

Wir empfehlen Ihnen, auf einem Blatt jeweils zwei Seiten dieses Artikels nebeneinander auszudrucken.

We recommend that you print two pages of this article side by side on one sheet.

The Flying Body: Wie Körper und Dinge sich gegenseitig und eine Flugreise hervorbringen

Larissa Schindler

English abstract: Bodies and things are central dimensions of the “materiality of the social”, yet they are mostly investigated in different lines of discourse. How can we study these dimensions in one perspective? How do bodies and things 'collaborate' in social processes and 'become' together? This contribution tackles these questions based on an empirical study on air travel. In the course of a journey by airplane, bodies and things become relevant in different forms. They have to be gathered and assembled to a mobile formation at the day of travel. At the airport, this formation is decomposed again and subjected to different inspections. In the aircraft, bodies are held still by being 'parked' in the seats like things. Especially when bodies behave recalcitrantly, it becomes evident that this is a demanding accomplishment. 'Flying bodies' are fluid formations of bodies and things that are brought into being situational and change repeatedly in the course of the travel.

Dinge und Körper sind aus der kultur- und sozialwissenschaftlichen Diskussion der letzten zwanzig Jahre kaum mehr weg zu denken. In zahlreichen Studien wurde dargelegt, wie Dinge das Soziale prägen, mehr noch, wie sie als aktive Teilnehmer, als nicht-humane Aktanten auch das Tun der humanen Aktanten mitgestalten (z.B. Latour 2001; Law 1999). Im gleichen Zeitraum entsteht eine lebendige Debatte um die Frage, wie Körper am Sozialen teilhaben (z.B. Shilling 2005, 2007). Sie werden zunächst als soziale Konstruktion dargestellt, in der Folge wird ihnen eine eigenständige Rolle in sozialen Prozessen zugeschrieben. Dafür spricht, dass sie nicht immer im Sinne ihrer „Besitzer“ agieren. Sie können deren Intentionen behindern, unterstützen oder sich gewissermaßen neutral verhalten. Praktiken zu vollziehen ist aber ohne den Beitrag der Körper nicht denkbar. Das gilt nicht nur für offensichtlich körperbetonte Praktiken wie Sport oder Tanz; auch scheinbar körperlose wie etwa (schriftliche) Internetchats oder -spiele erfordern einen Körper, der vor dem Bildschirm sitzt und Tastatur, Maus und andere Instrumente bedient. Beide Diskussionslinien haben in den letzten Jahrzehnten wichtige und innovative Arbeiten hervorgebracht. Interessanterweise werden sie jedoch relativ selten in Verbindung gebracht, obwohl die Beschäftigung mit der Sozialität der Dinge immer wieder den Blick auf Körper lenkt (z.B. Latour 1996; Winance 2006) und umgekehrt die Auseinandersetzung mit der Sozialität der Körper Dinge relevant werden lässt, weil sie beispielsweise als Extensionen des Körpers dienen (z.B. Alkemeyer 2006; Spinney 2006). Dennoch konzentrieren sich die meisten Studien nach wie vor auf

eine der beiden Diskurslinien, d.h. entweder auf die Frage wie humane und nicht-humane Aktanten interagieren oder wie Personen und ihre Körper gemeinsam Sozialität hervorbringen.

Einen Vorschlag, in dem die beiden Diskurslinien aufgegriffen werden, macht Hirschauer (2004). Er argumentiert, der Ansatz der Actor Network-Theory sei um eine körpersoziologische Perspektive zu erweitern. Körper hätten nämlich Teil am Sozialen, ihr Beitrag lasse sich aber weder unter den der Dinge, noch unter den der Personen subsumieren. Vielmehr seien sie wie Dinge als „materielle Partizipanden des Tuns“ zu verstehen. Diese analytische Ergänzung verdeutlicht den Stellenwert von Körpern *und* Dingen sowie das ihnen jeweils spezifische „Gewicht“ in sozialen Prozessen sehr gut, sie leitet den Blick jedoch nicht auf das Verschmelzen von Körpern und Dingen in sozialen Prozessen, das ebenfalls ein wichtiges Moment der Materialität des Sozialen ist. Es wird an spezifischen Fällen besonders augenscheinlich: Kleidung zählt etwa zunächst einmal eindeutig zu Dingen, leistet aber am Körper einen wichtigen Beitrag dazu, Körper als Teilnehmer am Sozialen hervorzubringen. Sie schützt den (nackten) Körper nicht nur vor Wetter und Blicken, sondern gibt ihm eine soziale Form, die seine Kategorisierung erleichtert: Ist dieser Mensch geschäftlich oder privat unterwegs, ist er eher arm oder reich, Mann oder Frau? Der Übergang zwischen Kleidung, Schminke, Frisuren und Körperveränderungen wie Ohrringen oder Tattoo ist fließend. In flexiblerer oder fixerer Form geben sie dem Körper ein soziales Erscheinen, evozieren Bilder und Stereotype über die Person. Körper und Dinge agieren also oft konzertiert, und bringen sich dabei gegenseitig als (praxispezifische) Körper und/oder Dinge hervor. Im Folgenden soll ein Beitrag dazu geleistet werden, die ding- und die körpersoziologische Diskurslinie in dieser Hinsicht noch weiter aufeinander zuzubewegen: Wie bringen Körper und Dinge kollaborativ soziales Geschehen und seine Dynamiken hervor? Und, inwiefern bringen sie sich in solchen Interaktionen gegenseitig hervor?

Ich greife diese Fragen anhand eines spezifischen empirischen Falles auf, der Flugreise. Sie kann als Inbegriff moderner Mobilität verstanden werden, weil Menschen innerhalb von relativ kurzer Zeit über große Distanzen transportiert werden können. Trotz der technischen Möglichkeiten scheint man Menschen aber – anders als Dinge – nicht völlig problemlos durch die Luft befördern zu können. Dem modernen Humanismus folgend sollen ihre Körper unversehrt bleiben und die soziale Situation friedlich. Gleichzeitig müssen sie über den Zeitraum des Fluges auf relativ kleinem Raum verharren und werden dafür systematisch stillgestellt. Fliegen scheint deshalb auf den ersten Blick eine eher körperlose Praktik

zu sein. Beinahe regungslos werden hier Körper – fast wie Dinge – transportiert. Und doch zeigen sie in vielerlei Hinsicht Widerständigkeiten gegen diese Beförderungsform: Sie haben Hunger, müssen zur Toilette, zeigen Übelkeit, Gereiztheit, Ängste und können sogar lebensbedrohliche Zustände (z.B. Embolien) entwickeln. In verschiedener Form werden sie immer wieder auffällig und verweisen so auf eine komplexe Infrastruktur, die zu ihrer Bändigung aufrecht erhalten wird. Dabei stehen Körper und Dinge ständig in einem dynamischen Zusammenhang. Sie bringen unterschiedliche Konstellationen hervor, die verschiedene soziale Formen und Dynamiken ermöglichen oder auch konterkarieren. Gleichzeitig formieren und variieren sie die, die Moderne denkhistorisch begleitende, Grenze zwischen Dingen und Körpern. Flugreisen sind so durch ein Bezugsproblem gekennzeichnet, das einen Grundzug modernen Lebens tangiert: Was passiert, wenn man nicht einfach Fracht transportiert, sondern im humanistischen Sinn Menschen? Wenn also eine Unversehrtheit der Körper garantiert werden soll, die in dieser Form noch vor wenigen Jahrhunderten etwa für Sklaven nicht galt, die bis heute für Tiere wesentlich weniger stark relevant gemacht wird und für Dinge nur auf die Pragmatik von Schadenersatzforderungen begrenzt wird. Im Verlauf von Flugreisen (d.h. vom Buchen eines Tickets bis zum Verlassen des Zielflughafens) entstehen vor dem Hintergrund dieses Bezugsproblems verschiedene Körper-Ding-Konstellationen, die auch schnell wieder wechseln. Im selben empirischen Fall finden sich, wie ich zeigen werde, sowohl Anknüpfungspunkte für eine techniksoziologisch inspirierte Körpersoziologie als auch für eine körpersoziologisch informierte Soziologie der Dinge. Kurz, die Materialität des Sozialen, die den Beitrag von Körpern *und* von Dingen umfasst, wird in verschiedener Form relevant. Der empirische Fall bietet so eine besonders gute Gelegenheit, beide Perspektiven an empirischem Material zu diskutieren und auf diese Weise in Verbindung zu bringen.

Für meine Darstellung beziehe ich mich auf empirische Daten aus einer laufenden ethnografischen Studie über Flugreisen.¹ Der Materialkorpus umfasst bislang teilnehmende Beobachtungen auf Kurz- und Langstreckenflügen, Fotos und einige kurze Videos dieser Reisen sowie Interviews mit Passagieren. Im vorliegenden Beitrag wird jedoch ein eher ungewöhnlicher Typ empirischen Materials besonders relevant: „Logbücher“. Ich habe Reisende gebeten, während oder kurz nach einer Flugreise Beschreibungen dieser Reise anzufertigen. Diese „Logbücher“ sind

1 Die Konzeption dieser Studie wurde von der Johannes Gutenberg-Universität Mainz finanziell unterstützt, ihre Durchführung wird ab März 2016 von der Deutschen Forschungsgemeinschaft finanziert.

aufgrund der räumlichen und zeitlichen Verortung deutlich näher am Geschehen als Interviews. Sie sind gleichzeitig eine interessante Ergänzung meiner Protokolle aus teilnehmenden Beobachtungen, weil sie gewissermaßen eine „Beobachtertriangulation“ herbeiführen. Fast wie eine „Crowd Ethnography“ machen sie verschiedene Aspekte einer Flugreise aus unterschiedlichen Perspektiven erfahrbar. Das ist vor allem an jenen Passagen der Flugreise interessant, die – wie etwa Sicherheitskontrollen – empirischer Forschung nur sehr eingeschränkt zugänglich sind (dazu ausführlich Pütz 2012: 159ff.). Die Logbücher entstanden parallel zu meinen eigenen Beobachtungen, wodurch der Fokus meiner Protokolle auf fruchtbare Weise modifiziert wurde: Die Inputs aus den Logbüchern ließen mich neue Wege durch die Flugreise probieren und Erfahrungen anders rahmen. In gewisser Weise bilden die Logbücher zudem, wie Interviews, einen Zugriff auf das explizite Wissen von Flugpassagieren. Sie geben Hinweise darauf, was einer Beschreibung „wert“ ist und was beim Verschriftlichen untergeht. Auch so modifizieren sie den immer auch theoretisch inspirierten Blick der Teilnehmenden Beobachtung und lenken ihn zurück auf Teilnehmerrelevanzen. Der Fokus meiner Analyse – sowohl von Protokollen als auch von Logbüchern – liegt auf Beschreibungen von Flugreisen, in denen der Beitrag von Körpern und Dingen besonders deutlich wird, sowie, wie bereits erwähnt, auf der Frage, wie sich diese „materiellen Partizipanden“ (Hirschauer 2004) im Verlauf des Geschehens gegenseitig hervorbringen. Es geht mir dabei weniger um langfristige Veränderungen von Körpern oder Dingen, wie sie etwa in Bewegungstrainings erfolgen (dazu der Beitrag von Müller in diesem Band) oder Körpermodifikationen, wie sie durch Piercing oder Operationen stattfinden. Vielmehr fokussiere ich ein fluides situatives Hervorbringen von Körpern und Dingen im Vollzug von Praktiken.

Mein Beitrag ist in drei Abschnitte gegliedert: Im ersten Abschnitt wird das Vorbereiten einer Flugreise dargestellt. Wie wird jene Körper-Ding-Konstellation vorbereitet, die sich später zum Flugzeug bewegen muss? Im zweiten Abschnitt geht es um den Weg zum Flughafen und in das Flugzeug und damit um jene mobile Körper-Ding-Konstellation, die in den Tagen vor der Abreise vorbereitet wurde. Wie wird sie hervorgebracht und – den Umständen entsprechend – immer wieder variiert, zum Teil auch dekomponiert? Der dritte Abschnitt fokussiert das Verstauen von Körpern und Dingen im Flugzeug und damit die Hervorbringung jener „immobilen Körper“, die hier – ganz anders als in vielen anderen gesellschaftlichen Zusammenhängen – ausdrücklich erwünscht sind. Ich komme zu dem Schluss, dass im Zuge einer Flugreise keine in sich konsis-

tenten Körper reisen. Vielmehr werden „flying bodies“ situativ in einer fluiden Formation von Körpern und Dingen hervorgebracht, die sich im Laufe der Reise mehrfach verändert.

Das Zusammenfügen einer Fortbewegungseinheit

Eine Flugreise beginnt nicht im Flugzeug, nicht am Gate; sie beginnt viel früher. Oft bei den ersten Gedanken an die Reise, spätestens jedoch beim Buchen eines Fluges. Sie beginnt also, anders als Bus- oder U-Bahn-Fahrten, sehr häufig Tage, Wochen oder Monate vor dem Reisetag. Sie erfordert außerdem, anders als viele andere Mobilitätsformen, verschiedene Vorkehrungen: Dazu zählen Dokumente, die zum Teil erst generiert (z.B. das Ticket) und zum Teil bereitgehalten (z.B. gültiger Ausweis) werden müssen, Dinge, die den Flug bequemer gestalten und manchmal auch Körpermodifikationen, etwa durch spezifische Kleidung (Stützstrümpfe), für das Zielland vorgeschriebene oder empfohlene Impfungen, Injektionen (z.B. gegen Embolien), andere Medikamente, spezifisch motivierte Mahlzeiten, Alkohol vor dem Abflug zur Beruhigung, etc. Die Flugreise erfordert in spezifischer Weise, Körper und Dinge in ein mobiles Gefüge zu bringen. Am Abreisetag werden „Reisende“ hervorgebracht, indem Körper, Dokumente und verschiedene andere Dinge zunächst zusammengebracht und dann zum Flughafen befördert werden. Diese „Fortbewegungseinheit“ (Goffman 1974: 26ff.) wird im Verlauf der Flugreise immer wieder modifiziert.

Wegen des langen Vorlaufs wird das bevorstehende Fliegen schon vor dem Abreisetag immer wieder relevant. Die Reisevorbereitungen drängen sich in den Alltag. Sie beinhalten nicht nur das bereits erwähnte Versammeln verschiedener Dinge, sondern forcieren auch eine Art emotionales Einstimmen auf das Fliegen. Dieses kann von unterschiedlichen Themen und Diskursen gesteuert sein. So kann etwa ein aktuelles Flugunglück latente vorhandene Flugängste triggern oder die Vorfreude auf die Flugreise Recherchen stimulieren. Eine besonders intensive Form des Einstimmens auf kommende Flugreisen beschreibt das Logbuch eines Journalisten:

„Ich liebe fliegen. Ich fliege oft – aber es ist immer wieder etwas Besonderes. Es ist einer der einzigen Momente, die mir geblieben sind, in denen ich ganz für mich allein bin, weit weg von Handy, Internet, Terminen, Verantwortung. [...] Eine Flugreise beginnt für mich am Tag der Buchung. Ab dem Moment, an dem ich die Buchung bestätige, habe ich eine Deadline. Mein Reiseziel rückt in den Mittelpunkt meines Interesses. Da ich oft in meiner Funktion als Journalist reise, sind die Wochen und Tage vor einer Reise oft von intensiven Recherchen gekennzeichnet. Ich kann so auf den Tag

der Abreise hinarbeiten. Das setzt ein klares zeitliches Fenster und erleichtert mir damit die Arbeit.“

Dieser Ausschnitt beschreibt nicht nur eine emotionale Einstimmung, sondern auch ihre Verbindung mit dem Akkumulieren von kognitivem Vorwissen über das Reiseland, das im beschriebenen Fall viel Zeit und Arbeit beinhaltet. Unabhängig von einem solchen Akkumulieren von Vorwissen erfordert das Vorbereiten einer Flugreise zudem ein größtenteils praktisches Wissen über das Fliegen. Es beinhaltet zum einen das Ansammeln und Verwalten der notwendigen Dinge sowie häufig auch kleinere Adaptierungen des Körpers, und zum anderen eine Antizipation des eigenen Verhaltens am Reisetag. Besonders virulent wird dieses praktische Wissen einige Zeit vor dem Abflug, wie der folgende Auszug aus dem Logbuch einer Wissenschaftlerin zeigt, die in der Flugvorbereitung etwas weniger routiniert zu sein scheint:

„Was bei meiner Freundin, die im Außendienst einer Softwarefirma arbeitet, so easy aussieht, dauert bei mir einen ganzen Nachmittag: Ich kaufe durchsichtige Plastikfläschchen und fülle meine Waschsachen hinein. Ich messe und wiege meinen Koffer. Ich versuche mich beim Online-Check-in. Erstmal begegne ich dort der Irritation, dass ich nur Chef und Kollegen und mich gemeinsam einchecken kann. Oder ich müsste einzelne Namen „entfernen“, was ich mich nicht traue. Ich rufe bei der Lufthansa Hotline an. Erwische die falsche Abteilung. Probiere es noch mal, usw. Irgendwann habe ich es geschafft und schicke dem Kollegen, der alles organisiert hat, eine SMS, dass ich die anderen erst am Gate treffen werde. Schließlich packe ich komplett fertig und stelle den Koffer neben die Wohnungstür – morgens um 4:30 bin ich sicher noch halb dement und vergesse sonst die Hälfte.“

Dieser Auszug deutet an, welche komplexer Tätigkeit es bedarf, jene Formation aus Körpern und Dingen vorzubereiten, die sich am Reisetag zum Flughafen bewegen soll. Diese Tätigkeit kann leichter oder schwieriger erscheinen, je nachdem wie viele der notwendigen Dinge bereits in Reichweite sind, und wie viele erst eigens angeschafft werden müssen. Mit der Häufigkeit der Flugreisen steigt normalerweise die Zahl jener Dinge im Haushalt, die für Flugreisen bestimmt oder zumindest verwendbar sind, wie etwa Plastikfläschchen, die den Vorgaben für Flüssigkeiten an der Sicherheitskontrolle entsprechen, Koffer, die gerade noch als Handgepäck transportiert werden können oder alternativ groß und durch Rollen mobilisiert sind, sodass sie auch für großes und schweres Gepäck taugen. Nicht nur einzelne Personen eignen sich also Flugwissen an, auch ganze Haushalte werden „flugtauglicher“.

Die Dinge müssen jedoch nicht nur versammelt, sondern auch den Konditionen des Fliegens angepasst werden. Am Flughafen werden Dinge,

Personen und Körper unterschiedlichen Kontrollen unterzogen. Die Vorbereitung einer Flugreise erfordert, diese unterschiedlichen Kontrollen vorwegzunehmen und in das Verhalten am Flughafen einzuplanen. Was kann bzw. was muss an welcher Stelle vorhanden sein. Wo kann man weitere Reisende treffen? Sind die notwendigen Dokumente auf dem aktuellen Stand? Verschiedene Gepäckteile müssen in eine vorgegebene Zahl an Koffern passen, der einer Gewichtskontrolle unterzogen werden wird. Dafür muss sorgsam entschieden werden, was mitkommt, was ausgetauscht wird und was zurück bleibt.

Schließlich antizipiert die Protokollantin ihr Verhalten am Abreisetag zu einem extern vorgegebenen Zeitpunkt. Würde man normalerweise davon ausgehen, dass die reisende Person an den Koffer denkt, muss der Koffer in diesem Protokoll selbst an sich erinnern. Er wird dazu an einer Stelle positioniert, wo er im Weg steht, neben der Wohnungstür. In der hier vorweg genommen mobilen Formation von Körpern und Dingen wird auf intelligente Weise eine reflexionsarme Abreisesituation eingerichtet. Die Reisende verlässt sich auf das praktische Wissen ihres Körpers, den Weg zum Flughafen auch im Halbschlaf zu finden und auf die zwar eingeschränkte, aber trotzdem planbare Fähigkeit der Dinge, gewissermaßen selbst zu einem Zeichen zu werden und so rudimentäre Kommunikationsbeiträge zu leisten.

Erfahrungen rund um die Vorbereitung von Flugreisen führen zu verschiedenen Reise-Gewohnheiten, die oft sehr stark auf den eigenen Körper und die Dinge im gegebenen Setting sowie auf die Körper von Mitreisenden bezogen sind. Reisende werden aus Körpern und Dingen hervorgebracht, wobei kognitives und praktisches Wissen eingesetzt wird, das sich um das Formieren und Zerfallen verschiedener Assemblagen von Körpern und Dingen dreht: Weil es zu Personenkontrollen kommen wird, wird der Personenstatus durch Dokumente, aber auch Kleidung hergestellt; weil man sich zum Flughafen bewegen, durch eine Sicherheitskontrolle gelangen und später über einen längeren Zeitraum sitzen wird, wird der Körper für diese Herausforderungen vorbereitet; weil es zu Gepäckkontrollen kommen wird, müssen die Dinge vorausschauend formiert werden.

Die Dekomposition der Reisenden auf dem Weg in das Flugzeug

Die Zahl der Passagiere nimmt in den letzten Jahrzehnten stetig zu. Dennoch scheint die Flugreise nach wie vor sehr häufig als außergewöhnliches Ereignis gerahmt zu sein. Gerade in den Stunden vor der Abreise

werden oft noch viele Dinge erledigt: Freunde und Verwandte werden verabschiedet, Haustiere versorgt, Schlüssel für Häuser und Wohnungen hinterlegt und vieles mehr. Die oben dargestellten Vorbereitungen, Gewohnheiten und Rituale des Fliegens verweisen einerseits auf eine gewisse Außergewöhnlichkeit dieser Praxis im Alltag, an die der Körper und seine Dinge angepasst werden müssen. Sie verdeutlichen aber andererseits auch, dass das Setting gleichzeitig weitgehend als berechenbar erlebt wird. Ganz anders als in jenen Situationen, die das Handeln unter Unsicherheit (dazu z.B. Böhle & Wehrich 2009) stellen, scheint es hier eher um ein Handeln mit spezifischen, aber erwartbaren Herausforderungen zu gehen. Diese Herausforderungen werden jedoch in der Regel primär am Flughafen, in manchen Fällen noch beim Packen erwartet, das Antizipationsfähigkeit und Konzentration verlangt. Der Weg zum Flughafen hingegen wirkt in den meisten Interviews und Logbüchern eher überraschungsarm. In vielen Logbüchern wird er gar nicht oder nur sehr kurz erwähnt, interessanterweise auch nicht die Belastungen des Körpers, etwa das Schleppen von Gepäckstücken.

Dabei ist auch dieser Weg nur selten völlig unkompliziert. Die Reisenden und ihre Gepäckstücke müssen normalerweise mindestens eine Stunde vor Abflug am Flughafen eintreffen. Flughäfen sind meistens außerhalb der Stadt, sodass sie einen weiteren Weg erfordern, der leicht kostspielig werden kann. Die Reisevorbereitung beinhaltet deshalb oft auch ausgeprägte Überlegungen oder ein bereits vorhandenes kognitives Wissen über den Transport zum Flughafen. Dazu zählt herauszufinden, wo man günstig parken kann oder wie man mit möglichst wenig Umstiegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinkommen kann.

Der Weg zum Flughafen besteht aus einer ganzen Kette von Mobilitätsformen, in einer sehr kurzen Form z.B.: Fußweg zum Auto, die Autofahrt zum Flughafen und dort den Fußweg zum Terminal. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird diese Kette oft länger. Man geht etwa zu Fuß zum Bus, fährt nach der Busfahrt noch mit der Bahn zum Flughafen und dort wieder zu Fuß zum Terminal. Diese Aneinanderreihung von Mobilitätsformen bringt ein geschicktes Arrangieren von Körpern und Dingen mit sich, weil der Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln eine durchaus komplexe, keineswegs nur zeitliche Taktung von Körper-Gepäck-Assemblage und Maschine erfordert. Vielmehr passt sich die Assemblage beim Umsteigen nicht nur wechselnden Bedingungen, sondern auch dem Wechsel von Bedingungen an. Sie muss sich etwa vorübergehend de-komponieren und auf Kofferräume, Ablageflächen und Sitzplätze verteilen. Kurz vor dem Aussteigen werden die abgelegten Dinge wieder versammelt und in Position zum Aussteigen und zu eventuell Mitreisenden gebracht werden. Dafür müssen Gespräche und andere

Interaktionen zum richtigen Zeitpunkt unterbrochen werden um sicherzustellen, dass alle das Verkehrsmittel zum richtigen Zeitpunkt verlassen, sich außerhalb neu formieren, eventuell verwahrte Gepäckstücke holen und sich zum nächsten Verkehrsmittel oder zu einem anderen Ziel aufmachen. Gerade beim Ankommen an größeren Flughäfen entstehen zudem oft ernsthafte Koordinationsaufgaben, wenn viele Reisende gleichzeitig aussteigen und sich dann auf den vorhandenen Platz sortieren, der vor und nach den Ausgängen oft eng wird.

Die Komplexität dieser Anpassungstätigkeit wird vor allem dann deutlich, wenn sie misslingt, wenn etwa kurzfristige oder dauerhafte Einschränkungen der körperlichen Beweglichkeit die Nutzung von Verkehrsmitteln erschweren oder verhindern, oder wenn mitgeführte Artefakte wie sperriges Gepäck oder ein Kinderwagen Probleme verursachen. Gerade hier verändern sich die Assemblagen häufig, Rucksäcke werden vom Rücken genommen, Rollkoffer vor statt hinter dem Körper positioniert, Kinder auf den Arm genommen, damit sie in der Menge nicht verloren gehen, etc. Der Weg zum Flughafen erfordert also das Bilden einer mobilen und gleichzeitig in sich flexiblen Formation von Körpern und Dingen. In der Selbst- und Fremdwahrnehmung werden die Dinge, manchmal aber auch mitreisende Kinder zu Teilen des Körpers. Sie werden „mittransportiert“ und bringen so einen beladenen, mobilen Körper hervor, der quasi als Vehikel funktioniert.

Das dafür notwendige praktische Wissen schließt in der Regel gut an die sonst gängige Form des Umgangs mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln an, denn die Infrastruktur von Bahnen und Flugzeugen ist unübersehbar in Städte und Gemeinden und damit in die alltägliche Mobilität eingeflochten (dazu z.B. Cidell 2012; McNeill 2009). Der Weg zum Flughafen scheint wohl auch deshalb nur im Ausnahmefall der Beschreibung wert. So hält sich auch die im vorigen Abschnitt bereits zitierte Wissenschaftlerin an dieser Stelle im Logbuch sehr kurz. Ihr Plan, den Weg zum Flughafen im Grunde ihrem Körper und den Dingen zu überlassen, scheint aufzugehen. Erst beim Ankommen entsteht Unwohlsein. Sie schreibt über diesen Weg:

„Tatsächlich bewege ich mich am nächsten Tag im Halbschlaf in den ICE, dort angekommen schlafe ich bis kurz vor dem Flughafen, wo ich um 6:40 ankomme. Ich fühle mich höllisch unbequem, wie eine Presswurst, weil ich mich aus Schwanger Über-Ängstlichkeit (und wegen meiner Gerinnungsstörung) in eine Kompressionsstrumpfhose gequetscht habe. Gottseidank habe ich, davon abgesehen, keine Symptome – außer dass ich ca. alle 90 Min auf die Toilette muss. So auch am Flughafenbahnhof. Sehr zufrieden stelle ich fest, dass der Flughafen auf alle Eventualitäten eingestellt ist und mich direkt oberhalb der ersten Rolltreppe eine Toilette erwartet.“

Hier wird zunächst umgesetzt, was antizipiert wurde: Der Körper gewährleistet die Mobilität der Person, die im Grunde einfach mit-transportiert wird. Statt ihr wird hier der Körper zum Navigator, – müde wie er ist – bewegt er sich mit allen Dingen zum Flughafen. Kognitive Beiträge können in diesem Fall relativ gering ausfallen, weil der Weg bekannt ist und sich die Flugreise in ein Netz alltäglicher Mobilität einschreibt. (Protokolle über den Weg zum Flughafen in einer unbekanntem Stadt lesen sich an dieser Stelle anders. Sie betonen häufig die Aufmerksamkeit und die Spannung, die sowohl die Planung der Anfahrt als auch der Weg selbst erfordern.)

Beim Ankommen am Flughafen aber endet die Erfolgs-Story zum ersten Mal. Der Körper macht auf unterschiedliche Weise auf sich aufmerksam, oder besser, er wird auffällig und erinnert die Protokollantin an einen neuen körperlichen Zustand, der bis dahin im Logbuch nicht präsent war: die seit kurzem bestehende Schwangerschaft. Zumindest für das zweite Problem hat der Flughafen vorgesorgt. Es gibt in kurzen Abständen Toiletten, sodass man im Grunde nie zurücklaufen muss, sondern immer im Vorwärtsgehen eine Toilette finden wird. Auch das trägt dazu bei, den Passagierfluss in eine Richtung zu kanalisieren und so noch kollisionsfreier zu gestalten, als er ohnehin schon läuft. Umgekehrt scheint der, der Schwangerschaft zugeschriebene Harndrang die Erinnerung an die vielen Toiletten an Flughäfen zu triggern. Nicht nur der Körper, auch die materielle Umgebung wird vor diesem Hintergrund neu wahrgenommen, der „neue“ Körper ordnet den Flughafen und seine Materialität nach eigenen Kriterien.

Dass der Weg zum Flughafen in den Logbüchern und Interviews oft wenig Gewicht hat, könnte auch daran liegen, dass der Weg innerhalb des Flughafens (zumeist) weniger alltäglich und wesentlich störungsanfälliger ist. Er stellt einen besonders komplexen und aufwändigen Fall des Umsteigens dar, der vergleichsweise lange Fußwege mit sich bringt und auch sonst einer Aneinanderreihung von Aufgaben gleicht. Zunächst muss an größeren Flughäfen das richtige Terminal gefunden werden, eventuell ein Schiebewagen für das Gepäck, dann der richtige Schalter für den Check-In. Die technischen Neuerungen der letzten Jahre haben den Check-In der Personen inzwischen größtenteils auf Maschinen verlegt, sodass man entweder im Vorfeld oder vor Ort ein Ticket ausdruckt oder es elektronisch auf einem Mobiltelefon oder Tablet mitbringt. Fluggepäck, wenn vorhanden, wird bei einem Schalter oder einer Maschine abgegeben und geht so seinen eigenen Weg, mit eigenen Chancen für Pannen (Potthast 2007). Die Körper-Ding-Assemblage wird an dieser Stelle (wieder) neu formiert. Daran anschließend geht es zur Sicherheitskontrolle, von dort häufig durch eine Konsumzone zum Gate, wo man auf das

Boarding wartet. Dieser Teil der Reise gleicht einem stop and go, weil man immer wieder ansteht, bevor man durchsucht oder kontrolliert wird und danach den Weg fortsetzen kann. Zudem können an allen Stationen Probleme auftauchen. Der Weg am Flughafen zum Flugzeug hinterlässt deshalb oft eher bleibende Eindrücke als die Fahrt zum Flughafen.

Die besondere Eindrücklichkeit dieses Teils der Reise zeigt sich nicht nur in den Interviews und Logbüchern, sondern auch in der soziologischen und kulturgeografischen Literatur zu „Aeromobilities“. Knox et al. (2008) etwa greifen Castells (1996) Konzept des „Space of Flows“ auf und beschreiben, wie dieser am Flughafen mittels verschiedener Ordnungsmaßnahmen immer wieder gestört wird. Ein besonders prominentes und gut untersuchtes Phänomen ist (vor allem seit 9/11) die Sicherheitskontrolle, im Zuge derer Körpern und Dingen besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. So beschreiben Kruger et al. (2008) wie Personen mittels biometrischer Verfahren bezüglich ihres Risikopotenzials eingeschätzt werden und damit ständig unter Druck stehen, beweisen zu müssen, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellen. Dabei behandeln, wie Adey (2002) zeigt, gerade Authentifizierungs- und Identifizierungssysteme die Körper der Passagiere als ‚Texte‘, deren gemessene, beobachtete und gespeicherte Informationen für die Feststellung ihrer wahren Identität genutzt werden sollen, wobei multiple Formen der Sinneswahrnehmung zum Einsatz kommen (Potthast 2011). Einige Studien widmen sich der (von Foucault inspirierten) Frage, wie Körper zum Ziel von Macht, Disziplinierung und Kontrolle werden (z.B. Adey 2008; Salter 2006, 2007). Die Dramatik der Kontrollpraxis wird deutlich, wenn man sich das an Flughäfen vorherrschende Verbot von Witzen über Bomben (Martin 2010) oder die ungewöhnlichen Schwierigkeiten von empirischer Forschung über dieses Phänomen (Pütz 2012) vor Augen hält.

Diese Studien haben verschiedene, wichtige Aspekte der Flugreise beleuchtet, aber auch sie bringen entweder Körper oder Dinge in den Blick, kaum aber ihr Zusammenspiel. So beschäftigen sich Beiträge über Passkontrollen mit Personen und ihren Körpern, und Arbeiten zur Sicherheitskontrolle damit, wie mit Personen und ihren Dingen bzw. mit technischen Apparaturen umgegangen wird. Der Blick auf die Praxis der Kontrollen zeigt aber, dass auch hier Körper-Ding-Formationen relevant werden, die sich immer wieder transformieren. Am Weg durch den Flughafen etwa lässt sich eine stückweise Dekomposition der Reisenden erkennen: Bereits beim Check-In werden sie von größeren Gepäckstücken getrennt und es entsteht eine neue, für den Passagierraum des Flugzeugs taugliche Formation, ein (zunächst potentieller) Fluggast. Die anschließende Sicherheitsschleuse macht zwar zunächst jeden Menschen zu einem potenziell gefährlichen Menschen, sie kontrolliert das jedoch,

indem sie bestimmte Körper-Ding-Formationen sucht, nämlich Körper-Waffe-Konstellationen. Viele Dinge dürfen deshalb zwar im Fluggepäck mitreisen, nicht aber im Handgepäck, wo sie jederzeit greifbar wären. Bruno Latour (2002: 213ff.) argumentiert in einem berühmten Essay, dass weder die Pistole noch der Mensch schieße, sondern ein „Hybrid-Akteur“, der gleichzeitig Mensch und Pistole in einer neuen Form hervorbringe. Dieser Hybrid-Akteur setzt jedoch einen für den Schusswaffengebrauch befähigten Körper voraus, etwa eine Hand, die eine Pistole halten und potenziell entsichern und auslösen kann. Er beruht also auf einer spezifischen Körper-Ding-Assemblage. Betrachten wir das gegenseitige Hervorbringen von Körpern und Dingen als potenziell gefährlich anhand der Beschreibungen eines Logbuches:

„Nun kann ja nichts mehr schief gehen. Denke ich, bis ich bei den Sicherheitsschleusen ankomme. Erstmal freue ich mich zwar, als ich bemerke, dass Businessclass-Ticket Besitzer in so eine Art VIP-Schlange dürfen, dann aber spüre ich mich relativ unangenehm beobachtet: Habe ich meinem behaupteten Status entsprechend alles richtig gemacht? Flüssiges&Elektronisches ausgepackt, usw? Fast fällt mir das Ipad aus der Hand, ich bin bepackt wie ein Muli. Endlich darf ich den ganzen Kram aufs Band legen und werde aufgefordert, auch mein Jackett hinzuzufügen. Ich durchlaufe die Schleuse ohne Piepen und warte auf meinen Koffer. 30 min vor Boarding. Irgendetwas stört. Ich kann meinen geröntgten Koffer auf dem Bildschirm erkennen. Das dauert alles gefühlte Ewigkeiten. Jetzt rutscht er aus dem Röntgengerät, vorneweg Jacke, Jackett und Handtasche, Ipad und Flüssigkeiten. Ich krame mich wieder zusammen. Aber der Koffer fehlt plötzlich. Er ist in einen abgeteilten Bereich geleitet worden, der – so teilt ein Schild mir mehrsprachig mit – für weiterführende Kontrollen gedacht ist. Ich trete hinzu und versuche charmant die Dinge zu beschleunigen. „Muss mein Gepäck durchsucht werden?“ „Ja leider, wir machen das stichprobenweise. Bitte öffnen Sie den Koffer.“ Ich ziehe den Reißverschluss auf, klappe den Deckel hoch und will die erste Schicht Kleidung herausnehmen. Darunter liegt nämlich ein ganzer Wust Ladekabel, Lautsprecher, etc. und ich nehme an, dass dieser Wust den Security-Menschen interessiert, aber er hat mich schon angeherrscht: „Jetzt die Hände aus dem Koffer“. Ich schrecke zurück und beobachte leicht geschockt und missbilligend, wie er mit Einweghandschuhen gerüstet, meinen Koffer auseinander nimmt. Tatsächlich landen die Kabel nun in einer extra Box und alles wird noch mal geröntgt. Neben mir wird eine Frau mit Kinderwagen auseinander genommen und ich frage mich, ob irgendwie kontra-intuitiv nach Terrorverdächtigen gefahndet wird – oder was ... Endlich darf ich weiter. 20 min vor Boarding. Bei der Ausweiskontrolle macht der Polizist doofe Bemerkungen zu meinem Passbild. Inzwischen bin ich ernsthaft genervt und muss schon wieder auf die Toilette ...“

Die Sicherheitsschleuse sucht also (1) systematisch nach bewaffneten bzw. potenziell bewaffneten Körpern, wobei auch Dinge unter Verdacht geraten können. In der beschriebenen Szene wird ein ganzer Koffer als verdächtig eingestuft. So verdächtig, dass der ihn begleitende Körper ihn zwar noch öffnen, nicht aber hinein fassen darf. Als gäbe es eine

Ansteckungsgefahr schützt sich der kontrollierende Körper mit Einweghandschuhen, vermutlich vor dem Hinterlassen von Fingerabdrücken. Erneut werden nun verdächtige und unverdächtige Dinge unterschieden. Die Kabel sind verdächtig, im Gegensatz zu den Kleidungsstücken. Gleichzeitig ist die Sicherheitsschleuse, das hebt der zitierte Ausschnitt zunächst hervor, (2) auch eine Gelegenheit für soziale Distinktion: Hier werden nämlich 1. und 2. Klasse-Passagiere hervorgebracht, oder mit dem inzwischen gängigen Vokabular „first-, business- und economy class“-Passagiere. So entstehen privilegierte Körper, die weniger lange anstehen müssen, weil es weniger von ihnen gibt. Dieser Vorgang kann jedoch – ganz im Sinne Bourdieus – einen eigenen Stress produzieren, wie die kleinen Zweifel der Protokollantin an ihrer Performance zeigen. Schließlich bringt die Schleuse (3) eine weitere Konstellation hervor: überfrachtete Körper. In der beschriebenen Szene entsteht ein solcher überfrachteter Körper interessanter Weise beim Versuch sich einzelner Dinge zu entledigen. Die Trennung des Körpers von den ihn begleitenden Dingen ist eine eigene Herausforderung, denn nicht immer lässt sich problemlos zerlegen, was als Formation durchaus funktioniert. Auf das Zerlegen folgt ein erneutes Zusammenfügen, das jedoch ebenfalls in verschiedener Form schief gehen kann. Hier fehlt plötzlich der Koffer, während die Protokollantin „sich wieder zusammen kramt“, und mit dieser alltagssprachlichen Formulierung wie nebenbei eine Assoziation zur These von „Praktiken der Subjektivierung“ (Alkemeyer et al. 2013; Reckwitz 2006) kreierte. Dazu fügt sich ein ganzer Ablauf an Gefühlen, von Freude über Zweifel bis zur Gereiztheit reicht der Bogen, in einer Geschichte, in die zudem ein latenter Zeitdruck eingeschrieben ist, der die Reihe zu erledigender Aufgaben begleitet: „30 Minuten vor Boarding [...] 20 Minuten vor Boarding“. Die Schilderung scheint – wie selbstverständlich – davon auszugehen, dass wir den Zeitplan der Protokollantin kennen. Als Leserin sehe ich einen Großflughafen vor mir, denn an manchen kleinen Flughäfen war ich inklusive Sicherheitskontrolle in maximal fünfzehn Minuten am Gate. Große Flughäfen sind jedoch zeitintensiv. In gewissem Sinne gibt es also auch eine Distinktion der Flughäfen: Welche beanspruchen Zeit für sich und werden so als Großflughafen, als Knotenpunkt, „hub“ hervorgebracht?

Die Schilderungen des Weges über den Flughafen lesen sich oft wie ein Abarbeiten einer Aufgabenliste. Die Körper und ihre Dinge müssen von Station zu Station bewegt werden, was an größeren Flughäfen nicht nur zeitaufwändig ist, sondern auch ein im Vergleich mit dem Stadtverkehr unüblich weitläufiges Bewegen mit sich bringt. Vor dem Einsteigen in das Flugzeug werden die Körper in der Regel noch einmal stark gebremst, sie

müssen auf das Boarding warten. Diese Wartezeit wird in unterschiedlicher Weise genutzt. Die oft großen Fenster laden dazu ein, das Geschehen am Flughafen zu beobachten (dazu ausführlich Adey 2007) und Sitzgelegenheiten zum Lesen oder Arbeiten. Es ist nicht nur der Zeitpunkt, an dem die Körper durch das Warten auf die kommende Immobilität im Flugzeug vorbereitet werden, sondern an dem die Passagiere zudem letzte eigene Vorbereitungen durchführen können. Der folgende Auszug aus einem Logbuch zeigt eine Variante davon, sich und den Körper auf den Flug einzustimmen:

„Vor dem Gate warten wieder Unmengen an Menschen. Wir verschaffen uns zu nächst einen Überblick und suchen uns dann zwei Plätze weit weg von den schreienden Kindern und hoffen, dass diese nicht in der Nähe von uns sitzen werden. Auf dem letzten Flug hatten wir vier Kinder vor uns und eine überforderte Mutter. Es sind noch 30 Minuten bis zum Check-In. Die meisten Fluggäste haben sich so platziert, dass sie sich schnell anstellen können. Es ist jedes Mal das gleiche. Jeder hat einen zugewiesenen Sitzplatz und will dennoch zuerst im Flieger sein. Das Einsteigen wird zu einem Wettrennen, was es zu gewinnen gibt, weiß ich nicht genau. In einigen Ländern ist das Einsteigen ein wenig kontrolliert und in anderen nur ein Chaos und am Ende sitzt jeder auf seinem Platz. Wir machen es uns kurz bequem. Kurz vor dem Einsteigen gehe ich auf die Toilette und ziehe mich um. Jeans wird gegen eine Trainingshose eingetauscht. Christian macht kurze Zeit später das gleiche. Dies haben wir uns im Laufe der Zeit angeeignet. So wird der Nachtflug viel angenehmer.“

Beim Boarding wird die in Kürze im Flugzeug entstehende Zwangsgemeinschaft der Passagiere ein Stück weit vorweg genommen. Nur wer diesen Flug gebucht hat, findet sich normalerweise im Boardingbereich ein. Das bietet – so das Logbuch – eine erste Gelegenheit zur Orientierung: (1) Man setzt sich hier schon weg von potenziell störenden Passagieren und ihren auffälligen Körpern. So werden potenziell störende Körper und Konstellationen (das schreiende Kind, die überforderte Mutter) wahrgenommen und als solche konstruiert. Körper werden ja nicht nur gegenüber der Infrastruktur auffällig, sondern können sich auch gegenseitig nerven. (2) Man antizipiert bereits die Strategie des Anstellens, d.h. man setzt sich möglichst nahe zum Gate, um als erster in der Schlange und im Flugzeug sein zu können, oder nutzt eine andere Distinktionschance, nämlich als routinierter Flugreisender ruhig das Ende des Anstellens abzuwarten, weil man ja ohnehin früh genug in den Flieger kommt. (3) Man antizipiert die Zeit im Flugzeug und bereitet den Körper darauf vor. Das lange Sitzen wird im kurzen Sitzen vorweg genommen, die Jogginghose soll die geringe Bewegungsfreiheit kompensieren. Die, vom davor liegenden Abarbeiten der Flughafen-Aufgabenliste gehetzten Körper werden so auch ein wenig abgekühlt. Nun stehen kaum mehr Aufregungen bevor, 'nur' mehr der Flug.

Beim Einsteigen in das Flugzeug wird die bereits vorgeordnete Passagiermenge nach wenigen Metern wieder verlangsamt. Die Eingänge in den Flieger sind normalerweise so eng, dass nur eine Person sie passieren kann, sodass auch hier eine Schlange entsteht. Das bereits vom Weg durch den Flughafen bekannte Stop-and-Go findet also eine Fortsetzung. Gleichzeitig wird diese Verengung von der Fluggesellschaft genutzt, um eine weitere Ticketkontrolle mit einer, an jeden Einzelnen adressierten, Begrüßung zu verbinden. Diese rituell anmutende Prozedur scheint mehrere Botschaften zu beinhalten: Die quasi-persönliche Begrüßung und das Platz-Anweisen vermitteln, dass die Eintretenden die Vor- und Nachteile eines Gaststatus genießen werden sowie, dass im Flugzeug geordnete Verhältnisse herrschen. Weder kann man im Bulk einsteigen, noch ohne Eintrittskarte. Und, man kann sich nicht unkontrolliert einfach irgendwohin setzen.

Hat man das Begrüßungsritual passiert, bewegt sich die Menge durch die ebenso engen Gänge weiter zu den Sitzplätzen. Auch hier kann sich der Menschenfluss bei normaler Auslastung der Maschine nur sehr langsam bewegen. Die Passagiere suchen ihre Plätze und häufig in der Nähe des Sitzplatzes eine Möglichkeit, das Handgepäck zu verstauen:

„Angekommen an unserer Reihe verstauen wir die Handgepäckkoffer über unseren Sitzen, ziehen unsere Schuhe aus, die auch dort verstaut werden und ziehen dicke Socken an. Auf unseren Sitzplätzen platziere ich mein eigenes Kissen gegen das Fenster, öffne die Tüte mit der Decke und öffne auch die Tüte mit der Decke neben mir, da wir glücklicherweise die Reihe für uns haben. Die Passagiere, die an uns vorbei laufen werden natürlich mit einem Seitenblick begutachtet. Ob man einen guten Nachtflug hat oder nicht hängt, alles von den Mitreisenden ab. [...] Als nächstes wir überprüft, ob das Entertainment-Programm schon gestartet wurde. Leider noch nicht. Wir unterhalten uns über das Einreisen und unsere Visa. Checken noch einmal, ob wir die Reisepässe an uns haben. Alles da. Das Personal begrüßt jetzt nochmal alle Gäste über die Lautsprecher und es wird ein Programm gestartet, dass im Falle eines Notfalls die Vorgehensweise erklärt und zeigt. Großes Interesse habe ich nicht daran, denn die Wahrscheinlichkeit, dass man bei einem Absturz überlebt ist fast Null, außer wenn der Pilot auf dem Wasser landet. Aber wie oft passiert das. Die Türen werden geschlossen. Das Boarding wurde abgeschlossen.“

Liest man diese Passage, so gewinnt man den Eindruck, dass nicht nur das Handgepäck verstaut wird. Vielmehr werden auch die Körper der Passagiere zunächst in das Flugzeug sortiert und später – ähnlich wie das Gepäck im Ablagefach – auf einem Sitzplatz „verstaut“. Sie werden dabei von weiteren Dingen getrennt, als Reiseformation also weiter dekomponiert. Verschiedene Accessoires erleichtern diesen Vorgang: Vorausschauendes Buchen erhöht die Chance auf etwas mehr Platz als einem zustehen würde, Decken und Kissen polstern den Körper, der unter

Umständen schon zuvor in bequeme Kleidung gepackt worden war. Der (hier nicht erwähnte), normalerweise während des gesamten Flugs anzulegende, Sicherheitsgurt schnallt den Körper in den ohnehin relativ engen Sitzreihen fest. Die Körper der Passagiere verlieren die eigene Bewegungsfähigkeit und verschmelzen gleichzeitig mit dem Vehikel zu einer mobilen Einheit, die sich durch die Luft bewegen kann.

Was mit einer materiellen Bindung der Körper beginnt, wird mit der Bündelung der Aufmerksamkeit der Personen fortgesetzt: Die Sicherheitseinweisung vermittelt einen gewissen Ernst in dieser Situation, das Unterhaltungsprogramm lenkt von dem Mangel an Beschäftigung ab. Was das Unterhaltungsprogramm zunächst nicht leistet, wird durch Selbst-Beschäftigungspraktiken ersetzt, etwa das Beobachten anderer Passagiere oder Lesen.

Der Weg zum Flugzeug erfordert also mobile Körper-Ding-Formationen, die auch in der internen Zusammensetzung flexibel sind. Während zumindest die unteren Kleidungsschichten relativ stabil am Körper bleiben, werden äußere Kleidungsschichten, Dokumente und Gepäck mit dem Körper transportiert, können aber bei Bedarf abgelegt oder umorganisiert werden. Beim Check-In trennt sich ein Teil des Gepäcks von der vorhandenen Formation, wodurch eine neue, an das Flugzeug adaptierte Version hervorgebracht wird, die sich durch den Flughafen zum Flugzeug bewegt. Diese wird immer wieder transformiert und dabei sukzessive von begleitenden Dingen getrennt: zunächst vom Fluggepäck, während der Sicherheitskontrolle eventuell von Getränken und anderen untersagten Gegenständen, im Flugzeug schließlich vom Handgepäck. Der Reisende wird sukzessive zu einem Fluggast und damit zu einem im Flugzeug transportablen, immobilen Körper.

Die totale Situation: Immobiler Körper im Flugzeug

Im ausklingenden 18. Jahrhundert galt manchen Menschen schon die damals verfügbare Kutsche als ein Käfig, der dem selbstbestimmten Gehen in der freien Natur (in unattraktiver Form) entgegenstand. Ebenso war die Anfang des 19. Jahrhunderts aufkommende Eisenbahn vielen Zeitgenossen suspekt. Wie hätten sie sich wohl in einem Verkehrs-Flugzeug des 21. Jahrhunderts gefühlt, im Innenraum einer Maschine, die Passagiere durch die Luft transportiert? Ganz anders als am Flughafen, der eine Stop-and-Go Bewegung erfordert, mobile Körper-Ding-Formationen, die ihren Weg durch verschiedene Kontrollen hindurch zum Flugzeug im Großen und Ganzen selbständig zurücklegen, werden Körper wie

Dinge im Flugzeug stillgestellt. Eine ganze Infrastruktur bringt auf verschiedenen Wegen die hier ausdrücklich erwünschten „immobilen Körper“² hervor: Die materielle Konstruktion von Flugzeugen umfasst enge Sitzreihen, die das Bewegen der Körper weitgehend einschränkt. Gehen geschieht hier nur im Ausnahmefall und ist auf die „sicheren“ Flugphasen beschränkt. Diese räumliche Gestaltung wird von der emotionalen Arbeit der Flugbegleiter/innen (Hochschild 2012) umgeben, die nicht nur Essen und Getränke servieren, sondern auch eine Atmosphäre von Sicherheit und Freundlichkeit herstellen sollen. Schließlich unterstützt eine sozio-kulturelle Ordnung, die ruhiges Verhalten und “civil inattention” (Goffman 1963: 84) unter Fremden propagiert, die relative Immobilität der Körper (und Dinge) im Flugzeug. Diese sozio-kulturelle Ordnung entsteht jedoch nicht von allein, sie muss von allen Beteiligten hergestellt werden. Während das Einsteigen und das mit ihm verbundene Einsortieren und „Verstauen“ der Körper in den Logbüchern durchaus präsent ist, scheint das Fliegen selbst kaum mehr der Erwähnung wert. Nur das Abheben wird in einzelnen, für mich überraschend wenigen, Beschreibungen thematisiert, etwa in folgender Form:

„Das Flugzeug bewegt sich langsam auf das Rollfeld. Manchmal habe ich auf diesen Flügen das Gefühl, dass man zum Ziel fährt und nicht fliegt, denn es dauert eine halbe Stunde zum Teil, bis der Flieger startet. Die Lichter werden bei diesem Vorgang ausgemacht und die Gäste werden darauf aufmerksam gemacht, dass sie ihr Licht, welches sich über dem Kopf befindet, nutzen können. Sitze müssen in einer aufrechten Position sein. Die Fenster müssen auf sein. Alle elektronischen Geräte müssen aus sein. Das Flugzeug beschleunigt, man wird in den Sitz gedrückt und los geht die Reise. Die meisten Passagiere haben zu diesem Zeitpunkt bereits mit einem Film angefangen, so wie wir auch.“

„Weil ein anderes Flugzeug defekt war, ist die Abfliegerei aus dem Takt, und die Maschinen stehen – buchstäblich – Schlange vor der Startbahn – ein ganz hübsches Bild eigentlich. Der Start und die Startphase ist extrem wackelig und das Flugzeug sackt zwischendurch mal ordentlich ab, so dass man es im Magen spürt. Dennoch bin ich ganz okay – wahrscheinlich hat mich die Warterei mürbe gemacht. Mein Mann macht Witze, während die Piloten sich per Durchsage forsch und schnittig vorstellen: man könnte doch auch schöne Urlaubsfotos der Piloten und ihrer Familien projizieren, damit die Fluggäste beruhigt sind und keine Sorge haben, einer von ihnen – den

2 Die Disability Studies haben darauf hingewiesen, dass der Mobilitätsimperativ moderner Industriegesellschaften „immobile“ Körper diskursiv und materiell als defizitäre Körper hervorbringe (Imrie 2000). Interessanterweise produzieren gerade hypermobile Praktiken wie Fliegen oder Formel 1-Fahren zwar stark beschleunigte, aber gerade dafür temporär stark eingeschränkte, im Grunde vorübergehend immobile Körper.

Piloten – könnte suizidal sein. Wir kommen gut in XX an ...“³

Das Abheben des Flugzeugs scheint ein letztes aufregendes Ereignis zu sein, vielleicht weil es leibliche Wahrnehmungen produziert. Noch einmal ist der festgeschnallte Körper als solcher zu spüren, obwohl er eigentlich schon mit dem Vehikel verschmolzen ist.

Im Flugzeug entsteht währenddessen ein vorübergehendes, für die Zeit des Fluges nicht aufhebbares Zusammensein, gewissermaßen eine „totale Situation“, der man nicht vollständig entkommen, sondern sich nur durch Mediengenuss oder Einschlafen temporär entziehen kann. Selbst den Sitznachbarn kann man während eines Fluges nur schwer tauschen, keinesfalls aber kann man einfach aufstehen und fortgehen. Die Körper sind für die Zeit des Fluges „geparkt“. Diese spezifische Form von Sozialität brachte der Pilot auf einem meiner Flüge ironisch auf den Punkt, als er die Durchsage der Außentemperatur (weit unter Null) mit „So I'd suggest, you stay inside the plane“ kommentierte. Statt der materiellen Abgeschlossenheit des Vehikels schob er, für die Zwecke einer Scherzkommunikation, die Außentemperaturen als Grund für die soziale Situation vor. Ganz anders als die Piloten im Cockpit, die sich – ständig mit Außeninformationen versorgt – in einer „synthetischen Situation“ befinden (Knorr Cetina 2009: 80), sind die Passagiere zudem in einer für das heutige Alltagsleben ungewöhnlich kommunikationstechnikarmen Umgebung: Elektronische Geräte müssen ausgeschaltet oder in den „Flugmodus“ gebracht werden, Funkverbindungen sind untersagt.⁴ Außenverbindung entsteht nur in konservierter Form: Filme, CD's, Bücher, etc. Direkte Kommunikation ist auf Mitreisende und Flugbegleiter beschränkt, und damit größtenteils auf Unbekannte, mit denen man jedoch unentrinnbar Zeit und Ort teilt.

Die „totale Situation“ wird durch die bereits erwähnte Transformation der Körper in immobile, mehr noch: unauffällige Körper sozial entschärft. Einmal geparkt werden ihre Grundbedürfnisse – Essen, Trinken, Schlafen – bedient und die unterversorgten Sinne mit Unterhaltungsprogrammen beschäftigt. So sind sie in der Regel diszipliniert unauffällig und die Situation bleibt ruhig. In den Logbüchern tauchen, wie erwähnt, kaum flugspezifische Beschreibungen dieser Zeitspanne auf. Vielmehr könnten, die zumeist sehr kurz gehaltenen, Darstellungen auch aus anderen Verkehrsmitteln stammen, spiegelten sie nicht die Unentrinnbarkeit der Situation

3 Kurz vor diesem Flug war ein Flugzeug auf dem Weg von Spanien nach Deutschland abgestürzt. Als Absturzursache gilt der vorsätzliche Selbstmord eines der beiden Piloten, der auf diesem Weg das gesamte Flugzeug mit in den Tod riss.

4 In manchen Flügen bestehen allerdings inzwischen W-Lan-Verbindungen, sodass dieser Aspekt vermutlich bald zur Vergangenheit zählen wird.

und die geringen Bewegungsmöglichkeiten (zum Teil implizit) wider. Sie beschäftigen sich vor allem mit dem Erfolg oder Misserfolg des Zeitvertreibs:

„Spent a lot of time watching movies and trying to catch sleep. Lufthansa failed to cater my vegetarian request but luckily they had vegetarian options on each meal. Which was just average. Flight left delayed but the pilot managed to arrive on-time after 10:20 mins. In flight entertainment is good. There isn't a working WiFi on the plane. My traveling partner's system didn't work properly. The seats on this new plane are thin and not comfortable at all.“

„Der Flug ist lang und langweilig. Der Monitor vor mir funktioniert nicht, darum kann ich keinen Film gucken und auch kein Radioprogramm einstellen. Ich lese Krimi, häkle an einem Teddybären herum, schlafe ein Stündchen und freue mich darüber, dass die Fluglinie zu ganz perfekten Zeiten Snacks, Drinks, Mahlzeiten, Verkäufe, usw. einstreut, um die Zeit in kleine Häppchen zu zerteilen. Meine frequenten Toilettenbesuche halten mich auf Trab. Noch nicht mal ängstlich muss ich sein, denn es passieren keine Turbulenzen, alles ist super ruhig. Aus dem Fenster raus sieht man nichts obwohl wir durch den Tag fliegen: Der komplette Atlantik liegt unter einem dicken Wolkenmantel. Erst etwa zwei Stunden vor unserer Landung, es beginnt langsam – sehr langsam zu dämmern – sieht man unter uns ... Pakeis! Ich traue meinen Augen nicht, weil ich keinen Schimmer hatte, dass wir so nördlich fliegen. Es ist anscheinend der südliche Rand von Neufundland, den wir passieren. Sogar unsere Mahlzeit – um das noch einzustreuen – die wir so gegen 19h heimischer, 13h New Yorker Zeit erhalten, schmeckt richtig gut - und wir werden zuerst bedient, weil wir vegetarisches Essen bestellt hatten. Alles in allem – ein sehr schönes Flugerlebnis.“

Die Flugskizzen deuten an, dass die Zeit im Flugzeug zwar vielleicht als spannend oder langweilig erlebt wird und, dass die Körper in ein bewegungsarmes Settings eingepasst werden, dass die Körper in dieser Zeit aber trotzdem nicht völlig untätig sind. Robert Schmidt (2006, 2008) macht im Zuge einer ethnografischen Studie über die Tätigkeit des Programmierens deutlich, dass auch scheinbar körperlose, vornehmlich geistige Tätigkeiten durch körperliche Praktiken vollzogen werden. In ähnlicher Form sind die Körper während des Fluges zwar in einem bewegungsarmen, nicht aber völlig passiven Zustand. Schauen, lesen, essen, schlafen sind Tätigkeiten, die durch kompetente Körper und ihren Gebrauch von Dingen vollzogen werden; sie sind geografisch und historisch variable, kollektiv geformte Kulturtechniken, wie sozialhistorische Studien etwa des Lesens und des Schlafens zeigen (z.B. Bickenbach 1999; Crook 2008). Diese Tätigkeiten erfordern ein spezifisches implizites Wissen, das das Aufrechterhalten einer hohen äußeren Immobilität des Körpers erfordert, der sich mit den gegebenen Verhältnissen des Settings arrangiert. Es ist also nicht nur die Maschine, die sich über enge Sitzrei-

hen und verordnete Sicherheitsgurte die Körper gewissermaßen einverleibt; vielmehr können die Körper diese Zeit auch für eine eigene Produktivität nutzen. Und so kann gerade die von der Außenwelt gegebene Unerreichbarkeit einen besonderen Reiz des Fliegens ausmachen, wie ein Logbuch festhält:

„Ehrlich gesagt ist das wirklich Schöne am Fliegen die Tatsache, dass man nicht erreichbar ist. Und man kann es nicht ändern. Meine Studenten haben mir eine mail 5min vor Abflug geschickt und leider musste ich ihnen sagen, dass sie es ohne mich schaffen müssen, da ich erst wieder 36 Stunden später Internet haben werde. Oh wie schade. Ja, die Reise über Dubai kostet uns mehr Zeit, aber irgendwie kann man einfach Musik hören, lesen und kein schlechtes Gewissen haben, dass man nicht wirklich produktiv ist. Man sitzt halt fest. Auszeit. Schade finde ich es, dass einige Airlines jetzt on board internet einführen, damit die Geschäftsleute auch wirklich immer erreichbar sind. Damit geht etwas verloren.“

Die (Mikro-)Tätigkeit der Körper umfasst allerdings nicht nur – im Sinne des Fluges – produktive Momente. Obwohl die Körper durch die Infrastruktur der Fluggesellschaft und die Interaktionsordnung größtenteils dazu angeregt werden, die Ordnung an Board aufrecht zu erhalten, machen sie sich – anders als Dinge – immer wieder auch auf störende Weise bemerkbar und konterkarieren so den um sie herum betriebenen Aufwand. Sie entwickeln diverse Ängste oder haben, wie erwähnt, Schwierigkeiten unter den gegebenen Bedingungen Schlaf zu finden. Zwei Auszüge aus Logbüchern verdeutlichen solche Momente, in denen der Versuch, mit hohem Aufwand einen möglichst störungsfreien Transport von Körpern herzustellen, zumindest partiell erfolglos bleibt:

„Trotz zahlreicher Langstreckenflügen jedes Jahr werde ich dieses eigenartige Gefühl nicht los: Immer wenn ich versuche einzuschlafen lausche ich dem Geräusch der Turbinen – immer in der Angst, dass es gleich ganz still werden könnte. Eine völlig unbegründete Angst, beruhige ich mich, denn der Prozentsatz aller Flug-Zwischenfälle bei Reiseflughöhe liegt unter 5%. Der Rest passiert bei Start und Landung. Also schlafe ich doch ein. Die Turbinen surren zuversichtlich weiter.“

Die Praxis des Fliegens ist zentral vom Artefakt des Flugzeugs gekennzeichnet. Es gibt nicht nur die Reiseform vor, sondern sorgt mit seiner engen Infrastruktur dafür, dass Körper in einen bewegungsarmen Zustand gebracht werden. In enge Reihen geschichtet, mit Gurten an die Sitze geschnallt werden sie eng mit dem Vehikel verbunden. Muss der Motorradfahrer die Maschine (mit Händen und Beinen) festhalten und mit dem eigenen Gleichgewicht lenken (Alkemeyer 2006), so müssen Körper im Flugzeug möglichst unauffällig werden. Sie schmiegen sich in

die technische Infrastruktur, werden mit Essen, Trinken und Unterhaltung versorgt und müssen jeden Gang zur Toilette aufmerksam einrichten, sodass sie im engen Gang nicht dem Servierwagen der Flugbegleiter/innen begegnen. Fast wie Dinge werden sie so im Flugzeug verstaut und doch ist ihr aktives Stillhalten ein wichtiger Beitrag zu dem Geschehen. Dieser wird vor allem dann – wie die angeführten Passagen der Logbücher zeigen – deutlich erkennbar, wenn er vorübergehend ausfällt, wenn Körper in der einen oder anderen Form auffällig werden, sich der Ordnung des Flugzeuggeschehens entziehen, weil sie Ängste oder Krankheitszustände (z.B. Übelkeiten) entwickeln oder im falschen Moment nicht einschlafen können.

Nach dem Landen wird Handgepäck aus den Fächern geholt, Mobiltelefone und andere portable Computer werden angeschaltet oder auf Normalmodus gebracht, erste Nachrichten gelesen und damit soziale Netzwerke wieder hergestellt. Beim Aussteigen aus dem Flugzeug werden die Körper in der, fast immer entstehenden, Menschengänge langsam re-mobilisiert und auf dem Weg durch den Flughafen wieder in Bewegung gebracht. Nach eventuellen weiteren Kontrollen wird am Zielflughafen auch das Fluggepäck wieder zur Formation hinzugefügt. Die für die Flugzeit dekomponierte Körper-Ding-Formation wird stückweise re-komponiert; aus einem Fluggast wird wieder ein Reisender.

Schluss

Körper und Dinge, beide zentrale Dimensionen der „Materialität des Sozialen“, werden bislang häufig in getrennten Diskurslinien untersucht, obwohl in empirischen Studien immer wieder auch die jeweils andere Dimension auftaucht. Diese Trennung von Diskurslinien ist deshalb schon aus einem empirischen Blickwinkel problematisch. Sie bringt aber darüber hinaus nolens volens eine Ontologisierung von Körpern und Dingen mit sich, die keine der beiden Linien beabsichtigt, mehr noch, gegen die beide (implizit) ankämpfen, indem sie die soziale Konstruktion von Körpern respektive Dingen und Menschen betonen. Eine solche implizite Ontologisierung lässt sich jedoch nur vermeiden, wenn man Körper und Dinge in *einer* Perspektive untersucht, wenn man also eine körpersoziologisch inspirierte Soziologie der Dinge und eine techniksoziologisch informierte Körpersoziologie betreibt. Dabei wird auch deutlich, wie viel Aufwand nötig ist, um das moderne Projekt der moralischen Trennung von Menschen und Dingen aufrecht zu erhalten. Wie lassen sich beide nun in einer Perspektive untersuchen? Wie „kollaborieren“ Körper und Dinge im sozialen Geschehen und wie bringen sie sich gegenseitig hervor?

Die Flugreise bietet, so habe ich dargestellt, einen empirischen Fall, an dem sich nicht nur der Beitrag von Körpern und Dingen zum Sozialen gut untersuchen lässt, sondern auch die Variation der situativ hervorgebrachten Körper-Ding-Formationen. Dabei wird auch deutlich, wie viel Aufwand erforderlich ist, um ein zentrales Bezugsproblem der Flugreise ständig zu lösen, nämlich den humanistischen Anspruch, Menschen und ihren Körpern eine spezifische Wichtigkeit zukommen zu lassen. Ihre Unversehrtheit wird über jene von Tieren oder Dingen gestellt. Dabei wird ständig eine spezifische Infrastruktur hervorgebracht, innerhalb derer verschiedene Körper-Ding-Formationen mobil gemacht und in sich transformiert werden.

Auf dem Weg zum Flughafen lässt sich eine Formation beobachten, in der man eher als eine Person einen bepackten Körper wahrnimmt, eine mobile Formation, die sich in verschiedener Gestalt zum Flugzeug bewegt. Die Dinge beinhalten die bürokratischen Spuren der Person, Pass, Ticket, Kleidung als Hülle und als Indikator für soziale Verortung. Sie werden zu Gepäck, wenn sie in gewisser Weise gruppiert und mittransportiert werden. Umgekehrt wird die Person zum Passagier, wenn sie 1. in eine bestimmte Umwelt gebracht wird und 2. bestimmte Dinge mit sich trägt. So kann sie nur zum Passagier im Flugverkehr werden, wenn sie zumindest ein Ticket mit sich trägt und sozial verträglich gekleidet ist. Meist werden aber weitere Dinge mitgenommen. Das wiederum erledigt der Körper. Er wird in dieser Konstellation zum primären Transportvehikel, das auf weitere Transportvehikel zurückgreifen kann. Diese, im Vorfeld hergestellte, Komposition aus Körpern und Dingen, ein/e Reisende/r, wird am Flughafen und beim Einsteigen in das Flugzeug stückweise dekomponiert. So entsteht sukzessive ein Fluggast.

Im Flugzeug wird insofern eine „totale Situation“ hergestellt, als Personen und ihre Körper von fast allem getrennt werden, was sie im Alltag sonst begleiten könnte. Selbst die Vernetzung über mobile Telefone und andere Computer wird (bislang) auf den meisten Flügen untersagt. Menschliche Körper werden so in einem Zustand transportiert, in dem sie selbst wenig Mobilität aufweisen, um jedoch gleichzeitig mithilfe des Flugzeugs in besonders schneller Form mobilisiert zu werden. Infrastruktur, Interaktionsordnung und kompetente Körper stellen den Transport von Körpern „wie Dingen“ sicher. Statt der eigenen körperlichen Bewegung wird eine technisch gesteigerte Mobilität erreicht, die – paradoxer Weise – für die Zeit des Fluges einen fast immobilen Körper hervorbringt. Hier wird das Flugzeug zum primären Transportvehikel, das sich beladen mit Menschen durch die Luft bewegt. Erst nach dem Landen, auf dem Weg durch den Zielflughafen, werden Körper und Gepäck sukzessive in die Ausgangsformation zurück versetzt, re-komponiert. „Flying Bodies“ sind

also in sich variable Körper-Ding-Formationen, die nur mit hohem Aufwand „flugtauglich“ werden.

Literaturverzeichnis

- Adey, P., 2002: Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport. *Surveillance & Society* 1: 500–519.
- Adey, P., 2007: 'May I have your attention': airport geographies of spectatorship, position, and (im)mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* 25: 515 – 536.
- Adey, P., 2008: Airports, mobility and the calculative architecture of affective control. *Geoforum* 39: 438–451.
- Alkemeyer, T., 2006: Mensch-Maschinen mit zwei Rädern. (Praxis-)Soziologische Betrachtungen zur Aussöhnung von Körper, Technik und Umgebung. S. 225–246 in: G. Gebauer, S. Poser, R. Schmidt & M. Stern (Hrsg.), *Kalkuliertes Risiko: Technik, Spiel und Sport an der Grenze*. Frankfurt am Main: Campus.
- Alkemeyer, T., G. Budde & D. Freist (Hrsg.), 2013: *Selbst-Bildungen: Soziale und kulturelle Praktiken der Subjektivierung*. Bielefeld: Transcript.
- Bickenbach, M., 1999: *Von den Möglichkeiten einer >inneren< Geschichte des Lesens*. Tübingen: De Gruyter.
- Böhle, F. & M. Wehrich, 2009: *Handeln unter Unsicherheit*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Castells, M., 1996: The Space of Flows, S. 376–428 in: *The rise of the network society: The information age: Economy, society, and culture*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Cidell, J., 2012: Fear of a foreign railroad: transnationalism, trainspace, and (im)mobility in the Chicago suburbs. *Transactions of the Institute of British Geographers* 37: 593–608.
- Crook, T., 2008: Norms, forms and beds: Spatializing sleep in Victorian Britain. *Body & Society* 14: 15–35.
- Goffman, E., 1963: *Behavior in Public Places: Notes on the Social Organization of Gatherings*. New York: The Free Press.
- Goffman, E., 1974: Das Individuum als Einheit, S. 23-53 in: *Das Individuum im öffentlichen Austausch*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hirschauer, S., 2004: Praktiken und ihre Körper. Über materielle Partizipanden des Tuns. S. 73–91 in: K.H. Hörning & J. Reuter (Hrsg.), *Doing Culture: Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und sozialer Praxis*. Bielefeld: Transcript.
- Hochschild, A.R., 2012: *The Managed Heart: Commercialization of Human Feeling, Updated with a New Preface*. Berkeley: University of California.
- Imrie, R., 2000: Disability and discourses of mobility and movement. *Environment and Planning A* 32: 1641 – 1656.
- Knorr Cetina, K., 2009: The Synthetic Situation: Interactionism for a Global World. *Symbolic Interaction* 32: 61–87.
- Knox, H., D. O'Doherty, T. Vurdubakis & C. Westrup, 2008: Enacting airports: space, movement and modes of ordering. *Organization* 15: 869–888.
- Kruger, E., S. Magnet & J. Van Loon, 2008: Biometric Revisions of the 'Body' in Airports and US Welfare Reform. *Body and Society* 14: 99–121.
- Latour, B., 1996: Das Dilemma eines Sicherheitsgurtes. S. 28–36 in: *Der Berliner Schlüssel: Erkundungen eines Liebhabers der Wissenschaften*. Berlin: Akademie-Verlag.
- Latour, B., 2001: Eine Soziologie ohne Objekt? *Berliner Journal für Soziologie* 11: 237–252.
- Latour, B., 2002: *Die Hoffnung der Pandora: Untersuchungen zur Wirklichkeit der Wissenschaft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Law, J., 1999: After ANT: complexity, naming and topology. S. 1–14 in: J. Hassard & J. Law (Hrsg.), Actor Network Theory and After. Oxford: Blackwell Publishers.
- Martin, L.L., 2010: Bombs, bodies, and biopolitics: securitizing the subject at the airport security checkpoint. *Social & Cultural Geography* 11: 17–34.
- McNeill, D., 2009: The Airport Hotel as Business Space. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 91: 219–228.
- Potthast, J., 2007: Die Bodenhaftung der Netzwerkgesellschaft: Eine Ethnografie von Pannen an Großflughäfen. Bielefeld: transcript.
- Potthast, J., 2011: Sense and Security - A Comparative View on Access Control at Airports. *Science, Technology & Innovation Studies* 7: 87–106.
- Pütz, O., 2012: From Non-Places to Non-Events: The Airport Security Checkpoint. *Journal of Contemporary Ethnography* 41: 154–188.
- Reckwitz, A., 2006: Das hybride Subjekt. Eine Theorie der Subjektkulturen von der bürgerlichen Moderne zur Postmoderne. Weilerswist: Velbrück.
- Salter, M.B., 2006: The Global Visa Regime and the Political Technologies of the International Self: Borders, Bodies, Biopolitics. *Alternatives: Global, Local, Political* 31: 167–189.
- Salter, M.B., 2007: Governmentalities of an Airport: Heterotopia and Confession. *International Political Sociology* 1: 49–66.
- Schmidt, R., 2006: „Geistige Arbeit“ als körperlicher Vollzug. Zur Perspektive einer vom Sport ausgehenden praxeologischen Sozialanalyse. S. 297–319 in: R. Gugutzer (Hrsg.), *Body turn: Perspektiven der Soziologie des Körpers und des Sports*. Bielefeld: transcript.
- Schmidt, R., 2008: Praktiken des Programmierens. Zur Morphologie von Wissensarbeit in der Software-Entwicklung. *Zeitschrift für Soziologie* 37: 282–300.
- Shilling, C., 2005: The Rise of the Body and the Development of Sociology. *Sociology* 39: 761–767.
- Shilling, C., 2007: Sociology and the body: classical traditions and new agendas. *The Sociological Review* 55: 1–18.
- Spinney, J., 2006: A Place of Sense: a Kinaesthetic Ethnography of Cyclists on Mont Ventoux. *Environment and Planning D* 24: 709.
- Winance, M., 2006: Trying Out the Wheelchair. *Science, Technology & Human Values* 31: 52–72.

Larissa Schindler, Kontakt: larissa.schindler[at]uni-mainz.de. Studium der Soziologie in Wien und Bilbao. Leiterin des DFG-Forschungsprojekts „Die Flugreise: Zum körperlichen Vollzug technisch beschleunigter Mobilität“ an der Universität Mainz. Forschungsschwerpunkte: Körper, Bewegung, Mobilität