt*. Berlin: 1965.
- 50 vgl. auch Rolshoven, *Mobilitäten* 2014.
- 51 Goffman, Erving: *Interaktion im öffentlichen Raum*. Frankfurt am Main: 2009 (engl. Erstausgabe 1963), S. 75.
- 52 Meggle-Freund, Margarete: *Deutsche Spanienreisen ausgestellt*. In: Moser, Johannes; Seidl, Daniella: *Dinge auf Reisen*. Münster: 2009, S. 281–297, hier S. 281.
- 53 Färber, Vetter: *Low-Cost Urbanism*, S. 179.
- 54 Ebd.
- 55 Ebd.
- 56 Knecht, Michi: *Einleitung zum Panel: Konsequenzen der Mobilität*. In: Jöhler, Matter, Zinn-Thomas: *Mobilitäten*, S. 217–225, hier S. 217.
- 57 Schmidt-Lauber 2009, S. 246.
- 58 Hengartner, *Zur Ordnung von Raum und Zeit*, S. 35.
- 59 Ebd.
- 60 De Certeau, *Kunst des Handelns*
- 61 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, Ueli: *Zur Einführung: Raumkultur und Raumforschung*. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 109, Heft 1, Basel: 2013, S. 1–3, hier S. 1).
- 62 Zum Beispiel bei Hengartner, Rolshoven, *Technik – Kultur*, S. 9.
- 63 Hengartner, Thomas: *Der Bahnhof als Fokus städtischen Lebens? Volkskundliche Überlegungen zu einem urbanen Phänomen par excellence*. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 90. Basel: 1994, S.187–206, hier S. 201.
- 64 wie Thomas Hengartner es in «*Zur Ordnung von Raum und Zeit*» nennt. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde*, 98 Basel: 2002, S. 27–39, hier S. 36.
- 65 vgl. Frers, Lars: *Einhüllende Materialitäten*. Bielefeld: 2007.
- 66 vgl. Ehn, Billy; Orvar, Löfgren: *Nichtstun. Eine Kulturanalyse des Ereignislosen und Flüchtigen*. Hamburg: 2012, S. 269.
- 67 Krämer, Sybille; Bredekamp, Horst: *Kultur, Technik, Kulturtechnik: Wider die Diskursivierung der Kultur in: dies. (Hg.): Bild, Schrift, Zahl*. München: 2003, S. 11–22, hier S. 18.
- 68 Kittler, Friedrich A.: *Aufschreibesysteme 1800–1900*. München: 2003 (Erstausgabe 1985).
- 69 Reckwitz, Andreas: *Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken*. *Zeitschrift für Soziologie*, Jg. 32, Heft 4. Stuttgart: 2003, S. 282–301, hier S. 286.
- 70 Foucault, Michel: *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: 1978, S. 118–175, hier S. 119/120.
- 71 Technik wird hier nach Serge Latouche erweitert verstanden als «Gesamtheit der Beziehungen zwischen Menschen, Werkzeugen und Umwelt, die Konsumtions- und Produktionsprozesse mit sich bringen» (Hengartner, Rolshoven, *Technik – Kultur*, S. 44).
- 72 vgl. Hengartner, Thomas: *Technik – Kultur – Alltag. Technikforschung als Alltagskulturforschung*. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 108. Basel: 2012, S. 117–139, S. 120, zitiert nach Föcking 2006.
- 73 Van Gennep (1986): *Übergangsriten (Les rites de passage)*. Frankfurt am Main u.a.: 1986.

-
- ⁷⁴ Pitt-Rivers, Julian: Un Rite de passage de la Société Moderne. In: Les Rites de Passage aujourd'hui. Actes du colloque de Neuchâtel: 1991, S. 115–130.
- ⁷⁵ Ebd. S. 127.
- ⁷⁶ Adamowsky, Natascha: Das Wunder in der Moderne: eine andere Kulturgeschichte des Fliegens. München: 2010.
- ⁷⁷ Vonderau: Geographie sozialer Beziehungen, S. 13.
- ⁷⁸ Rolshoven: Übergänge und Zwischenräume, S. 111.
- ⁷⁹ vgl. Schlaack, Johanna: Easy City? (Sub)Urbanes Wachstum im Flughafenumfeld. In: Johler, Matter, Zinn-Thomas: Mobilitäten, S. 189–198, hier S. 190.
- ⁸⁰ vgl. Schmidt-Lauber, Brigitta: Orte von Dauer. Der Feldforschungsbegriff der Europäischen Ethnologie in der Kritik. In: Binder, Beate; Hengartner, Thomas; Windmüller, Sonja (Hg.): Kultur – Forschung. Zum Profil einer volkskundlichen Kulturwissenschaft. Berlin: 2009, S. 237–259, hier S. 246.