

TILMAN ALLERT

Elementare Formen
sozialen Lebens

Mohr Siebeck

Tilman Allert
Elementare Formen sozialen Lebens



Tilman Allert

Elementare Formen sozialen Lebens

Mohr Siebeck

Tilman Allert, 1947; Professor em. für Soziologie und Sozialpsychologie mit dem Schwerpunkt Bildungssoziologie an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt a.M. und Dozent für Soziologie an der Staatsuniversität Tbilisi/Georgien.

ISBN 978-3-16-150641-3 / eISBN 978-3-16-163945-6
DOI 10.1628/978-3-16-163945-6

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind über <https://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2024 Mohr Siebeck Tübingen. www.mohrsiebeck.com

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für die Verbreitung, Vervielfältigung, Übersetzung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Buch wurde von SatzWeise in Bad Wünnenberg gesetzt, von Laupp & Göbel in Gomaringen auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und von der Buchbinderei Nädle in Nehren gebunden.

Printed in Germany.

Inhalt

Vorwort	VII
-------------------	-----

I. Handeln im Makroraum

Das Flugzeug als Kommunikationsraum	3
Autoaufkleber – Zu einer Soziologie des Straßenverkehrs	23

II. Handeln im Nahraum

Transitorische Prominenz: Gestaltungsoptionen und Gestaltungseinschränkungen in der Haarpflege	41
Liebe ohne Ambivalenz: Zur kommunikativen Funktion von Haustieren	51
Der kosmetische Handlungsraum	65
Das Paradies des Bricoleurs: Entsorgen als Handlungsproblem	77
„Der Ball ist rund“ – Soziologische Anmerkungen zur Kooperationslogik im Fußballsport	87

III. Handeln in institutionalisierten Räumen

Inszenierung als Beruf – Freiherr Karl-Theodor von und zu Guttenberg	101
Vom Landesvater zum Bundesvater? Biografische Disposition und professionelles Profil in der Amtsführung des Bundespräsidenten Johannes Rau	121
Gastlichkeit als Beruf: Professionalitätsbedarf und Professionalitäts- potenziale in der Gastronomie	147

Die Fallrekonstruktion als Instrument der klinischen Forschung – der Kreißsaal als Handlungsraum	159
Braucht jede Profession eine Supervision?	179
Das Arkanum der Institution. Die Musikhochschule als Ort der Professionalitätsschulung (Zusammen mit Christa Allert)	207
Drucknachweise	225

Vorwort

Die hier zusammengefassten Aufsätze verdanken sich unterschiedlichen Anlässen. Sie liegen zeitlich weit auseinander, stehen jedoch in einem Zusammenhang. Anfragen zu Begleitforschung, Vortrag, Supervision und Beratung oder das pure Vergnügen an soziologischer Reflexion habe ich als Herausforderung verstanden, die Leistungsfähigkeit einer materialen Soziologie unter Beweis zu stellen. Stets geht es dabei um die Handlungswirksamkeit von Ideen, ihre Übersetzung in Motive und darüber in komplexe soziale Konstellationen. Als eine wissenschaftliche Disziplin hat die Soziologie trotz oder besser: gerade aufgrund der ihr von Max Weber zugeschriebenen „ewigen Jugendlichkeit“ ihrer Begriffe stets Gegenwartsanalyse mit theoretischer Systematik zu verbinden gewusst. Hundertfünfzig Jahre nach ihren Anfängen erstreckt sich ihr analytisches Vermögen mittlerweile auch auf die Untersuchung von Alltagsphänomenen, auf triviale Gewohnheiten, Dinge, über die aufgrund ihrer Eingetüchtetheit niemand groß nachdenkt. Das Prisma der Soziologie bringt deren selbstverständliche Präsenz zum leuchten und ermöglicht den Blick auf faszinierende Ausdrucksformen menschlicher Sozialität. Meine Arbeiten zur materialen Soziologie gelten dieser Vielfalt des Sozialen. Sie sind einem Programm verpflichtet, das der soziologischen Tradition mit den Begriffen Akteur, Sinn und Konstellation Unterscheidungen entnimmt, Werkzeuge der Forschung, die die Analysen heterogener Phänomene strukturieren und untereinander verbinden. Zu der Begrifflichkeit gab und gibt es bis in die Gegenwart heftig geführte theoretische Grundsatzdebatten, was bei der Jugendlichkeit der Soziologie als Disziplin nicht wundert. Forschungspraktisch sind sie gut handhabbar und in einem rein pragmatischen Sinn finden sie im Folgenden Verwendung: Menschen handeln, die Soziologie zielt darauf ab, ihr Tun und Unterlassen deutend zu erfassen. Menschen handeln sinnhaft motiviert, das Werkzeug der Soziologie dient systematisch dem Motivationsverstehen und das heißt der Verortung eines Handelns als Ausdruck, Resultat eines geistigen Zusammenhangs. Sinnhaft soll nicht heißen sinnvoll, und bedeutet noch nicht einmal in jedem Fall den Akteuren sinnhaft präsent. Es kommt bekanntlich vor, dass Menschen in ihrem Handeln nicht wissen, was sie tun. Sie schreiben ihr Handeln der Wirksamkeit des Zufalls zu, einer Schicksalsfügung, dem lieben Gott, natürlich auch eigenen Motiven, Eingebungen, Wünschen. Menschen vereinfachen, ihr Blick

auf ihr eigenes Handeln ist perspektivisch beschränkt, nicht kraft geistiger Einfalt, sondern infolge eines unhintergehbaren Handlungsdrucks, den die Realität des Lebens auferlegt – fern von jeder Soziologie. Menschen handeln sozial, sie begeben sich systematisch in Austauschbeziehungen mit anderen. Die Bezugnahme auf ein oder mehrere Gegenüber nennen wir Konstellationen. Gemeint sind soziale Gebilde jenseits individueller Motive und Sinnzuschreibungen. Konstellationen absorbieren individuelle Motive, verstärken oder kehren sie ins Gegenteil, aggregieren sich wirkmächtig. Sie wirken auf individuelle Aktormotive zurück, Konstellationen bestimmen das Bewusstsein, um die an die Formulierung von Marxens berühmter Formel anzuschließen. Das Gerücht etwa, die Mitteilung an ein Gegenüber, über Dritte unter ausdrücklichem Verzicht auf Evidenzprüfung, wäre ein Beispiel. Gegenstand der soziologischen Forschung sind somit komplexe Gebilde, Institutionen oder ephemere Cluster mit einer zirkulär sich stimulierenden Determinationskraft. In den sie konstituierenden Regeln, in ihrer Kulturbedeutsamkeit sowie ihrer historischen Bedingtheit sind sie von Interesse und werden in Typenbegriffen ermittelt.

Die hier zusammengestellten Arbeiten, für die Publikation überarbeitet und thematisch nach drei unterschiedlichen Handlungsräumen gegliedert, greifen neben Max Webers Perspektive des Sinnverstehens auf eine weitere Reihe theoretischer Vorbilder zurück, Weichensteller für eine Soziologie elementarer Formen sozialen Lebens. Émile Durkheim zählt zu den Gründern der Disziplin. In seinem Werk *Elementare Formen religiösen Lebens* geht Durkheim gesellschaftlichen Phänomenen nach, die darauf gründen, dass das Handeln wie das Selbstverständnis der Menschen bestimmt wird über Glaubensvorstellungen, die außermenschlichen Instanzen Kausalität zuschreiben. Menschen definieren ihre Lebenssituation, beziehen sich auf andere Menschen, dabei geleitet von kognitiv strukturierten Ideen, denen sie Glauben schenken. So können Menschen, Milieus oder ganze Bevölkerungen sich in einem geistigen Kosmos bewegen, in dem die Natur als beseelt von Wirkungskräften gedacht ist. Das eigene Handeln wird in Abhängigkeit von Akteuren verstanden, zu denen es im realen Leben nicht zwingend eine Entsprechung geben muss, gedachte, selbst kreierte Akteure somit. Entsprechend suchen sie in ihren Austauschbeziehungen nach Evidenzen, die die gedachte Ordnung als lebenspraktisch bewährt und plausibel bestätigen. Mit „Zauber“ bezeichnet die Soziologie die soziale Konstellation, die dabei typischerweise entsteht, und mit „Zauberer“ den Experten für das Ingangsetzen der Konstellation. Magische oder als Glauben bezeichnete Deutungssysteme rufen Spezialisten auf den Plan, Sinn-Entrepreneure oder Funktionäre stellvertretender Glaubenspraxis. Unter dem Gebot einer Bewährungsverpflichtung legen sie – bleiben wir bei der Zauberei als Beispiel – Kieselsteine zu einem Kreis, in der autosuggestiven Überzeugung, die von ihnen „verwalteten“ Wirkungskräfte beeinflussen und somit der hoffenden Gemeinschaft demonstrieren zu können, es regnen lassen zu können. Zauberer, Priester und

Prophet sind Stellvertretungsberufe, die auch Max Weber in das Zentrum seiner Religionssoziologie stellt, Tätigkeiten, die mit dem Anspruch auftreten, über einen privilegierten Zugang zu transzendenten Sinndimensionen zu verfügen. Durkheims Soziologie rekonstruiert dergleichen elementare Vorgänge im Bereich religiöser Vorstellungen. Aber nicht nur darin erweist sich die frühe Modernität seines soziologischen Denkens. Sein innovativer Beitrag liegt im Verständnis des menschlichen Handelns als regeldeterminiert, wobei Regeln als soziale Tatsache *sui generis* zu verstehen seien, von einer Objektivität, wie die Dinge der Natur es für die Naturwissenschaften sind. Geistige Zusammenhänge, die Sozialität konstituieren, erscheinen methodologisch betrachtet somit wie eine Materialität, wie eine zweite Natur.

Mit dem Ethnologen Claude Lévi-Strauss sei ein weiterer wichtiger Autor genannt, dessen wichtigstes Werk schon vom Titel her der Tradition des Strukturalismus folgt: In seinem Werk *Elementare Strukturen der Verwandtschaft* erschließt Lévi-Strauss soziale Beziehungen über Regeln, die die relative Zulässigkeit bzw. Tabuiertheit von legitimer bzw. nicht legitimer Sexualität bestimmen. Phänomene wie die Allianz und die Deszendenz entwickeln als Konstellationen die Grundlage für das Zustandekommen von dauerhaftem Austausch in sozialen Gebilden wie Familie und Verwandtschaft. Heiratsregeln, elementare Gesetze über den Tausch, Formen des Gebens, bestimmen den Solidaritätsgrad von Menschen untereinander. Sie sind gemeinschaftsstiftend und liefern darüber hinaus die Grundlage der Loyalitätsbereitschaft zu außerfamilialen sozialen Gebilden, etwa Vereinen, Netzwerken oder Großgebilden wie dem Staat. Die Arbeiten des vorliegenden Bandes schließen an das Regelkonzept des Strukturalismus an, erweitern die Perspektive allerdings um die Analyse von Kommunikationsregeln im vorinstitutionellen Raum. Das Schminken, die Haarpflege sowie allgemein die körperliche Hygiene sind Beispiele für Handeln im Nahbereich. Sie bekräftigen die Zeremonie, der Inszenierung, den Auftritt der Akteure vor Anderen, somit das Wechselspiel von personaler Identität und sozialer Identität. Ähnlich elementare Konstellationen initiiert das Grüßen, die prägnanteste Kommunikationsfigur für das Ingangsetzen und Bekräftigen höchst unterschiedlicher Formen sozialen Lebens, wie das Verhandeln, der Streit, die Geselligkeit oder die Position und der Positionswechsel im Raum. Für eine derartige Perspektive steht unter den soziologischen Klassikern exemplarisch das Werk von Georg Simmel. Sein Blick auf Formen der sozialen Wechselwirkung liefert den hier zusammengefassten Arbeiten eine weitere Referenz. Hinzugefügt sei schließlich die analytische Unterscheidung von intentional verfügbarem Handlungssinn und objektiv wirksamem Sinn, eine Denkweise, die das Werk Sigmund Freuds anschlussfähig macht für eine Soziologie elementarer Formen sozialen Lebens. Begriffe wie bewusst, vorbewusst und unbewusst, die der Theoriearchitektur der Psychoanalyse entsprechend ihre explanative Kraft aus der Zielsetzung beziehen, therapeutisches Handeln zu

ermöglichen, bilden ungeachtet dessen ein unverzichtbares Werkzeug einer verstehenden Soziologie.

Als wichtigste Austauschbeziehung im Handlungsraum wissenschaftlicher Erkenntnisbildung gelten der kollegiale Diskurs sowie die Lehre an der Universität. Hartnäckige Theorieüberprüfung durch Fragen und Zweifel, die sich in der Vorlesung und im Seminar zu Wort melden, bilden die Instrumente, die die wissenschaftliche Arbeit davor bewahren, steril und lähmend repetitiv zu werden. Studentinnen und Studenten aus meinen Veranstaltungen danke ich für inspirierende Beiträge und die immer wieder herausfordernde Frage danach, wie das soziologische Verstehen beginnt, im Sinne Kants, wie ist soziologische Erkenntnis möglich? Kolleginnen und Kollegen aus dem Frankfurter Arbeitskreis Mikrosoziologie, Claudia Schmölders, Jörg Bergmann, André Kieserling, Rainer Paris und Richard Utz, danke ich für intellektuelle Anregung, Begleitung und Ermunterung. Im interdisziplinären Austausch an der Goethe-Universität Frankfurt habe ich in Diskussionen als Last und Vergnügen erlebt, soziologische Paradigmen in die geistigen Räume von Nachbardisziplinen zu übersetzen. Dafür danke ich Tilmann Habermas, Rolf Haubl, Jan Pieter Krahen, Hartmut Leppin, Helen Leuninger, Gunther Teubner, Bernd Trocholepsy und Johannes Twardella. Meine Frau Christa Allert ist Soziologin. Was ich ihr verdanke, übersteigt, was das veröffentlichte Sprechen darüber auszudrücken vermag. Für redaktionelle Hilfe danke ich Charlotte Nell und Hannes Rüskaamp.

I. Handeln im Makroraum

Das Flugzeug als Kommunikationsraum

Handlungsformen, Vergemeinschaftungstypen und Berufsprofile an Bord*

1. Die Fragestellung

Die Geschichte der menschlichen Fortbewegungsmittel wird begleitet von technischer Rationalisierung und diese Geschichte beginnt – noch vor aller Technik – mit der Freisetzung des aufrechten Gangs, eine evolutionsgeschichtliche Weichenstellung mit weitreichenden Folgen für das Verhältnis des Menschen zu seiner räumlichen Umgebung, für seine Gemeinschaftsbildung und für die Sinnzuschreibung seiner Existenzform. Zentrales Medium der Überwindung von Distanzen im unmittelbaren Wahrnehmungsraum ist zunächst die Sprache, deren Komplexität durch die Differenzierung der Kehlkopforganisation mit entsprechend erweiterter Lauterzeugungskapazität enorm erhöht wird. Der Blick auf die Körpertechniken, insbesondere das Schreiten und das Laufen und die darin leiblich erfahrbare Unterscheidung zwischen zwei Raumpositionen, dem „Hier“ und „Dort“ sowie zwei Zeitpositionen, dem „Vorher“ und „Nachher“, macht auf die Sesshaftigkeit des Menschen als der für unser Thema zentralen Kategorie aufmerksam. Die gattungstypische Lebensführung entfaltet sich in einer räumlich-zeitlichen Struktur. Verortung teilt sich dabei nicht unmittelbar mit, wird auch nicht gleichsam automatisch durch eine Umgebung gestiftet, vielmehr ist sie eine Leistung der sinnstiftenden Sozialität selbst. Sie wird leiblich empfunden, sprachlich artikuliert und kommuniziert und in historisch wechselnden Formen der Behausung baulich veranschaulicht. Kehrsseitig dazu bildet die Verortung zugleich die Voraussetzung dafür, symbolisch die mögliche Überwindung der Ortsgebundenheit vorwegzunehmen, sich jenseits des eigenen Horizonts an einen fernen Ort zu denken, zu dem hin man sich bewegen möchte. Die ebenso triviale wie folgenreiche Unmöglichkeit, die Sesshaftigkeit zu vervielfachen und somit *ubipräsent* zu sein, löst technische Erfindungen aus, die zum Ziel haben, die Gebundenheit an Ort und Zeit zu

* Anne Dingler, Annemarie Duwe und Udo Schloz (Lufthansa-Flight-Training-Center Frankfurt) sowie den Teilnehmern meiner Schulungsseminare danke ich für intellektuelle Flugbegleitung.

überwinden. Der Traum des Ikarus entsteht, aber er bleibt nicht eine Phantasie, intellektuell sublimiert taucht er in der Neugier des professionalisierten Ingenieurs wieder auf. Artefakte, Maschinen markieren Erfindungen, die mit der Luftfahrt ein noch nicht abgeschlossenes vorläufiges Ende erreicht haben. Mit dem Bau von flugfähigen Maschinen gelingt es, das gattungstypische Hindernis, nämlich die Flugunfähigkeit und Bodenverhaftetheit, zu überwinden bzw. zu kompensieren.¹

Dieser holzschnittartig und in kühnem Zeitraffer erinnerte Schritt zur Luftfahrt bildet den Hintergrund unserer Fragestellung, die Handlungsmustern und Vergemeinschaftungsformen nachgeht, in denen sich Menschen unter der Bedingung technisch beschleunigten Ortswechsels begegnen. Technische Neuerungen provozieren stets Gewohnheiten und stellen bisher geltende kulturelle Konstruktionen zur Realitätserschließung in Frage. Gerade die rasante Entwicklung der Luftfahrt belegt eindrucksvoll die anthropozentrische Wirkung des Technisierungsprozesses, die darin liegt, dass mit jeder Entlastung, die die Zuhilfenahme von Artefakten verspricht, neue Anpassungszwänge verbunden sind.² Aber welche sind das und wie stellen sich Menschen darauf ein und wie werden – beim technisch ermöglichten Fliegen etwa – ihre Antworten darauf veralltäglich und als Routine erfahrbar?

Fliegen zählt in der modernen Gesellschaft zu einer weitgehend veralltäglichten Praxis, das gesamte symbolische Angebot für die Inanspruchnahme dieses Verkehrsmittels normalisiert die objektiv unnatürliche Situation der Fortbewegung in der kollektiven Wahrnehmung so erfolgreich, dass mit der Ausweitung des Flugverkehrs und dessen Inanspruchnahme durch den Massentourismus nicht einmal mehr die aus der Frühzeit der Luftfahrt stammenden Metaphern des Abenteurers, die die unhintergehbare Riskanz eines Flugs in eine außergewöhnliche Erlebnissituation zu projizieren hatten, bemüht werden müssen.³ Dergleichen verklärende Projektion erfolgt allenfalls dann noch, wenn die Mustervielfalt erweitert wird und technische Weiterentwicklungen im Maschinenpark öffentlichkeitswirksam verbreitet werden sollen – wie jüngstens mit der

¹ Zahlreiche Mythen nehmen auf die grundlegende Restriktion menschlichen Bewegungsvermögens Bezug. Siehe dazu die Beiträge in Bauer/Behringer 1997.

² Beschleunigungseffekte lassen sich nicht ausschließlich für die Luftfahrt bestimmen, eignen sich hingegen wegen der Berufsprofile von Piloten, denen die Steuerung von in hohem Maße computerisierten Maschinen anvertraut wird, besonders gut für die Diskussion allgemeiner Zusammenhänge von technischer und sozialer Rationalität (siehe dazu etwa Weyer 2002 und auch Urry 2001; 2003). Wechselwirkungen zwischen Mensch und Maschine treten beim Gebrauch anderer Verkehrsmittel gleichermaßen auf. Zur Entwicklung des Autos und deren Rückwirkung auf die Kommunikationstypik im Straßenverkehr siehe etwa die Studie des Autors (Allert 1985) in diesem Band S. 23–37.

³ Daran ist der Umstand nicht unschuldig, dass statistisch gesehen in der Tat das Gefährdungsrisiko beim Flugzeug, verglichen etwa mit der Riskanz des Straßenverkehrs und der Auto-Benutzung, minimal ist.

bevorstehenden Einführung des Maschinentypus A 380 geschehen ist⁴ – ungeachtet dessen gilt das Fliegen als eine Alltagsroutine. Die übliche Betrachtungsweise des Fliegens richtet sich infolgedessen auf die Komponenten der technologischen Effizienzerhöhung, der Minimierung der Betriebskosten sowie auf die Erhöhung der Kommunikationselastizität, also Reduktion von lokaler Verweildauer, Beschleunigung der Abläufe für das Beladen etc.⁵

Bei derartigen Thematisierungen wird implizit von einem gedachten Normalfluggast ausgegangen, einer idealisierten Person, der die sozialen und psychischen Implikationen des über das Fliegen ermöglichten Ortswechsels zumutbar sind bzw. der unterstellt wird, dass sie sozialisatorisch darauf vorbereitet ist, eine derartige Extremsituation zu bewältigen und handlungsfähig zu bleiben. 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 gattungstypischen Fortbewegungstechniken liegt. Deshalb verwundert es nicht, wenn allenfalls Berufsgruppen, deren Kompetenzen sich auf den Bau oder auf die Bedienung des Flugzeugs spezialisiert haben, in die Aufmerksamkeit soziologischer Analytik geraten, allerdings hierbei zumeist in der eingeeengten arbeitssoziologischen Perspektive, die auf Tarifsituation, Organisationsgrad und Berufszufriedenheit und dergleichen abhebt.⁶ Wir setzen hingegen elementarer an: Fliegen impliziert eine soziale Praxis, die a) mit einer transitorischen Verortungskrise, b) mit der Konstitution eines eigenen Kommunikationsraums, einem unvertrautem und zugleich beweglichen „Innen“ einhergeht und c) sich darin gegen ein extraterritoriales Außen abgrenzt. In dieser Abstraktion wird das Fliegen in eine Kontinuität möglicher menschlicher Fortbewegungsmittel eingerückt, beginnend mit dem Laufen und der dabei möglichen selbständigen Kontrolle des Wahrnehmungsraums und abschließend mit dem Weltraumflug, für den sogar unabdingbar ist, dass der sich bewegende Körper mit einer zusätzlichen artifiziellen Haut als leiblicher Grenze umgibt, demnach auf gattungstypische „Bordmittel“ der Situationskontrolle und Verortungsgewissheit nicht mehr zu-

⁴ Die rhetorische Figur, in der diese Innovation öffentlichkeitswirksam verbreitet wird, ist das „neue Kapitel in der Geschichte der Luftfahrt“.

⁵ Vgl. etwa die Entwicklung von integrierten Verkehrssteuerungssystemen, DMAN (Depart Manager) und AMAN (Arrival Manager), die Kapazitätsengpässe vermeiden und eine optimale Start- bzw. Landesequenz ermöglichen sollen.

⁶ So die berühmt gewordene arbeitssoziologische Studie zur Tätigkeit der Flugbegleiter von Arlie Russel Hochschild (2006), die den permanenten Zwang zum Lächeln und zur generalisierten Freundlichkeit in der Begegnung mit Passagieren zum Anlass nimmt, die für Dienstleistungsberufe strukturelle „Emotionsarbeit“ kritisch zu beleuchten. Auch in der im einzelnen phänomenologisch durchaus einleuchtenden Sammlung von Beobachtungen wird die Kontextbedingung „Fliegen“ weitgehend ausgeklammert und die Arbeitssituation entsprechend entfremdungstheoretisch gedeutet. Aus der hier vertretenen Perspektive liegt die Herausforderung an den Beruf nicht im Freundlichkeitsgebot, sondern darin, gleichzeitig Gastgeber zu sein und mit Verweis auf die Gefahrensituation Sanktionsdrohungen zu vertreten.

rückgreifen kann. In dem gedachten Kontinuum erscheinen das Fahrradfahren, Auto-Fahren, Bus-Fahren, Eisenbahn-Fahren, die Boots- oder Schiffsfahrt als je unterschiedliche artefaktgebundene Techniken der Fortbewegung und der transitorischen Verortungskrise, denen eine spezifische Raumwahrnehmung, Handlungstypik und – im Falle technisch erzwungener Gesellung – unterschiedliche Vergemeinschaftungsoptionen korrespondieren. Damit wären wir bei einer genuin soziologischen Fragestellung, es geht nicht um eine Psychologie des Fliegens, um dispositionelle Faktoren oder um einen Menschentypus, vielmehr um konkret strukturierte Handlungssituationen, die sozial definiert sind und in deren Wirkungsbereich Menschen geraten.⁷

Auf Belastungsfolgen sowie auf latente Handlungstypiken zu reflektieren mag auch und gerade dann geboten sein, wenn die Veralltäglichsung der Flugzeugnutzung weit fortgeschritten ist wie dies für die Bevölkerung moderner Gesellschaften gilt und wenn im globalen Wettbewerb der Fluggesellschaften damit zu rechnen ist, dass bei weitgehend homogenisierter technischer Qualität des Maschinenparks vorrangig die Qualität der an Bord angebotenen Serviceleistungen und insofern die überzeugende Deutung und Bewältigung der Raumsituation Flugzeug an Bedeutung gewinnen wird. Ein letzter Grund für unsere Fragestellung liegt darin, dass wir es seit der Entwicklung von Großraumflugzeugen mit dem Phänomen des Massentransports zu tun haben. Das impliziert eine Aggregation von Personen auf engstem Handlungsraum, die sich als eine Gruppe mit spezifischen Anomiepotentialen für eine sozialwissenschaftliche Analyse geradezu aufdrängt. Fluggesellschaften, die ihre Kundschaft intern mit unterschiedlichen Komfortangeboten und Serviceleistungen stratifizieren, durch privilegierte Zugangswege gleichsam räumlich individualisieren, greifen diese Entwicklung auf – die Aufteilung der Passagiere in unterschiedliche Klassen und entsprechende gastronomische oder symbolische Gratifikationen liefern einschlägige Beispiele.

Fliegen, so unsere Ausgangsthese, bedeutet beschleunigte und, infolge der prinzipiellen Unvorhersehbarkeit von Naturprozessen, riskante Raumüberwindung. Es impliziert durch den vorübergehenden Verlust der Bodenhaftung eine transitorische Verortungskrise, die im Flugzeug als einem Kommunikationsraum eigener Art, als einem mobilen Container bei relativer Bewegungseinschränkung für seine „Benutzer“ erfahren wird. Mit den Piloten, Flugbegleitern und den Passagieren begegnen sich dabei drei verschiedene Personenkreise im Flugzeug, deren Kommunikation und Selbstdefinition auf die ungewöhnliche Situation bezogen sind, die einen durch aktive Steuerung, die zweiten symbolisch neutralisiert durch Behaglichkeitssuggestion, die dritten durch Akzep-

⁷ Für die folgende Argumentation ist die allgemeine für die Sozialwissenschaften leitende Unterscheidung zwischen objektiver Erfahrungssituation und der Sinnzuschreibung durch die Handelnden entscheidend. Insofern gilt das Argument von Sesshaftigkeitskrise systematisch, d. h. unabhängig vom Maschinentypus, dem „Muster“, unabhängig auch der Dauer des Flugs.

tanz der Handlungsbeschränkung und kontinuierlicher Komfortsuggestion. Situative Kooperation und zugleich hohe Abhängigkeit von computergesteuerten Fahrmanövern bei den von der Kabine deutlich separierten Piloten, kommunikativ inszenierte Gastgeberschaft bei den Flugbegleitern und anonyme interaktive Präsenz bei den Fluggästen bilden das Potential distraktiver und attraktiver Vorgänge unter Menschen unterwegs.⁸

2. Raumsituation, Handlungsform und Vergemeinschaftungspotential

Auf eine umfassende Diskussion der Raumbezogenheit menschlichen Handelns, die an dieser Stelle zu führen wäre, wollen wir verzichten und uns auf die Skizze einer handlungstheoretischen Perspektive beschränken.⁹ Fliegen ist raumbezogenes soziales Handeln, wobei der Raum in dreifacher Bedeutung in der Handlungsorientierung der Akteure auftaucht: als Bewegungsbedingung, als Bewegungsmedium und als das, was durch die Fortbewegung erschlossen wird.

In dem berühmten Kapitel „Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft“ seines grundlegenden 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. Der Raum erscheint als ein nicht hintergebares Material für Grenzsetzungen, mit denen sich die menschliche Gattung gegenüber anderen Gattungen positioniert. „Die Grenze ist nicht eine räumliche Tatsache mit soziologischen Wirkungen, sondern eine soziologische Tatsache, die sich räumlich formt“¹⁰. Folgenreich für unseren Zusammenhang 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 – somit entsteht eine Wechselwirkung zwischen so-

⁸ Wir konzentrieren uns auf die Kommunikationseigentümlichkeit, die das Fliegen als eine veralltäglichte Praxis der Fortbewegung freisetzt, und zwar unabhängig von der Frage, als wie natürlich, selbstverständlich und insofern trivial sie von den angesprochenen Akteuren wahrgenommen wird.

⁹ Erst in jüngster Zeit entdeckt die Sozialwissenschaft die Kategorie des Raums (wieder). Zur Diskussion um die Handlungsbedeutung des Raumes sei an dieser Stelle verwiesen auf die Arbeiten von Löw 2001 und Schroer 2003, auch Glauser 2006, zur handlungstheoretischen Würdigung insbesondere die frühe und weichenstellende Arbeit von Konau 1977.

¹⁰ Simmel 1992, 697.

zialer Konstellation und Raum, zwischen sozialen Beziehungen und räumlichen Ordnungen. Menschen und Gruppen veranschaulichen die Intensität und Richtung ihrer Bezugnahme aufeinander durch die Positionierung im Raum und umgekehrt offerieren Ausmaß und Struktur des Raumes unterschiedliche Formen der sozialen Kohäsion und Bezugnahme aufeinander. Jede Fahrstuhlfahrt bestätigt den gemeinten Zusammenhang: Die Benutzer suchen Halt an der Peripherie der Kabine und das Vermeiden des Blickkontakts ermöglicht, die räumlich erzwungene Interaktionswahrscheinlichkeit zu neutralisieren und die eigene Präsenz trotz Nähe in der Anonymität zu halten¹¹.

Simmels Argumentation fortführend nehmen wir einen theoretischen Gedanken aus der philosophischen Anthropologie Helmuth Plessners auf, der auf die existentielle Sondersituation des Menschen abhebt und – ähnlich wie Simmel – mit der Grenzziehungsfähigkeit und Grenzerkennungsfähigkeit die für den Menschen als Gattungswesen entscheidenden Kompetenzen behauptet. Folgt man Plessner, so erscheint die menschliche Existenz unter dem Zwang, sich durch das Erzeugen und Artikulieren von Raumgrenzen gegen die soziale oder natürliche Umwelt zu positionieren. Das impliziert die kommunikativ artikulierte Differenz zwischen einem Hier und einem Dort, wobei die Fähigkeit, diese Dimension unterscheiden zu können und somit im Handeln anschaulich werden zu lassen – etwa durch die Entscheidung, von Hier nach Dort zu wechseln – auf die grundlegende, nicht hintergehbare Sesshaftigkeit rückbezogen ist.¹² „Exzentrische Positionalität“, der Zentralbegriff in Plessners Entwurf, meint genau dies: Menschen konstituieren ihre Identität über Grenzen, die wir uns als soziale Grenzen vorstellen müssen und die zugleich leiblich erfahren werden. Weiterhin: Menschen können ihre Grenzsetzungen als solche erkennen (was Tieren, so Plessner, nicht möglich ist) und schließlich verorten sich Menschen in einer raumzeitlich definierten Sesshaftigkeit, in einem Hier und Jetzt, die auf den Unterschied zwischen einem Innen und Außen Bezug nimmt. Sesshaftigkeit impliziert eine Innen- und Außenabgrenzung – wir können uns im Haus aufhalten oder es verlassen und beim Verlassen die Rückkehr entweder ausschließen oder in unserem Handeln während der Zeitstrecke unserer Abwesenheit die Rückkehr antizipieren – und ermöglicht im Innenraum eine dreidimensionale Gliederung in die Grobschemata rechts/links, oben/unten und vorn/hinten.¹³ Die Bezugnahme auf derartige Elementarkategorisierungen er-

¹¹ Hirschauer 1999.

¹² Sesshaftigkeit tritt als eine Errungenschaft des Menschen erstmals im Neolithikum auf, die genaue historische Rekonstruktion wird innerhalb der Anthropologie und Archäologie diskutiert, siehe dazu etwa Kelly 1990.

¹³ Es würde an dieser Stelle zu weit führen, die Elementarkategorisierungen aus dem evolutiv bedeutsamen Schritt in den aufrechten Gang herzuleiten. Die Aufrichtung des Körpers, die Gerichtetheit des Augenpaares sowie die symmetrische Zweiteilung der Extremitäten bilden hierbei die Grundlagen.

folgt, das ist nun für das folgende entscheidend, in jeder Handlungssituation, mehr oder weniger bewusst; sie wird vollzogen, wahrnehmungsleitend und handlungswirksam auf je unterschiedliche Weise.¹⁴

Spätestens an dieser Stelle mag manche Beobachtung von Fluggästen, die beim Borden hartnäckig auf der Nähe zum eigenen Handgepäck insistieren, oder auch der von dem Karikaturisten Lorient meisterhaft in Szene gesetzte Streit um die Armlehne vor Augen stehen. Es ist unschwer zu erkennen, weshalb wir die raumsoziologische Begrifflichkeit vorangestellt haben.¹⁵ Geht man von der Annahme aus, dass das Fliegen mit einem transitorischen Sesshaftigkeitsbruch sowie der Konstitution einer anonymen Gemeinschaft einhergeht, die in einem wiederum eng begrenzten Kommunikationsraum versammelt ist, so werden die besonderen Handlungszumutungen und Handlungstypiken rekonstruierbar, die sowohl das Personal der Fluggesellschaften als auch die Kundschaft in der leiblich erfahrenen Ortlosigkeit des Flugs an den Tag legen. Fliegen bedeutet technisch ermöglichte „Wanderschaft“ im Sinne eines Verlassens der raumzeitlichen Verortung, unverrückbare Mitgliedschaft in einer Gruppe mit loser sozialer Kohäsion und das Angewiesensein 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.

3. Devianzpotentiale im Kommunikationsraum Flugzeug

Zu Zeiten der Anfänge des Bahnreisens, darauf hat Wolfgang Schivelbusch in seiner Sozialgeschichte der Eisenbahnfahrt hingewiesen, verbreitete sich ein Wahrnehmungsirrtum, den wir im Hinblick auf die Kommunikationsbedeutung des Flugzeugs nicht wiederholen dürfen. Ein Irrtum, dem nicht allein die Reisenden selbst verfielen, sondern auch diejenigen, die diese technologische Innovation theoretisch oder philosophisch zu würdigen versuchten. Verkürzte

¹⁴ Die identitätsstiftende Funktion des sinnkonstituierten Raumes betont auch Augé 2006, 63: „Wir wollen den Ausdruck ‚anthropologischer Ort‘ jener konkreten und symbolischen Konstruktion des Raumes vorbehalten, die für sich allein nicht die Wechselfälle und Widersprüche des gesellschaftlichen Lebens zum Ausdruck zu bringen vermöchte, auf die sich jedoch all jene beziehen, denen sie einen Platz zuweist, so niedrig oder bescheiden er auch sein mag“. Ausgehend von der Frage der Verortung entwirft Augé eine Theorie der Moderne, die auf eine Theorie der Vereinsamung hinausläuft.

¹⁵ Anschaulich sind hierfür auch die vielen Verweise auf Flugbegleitererfahrungen, die Hochschild gesammelt hat, nicht zuletzt die Empfehlung aus der Schulung, sich die Flugzeugkabine wie das eigene Wohnzimmer vorzustellen, demnach die Handlungszumutung der abstrakten Gastgeberschaft symbolisch in eine überschaubare private Gastgebersituation zu übersetzen (Hochschild 2006, 100). Die Arbeit von A. Köhler enthält zahlreiches Anschauungsmaterial (Köhler 2000).

Zeiten und erweiterte Räume, das waren, auf eine kurze Formel gebracht, die Gründe für die Furcht vor der Eisenbahn und die Gründe für deren enthusiastische Akzeptanz. Wiederum würde man einem Irrtum unterliegen, würde man den in der Luftfahrt erreichten qualitativen Fortschritt als einen Verlust überlieferter Raum-Zeit-Orientierung bezeichnen und die Wirkungen überschätzen.¹⁶ Es geht nicht um einen Verlust, vielmehr um eine Verortungskrise und darum, Idiosynkrasiepotentiale im Handeln aller Beteiligten theoretisch konsistent auf den Handlungskontext, die Flugsituation, zurückzuführen.

Versucht man die Flugsituation im Hinblick auf ihre Handlungszumutung präziser einzugrenzen, so sind zwei Merkmale besonders herauszustellen, die explizite Thematisierung einer möglichen Gefährdung durch unvorhersehbare Natureinwirkung sowie die erhebliche Einschränkung individueller Handlungsautonomie als eine Folge der technisch erzwungenen Raumknappheit in der Ausstattung des Transportmittels selbst.

Selbstredend gilt das nicht ausschließlich für das Fliegen, ist doch die Teilnahme am Straßenverkehr gleichermaßen riskant, nach statistischen Berechnungen der Unfallwahrscheinlichkeit sogar weitaus risikoreicher. Folgenreich für die individuelle und kollektive Situationswahrnehmung der Flugsituation ist hingegen, dass unabhängig von der Frage nach der tatsächlichen Gefährdung durch die Unvorhersehbarkeit der Natur – Turbulenzen und Unwetter – und auch unabhängig von der Gefährdung durch Folgen menschlicher Unzulänglichkeit – ist der Umstand, dass die Kommunikation zwischen Passagieren und dem fliegenden Personal mit dem Verweis auf eine mögliche Notsituation beginnt.¹⁷ Gefahr, Not und mögliche Ausweglosigkeit – kurzum: Schicksalhaftigkeit der Lebenssituation bilden die thematische Rahmung bei der Inanspruchnahme des Flugzeug. Selbstredend soll hier von objektiven Möglichkeiten der Irritation, allgemein: der Krise gesprochen werden und Fluggesellschaften halten sich – mit Recht – zugute, in welchem Umfang sie sowohl in technisch apparativer als auch in kommunikativer Hinsicht dem nur gedachten Grenzfall entgegenarbeiten, aber ungeachtet dessen ist der Kommunikationsbeginn des Fliegens durch Gefahrendramatisierung gekennzeichnet. Die Passagiere werden auf Ungewissheit ausdrücklich aufmerksam gemacht. Dass der

¹⁶ Schon zu den Frühzeiten des Eisenbahnverkehrs konnte von einem Wirklichkeitsverlust der Wahrnehmung nicht die Rede sein, dennoch: „Die Verkehrstechnik ist das materielle Substrat der Verfügbarkeit oder Verfügbarmachung, d. h. sie ist ebenso sehr das materielle Substrat der Raum-Zeit-Wahrnehmung im Reisen. Wird ein wesentliches Element eines bestimmten soziokulturellen Raum-Zeit-Gefüges verändert, so hat das Auswirkungen auf das gesamte Gefüge“ (Schivelbusch 1977, 38).

¹⁷ Die Begrüßungsansagen sind weitgehend standardisiert, etwa wie folgt: „...Bitte vergewissern Sie sich noch einmal, dass schweres Handgepäck sicher unter dem Vordersitz verstaut ist. Schnallen Sie sich jetzt bitte an und ziehen Sie Ihren Sitzgurt fest. Da während des Flugs unerwartete Turbulenzen auftreten können, empfehlen wir Ihnen, auch während des Flugs angeschnallt zu bleiben“ (aus einem Beiheft für Bordansagen).