



Das Fliegen
als menschliche
Fortbewegung der
besonderen Art

Die transitorische Verortungskrise

Die Unmöglichkeit, gleichzeitig an verschiedenen Orten zu sein, fordert die Menschheit zu technischen Erfindungen heraus. Ihr erklärtes Ziel: die Gebundenheit an Ort und Zeit zu überwinden. Der Traum des Ikarus blieb keine Fantasie, er weckte die Neugier der Ingenieure. Mit dem Bau von flugfähigen Maschinen gelingt es den Menschen, ihre Flugunfähigkeit und Bodenverhaftung zu überwinden oder zumindest zu kompensieren – aber um welchen Preis?

Fliegen zählt in der modernen Gesellschaft zu einer weitgehend alltäglichen Praxis. Dass das Fliegen in der sozialwissenschaftlichen Literatur als eine Situation der Verortungskrise wenig Beachtung gefunden hat, lässt sich darauf zurückführen, dass es als Aktivität gerade außerhalb der für die Gattung Mensch typischen Fortbewegungstechniken liegt. Wir setzen hingegen elementarer an: Fliegen impliziert eine soziale Praxis, die mit einer transitorischen Verortungskrise, mit der Konstitution eines eigenen Kommunikationsraums, einem unvertrauten und zugleich beweglichen Innen einhergeht und sich darin gegen ein extraterritoriales Außen abgrenzt.

In dieser Abstraktion wird das Fliegen in eine Kontinuität möglicher menschlicher Fortbewegungsmittel gerückt, beginnend mit dem Laufen und der dabei möglichen selbstständigen Kontrolle des Wahrnehmungsraums und abschließend mit dem Weltraumflug. In diesem Kontinuum erscheinen Fahrradfahren, Autofahren, Busfahren, Eisenbahnfahren, Boots- oder Schiffsfahren als je unterschiedliche artefaktgebundene Techniken der Fortbewegung und der transitorischen Verortungskrise, in denen eine spezifische Raumwahrnehmung, Handlungstypik und unterschiedliche Vergemeinschaftungsoptionen korrespondieren.

»Die Grenze als soziologische Tatsache, die sich räumlich formt«

In dem berühmten Kapitel »Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft« seines grundlegen-

den Werks »Soziologie« arbeitet Georg Simmel die Gründe für eine Raumkonstituiertheit des menschlichen Handelns heraus. Demnach ist der geophysikalische Raum nicht etwa eine die menschlichen Austauschbeziehungen determinierende Substanz, vielmehr fordert der Raum stets grenzziehende Aktivitäten des Menschen heraus. »Die Grenze ist nicht eine räumliche Tatsache mit soziologischen Wirkungen, sondern eine soziologische Tatsache, die sich räumlich formt.« (Simmel 1992: 697) Folgenreich ist die zentrale Idee, nach der in der räumlichen Ordnung jeweils schon eine Sozialitätsform in Erscheinung trete.

Auf einer elementaren Ebene kommt das »Wie« des Austauschs in einer räumlichen Anordnung zum Ausdruck, und umgekehrt ermöglicht eine räumliche Anordnung von Personen ein Spektrum von Kommunikationschancen, kehrseitig dazu eine Reihe von Kommunikationsrestriktionen. Jede Fahrstuhlfahrt bestätigt den gemeinten Zusammenhang: Die Benutzer suchen Halt an der Peripherie der Kabine, vermeiden Blickkontakte. So neutralisieren sie nicht nur die räumlich erzwungene Interaktionswahrscheinlichkeit, sie halten auch die eigene Präsenz trotz Nähe in der Anonymität. (Hirschauer 1999) Spätestens an dieser Stelle mag manchem der von Liorot meisterhaft in Szene gesetzte Streit um die Armlehne vor Augen stehen.

Fliegen bedeutet technisch ermöglichte Wanderschaft im Sinne eines Verlassens der raumzeitlichen Verortung, unverrückbare Mitgliedschaft in einer Gruppe mit loser sozialer Kohäsion und das Angewie-

von Tilman Allert



sensein auf eine Dienstleistung, deren Träger sich ihrerseits in der sozialen Paradoxie einer »fliegenden Gastgeberschaft« bewegen. Nicht zufällig bedient man sich in der Ansprache der Semantik des »Passagiers«, die Passage, nicht etwa die Reise, bestimmt die latente Sinnstruktur der Anwesenheit an Bord.

Das latente Gemeinschaftsgefühl und die Einschränkung der Handlungsautonomie

Versucht man die Flugsituation soziologisch präziser einzugrenzen, so sind zwei Merkmale besonders herauszustellen: die explizite Thematisierung einer möglichen Gefährdung durch unvorhersehbare Natureinwirkung sowie die erhebliche Einschränkung individueller Handlungsautonomie, die in der Raumknappheit des Transportmittels selbst liegt. Schon zu Beginn der Passage werden die Fluggäste ausdrücklich auf Ungewissheit aufmerksam gemacht: mit den symbolisch dramatisierten, in der Regel mit ernster Miene vorgetragenen Sicherheitsinstruktionen, die weltweit verbindlich vorgeschrieben sind, und die jede Fluggesellschaft in das Grußritual einbaut. Relativ ungewöhnlich, verglichen mit dem Eintritt in andere Verkehrsmittel, wird das Fliegen als eine Krise ausdrücklich kommuniziert.

Wie konstituiert sich daraufhin die anonyme Gemeinschaft der Passagiere? Auf einer latenten Ebene bildet sich ein Gemeinschaftsgefühl aller am Flug Beteiligten aus, ein Gemeinschaftsgefühl, das die soziale Unterschiedlichkeit und wechselseitige Fremdheit innerhalb der Kundschaft sowie die Unterschiede zwischen den Crew-Mitgliedern im Prinzip zu überbrücken imstande ist. Das zweite Merkmal, das das Flugzeug als einen Kommunikationsraum bestimmt, ist die interaktive Kopräsenz der Passagiere bei zugleich extrem eingeschränkten Möglichkeiten der motorischen Mobilität. Fliegen ist Raumüberschreitung bei individueller körperlicher Unbeweglichkeit. Simmel weist darauf hin, dass es für die soziale Kohäsion einer Gruppe entscheidend ist, ob sich die Teilnehmer an dem Ort, an dem sie sich befinden, bewegen können oder nicht. (Simmel 1992: 748) Das Bemerkenswerte am Fliegen ist der scharfe Kontrast zwischen maximaler Überwindung von Raumgrenzen und dem Minimum an Eigenanstrengung.

Über den Wolken: Höchstform der Mobilität und erzwungene Passivität

Dergleichen gilt zwar für jede Form der technisch ermöglichten Überschreitung menschlicher Raumgrenzen – aber während wir beim Fahrradfahren oder auch bei der Benutzung des eigenen Autos noch die Anstrengung minimal spüren können – das Strampeln der Beine macht müde, die Kontrolle von Lenkrad, Bremse und Gaspedal gleichermaßen – versetzt das Flugzeug in eine Situation beinahe vollständiger Anstrengungslosigkeit. Das Fliegen, das eine Höchstform der Mobilität ermöglicht, versetzt die Menschen zugleich in eine Passivität und Immobilität, man wird beschäftigungslos, bewegungslos und muss warten – das sind die Zumutungen, die mit dem Versprechen auf Ortswechsel einhergehen – aber zugleich den schärfsten Sinnkontrast bilden zu all dem, was unser Alltagshandeln tagaus, tagein bestimmt. Zählt das Bewegungsmedium zu den Auslösern der Verortungskrise, so ergeben sich systematische Unterschiede zu anderen Verkehrsmitteln: Das Fahren mit der Bahn beispielsweise konstituiert eine differente Raumwahrnehmung und zieht durch



die partiell zugestandene Bewegungsfreiheit unterschiedliche Kommunikationsbereitschaften nach sich.

»Der Raum des Nicht-Ortes befreit von gewohnten Bestimmungen.«

Das Fliegen bringt die Menschen dagegen in eine idiosynkrasieverdächtige Sozialsituation: Der Umstand, dass Menschen in einer anonymen Gruppenkonstellation mit erheblich eingeschränkter individueller Handlungsautonomie eingebunden sind, steigert das Bemühen, eigenwillige normative Strukturierungen der Situation zu entwerfen, normalitätSENTlastet und in der Extraterritorialität befreit vom Sanktionsdruck der gewohnten »significant others«. In den Worten des französischen Ethnologen Marc Augé ähnelt die Präsenz im Flugzeug dem Aufenthalt an einem »Nicht-Ort«: »Der Raum des Nicht-Ortes befreit den, der ihn betritt, von seinen gewohnten Bestimmungen. Er ist nur

noch, was er als Passagier, Kunde oder Autofahrer tut und lebt.« (Augé: 120f.)

Das Fliegen eröffnet einen Schauplatz elementarer Formen sozialen Lebens, die zwar mikroräumtypisch sind, jedoch durch die Eigenart des Raums als Bewegungsbedingung und Bewegungsmedium spezifisch nuanciert sind. Ausdrucksformen des Benehmens lassen sich typologisieren – beginnend mit dem Typus gelingener Normalisierung:

Passagen-Akzeptanz. Das Fliegen wird in Antizipation der voraussichtlichen Wiederverortung in seinen Unwägbarkeiten und Handlungszumutungen akzeptiert. Auch die Konfrontation mit den krisenbezogenen Security-Anweisungen wird als kontextangemessen hingenommen und trübt nicht die Zuversicht auf ein gutes Gelingen. Die Ausnahmesituation ist willkommener Anlass zu handlungsentlasteter Reflexion. Passagiere begeben sich in eine Form der Tagträumerei, der konzentrierten, bilanzierenden Reflexion der eigenen Lebensführung. Die Extraterritorialität wird zu einer Art Auszeit des Lebens.

Passagen-Kompensation. Der zweite Reaktionstypus greift die potenzielle Anomie, die mit dem Fliegen verbundene Ausnahmesituation der Handlungsbeschränkung auf und beantwortet sie in einer Reihe von Devianzen, von abweichenden Verhaltensweisen. Bewusst in Gestalt einer Hyperaufmerksamkeit auf periphere Ereignisse, angetrieben von dem Wunsch, die erzwungene Untätigkeit etwas auszugleichen. So prüfen Passagiere etwa das Preis-Leistungs-Verhältnis und entschließen sich zur Situativ-Schikane gegenüber Mitreisenden in ihrer unmittelbaren Umgebung. Sie klagen über Dinge oder den Service um der Klage willen, genau betrachtet hingegen motiviert über den Zustand erzwungener Immobilität.

Exzessive Kommunikationsfreude. Dies ist eine weitere, harmlose Variante der Passagen-Kompensation. Fliegen eröffnet nicht nur dem querulatorischen Gestus Selbstgestaltungsräume, sondern auch der Geschwätzigkeit. Passagiere werden gesprächig und nutzen die Beschäftigungslosigkeit zur nicht endenden öffentlichen Dauerreflexion. Dadurch treten sie aus der

Auf den Punkt gebracht

- Das Fliegen eröffnet einen Schauplatz elementarer Formen sozialen Lebens.
- Aus soziologischer Sicht gerät der Mensch beim Fliegen in eine Verortungskrise.
- Der Mensch ist im Flieger unterwegs, ohne genau zu wissen, wo er sich gerade befindet. Das unterscheidet diese Form von Mobilität erheblich von anderen.
- An Bord eines Flugzeugs hält sich der Passagier in einem beweglichen Raum auf, in dem er gleichzeitig zum Stillsitzen verdammt ist. Das bietet ihm Kommunikationschancen, schränkt sie aber auch gleichzeitig ein.
- Im »Nicht-Ort« der Flugzeugkabine ist der Mensch gleichzeitig befreit von seinen gewohnten Bestimmungen, was zu eigenwilligen Handlungen führen kann.

Anonymität der Mitgliedschaft aus und unternehmen Versuche vorübergehender Geselligkeit – nicht nur unter ihresgleichen, sondern auch mit dem Servicepersonal, das unter diesen Voraussetzungen den Wunsch nach individueller Ansprache und Kommunikation mit der gleichzeitig wirksamen Verpflichtung zur Gleichheit in der Kundenbetreuung zu überprüfen hat.

Passagen-Protest. Fliegen lädt zur Devianz ein: Passagiere erproben oder kultivieren eine sublimen



Literatur

- Allert, T. (1988) *Autoaufkleber – Zu einer Soziologie des Straßenverkehrs* In: H.-G. Soeffner (ed.) *Kultur und Alltag* Sonderband 6, Soziale Welt, Göttingen, 385–396.
- Augé, M. (1994) *Orte und Nicht-Orte* Frankfurt/M.
- Hirschauer, S. (1999) *Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung der Anwesenheit. Eine Fahrstuhlfahrt* In: *Soziale Welt* 50, S. 221–246.
- Hochschild, A. R. (2006) *Das gekaufte Herz. Die Kommerzialisierung der Gefühle* Frankfurt/M.
- Plessner, H. (1965) *Die Stufen des Organischen und der Mensch. Einleitung in die philosophische Anthropologie* In: ders., *Gesammelte Schriften* IV, Frankfurt/M.
- Popitz, H. (1989) *Epochen der Technikgeschichte* Tübingen.
- Popitz, H. (1995) *Der Aufbruch zur Artifizialen Gesellschaft. Zur Anthropologie der Technik* Tübingen.
- Simmel, G. (1992) *Soziologie – Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung* Gesamtausgabe, Bd. II, Frankfurt.
- Virilio, P. (1978) *Fahren, fahren, fahren ...* Berlin.
- Virilio, P. (1980) *Geschwindigkeit und Politik* Berlin.
- Wellershoff, D. (1994) *Flugphasen* In: Merkur. Zeitschrift für europäisches Denken, H. 3, Jg. 48, 271–275.



Form der Flegerei und Vulgarität. Die Situation einer Ort- und Zeitlosigkeit im normativen »Niemandland« des Fliegens legt Handlungen nahe, die im eigenen Verkehrskreis geahndet würden oder erst gar nicht gewagt würden, jedoch über den Wolken Bestandteil eines Gefühls erlaubter Regression werden.

Exzessive Konsumfreude. Eine in wirtschaftlicher Hinsicht durchaus willkommene Form des abweichenden Verhaltens tritt in Gestalt der ausschweifenden Konsumfreude in Erscheinung, eine Reaktion auf die Aura des Außeralltäglichen, mit Simmel formuliert, dem Gefühl von »Ausgreifenkönnen ins Unbestimmte« (Simmel 1992: 145), die die Passage verspricht und in der sich die Fantasie magisch bewirkter Selbsteränderung zum Ausdruck bringt. »Der Himmel steht ihnen offen«, so lautet eine anschauliche und zugleich hintergründige Botschaft an Kundschaft und Personal, das Versprechen des Außeralltäglichen flimmert den Passagieren aus den Einkaufspassagen des Flughafens entgegen und das »duty-free« lautende Konsumversprechen hat nicht so sehr mit verbilligten Angeboten als mit der im Flughafen beginnenden Fantasie des Außergewöhnlichen – einer Auszeit des Lebens – zu tun. Man begibt sich in eine »Exklave des Lebenszusammenhangs«, wie Georg Simmel das Abenteuer bezeichnet hat.

Passagen-Angst. Schließlich erfolgt in der Flugangst die klinisch manifest werdende Wahrnehmung der drohenden Krise und der im Fliegen eintretenden Sesshaftigkeitskrise. Bei Menschen, die auf den Verlust ihrer territorialen Verortung panisch reagieren, schließt die oben entfaltete Sinnstruktur an eine Reihe biografisch kumulativ erworbener Erfahrungen mit Orientierungsverlusten an. Nicht etwa die Technologie des Flugzeugs, die Erschütterungen bei Start und Landung oder Ähnliches, vielmehr die konkretistisch wahrgenommene Entfernung von »significant others« beschwört die Panik herauf. Somit kristallisiert sich in der Flugangst eine Disposition gewordene Sehnsucht nach Verortung. Längst bieten Fluggesellschaften für Menschen, die unter dieser psychisch gewordenen Mobilitätsdistanz leiden, eine Reihe von Trainings an. Im Routine gewordenen Alltag des Fliegens übernimmt es hingegen der Beruf des Flugbegleiters, in den kleinen Gesten der Ansprache, Hilfestellung und Handreichung eine je situationspezifische Kombination von Komfort- und Sicherheitsversprechen einzurichten und für die Dauer des Flugs Normalitätssuggestionen zu kommunizieren.

Zweifellos zählt das Fliegen in der modernen Gesellschaft zu den Alltagspraktiken, die den meisten Menschen zur Routine geworden sind – der Reflexion entzogen, wie selbstverständlich in Anspruch genommen, gleichsam naturalisiert. Man greift auf eine Technologie zurück, deren Transportversprechen, mit einem Sicherheitsversprechen kombiniert, man sich in einer für die Moderne typischen Akzeptanz von Ungewissheit anvertraut. Die Technologien, mit denen sich die Menschen ihre Lebensführung erleichtern und neue Erfahrungsräume erschließen, werden kontinuierlich auf ihre Effizienz und zumutbare Riskanz überprüft, eine Arbeit, die professionalisierten Expertenstäben übergeben wird. Ausgeblendete Riskanz umschreibt die für die Moderne typische mental wie psychisch korrespondierende Disposition, Kehrseite des Fortschritts. ♦

Der Autor



Prof. Dr. Tilman Allert, 66, hat seit 2000 die Professur für Soziologie und Sozialpsychologie mit dem Schwerpunkt Bildungssoziologie an der Goethe-Universität inne, seit 2012 lehrt als Seniorprofessor. Darüber hinaus arbeitet Allert als Dozent für Soziologie an den Universitäten in Tbilisi (Georgien) und Erewan (Armenien). Er

studierte Soziologie an den Universitäten Freiburg, Tübingen und Frankfurt und war während des Studiums in Tübingen Stipendiat des Leibniz-Kollegs. Diplom und Promotion absolvierte Allert an der Goethe-Universität. Seine Habilitation zum Thema »Die Familie. Fallstudien zur Unverwüstlichkeit einer Lebensform« schloss er 1994 an der Universität Tübingen ab, 1999 wurde Allert mit dem Christa-Hoffmann-Riem-Preis für qualitative Sozialforschung ausgezeichnet. Zu seinen wichtigsten Veröffentlichungen zählen: *Der deutsche Gruß, Geschichte einer unheilvollen Geste*, 2005, *Die Wunde Gutenberg – eine soziologische Skizze*, in Oliver Lepsius und zusammen mit Christa Allert, *Das Arkanum der Institution, zur Professionalisierung der künstlerischen Ausbildung an Musikhochschulen*, in »musik und ästhetik«, 2012.

Tilman Allert

Ein guter Arbeitstag beginnt mit der Zeitungslektüre.

Am liebsten bewege ich mich zu Fuß fort.

»Entschleunigen« bedeutet für mich ein Unwort.

Zuhause ist wunderbar.

Unterwegssein finde ich noch wunderbarer.

Virtuell bin ich unterwegs mit Mobilphone.

tilman.allert@t-online.de



TAGEN AM FORSCHUNGSKOLLEG HUMANWISSENSCHAFTEN

**Ein Ort für Ihre Veranstaltungen im Bereich Bildung und Wissenschaft
in Bad Homburg vor der Höhe**

Die Distanz und gleichzeitige Nähe des Kollegs zu Frankfurt am Main und zur Goethe-Universität sowie seine ruhige Lage im Park der Villa Reimers bieten einen besonderen Rahmen sowohl für Arbeitskreise und Klausurtagungen als auch für Empfänge, Vorträge, Lesungen und internationale Konferenzen. Vereinbaren Sie Ihre persönliche Führung durch das Forschungskolleg Humanwissenschaften der Goethe-Universität.

Tagungsräume

In den Konferenzräumen können Veranstaltungen mit bis zu 60 Teilnehmern durchgeführt werden. Für Tagungen mit bis zu 120 Personen steht der Vortragsraum zur Verfügung. Das stilvolle Ambiente des großen Salons der Villa Reimers bietet zudem die Möglichkeit, Diskussionsrunden und Besprechungen in einem eher informellen Rahmen auszurichten.

Service

Natürlich stellt das Kolleg modernste Veranstaltungstechnik bereit. Die Veranstaltungen werden durch ein Tagungsbüro unterstützt. Auch Übernachtungsmöglichkeiten in benachbarten Hotels können gerne vermittelt werden. Individuelle Serviceleistungen stehen in Absprache mit den Veranstaltern zur Verfügung.

Module

Die Konferenzräume können tageweise oder halbtags gebucht werden. Bei Tagesveranstaltungen kann zwischen dem Angebot eines Buffets oder dem Servieren warmer Gerichte gewählt werden.

www.forschungskolleg-humanwissenschaften.de | info@forschungskolleg-humanwissenschaften.de | Telefon 06172/139770

