

Inhalt

IM VORFELD

Einleitung	13
Annähern	16
Wissenschaft	18
Vermitteln	25
Komponieren	27

IM TERMINAL

Betreten und Orientieren	33
Wahrnehmen	36
Exkurs: Phänomenologie der Wahrnehmung	36
Sinne schärfen	42
Leiblichkeit und Wahrnehmungshandeln	50
Eintreten	54
Sich hinein begeben	56
Methoden: Bilder betrachten	59
Konzepte: Einhüllung I	64
Sich von einem Ort zum anderen begeben	66
Konzepte: Einhüllung II	76
Dazwischen sein	89
Der Status der Dinge	90
Dinge: Die Tür	93
Türologie – öffnen, schließen, drehen, schieben	95
Konzepte: Irritation	101
Draußen bleiben	103
Methoden: Bilder und Situationen auswählen	107
Durchqueren	111
Anordnen und Materialität	112
Verschieben, Handhaben, Greifen	112
Konzepte: Kanalisierung	119

Arrangieren	124
Grundbegriff: Konstellationen	128
Sich bewegen	137
Methoden: Ich und die Anderen	141
Allein, mit Anderen, mit Vielen	156
Tickets und Verbindungen	158
Informieren	158
Fahrkarten lösen	164
Dinge: Der Automat	165
Sich Aufhalten	177
Warten und Beobachten	178
Lungern und Loungen	178
Spuken und Nachhallen	188
Überwachen	194
Dinge: Das Gepäck	202
Konzepte: Säuberung	207
Konsumieren	217
Einkaufen	218
Essen, Trinken, Erleben	227
Begrüßen und Verabschieden	242

AM SCHREIBTISCH

Hafen und Bahnhof	249
Integrieren und Weitergehen	255
Methodologisches: Fotos, Erlebnisse und Video	256
Erkenntnistheoretisches: Gemenge & Konstellationen	259
Verräumlichen und Materialisieren: Macht	265
Einhüllen und Normalisieren: Unbehagen im Komfort	271
Warten, Irritieren, Begegnen: Verfall & Herausforderung	279
Kritik und Ambivalenz	284
Danksagung	289
Anhang	290
Literatur	293

Abbildungen

1 Darmstadt Hbf – Durchgang zur Gleishalle. Juni 2003	57
2 Oslo Sentralstasjon – Empfangsgebäude Eingang Süd. August 2004	58
3 Leipzig Hbf – Empfangsgebäude Eingang West. Juni 2004	60
4 Kiel Hbf – Empfangsgebäude Eingang Nord. September 2004	61
5 Kiel Hbf – Empfangsgebäude Eingang Ost. September 2004	61
6 Kiel Hbf – Empfangsgebäude Eingang West. September 2004	62
7 Kiel Color Line Terminal – Empfangsgebäude Haupteingang. 2003	63
8 Leipzig Hbf – Gleisunterführung. Juni 2005.	63
9 Darmstadt Hbf – Vorplatz Ost. Juni 2003	67
10 Darmstadt Hbf – Vorplatz Ost. September 2004	68
11 Leipzig Hbf – Haupthalle / Sächsisches Tor. Juni 2004	70
12 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	71
13 København Hovedbanegården – Haupteingang. Mai 2005	73
14 Leipzig Hbf – Sächsisches Tor. Juni 2004	74
15 Leipzig Hbf – Eingang West. Juni 2004	75
16 Kiel Hbf – Ausgang zur Förde. September 2005	79
17 Darmstadt Hbf – Bahnsteigtreppe. Juni 2003	81
18 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	90
19 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	94
20 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	97
21 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	97
22 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	98
23 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	99
24 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	100
25 Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004	100
26 Kiel Hbf – Eingang West. September 2004	104
27 Kristiansand – Pier am Color Line Terminal. Juli 2005	112
28 Darmstadt Hbf – Empfangsgebäude. November 2003	113
29 Leipzig Hbf – Eingang West. Juni 2004	114
30 Oslo Sentralstasjon – Vorplatz Richtung Karl Johan. August 2004	115
31 Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004	117
32 Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004	118

33	Oslo Stena Line / DFDS Terminal – Gangway. September 2005	119
34	Fähre Puttgarden–Rødby – Zugdeck Ausgang D. Mai 2005	120
35	New York Central Station – Empfangsgebäude. März 2006	122
36	New York Central Station – Empfangsgebäude. März 2006	123
37	København Hovedbanegården – Haupteingang. Mai 2005	124
38	Oslo Sentralstasjon – Altes Empfangsgebäude. August 2004	125
39	Kiel Hbf – Blick vom CAP. September 2004	126
40	Kiel Color Line Terminal – Hauptgebäude. September 2005	128
41	Frankfurt Hbf – Haupthalle Eingang Reisezentrum. November 2003	138
42	Frankfurt Hbf – Bahnsteig. November 2003	139
43	Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004	142
44	Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004	143
45	Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004	144
46	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004	145
47	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	146
48	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	147
49	Kiel Hbf – Service Point. September 2004	152
50	Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004	159
51	Darmstadt Hbf – Durchgang zur Gleishalle. September 2004	160
52	Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004	160
53	Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004	161
54	Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004	162
55	Darmstadt Hauptbahnhof – Empfangsgebäude. November 2003	165
56	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	166
57	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	168
58	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	169
59	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	170
60	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	171
61	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	172
62	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	173
63	København Hovedbanegården – Haupthalle. Mai 2005	179
64	Fähre Gedser–Rostock – Hauptdeck. Oktober 2005	179
65	Gedser Terminal – Wartehalle. Oktober 2005	180
66	Gedser Terminal – Südausgang. Oktober 2005	180
67	Kiel Color Line Terminal – Empfangsgebäude Haupteingang. 2003	181
68	Oslo Sentralstasjon – Wartebereich Haupthalle. August 2004	181
69	Kiel Stena Line Terminal – Wartebereich. September 2004	182
70	København Hovedbanegården – Haupthalle. Mai 2005	183
71	New York Central Station – Haupthalle. März 2006	184
72	Kiel Color Line Terminal – Obergeschoß. September 2005	185
73	Leipzig Hbf – DB Lounge. Juni 2004	186

74	Leipzig Hbf – DB Lounge. Juni 2004	186
75	Kiel Hbf – Europaplatz. September 2004	187
76	Kiel Hbf – Vorplatz Haupteingang. September 2004	189
77	Kiel Hbf – Gleishalle Überführung. September 2004	189
78	Kiel Hbf – kuppelnder Regionalzug. September 2004	190
79	Kiel Hbf – Westhalle. September 2004	191
80	Kiel Hbf – Anzeige Gleis 9. September 2004	192
81	Kiel Hbf – Überführung in der Gleishalle. September 2004	192
82	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004	194
83	Kiel Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004	195
84	Oslo Sentralstasjon – Zum alten Empfangsgebäude. August 2004	197
85	Leipzig Hbf – Unterführung. Juni 2004	197
86	Rostock HP Lütten Klein – Unterführung. Oktober 2005	198
87	Leipzig Hbf – Bahnsteig. September 2004	200
88	Kiel Color Line Terminal – Haupthalle. Oktober 2003	201
89	København Hovedbånegarden – Bahnsteig 6/7. Mai 2005	202
90	Oslo Stena Line / DFDS Terminal – Check-In. September 2005	203
91	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	204
92	Fahndungsseite des Bundeskriminalamtes © Bundeskriminalamt	205
93	Fahndungsseite des Bundeskriminalamtes © Bundeskriminalamt	206
94	Darmstadt Hbf – Empfangsgebäude Eingang Süd. November 2003	208
95	Oslo Color Line Terminal – Wartesaal. Dezember 2004	209
96	Darmstadt Hbf – WC Center, Übergang zur Gleishalle. Juni 2003	210
97	Darmstadt Hbf – Toiletten Westanbau. September 2004	211
98	Leipzig Hbf – Haupthalle. Juni 2004	213
99	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	214
100	Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003	215
101	Darmstadt Hbf – Spucke, Boden der Haupthalle. November 2003	216
102	Leipzig Hbf – Bahnsteig Gleis 10/11. September 2004	218
103	Oslo Sentralstasjon – Altes Empfangsgebäude. August 2005	219
104	Oslo Sentralstasjon – Altes Empfangsgebäude. August 2005	219
105	Leipzig Hbf – Eingang West. Juni 2004	221
106	Kiel Stena Line Terminal – Eingang. September 2004	224
107	Kiel Stena Line Terminal – Eingang. September 2004	225
108	M/S Color Fantasy – Passage. September 2005	226
109	København Hovedbånegarden – Würstchenbude. Mai 2005	227
110	København Hovedbånegarden – Bahnsteig Gleis 6/7. Mai 2005	228
111	Leipzig Hbf – Haupthalle und Promenaden. September 2004	228
112	Leipzig Hbf – Bahnsteig Gleis 10/11. September 2004	229
113	Kiel Color Line Terminal – Imbissbereich. September 2005	229
114	M/S Color Fantasy – Cosmopolitan Gourmet Rest. Sep. 2005	231

115 M/S Color Fantasy – Cosmopolitan Gourmet Rest. Sep. 2005	232
116 M/S Color Fantasy – Sports & Burger Bar. September 2005	233
117 Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004	234
118 Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004	235
119 M/S Color Fantasy – Eingang Tower Club. September 2005	240
120 Leipzig Hbf – vor Bahnsteig 10/11. September 2004	243
121 Leipzig Hbf – vor Bahnsteig 10/11. September 2004	244
122 Leipzig Hbf – vor Bahnsteig 10/11. September 2004	245
123 Kieler Förde – Abfahrt der Stena Germanica. September 2004	246
124 M/S Kronprins Harald – Achterdeck. September 2002	247
125 Hausordnung. © Deutsche Bahn AG	290
126 Hausordnung Promenaden. Leipzig Hbf – Unterführung. Juni 2004	291

Grafiken

1 Dinge	130
2 Gerüche	131
3 Akteur	132
4 Pfad	132
5 Orientierungen	133
6 Andere	134
7 Orientierungen zu Anderen	135
8 Akteure allein (»reine« Soziologie)	137

Transkripte

1 Oslo Hbf – Drehtür	96
2 Leipzig Hbf – Aufzeichnungsbeginn	142
3 Leipzig Hbf – das Onkel	143
4 Leipzig Hbf – Batterie und Brötchen	144
5 Darmstadt Hbf – fünfzig Cent	148
6 Kiel Hbf – warum filmen sie hier?	149
7 Kiel Hbf – nicht erwischen lassen	150
8 Kiel Hbf – offensivere Haltung	153
9 Darmstadt Hbf – Schwanzkopf	215

»Fürchte nichts«, antwortete Don Quixote

Für Kerstin

[Diese Fassung des Dokuments enthält nach der Publikation vorgenommene kleinere Änderungen, vor allem zu Rechtschreibung und Grammatik. Der Seitenumbruch ist jedoch nahezu identisch. Das Buch wird zwar von vielen Läden nicht mehr vorgehalten, kann aber weiterhin beim Verlag bestellt werden.

Die vollständige Titelangabe lautet:

Frers, Lars (2007) Einhüllende Materialitäten : Eine Phänomenologie des Wahrnehmens und Handelns an Bahnhöfen und Fährterminals. Reihe: Materialitäten, Band 5. Bielefeld: transcript. ISBN: 9783899428063

Für Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung: lars.frers@fu-berlin.de]

Einleitung

Bahnhöfe und Häfen gehören zu meinem Alltagsleben. Das Reisen von Berlin nach Darmstadt und zurück, die gelegentlichen Fährfahrten nach Oslo und früher die Überfahrt zur Insel Juist sind wiederkehrende Bestandteile meines Lebens. Es ist nicht an einem einzelnen Ort fest verankert. Verlasse ich einen Ort, dann ordne ich die dort gemachten Erfahrungen um. Beim Ankommen am nächsten Ort eröffnen sich mir andere Horizonte. Wenn ich am späten Nachmittag im Darmstädter Hauptbahnhof bin – auf dem Weg vom Arbeitsraum zurück nach Hause – wenn ich dort durch die Empfangshalle gehe, meinen Fahrschein löse, überlege, ob ich noch etwas zu lesen oder zu essen kaufen will, die Empfangshalle verlasse und mit Anderen zu den Bahnsteigen weitergehe, die Treppen hinunter und schließlich am Bahnsteig stehend oder sitzend auf die Ankunft des Zuges warte, dann wird klar, dass ich Darmstadt gleich hinter mir lassen werde, dass mir eine Bahnfahrt bevorsteht und ich in einigen Stunden wieder aus dem Zug aussteigen und in Berlin sein werde. An einem anderen Ort, mit anderen Freunden, einer anderen Wohnung und anderem Wetter. Während mir dies in den Sinn kommt stehen Leute neben mir. Sie werden ebenfalls diese Stadt verlassen. Was haben sie gemacht? Habe ich eigentlich alles erledigt, was ich machen wollte? Demnächst werde ich wieder hier sein, dann kann ich die Dinge tun, die ich dieses Mal aufgeschoben habe. ... Wer wird gleich im Zug neben mir sitzen? Wünsche ich die Gesellschaft der Leute hier auf dem Bahnsteig oder will ich lieber allein sein? Beim Einsteigen in den Zug wird es eng. Wird die Frau dort mir einen guten Sitzplatz wegschnappen? ... In Frankfurt gibt es eine Unterbrechung der Fahrt. Umsteigen, überlegen, wie man die Zeit nutzt, weiteres Warten und sich durch einen Fluss von Menschen und Gepäck bewegen. Professionalisierte Pendler warten an genau der Stelle des Bahnsteigs, an der sich die Tür zu dem einen Waggon des ICE öffnen wird, in dem die wenigen nicht reservierten Sitzplätze sind. ... Nach einer langen Fahrt durch den Abend in die Nacht hinein dann die Ankunft in Berlin. Dort wieder gemeinsam mit Anderen aussteigen,

vielleicht am Bahnsteig begrüßt werden. Am Bahnhof sind viele Leute unterwegs, es ist Freitag Abend, sie sind in Feierstimmung und haben sich zurechtgemacht. Ich sehe mit meinem Pendlergepäck nicht gerade nach Partylaune aus. ... So gehe ich begleitet von anderen Passagieren zur S-Bahn. Einige werden wohl in meine Richtung fahren, aber dann werden wir uns voneinander entfernen, in der Stadt zerstreuen.

Bahnhöfe und Häfen sind Orte der Abreise und der Ankunft. In der obigen Erzählung berichte ich von meinem Erleben des Abreisens und Ankommens. Der Bericht ist jedoch bei weitem nicht vollständig – er blendet unter anderem eine Vielzahl von Erfahrungen aus, die normalerweise nicht in die bewusste Wahrnehmung treten: die Details des Geschehens, die Anordnung der Menschen, die Art der Beleuchtung, die Geräusche, das wechselnde Klima, die Enge oder Weite des Ortes, die Härte der Treppenstufen und vieles mehr. All dies trägt jedoch zur Erfahrung des Ankommens und Abreisens bei. In dieser Arbeit soll mit besonderer Aufmerksamkeit für solche Details geklärt werden, was eigentlich an diesen Orten geschieht, wie die räumliche, technische und materielle Gestaltung dieser Orte mit dem Wahrnehmen und Handeln der Menschen an diesen Orten zusammenhängt. Das ist aber noch nicht alles. Das Geschehen an diesen Orten spielt sich in bestimmten Bahnen ab, es gibt hier eine gewisse Normalität. Dieser spezifischen Normalität will ich nachspüren, sie untersuchen und analytisch erfassen. Schon im vorangegangenen Absatz wird klar geworden sein, dass das zu beobachtende Geschehen und damit wahrscheinlich auch das, was dort normal ist, sehr vielfältig ist und durch unterschiedliche Aspekte geprägt wird. Zusätzlich nehmen die Menschen, als Nutzer der Orte, diese Aspekte auch noch auf jeweils unterschiedliche Weise wahr. Das gilt selbstverständlich auch für mich – ob als Forscher oder als Reisender, ich nehme bestimmte Aspekte stärker wahr als andere, richte meine Aufmerksamkeit hierhin und dorthin, erfasse aber niemals das Geschehen in seiner Gesamtheit. Welche Absichten und Fragen sind es also, die meine forschende Aufmerksamkeit leiten und so bestimmte Aspekte stärker hervorheben als andere?

Von besonderem Interesse ist für mich der Zusammenhang sozialwissenschaftlicher ›Großtheorie‹ – den gesellschaftstheoretischen Entwürfen verschiedener Theorietraditionen – mit dem konkreten Geschehen und alltäglichen Erfahrungen. Spezifischer gesagt bewegt mich die Suche nach den ungeschriebenen Regeln des Alltagslebens, den Regeln, die zur Etablierung sozialer Kontrolle führen, die den Verlauf sozialen Wandels entlang bestimmter Linien lenken, die zur Anpassung und zum Ausschluss bestimmter Verhaltensweisen führen. Diese Regeln werden wahrgenommen, fließen in das Handeln ein und werden im Verlauf des Handelns hervorgebracht. Sie unterliegen einer gewissen Dynamik, lassen sich also ändern, aber sie sind notwendiger-

weise auch fest und von hoher Dauer. Ich werde untersuchen, wie diese Regeln an den von mir untersuchten Orten produziert werden. Insbesondere werde ich beobachten, wie Raum und Materialität sich im Handeln wiederfinden, das heißt ich werde verfolgen, wie die Beschaffenheit der Architektur von Fährterminals und Bahnhöfen mit dem Wahrnehmen und Handeln der Menschen zusammenhängt: wie bewegen sie sich durch den Raum, wie orientieren sie sich, wo halten sie sich auf und was tun sie während ihres Aufenthalts?

Dabei interessiert mich nicht bloss der sich um die Menschen herum aufspannende Raum in seiner Höhe, Breite und Tiefe. Mit Materialität meine ich eben auch die Beschaffenheit von Oberflächen, die Härte verwendeter Materialien, die abblätternde Farbe an einer Wand, die Beweglichkeit einer Drehtür und vieles mehr. Der Raum und die darin befindlichen Dinge sollen dabei nicht als Raum an sich oder als Dinge an sich betrachtet werden. Im Zentrum dieser Arbeit steht vielmehr das körperliche oder leibliche Handeln der Menschen, die diesen Raum wahrnehmend nutzen. Dementsprechend treten Raum und Materialität nicht als Absolutes oder Abstraktes in die Untersuchung ein; sie sind vielmehr Bestandteil der Praxis und in diesem zur Praxis Gehören prägen sie die Praxis, das Handeln der Menschen – so üben sie auch Macht aus: sie lenken das Wahrnehmen und Handeln auf subtile oder offene Weise in bestimmte Bahnen. Der Umgang mit den Dingen, die räumlichen Praktiken (vergleiche Lefebvre 1991: 38), das sich im Raum Bewegen und Wahrnehmen ist relevant, nicht der Raum an sich.

Diese Zentrierung auf das körperliche Handeln und Erleben wird die Aufmerksamkeit immer wieder auf eine bestimmte Ambivalenz lenken, eine Ambivalenz, die dem Alltagserleben innewohnt: im körperlichen Handeln findet sich eine besondere Spannung zwischen Leiden und Komfort. Einerseits will ich ungestört mein Ziel verfolgen. Ich betrete den Bahnhof, um Darmstadt zu verlassen und nach Berlin zu kommen, ich will dabei nicht gestört oder unterbrochen werden. Andererseits hege ich jedoch auch vielfältige Wünsche und suche bestimmte Begegnungen oder Erlebnisse. Vielleicht lerne ich ja jemanden kennen, flirte ein wenig, lasse mich zum Kauf einer frischen Brezel verführen oder erfreue mich an einem Schattenspiel auf dem Boden des Bahnsteigs. Ich will für mich sein, aber ich will auch von Anderen wahrgenommen und geschätzt werden. Ich möchte Schönes sehen, will mich aber eigentlich nicht ablenken lassen. Leiden oder Gefahr können in unerwünschten, möglicherweise sogar körperlichen Kontakten und Wahrnehmungen liegen, sie können aber auch von der Infragestellung der eigenen Position rühren. Derartigen Spannungen will ich in dieser Studie nachspüren, sie wiedergeben und produktiv machen. An welchen Stellen, in welchen Situationen hüllen sich die Menschen an diesen Orten in ihren privaten Komfort und schotten sich von ihrer Umgebung ab? Wann und wo treten sie aus sich

heraus und sind offener – und gefährdeter? Wie tragen die Geräusche und Gerüche, die Anlage von Bänken und Geschäften, die Tätigkeiten Anderer an diesem Ort zu diesen Prozessen bei?

Annähern

Diese Fragen können nur am konkreten Gegenstand geklärt werden – im Rahmen dieser Arbeit anhand der Passagierterminals großer Fährlinien und der Bahnhofsgebäude mittelgroßer und großer Bahnhöfe. Im Rahmen meiner Diplomarbeit (Frers 2001) bin ich bereits ähnlichen Fragen nachgegangen und habe eine ethnografische Studie zum Potsdamer Platz in Berlin verfasst. Häfen und Bahnhöfe sind in der Regel – ähnlich wie der Potsdamer Platz – zentral in der Stadt gelegen, sie sind ebenfalls Orte, die öffentlich zugänglich sind, aber privaten Eigentümern gehören. In meiner Diplomarbeit habe ich mich fast ausschließlich mit der Rolle der Architektur auseinandergesetzt. Diesen Fokus erweitere ich nun, um auch die Rolle der Technik zu berücksichtigen. Die Zugehörigkeit zum Graduiertenkolleg »Technisierung und Gesellschaft« der Technischen Universität Darmstadt hat mir diesen Weg geebnet. In Seminaren und Diskussionen konnten wir uns im Kolleg über mögliche sozialwissenschaftliche Zugänge zur Technik verständigen. Aus dieser Perspektive betrachte ich in dieser Arbeit den Einsatz von so verschiedenen Technologien wie den Fahrkartenautomaten, den Anzeigetafeln, aber auch den Dreh- und Schiebetüren an den Eingängen in die Gebäude. An diesen Orten vermischen sich Technik, Raum, Menschen und Dinge zu einem dynamischen, polyfunktionalen Gemenge, dessen Eigenschaften oder Strukturen es ohne Vorentscheidungen zur Wirkmächtigkeit einzelner Bestandteile zu rekonstruieren gilt. Eine weitere Parallele dieser Studie zu meiner Arbeit über den Potsdamer Platz ist der Durchgangscharakter der untersuchten Orte. Die wenigsten Menschen, die diese Orte nutzen, verbringen hier einen wesentlichen Anteil ihrer Lebenszeit, sie passieren diese Orte eher, als dass sie sich dort lange aufhalten würden. Als Schnittstellen und zentral gelegene Orte nehmen die Terminals aber trotzdem eine herausragende Stellung ein: sie sind das Tor zur Stadt (vgl. Brunn/Praeckel 1992). Diesen besonderen Orten will ich im Folgenden meine volle Aufmerksamkeit widmen.

Die eigentlich nahe liegende Betrachtung von Flughäfen habe ich aus verschiedenen Gründen nicht vorgenommen. Erstens unterscheidet sich die generelle Verortung der Flughäfen – sie sind im Gegensatz zu Hafen und Bahnhof meist außerhalb des eigentlichen Stadtraums angesiedelt. Der Zugang, insbesondere zu Fuß, ist schwieriger, so dass die Flughäfen nicht als zum eigentlichen Stadtraum zugehörig wahrgenommen werden. Sie werden von denjenigen aufgesucht, die fliegen wollen. Sie treten nicht in den Erfahrungsraum derjenigen, die sich in der Stadt mit einem Bummel am Hafen oder beim Ein-

kaufen in den Bahnhofsläden die Zeit vertreiben. Zweitens wäre der zusätzliche Aufwand, der zur gründlichen Erschließung dieser Orte nötig gewesen wäre, auf Kosten der an den beiden anderen Terminaltypen verbrachten Beobachtungszeit gegangen – insbesondere da die weitaus restriktiveren Sicherheitsmaßnahmen den Zugang für mich noch weiter verkompliziert hätten. Die Tiefenschärfe und Gründlichkeit der Untersuchung von Bahnhof und Fährterminal war mir wertvoller, als mit der Untersuchung eines zusätzlichen Ortstypus in die Breite zu gehen.¹

Zur Durchführung meiner Beobachtung habe ich mich auf bestimmte Bahnhöfe und Passagierterminals festgelegt. Im Folgenden werde ich kurz erläutern, wie ich diese Auswahl vorgenommen habe. Der Bahnhof, an dem ich mit meinen Beobachtungen begonnen und dem ich die meiste Aufmerksamkeit gewidmet habe, ist der Darmstädter Hauptbahnhof. Zwei Gründe sprachen für die Untersuchung dieses Bahnhofs. Er ist erstens günstig gelegen, so dass ich ihn zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten erreichen konnte und auch die Möglichkeit hatte, den Verlauf der Jahreszeiten zu verfolgen. Zweitens ist der Darmstädter Hauptbahnhof in Aufbau, Größe und den dort vorhandenen Geschäften und technischen Einrichtungen vergleichbar mit einer großen Anzahl mittelgroßer Bahnhöfe in Deutschland. Es gibt einen ServicePoint, einen getrennten Schalterbereich, mehrere Fahrkartenautomaten (sowohl von der DB AG als auch vom regionalen Verkehrsverbund), zwei Pressegeschäfte, einen Blumenhändler, verschiedene Schnellrestaurants, Imbisse und Bäckereien, einen Friseur und gelegentlich auch fliegende Händler. Die Gleisanlagen und Bahnsteige sind in einem vom Empfangsgebäude abgetrennten Bereich über eine Gleisüberführung mit angeschlossenen Treppen und Aufzügen zugänglich. Schließlich sind die Bahnsteige zum größten Teil von Metall- und Glaskonstruktionen überdacht.

Der Bahnhof, an dem ich die zweitmeiste Zeit verbracht habe, ist der Leipziger Hauptbahnhof. Dieser ist als klarer Kontrastfall zum Darmstädter Hauptbahnhof gewählt worden. Er ist einer der grössten Kopfbahnhöfe Europas: sein Kopfbereich besteht aus einem enormen, großvolumigen steinernen Gebäude mit einem über 250 Meter langen Querbahnsteig. Desweiteren befindet sich in den Untergrund dieses Gebäudes eingelassen ein dreigeschossiges Einkaufszentrum mit der vollen Angebotspalette einer großen Shopping Mall. Diese sogenannten »Promenaden Hauptbahnhof Leipzig« werden von der Leipziger Bevölkerung stark genutzt und erzeugen eine funktionale Mischung aus Einkaufszentrum und Bahnhof. Größere Aufmerksamkeit habe ich auch dem Frankfurter und dem Kieler Hauptbahnhof gewidmet. Diese beiden Bahnhöfe bieten weiteres Kontrastpotential. Der Frankfurter Hauptbahnhof zeichnet sich durch sein hohes Verkehrsvolumen aus, während der Kieler

1 Für neuere Studien zum Flughafen, die ebenfalls ethnografisch vorgehen vgl. Adey 2004a, 2004b; Potthast 2001, 2006.

Hauptbahnhof vor allem durch seine Nähe zu den Hafenanlagen für mich interessant ist – hier konnte ich den Übergang vom Bahnhof zum Fährterminal nahtlos verfolgen. Weitere deutsche Bahnhöfe, an denen ich weniger systematische Beobachtungen angestellt habe (keine Videoaufzeichnungen, nur wenig protokollierte Beobachtungen), sind die Berliner Bahnhöfe (mit Ausnahme des erst kurz vor Abschluss der Arbeit fertiggestellten neuen Hauptbahnhofs), der Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe und die Hauptbahnhöfe von Hamburg, Hannover und München.

An Fährterminals habe ich insgesamt deutlich weniger Zeit verbracht, sie beherbergen spürbar weniger unterschiedliche Nutzungen. In der Regel gibt es dort nur Fahrkartenschalter, einen Wartebereich, manchmal einen Laden oder Imbiss und die Büros der Reedereiangestellten. Dazu gehören dann noch der Pier und die Park- bzw. Wartespuren für Kraftfahrzeuge an der Zufahrt zum Pier. Die Terminals haben in der Regel klar ausgewiesene Öffnungszeiten – die weniger frequentierten werden einige Stunden vor Abfahrt der Fähre geöffnet und in der Stunde nach Abfahrt der Fähre wieder geschlossen. Die Fährterminals, mit denen ich mich vor allem befasst habe, sind gehören zur Color Line und zur Stena Line, beide in Kiel. Weitere, meist unsystematische Beobachtungen habe ich noch in Rostock, Hamburg, Puttgarden, Rødby und in Norddeich gemacht.

Nach Ablauf der ersten Hälfte meiner Beobachtungsphase kam jedoch Oslo als weiterer Ort hinzu – zu diesem Zeitpunkt ist meine Freundin an die Osloer Universität gegangen. In Oslo habe dann ich systematische Beobachtungen am Bahnhofsgebäude der Sentralstasjon und an den Terminals von Color Line und Stena Line vorgenommen. Weitere Videoaufzeichnungen habe ich später auch am Kopenhagener Hauptbahnhof (København Hovedbanegården) und auch noch an den New Yorker Bahnhöfen Central Station und Pennsylvania Station durchgeführt.

Wissenschaft

Wie hoffentlich im vorangegangenen Abschnitt deutlich geworden ist, lege ich großen Wert auf die Offenlegung der Auswahlprozesse, die für mein wissenschaftliches Handeln von Bedeutung sind. Das bedeutet allerdings auch, mich angreifbar zu machen. Meine bisherigen Erfahrungen im Wissenschaftsbetrieb legen es nahe, dass diese Art der weitgehenden und scheinbar naiven Offenheit nicht unbedingt begrüßt wird, auch wenn pragmatische oder in der Person begründete Auswahlkriterien in der Forschungspraxis kaum vermeidbar und im Gegenteil sogar sinnvoll sein können – ähnliche Positionen werden beispielsweise von Lofland/Lofland 1995, Girtler 2001, Wacquant 2003 und Lévi-Strauss 1978 vertreten. Ein offener Umgang mit den Grenzen auch der eigenen Wissenschaftlichkeit scheint mir, trotz des damit verbunde-

nen Risikos, der einzig sinnvolle Weg zu einer nachvollziehbaren Wissenproduktion zu sein, die nicht vorgibt, mehr zu sein, als sie ist – die aber auch mit um so mehr Selbstbewusstsein das verantworten kann, was sie im selbstreflektierten Umgang mit dem Forschungsgegenstand erarbeitet hat.

Auf den ersten Seiten habe ich angedeutet, wie ich mich den hier untersuchten Gegenständen nähern werde. Im diesem Abschnitt will ich nun ausführen, wie ich mit den von mir vorgenommenen Beobachtungen umgehen werde und auf welche Art in dieser Studie Wissenschaft betrieben werden soll. Zusätzlich zu den hier gegebenen Informationen und Reflexionen gehe ich im Verlauf der Arbeit in den Abschnitten »Methoden: Bilder und Situationen auswählen« und »Methoden: Ich und die Anderen« noch weiter auf die von mir gewählten Beobachtungsmethoden und die damit einhergehenden Chancen und Schwierigkeiten ein. Ich platziere diese beiden Methodenkapitel bewusst nicht an den Anfang dieser Arbeit. Meine Absicht ist, sie stärker ins Feld einzubetten, sie in dem Kontext auftreten zu lassen, in dem sie sich als relevant gezeigt haben.

Ich habe geschrieben, dass mich die ungeschriebenen Regeln des Alltagslebens interessieren und dass ich dabei besondere Aufmerksamkeit auf den Zusammenhang des Handelns mit räumlich-materiellen Aspekten richten möchte. Doch wie nähere ich mich diesen häufig sehr subtil wirkenden Regeln als Forscher? Einiges will ich soweit wie möglich vermeiden: zum einen will ich das Geschehen an den beobachteten Orten nicht als einer Theorie oder einer Abstraktion untergeordnet fassen. Der Terminal und die dort handelnden Menschen fügen sich weder zu einem Ort der Moderne, noch zu einem Ort der Globalisierung oder gar einem Nicht-Ort (Augé 1994) zusammen. Solche Abstrahierungen vom erfahrbaren Geschehen laufen Gefahr, die Wirklichkeit auf ein vorgestelltes Gerüst zu reduzieren; ein Gerüst, das so nicht existiert, das aber leicht den Blick auf die Vielzahl tatsächlich tragender Strukturen verstellt. Zum zweiten soll vermieden werden, die untersuchten Orte als unveränderliche Räume zu präsentieren. Die Gefahr einer solchen Verfestigung eines bestimmten Zustands liegt bei dieser Studie besonders nah. Der Fokus auf Materialität und Raum kann leicht dazu führen, einen bestimmten Ort wie einen zurechtgestutzten und ruhig stehenden Rumpf mit diesen und jenen Eigenschaften zu beschreiben. Diesem greifbaren Rumpf ginge dann aber die Dynamik und somit auch die Flüchtigkeit und Vielseitigkeit eines Körpers mit Gliedmaßen und Kopf ab. Auf diese Weise würde die unter anderem die Zeitlichkeit aus der Untersuchung verschwinden. Wechsel in Nutzung und Bedeutung, wie sie im Verlauf kurzer wie längerer Zeitspannen auftreten, würden ignoriert und die Prozesshaftigkeit, das ständige Hervorbringen und Warten von sozialer und dinglicher Wirklichkeit ginge verloren. Schließlich soll in dieser Studie eine zurückgezogene und rein analytisch betrachtende Außenperspektive auf das Geschehen vermieden werden. Statt

dessen soll immer wieder in das Geschehen eingetreten werden, soll das dynamische Gemenge aus Perspektive der Handelnden beschrieben und reflektiert werden. Passagierterminal und Bahnhof werden von den Menschen erfahren, die diese Orte nutzen. Die Orte erschließen sich ihnen über ihre Wahrnehmungen und ihr damit einhergehendes, habitualisiertes, aber immer auch offenes Handeln. Aus diesem Grund hat die detaillierte Beschreibung des Geschehens eine besondere Rolle in dieser Arbeit – sie soll die Erfahrungsebene in den Text hineinholen. Dies macht es notwendig, nicht nur einen einzelnen Eindruck, sondern immer auch die erlebte Vielfältigkeit, Wiederholung und Regelmäßigkeit wiederzugeben. Die Orte wirken nicht von Außen als Objekte auf das Innere, vielleicht gar das auf das Bewusstsein oder die Subjektivität der Akteure. Sie werden vielmehr in einem ständig ablaufenden Prozess von jeder einzelnen Person und gemeinsam mit anderen Personen durchschritten, verändert und genutzt. Entsprechend soll auch im Verlauf der Arbeit ein beständiges Hin- und Herwechseln zwischen Nähe und Distanz, zwischen Eintauchen ins Gemenge und Zurücktreten in die Analyse aufrechterhalten werden.

Wie ich mich konkret verhalte, hängt von meinem Wahrnehmen ab und passt sich somit ständig wechselnden Eindrücken und Motivierungen an. Dieser Prozess läuft in Echtzeit und am Rande der Bewusstheit ab – wie kann ein derart flüchtiges Geschehen beobachtet und ausgewertet werden? Zwei verschiedene Optiken sollen den analytischen Blick darauf ermöglichen: Auf die Effektivität der ersten Optik bin ich bereits bei der Untersuchung des Potsdamer Platzes gestoßen. Im Verlauf der Zeit, die ich auf dem Platz verbracht habe, konnte ich immer wieder bestimmte Verhaltensweisen und Reaktionen bei mir beobachten. Protokolliert habe ich diese Beobachtungen von Anfang an (vergleiche zu diesem Vorgehen Lofland/Lofland 1995: 66-97), ihre Bedeutung ist mir allerdings häufig erst später klar geworden: ich konnte den privilegierten Zugang, den ich zu meiner eigenen Erfahrungswelt habe, in einer Weise nutzen, die es mir erlaubt hat, einige der subtileren Wirkungen aufzuspüren. Wirkungen, die insbesondere in Bezug auf das Unbehagen oder Wohlbefinden in bestimmten Situationen eine Rolle gespielt haben. Die zweite Optik ist eher technischer Natur, und ihre Effektivität liegt eben in dem nicht-alltäglichen Zugang zum Feld: die digitale Videokamera gestattet mir einen Blick auf sehr kurze Handlungssequenzen und subtile Bewegungen, die ich in der Fülle der ständig vorangeleitenden Alltagserfahrung nicht verfolgen, geschweige denn kontrolliert beobachten kann. Mit den Aufzeichnungen der Videokamera ausgestattet kann ich Momente von einigen Sekunden Dauer in fünfundzwanzig Schritten pro Sekunde durchgehen, vor- und zurückschauen und vor allem dieselbe Situation immer wieder aufs Neue wiederholen. Genauso kann ich längere Zeitspannen in wenigen Sekunden zusammenfassend überschauen und so Abläufe sehen, die für die Alltagswahr-

nehmung unzugänglich bleiben. Ist in der vergangenen Stunde eigentlich irgend jemand länger vor diesem Schild stehen geblieben? Wie drehen sich die Körper der Menschen, wo wenden sie ihr Gesichtsfeld hin, wenn sie die Halle betreten und sich orientieren? Wie ist es mir in dieser Zeit ergangen? Die verschiedenen Optiken sind vor allem in ihrer gegenseitigen Ergänzung fruchtbar. Die persönliche Wahrnehmungs- und Handlungserfahrung und die technisch vermittelte – aber möglichst auch einfühlsame – Analyse des Handelns Anderer eröffnen so den Zugang zu einem konkreten Verständnis situierter sozialen Handelns an den von mir untersuchten Orten.

Wie soll nun aber aus einem ›konkreten Verständnis‹ mehr werden als bloße essayistische Beschreibungen? Die Lösung liegt hier zum einen in der Reflektion über die Beschreibungen und die gemachten Erfahrungen und zum anderen in der Konfrontation der Beobachtungen oder Beschreibungen mit soziologischen oder sozialwissenschaftlichen Theorien. Ich will also vermeiden, die Beobachtungen zu Illustrationen von im Voraus gesetzten Theoriegebilden verkommen zu lassen und ich will auch vermeiden, an die Beobachtungen Theorien einfach anzuhängen und diesen so den Anschein von mehr Wissenschaftlichkeit zu verleihen. Aus diesen Gründen werde ich im Hauptteil des Textes nur an sehr wenigen, ausgewählten Stellen auf zusätzliche Literatur eingehen. Mein Ziel ist, die für diese Arbeit relevante Theorie erst aus der konkreten und gegenstandsnahen Analyse zu entfalten. Um dieses Ziel zu erreichen, werde ich das Risiko eingehen, meine gleichsam persönlichen Analysen und Beobachtungen mit nur wenig wissenschaftlicher Literatur zu armieren. Loïc Wacquant sieht sich in seinem großartigen Buch »Leben für den Ring« (2003) ebenfalls mit dem Problem der Vermittlung von Beobachtung–Erzählung und wissenschaftlicher Analyse konfrontiert. Für seine Analyse des Alltags in einem Boxclub im Chicagoer Ghetto nutzt er nur sehr wenig objektivierende Daten. Vielmehr beschreibt er in einem großen Teil des Buches, wie sich seine persönlichen Konflikte und Gefühle während des Verlaufs der Untersuchung entwickeln, während seiner Teilnahme am Training und an Wettkämpfen. Nichts desto trotz gelingt es ihm, diese Beschreibungen immer wieder theoretisch anzureichern, sich mit verschiedenen Theorien zum Ghetto kritisch auseinanderzusetzen und so den Lesenden einen neuen Zugang zum Verständnis der Schwarzen Ghettos in den USA zu eröffnen. Wacquants Vorgehen in diesem Buch dient mir für meine Arbeit als Anregung und Inspiration.

Ich möchte in dieser Arbeit einen möglichst produktiven und gegenstandsnahen Umgang mit sozialwissenschaftlicher Theorie suchen. Dazu werde ich an einzelnen Stellen ausgewählte Theorien oder auch nur Aspekte von Theorien in die Untersuchung einbeziehen und in Verbindung mit meinem Material bringen. Die Diskussion von Theorie an sich ist in diesem Zusammenhang unbedeutend. Ich werde probieren, der Versuchung zu widerstehen, die Nach-

teile einzelner Theoriegebilde zu diskutieren – ihre Stärken allerdings möchte ich, sofern sie ein besonderes Licht auf den Gegenstand werfen, gerne nutzen. Diesem Vorgehen mag der Geruch des Eklektizismus oder der Willkürlichkeit anhaften. Meiner Erfahrung nach verlangt das sich Einlassen auf einen konkreten Forschungsgegenstand aber eben eine besondere Offenheit in Hinblick auf unterschiedliche Theoriegebäude. So lasse ich mich in dieser Arbeit weder allein von der Kritischen Theorie (Adorno 1975; Horkheimer 1992), von der Akteur-Netzwerk Theorie (Latour 2005), der Phänomenologie (Merleau-Ponty 1974), dem Symbolischen Interaktionismus (Mead 1973; Blumer 1969; Goffman 1969), der Ethnomethodologie (Garfinkel 1984a), vom Begriff des Habitus (Bourdieu 1987) oder einer anderen gesellschaftstheoretischen Figur leiten.² Ein einzelnes Theoriegebäude wäre zu geschlossen, um die Komplexität des Geschehens angemessen zu fassen. Theoretische Einseitigkeit würde auf Kosten eines tiefergehenden Verständnisses der beobachteten Verhältnisse gehen. Ich möchte mir also Offenheit und Vielseitigkeit bewahren – trotzdem werden bestimmte Theorien immer wieder relevant und sind prägender für diese Arbeit als andere. Insbesondere die phänomenologische Perspektive Merleau-Pontys ist hier von besonderer Bedeutung – allerdings dient auch Merleau-Ponty vor allem dazu, den Blick zu öffnen – wo Andere eine zusätzliche Perspektive bieten, werden auch sie ins Spiel gebracht.

Desweiteren ist es mir ein Anliegen, Dichotomien zu vermeiden. Es gibt selten ein Entweder-Oder von Kontrolle auf der einen und Handlungsfreiheit auf der anderen, von Sicherheit auf der einen und Chaos auf der anderen Seite. Wie im Folgenden noch klarer werden wird, zieht sich eine Vielzahl verschiedener Kontinua und Sowohl-Als-Auch Beziehungen durch die von mir beobachteten Orte, genauso wie durch diese Arbeit. Die örtlichen, konkreten und erfahrbaren Kräfteverhältnisse unterliegen verschiedenen Einflüssen, sie sind flexibel und je nach Situation anders gelagert. Allerdings sind sie trotz ihrer Dynamik und Fluktuation wirksam – oder gerade wegen ihr.

In Bezug auf das methodologische Vorgehen in dieser Arbeit gilt ähnliches wie bei der Theorie: keine einzelne Methodenschule ist maßgeblich und eine methodologische Orthodoxie wäre dem Geschehen im Terminal nicht ange-

2 An dieser Stelle betreibe ich das, was Bruno Latour aus wissenschaftssoziologischer Perspektive als *bringing friends in* beschreibt: »The adjective ›scientific‹ is not attributed to isolated texts that are able to oppose the opinion of the multitude by virtue of some mysterious faculty. A document becomes scientific when its claims stop being isolated and when the number of people engaged in publishing it are many and explicitly indicated in the text. When reading it, it is on the contrary the reader who becomes isolated.« Latour 1987: 33. Allerdings beabsichtige ich im weiteren Text auch noch andere ›Freunde‹ ins Spiel zu bringen: die von mir gefilmten und fotografierten Dinge und Menschen.

messen. Eine etwas genauere Verortung dieser Arbeit ist jedoch möglich und erforderlich. Grundsätzlich lässt sich mein Vorgehen als ethnografisch einstufen. Anschlusspunkte sind Studien in der Tradition der Chicagoer Schule³ und in geringerem Maße auch klassische ethnologische Studien⁴. Es wird versucht, die Kultur, die Praktiken und Handlungsweisen anhand von Beobachtungen des Geschehens und Teilnahme am Geschehen zu verstehen, zu rekonstruieren und bei einigen Studien auch zu erklären. Diese Mischung aus Beobachtung und Teilnahme, die Bewegung zwischen sich einlassen und Distanz bewahren werde ich immer wieder thematisieren – sie ist für den Erfolg der vorliegenden Studie von entscheidender Bedeutung. Ein weiterer Bezugspunkt ist die Ethnomethodologie⁵, in der die Produktion und Reproduktion gesellschaftlicher Regeln durch die Interaktionspartner selbst im Zentrum steht. Die Bedeutungszuweisung oder Interpretation der Handlungen soll hier, streng genommen, nicht beim Beobachter liegen, sie wird vielmehr von den Akteuren selbst geliefert. Die Umgangsweisen der Teilnehmerinnen selbst, die von ihnen eingeforderten und aufrechterhaltenen Regeln und Methoden zur Bewältigung des Alltags sind von Interesse. Dies hat zur Folge, dass die Interpretation sich auf das bescheiden muss, was gezeigt wird – der Verlockung zu darüber hinausgehenden, attraktiv verallgemeinernden Schlussfolgerungen versuche ich zu widerstehen. Ähnliche wie die Ethnomethodologen werde auch ich in dieser Arbeit häufig von der Abweichung auf die Normalität schließen: im Umgang mit der Abweichung oder der Störung zeigen die Menschen an, was sie für normal und für abweichend halten und zeigen so, wie im Alltag Regeln und soziale Kontrolle produziert werden.

Bei der Betrachtung des alltäglichen Geschehen rücken wiederum die erfahrbaren und wahrnehmbaren Aspekte alltagspraktischen Handelns in den Vordergrund. Das Erfahrbare und das Wahrnehmbare bildet den Gegenstand der Phänomenologie, des letzten methodologisch-theoretischen Bezugshorizonts, den ich zu diesem Zeitpunkt anführen möchte. Das Sein im Feld, das sich Bewegen durch den Bahnhof, die Teilnahme am stetigen Fluss der Ereignisse und viele andere Figuren, die sich im bisherigen und im folgenden Text finden, lehnen sich inhaltlich und rhetorisch stark an Maurice Merleau-Pontys »Phänomenologie der Wahrnehmung« (1974) an. Die gründliche Lektüre dieses Werkes hat mir im Verlauf meiner Arbeit an dieser Studie den Zugang zu vorher nur intuitiv zugänglichen Zusammenhängen eröffnet und mich mit einer passenden Sprache zu ihrer Beschreibung und Analyse ausgestattet.

3 Vgl. Anderson 1990; Whyte 1996.

4 Vgl. Malinowski 1979; Mauss 1999; Geertz 1973 – in den ethnologischen Studien liegt der Forschungsgegenstand allerdings in der Fremde (wobei auch das Ghetto, ein klassisches Thema der Chicagoer Schule, den Forschern in der Regel fremd war), in dieser Studie hingegen ist der Gegenstand dem Forscher vertraut und gehört zu meinem Alltag.

5 Vgl. Garfinkel 1984a; Luff et al. 2000; Maynard/Clayman 1991; Sacks 1984.

Welche Rolle all die genannten Bezüge zu verschiedenen Theorien, zur Ethnografie, zur Ethnomethodologie und zur Phänomenologie Merleau-Pontys konkret in meiner Arbeit spielen, soll an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden – dies wird sich im Verlauf der Arbeit zeigen und im Schlusskapitel reflektiert. Um den Lesefluss zu erleichtern und die genannten Abstraktionen zu vermeiden, führe ich die entsprechenden Erörterungen also nur gezielt in den einzelnen inhaltlichen Kapiteln durch – immer dann, wenn das jeweilige Konzept, ein bestimmter Begriff oder eine Herangehensweise bedeutsam oder problematisch wird. Ähnliches gilt für Definitionen: die hier verwendeten Konzepte und Begriffe sollen möglichst produktiv sein, nicht möglichst klar bestimmt – sie sollen anregend sein, nicht einschränkend. Sie sollen sich über Kontexte erschließen.

Bevor ich noch ein paar abschließende Bemerkungen zur Art der Darstellung im Text und zum Erzählbogen dieser Arbeit mache, gilt es einen wichtigen Aspekt dieser Studie gesondert herauszustellen. Mit der Konzentration auf Raum und Materialität, auf die dinglichen Aspekte des Handelns und auf die Körperlichkeit oder Leiblichkeit der Akteure will ich einen Versuch unternehmen: den Versuch, aufzuzeigen, wie weit sozialwissenschaftliche Analyse reichen kann, auch wenn sie auf die Analyse von Diskurs im weiteren Sinne verzichtet. Metasprache – das Reden und Schreiben über die von mir untersuchten Orte – ist für diese Studie nur von geringer Bedeutung. Ich verzichte weitestgehend auf die Analyse journalistischer, literarischer und sonstiger Statements zu den von mir betrachteten Bahnhöfen und Passagierterminals. Ich verzichte auch auf die Durchführung und Auswertung von Interviews. Statt dessen will ich mich radikal auf das konzentrieren, was im Bereich der Erfahrung vor Ort stattfindet. Die Flüchtigkeit der Eindrücke und ihre Vielfältigkeit würden in Interviews nur schwer einzufangen sein – ein dazu notwendiges Tiefeninterview wäre kaum ausreichend zeitnah, also praktisch spontan, mit den Nutzerinnen und Nutzern der von mir beobachteten Orte durchzuführen. Ich verlasse mich deshalb voll auf die genannten Optiken: die reflektierte Introspektion und die Videokamera. In wie weit eine solche Konzentration auf die nicht versprachlichten Aspekte des Geschehens eine fruchtbare Methode ist und wo ihre Grenzen liegen, wird sich ebenfalls im Verlauf dieser Arbeit zeigen und im Schlusskapitel besprochen. Ich möchte mit dieser Vorgehensweise die Aufmerksamkeit auf eben jene Aspekte des sozialen Lebens richten, die ich in vielen soziologischen Studien vermisst habe, die ich aber für äußerst bedeutsam halte. Das heißt selbstverständlich nicht, dass Sprache oder Diskurs irrelevant wären oder dass sie keinen Einfluss auf das von mir beobachtete Geschehen hätten. Es heißt jedoch, dass es neben der Sprache noch andere Dimensionen sozialen Handelns gibt, die unsere Wirklichkeit entscheidend mitprägen – eben Dimensionen wie die

Textur von Oberflächen, die Massigkeit von Gegenständen, die Licht- und Temperaturverhältnisse, die Tageszeit und vieles anderes mehr. Sie sollen hier exemplarisch zum Gegenstand sozialwissenschaftlicher Analyse gemacht werden und so hoffentlich als ergänzende Inspiration für zukünftige Studien fungieren.

Vermitteln

Im Folgenden werde ich versuchen, das von mir beobachtete und von den Anwesenden individuell erfahrene Geschehen auf verschiedenen Wegen zu vermitteln und somit die Grundlagen meiner Analyse zu zeigen. Das erste Medium, über das diese Vermittlung stattfinden soll, ist der immer wieder ins Detail gehende Text. Innerhalb des Textes finden auf zwei Ebenen Wechsel statt: erstens wird sowohl der Aussenbeschreibung als auch der Introspektion Raum gegeben. Die Beschreibungen sollen der nüchternen und gleichsam objektivierenden Abbildung der Gegebenheiten dienen. Wie gestaltet sich der untersuchte Raum? Welche Witterungsverhältnisse herrschen zum Zeitpunkt der Beobachtung? Wie fassen die Menschen die Eingangstür an? Beschreibungen, die Antworten auf solche Fragen geben, werden immer wieder von Passagen durchbrochen, in denen zum einen mein eigenes Erleben geschildert und zum anderen eine Reflexion meiner eigenen Position im Verhältnis zu den beobachteten Personen und Dingen vorgenommen wird. Wann habe ich mich unwohl gefühlt? Mit welcher Haltung habe ich diese Beobachtungen gemacht? Wie haben Andere auf mich reagiert? Wie mag sich wohl der Obdachlose auf der Bank vor dem Bahnhofsgebäude fühlen und mit der Kälte klarkommen? Nicht alle Fragen dieser Art lassen sich befriedigend beantworten. Aber in vielen Fällen richtet schon das Stellen der Frage die Aufmerksamkeit auf einen Aspekt des Geschehens, der sich objektiv nicht sinnvoll fassen lässt und der deshalb leicht durch ein unflexibles methodisches Raster fallen kann. Nüchterne Beschreibung und Reflexion der eigenen Erfahrung werden so zusammengeführt und produzieren gemeinsam einen besser nachvollziehbaren Zugang zum Geschehen. Die Gründe für den zweiten Wechsel, den Wechsel zwischen konkreter Erfahrung und verallgemeinernder Analyse, zwischen Beobachtung und Begriffsbildung, wurden bereits erläutert – auch dieser Wechsel soll ein besseres Nachvollziehen ermöglichen und die Analyse davor bewahren, sich nur noch auf die eigenen Kategorien statt auf die erfahrbaren Qualitäten des Geschehens zu beziehen.

Das zweite Medium zur Vermittlung des Geschehens und der möglichen Perspektiven auf die untersuchten Orte sind Fotografien, Karten und Grafiken. Fotografien bieten sich besonders an.⁶ Sie ermöglichen das Einfangen eines

6 Vgl. Collier/Collier 1986; Friday 2002; Kanstrup 2002. Mehr dazu auch im Abschnitt »Methoden: Auswahl von Bildern und Situationen«.

Augenblicks aus einer bestimmten Perspektive und bilden eine Vielzahl an unterschiedlichen Relationen ab, die von unterschiedlichen Betrachterinnen unterschiedlich interpretiert werden können. Die Fotografien können jedoch auch einen falschen Anschein von Objektivität erwecken. Sie zeigen immer nur eine Seite des Geschehens. Durch die Belichtung, den Zeitpunkt der Aufnahme, die verwendete Brennweite und Linsenart kann ein kleiner Raum groß wirken, können Linien, die in der Alltagswahrnehmung nur geringe Bedeutung haben, ein Bild dominieren, kann eine abendliche Szene düster oder anheimelnd erscheinen. Es können also viele Effekte auftreten, die in der Fotografie etwas zeigen, das man so in der Alltagswahrnehmung nicht beobachtet. Um diese Effekte zu umgehen, habe ich auf die Verwendung ungewöhnlicher Brennweiten weitestgehend verzichtet und in der Regel aus Augenhöhe und von Positionen fotografiert, die man ohne weiteren Aufwand erreichen kann. Darüberhinaus werde ich die jeweiligen Aufnahmen nicht einfach als illustrative Ergänzungen in den Text streuen. An einigen Stellen dienen die Bilder dazu, Assoziationen zu wecken. Insbesondere wenn es sich um mehrere Einzelaufnahmen in Folge handelt, soll durch die Folge der Bilder eher ein Zugang zur spezifischen Erfahrung des Orts oder des Geschehens gegeben werden. An anderen Stellen dienen die Bilder als Material für die Analyse – das, was sie zeigen, wird im Text genauer untersucht. Die Bilder dienen in diesem Text also je nach Kontext als Anregung und als Argument. In keinem Fall sind sie bloßes Beiwerk. Aufgrund dieser großen Bedeutung der Fotografien werde ich wiederholt auf ihre Aufnahmeumstände eingehen – sie sind Resultat einer Auswahl und eines Produktionsprozesses und als solche sollten sie auch behandelt werden. Ein Aspekt, der die Nützlichkeit der Fotos beschränkt, lässt sich durch keine der genannten Maßnahmen vermeiden: Fotografien frieren das Geschehens ein, sie reduzieren einen dynamischen Prozess auf einen Augenblick.

Abhilfe in Bezug auf dieses Problem schafft das dritte Medium: die für diese Arbeit so wichtige Verwendung von Videoaufzeichnungen. Die Wiedergabe und Auswertung von Filmsequenzen in gedruckten Medien gestaltet sich allerdings schwierig. Um dem entgegen zu wirken, gibt es in Ergänzung zum Buch einen Internetauftritt, über den auf die hier verwendeten Audio- und Videosequenzen zugegriffen werden kann.⁷ Die Audiosequenzen sind durchnummeriert und im Text wird die Nummer des jeweiligen Titels auf Webseite angegeben. Es empfiehlt sich, die Sequenzen über einen Kopfhörer zu hören. Die Videosequenzen sind mit den Nummern der dazugehörigen Abbildungen versehen. Ich füge jedoch auch eine große Zahl von Bilderserien in die Druckvariante dieses Textes ein, um auch im Buch den sequentiellen Charakter des Geschehens wiederzugeben – dabei habe ich mich am Vorgehen ver-

7 <http://userpage.fu-berlin.de/~frers/dissertation> (oder: Suchbegriff »lars frers«)

schiedener anderer Arbeiten orientiert, die ebenfalls Videosequenzen im Detail analysieren.⁸ Diese Bilderserien können aber nur einen stark eingeschränkten Eindruck des Geschehens vermitteln – deshalb möchte ich nachdrücklich dazu ermuntern, den Medienbruch zu wagen und die Webseite zu besuchen. Der Schlüssel zum Verständnis der Videosequenzen liegt in der Wiederholung. Da das Geschehen im Video ein dynamisches ist und da die Aktionen im Terminal nicht wie im Film geskriptet und kontrolliert produziert sind, finden oft verschiedene Dinge gleichzeitig statt: im Zentrum der bewegten Bilder können Leute stehen und sich unterhalten, das eigentlich spannende Geschehen jedoch läuft am Rand der Bilder oder im Hintergrund ab, so dass man bei der Betrachtung der Sequenzen seine Sehgewohnheiten ändern muss. Auf die Auswahl der jeweils relevanten Handlungsstränge wird in der Besprechung der Sequenzen eingegangen.

Schließlich gibt es noch die Welt der Töne, die die Atmosphäre und die Erfahrung der Orte entscheidend mitträgt. An einzelnen Stellen in der Untersuchung wird auf Töne – Geräusche, Gerede, Lärm und Musik – eingegangen. Meist wird dies im Zusammenhang mit Videomaterial stattfinden, an bestimmten Stellen ist es aber auch angebracht, nur den Ton zu hören. Auch hier können die üblichen Wahrnehmungsgewohnheiten ein Hindernis beim Zugang zum Verständnis sein, da das Sehen zu sehr ablenken kann und einzelne Geräusche, obwohl vorhanden und bedeutsam, kaum bewusst wahrgenommen werden. Auf die unterschiedliche Akustik der untersuchten Orte wird im Text eingegangen, ebenfalls auf die Schwierigkeiten bei der Aufnahme. Vereinzelt wird auch die besondere Form der ›Feldnotizen‹, wie ich sie während des Arbeitens mit der Kamera angefertigt habe, hörbar sein oder als Transkript wiedergegeben werden: ich habe während meiner Aufnahmen häufig in das Mikrofon der Kamera gesprochen und so Beobachtungen und Eindrücke festgehalten, die ich nicht gleichzeitig niederschreiben konnte, da ich die Kamera in der Regel in meinen Händen gehalten habe. Ein Stativ habe ich nicht verwendet und nur selten habe ich die Kamera neben mich auf eine feste Unterlage gestellt – auch dies wird im weiteren Text Erwähnung finden, insbesondere im Abschnitt »Methoden: Ich und die Anderen«. Gerüche werde ich soweit möglich beschreiben, ihre mediale Wiedergabe ist im Zusammenhang dieser Arbeit ausgeschlossen.

Komponieren

Die Arbeit folgt einem Schema, das sich an die alltägliche Nutzung der untersuchten Orte anschließt und das sich als Komposition fassen lässt: der erste Satz dieser Komposition ist das Eintreten in Bahnhof und Fährterminal, im

8 Vgl. Goodwin 2000; Heath/Hindmarsh 2002; Goodwin 2002.

zweiten Satz geht es dann über zum Durchqueren derselben, um im darauf folgenden Satz beim Aufenthalt im Terminal zu verweilen. Durch diese Satzfolge zieht sich ein Rhythmus, der besonders in den analytischen Abschnitten aufklingt. In ihnen werden die für diese Arbeit zentralen Begrifflichkeiten entwickelt. Diese Abschnitte werden durch ihren Titel hervorgehoben, der mit »Konzepte:« oder »Grundbegriff:« beginnt. Im Prinzip wäre es auch möglich, die anderen Abschnitte auszulassen und sich nur auf den analytischen Trommelschlag zu konzentrieren – allerdings würde damit am konkreten Geschehen vorbeigelesen und so gleichsam die detaillierte, sich verändernde und variiert wiederholende Melodie dieser Arbeit ausgeklammert werden – eine bedauerliche Eile. Damit ist die Musik aber noch nicht vollständig: zusätzlich zur Melodie der ins Detail des Geschehens gehenden Beschreibungen und dem analytischen Rhythmus gibt es noch ein weiteres Thema, das im Verlauf der Arbeit mehrfach aufklingen wird: die Auseinandersetzung mit der Materialität in Gestalt der Dinge. Die drei Abschnitte, in denen einzelne Dinge im Vordergrund stehen (die Tür, der Automat und das Gepäck), zeigen die besondere Rolle auf, die diese Dinge in ihrer spezifischen Materialität am Terminal spielen.

Es gibt also drei Komponenten der Komposition: den analytischen Rhythmus, die empirische Melodie und das Thema der Dinge. Im Rhythmus werden Begriffe entwickelt, die auch unabhängig vom untersuchten konkreten Geschehen zur Analyse anderer sozial-räumlich-materieller Konstellationen verwendet werden können. In der Melodie zeigt sich die Differenziertheit und Komplexität des Geschehens – aber es zeigen sich auch seine Wiederholungen. In den drei Variationen des Themas zeigt sich der Charakter der Dinge. Ihr Thema wird in die Melodie einfließen, verschiedentlich hörbarer werden und so den Zusammenhang der einzelnen Dinge mit dem gesamten Geschehen anklingen lassen. Am Schluss der Symphonie⁹ steht das Finale: hier werden Rhythmus, Thema und Melodie zusammengeballt und auf die Spitze getrieben. Dabei wird allerdings ein Misston unüberhörbar werden – ein Misston, der vorher schon gelegentlich erklingt und der zeigt, dass die Ambivalenz zwischen Schutz und Risiko, zwischen Komfort und Leiden unausgewogen ist.

Für diese Arbeit spielt das Wahrnehmen eine zentrale Rolle, weshalb zu Anfang des Kapitels »Betreten und Orientieren« geklärt wird, wie sich das Wahrnehmen aus phänomenologischer Sicht – also nicht aus einer strenggenommen physiologischen Perspektive – eigentlich darstellt. Das heißt es wird erläutert, wie das Wahrnehmen und die unterschiedlichen Sinne erfahren wer-

9 Es handelt sich freilich nicht um eine klassische Symphonie – ich nehme mir allerdings auch nicht mehr Freiheit zur Interpretation des Symphonischen als die sehr heterogene, sogenannte »ernste« Musik des 20. Jahrhunderts.

den. In dieser Erläuterung wird deutlich werden, dass es in vielerlei Hinsicht sinnvoll ist Wahrnehmen und Handeln nicht als getrennte Einheiten zu fassen, sondern sie vielmehr immer gemeinsam zu denken. Entsprechend wird der für diese Arbeit zentrale Begriff des Wahrnehmungshandelns eingeführt. Mit durch diese Erörterungen geschärften Sinnen geht es dann in das Geschehen hinein und es wird untersucht, wie sich die Prozesse des Betretens und Orientierens an den jeweiligen Orten gestalten. Hier wird dann zum ersten Mal auf die Vielfalt der konkreten Wahrnehmungen eingegangen, werden Videosequenzen analysiert und erste theoretische Anknüpfungen vorgenommen. Die vorher in einem Exkurs zu Merleau-Ponty geklärte Rolle des körperlichen oder leiblichen Wahrnehmens wird aufgenommen und in diesem Zusammenhang wird der Begriff der Einhüllung in zwei Schritten eingeführt. Neben den neu auf die Eintretenden zukommenden Eindrücken begegnen die Menschen aber auch spezifischen Dingen und zwar als erstem Ding der Tür. Entsprechend wird der Status der Dinge geklärt und die Tür als besonderes Ding genauer untersucht. In dieser Untersuchung wird deutlich, dass der Umgang mit den Dingen zu Irritationen führen kann. Diese Irritationen haben einen besonderen Einfluss auf das Geschehen und werden deshalb weiter ausgewertet und in die Form eines analytisch wegweisenden Konzepts gebracht. Mit der Einhüllung und der Irritation stehen so zwei, für die weitere Analyse des Geschehens notwendige, neue Konzepte bereit. Daraufhin wird gezeigt, dass bestimmte Menschen aus dem Geschehen im Terminal herausgehalten oder exkludiert werden, sie tauchen nur noch an den Rändern des Geschehens auf. Nachdem in diesem Kapitel mehrere Situationen betrachtet und analysiert worden sind, wird am Schluss des Kapitels ausgewiesen, welche Überlegungen der Auswahl der Situationen eigentlich zugrunde gelegen haben. Das Mittel der verzögerten Darstellung wird eingesetzt, um die große Brisanz dieser Überlegungen deutlich zu machen und sie nicht zu einer schnell vergessenen und ritualisierten Aufwärmübung vor der eigentlichen Arbeit zu machen.

Im folgenden Kapitel »Durchqueren« wird untersucht, wie die Orte in ihrem spezifischen Aufbau das Wahrnehmen und Handeln der Menschen prägen, beziehungsweise wie sich der Zusammenhang räumlicher Dimensionen wie Enge und Weite mit zeitlichem Erleben darstellt. Durch die Einführung des Konzepts der Kanalisierung wird der Blick auf die Anordnung im Gesamtzusammenhang gelenkt. Um diesen Gesamtzusammenhang analytisch zu fassen wird es entsprechend notwendig, die räumlichen Arrangements als solche zu analysieren, und zu begreifen, wie durch Anziehungen und Abstossungen Pfade entstehen, die beim Durchqueren des Terminals genommen werden – hierzu dient der grundlegende Begriff der Konstellation. Bevor zum Ende des Kapitels die strukturierende aber auch irritierende Rolle des Auto-

maten geklärt wird, geht die Untersuchung noch auf das Verhältnis zwischen beobachtendem Forscher und Feld ein.

Das Verbringen von Zeit, das Herumlungern, das Warten und der Konsum sind Gegenstand des Kapitels »Sich Aufhalten«. Hier wird in Anlehnung an Bourdieu (1987) geklärt, welche Rolle die Distinktion als analytisches Konzept spielt und wie im Terminal Distinktionen und Hierarchien hergestellt werden. Im Anschluss daran wird untersucht, wie in Interaktion mit der Materialität des Ortes weitere Hierarchien hergestellt aber auch in den Nischen und Schattenbereichen des Terminals ins Wanken gebracht werden. Das Wahrnehmen und Handeln der sich am Terminal aufhaltenden Menschen wird technisch und personell überwacht – Sichtbarkeit oder Wahrnehmbarkeit sind zentrale Aspekte der materiell-sozial-räumlichen Konstellation des Terminals und zeigen sich als solche. Als letztes Ding wird das Gepäck zum Gegenstand einer genaueren Analyse. Als verwaistes bringt es Unsicherheit in den Terminal und ist Anlass für entsprechende Imaginationen aber auch praktische Maßnahmen. Es wird so deutlich, dass die Säuberung des Terminals von irritierenden und die Ordnung möglicherweise gefährdenden Elementen für die Aufrechterhaltung der derselben von zentraler Bedeutung ist. Aufgrund dieser besonderen Bedeutung der Säuberung wird selbige als analytisches Konzept rekonstruiert. Neben dem Warten und der Säuberung spielt auch der Konsum eine bedeutende Rolle im Terminal. Im Zusammenhang mit dem Konsumieren werden bestimmte Wahrnehmungsmuster handlungsleitend – Werbung, Verführung und die Ware werden als Bestandteile der Konstellationen untersucht. Der Konsum ist allerdings nicht die einzige Aktivität, die das Geschehen im Terminal prägt. Es werden auch alle anderen bisher vorgestellten Konzepte relevant, wie im folgenden Abschnitt zum Essen und Trinken und zum Erlebnischarakter des Aufenthalts im Terminal (und an Bord der Fähre) gezeigt wird. Zum Abschluss soll nach all den ernüchternden Eindrücken noch einmal das in den Blick gerückt werden, was den besonderen Charakter des Terminals ausmacht: hier verabschieden sich Menschen voneinander und finden wieder zusammen.

Vor den theoretischen und methodischen Reflexionen im Schlusskapitel werden in einem kürzeren Kapitel »Hafen und Bahnhof« die beiden Ortstypen Bahnhof und Fährterminal einander gegenübergestellt. In der bisherigen Untersuchung sind sie vor allem die Orte gewesen, *an* denen ich Konzepte entwickelt habe, hier wird Richtung schließlich umgekehrt, und sie werden zu Orten, *über* die die Konzepte etwas aussagen. Die Unterschiede zwischen Fährterminal und Bahnhof werden so in Hinblick auf verschiedene Dimensionen ausgewiesen und mit Hilfe des in dieser Arbeit entwickelten analytischen Instrumentariums interpretiert.

Im letzten Kapitel »Integrieren und Weitergehen« wird dann systematisiert und auf verschiedenen Ebenen das Reflektiert, was im Verlauf der Arbeit

entwickelt wurde. In einer zusammenfassenden Rückschau werden die Möglichkeiten und Grenzen der eingesetzten Methoden hinterfragt. Das allgemeine Fazit wird in fünf Schritten gezogen: erst wird die erkenntnistheoretische Bedeutung des Wechsels zwischen Analyse und Beschreibung für den Umgang mit dichotomisierenden Begriffspaaren wie Subjekt–Objekt oder Struktur–Handlung herausgestellt. Dabei wird deutlich, dass sich sowohl die Dynamik des Geschehens im Terminal als auch die Stabilität der sozial-materiell-räumlichen Konstellationen mit dem in dieser Arbeit eingeführten Begriff des Wahrnehmungshandelns fassen lassen. Inwieweit dieser Begriff an verschiedene Theorien anknüpft wird ebenfalls diskutiert. Im zweiten Schritt wird der Herstellung von Kontrolle am Terminal nachgegangen und dabei die besondere Bedeutung der Materialität berücksichtigt: Macht wird materialisiert und verräumlicht. Räumliche Anordnung und Materialität stehen so in einem gleichermaßen subtilen wie effektiven Zusammenhang mit der Herstellung von Kontrolle. Im dritten Schritt wird das Unbehagen im Terminal thematisiert. Die spezifische Art und Weise, wie Einhüllung und Normalisierung insbesondere am Bahnhof produziert werden, führt zur Herausbildung einer Distanz zu den Dingen und zu den Anderen. Einer Distanz, die erstens dazu führt, dass Gelegenheiten zur Interaktion verpasst werden, weil die dazugehörigen Wahrnehmungen nicht durch die Hülle dringen und die so zweitens auch verhindert, eine Aufmerksamkeit für das mögliche Leiden Anderer zu zeigen – eine Aufmerksamkeit für diejenigen, die nicht in die hier produzierte Ordnung und die dazugehörige Hülle passen. Im vierten Schritt wird herausgestellt, dass der Prozess der Einhüllung und die damit einhergehende Herstellung einer bestimmten Normalität nicht undurchdringlich und unanfechtbar sind, sondern dass in Pausen, Irritationen und in der Dynamik oder Widerständigkeit von Menschen und Dingen ein Potential zur Herausforderung und in gewissen Grenzen auch zur Erosion der Ordnung besteht. Im fünften und letzten Schritt wird dann eine Kritik an der Gestaltung von Bahnhöfen und Fährterminals formuliert, die nicht den Fehler macht, die Ambivalenzen von Normalisierung und Einhüllung ausser Betracht zu lassen. Eine Kritik also, die für das Wechselverhältnis zwischen Schutz und Gefährdung, Distanz und Nähe offen bleibt.

Betreten und Orientieren

Der Boden ist fest. Asphalt, Stein oder Beton ebnen den Weg zum Bahnhof, dessen Empfangsgebäude sich vor dem Blick auftut. Das Portal des Empfangsgebäudes mag grandios oder zurückhaltend gestaltet sein, über klassizistische Säulen und einen breiten Treppenaufgang gebieten oder nur eine dünne Glaswand zwischen Innen und Aussen stellen – in jedem Fall ermöglicht das Portal das Eintreten in das Gebäude und gestaltet so das Überschreiten einer Grenze, den Wechsel von einem Ort in einen anschließenden. Der Eingangsbereich hat gewisse Maße und ist aus bestimmten Materialien hergestellt, er ändert weder seine Form noch sein Gewicht. Wenn ich das Empfangsgebäude des Darmstädter Hauptbahnhofs durch den Haupteingang betrete, ziehe ich die schwere Tür aus Metall und Glas vor mir auf, lehne mich dabei zurück und trete dann durch die geschaffene Lücke. Andere warten ab, bis die Automatik die Tür so weit geöffnet hat, dass Sie bequem eintreten können. Ein Kind kann durch einen schmaleren Spalt schlüpfen als jemand der an Krücken geht. Der Wechsel von einem Raum in den anderen wird von Menschen vollführt. Männer und Frauen, Alte und Junge, Fremde und Einheimische, Gebrechliche und Hastende, Arbeitende und Reisende, sie alle durchqueren dasselbe Portal auf ihre eigene Art und Weise.

In diesem Vorgang verweben sich die Akteure, die Dinge und die Anderen und produzieren gemeinsam das Geschehen. Für den Verlauf dieses Geschehens ist das Wahrnehmen von entscheidender Bedeutung. Wie ist *mein Befinden*, wie weit öffne ich meinen Blick, wie sehr achte ich auf meine Umgebung, wie sehr versenke ich mich in mich selbst? Einige Leute schauen sich um, wenn Sie den Eingang nutzen; auf der Suche nach Anderen, sie schätzen das Wetter ein oder prüfen die Position des geparkten Autos. Andere schreiten voran, den Blick auf nichts Konkretes geheftet. Sie bleiben im Fluss der Anderen. Oder jemand hält sich ein Mobiltelefon ans Ohr, hört zu und spricht – er zeigt kaum Bezug auf die nähere Umgebung. Während der Annäherung an die Tür wird das Haar mit einer flüchtigen Handbewegung kontrol-

liert und in Form gebracht oder ein T-Shirt zurecht gerückt. Eine Erkältung kann das Hören beeinträchtigen oder die kalte Winterluft schneidet beim Atmen in die Nase. Eine gleichsam unbegrenzte Menge von möglichen Sinneindrücken kann wenig oder viel Aufmerksamkeit beanspruchen, die sonstige Wahrnehmung einschränken oder sie auf Bestimmtes ausrichten.

Was tun *die Anderen* um mich herum, wieviel Aufmerksamkeit schenke ich ihnen, wieviel Aufmerksamkeit fordern sie? Als einer von vielen, der sich im Feierabendbetrieb durch den Eingang schiebt, kann ich vielleicht ohne aktives Eingreifen meinerseits die Tür durchschreiten. Es kann allerdings auch passieren, dass vor mir jemand die Tür nicht offen hält – genauso wie ich es vergessen oder unterlassen kann, die Tür während des Durchgehens mit einer Hand oder einem Ellenbogen für die Nachfolgenden offen zu halten. An einem Türflügel kann jemand Fremdes stehen, ein junger Mann von uneindeutiger Kleidung und Körperhaltung. Sollte ich diesen Türflügel deshalb meiden, ist das zu offensichtlich, gebe ich mich damit geschlagen und räume einfach das Feld oder tut der sowieso nichts und wartet nur auf einen Bekannten?

Wie stellen sich *die Dinge* in meiner Umgebung dar? Gibt es nur eine Tür im Eingangsbereich oder mehrere? Öffnen sie sich von selbst und werden sie zuverlässig auf meine Annäherung reagieren? Die Stufen des Eingangsportals können eine ungewöhnliche Schrittfolge nötig machen. Raucher sind dazu angehalten, sich an einem dafür vorgesehenen Behälter ihrer Zigaretten zu entledigen. Kann dies im Vorbeigehen geschehen oder ist die Öffnung des Ascheimers so angebracht, das genaueres Zielen ein Verlangsamten des Tempos für sie notwendig macht? Wechselt die Rollreklame neben dem Eingang das Bild während ich mich nähere und zieht so meinen Blick auf sich?

All diese Wahrnehmungen begleiten mich beim Zugehen auf den Eingang und beim Durchschreiten desselben. Sie zeigen Handlungsoptionen und -einschränkungen auf und prägen insofern nicht nur meinen Eindruck des Ortes, sondern auch die Rolle, die ich an diesem Ort und für diesen Ort spiele.

Sachlich ausgedrückt ergeben Gestaltung und Nutzungen des Eingangsbereiches die Ausgangslage für das daran anschließende Leben im Bahnhof und das Erleben des Bahnhofs. Der Eingang wird im Erleben der Menschen, die ihn nutzen, zu einem Übergang. Der Übergang mag sich fast wie von selbst vollziehen oder nur unter Schwierigkeiten bewältigt werden, immer ist er Teil der Erfahrung. Er beinhaltet unterschiedlich klare *Grenzen*. Die *Tür* selbst und die dazugehörige Schwelle sind die deutlichste Grenze – eine Grenze, die eine sehr bestimmte Ausdehnung hat. Die beiseite gleitende Schiebetür ist wie ein dünner, aber harter Vorhang. Drehtüren ragen in das Drinnen und das Draußen, sie erzeugen einen aktiven Austausch, pumpen Luft und Menschen in beide Richtungen. Klapp- und Schwingtüren drücken sich in einer oder bei-

den Richtungen in den Raum hinein, sie werden fest gestellt, vor und zurück bewegt. Andere Grenzen haben nicht den Charakter einer Linie oder eines festen Behälters, sie sind eher Zonen, in denen sich die verschiedenen Bereiche überlappen. Je nach ihrem Stand wirft die Sonne ihr Licht bei klarem Wetter durch die Türen in das Empfangsgebäude hinein und schafft im Innern eine ähnliche Helligkeit wie draussen – die Wärme der Sonnenstrahlen ragt in die Erfahrung des eigentlich geschlossenen Innenraums, erinnert mich an das Draussen mit seinem Wetter und Winden, seiner Wärme und Kälte. Ist draussen starkes Licht und im Inneren dämmerige Beleuchtung, so stellt sich für eine individuell unterschiedliche Zeitspanne der Innenraum als sehr dunkel dar und es ist schwierig, Einzelheiten auszumachen – ich bin für eine Weile in meinem Sehen vorsichtig tastend. Je nach Stärke und Offenheit der Türen und je nach Beschaffenheit des Innenraums wandelt sich die Akustik abrupt oder allmählich. Geräusche treten langsam in den Hintergrund, Ansagen über die Lautsprecheranlage werden von blechernem Bellen zu Worten, die für meinen weiteren Aufenthalt von Bedeutung sind, die mir sagen, dass ich meinen Weg ändern oder mich beeilen muss. Ähnliches gilt für das Mikroklima. Die Innen- und Außentemperatur können sich deutlich unterscheiden und selbst ein starker Wind von draussen, der mich die Türflügel haltend hineingedrückt hat, kann nach wenigen Schritten nicht mehr fühlbar sein. Mit der Änderung der Luftströmungen ändert sich auch die Geruchslandschaft. Die Gerüche werden durch Nässe gesteigert und verändert, die Düfte von Warenauslagen, Imbissen und anderen Menschen mischen sich, können flüchtige Verlockungen und Schrecken sein oder lange an mir haften bleiben. Je nach baulicher Gestaltung des Eingangsbereiches und abhängig von Zahl und Aktivität der anwesenden Anderen ändern sich die Dimensionen des umgebenden Raums innerhalb einzelner Schritte oder erst während der Überwindung einer längeren Strecke. Das Portal kann niedrig und eng sein, der Raum dahinter hoch aufragend und in seiner Weite kaum überschaubar – wie in den großen Hauptbahnhöfen von Leipzig und Frankfurt, Bahnhöfe, in denen die Größe der Halle alle anderen Eindrücke zumindest momentan in den Hintergrund treten lassen könnte, wenn ich in Frankfurt nicht sofort mit der Navigation durch die Ströme von Geschäftsleuten und Reisenden beginnen müsste, während in Leipzig die Halle des Empfangsgebäudes in ihrer Leere einen weiten Raum für mich aufspannen kann. Es können sich auch mehrere ineinander verschachtelte Behälter abwechseln, so dass Enge und Weite, Tiefe und Höhe sich häufig wandeln – ein Wandel in den ich mich einfüge. All diese Aspekte – die körperlich vorhandene Tür, das Licht, die Akustik, das Klima, die Gerüche, die Größendimensionen –, sie alle ziehen sich durch den Bereich des Übergangs von einem Raum zum Anderen, in unterschiedlicher Ausdehnung vom Vorplatz bis in das Empfangsgebäude hinein. Sich durch diese unterschiedlichen Zonen und Übergangsbereiche zu bewe-

gen braucht Zeit – und die Dauer der Zeit, die ich für diesen Übergang brauche, ist schließlich die letzte Dimension, die die Erfahrung des Eintretens beeinflusst.

Wahrnehmen

Wahrnehmen ist eine für diese Arbeit zentrale Tätigkeit. Als prozesshaftes sich Einbinden in die Welt ist es von herausragender Bedeutung für die Untersuchung von materiell-sozial-räumlichen Konstellationen und ihren Dynamiken. Im Folgenden wird einerseits zu klären sein, was und wie wahrgenommen wird, welche Eindrücke sich im Zusammenhang mit dem Handeln der Menschen in den hier untersuchten Terminals ergeben und wie sich diese Eindrücke unterscheiden. Zu diesem Zweck werden die spezifischen Qualitäten sinnlichen Wahrnehmens herausgestellt. Andererseits ist es für ein tiefergehendes Verständnis dieser Arbeit hilfreich, das hier zum Einsatz gebrachte Konzept von Wahrnehmung auszuweisen. Hierzu dient ein Exkurs in die Grenzregionen zwischen Philosophie und Soziologie. Darin geht es allerdings weniger um terminologische oder definitorische Fragen als darum, die Perspektive deutlich zu machen, aus der das Wahrnehmen in dieser Arbeit erfasst wird. Ausgestattet mit den in diesem Exkurs in die Phänomenologie gewonnenen Kenntnissen können die Beobachtungen und Analysen dieser Arbeit dann in ihrer Bedeutung besser erschlossen werden.

Exkurs: Phänomenologie der Wahrnehmung

Meine Wahrnehmungen sind der eigentliche Stoff, aus dem diese Arbeit gewonnen ist. Ich könnte auch behaupten, diese Arbeit beruhe auf den von mir angefertigten Beobachtungsprotokollen und Videoaufzeichnungen, sie beruhe auf Datensätzen, die mit Hilfe verschiedener Techniken gerastert, zugeordnet, aufgeteilt und in das Reich des objektiven Wissens überführt werden. Das hieße jedoch, die erst später stattfindenden Objektivierungen ohne Bodenhaftung in den analytischen Raum zu stellen.

Das große Verdienst der Phänomenologie und insbesondere des französischen Phänomenologen Maurice Merleau-Ponty ist,¹ auf die Bedingungen von Erkenntnis zurück zu gehen und zu zeigen, wie Beobachtungen – wissenschaftliche und alltägliche – überhaupt gemacht werden, zu zeigen, wie Menschen sich zur Welt verhalten, diese erkennen und wie sie als leiblich Wahrnehmende ein Teil der Welt sind. Es geht bei Merleau-Ponty also darum, die

1 Einen Überblick zur Phänomenologie bietet Waldenfels 1992. Empfehlenswerte Sekundärliteratur zu Merleau-Ponty ist u.a. Métraux et al. 1986; Giuliani 2000. Mein besonderer Dank gilt Petra Gehring für ihre hilfreichen Hinweise (alle verbleibenden Unschärfen sind von mir allein verschuldet).

allzu selbstverständlichen Grundlagen des Wahrnehmens in die wissenschaftliche Reflexion zurück zu holen – genauso, wie es für mich in dieser Arbeit darum geht, die allzu selbstverständliche und unhinterfragte Einordnung von Menschen in ihre gebaute und technisch gestaltete Umgebung zu hinterfragen. Er schreibt:

Die Wahrnehmung ist nicht der Anfang der Wissenschaft; in Wahrheit ist die klassische Wissenschaft eine Weise der Wahrnehmung, die ihren eigenen Ursprung vergessen hat und sich für vollendet hält. Zur ersten Aufgabe der Philosophie wird so der Rückgang auf die diesseits der objektiven Welt gelegene Lebenswelt, [...] um Zugang zu gewinnen zum phänomenalen Feld der lebendigen Erfahrung, in dem Andere und Dinge uns anfänglich begegnen, zum Ursprung der Konstellation von Ich, Anderen und Dingen; um die Wahrnehmung selbst ins Licht zu setzen und ihre eigene List zu durchkreuzen, durch die sie sich selbst als solche und als Faktum vergessen zu machen sucht zugunsten der Gegenstände, die sie uns begegnen läßt, und zugunsten der rationalen Tradition, die auch auf sie sich gründet. (Merleau-Ponty 1974: 80-81)

Der Bezug zur Erfahrung und zum Wahrnehmen soll hier also hergestellt und Wissenschaft in ihren Entstehungskontext eingebettet werden. Das, was wir immer tun, dabei aber vergessen, das wir es tun, wird hier thematisiert. Das Wahrnehmen von alltäglichen Dingen ist Kontext für unser Handeln. Die Berücksichtigung dieses Kontexts wird im Text auf verschiedene Weise aufgenommen: so finden sich im Folgenden immer wieder Schilderungen von Phänomenen, die eigentlich jeder kennt, es finden sich längere Aufzählungen von Eindrücken und Begebenheiten und es finden sich detaillierte Beschreibungen alltäglicher Dinge und alltäglicher Handlungssequenzen, die für sich genommen nur einen geringen Sinn ergeben. Eine der Absichten, die sich mit diesen Reihungen und Aufhäufungen von Wahrnehmungen verknüpft, ist eben der Versuch, Kontexte zu rekonstruieren, zu verhindern, dass ein Ding oder eine Beobachtung bloß für sich genommen wird, anstatt das Feld des Wahrnehmens in den Blick zu nehmen und so Zusammenhänge herzustellen. Diese Zusammenhänge zwischen scheinbar für sich existierenden Gegenständen sind selbst auf der niedrigsten Ebene des Wahrnehmens notwendig und für das entstehende Gesamtbild von entscheidender Bedeutung. In Anlehnung an die Gestaltpsychologie schreibt Merleau-Ponty:

[...] die notwendige Bedingung, unter der überhaupt ein Phänomen als Wahrnehmung angesprochen zu werden vermag [ist folgende]. Stets liegt das Etwas der Wahrnehmung im Umkreis von Anderem, stets ist es Teil eines Feldes. Nie vermöchte eine schlechthin homogene Fläche, auf der durchaus nichts wahrzunehmen wäre, Gegenstand einer Wahrnehmung zu werden. (Merleau-Ponty 1974: 22)

Ein völlig isoliertes und in sich undifferenziertes Etwas kann niemals Gegenstand des Wahrnehmens sein. Es wäre dann alles was ich wahrnehme – eine unstrukturierte Totalität. Wenn ich aber nichts anderes wahrnehme, könnte ich das eine Wahrgenommene von nichts mehr unterscheiden. Es wäre somit selbst nichts, ähnlich wie die von Merleau-Ponty beschriebene völlig homogene Fläche. Wahrnehmungen etablieren sich also notwendigerweise über die Herstellung von Kontexten zwischen wahrgenommenen Phänomenen, über die Beziehungen, die sich im Feld der Wahrnehmungen erkennen lassen. Wahrnehmen lebt von Differenzen. Wenn in dieser Arbeit also untersucht werden soll, wie ein gebauter und von Menschen genutzter Raum in das Handeln eingeht, muss ich die Bestandteile des Ortes als Fülle von Unterscheidungen zusammen nehmen, muss ich versuchen, die verschiedenen Aspekte von Dingen, Technologien und den sie wahrnehmenden Menschen in dem gemeinsamen Feld zu verstehen, in dem sie wahrgenommen werden. Es gilt also, nicht einfach ein oder mehrere Phänomene für sich genommen zu rekonstruieren.

Merleau-Ponty gibt ein anschauliches Beispiel dafür, wie sich einzelne Wahrnehmungskomponenten zu einem Bild zusammenfügen:

Ich gehe am Strand auf ein am Ufer gescheitertes Schiff zu, der Schornstein oder Mast des Schiffes verfließt mit den Zweigen und Stämmen eines Gehölzes am Rande der Dünen; plötzlich aber verbindet er sich aufs deutlichste mit dem Schiff und verwächst mit ihm zu einem Ganzen. Während ich mich näherte, wurde ich der Ähnlichkeits- und Nähebeziehungen nicht gewahr, die schließlich ein zusammenhängendes Bild ergeben hätten. Ich fühlte nur, daß der Anblick der Dinge plötzlich sich wandeln würde, die Spannung auf etwas, das bevorstand, sich anzeigend wie ein Gewitter in den Wolken. Und plötzlich wandelte sich denn auch die Sicht, meine unbestimmten Erwartungen rechtfertigend. (Merleau-Ponty 1974: 37)

An diesem Beispiel wird das Wechselspiel im Feld der Wahrnehmung deutlich. Es gibt einen bestimmten Horizont des Wahrnehmens – das Meer, den Strand, Dünen und Bäume, all dies ist Teil des Wahrnehmungsfeldes, all dies gehört zusammen. In diesem Zusammenhang liegen bestimmte Wahrnehmungen nahe. Es werden bestimmte Erwartungen an das zu Sehende, zu Hörende, an das zu Erfahrende gehegt. Ein Schiff passt zwar in diesen Kontext, aber ein gestrandetes Schiff ist auch am Meer kein alltäglicher Anblick. Würde Merleau-Ponty sich in seinem Beispiel einem Hafen nähern, wäre die Gestalt des Schiffes zwischen den Zweigen vielleicht eher für ihn sichtbar geworden. Umfeld, Erwartungen, die Bewegung der oder des Wahrnehmenden, die Dinge selbst, all dies ergänzt und wandelt sich im Verlauf der Zeit, fügt sich für die Beobachtenden zusammen, differenziert sich zugunsten konkreterer Wahrnehmungen und verschwindet wieder. Dinge, Umfeld, Bewegungen las-

sen sich beschreiben und wiedergeben. Fotografien, Abbildungen und besonders Videosequenzen helfen hierbei. Die größte Herausforderung für einen beobachtenden Ethnografen sind allerdings die Erwartungen. Was die Vielzahl der Individuen beabsichtigt, lässt sich niemals vollständig rekonstruieren, weder in Tiefeninterviews und schon gar nicht im Rahmen distanzierter Beobachtung. Im Folgenden wird der Schwerpunkt erst einmal auf die nicht-menschliche Umwelt und die Selbstwahrnehmung gelegt, die Rolle der Erwartungen wird im Abschnitt »Konzepte: Einhüllung II« erörtert.

Es bleibt ein grundsätzliches Problem: wenn das Wahrnehmen an Erwartungen und somit an Individuen geknüpft ist und wenn ich in dieser Untersuchung mit solchen individuellen oder subjektiven Perspektiven arbeite, wie will ich dann intersubjektive, allgemeingültige oder gar objektive Erkenntnisse gewinnen? Verharre ich im von mir gesetzten Rahmen nicht einfach in der Schilderung persönlicher Empfindungen, die nur wenig Aussagekraft über das Geschehen am Bahnhof oder am Passagierterminal im Allgemeinen zulassen? Meines Erachtens lässt sich dieser Widerspruch nicht vollständig auflösen. Aber: Jeder Mensch ist in seine Umgebung eingebunden, bewegt sich im Fluss der Handlungen durch Zeit und Raum, wird von seiner Umgebung beeinflusst und beeinflusst selbst diese Umgebung. Beide (oder viele) wirken aufeinander ein, stören sich, ergänzen sich, passen sich an. Nie steht also jemand als ein lebendiges und tätiges Subjekt toten und passiven Objekten gegenüber. Objekten die aufgrund eines reflexiven Über-der-Welt-Stehens von ihm oder ihr erkannt und dann behandelt werden. Genau so bin auch ich als (Feld-)Forscher in mein Feld eingebunden und kann mich nicht vollständig von meinem im Feld situierten Wahrnehmen lösen – es hat an mir Teil, geht in mich ein.

In diesem Text will ich drei Maßnahmen ergreifen und möglichst konsequent umsetzen, um mit dieser Eingebundenheit und mit den Problemen der Perspektivität umzugehen. Zum einen soll der *Standort*, von dem aus die Beobachtungen gemacht werden, ausgewiesen werden. Wann und wo habe ich die Beobachtung gemacht? Wie habe ich mich dabei gefühlt, auf was habe ich geachtet, wovon habe ich mich ablenken lassen? So soll es ermöglicht werden, nachzuvollziehen, wie es zu bestimmten Eindrücken, Bildern und vielleicht auch Schlüssen gekommen ist. Zum anderen sollen *Perspektivwechsel* dabei helfen, die Vielseitigkeit oder Spezifität des Geschehens zu erkennen. Wie stellt sich eine Sitzbank für die Vorbeigehenden dar, wie wenn ich darauf sitze? Worauf muss ich achten, wenn ich als Mann an einer Gruppe von Jugendlichen vorbeigehe, worauf müsste ich wohl achten, wenn ich als junge Frau an ihnen vorbeiginge? Die Perspektive zu wechseln kann nicht heissen, identisch mit einer anderen Person zu werden, die Welt genau so zu sehen, wie diese. Es geht vielmehr darum, sich in die Lage Anderer zu verset-

zen und von dort aus das Geschehen wahrzunehmen – nicht mit ihren Augen, Ohren, Händen und so weiter, sondern von dort wo sie sich zeigen und mit einer anderen Einstellung als meiner Alltagseinstellung. Zum dritten bediene ich mich – jedenfalls soweit dies möglich ist – einer *alltagsnahen, wenig verallgemeinernden Sprache*, die dazu beitragen soll, Verhältnisse nicht so zu präsentieren, als seien sie mir als Wissenschaftler objektiv gegeben – basierend auf dem esoterischen Wissen und den geheimnisvollen Praktiken einer Elite, die mit Hilfe von Laboren und unerklärten Begriffen die Wirklichkeit oder vielleicht auch nur die Wahrheit zu beherrschen versucht.

Bei der Befolgung der ersten beiden Maßgaben hilft es, eine Grundregel phänomenologischen Vorgehens zu beachten: eine Einstellung der Epoché zu üben; das heißt zu versuchen, für einen Moment aus dem Geschehen zurück zu treten, innezuhalten und das Geschehen neu zu sehen.² Wenn dies gelingt, wird es möglich, über das, was alltäglich und selbstverständlich ist, zu staunen – zu staunen was alles geschieht, wie sich bestimmte Dinge verhalten und, obwohl ich nicht eigentlich aus der Zeit, dem Fluss des Geschehens zurücktreten kann, mich doch darüber zu wundern, wie dieses Geschehen sich gestaltet (vgl. Merleau-Ponty 1974: 10). Eines der Hauptanliegen dieser Arbeit ist es, den Lesenden zu ermöglichen, dieses Staunen über die Dichte und auch die Wirkmächtigkeit des komplexen, praktischen Alltagsgeschehens ebenfalls zu empfinden und Zusammenhänge nachzuvollziehen, an deren alltäglicher Produktion sie beteiligt sind, die sich aber möglicherweise jenseits des eigenen Wahrnehmungs- und Handlungshorizonts abgespielt haben. Dabei soll ein besonders Augenmerk auf die in der Einleitung angesprochenen Regeln oder Routinen gelegt werden.³ Wie finden sich diese Regeln, Pfade oder Routinen im alltäglichen Wahrnehmen und Handeln wieder? Um diese Genese von Regeln nachzuvollziehen, ist es einerseits nötig, den inneren Zusammenhang des sinnlichen Wahrnehmens und des dazugehörigen Handelns nicht aus den Augen zu verlieren und andererseits die materiell-sozialräumliche Konstellation einzubeziehen, zu beachten, welche Praktiken sich in diesen Konstellationen zeigen und so gleichsam Kräfte ausüben, die das Feld des wahrnehmenden Handelns durchziehen.

Damit komme ich zum letzten Punkt, den ich in diesem Exkurs zu Merleau-Ponty darlegen möchte: der Frage nach dem Ergebnis dieser Reflexion, beziehungsweise der Frage nach dem Zusammenhang zwischen Beobachtung und Welt. Wie mit anderen Worten bereits geschildert wurde, ist das Beobachten immer eine Bezugnahme in der Welt und auf die Welt, es steht nicht

2 Zu dem für die Phänomenologie grundlegenden Begriff der Epoché (auch Einklammerung oder eidetische Reduktion) vgl. z.B. Husserl 1992; Merleau-Ponty 1974: 7-11.

3 Vgl. für eine phänomenologisch orientierte Annäherung an die Regel auch Waldenfels 1987, Kap. E.

über ihr, sondern ist in ihr. Dasselbe gilt für den Beobachtenden, der oder die in der soziologischen Terminologie eben in der Regel teilnehmender Beobachter ist. Die Teilnahme im Feld ist genauso wie die Reflexion der Teilnahme und der Beobachtungen ein Einwirken auf das Feld. Merleau-Ponty, als Phänomenologe des tätigen Leibes, des Körperlich-Sinnlichen, versteht dieses Einwirken in seiner ganzen Konsequenz: als *Gewalt*, die Anderen und sich selbst angetan wird.

Nicht allein durch die Reflexion nehmen wir unser Geschick in die Hand und verantworten unsere Geschichte, ebenso sehr durch einen Entschluß, der unser Leben einsetzt, und hier wie dort geschieht ein Akt der Gewalt, der durch die Tat sich bewährt. (1974: 18)

In der Analyse wie in jedem Akt – in jedem Wahrnehmen – greife ich in die Welt ein. Wahrnehmen ist genausowenig eine isolierte und bloß für sich zu nehmende Handlung wie Reflexion. Allein schon indem sie sich auf den eigenen Leib bezieht ist sie auch auf die Welt bezogen. Sowohl die Tatsache, dass ich Andere meiner beobachtenden Haltung und der Linse meiner Kamera aussetze, als auch dass ich später ihre Handlungen analysiere und in bestimmter Weise über sie schreibe, bedeutet ein Eingreifen in das Leben dieser Personen – mal direkter und spürbarer, mal indirekter und kontaktloser. Dass ich mich zu einer bestimmten Zeit an einen bestimmten Ort stelle und schaue, dass ich die Fotos Fremder freigebe und über diese Fremden schreibe ist kein reiner Akt, keine reine Wissenschaft, die Tatsachen bloß darstellt. Es ist die Produktion von Tatsachen und – mehr oder weniger subtilen – Gewaltverhältnissen. Wie mit diesem Verhältnis umgehen? Die vorläufige Antwort, die ich in diesem Zusammenhang gebe, ist, eben dieses Verhältnis nach Möglichkeit in die Analyse mit einzubeziehen, zu erfassen, was ich tue und antue.⁴

Reflexivität meint für Pierre Bourdieu etwas ähnliches.⁵ Er sieht den Forschungsprozess als eine Praxis, die sich erstens im Zusammenhang mit der spezifischen Position der Forschenden entfaltet, die zweitens selbst Teil eines bestimmten sozialen Feldes und dazu gehöriger Distinktionshandlungen sind (die sich also im akademischen Feld positionieren wollen und müssen) und die drittens als Intellektuelle leicht der Versuchung erliegen, die Welt als Ansammlung von Zeichen und Symbolen zu lesen, anstatt die Eingebundenheit in alltägliche Praxisformen zu thematisieren. In diesem letzten Punkt ist Bourdieus Nähe zu Merleau-Ponty vielleicht am Größten;⁶ allerdings will Bourdieu die Analyse vor allem objektiver machen, sie weniger verzerrt sein

4 Im Abschnitt »Methoden: Ich und die Anderen« beschäftige ich mich ausführlich mit dieser Problematik.

5 Vgl. im Folgenden Wacquant 1992: 36-46.

6 Merleau-Ponty geht es in seinem Spätwerk um die ähnlich gelagerte Eingebundenheit in ein »Fleisch der Welt« (Merleau-Ponty/Lefort 1994).

lassen. Dieses Reflektieren über die Grundlagen der Wissenschaft ist zwar auch ein Anliegen von Merleau-Ponty und von dieser Arbeit – darüberhinaus verfolge ich aber auch das Ziel, ein Mitgefühl, einen genuinen Sinn für die erfahrbaren Gewaltverhältnisse zu wecken. Ich möchte versuchen, den Aspekt der Teilnahme in der teilnehmenden Beobachtung hier in noch weitergehender Konsequenz ernst zu nehmen. In wie weit damit ein Verlust (der Objektivität) oder ein Gewinn (des teilnehmenden Begreifens) einhergeht, kann nur im weiteren Verlauf dieser Arbeit geklärt werden.

Sinne schärfen

Violaine (*blind*) – Ich höre...

Mara – Was hörst Du?

Violaine – Ich höre die Dinge mit mir existieren.

Paul Claudel (zitiert nach

Bachelard 2003: 183)

Im Terminal tritt mir eine Vielzahl von Eindrücken entgegen. Um diese verwirrende Vielfalt erfassen zu können, ist es nötig, Differenzierungen vorzunehmen und einzelne Wahrnehmungen in ihrer spezifischen Qualität herauszustellen. Dabei stehen alle Sinne gleichzeitig – als Aspekte meiner leiblichen Wahrnehmung – in einem inneren Zusammenhang. Trotzdem: ich kann die Sinne voneinander isolieren, meine Aufmerksamkeit auf das richten, was ich rieche oder was ich sehe, auf das was ich ertaste, fühle oder höre. Im Folgenden geht es mir nicht darum, die einzelnen Sinne in ihrer Gänze zu untersuchen oder sie in ihrer neurophysiologischen Funktionsweise darzustellen. Es geht mir vielmehr darum, unterschiedliche Aspekte des sinnlichen Wahrnehmens in ihrem jeweiligen Bezug zum Geschehen im Terminal zu zeigen und so die Sinne für all die verschiedenen Wahrnehmungen zu schärfen, die im Hauptteil dieser Arbeit hervortreten werden.

Der Wechsel von der Bewusstlosigkeit und den Träumen des Schlafes hin zum Wachsein geht in der eigenen Erfahrung mit dem Aufspannen der Sinne einher. Mit dem Akt des Augenöffnens wird die Welt aufs neue mit dem Blick durchmessen und aufgeteilt, die eigene Lage in der Welt wird erfasst und die Welt aus dieser Situiertheit für meine Entscheidungen und Orientierungen verfügbar gemacht.⁷ Ich höre den Wecker, die Aktivitäten Anderer in meiner Nähe, erhebe mich aus dem Geruch des Schlafes in die Welt hinein. Ähnlich dem Wechsel vom schlafenden zum wachen Sein gibt es auch im sonstigen Alltag einen ständigen Wechsel des Wahrnehmens und damit des

7 Vgl. dazu die Erzählung des Aufwachens in 1989.

sich in der Welt Verortens. Im Übergang von einem Ort zum anderen, im Übergang vom Zug in die Gleishalle, vom Aufzug in den Terminal, findet ein solcher Wechsel statt. Eine andere Welt tut sich vor mir auf, eine Welt, in die ich hineintrete und in der ich wahrnehmend verschiedenes voneinander differenziere.

Diese *Differenzierungen* finden innerhalb meines Wahrnehmungsfeldes statt. Statisch in eine Richtung schauend sehe ich nur einen perspektivisch begrenzten *Ausschnitt* der Umgebung. Außerhalb dieses Ausschnitts liegen Bereiche, die für meine Wahrnehmung präsent bleiben, die sich mit einer Wendung des Kopfes, mit einem Blick nach oben oder einer Veränderung der Position des eigenen Leibes wieder in das Blickfeld nehmen lassen. Das Blickfeld eröffnet also einen Ausschnitt, ist aber genauso dadurch bestimmt, dass es sich jederzeit ändern kann und sich mit jedem Schritt und jeder Wendung verschiebt. Merleau-Ponty betont, dass das Feld der Wahrnehmung aus eben diesem Grund – weil es ein dynamisch konstituiertes ist – nicht durch Grenzen beschränkt wird. Das Feld der Wahrnehmung erstreckt sich immer auch über die Zone des direkt und deutlich Erfassbaren hinaus, über das Blickfeld, über die Reichweite meiner Arme, und schließt die angrenzenden, mit dem Blick und anderen Sinnen erreichbaren Bereiche mit ein.⁸

Es gilt hier vor allem, den dynamischen Charakter der sinnlichen Wahrnehmungen angemessen zu berücksichtigen. Der Blick und das in den Blick Genommene sind nicht statisch, sie wirken zusammen in einem Handlungsprozess. Kein Blick ist als solcher, als einzelne Wahrnehmung, zu setzen. Jeder Blick, so wie jede andere Wahrnehmung, entfaltet sich in der Zeit – in Hinblick auf die sich permanent erschließende Zukunft und dabei das bereits Gesehene hinter sich wissend. Der Blick wird gerichtet, ergibt sich im Handeln, lässt sich nicht von ihm trennen, so wie das Blickfeld selbst mit jeder Handlung strukturiert wird. Zusammengefasst: Handeln heisst, etwas in den Horizont des Wahrnehmens und damit auch des Handelns zu bringen – und umgekehrt.⁹

Dynamik ist für das Wahrnehmen im Allgemeinen von großer Bedeutung. Blinkende Lichter, Bahnverbindungen auf animierten Anzeigetafeln, Menschen und Maschinen die sich koordiniert oder unkoordiniert, in dieselbe oder in unterschiedliche Richtungen bewegen, machen das visuelle Wahrnehmen zu einem Erleben schnell wechselnder Qualitäten. Unerwartete, schnelle oder abrupte Bewegungen heischen nach Aufmerksamkeit – ein gleichmäßiger Fluss hingegen kann für die Wahrnehmung leichter in den Hintergrund treten. Beim Ton ist die Dauer und der Verlauf eines Geräusches das Äquivalent zur Bewegung: plötzliches Anschwellen oder das schlagartige Abbrechen eines Geräusches rufen eher ein Echo bei den Wahrnehmenden hervor als ein

8 Vgl. Merleau-Ponty 1974: 322-323.

9 Vgl. Merleau-Ponty 1974: 472-492.

gleichmäßiges Geräusch, das in einem Rauschen aufgeht oder eine bestimmte Tonlage und Lautstärke beibehält. Auch für die anderen Sinne ist die Dynamik des Wahrnehmens von Bedeutung: ein leichter Anstieg während des Übergangs vom Inneren des Fahrterminals fällt weniger auf als der plötzliche Anstieg zu Beginn der Gangway. Der überraschende Hauch eines Parfüms – dieser und andere plötzlich erfahrene Eindrücke lenken die Aufmerksamkeit und heben bestimmte Aspekte der dinglichen und menschlichen Umgebung hervor.

Darüberhinaus spielt die *Intensität* der Sinneseindrücke eine große Rolle: der Lärm eines vorbeifahrenden Zugs, ein alles übertönendes Parfüm, Blitz und Donner und Nässe eines Gewitters, die scharfe Kante eines Geländers sind schwerer auszublenden als weniger deutlich ausgeprägte Eindrücke. Solche Eindrücke auszublenden ist nicht unmöglich, stellt aber eine dauernde Belastung dar – der Lärm einer Baustelle im Bahnhof wird zwar nicht unbedingt differenziert wahrgenommen, aber er bleibt präsent und macht den Aufenthalt unangenehm. Die Intensität des Eindrucks spielt also eine wichtige Rolle für die Erringung oder die Beanspruchung der Aufmerksamkeit der Wahrnehmenden – auch eine geringe Intensität bringt eigene Qualitäten mit sich. Gerüche werden auch auf unterschwellige Art und Weise wahrgenommen. Sie wirken so sehr subtil und oft ist es schwer auszumachen, ob man etwas riecht und um was es sich eigentlich handelt. Feine Unterschiede – in der Textur oder Farbgebung, ob ein Plakat beispielsweise das Licht blau reflektiert oder selbst Blau leuchtet, welchen Ton eine Stimme anschlägt und anderes mehr – schaffen Stimmungen. Diese Stimmungen stellen sich zwar beispielsweise über den Geruch her, schaffen ein Gefühl von Vertrautheit oder Unwohlsein, aber was genau wahrgenommen wird, ist häufig nur schwer wiederzugeben. Nichtsdestotrotz haben diese Nuancen eine hohe Bedeutung und stehen in sehr enger Verbindung zur Stimmung und Atmosphäre eines Ortes. Insbesondere durch Gerüche können zum Teil sehr lebendige Erinnerungen wieder wachgerufen werden und die mit diesen Erinnerungen zusammenhängenden Stimmungen oder Gefühle treten wieder in den Horizont, verwickeln sich mit der gegebenen Situation und werden so in neue Wahrnehmungen und Handlungen umgesetzt.

Abgesehen von Dynamik und Intensität eines Eindrucks, die Aufmerksamkeit erheischen oder Atmosphären schaffen, gilt für viele Eindrücke, dass ihre Wahrnehmung vor allem von der *Einstellung der Wahrnehmenden* abhängt. Eindrücke die Erwartungen entsprechen, wie eine Vielzahl ineinander eingehender Gespräche in einem vollen Wartebereich oder die von der Deckenbeleuchtung ausgehende Helligkeit eines Bahnhofs bei Nacht üben eine weniger starke Wirkung aus, bzw. werden im Alltag mit weniger Aufmerksamkeit bedacht als Eindrücke, die überraschend sind oder als unpassend eingestuft werden. Das plötzliche Knatschen von Gummisohlen beim Wech-

sel von einem Teppichboden zu einem gebohnerten Boden oder das Tönen einer Drehorgel im der Eingangshalle des Bahnhofs fallen nicht unbedingt in den Erwartungshorizont und werden entsprechend gesondert wahrgenommen. Das Klingeln eines Mobiltelefons vorm Kartenschalter oder auch der starke Körpergeruch eines Menschen, der sich nicht an die Normen der Körperpflege hält werden von anderen Anwesenden meist als unpassend und vermeidbar empfunden. Solchen Wahrnehmungen wendet sich die eigene Aufmerksamkeit dann immer wieder zu, sie erzeugen Unruhe und lassen sich oftmals schwerer ignorieren als andere, erwartete, bekannte und als normal empfundene Eindrücke.

Der gerichtete Blick zeigt eine innere Struktur des Blickfeldes. Gegenstände im Zentrum des vor einem liegenden Blickfelds werden klarer und detailreicher wahrgenommen als jene, die sich am Rande des Blickfeldes befinden. Ich richte den Blick auf die Anzeigetafel im Bahnhof und kann so die Zeiten der Zugverbindungen ablesen. Währenddessen zeigen die äußeren Bereiche meines Blickfeldes mir keine klaren Details, aber sie zeigen Bewegungen – die ich in der Peripherie meines Blickfeldes sogar besser erfassen kann, als im Zentrum. Das Blickfeld ist also nicht bloß eingegrenzt, es ist außerdem in sich strukturiert und verstärkt in seinen verschiedenen Bereichen unterschiedliche Aspekte des sichtbaren Umfelds.

Farben, ihre Sättigung, ihre Intensität, ihre Kontraste und ihre Anordnung sind ebenfalls besonders prominente Aspekte des Sehens. Welche Assoziationen sich mit Farben verbinden unterscheidet sich zwar individuell und je nach kulturellem Hintergrund, die besondere Nähe zwischen bestimmten Farben und Gefühlswerten wird jedoch vielfach aktiv eingesetzt.¹⁰ Das Rot der Karosserie eines Sportwagens, der in der Empfangshalle eines Bahnhofs ausgestellt wird, fungiert so in einem weiten Bereich zwischen Signalgebung und Verführung, warme Farbtöne wirken anders auf mich als kühle Tönungen, Pastellfarben stellen anderen Kontexte her als reine Grundfarben – die Reihe ließe sich weiter fortsetzen.¹¹ Ein weiterer bedeutender Faktor dafür, wie sich Licht und Farben in der eigenen Wahrnehmung darstellen ist die Herkunft oder Art des Lichtes. Je nachdem, ob das Licht von einem Gegenstand zurückgeworfen oder erzeugt wird stellen sich Farben unterschiedlich dar, weshalb sich beispielsweise das selbst leuchtende Blau einer Leuchtreklame nur eingeschränkt mit dem reflektierenden Blau eines Papierplakats vergleichen lässt. Selbst wenn sie beide im selben Bahnhofsgebäude stehen sollten: beide Blautöne gehen unterschiedlich in das Sehen ein, werden unterschiedlich wahrgenommen.

10 Vgl. dazu »Das Machen von Atmosphären« in Böhme 1995: 34-39.

11 Vgl. Heller 2004 und Gekeler 2003.

Das Sehen macht sich an den Oberflächenreflexionen der Dinge oder der Umgebung fest. Je nach den Eigenschaften der Dinge werfen diese Licht in unterschiedlichen Farben zurück. Die Reflexion kann für mich jedoch auch den spezifischen Charakter der Spiegelung annehmen. Die Verschiebung des räumlichen Wahrnehmens durch Spiegel verändert die Dimensionen eines Raumes in meiner Wahrnehmung, ein kleiner Bekleidungsladen im Bahnhof kann groß erscheinen und mich ob der Lage von Gegenständen verwirren: liegt der Gegenstand links oder rechts von mir, geht der Raum noch weiter, oder ist er in dieser Richtung begrenzt? Dieser unklare Charakter, die nicht immer eindeutige Zuordnung von Sehen und räumlicher Lage bzw. Erreichbarkeit, die durch spiegelnde Flächen erzeugt wird, erlaubt aber auch andere Techniken des Sehens. Eine Extremform ist der bei Sicherheitseinrichtungen auch am Bahnhof immer wieder eingesetzte Einwegspiegel, der panoptische Wirkungen entfalten kann; eine Kontrolle, über deren tatsächliche Gegenwartigkeit sich diejenigen, die sich auf der reflektierenden Seite des Spiegels befinden, nie sicher sein können, von der sie im Zweifelsfalle aber ausgehen sollen.¹² Eine andere Technik, die ein weniger hierarchisiertes Sehen erlaubt, ist die Reflexion an eigentlich durchsichtigen Scheiben. Insbesondere wenn es auf der anderen Seite der Scheibe dunkler ist, wird es möglich die Scheibe als mehr oder weniger deutlichen Spiegel zu nutzen – eine Tätigkeit, die Bahnfahrern vertraut und zentraler Bestandteil der materiell-sozial-räumlichen Konstellation im Abteil ist, insbesondere, wenn es draussen dunkel ist. Die Transparenz von Scheiben ermöglicht allgemein eine Vielzahl von Konstellationen, in denen Sichtbarkeit und körperliche Erreichbarkeit getrennt oder auch zusammengebracht werden können, Waren können so gezeigt werden – sie bleiben aber ausserhalb der Reichweite, bis sie durch den Akt des Kaufens erreichbar gemacht werden.¹³

Eine ähnliche Wirkung wie die Spiegel für das Sehen entfaltet der Hall für das Hören. Die materielle Gestaltung von Orten beeinflusst den Charakter der dort zu wahrnehmbaren Geräusche. Besonders deutlich wirkt sich dies bei der Entstehung von Hall und bei der Absorption von Geräuschen aus. Nachklänge, das Echo von Schritten, Stimmen und anderen Geräuschen, verstärken einerseits den Eindruck räumlicher Tiefe. Die Geräusche werden nach einer unterschiedlich kurzen Zeit wieder zurückgeworfen, sie verklingen nicht auf dem Weg, prallen statt dessen auf eine reflektierende Fläche und finden ihren Weg in abgeschwächter Form wieder zurück. Ein Geräusch hinterlässt so zumindest für eine begrenzte Dauer ›Spuren‹ – ein allmählich abklingendes Echo bleibt zurück. Das Intervall des Halls und seine Klarheit geben Aufschluss über die Entfernungen im Raum und über seine Beschaffenheit.

12 Vgl. Foucault 1995: 200-209.

13 Wie diese Zurschaustellung bei gleichzeitiger Wahrung von Distanz im Geschäft mit der Verführung eingesetzt wird zeigen Löw/Ruhne 2006.

Neben dem Eindruck von Tiefe wird andererseits, eben durch die Wiederholung des Geräuschs im Echo, ein möglicherweise verwirrender Eindruck geschaffen. Die Überlagerung einer Stimme mit ihrem Echo erschwert das Verständnis des Gesagten, eine verhältnismäßig geringe Anzahl unterschiedlicher Geräuschquellen kann einen komplexen Geräuschteppich schaffen, der beispielsweise das Heraushören des Inhalts einer Lautsprecheransage in der Bahnsteighalle zu einer besondere Konzentration erfordernden Angelegenheit macht. Die Absorption von Tönen wirkt sich anders aus. Teppiche, Vorhänge und Oberflächen mit komplexen und tiefen Texturen schlucken den Schall. Der Raum verliert so akustisch an Tiefe und Kontur. Geräusche tragen nicht weit, Gespräche verklingen innerhalb kurzer Entfernungen und Störungen wirken weniger stark. Die Geräuschquellen in der Nähe stehen im Vordergrund und das Hören beschäftigt sich mit einer geringeren, weniger komplexen Anzahl von Eindrücken. Ist die Absorption von Geräuschen so wirkungsvoll und/oder gibt es keine deutlich wahrnehmbaren Geräusche kann der seltene Fall eintreten, dass der Eindruck von Stille das Hören dominiert. Unter diesen Umständen stellt sich eine Umschichtung in der Hörerfahrung ein, jedes nun hörbare Geräusch wird zu etwas besonderem, dem Aufmerksamkeit zuteil wird, wenn nicht eine andere Tätigkeit volle Konzentration erfordert. Die Schritte einer einzelnen Personen in einem ansonsten verlassenem Empfangsgebäude ziehen die Aufmerksamkeit der still Hörenden auf sich, sie gewinnen eine eigentümliche Qualität, die sie am Tage als ein Geräusch unter vielen nicht haben. Ihr Klang, ihre Frequenz, ihre Intensität werden wahrgenommen und bedacht, das Ende ihres Klanges beendet nicht unbedingt ihre Wahrnehmung, sie hallen noch im Ohr der Hörenden nach.

Licht ist flüchtig. Klang verhallt nach kurzer Zeit. Gerüche dagegen halten sich an Orten fest, setzen sich in Kleidung, Haut und Haare und sickern in die Erinnerung ein – sie zeichnen sich durch ihre geringere Flüchtigkeit aus, wobei diese geringere Flüchtigkeit sich über die Anhaftung des Geruchs an einem Gegenstand, einer Person oder auch an einem Ort herstellt. Wird vom Pier aus in den Terminal gegangen, dann versiegt der Duft der Meeres schnell. Geht eine Person nicht mehr vor einem den Bahnsteig entlang, dann verlässt einen der Geruch dieser Person. Halte ich mich aber längere Zeit am Pier auf oder habe ich eine längere, anstrengende und schweisstreibende Reise hinter mir, so haften gewisse Gerüche an mir und meiner Kleidung, diese Gerüche trage ich dann, wie andere auch, in den Terminal hinein und auch wieder aus ihm heraus. Ein Faktor ist für die Entfaltung und Ausbreitung eines Geruchs oft sehr bedeutend: die Feuchtigkeit. Viele Geruchsstoffe lösen sich im Wasser, dieses verdunstet verteilt sich so in der Luft. Der Duft des Asphalts nach einem Regenschauer ist ebenso intensiv wie der Geruch des Meeres wenn der Wind die Gischt in die Luft sprühen lässt – oder wie der Geruch von Urin in einer feuchten und heruntergekommenen Gebäudeecke.

Ein Aspekt der Wahrnehmung, der in der Untersuchung des Erlebens im Stadtraum leicht vernachlässigt wird, aber in Alltagsgesprächen mit großer Regelmäßigkeit auftaucht, ist das Fühlen oder Spüren von Temperatur. Hitze wird in der Regel über zwei Wege wahrgenommen, zum einen als Strahlung, zum anderen über den direkten Kontakt. Bei der Wahrnehmung von Strahlung sind Lage und Abstand zur Strahlungsquelle entscheidend. Stellt sich etwas zwischen Sonne und Haut oder Kleidung, so ist die Unterbrechung der wärmenden Strahlung schnell zu fühlen, genauso wie der Grill eines Dönerspieses in der Bahnhofshalle in Sommer und Winter Wärmestrahlung in die nähere Umgebung abgibt. Wie die Temperaturübertragung im direkten Kontakt stattfindet hängt von den physikalischen Eigenschaften der beteiligten Stoffe ab – ein Holzsitz mit einer geringen Wärmeleitfähigkeit wird als weniger kalt wahrgenommen als ein Metallsitz derselben Temperatur. Im direkten Kontakt von Körper und Kleidung mit dem Metallgegenstand wird die Wärme schnell ausgetauscht, im direkten Kontakt mit der Luft hängt die Intensität des Wärmeaustauschs vor allem von Feuchtigkeit und Windgeschwindigkeit ab, wie man an den berüchtigten nasskalten Herbsttagen immer wieder zu spüren bekommt.

In der Handhabung eines Gegenstands treten weitere Aspekte zu Tage, die zum Teil auch schon beim Sehen und Hören relevant waren. So ist seine Lage und seine Form von entscheidender Bedeutung. Für das Sehen ergeben sich Perspektive aus Form und räumlicher Lage, für das Hören ändert sich die Akustik der Umgebung, wenn der Raum, in dem man sich befindet eine andere Form hat, dem Tasten sind nur Dinge zugänglich, deren Lage es zulässt, sie körperlich zu erreichen. Die Interaktion mit der Umgebung wird von solchen Qualitäten geprägt, die Größe einer Sitzgelegenheit beeinflusst zusammen mit ihrer Kantigkeit oder Rundheit, dem Verlauf ihrer Oberfläche, wie gut sich diese zum Sitzen eignet und auf welche Art und Weise man tatsächlich sitzt und sitzen kann. Eine Mauer von geringer Höhe lässt sich überwinden, während eine hohe oder mit der Decke abschließende Wand geradezu die Mutter aller Hindernisse ist – insbesondere wenn ihre Oberfläche glatt ist oder sie gar einen Überhang bildet. Über die Wahrnehmung der Form erschließen sich auch Ähnlichkeiten und Unterschiede. Kugeln verschiedenster Größe teilen mit ihrer Rundheit etwas gemeinsames und die möglichen Implikationen phallisch aufragender Bauten oder Figuren sind schon seit mehr als einem Jahrhundert Gegenstand vielfältiger Assoziationen und Praktiken.

In Form und Lage zeigt sich auch ein Teil der Beweglichkeit eines Gegenstandes, der sich durch Rollen, Schieben oder Kippen von einem Ort zum anderen befördern lässt. Allerdings ist für die Beweglichkeit auch die innere Strukturiertheit von Bedeutung. Es macht einen großen Unterschied, ob ein

Gegenstand steif oder flexibel ist, ob er über Gelenke verfügt, mit dem Boden verschraubt oder mit einem Fundament im Boden verankert ist. Darüberhinaus ist auch noch die Masse eines Gegenstandes bedeutsam. Bei großer Masse wird die Trägheit mehr oder weniger überwindbar. Die Masse eines Gegenstandes, oder ihr Gewicht, steht in der Wahrnehmung in Zusammenhang mit der Masse und Stärke des eigenen Körpers – für ein Kind steht ein Tisch unverrückbar an einer Stelle, während derselbe Tisch für einen kräftigen Erwachsenen zum Teil des eigenen Körpers werden kann, er kann geschoben, getragen oder sogar geworfen werden.

Aspekte wie die Oberflächenstruktur, Lage, Masse, Form, Farbe, Geruch, Beweglichkeit und andere prägen die Art und Weise, wie ein Gegenstand wahrgenommen wird – damit prägen sie auch die Art und Weise wie sich der Gegenstand dem Handeln erschließt. In seinen sinnlichen Qualitäten gibt ein Gegenstand im Zusammenspiel mit der eigenen leiblichen Wahrnehmung vor, wie groß Widerstände sind. Diese Widerstände zwingen das eigene wahrnehmende Handeln, es ergibt sich den Widerständen, passt sich an sie an oder nimmt sie als Herausforderung und bearbeitet sie. So wird der einschränkende und ermöglichende Charakter der Wahrnehmung und des damit einhergehenden Handelns begreifbar und im handelnden Wahrnehmen wird erkundet, ob ein Widerstand überwunden werden kann und welche Eingriffe dazu vorgenommen werden müssen. So kann es beispielsweise möglich sein, eine Tür, die für meinen Blick, meinen Körper und meine anderen Sinne nicht durchlässig ist, beiseite zu schieben. Ist dieselbe Tür aber verschlossen oder verklemmt, so muss der Widerstand auf andere Weise beseitigt werden – hier wird es dann bedeutsam, wie leicht sich der Gegenstand manipulieren oder verändern lässt oder ob dieser sich, möglicherweise als letzte Hilfe, zerstören lässt. Dabei spielt es auch eine Rolle, wie eine solche Zerstörung statt findet – mit der Zerstörung ist das eigentliche Hindernis beseitigt, der Prozess des Zerstörens und seine Überreste bergen jedoch eigene Risiken. Die Zerstörung kann nur schwer kontrollierbar sein und zu unvorhergesehenen Resultaten führen, die womöglich eigene Hindernisse darstellen. Die Zerstörung kann weiter gehen als beabsichtigt und das größte Problem des Zerstörens – es ist in der Regel nicht rückgängig zu machen – ist gleichzeitig sein herausragendes Merkmal.

Das Gegenstück zur Zerstörung des Gegenstandes ist die Verwundung des eigenen Leibes. Der Umgang mit den Dingen ist immer mit einem Risiko behaftet, sie können sich anders ins Zusammenspiel mit dem Körper oder dem eigenen Leib einbringen, als gedacht und sie können dabei die Integrität des Körpers schmerzhaft durchkreuzen. Schmerz kann sich in vielfältiger Weise und in unterschiedlichster Intensität bemerkbar machen. Vom Gefallen an dem leichten Schmerz, der vielleicht beim erfolgreichen Tragen eines schweren Koffers für eine ältere Dame empfunden wird, bis zur unheilbaren Verlet-

zung durch einen Unfall, vom leichten Scheuern der Kleidung bis zur nachhaltigen Belastung durch ein sich Verheben mit schwerem Gepäck auf einer Treppe reicht das breite und unterschiedlich eingefärbte Spektrum des körperlichen Leidens. Diese unterschiedlichen Varianten des Schmerzes verweisen auf unterschiedliche Beeinträchtigungen des eigenen Leibes – viele sind nur für einen selbst erkennbar, äußere Wunden und andere Gebrechen hingegen zeigen die eigene Not auch für Andere wahrnehmbar an.

In diesem Zusammenhang wird ein Aspekt der Wahrnehmung besonders deutlich: sie steht mit der Umgebung, mit Dingen und Menschen permanent in Kontakt. Es gibt gleichsam kein Aktiv und Passiv – die Suche nach der Passivität der Menschen und ihren Gründen führt in eine Sackgasse, sie geht am Kern des Wahrnehmens vorbei.¹⁴ Im Wahrnehmen verbinden sich Gegenstand und Wahrnehmende. Der Blick lässt sich auf die Gestalt des Gegenstandes ein, tastet ihn ab, Füße in ihren Schuhen stehen in Kontakt mit dem Boden, spüren seine Festigkeit und Gestalt, im Hören und Riechen konzentriere ich mich auf die feine Struktur der Musik oder kämpfe ich mit der Übelkeit des Gestanks. Im Umgang mit ihr gewinnt die Welt ihre Gestalt für mich. Ich werde tätig, um Etwas zu erfahren, und gleichzeitig spüre ich Etwas, es macht sich für mich bemerkbar. So findet ein Wechselspiel statt zwischen Tätig sein und Erleiden; ich gebe Form, ebenso, wie sie mir gegeben wird, ich gestalte ebenso wie ich gestaltet werde – das Eine geht immer mit dem Anderen einher. Dieses miteinander Einhergehen ist von zentraler Bedeutung. Ohne ein Verständnis der Intimität, der Wechselseitigkeit und Untrennbarkeit dieser Beziehung von Tätig sein und Erleiden ist ein Verständnis der wichtigsten begrifflichen und konzeptionellen Interventionen dieser Arbeit nicht möglich. Denn so wie Tätig sein und Erleiden miteinander verschränkt sind, sind auch Handeln und Wahrnehmen miteinander verschränkt – ich erschließe durch meine Wahrnehmung immer auch ein Handlungspotential oder Handlungsfeld. Ich fühle also Etwas und dieses Etwas rückt so in meine Aufmerksamkeit und in die Reichweite meines Handelns, es kann von mir behandelt oder gehandhabt werden.

Leiblichkeit und Wahrnehmungshandeln

»Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt nur schlechte Kleidung.« Mit dieser Redewendung wird ein wesentlicher Aspekt des Wahrnehmens angesprochen: es kann umgestaltet werden – je nachdem welche Kleidungsschichten getragen, angelegt oder abgelegt werden und je nachdem wie diese Schichten beschaffen sind, wird die Umgebung als zu kalt oder zu warm, angenehm

14 Ohne die gezielten Nachfragen und Hinweise von Helmuth Berking hätte ich die für diese Arbeit so wichtige Distanz zum Konzept der Passivität nicht aufbauen können.

oder unangenehm, gefährdend oder entspannend wahrgenommen. Ähnliche Umgestaltungen sind auch für die anderen Sinne möglich: das Tragen einer Sonnenbrille, die Verwendung von Kopfhörern oder Lautsprechern, das Auftragen von Nasensalben und viele andere Maßnahmen können eingesetzt werden, um das Wahrnehmen der Umgebung zu beeinflussen oder zu verändern.

Bisher habe ich vor allem Wahrnehmungen der Umgebung thematisiert. Wie sich in den gerade gegebenen Beispielen jedoch bereits andeutet, stehen diese Wahrnehmungen aber auch mit der eigenen leiblichen Verfassung in Zusammenhang – die Umgebung wird Teil der eigenen Verfassung. Die eigene Verfassung wiederum prägt zwar das Wahrnehmen und Handeln, sie liegt aber trotzdem nicht völlig ausserhalb des Handlungsspielraums der Wahrnehmenden: eine Einflussnahme ist in Grenzen möglich. Erstens kann der eigene Leib wie beschrieben ergänzt, erweitert und verändert werden. Werkzeuge, Instrumente, Kleidung, biomechanische Apparaturen – sie alle gehen in das Wahrnehmen ein und verändern es dabei. Außerdem kann beispielsweise durch Gewöhnung, Motivation, Übung oder Selbstdisziplinierung Einfluss auf die eigene Befindlichkeit genommen werden und Medikamente, Psychopharmaka und verschiedenste Drogen können gezielt eingesetzt werden, um Wahrnehmungen zu dämpfen, zu schärfen oder zu verschieben. Vom Tunnelblick und den Gleichgewichtsproblemen eines Betrunkenen bis zur Hyperaktivität einer Person unter dem Einfluss von Amphetaminen, von der erhöhten Unempfindlichkeit gegenüber bestimmten Schmerzen bis zur Hypersensibilität der Haut und anderer Sinnesorgane spannt sich ein weites Spektrum von Wirkungen und Nebenwirkungen. Trotzdem lässt sich die eigene Verfassung oder Befindlichkeit nicht vollständig kontrollieren – ebensowenig, wie sich die Wahrnehmung der Umgebung vollständig kontrollieren lässt. Eine Querschnittslähmung oder Sehstörungen konstituieren spezifische Handlungs- und Wahrnehmungsräume. Fieber oder Grippe bringen unter anderem Hypersensibilitäten mit sich, die dazu führen können, dass Eindrücke die sonst unerheblich wären plötzlich unangenehm und schmerzhaft sein können. Müdigkeit lässt manche Wahrnehmungen verschwinden und bringt andere umso unangenehmer oder störender hervor – die Reihen ließen sich noch lange fortsetzen. Sie verweisen darauf, dass die leibliche Verfassung einerseits in das gesamte Wahrnehmen eingeht und dass sie andererseits Gegenstand und Ausgangspunkt des Handelns ist.¹⁵

15 Die Zugehörigkeit zu bestimmten sozialen Kategorien wie Geschlecht, Klasse, Ethnie und so weiter kann ebenfalls als Verfasstheit in diesem Sinne aufgefasst werden. Solche Gruppenzugehörigkeiten werden im Verlauf dieser Arbeit auch zu Tage treten – ihre Relevanz zu diesem Zeitpunkt schon festzulegen könnte jedoch eine möglicherweise den Blick verstellende, in jedem Fall aber nicht unbedingt notwendige Maßnahme sein.

Um das Vorgegangene zusammenzufassen: bestimmte Wahrnehmungen lassen sich analytisch zwar so typisieren, als vermittelten sie sich primär über einzelne Sinne, aber da das Wahrnehmen immer mit dem Handeln verflochten ist und da Handlungspotentiale nicht an einzelne Sinne, sondern an den gesamten Leib in seinem Bezug zur Welt geknüpft sind, dient die vorgenommene Trennung der einzelnen Sinne nur heuristischen Zwecken – sie soll die Aufmerksamkeit schärfen, soll aufzeigen, was alles wahrgenommen werden kann und wie sich Handlungshorizonte erschließen. Wahrnehmung als gelebter Prozess ist synästhetisch, dass heißt Wahrnehmung fasst alle Sinne zusammen. Auf den Begriff gebracht: im ständigen Zusammenspiel des sinnlichen und des handlungsbezogenen Verhältnisses zur Welt werden *Wahrnehmungshandlungen* produziert. In ihren Wahrnehmungshandlungen interagieren die Menschen mit ihrer Umgebung, gehen auf Dinge und Andere ein, zeigen an, wie und wohin sie sich orientieren und werden so zu Teilnehmern am sozialen, räumlichen und materiellen Geschehen. Das Wahrnehmungshandeln ist ein Komplex, ein Zusammenhängendes, das sich in ständiger Revolution befindet. Handeln und Wahrnehmen gehen in meinem leiblichen zur Welt sein ineinander, bringen mich als leibliches Wesen durch das Leben, den Alltag, Raum und Zeit. Im Wechselspiel zwischen Erleiden und Tätig sein nehme ich Teil an der Welt, zeige meine Teilnahme, gestalte die Welt und werde von der Welt gestaltet.

Die Welt, an der die Menschen teilnehmen, ist immer eine für sie jeweils spezifische, es ist die Welt, auf die sie ihre Aufmerksamkeit richten. Diese Aufmerksamkeit hebt bestimmte Aspekte ihrer Umgebung hervor – diese Aspekte werden in ihrem Zusammenhang zum Wirkungsfeld des Wahrnehmungshandelns.¹⁶ Sie bilden den Horizont, vor dem sich die jeweils erfahrbare Welt aufspannt. Je nach Umständen und Ausrichtung kann sich ein solcher Horizont über eine ganze Landschaft erstrecken, er kann sich aber auch in eine Welt eröffnen, die nur Bruchteile eines Zentimeters umfasst. Gaston Bachelard beschreibt das Aufspannen eines neuen Horizontes unter anderem am Beispiel der Lupe, durch die der Botaniker die Blüte einer Blume betrachtet. Durch die Lupe richtet er seine Aufmerksamkeit auf das Kleine, auf die Miniatur. Ist die volle Aufmerksamkeit erst einmal auf das Winzige gerichtet, so wächst dieses Winzige und wird zu einer ganzen Welt.

Die Lupe ist in diesem Erlebnis die Vorbedingung eines Eintritts in die Welt. Der Mann mit der Lupe ist hier nicht der Greis, der mit seinen müden Augen die Zeitung

16 Merleau-Ponty schreibt zum ›passiven‹ Wahrnehmen: »Gewiß, passive Berührung (z.B. Berührung im Inneren des Ohrs [...]) gibt uns kaum mehr als den Zustand unseres eigenen Leibes und fast nichts vom Gegenstand. Sogar an den empfindlichsten Stellen unserer Tasterfläche ergibt ein bloßer Druck ohne jede Bewegung ein kaum identifizierbares Phänomen.« (Merleau-Ponty 1974: 364f.)

lesen will. Der Mann mit der Lupe nimmt die Welt als eine Neuigkeit. Würde er uns das Geständnis seiner erlebten Entdeckungen machen, dann gäbe er uns Dokumente reiner Phänomenologie, wo die Entdeckung der Welt, wo der Eintritt in die Welt, mehr als ein abgenutzter Wert wäre, mehr als ein durch seinen häufigen philosophischen Gebrauch glanzlos gewordenes Wort. Of beschreibt der Philosoph seinen »Eintritt in die Welt« sein »Sein in der Welt« unter dem Zeichen eines vertrauten Gegenstandes. Er beschreibt sein Tintenfaß phänomenologisch. Ein dürftiges Objekt ist dann der Torhüter der weiten Welt.

Der Mann mit der Lupe streicht einfach die vertraute Welt aus. Er ist ein frischer Blick vor einem neuen Objekt. Die Lupe des Botanikers ist die wiedergefundene Kindheit. Sie gibt dem Botaniker den vergrößerten Blick des Kindes zurück. [...]

Das Winzige, die »enge Pforte« im wahrsten Sinne, öffnet eine Welt. Das Detail eines Dinges kann das Zeichen einer neuen Welt sein, einer Welt, die wie alle Welten die Attribute der Größe enthält.

Die Miniatur ist ein Fundort der Größe. (Bachelard 2003: 161-162)

Bachelard beschreibt in diesem Textauszug emphatisch, wie sich der Botaniker mit seinem Blick durch die Lupe eine neue Welt erschließt, eine Welt die zwar klein ist, die er aber mit offenem Blick durchforscht, erkundet und betrachtet. In der Miniaturwelt der Blüte entdeckt der Botaniker Nischen und Winkel, Hängematten, Kinder und Frauen, Wärme und Nähe – er findet dort eine ganze Welt. Mit dieser Erzählung zeigt Bachelard, wie weit der Horizont sein kann, den die Aufmerksamkeit entfaltet und der so vom Wahrnehmungshandeln erschlossen und gleichsam bewohnt wird. Nicht jedes Ausrichten der Aufmerksamkeit bringt eine solche Reise in die Kindheit mit sich, aber jedes Ausrichten der Aufmerksamkeit eröffnet einen spezifischen Raum, der sich dann dem Wahrnehmungshandeln darbietet. Egal ob sich die Aufmerksamkeit auf die Bewegung der Menschen auf dem Bahnsteig oder auf eine am Pier anliegende Fähre richtet, beide werden von der Wahrnehmung eingewickelt, auseinandergefaltet und eröffnet. Das Geschehen an diesen Orten bietet sich in seinen spezifischen Qualitäten denjenigen dar, die sie in ihre Welt einbeziehen, sie zu ihrer Welt machen. Die Aufmerksamkeit selbst wirkt wie eine Lupe, die die neue Welten erschließt: »Eine Lupe nehmen heißt achtgeben, aber achtgeben, heißt das nicht schon eine Lupe haben? Die Aufmerksamkeit für sich allein ist ein Vergrößerungsglas.« (Bachelard 2003: 164) Für die vorliegende Untersuchung ist diese Beobachtung außerordentlich wertvoll, denn einerseits hilft sie, den Fehlschluss zu vermeiden, dass ein eingeschränktes Wahrnehmen gleichsam ein weniger Wahrnehmen wäre. Es unterscheidet sich qualitativ, aber nicht notwendigerweise quantitativ von einem weniger eingeschränkten Wahrnehmen. Andererseits weist Bachelards Beobachtung auf die besondere Qualität des hier eingenommenen, forschenden Blicks hin. Dadurch dass ich meine Aufmerksamkeit auf bestimmte Aspekte des Geschehens richte (möglicherweise gar unter Einsatz eines technischen Geräts),

gewinnen diese an Größe und Bedeutung, sie zeigen sich in ihrer Vielfalt und Differenziertheit, in ihrer Spezifität und in ihren sie ausmachenden Verknüpfungen und Assoziationen. Dieser Effekt wird in der vorliegenden Arbeit noch dadurch verstärkt, dass ich mich ähnlicher Hilfsmittel bediene, wie der Botaniker mit seiner Lupe: mir dienen die Fotos und vor allem die aufgenommenen Videosequenzen als Pforten zu einer Welt, die sich sonst nicht oder zumindest anders zeigen würde. Diese neue Welt will ich im Folgenden mit meinen Wahrnehmungshandlungen durchmessen, mich in ihr engagieren und Distanz zu ihr einnehmen.

Eintreten

In diesem Unterkapitel werde ich das erste Konzept entwickeln, mit dem die Wechselwirkung zwischen räumlich-technischer Gestaltung und sozialem Handeln analytisch erschlossen wird: die *Einhüllung*. Die Begegnung der Menschen mit dem Terminal wird von einem Prozess der Einhüllung begleitet, denn sie treten in eine spezifische sozial-räumlich-materielle Konstellation ein. In der Begegnung zwischen einer aus dynamischen Teilen bestehenden Konstellation und den wahrnehmend Handelnden, im Eintreten in einen bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit, stellt sich den Eintretenden eine unermessliche Vielzahl von Eindrücken gegenüber. Im Eintreten findet sogleich eine Organisation der Eindrücke statt; mit anderen Worten: die Konstellation wird wahrgenommen und somit geordnet und differenziert. Um diese spezifische Organisation des Wahrnehmungshandelns zu beschreiben und sie mit einem bestimmten Bild greifbarer und verständlicher zu machen setze ich den Begriff der Einhüllung ein. Die Eindrücke stürzen auf die Wahrnehmenden ein, sie umfließen sie, legen sich wie eine Hülle um sie. Die Hülle wiederum sorgt dafür, dass nicht alle diese Eindrücke in das Wahrnehmungshandeln der Menschen aufgenommen werden – ein Teil der Eindrücke perlt an der Hülle ab, bleibt in ihr stecken oder wird von ihr absorbiert.

Die Eindrücke, die an der Konstitution der Hülle mitwirken, kommen aus allen Richtungen, aus einigen stärker und mit größerer Deutlichkeit, aus anderen Richtungen weniger stark und subtiler. So schaffen sie eine Hülle, die an bestimmten Stellen beziehungsweise in bestimmten Richtungen deutlicher ein- oder ausgeprägt wird als an anderen. Die Hülle wird also in der Begegnung mit einer konkreten materiell-räumlich-sozialen Konstellation produziert und weist entsprechend spezifische Eigenschaften auf, wie zum Beispiel eine bestimmte Dichte und einen bestimmten Umfang. So kommen, wenn ich auf eine Menge zutrete, von vorne und von den Seiten Eindrücke aus großer Nähe und in großer Intensität auf mich zu, sie erzeugen eine dichte, eng anliegende Hülle, die hinter mir durchlässiger und weiter ist, da das Geschehen hinter mir

weniger massiv ist. Die Eindrücke legen sich um die Wahrnehmenden, hüllen sie ein.

Gleichzeitig aber schaffen die Wahrnehmenden¹⁷ selbst die Hülle um sich herum – eine Hülle die sie schützt, die es ihnen erspart, bestimmten Eindrücken ihre Aufmerksamkeit zu schenken. Sie kleiden sich gleichsam mit der Hülle ein, um sich vor Lärm und Aufregung, Gestank und Ablenkung zu schützen. Die Hülle wird also weder von der Umgebung noch von den Menschen allein produziert. Beide bringen sie zusammen hervor und sie ist zwischen den Menschen und ihrer Umgebung. Dazwischen sein bedeutet hier aber nicht von beiden, von Menschen und Umgebung, getrennt zu sein. Es bedeutet vielmehr, in beides hineinzuragen, zu beidem zu gehören. Die Hülle ist also Teil des eigenen Leibs und gleichzeitig Teil der Welt – mit den Worten des späten Merleau-Ponty liegt sie im Fleisch der Welt (Merleau-Ponty/Lefort 1994). Im Prozess der Einhüllung findet sich also das wieder, was bereits im Zusammenhang mit dem Wahrnehmungshandeln gezeigt wurde: Gestalten und gestaltet Werden, Erleiden und Tätig sein gehen ineinander.

Um Missverständnissen über den Status dieses Begriffs vorzubeugen möchte ich jedoch schon jetzt deutlich machen, dass mein Verständnis des Prozesses der Einhüllung die Hülle nicht als etwas direkt gegenständliches fasst, der als solcher vermessen, exakt beschrieben und statistisch ausgewertet werden könnte. Ist der ›Prozess der Einhüllung‹ also eher eine Herangehensweise, ein Bild oder ein Begriff? Ist er ein Konzept oder eine theoretisch fundierte, analytische Perspektive? Was ist der erkenntnistheoretische Status der ›Einhüllung‹? Mir scheint es *am produktivsten*, die Einhüllung, die Hülle in ihren verschiedenen Gestalten als eine Anregung für die Einbildungskraft, für die leibliche Vorstellung und das leibliche Verfasstsein zu begreifen. Einhüllung soll also weder abstrakte Metapher noch statisches Bild sein, sondern eher einer von Bachelard in seiner »Poetik des Raumes« entwickelten Vorstellung nahe kommen: er entfaltet dort »dichterische Bilder«, wie jenes der durch die Lupe betrachteten Miniatur. Diese Bilder untersucht er darauf hin, wie sie die Einbildungskraft anregen. Es geht ihm darum, die produktive Auseinandersetzung mit einer Wahrnehmung, einer Empfindung oder einem Gefühl zu suchen (Bachelard 2003: 8-28; Denton 1991). Bachelard untersucht dichterische Bilder – das Verhältnis zwischen Dichtung und Wissenschaft wird häufig als Polares beschrieben, dem stellt er seine Betrachtungen entgegen. In dieser Arbeit unternehme ich ebenfalls den Versuch, neben dieser Polarität von Wissenschaft und Dichtung zu arbeiten, sie zu umschiffen und

17 Das Wort Wahrnehmungshandeln insbesondere in Formen wie »die Wahrnehmungshandelnden« scheint mir zu sperrig, um es durchgehend im Text zu verwenden. Wenn ich also im Folgenden von »Wahrnehmen« spreche, so meine ich in der Regel auch das Wahrnehmungshandeln. Ausnahmen sind vor allem Fälle, in denen ich Wahrnehmen und Handeln aus analytischen Gründen trenne.

die Verhältnisse auf eine Art zu erfassen, die es möglich macht, sich auf angemessene und produktive Weise mit dem Wechselspiel von Materialität, Raum, Wahrnehmen und sozialem Handeln zu beschäftigen. In diesem Wechselspiel ist der Prozess der Einhüllung platziert, und hier spielt er seine Rolle zwischen Wissenschaft auf der einen und Dichtung oder Einbildungskraft auf der anderen Seite. In eben dieser doppelten Rolle soll sich seine besondere Eignung zur kritischen Analyse zeigen.

Im Folgenden spüre ich der Konkretheit des Wahrnehmungshandelns nach, und versuche gleichzeitig, damit einhergehende Stimmungen und Gefühlslagen zu evozieren. Zu diesem Zweck gibt es in vorliegenden Unterkapitel eine Wechselbewegung zwischen der Verwicklung in das Geschehen und der analytischen Distanzierung zum Geschehen. Als erstes begeben mich in den Terminal hinein, lasse die Vielfalt der Eindrücke auf mich einstürzen und gebe die Differenziertheit der unterschiedlichen Konstellationen wieder, denen die Menschen beim Eintreten in den Terminal begegnen.

In meiner Feldarbeit begegne ich dem Terminal – in dieser Arbeit jedoch begegnen die Lesenden den Fotos und Videos, die ich im Terminal aufgenommen habe. Entsprechend der erklärten Absicht, Reflexion dort zu betreiben, wo sie relevant wird, unternehme ich in diesem Unterkapitel einen ersten Schritt, um den Status der Aufnahmen zu klären und ihr Verhältnis zum Text zu erläutern. Auf diese Art und Weise mit einer Vielzahl von Bildern und Beschreibungen ausgestattet, untersuche ich dann, wie ich selbst und andere Menschen eingehüllt werden und welche Eigenschaften die Hülle konkret aufweisen kann. Im Anschluss kontextualisiere ich das Eintreten: wer eintritt, war vorher woanders. Er oder sie hat einen Ort verlassen und begibt sich zu einem neuen Ort, der sich vom alten unterscheidet. Dieser Wechsel, die Passagen durch verschiedene Orte findet sich auch im Prozess der Einhüllung wieder, den ich im nächsten Schritt weiter untersuche und zur vollständigen Entfaltung bringe: wie stellt sich die Passage durch unterschiedliche Orte dar? Inwiefern veranlasst sie Menschen dazu, sich selbst einzuhüllen und welche Rolle spielen die Ziele und Absichten der Menschen in diesem Zusammenhang? Schließlich wird die Verwandtschaft des Konzepts der Einhüllung mit einigen ähnlichen Vorstellungen diskutiert und das Konzept der Einhüllung somit theoretisch stärker verortet.

Sich hinein begeben

Darmstadt Hauptbahnhof. Ein neuer Raum tut sich auf. Die Haupthalle des Empfangsgebäudes öffnet sich nach dem Durchschreiten des Osteingangs, sie setzt sich, niedriger, in Richtung der Gleishalle fort. Die ersten Schritte führen in diese Halle, deren Decke so hoch hängt, dass sie sich ausserhalb des Gesichtsfeldes befindet. Zur Rechten befinden sich einige Läden, zur Linken

setzt sich die Haupthalle in ihrer Länge fort und mündet in einen weiteren Eingang. Inmitten der Haupthalle befinden sich auch der ServicePoint der DB, eine Informationstafel und ein großes Modell einer Dampflok in einer Glasvitrine (siehe Titelbild des Buches). An den Längsseiten der Halle liegen weitere Geschäfte und das Reisezentrum der Bahn. Wie auf Abbildung 1¹⁸ zu sehen ist, hängt die große Anzeigetafel in direkter Blickrichtung, also in Richtung der Gleishalle, an deren Bahnsteigen die Züge warten.



Abb. 1: Darmstadt Hbf – Durchgang zur Gleishalle. Juni 2003

Die Tafel bietet Informationen zu Art, Abfahrtszeit und Zielen der Züge, zu den Gleisen, an denen sie halten und auch zur Verspätung der Züge. Dazu gibt es in der Tafel noch eine im DB Standarddesign gehaltene Uhr zu sehen (nicht die einzige festinstallierte Uhr im Empfangsgebäude, denn zur Rechten hängt, noch circa zwei Meter höher, eine alte Bahnhofsuhr, die die gleiche Zeit anzeigt). Im Vordergrund des Fotos fällt Sonnenlicht auf den Boden und erzeugt dort helle Flecke – es kommt durch die Fenster der Halle. Zur Zeit der Aufnahme, kurz nach halb drei Uhr Nachmittags, ist wenig Betrieb im

18 Alle Abbildungen in dieser Arbeit sind von mir erstellt worden und unterliegen der Creative Commons License 3.0 (attribution, non-commercial, share alike). Ein Teil der Aufnahmen wurde mit einer Canon EOS 300 bei einer Brennweite von 28-85mm gemacht, auf Diapositive belichtet und später in 3600 dpi Auflösung digital eingescannt, der Rest wurde mit der Fotofunktion meiner Videokamera gemacht (einer Canon MVX 100i) und verfügt nur über eine ursprüngliche Auflösung von 1280x960 Pixeln. Die Videostandbilder kommen in der noch schlechteren PAL Auflösung von 720x576 Pixeln.

Gebäude – als einzige Menschen sind auf dem Bild zwei Angestellte der DB zu sehen, die Kartons vor sich her tragen. Der Ort wirkt leer.



Abb. 2: Oslo Sentralstasjon – Empfangsgebäude Eingang Süd. August 2004

Auf Abbildung 2 bietet sich ein ähnliches Bild. Wieder liegt nach Durchschreiten des Eingangs eine Halle im Blickfeld. Es gibt auch eine Informationstafel, sie zeigt Piktogramme und Hinweise auf Norwegisch und Englisch – was sie zeigt, ist statisch, kann sich nicht von einem Moment zum anderen ändern, wie auf der elektronischen Anzeigetafel im Darmstädter Hauptbahnhof. Hier, im Empfangsgebäude der Sentralstasjon in Oslo, liegt die elektronische Anzeigetafel mit der Angabe der Zugverbindungen weiter im Innern der Halle. Die Szene, die sich beim Eintreten bietet, ist zwar ähnlich, aber bereits auf den ersten Blick komplexer als die Szene in Abbildung 1. Es gibt mehrere, unterschiedliche Lichtquellen, auf dem Boden sind Markierungen angebracht, zur Rechten und Linken sind mehrere Ausgänge und zur Linken werden auch noch zusätzliche Ebenen des Gebäude erkennbar.

Die Komplexität wird jedoch auch und in besonderem Maße durch die große Anzahl der anwesenden Anderen hergestellt, denn diese sind zwar auf dem Foto statisch, aber wenn man sich in die Dynamik der Situation versetzt, wird klar, dass sich hier viele Pfade kreuzen werden, dass ein aufwändiges Management von Bewegungen und vielfältige motorische und soziale Koordi-

nationsleistungen erbracht werden müssen, um sich ohne Kollisionen an diesem Ort zu bewegen.

Methoden: Bilder betrachten

Die beiden Fotografien zeigen ein jeweils spezifisches Geschehen. Die Fotografien und Standbilder in dieser Arbeit sollen in Hinblick auf dieses Geschehen betrachtet und nicht als Bilder interpretiert werden, das heißt es geht in der Regel weder um das fotografische Arrangement, noch geht es um eine ikonologische, ikonografische oder anders systematisch vorgehende, erschöpfende Beschreibung dessen, was auf den Fotos, Standbildern, und auf den noch folgenden Montagen und Bildserien zu sehen ist. Die Bilder sollen hier einerseits als Hilfsmittel für Situations- und Ortsanalysen dienen. Sie sollen zeigen, was die Menschen zeigen und sie sollen zeigen, was ich und Andere vor Ort wahrnehmen können. Andererseits aber zeigen die Bilder mehr als das, was von mir analysiert und explizit im Text behandelt wird. Das gilt für jedes einzelne Bild, aber es gilt besonders auch für den Zusammenhang der Bilder. Je mehr Zeit für die Betrachtung der Einzelbilder und für die Betrachtung ihrer Zusammenhänge untereinander genommen wird, desto mehr erschließt sich das Geschehen, die Perspektive des fotografierenden Autors und der eigene Zugang den Betrachtenden. Vollständigkeit oder Kongruenz kann in keinem Fall erreicht werden, statt dessen geht es um Reichhaltigkeit, Staunen und Nachvollziehen. So sollten die nun folgenden Bilder explizit als Serie betrachtet werden. Auffällige und weniger auffällige Merkmale differenzieren die Eingänge voneinander, machen das Betreten der jeweiligen Empfangsgebäudes zu einer vergleichbaren, aber lokal spezifischen Erfahrung. Jedes einzelne Bild hat Besonderes zu bieten, es kann für sich stehen. Als Folge jedoch bieten die Bilder noch zusätzliche Interpretationen an.

Helen Liggett, Straßenfotografin und Soziologin, beschreibt dieses Vorgehen und die besondere, durch den Einsatz von Bildern und Bilderfolgen erfolgende Analyse als produktiven Umgang mit dem »*excess of fact*«, mit dem »Exzess des Faktischen«, der von Fotografien geboten wird. (Liggett 2006) Insbesondere auf nicht vorarrangierten Bildern ist immer mehr zu sehen, als von den Fotografierenden beabsichtigt, auch mehr als das, was ich als Autor dieses Textes beschreiben könnte. Dieser Exzess des Faktischen ermöglicht zusätzliche Betrachtungsarten – Perspektiven, Überlegungen und Eindrücke, die sich nicht unbedingt vorhersehen lassen. Der Exzess des Faktischen in den Bildern verweist so auf die Spontaneität und Unfertigkeit des Lebens in der Stadt. In der Serie wird dieser spontane oder situative Charakter des Lebens in der Stadt besonders deutlich.¹⁹

¹⁹ Vgl. für eine ausführlichere Diskussion zum Umgang mit Bildern in sozialwissenschaftlichen Arbeiten Frers/Meier 2007.



Abb. 3: Leipzig Hbf – Empfangsgebäude Eingang West. Juni 2004



Abb. 4: Kiel Hbf – Empfangsgebäude Eingang Nord. September 2004



Abb. 5: Kiel Hbf – Empfangsgebäude Eingang Ost. September 2004



Abb. 6: Kiel Hbf – Empfangsgebäude Eingang West. September 2004

Jede dieser räumlich-materiell-sozialen Konstellationen, in die man hineintritt, empfängt einen mit einer Vielzahl von spezifischen Möglichkeiten und Eindrücken. Die Szene in Abbildung 6 zum Beispiel gewinnt schon bei der Betrachtung als Farbfoto an Eindrücklichkeit: das Licht ist golden und warm, die Auslagen der Bäckerei zur Linken erscheinen noch attraktiver und die Stimmung ist angenehmer als auf der hier sichtbaren, in Grauwerten wiedergegebenen Aufnahme – angenehmer zumindest wenn man warmes Licht und Backwaren als attraktiv ansieht. Hinzu kommen noch die Gerüche. Je nachdem ob man eher links oder eher rechts entlang geht atmet man den Duft von Gebäck und warmem Brot oder von gegrillten Haxen und Wurstwaren. Die hier vorbeigehenden werden eingehüllt – von Gerüchen, von anderen Menschen, von Boden, Decke und Seitenwänden, von unterschiedlichem Licht, Geräuschen, Musik und Stimmen. Wodurch zeichnet sich diese Hülle aus? Was prägt sie und wie hängt ihre Ausbildung mit den lokalen Gegebenheiten zusammen? Die Abbildungen 3 bis 5, 7 und 8 sollen erst einmal als Kontrast dienen und so weitere Hinweise zur Beantwortung dieser Fragen bieten.



Abb. 7: Kiel Color Line Terminal – Empfangsgebäude Haupteingang. 2003



Abb. 8: Leipzig Hbf – Gleisunterführung. Juni 2005

Die Szenen auf den Abbildungen 7 und 8 haben unter anderem die weitgehende Abwesenheit Anderer als Gemeinsamkeit. Darüberhinaus gibt es jedoch erhebliche Unterschiede. Der Terminal der Color Line hat eine hohe,

geschwungene Decke und öffnet nach links hin den Blick auf die Kieler Förde und die dort liegenden Schiffe – die Glaswand liegt dazwischen und schützt vor den äusseren Wettereinflüssen, ermöglicht aber gleichzeitig den freien Blick von einem erhöhten Standpunkt auf eine besondere Szenerie. Die meisten Menschen, die sich längere Zeit im Terminal aufhalten stellen sich vor diese Glaswand oder setzen sich mit dem Gesicht zur Förde auf die vor der Wand stehenden Bänke (vergleiche Abbildung 40). Die Gleisunterführung in Leipzig hingegen, die von einem etwas versteckter gelegenen Seiteneingang aus betreten werden kann, öffnet kaum Perspektiven, sie streckt sich linear vor dem Betrachter aus. Zusätzlich hängt die Decke niedrig über den Eintretenden und die weit tragende Akustik blanker Kachelwände erzeugt viel Hall.

Konzepte: Einhüllung I

Wenn sie sich in den Fährterminal, oder ins Bahnhofsgebäude begeben, werden die Eintretenden mit einer neuen Erfahrungswelt konfrontiert. Einer Welt die ein dynamisches Gemenge von Eindrücken birgt. All diese Eindrücke legen sich in spezifischer Weise um die Akteure, sie hüllen sie ein. Wie geht dies vor sich? Wie ist die so hergestellte Hülle beschaffen? Oder, mit anderen Worten, wie lässt sich diese Hülle beschreiben, wie ändert sie die eigene Erfahrung der Umgebung? Um es noch einmal zu wiederholen: die hier beschriebene Hülle und der dazugehörige Prozess der Einhüllung sind als Anregung (Bilder, Begriffe, Konzepte, Ideen) entworfen, als Anregung, die für den eigenen Umgang mit sozial-räumlich-materiellen Konstellationen produktiv sein soll. Das Konzept der Einhüllung soll es ermöglichen, das zu begreifen, was mit Menschen geschieht, die sich in einen neuen Ort begeben, es soll den Prozess denkbar machen, der das eigene Wahrnehmungshandeln vor Ort strukturiert.

Eine zentrale Eigenschaft der Hülle ist ihre *eingeschränkte Durchlässigkeit*. Die Hülle kann wie ein *Filter* wirken, so dass nur bestimmte Eindrücke durch die Hülle dringen und wahrgenommen werden. Eine laute und wirre Geräuschkulisse wie in den Audiosequenzen 1 (Frankfurt Hauptbahnhof, am Bahnsteig – vergleiche Abbildung 42) und 2 (Kiel Hauptbahnhof, vom Zug durch den Bahnhof nach draußen, vergleiche Abbildung 16) macht den Filter engmaschig, einige Geräusche dringen durch und andere, wie der Lärm von Baumaschinen und Lokomotiven, werden ausgefiltert, sie dringen nicht oder nur in stark verringertem Maße durch. Der Lärm der Baumaschinen allerdings kann so stark werden, dass eine Filterung kaum noch möglich ist – die Intensität des sinnlichen Eindrucks ist dann so groß, dass die Hülle dagegen kaum Schutz bieten kann und der Lärm ragt tief in das eigene Wahrnehmen. Die Wirkung der Hülle lässt sich jedoch auch als *Dämpfung* beschreiben. Ein Beispiel dazu gibt Abbildung 2: in der Osloer Sentralstasjon dringt eine visuell

ausgesprochen differenzierte und dynamische Welt auf Neuankommende ein, hier dämpft die Hülle entsprechend stark das Visuelle, die vielen Differenzen in der Konstellation werden weniger stark wahrgenommen und reduzieren sich auf Grundsätzliches – zum Beispiel Ausgänge, mögliche Hindernisse und ihre Umgehung. Die Gestalt der Decke, die verschiedenen Fenster und die dazugehörigen Ausblicke kommen nicht in ihrer vollen Klarheit durch die Hülle. Dämpfung und Filterung sorgen dafür, dass die Komplexität der Außenwelt reduziert und nur ein Teil der gebotenen Eindrucksvielfalt wahrgenommen wird.

Die Hülle lässt sich außerdem so vorstellen, dass sie eine *lokal unterschiedliche Dichte* hat. Die Filter- und Dämpfungswirkung ist so an einigen Stellen der Hülle stärker als an anderen Stellen. Der Lärm aus dem Akustikbeispiel kommt von oben, er prasselt auf die Wahrnehmenden vom Geschehen über ihnen auf sie ein und verdichtet die Hülle in diese Richtung. Auch hier wird der synästhetische Charakter des Wahrnehmens und damit des Einhüllens deutlich, denn die Dichte wird so groß, dass nicht nur von oben kommende Geräusche gedämpft werden – das gesamte nach oben gerichtete Wahrnehmen wird reduziert und statt dessen in andere Richtungen gelenkt, aus denen weniger der störenden Eindrücke (oder vielleicht auch andere, lockende Eindrücke) kommen. Blick und Handeln richten sich auf das, was nicht jenseits einer solcherart intensiv dämpfenden Hülle steht. Eine Hülle kann also in verschiedene Richtungen unterschiedliche Durchlässigkeiten aufweisen, sie kann an den Seiten dicht sein, aber nach vorn und hinten hin offen, so dass Eindrücken, die von hinten kommen, besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird – so zum Beispiel wenn ich allein durch den auf Abbildung 8 gezeigten Gang gehe und hinter mir Schritte ertönen, die ich mit meinen Sinnen verfolge.

Die Hülle wird also in einer Art und Weise produziert, die die eigene *Aufmerksamkeit ausrichtet*, sie in bestimmte Bahnen lenkt und somit auch das Handeln entlang dieser Bahnen verlaufen lässt. Insofern ist das eingehüllt Werden immer auch ein Prozess, der sich auf Handlungsverläufe auswirkt – der Effekt des Ausrichtens macht dies besonders deutlich, weil hier ganze Wahrnehmungs- und Handlungspfade festgelegt werden, denen gefolgt wird, sofern es nicht zu Irritationen oder Brüchen im Ablauf kommt. In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass der Begriff des Wahrnehmungshandelns für ein Verständnis der sich in Echtzeit entfaltenden Beziehung zwischen Akteuren und ihrer Umgebung notwendig ist.

Die Durchlässigkeit der Hülle ist also eingeschränkt – aber woher kommt es, dass bestimmte Aspekte stärker ausgefiltert oder gedämpft werden als andere? Die Hülle blendet insbesondere solche Aspekte des Wahrnehmens aus, die als Störung oder Risiko empfunden werden. Der Lärm der Baustelle, eine große Vielfalt visueller Eindrücke und möglicher Anknüpfungspunkte

für das Wahrnehmungshandeln führen zu einer gerichteten Verdichtung der Hülle. Das Einhüllen bietet einen *Schutz vor Ablenkung und minimiert Wahrnehmungsrisiken*. Die Hülle wird also dort produziert, wo die Gefährdung oder Ablenkung am größten ist. Doch wo ist die Ablenkung am Größten, und was sind die Gefahren? Ablenkung und Gefahr sind keine statischen Größen, die sich weder allein am Gegenstand oder am Sinneseindruck noch am jeweiligen Individuum festmachen lassen. Es handelt sich vielmehr um dynamisch generierte Kräfte, die in der konkreten sozial-materiell-räumlichen Konstellation produziert werden, und die sich je nach Ausrichtung der Akteure ändert oder verschiebt. Um zu wissen was ablenkt, muss ein Ziel vorhanden sein, von dem abgelenkt wird. Um zu wissen was stört, muss eine Präferenz gegeben sein, die beeinträchtigt wird. Die Hülle wird produziert, indem Eindrücke auf die Wahrnehmenden einströmen, sie umstellen und in unterschiedlicher Intensität und Qualität aus unterschiedlichen Richtungen kommen – aus dieser Perspektive wäre das Einhüllen ein passiver Prozess. Die tatsächliche Gestalt der Hülle ergibt sich jedoch im Zusammenspiel mit denjenigen, die eingehüllt werden – je nachdem wohin sie sich orientieren, welche Ziele sie verfolgen, was sie derzeit tun und in welcher Stimmung sie sind, werden die Eindrücke stärker oder weniger stark gedämpft oder gefiltert und das Wahrnehmungshandeln öffnet oder schließt sich in bestimmte Richtungen. Um dieses Wechselspiel besser zu fassen werden im Folgenden weitere Beispiele untersucht.

Sich von einem Ort zum anderen begeben

Beim Betreten eines Ortes begegnet mir eine Flut von Eindrücken. In der Auseinandersetzung mit dieser Flut bilde ich eine Hülle mit spezifischen Eigenschaften heraus. Doch etwas fehlt in diesem Bild. Das Betreten eines Ortes bringt immer auch das Verlassen eines anderen Ortes mit. Es ist ein *Ortswechsel* und die Qualität des Wechsels beeinflusst die Gestalt der Hülle, bringt sie in ihre spezifische Form. Die Prozesshaftigkeit der Einhüllung erstreckt sich also über die Begegnung mit einem einzelnen Ort hinaus – der Prozess der Einhüllung umfasst die Passage durch verschiedene Orte und damit auch die Passage durch verschiedene Hüllen.

Denjenigen, die durch den auf Abbildung 9 zu sehenden Eingang das Empfangsgebäude betreten, bietet sich das Innere des Gebäudes wie auf Abbildung 1 dar. Bevor sie in das Innere gelangen, müssen sie den hier gezeigten Vorplatz überqueren. Die Perspektive, die sich ihnen beziehungsweise ihrem Wahrnehmungshandeln auf dem Vorplatz bietet, erzeugt einen Rahmen oder eine Erwartungshaltung für den zu betretenden Ort. Die Größendimensionen des Empfangsgebäudes (Höhe, Tiefe, Breite) sind leicht zu erfassen und je nach Aufmerksamkeit erschließen sich auch viele andere Aspekte des Innen-

raums bereits von draußen – beim hier gezeigten Beispiel die Art des durch die vorhandenen Fenster einfallenden Lichts, die möglicherweise verwendeten Materialien, die Akustik und der generelle Stil der Architektur. Es stellt sich also durch die Betrachtung von außen bereits ein Bezug zum Innenraum her. Wird der Bahnhof beispielsweise durch eine Unterführung betreten, so ist dieser Bezug anders gestaltet und es ist weniger klar, was von dem anderen Ort zu erwarten ist.



Abb. 9: Darmstadt Hbf – Vorplatz Ost. Juni 2003

Darüberhinaus geht der Vorplatz auch selbst in das Wahrnehmungshandeln ein, er steht in einem ebenso intimen Zusammenhang mit den sich dort entlang Bewegenden, wie später das Innere des Empfangsgebäudes. Der Vorplatz des Darmstädter Hauptbahnhofs am frühen Nachmittag eines Sommertags erlaubt entspanntes Flanieren – die Hülle kann an diesem Ort wenig eingengt und für eine Vielzahl von Eindrücken aus unterschiedlichen Richtungen durchlässig sein, man kann unterschiedliche Pfade einschlagen, sich am Platz aufhalten, wie die Person am Laternenmast niedersetzen, sich weiter oder näher zu Anderen stellen, die Straße vor dem Eingang überqueren ohne auf einen ständigen Durchgangsverkehr achten zu müssen und anderes mehr. Das Wetter ist angenehm und es gibt die Möglichkeit zwischen einem Aufenthalt in der Sonne oder im Schatten zu wählen. Die relative Dunkelheit des Eingangs zum Empfangsgebäude deutet bereits daraufhin, dass drinnen anderes Licht und wahrscheinlich auch andere klimatische Bedingungen herrschen. Der Innenraum des Empfangsgebäudes steht also in verschiedenen

Dimensionen im Kontrast zu dem Raum, von dem aus er betreten wird – entsprechend wird der Übergang beeinflusst: von hell nach dunkel, von der offenen Weite des Draussen in die umschlossene Weite des Gebäudes, von der Wärme der Sonne in die Kühle der Steine und des Schattens.



Abb. 10: Darmstadt Hbf – Vorplatz Ost. September 2004

Zu einer anderen Zeit stellt sich dieser Übergang auf mindestens zwei Dimensionen stark verändert dar. Das nächtlich beleuchtete Empfangsgebäude (Abbildung 10) kehrt einige dieser Kontraste um: es wird heller, wenn man hineingeht, man ist nicht mehr dem leichten, kühlen Wind ausgesetzt der sich durch den nächtlichen Vorplatz zieht, man geht von einem verlassenem Ort in ein relativ belebtes Gebäude, in dem noch ein Schnellrestaurant geöffnet hat²⁰ und in dem Menschen auf Züge oder ankommende Freunde warten.

Die Hülle passt sich diesen jeweils spezifischen Kontrasten an. Der Wechsel von einem Ort zum anderen bringt eine Veränderung in der Gestalt der Hülle mit sich. Ein Teil der Veränderung hängt mit der Erwartung dessen zusammen, was auf der anderen Seite oder im anderen Ort liegen mag (Wärme – Kälte, Enge – Weite und so weiter). Doch wie sollen diese Erwartungen erkannt werden? Diese Untersuchung will ohne Interviews auskommen, wie also sollen Erwartungshaltungen und Intentionen dann thematisiert

²⁰ Dieses Schnellrestaurant ist durch einen Laden ersetzt worden, der Abends schließt. Dadurch ist etwas Leben aus dem Empfangsgebäude entwichen.

und berücksichtigt werden können? Ist es nicht unmöglich, eine Absicht zu beobachten oder jemandem eine Erwartung anzusehen? Unmöglich nicht – aber schwierig. Ohne Hilfsmittel müssten sich diejenigen, die diese Arbeit lesen, fast vollständig auf die Fertigkeiten und Erfahrungen des Autors verlassen – etwas zu viel verlangt, würde ich meinen. An diesem Punkt, an dieser heiklen Frage entfalten die vor Ort gemachten Videoaufzeichnungen ihre volle Qualität: sie erlauben nicht bloß eine Ahnung der Vorstellungen und Absichten, die jemand formulieren könnte, die oder den man direkt nach dem Eintreten in den Terminal fragen würde: »Was wollen Sie hier? Wie empfinden Sie diesen Ort? Wie fühlen Sie sich zur Zeit?« (Wenn solche Fragen denn überhaupt spontan beantwortet werden würden.) Mehr als das, eine genaue Analyse der Videoaufzeichnungen zeigt Gesten und Körpersprache, die auf flüchtige Motivationen und Irritationen verweisen; Motivationen und Irritationen, die so schnell vorbeigehen, dass sie nur schwer festzuhalten und in einem Interview mitzuteilen wären. Trotz dieser Möglichkeiten beim Umgang mit Videosequenzen: es ist sehr unwahrscheinlich, dass sich langfristige Intentionen oder Motivationen am gezeigten Verhalten einer Person erkennen lassen. Es ist nicht möglich, Aufschluss über das gesamte Erwartungs- und Absichtsspektrum zu erlangen und es ist – je nach Objektivitätsverständnis und erkenntnistheoretischem Ausgangspunkt – mindestens ausgesprochen schwierig, diese Äußerungen des Körpers oder Leibes als objektiv feststellbare oder gar messbare Fakten zu verwerten.

Verschiedene Gesten bringen jedoch Motivationen zum Ausdruck und zeigen im Handlungsverlauf, welche Absicht oder welches Ziel verfolgt wird – anders gesagt, wie das Wahrnehmungshandeln ausgerichtet ist. Dies wird schon in einem Abstand von wenigen Schritten zum Eingang sichtbar. Die folgenden Bilderserien sind Standbilder aus verschiedenen Videoaufzeichnungen, die Handlungsabläufe wiedergeben.²¹ Die erste sichtbare Orientierung bezieht sich auf das Hineingehen selbst: verschiedene Leute gehen zum Eingang, um ihn zu durchqueren. Dazu müssen sie sich eventuell zwischen mehreren Türen entscheiden. Welche genommen wird, kann davon abhängen, von wo man kommt, wie stark die jeweilige Tür genutzt ist, oder – wenn die Ortskenntnis ausreicht und die Absicht klar ist – auch davon wo genau das Ziel jenseits der Tür liegt.

Abbildung 11 zeigt einen solchen Fall. Ein junger Mann (die Pfeile weisen auf ihn: die Person mit dem hellen Oberteil am linken Rand des ersten Bildes) betritt mit schnellem Gang die von ihm aus gesehen linke der drei Türen des Sächsischen Tores am Leipziger Hauptbahnhof; durch die Tür

21 Die vollen Videosequenzen hierzu befinden sich auf der beigelegten DVD. Am unteren Rand der Standbilder ist in einigen Fällen ihre relative Position im Zeitverlauf angegeben. Die Zeitangabe ist in Minuten: Sekunden. Bei Ausschnittsvergrößerungen (wie z.B. in Abbildung 11) fehlt die Zeitleiste.

kommend hält er sich an der ihm zur Linken gelegenen Wand (zweites Bild) und geht an ihr entlang; zwischen Informationssäule und Wand hindurch (drittes Bild); direkt ins Pressegeschäft (viertes Bild); welches er 43 Sekunden später, wieder an seiner Tasche hantierend, verlässt (letztes Bild). So zielstrebig durch die Tür schreitende Menschen sind in meinem Material selten.



Abb. 11: Leipzig Hbf – Haupthalle / Sächsisches Tor. Juni 2004

In der in Abbildung 12 gezeigten Sequenz sind mehrere Menschen zu sehen, die nacheinander den Osloer Hauptbahnhof betreten. Jede einzelne der drei aufeinander folgenden Personen fasst sich beim Eintreten in die Drehtür ins oder ans Haar. Die einzelnen Segmente der sich drehenden Tür werden durch Glasscheiben voneinander getrennt und in diesen Glasscheiben kann man sein Spiegelbild verhältnismäßig deutlich erkennen (es ist auf der anderen Seite

der Tür, im Innern des Bahnhofs, merklich dunkler als draussen, was die Spiegelung besser sichtbar macht).

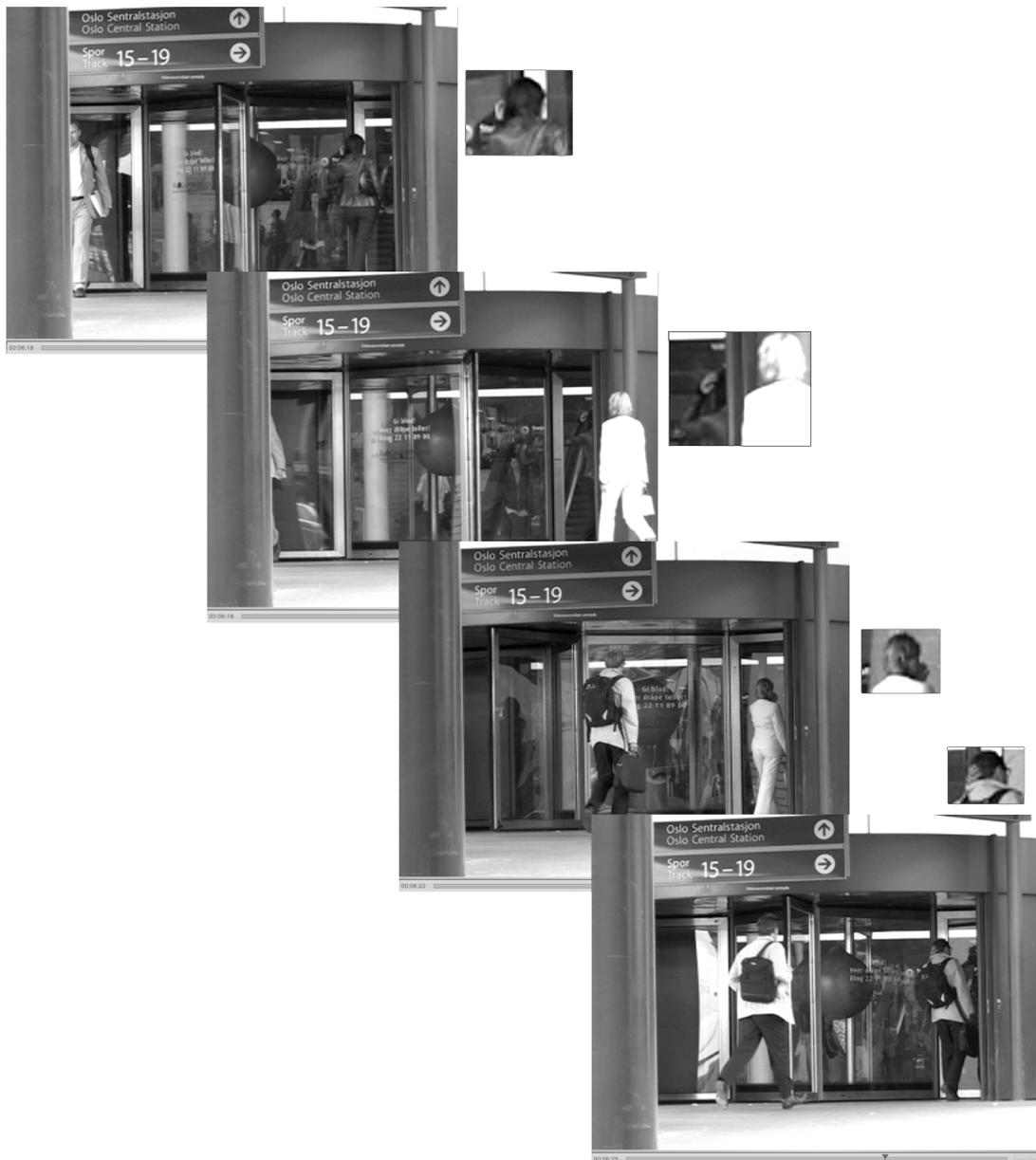


Abb. 12: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

Das Zurechtrücken der Kleidung, das Richten des Rucksacks und der kurze Griff ins Haar – dies alles sind Gesten, in denen die Akteure ihre Erscheinung überprüfen und ordnen. Dadurch dass sie diese Gesten direkt vor dem oder während des Betretens des Empfangsgebäudes ausführen zeigen sie einerseits, dass die Spiegelung an der Glastür als solche genutzt wird und dass andererseits für sie ihre äußere Erscheinung bedeutsam ist: sie betreten den Bahnhof und richten sich vorher das Haar. In Abbildung 12 lässt sich dies erkennen, beziehungsweise es wird von den vier dort zu sehenden Menschen angezeigt. Eine Besonderheit der dort dokumentierten Sequenz ist der Staffelcharakter

des Haareordnens: die Frau im ersten Bild tritt in die Drehtür, fässt in ihr Haar, streicht mehrfach durch das Haar und verschwindet in der Tür; ihr folgt die weiß gekleidete Dame, die ihre Vorgängerin – noch mit der Hand im Haar – sieht (zweites Bild); auch sie tritt ein und greift sich unter ihrem Kinn hindurch ins Haar, während hinter ihr ein Mann mit Laptoptasche in der rechten Hand und zu Tür und Frau gerichtetem Blick folgt (drittes Bild); als dieser in die Tür tritt, fässt er sich ebenfalls ins Haar (letztes Bild). Die erste eintretende Person zeigt den Anderen durch ihre Handlung, dass sie vor dem Eintreten ihr Äußeres kontrolliert. Die Nachfolgenden produzieren durch ihr individuelles Aufgreifen der Handlung eine Art Haarkontrollstaffel – die aber von der nächsten Person nicht mehr fortgesetzt wird.

Der Wechsel des Ortes oder der Wechsel in eine andere sozial-räumlich-materielle Konstellation bringt hier also eine *antizipierende Einstellungsleistung* seitens der Akteure mit sich. Einstellungs- nicht Anpassungsleistung, denn es muss sich nicht notwendigerweise um eine Anpassung an die herrschende Norm handeln – eine Anpassung wäre es im Falle von Rauchern, die ihre Zigaretten am Eingang ausdrücken und wegwerfen; was auch durch entsprechende Hinweis- oder Verbotstafel am Eingang eingefordert und durch die immer häufigere Aufstellung von Ascheimern vor den Eingängen untermauert wird. Im Kontrast zur oder in Herausforderung einer Norm könnte aber beispielsweise ein Punk überprüfen, wie sein Stachelgurt sitzt oder Fussballfans könnten in Vorfreude auf den Halleffekt im Empfangsgebäude einen neuen Gesang anstimmen. Egal ob an herrschende Ordnungsregeln angepasst oder nicht: in jedem Fall orientieren sich die Akteure zu der Konstellation, in die sie hinein wechseln werden.

Es findet also bereits vor dem eigentlichen Orts- oder Konstellationswechsel eine Einstellungsänderung statt. Beim Durchschreiten oder Durchfahren des Eingangs selbst wird durch die Gesten der Hineinkommenden neben der Einstellungsänderung auch immer wieder eine Neuausrichtung des Wahrnehmungshandelns angezeigt.²²

22 Ich benutze hier »zeigen« oder »anzeigen« in Anlehnung an das englische »to display«, welches in ethnomethodologischen Arbeiten gebräuchlich ist und dort auf die Sichtbarkeit, Nachvollziehbarkeit und Dokumentierbarkeit von Gesten und Äußerungen verweist. Die Gesten oder Äußerungen sind hier Teil einer Interaktion – ihre Positionierung und ihre sequenzbezogene Verwendung verdeutlicht ihren Sinn, der allerdings auch im weiteren Interaktionsverlauf angefochten und ausgehandelt werden kann. Entscheidend ist das Zeigen als Beitrag zum Handlungsverlauf, nicht das Zeigen als Verweis auf ein zu interpretierendes Drittes. Der Grat zwischen diesen beiden Ansätzen ist schmal – es geht vor allem darum, sich auf die Phänomene zu bescheiden, nicht über sie hinauszugehen und einfach Drittes heranzuziehen, dass die Interpretation vereinfachen soll. Inwieweit dies möglich ist und inwieweit ein strikt ausgelegtes ethnomethodologisches Vorgehen sich um Interpretationschancen bringt, ist Gegenstand einer lang anhaltenden Debatte. Für mich liegt der Vorteil dieser methodologischen Bescheidenheit zum einen in der hohen Aufmerksamkeit für Phänomene und für

In den folgenden Abbildungen wird deutlich, wie Menschen sich auf die veränderte Umgebung einstellen. Wahrnehmen und Handeln gehen Hand in Hand. In Abbildung 13 richtet die Eintretende ihren Blick nach oben und schaut zur Decke (die sich von ihrem Blick aus ungefähr ergebende Perspektive ist in dem kleinen, in das Bild montierten Ausschnitt zu sehen). Hier wird durch das Beugen des Nackens, durch das Aufrichten des Blicks die Gestaltung des gerade betretenen Raums zum Gegenstand des Wahrnehmens gemacht – die architektonisch oft interessanten Empfangsgebäude rufen zu entsprechenden Praktiken des Sehens auf.



Abb. 13: København Hovedbanegården – Haupteingang. Mai 2005

In Abbildung 14 stehen Praktiken des Orientierens im Mittelpunkt. Der hier eintretende junge Mann blickt auf dem ersten Bild über seine Schulter in Richtung der großen Bahnhofsuhr; zwei Schritte später (im zweiten Bild) schaut er von sich aus gesehen nach links, also in Richtung der Anzeigetafel und des Zentrums der Empfangshalle; im dritten Bild lehnt sich sein Körper bereits in die Richtung, in die er vorher geschaut hat, sein Blick aber geht in die andere Richtung; im vierten Bild wird sichtbar, dass er seine Bewegung abgebrochen hat und weiter geradeaus und etwas nach rechts geht; im letzten

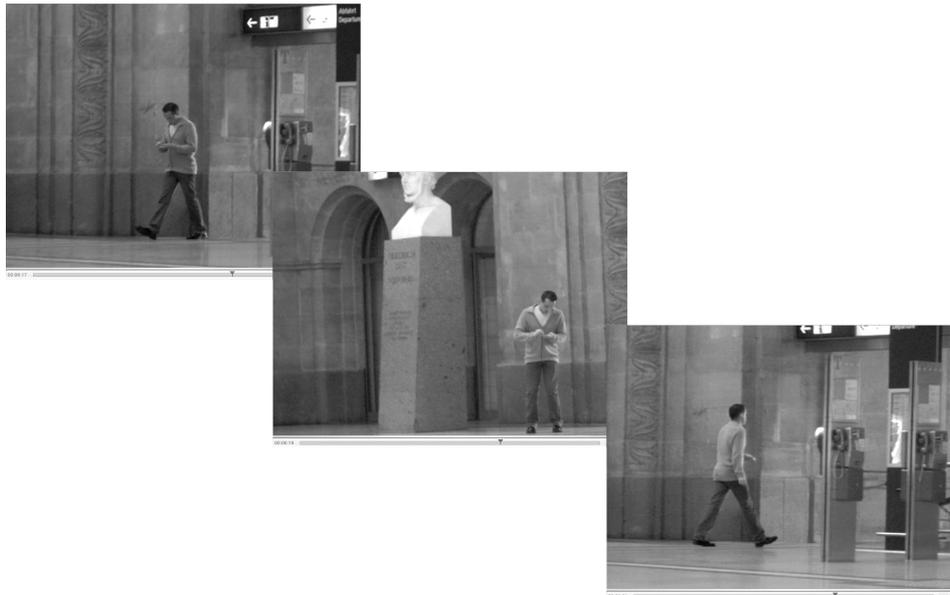
die sequenzielle, interaktive Wirkung von Gesten und Äußerungen; zum anderen bietet sie Schutz vor Überinterpretationen und Anmaßungen – kurz: sie bringt einen größeren Respekt vor der Geste des Anderen mit sich.

Bild jedoch lehnt er sich wieder nach links, wendet den Blick und bewegt sich nach links (allerdings wird er wenige Schritte später noch einmal die Richtung korrigieren). Mit der Änderung der Blickrichtung geht eine Änderung der Körperhaltung einher: Wahrnehmen ist Handeln. Weitere Beispiele in meinem Material zeigen dies für die Eintrittsphase immer wieder mit großer Deutlichkeit, so wird beispielsweise mit dem Blick auf die Anzeige der Zugverbindungen das Tempo häufig verlangsamt und die Anzeige genauer betrachtet – manchmal wird der Schritt nach Erkennen der Dringlichkeit der Lage auch rapide beschleunigt und der gesamte Leib auf die Erreichung eines plötzlich stark an Bedeutung gewinnenden Ziels ausgerichtet. Die neue Umgebung kann also Veranlassung zu verschiedenen Neuausrichtungen sein, die sich in der leiblichen Positionierung der Akteure zeigen.



Abb. 14: Leipzig Hbf – Sächsisches Tor. Juni 2004

Beim Eintreten in den Terminal bin ich damit beschäftigt, einen Zug aufzusuchen und halte entsprechend Ausschau nach der Anzeigetafel mit den Zugverbindungen und anderen relevanten Aspekten der räumlich-materiell-sozialen Konstellation, in die ich eintrete. Meine Erwartungshaltungen bringen also bestimmte Praktiken mit sich, Praktiken oder Wahrnehmungshandlungen, in denen ich auch Anderen darüber Aufschluss gebe, was ich vorhabe und was mich beschäftigt. Die von mir aufgezeichneten Videosequenzen zeigen, dass die Tätigkeit des sich Orientierens nicht unbedingt linear vor sich geht und dass beim Eintreten auch andere Wahrnehmungshandlungen an den Tag gelegt werden können.



... 24 Sekunden später



Abb. 15: Leipzig Hbf – Eingang West. Juni 2004

Auch in der Standbildserie von Abbildung 15 geht das Eintreten nicht ohne Komplikationen vonstatten. Ein junger Mann kommt in den Leipziger Hauptbahnhof. Nachdem er das Empfangsgebäude über die Treppe betreten hat, blickt er mehrere Schritte lang in Richtung seiner Hände, mit denen er etwas Kleines handhabt (erstes Bild); er verlangsamt schließlich seinen Schritt und wendet sich zurück zum Ausgang (zweites Bild); anschließend verlässt er das Empfangsgebäude (drittes Bild); knapp eine halbe Minute später kommt er zurück, nun einen flachen schwarzen Gegenstand in seiner rechten Hand tragend (viertes Bild) und geht ohne zu Zögern durch die große Halle; dabei steuert er zielstrebig die dortige McDonald's Filiale an, in die er hineingeht (fünftes Bild).

Bevor es mit der Entwicklung des Konzepts der Einhüllung weitergeht und nachdem in diesem Abschnitt mehrere Sequenzen untersucht worden sind, lässt sich mindestens eine kurze und vorläufige Antwort auf die vorher gestellte Frage geben, wie es mit der oben erwogenen Möglichkeit aussieht,

sich die Absichten der Menschen über das Beobachten zu erschließen. In der Sequenz von Abbildung 15, ebenso wie in der ähnlichen Sequenz von Abbildung 11, zeigen die Handelnden ihre Intentionen an. In der Echtzeitbetrachtung ohne Kamera erschließt sich zwar ebenfalls der Sinn ihrer Handlungen (sofern die Beobachtung aufmerksam genug erfolgt oder erfolgen kann) – aber eben erst nachträglich. Der Moment ist vergangen, die Situation oder Sequenz hat sich abgespielt. Die Absicht, die sie beim Eintreten mit sich gebracht haben, lässt sich zwar rekonstruieren, aber sie konnte sich nicht oder nur als Möglichkeit in der direkten Anschauung den beobachtenden Teilnehmern des Geschehens zeigen. Durch das Einfangen der Sequenzen mit Hilfe der Kamera ist es aber möglich geworden, Kontrolle über die verschwindende Zeit zu erhalten: das Verhalten kann im Nachhinein daraufhin untersucht werden, wie die Absichten der Menschen – ihre Orientierung auf die Zukunft hin – in ihre gezeigten Wahrnehmungshandlungen einfließt, wie sie das sich von einem Ort zum anderen Begeben und das Erfahren des Ortes beeinflussen.

Konzepte: Einhüllung II

Im ersten Abschnitt zur Einhüllung habe ich den Prozess des Einhüllens vor allem als ein eingehüllt Werden beschrieben. Die Beispiele, die ich daraufhin gezeigt habe, haben jedoch deutlich gemacht, dass eine Ergänzung notwendig ist, denn die handelnd Wahrnehmenden verfolgen bestimmte Absichten, sie beziehen sich in bestimmter Weise auf ihre Umgebung – sie werden nicht nur eingehüllt, sie hüllen sich auch selbst ein. Die Eindrücke der Umgebung stürzen auf sie ein, aber in der Hülle treffen sie auch auf Widerstände, die einige Eindrücke an den Rand der Wahrnehmung drängen, die sie dämpfen und filtern. Diese Widerstände richten sich gegen bestimmte Wahrnehmungen, je nachdem, wie die Handelnden *sich einhüllen*, wie sie ihre Hülle gestalten.

Eine sichtbare Praxis, gleichsam ein materielles Substrat des sich Einhüllens ist das Zusammenziehen einer Jacke oder eines Mantels. Durch diese Maßnahme wird der Bezug zum Aussen geändert, es wird eine Schicht dazwischen geschoben. Deutlich erkennbar, wenn auch nicht an einer physisch vorhandenen Schicht wie der Kleidung festzumachen, ist die Hülle, die Telefonierende um sich legen. Sie beziehen sich so stark auf ihr Gespräch und die Handhabung des Mobiltelefons, dass es nur noch wenige Eindrücke schaffen, bis zu ihrer Wahrnehmung vorzudringen. Kaum eine andere Gruppe zeigt in Gesten und Blicken so wenig Aufmerksamkeit für ihre Umgebung wie telefonierende – und das gilt selbst für die so kritische Phase des Eintretens. In vielen der von mir aufgezeichneten Sequenzen schauen die Telefonierenden auf den Boden, sie bewegen sich verhältnismäßig langsam und zeigen nur selten, dass sie sich von ihrer Umgebung ablenken lassen. Sie haben eine enge und

nur wenig durchlässige Hülle um sich gesponnen. Andere Arten des sich selbst Einhüllens verweisen auf die bereits beschriebene lokal unterschiedliche Dichte der Hülle. So lässt sich die Hülle von Menschen, die nachdrücklich ein klares Ziel verfolgen, als stark gerichtet beschreiben. Für Leute, die schnell einen bald abfahrenden Zug erreichen wollen, ist sie vorn durchlässig und blockiert Ablenkungen, die von den Seiten oder von hinten kommen – dabei wird sie für Ansagen oder andere Eindrücke, die relevant sein könnten, noch durchlässig gehalten. Auf welche Weise die Hülle produziert wird, hängt also auch von *Absichten und Erwartungen* ab – Absichten und Erwartungen, die sich mindestens teilweise in der Beobachtung rekonstruieren lassen, und die für diese Arbeit auch über eine Distanz zur eigenen Erfahrung erschlossen werden können. Die Hülle wird also von zwei Seiten aus produziert: zum einen kommt sie von Aussen und legt sich über die wahrnehmend Handelnden, zum anderen wird sie von den wahrnehmend Handelnden selbst geschaffen. Diese doppelte Herkunft entspricht dem miteinander Einhergehen von Erleiden und Tätig sein – die Umgebung tut mir etwas an, doch ich schaffe die Umgebung auch durch meine Tätigkeit. Von aussen und innen produziert ist die Hülle weder aussen noch innen, sie ragt in beides hinein ist aber auch zwischen beidem.

Ein Teil der Dynamik des Einhüllens liegt also in dem Wechselspiel zwischen Erleiden und Tätig sein, zwischen Menschen und ihrer Umgebung. Ein anderer Teil ergibt sich aus der Bewegung der Teilnehmenden in der Welt. Mit dem Wechsel von einem Ort zum anderen verändert sich oder wechselt auch die Hülle. In der *Begegnung* mit dem anderen Ort legt sich dieser mit seinen Eindrücken um die ihn Betretenden. Diese bringen allerdings eine Hülle mit sich, jene Hülle nämlich, die sie selbst mit produziert haben und die in der Interaktion mit ihrer bisherigen Umgebung gewachsen ist. Die Begegnung ist deshalb eine passende Form, um sich diesem Phänomen anzunähern: sie ist nur zu denken, wenn mehrere zusammenkommen, die gemeinsam etwas Neues und Bestimmtes produzieren. Was passiert nun in dieser Begegnung mit der mitgebrachten Hülle? Hier lassen sich mehrere, sich gegenseitig nicht unbedingt ausschließende Möglichkeiten ausmachen.

- Erstens kann die alte Hülle behalten werden, so dass sich bloß neue Schichten bilden (diese könnten gleichsam unter der bestehenden Hülle, über ihr, oder mit ihr zusammen wachsen). Die Telefonierenden wären hierfür ein Beispiel: sie haben ihrer Umgebung bereits vor dem Betreten des Empfangsgebäudes wenig Aufmerksamkeit gezollt, und so bleibt es auch. Die Hülle bleibt solange erhalten, wie sie ihr Gespräch führen. Vielleicht gehen sie im Empfangsgebäude langsamer, weil sie Schwierigkeiten haben, sich durch ihre dichte Hülle hindurch im Verkehr der Menschen zu orientieren, oder sie senken die Lautstärke ihrer Stimme, weil sie in der

abendlichen Leere der Empfangshalle sonst nur den Hall ihrer eigenen Stimme hören.

- Zweitens kann eine alte Hülle mitgenommen werden, aber allmählich erodieren. Entweder rückt ein Ziel zunehmend in die Nähe, die Eile legt sich und Muße lässt immer mehr Raum für andere Wahrnehmungen, oder die Umgebung wandelt sich allmählich, Lärm ebbt ab, es wird heller oder dunkler, eine Menge verstreut sich – in jedem Fall entspricht die Hülle immer weniger dem bisherigen Verhältnis zur Umgebung, sie wird unwichtig, bröckelt an einigen Stellen ab oder verdünnt sich bis zur Auflösung.
- Drittens kann die Hülle mehr oder weniger komplett wechseln. Eindrücke oder Einstellung unterscheiden sich dann so radikal, dass die alte Hülle verschwindet und durch eine neue ersetzt wird, die den geänderten Verhältnissen besser entspricht. Der Blick auf die Bahnhofsuhr verbunden mit der plötzlichen Erkenntnis, dass der Zug gleich abzufahren droht, ein plötzlich auftretender Lärm und ähnliches können solche schnellen Wechsel hervorrufen. Die Wechsel zeigen sich in einem veränderten Wahrnehmungshandeln – sie zeichnen sich in meinem Videomaterial durch deutliche Muster aus.
- Schließlich ist es auch vorstellbar, dass die Hülle einfach fallen gelassen wird und nur allmählich durch eine neue, schwache oder besonders durchlässige Hülle ersetzt wird. Findet ein solcher, intensiver Wechsel oder Wegfall statt, dann zeigt sich dies in starken Änderungen des Bezugs zur Umgebung, die sich gut beobachten lassen.

Für das Ersetzen der Hülle habe ich bereits beispielhafte Beobachtungen wiedergegeben, unter welchen Umständen aber soll eine Hülle wegfallen?



Abb. 16: Kiel Hbf – Ausgang zur Förde. September 2005

In dieser Serie von Standbildern ist ein Radfahrer zu sehen, der zusammen mit seinem Fahrrad aus dem Gebäude des Kieler Hauptbahnhofs tritt (vergleiche auch Audiosequenz 2). Auf den ersten beiden Bildern lässt sich erkennen, dass es draußen deutlich heller ist als im Empfangsgebäude. Der Radler schiebt sein Rad durch den Gang in Richtung der gläsernen Schiebetür (erstes Bild); und trägt es die davor liegende Treppe hinunter (zweites Bild); nachdem er die automatische Tür durchquert hat, bietet sich ihm ein vollständig neues, wenn vielleicht auch nicht vollständig unerwartetes Panorama (ein Ausschnitt des Panoramas ist im Bild oben rechts zu sehen). Er geht noch bis zum Fuß des folgenden Treppenabsatzes und bleibt dort stehen (drittes Bild); nun schaut er erst in Richtung der Förde und der dort liegenden Fähre, schiebt dann sein Rad zentimeterweise vorwärts und schaut noch nach links bis zum Zentralen Omnibusbahnhof (viertes Bild). Insgesamt verbringt er mehr als eine halbe Minute auf dem Treppenabsatz und betrachtet die Umgebung. Diese Unterbrechung des Handlungsflusses ist es, was ich als ein (zeitweises) Fallenlassen der Hülle charakterisieren würde.

Beim Verlassen des Empfangsgebäudes eröffnet sich meinem Wahrnehmungshandeln eine neue Welt. Zwar lässt die Glastür schon vorher Blicke nach draußen zu, aber es sind bloß eingeschränkte Blicke. Das Sein außerhalb der Tür ist ein anderes: es gibt kaum Barrieren für mich, die Wände liegen hinter mir, eine weite, differenzierte Welt tut sich auf – voller Handlungsmöglichkeiten, die erst erfasst werden müssen (und wollen). Die Luft verändert

sich, wird frisch und bewegt, die Sonnenstrahlen fallen auf meine Haut – eine Vielzahl von Wahrnehmungen bietet sich an und verlockt mit ihren angenehmen Qualitäten. Die wahrzunehmende Welt mit ihren (hier und für mich verlockenden) Qualitäten ändert sich in einer Weise, die nicht zu einer Verdichtung oder einer bloßen Änderung der Hülle führt. Statt dessen wird die alte Hülle irrelevant. Die damit einhergehende Freisetzung, die Weite des sich auftuenden Möglichkeitsspektrums ist so groß, dass ein Innehalten eingefordert wird. In diesem Innehalten wird das Wahrnehmungshandeln reorganisiert, es ist gleichsam selbst ein Wahrnehmungshandeln. Neuorientierungen werden vorgenommen, und zwischen einer Vielzahl von möglichen Handlungsoptionen gewählt. Diese Wahl ist kein rationales Abwägen – mit jeder Wendung des Blicks, mit jedem weiteren Zentimeter, den das Rad voran geschoben wird, wird im Durchgang durch die Zeit zugleich entschieden, gehandelt und wahrgenommen. Das Innehalten ist in diesem Fall auch durch den Genuss motiviert, den es bietet. Ich selbst habe bei der Aufzeichnung dieser Sequenz eigentlich die Absicht gehabt, mit laufender Videokamera direkt aus dem Zug bis zum Fährterminal durchzugehen (meine Fähre, die M/S Color Fantasy, ist im Hintergrund des oben rechts gezeigten Standbilds zu erkennen; der Terminal liegt rechts dahinter). Ebenso wie der Fahrradfahrer habe ich jedoch nach dem Verlassen des Empfangsgebäudes erst einmal innegehalten – die Verlockung, die Aussicht zu genießen, war einfach zu groß. Dies heißt selbstverständlich nicht, dass alle Menschen, die unter diesen Bedingungen das Gebäude verlassen, dort innehalten würden. Je nach Beschaffenheit der sie umgebenden Hülle, je nachdem, wie eilig sie es haben, wie vertraut sie mit diesem Ort und seinen Eigenschaften sind, werden sie auch einfach zielstrebig oder mit etwas anderem beschäftigt die Treppe hinabsteigen und ihren weiteren Tätigkeiten nachgehen.

Es gibt also unterschiedliche Arten und Weisen, wie die Hüllen gewechselt werden. Das alltägliche sich von Ort zu Ort Bewegen kann auch als eine Passage durch verschiedene Hüllen begriffen werden. Sie legen sich übereinander, lösen sich innerhalb von wenigen Augenblicken auf, erodieren allmählich oder verfestigen sich über längere Zeit. Diesen letzten Punkt allerdings, das *Verfestigen*, kann ich im Rahmen dieser Arbeit nur schwer erfassen. Dazu wäre es nötig, den Aufenthalt im Terminal in den restlichen Alltag und vielleicht sogar in die individuelle Biografie einer Person einzubetten – beides ist mit dem hier gewählten Instrumentarium nicht zu erfassen. Hier geht es noch um das Betreten und Orientieren, also um die Begegnung und den Wechsel, nicht um die Verfestigung.

Die Hülle schützt vor bestimmten Wahrnehmungen, sie sorgt dafür, dass bestimmte Eindrücke nicht durchdringen und die von einer oder mehreren Hüllen umgebene Person nicht abgelenkt oder irritiert, beeinflusst oder betrof-

fen wird. Je dichter und je härter sie ist, desto stärker ist dieser Schutz. Je durchlässiger und weicher die Hülle, desto eher können unerwartete Eindrücke durchdringen – sie werden wahrgenommen und beanspruchen damit Handlungspotential. Für das Ausschließen beziehungsweise das Einbeziehen von Wahrnehmungen ist neben der Durchlässigkeit der Hülle aber auch ihre *Weite* von großer Bedeutung. Die Hülle kann unterschiedlich eng anliegen, je nachdem wie die sozial-räumlich-materielle Konstellation beschaffen ist und je nachdem mit welcher Haltung in die Konstellation eingetreten wird. Besonders eng wird die Hülle bei starker Nähe und räumlicher Geschlossenheit, wie zum Beispiel in dem auf Abbildung 8 zu sehenden Gleisunterführungstunnel, noch enger ist sie aber in einer dicht gedrängten Menschenmenge.



Abb. 17: Darmstadt Hbf – Bahnsteigtreppe. Juni 2003

Abbildung 17 zeigt ein Schauspiel, das sich in ähnlicher Weise bei fast jeder Ankunft eines Regionalzuges am Darmstädter Hauptbahnhof abspielt. Der einzige reguläre Ausgang (neben dem Aufzug) ist eine Treppe, die vom Bahn-

steig nach oben in Richtung der Gleisüberführung und damit zu den anderen Bahnsteigen und den beiden Ausgängen führt. Diese einzige Treppe wird bei Ankunft eines gefüllten Zuges extrem stark ausgelastet – vor der Treppe entsteht innerhalb weniger Sekunden eine lange Schlange, die sich beim Betreten der Treppe noch einmal komprimiert und dann aufwärts schiebt. Die Lage wird dadurch noch weiter verkompliziert, dass von oben herab häufig Leute kommen, die den bald weiterfahrenden Zug noch erreichen wollen und so gegen den kompakten Strom schwimmen müssen. Die Enge hier kann extrem sein. Es wird eine äußerst dicht anliegende Hülle produziert, die den Wahrnehmungs- und Handlungsraum so einengt, dass Gesten nur in unmittelbarer Nähe zum Körper ausgeführt werden, dass außer den Stufen und dem Geländer fast nur die wenige Zentimeter entfernten Leiber, Rucksäcke, Koffer und Fahrräder wahrgenommen werden – zu denen ein sorgfältig zu modulierender Abstand einzuhalten ist. Die Handlungen der Menschen in dieser dichten Menge zeigen häufig an, wie sehr diese Lage als bedrohlich empfunden wird. Drängeln und schimpfen über Andere, die die hier aus eigener Sicht herrschenden Regeln verletzen, Seufzen, Abwarten, bis es weniger eng wird und viele andere Handlungen bezeugen, wie sehr diese Situation als unangenehm empfunden wird.

Die Enge des Gleisunterführungstunnels von Abbildung 17 wirkt – zumindest solange dieser leer ist – anders. Er schränkt zwar die Handlungsmöglichkeiten ein und wird unter anderem aus diesem Grund insbesondere zu späterer Stunde auch gemieden, denn die Möglichkeiten für Ausweichhandlungen sind hier stark eingeschränkt und dieser Raum ist kaum einzusehen. Im Gegensatz dazu bringt eine weite räumlich-sozial-materielle Konstellation im Zusammenspiel mit der Haltung der Eintretenden auch ein mindestens potentiell weiter gefasste Hülle hervor. Der Kontrast zwischen den Szenen der Abbildungen 8 und 17 auf der einen Seite und Abbildung 16 auf der anderen Seite ist sehr groß – die Unterschiede in der Beschaffenheit der dort produzierten Hüllen sind es ebenfalls.

Die Verschränkung von Wahrnehmen und Handeln wird im Zusammenhang mit diesem zentralen Aspekt der Hülle besonders deutlich: die Hülle *reguliert die Reichweite des Wahrnehmens und damit auch die Reichweite des Handelns*. Wahrnehmungen werden ausgeschlossen. Eingehüllt in enge, stark absorbierende Schichten achte ich nicht auf die Läden im Zugang zu den Bahngleisen, interessiere mich nicht für den Duft der dort angebotenen Speisen; ich betrachte auch nicht die Muster der Fliesen an der Wand oder wende meine Aufmerksamkeit der Textur eines Geländers zu; ich Sorge mich nicht um den Zustand der Person, die mir entgegengeht, achte kaum auf ihren Ausdruck. So komme ich gut voran, erreiche den Bahnsteig, lese dort in verhältnismäßiger Ruhe in der Zeitung oder telefoniere mit Bekannten. Die Hülle bietet mir Schutz, weist mir den Weg zu meinen Zielen und hält Ablenkungen

fern. Diese Hülle steht zwischen mir und den Anderen – Dingen und Menschen –, sie kommen für mich nicht in Betracht, sie bleiben ausserhalb der Reichweite meines Wahrnehmungshandelns. Ich werde geschützt, schütze mich selbst. Ich lasse Möglichkeiten an mir vorbeiziehen. Sind die Möglichkeiten Irritationen, stören sie mich und lenken mich ab? Sind die Möglichkeiten Chancen, zeigen sie mir Schönes, Interessantes oder Bereicherndes? Werde ich den Dingen und Menschen um mich herum als Interaktionspartner entzogen oder bleibe ich ihnen als Störung vorenthalten?

Es gibt keine eindeutige Antwort auf diese Fragen. *Das Einhüllen ist ein im Kern ambivalenter Prozess.* Einhüllen bringt Schutz und Vermeidung von Risiken mit sich, es schließt aber auch Chancen aus und lässt Möglichkeiten ungenutzt verstreichen. Tätig sein steht mit Erleiden in Zusammenhang; das Vermeiden des Leidens, das Vermeiden des gestört Werdens bringt eine Einschränkung des Wahrnehmens, eine Einschränkung des Handelns, der Tätigkeit mit sich. Die Bewegung in dieser Ambivalenz zu verfolgen, die Bewegung zwischen tätigem und aufgeschlossenem Bezug zu Anderen auf der einen und einem zielgerichtet-ausschließenden Wahrnehmungshandeln auf der anderen Seite begreifbar zu machen – dies ist der Sinn und die Absicht, die der Verwendung des Konzeptes der Einhüllung in dieser Arbeit zu Grunde liegen.

Wie bereits an verschiedenen Stellen angedeutet: der Begriff der Einhüllung oder der Prozess des Einhüllens sind mit kritischer Absicht eingeführt worden. Bevor ich zu diesem Begriff gekommen bin, hatte ich mich schon mehrere Monate im Feld aufgehalten, hatte ich mich schon in meiner Diplomarbeit mit dem *Unbehagen* beschäftigt, welches sich in meiner Erfahrung mit dem Aufenthalt am Potsdamer Platz verbunden hat. Dieses Unbehagen habe ich auch in den Terminals verspürt – mal mehr, mal weniger. Es war für mich klar, dass dieses Unbehagen mit mir genauso wie mit dem Ort, mit seiner Materialität und mit dem dort stattfindenden Geschehen zu tun hat und es war mir auch klar, dass die Erfahrung dieses Unbehagens eine gewisse Subtilität hat, die es schwer macht, zu fassen, wo oder wie es eigentlich entsteht. Die Vorstellung einer Hülle, die zwischen mir und meiner Umgebung ist, in beide hineinragend, hat es mir ermöglicht, diese subtile Erfahrung in Worte zu fassen, sie für mich begreifbar und anderen vermittelbar zu machen. Eine Hülle, die wie ein Wattebausch oder wie eine filternde Schicht meine Wahrnehmung dämpft, sie ausrichtet und bestimmte Dinge und Aktivitäten fern erscheinen lässt oder ganz ausblendet. Diese Vorstellung oder dieses Bild hat meine Einbildungskraft angeregt und mir einen fokussierten Umgang mit meiner Erfahrung erlaubt. Die Vorstellung einer Hülle ist natürlich nicht aus dem Nichts

gekommen. Wie sich in späteren Gesprächen herausstellte²³ gibt es unter anderem drei Orte, an denen sich ähnliches finden lässt: zum einen im Werk von Georg Simmel, zum zweiten bei Erving Goffman und, mit Goffmans Vorstellung verwandt, auch in der Populärpsychologie, in Form des Konzeptes der *personal bubble*.

In »Die Großstädte und das Geistesleben« verwendet Simmel die Begriffe Blasiertheit und Reserviertheit, um das Leben in der Großstadt zu beschreiben und zu analysieren. Um die vielen Berührungspunkte mit dem Konzept der Einhüllung aufzuzeigen, zitiere und kommentiere ich im Folgenden mehrere, dicht beieinander liegende Abschnitte.²⁴

Es giebt vielleicht keine seelische Erscheinung, die so unbedingt der Großstadt vorbehalten wäre, wie die Blasiertheit. Sie ist zunächst die Folge jener rasch wechselnden und in ihren Gegensätzen eng zusammengedrängten *Nervenreize*, aus denen uns auch die Steigerung der großstädtischen Intellektualität hervorzugehen schien; weshalb denn auch dumme und von vornherein geistig unlebendige Menschen nicht gerade blasiert zu sein pflegen. Wie ein maßloses Genußleben blasiert macht, weil es die Nerven so lange zu ihren stärksten Reaktionen aufregt, bis sie schließlich überhaupt keine Reaktion mehr hergeben – so zwingen ihnen auch harmlosere Eindrücke durch die Raschheit und Gegensätzlichkeit ihres Wechsels so gewaltsame Antworten ab, reißen sie so brutal hin und her, daß sie ihre letzte Kraftreserve hergeben und, in dem gleichen Milieu verbleibend, keine Zeit haben, eine neue zu sammeln. Dir so entstehende Unfähigkeit, auf neue Reize mit der ihnen angemessenen Energie zu reagieren, ist eben jene Blasiertheit, die eigentlich schon jedes Kind der Großstadt im Vergleich mit Kindern ruhigerer und abwechslungsloserer Milieus zeigt.

Mit dieser physiologischen Quelle der großstädtischen Blasiertheit vereinigt sich die andere, die in der Geldwirtschaft fließt. Das Wesen der Blasiertheit ist die Abstumpfung gegen die Unterschiede der Dinge, nicht in dem Sinne, daß sie nicht wahrgenommen würden, wie von dem Stumpfsinnigen, sondern so, daß die Bedeutung und der Wert der *Unterschiede* der Dinge und damit der Dinge selbst *als nichtig empfunden* wird. Sie erscheinen dem Blasierten in einer gleichmäßig matten und grauen Tönung, keines wert, dem anderen vorgezogen zu werden. (Simmel 1995: 121)

Ähnlich wie die Hülle als Produkt einer Filterung der Wahrnehmung, ist die Blasiertheit eine Reaktion auf äußere Reize. Simmel benutzt die physiologische Sprache seiner Zeit und bezieht somit einen Teil der Autorität seines Arguments aus den Naturwissenschaften: Nerven werden gereizt, Reaktionen

23 Mein Dank gilt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Panels »Urban Places – Private Quarters« auf der Abschlusskonferenz des Graduiertenkollegs, die im Oktober 2005 unter dem Titel »Technisierung/Ästhetisierung« stattgefunden hat (vgl. dazu Frers et al. 2007). Darüberhinaus danke ich den Mitgliedern des Kollegs und auch Oliver Brzoska für viele anregende Diskussionen über meine Ideen zum Konzept der Einhüllung.

24 Die Hervorhebungen in den Simmelzitataten stammen von mir.

erfolgen, Anpassungen finden statt. Im Ergebnis steht eine Nivellierung der Wahrnehmung – Verschiedenes wird einander ähnlich, Differenzen verwischt und konkrete Werte verlieren an Bedeutung. Diese Art der Nivellierung verbindet Simmel mit dem alles gleich machenden Charakter des Geldes.²⁵ Bei der Einhüllung hingegen geht es weniger um ein Gleichmachen von Nervenreizen, sondern vielmehr um ein Filtern und Dämpfen von Eindrücken und den damit einhergehenden Ausschließungen von Wahrnehmungen und den dazu gehörigen Handlungen. Die Blasiertheit bezieht Simmel auf das, was er in seinen Worten als Seelenleben bezeichnet, auf die Psychologie oder, in diesem Fall konkreter, auf die Neuropsychologie.

Der zweite Begriff, den Simmel im Folgenden zur Analyse des Großstadtlebens heranzieht, ist die Reserviertheit – sie bezieht sich auf das soziale Leben in der Großstadt.

Während das Subjekt diese Existenzform ganz mit sich abzumachen hat, verlangt ihm seine Selbsterhaltung gegenüber der Großstadt ein nicht weniger negatives Verhalten *sozialer* Natur ab. Die geistige Haltung der Großstädter zu einander wird man in formaler Hinsicht als Reserviertheit bezeichnen dürfen. Wenn der fortwährenden äußeren Berührung mit unzähligen Menschen so viele innere Reaktionen antworten sollten, wie in der kleinen Stadt, in der man fast jeden Begegnenden kennt und zu jedem ein positives Verhältnis hat, so würde man sich innerlich völlig atomisieren und in eine ganz unausdenkbare seelische Verfassung geraten. Teils dieser psychologische Umstand, teils das Recht auf Mißtrauen, das wir gegenüber den in flüchtiger Berührung vorüberstreichenden Elementen des Großstadtlebens haben, nötigt uns zu jener Reserve, infolge derer wir jahrelange Hausnachbarn oft nicht einmal vom Ansehen kennen und die uns dem Kleinstädter so oft als kalt und gemüßlos erscheinen läßt. [...] Die *Sphäre der Gleichgültigkeit* ist dabei nicht so groß, wie es oberflächlich scheint; die Aktivität unserer Seele antwortet doch fast auf jeden Eindruck seitens eines anderen Menschen mit einer irgendwie bestimmten Empfindung, deren Unbewußtheit, Flüchtigkeit und Wechsel sie nur in eine Indifferenz aufzuheben scheint. Thatsächlich wäre diese letztere uns ebenso unnatürlich, wie die Verschwommenheit wahlloser gegenseitiger Suggestion unerträglich, und vor diesen beiden typischen Gefahren der Großstadt bewahrt uns die Antipathie, das latente und Vorstadium des praktischen Antagonismus, sie bewirkt *Distanzen und Abwendungen*, ohne die diese Art Leben überhaupt nicht geführt werden könnte: ihre Maße und ihre Mischungen, der Rhythmus ihres Auftauchens und Verschwindens, die Formen, in denen ihr genügt wird – dies bildet mit den im engeren Sinne vereinheitli-

25 Bei Karl Marx und Friedrich Engels wirkt der Tauschwert der Ware ebenfalls als der große Gleichmacher. Der Tauschwert abstrahiert von der konkreten Qualität, dem Gebrauchswert der Waren, die in der kapitalistischen Wirtschaftsweise alle miteinander austauschbar werden – nur noch die Quantität, der zu erwirtschaftende Mehrwert zählt: aus dem allgemeinen Äquivalent, dem Geld, muss mehr Geld werden, vgl. beispielsweise Marx 1968: 161–170.

chenden Motiven ein untrennbares Ganzes der großstädtischen Lebensgestaltung [...]. (Simmel 1995: 122-123)

In der Reserviertheit gegenüber den Anderen lassen sich klare Parallelen zur Einhüllung aufzeigen. Auch die von Simmel verwendete Begrifflichkeit deutet darauf hin: die Sphäre der Gleichgültigkeit und die mit der Reserviertheit einhergehenden Distanzen und Abwendungen sind den filternden und ausschließenden Eigenschaften der Hülle sehr ähnlich. Desweiteren beobachtet Simmel ähnliche Dynamiken: die Maße und Mischungen der Reserviertheit unterscheiden sich in der selben Weise wie die Schichtungen und der Auf- und Abbau der Hülle, die beim Wechsel von Ort zu Ort bestimmten Rhythmen unterliegen beziehungsweise die bestimmte Rhythmen produzieren.

Schließlich gibt es noch eine weitere Parallele, die in der Schlussfolgerung aus der von Simmel durchgeführten Analyse angesiedelt ist.

Diese Reserviertheit mit dem Oberton versteckter Aversion erscheint aber nun wieder als Form oder Gewand eines viel allgemeineren Geisteswesens der Großstadt. Sie gewährt nämlich dem Individuum eine Art und ein Maß *persönlicher Freiheit*, zu denen es in anderen Verhältnissen gar keine Analogie giebt: [...] (Simmel 1995: 123-124)

Reserviertheit ermöglicht Handeln. Nach Simmel stellt Reserviertheit die Individuen frei: dadurch dass sie einer weniger engen Kontrolle durch ihre (ebenfalls mehr oder weniger reservierten und blasierten) Mitmenschen ausgesetzt sind, können sie andere, freiere Wahlen treffen. Aus Simmels Perspektive fühlt sich der Großstädter in der Kleinstadt eingeengt. Die Parallele zur Hülle liegt darin, dass diese es ebenfalls ermöglicht, sich nicht in seinen individuellen Absichten und Zielen von seiner Umgebung beeinträchtigen oder ablenken zu lassen – Hülle und Reserviertheit erlauben es, eigene Ziele möglichst ungestört zu verfolgen. Beide haben aber auch andere, negative Folgen. Simmels sagt, dass auf der Kehrseite der durch Reserviertheit erzielten Freiheit Einsamkeit und Verlassenheit liegen, dass man sich »[...] unter Umständen niemals so einsam und verlassen fühlt, als eben in dem großstädtischen Gewühl; [...]« – die Hülle hingegen schränkt die Möglichkeiten des Handelns ein, sie verhindert Offenheit und lässt Chancen ungenutzt passieren. In der Parallele liegt aber auch ein feiner Unterschied: Simmel argumentiert, dass Reserviertheit und Blasiertheit Freiheit (und, mindestens potentiell, Einsamkeit) mit sich bringen, während ich den Punkt stark mache, dass die Einhüllung zwar der Zielerreichung dient, sie also Möglichkeiten schafft, aber dass sie gleichzeitig auch Chancen vermindert und bestimmte Wahrnehmungshandlungen von den Menschen entfernt. Macht die Hülle, das eingehüllt Werden und das sich Einhüllen also unfrei? Ich denke, dass diese Frage

in die falsche Richtung führt. Die Hülle ermöglicht einiges, schließt dabei aber anderes aus. Diese Ein- und Ausschlüsse sind nicht als solche mit unterschiedlichen Freiheitsgraden verbunden. Sie ändern vielmehr, um es in Simmels Sprache zu sagen, das Verhältnis von Individuum und Welt, von Subjekt und Objekt. In wie weit es in dieser Änderung des Verhältnisses von Individuum und Welt eine historische Entwicklung gibt, wie sie von Simmel im Zusammenhang einer zunehmenden Individualisierung (und Objektivierung der Kultur) in der modernen Welt behauptet wird, bleibt abzuwarten. In dieser Arbeit ist nicht die Großstadt und ihr Geistesleben als Allgemeines Untersuchungsgegenstand – es geht statt dessen um konkrete Orte, um das Wechselverhältnis zwischen Fährterminals und Bahnhöfen, zwischen den dort produzierten räumlich-sozial-materiellen Konstellationen und den sich dort bewegenden Menschen und Dingen. Erst wenn diese weitergehend untersucht worden sind, lässt sich eine qualifizierte und gegenstandsbezogene Antwort auf diese Frage geben.

Erving Goffman widmet seine Aufmerksamkeit ebenfalls dem Verhältnis zwischen Individuen und ihrer Umgebung und auch er beschreibt dabei verschiedene Distanzierungen, die von den Individuen vorgenommen werden, um dieses Verhältnis zu regulieren. Bei ihm steht allerdings weniger die Wahrnehmung als solche im Mittelpunkt als eher die Kontrolle über den Ablauf sozialer Begegnungen. So beschreibt er in seinem Kapitel über Kommunikationsgrenzen (*Communication Boundaries*, Goffman 1963: 151-165) die verschiedenen Praktiken, die von den Teilnehmern einer Interaktion eingesetzt werden, um die Ausweitung der Kommunikationssituation zu regulieren. Hierbei schaffen sie einen für sich definierten Bereich, in dem die Kommunikation stattfindet. Zum einen tun sie dies durch *spacing*, das heißt dass sie Distanzen zwischen den ihren Interaktionspartnern und anderen Anwesenden herstellen, zum anderen müssen Unbeteiligte *civil inattention* demonstrieren. Weil sie eigentlich die Kommunikation verfolgen könnten, obwohl sie keine Teilnehmer sind, müssen sie zeigen, dass sie anderweitig beschäftigt sind. Ihr Wahrnehmungshandeln muss sich als eines zeigen, dass mit anderen Dingen beschäftigt ist, oder sie müssen eine Hülle ausbilden, die dies erlaubt. Besonders aufschlussreich ist, dass Goffman hierbei auch berücksichtigt, dass für die Schließung einer Situation nicht nur soziale, sondern auch räumlich-materielle Grenzen relevant sind und das beide aktiv unterlaufen werden können (man kann die neben einem Stehenden belauschen, aber man kann auch an Wände klopfen, durch Fenster gaffen etc.), wodurch die Schließung der Begegnung gefährdet wird.

Das ist jedoch nur ein Anknüpfungspunkt für den hier diskutierten Prozess der Einhüllung. Noch näher am eigentlichen Bild der Hülle liegen die »Territorien des Selbst«, die Goffman in einem Aufsatz unter dem gleichen Titel untersucht (Goffman 1971: 28-61). Mehrere seiner acht Typen persönli-

cher Territorien²⁶ finden sich in Teilen in dem, was ich hier als Hülle bezeichne. Allerdings geht es Goffman bei der Untersuchung dieser Territorien vor allem darum, die sozialen Aushandlungsprozesse zu systematisieren und zu verstehen, die bei Bedrohungen und Verletzungen der persönlichen, von verschiedenen Akteuren für sich beanspruchten Territorien hervorgerufen werden. Die Hülle hingegen steht nicht für ein umkämpftes Gut, sondern für eine bestimmte Art und Weise, zur Welt zu sein, für eine bestimmte Art des Wahrnehmens und Handelns. Goffman kennzeichnet ethologische Untersuchungen zum Territorialverhalten von Tieren als Ausgangspunkt seiner Untersuchung, ähnlich gelagert ist die Herkunft des Konzepts der *personal bubble*²⁷, auf das ich mehrfach hingewiesen worden bin. Dieses, häufig in populärpsychologischen Zusammenhängen verwendete Konzept besagt, dass jeder Mensch eine persönliche Blase um sich herum hat. Dringt jemand in diese Blase ein, so wird eine kritische Distanz unterschritten und man dringt in die, hier wörtlich genommene, Privatsphäre der anderen Person ein. Für diese Blase wird ein Abstand von 30 bis 135 Zentimeter zum Körper angenommen, je nach Persönlichkeit und Kultur (und je nach Quelle). Ein solches Eindringen in die Privatsphäre kann zu vielfältigen Reaktionen führen, die von Flucht oder Ausweichen bis zu Aggression und Angriff reichen. Goffmans Territorien des Selbst sind wesentlich differenzierter aufgebaut. Sie können sich über den Bereich um den Körper hinaus auch auf Gegenstände, räumliche Bereiche, biographische Aspekte, Blicke und anderes mehr beziehen. Sie können auch von mehreren Personen zusammen konstituiert werden, so dass die dazugehörigen Praktiken eine große Variationsbreite aufweisen. Trotz dieser weiteren Fassung der Territorien des Selbst bei Goffman zielen diese in eine andere Richtung als die Hülle – wie gesagt geht es bei Ihnen um die mögliche Bedrohung oder Verletzung (die allerdings auch von den Akteuren selbst hervorgerufen werden kann); die Hülle hingegen ist gewissermaßen auf das Gegenteil hin ausgerichtet: auf den Schutz und die Einschränkung.²⁸

26 Dies sind *personal space, use space, the sheath, possessional territory* und in gewisser Weise auch die *conversational preserve* (Goffman 1971: 29-40).

27 Es war mit nicht möglich, den Ursprung dieses Begriffs klar zu verfolgen. Die älteste akademische Referenz, die ich gefunden habe, verweist auf den Biologen und Philosophen Johann Jakob von Uexküll, der in seinem Buch »Streifzüge durch die Umwelten von Tieren und Menschen« von einer Seifenblasenwelt um Individuen herum spricht (von Uexküll/Kriszat 1934). Vgl. weiterhin Sommer 1959 und Edney/Jordan-Edney 1974 und eine große Zahl anderer Veröffentlichungen, die sich von Soziometrie über Pflegewissenschaften bis zum Recht erstrecken. Eine Internetsuche zu diesem Begriff fördert eine Vielzahl von Ratgebern, Foren und ähnlichem zu Tage, in denen dieses Konzept angewendet wird.

28 Ein weiterer Referenzpunkt, auf den ich gelegentlich hingewiesen worden bin, ist der Kokon bzw. das sogenannte *Cocooning*. Bei diesem Begriff geht es vor allem um den Rückzug in das eigene Heim, um das sich gemütlich Einrichten und lieber geschützt zu Hause bleiben, als hinaus in die Öffentlichkeit zu treten.

Zusammengefasst lässt sich nun sagen, dass das Einhüllen ein Prozess des eingehüllt Werdens und sich selbst Einhüllens ist. Ein Prozess der dazu führt, dass Eindrücke auf bestimmte, je nach Konstellation und Erwartungshaltungen unterschiedliche Art und Weise gefiltert und gedämpft werden. Diese Filterung und Dämpfung ermöglicht einerseits ein ungestörteres Erreichen eines Ziels, führt aber andererseits auch dazu, dass bestimmte Gelegenheiten nicht wahrgenommen und damit auch nicht ergriffen werden können. Mit den Begegnungen, mit dem Wechsel von einem Ort zum anderen und mit dem Wechsel der Motivation wechselt oder wandelt sich auch die Hülle – sie kann sich weiten oder verengen, sie kann sich in bestimmten Richtungen verdichten und sie kann ihre Durchlässigkeit für unterschiedliche Eindrücke selektiv ändern.

Dazwischen sein

Beim Eintreten in den Terminal eröffnet sich dem Wahrnehmungshandeln ein neuer Ort, der sich von dem vorher durchquerten und erfahrenen unterscheidet. Das Davor und der neue Ort wurden thematisiert: das Erfahren der Unterschiede zwischen den Orten führt zu Wechseln oder Umgestaltungen der Hülle, die die Menschen mit sich tragen. Der Übergang von einem Ort zum anderen, von einer räumlich-materiell-sozialen Konstellation zur folgenden scheint somit behandelt, das Davor und das Danach wurde untersucht und beide wurden über die Erfahrung des Wechsels miteinander in Verbindung gebracht. Bei genauer Betrachtung dieses Wechsels wird jedoch ein Aspekt deutlich, der bisher im Hintergrund verblieben ist: der Wechsel selbst, das dazwischen Sein, ist eine eigene Erfahrung. Der Übergang ist nicht unmittelbar, der eine Ort ersetzt nicht einfach von einem Schritt zum nächsten den anderen. Was jedoch ist dazwischen, was passiert beim Übergang?

Der Übergang ist verbunden mit einem außergewöhnlichen Artefakt, einer Erfindung die es bei wohlwollender Betrachtung an Bedeutung vielleicht sogar mit dem Rad aufnehmen kann. Dieses Ding, diese außergewöhnliche Einrichtung ist: die Tür. In der Interaktion mit der Tür erschließen sich die Handelnden neue Räume, sie begeben sich auf verschiedene Art und Weise durch sie hindurch und halten sich für kurze oder lange Zeit in ihr auf.

In gewisser Weise ist das *Cocooning* die heimische oder ortsbezogene Ergänzung zur leiblichen Hülle – eine Hülle wird hier nicht über das Wahrnehmungshandeln in Echtzeit hergestellt, sondern durch die sprichwörtlichen eigenen vier Wände räumlich und zeitlich befestigt.

Der Status der Dinge

Die Tür ist der erste Gegenstand, der in dieser Untersuchung als solcher behandelt und aus dem flüchtigen Handlungsgeschehen herausgenommen werden soll. Soll der Ort auf der anderen Seite erreicht werden, so muss die Tür durchquert werden. Dieses Durchqueren verändert – mindestens für einen Moment – sowohl die Tür als auch die Durchquerenden. Je nach Art der Tür ist sie solange blockiert, wie sich jemand in ihr befindet, sie wird enger, ihre Flügel bewegen sich, werden gehalten oder geschoben, auf ihr werden Fingerabdrücke und andere Spuren hinterlassen. Die Menschen, die durch sie hindurchgehen, lehnen sich zurück, wenn die Tür sich vor ihnen langsamer öffnet als erwartet; sie legen ihre Arme an, wenn die Tür eng ist. Türen erfordern schnelles Handeln, vielleicht sogar ein hinterher Springen, wenn sie sich überraschend schnell wieder vor einem schließen. Sie können Menschen ein- und sich selbst verklemmen, können blockieren und blockiert werden.



Abb. 18: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

Die leiblich tätigen Menschen passen sich an die Tür an, sie treten in Interaktion mit ihr. Tun sie etwas, so reagiert die Tür. Bewegt sich die Tür, so reagieren sie. Die Dinge, hier die Tür, treten den Menschen gegenüber. Ein Ding verfügt über bestimmte Qualitäten – Masse, Textur, Beweglichkeit, Form, Farbe und anderes mehr – ausgestattet mit diesen wahrnehmbaren Qualitäten trifft es auf den Menschen, der sich wahrnehmend auf eine bestimmte Art und Weise zum Gegenstand verhält. Der Mensch tritt mit seinen eigenen Qualitäten, seiner Leiblichkeit, seiner Kraft, seinem technischen Verständnis, seiner Geschwindigkeit und so weiter wiederum der Tür gegenüber. Beide wirken aufeinander ein – auf einem Spektrum das von Kooperation oder Konflikt bis zu Ignoranz oder Zerstörung reichen kann.

Das Ding ist also ein Gegenüber für den Menschen. Mit ihm treten die Menschen in Interaktionen. Ist dann der *Umgang mit den Dingen* eine Interaktion mit Anderen, eine *Interaktion mit gleichberechtigten Subjekten*? Oder

handelt es sich doch eher um eine *Behandlung von passiven Objekten*? Ich habe geschrieben, dass die Dinge Handlungen einfordern können. Sie können Menschen dazu veranlassen, sich auf eine bestimmte Art und Weise zu verhalten. Wenn die Dinge in dieser Art und Weise Impulse geben können, ist es unangemessen, sie als passive Objekte anzusehen – sie haben ihre eigene Dynamik und beeinflussen das Leben der Menschen um sie herum. Werden sie dadurch zu Subjekten? Haben sie den gleichen Status wie wahrnehmende, handelnde Individuen? Diese Frage ist grundlegend für eine nahezu unüberschaubare Anzahl verschiedener philosophischer Anschauungen – auf entsprechend viele Arten und Weisen wird sie auch beantwortet. Ich werde an dieser Stelle auf Marx zurückgehen und die Gründe für diese Entscheidung im Verlauf der weiteren Argumentation darstellen. Marx kennzeichnet den herausgehobenen Status des Menschen auf folgende, anschauliche Weise:

Was aber von vornherein den schlechtesten Baumeister vor der besten Biene auszeichnet, ist, daß er die Zelle in seinem Kopf gebaut hat, bevor er sie in Wachs baut. Am Ende des Arbeitsprozesses kommt ein Resultat heraus, das beim Beginn desselben schon in der Vorstellung des Arbeiters, also schon ideell vorhanden war. Nicht daß er nur eine Formveränderung des Natürlichen bewirkt; er verwirklicht im Natürlichen zugleich seinen Zweck, den er weiß, der die Art und Weise seines Tuns als Gesetz bestimmt und dem er seinen Willen unterordnen muß. Und diese Unterordnung ist kein vereinzelter Akt. Außer der Anstrengung der Organe, die arbeiten, ist der zweckgemäße Wille, der sich als Aufmerksamkeit äußert, für die ganze Dauer der Arbeit erheischt, und um so mehr, je weniger sie durch den eigenen Inhalt und die Art und Weise ihrer Ausführung den Arbeiter mit sich fortreißt, je weniger er sie daher als Spiel seiner eignen körperlichen und geistigen Kräfte genießt. (Marx 1968: 192-193)

Marx nennt hier mehrere Eigenschaften, die den Menschen gegenüber der Biene auszeichnen: die Idee, den beabsichtigten Zweck, den Willen und die Aufmerksamkeit. Ich werde nicht den Versuch unternehmen, den Dingen ebensolche Eigenschaften zu unterstellen und ich werde ihnen auch nicht unterstellen, wie die beste Biene zu sein. Ich habe dieses Zitat ausgewählt, weil Marx sehr deutlich macht, dass die Verwirklichung eines Zwecks durch einen Menschen eine Unterordnung von ihm erfordert. In der Sprache des dialektischen Materialismus gesprochen, muss der arbeitende Mensch seinen Willen und die Art und Weise seines Tuns dem Zweck unterordnen. Er formt die Welt nach seiner Idee, er beherrscht die Welt. Im Zusammenhang dieser Arbeit ist es irrelevant, welchen Status Ideen haben und wie es um die Ontologie der Zwecke bestellt ist, es kommt mir hier vielmehr auf einen bestimmten Aspekt an: die Beherrschung der Welt fordert auch eine Beherrschung des Selbst.

Um sich wieder der Sprache zu nähern, die ich für diesen Text gewählt habe: der Umgang mit den Dingen erfordert eine Anpassung an oder ein Eingehen auf die Dinge – *die Dinge fordern in der Interaktion etwas vom Menschen ein*. Auf dieses Wechselverhältnis kommt es mir an; dieses Wechselverhältnis ist für die vorliegende Untersuchung relevant. Wenn die Drehtür von Abbildung 18 durchquert werden soll, müssen sich die Leute auf die Tür einstellen, sie müssen antizipieren, wie die Tür sich verhalten wird und sie müssen sich auf das Risiko einlassen, dass sie sich vielleicht anders verhalten wird als angenommen.²⁹ Im diesem Abschnitt geht es nicht darum, die Frage zu klären, ob wir es hier mit Subjekt–Subjekt oder Subjekt–Objekt Beziehungen zu tun haben. Vielmehr geht es darum, herauszufinden, zu rekonstruieren, begreifbar zu machen, wie sich Handlungsprozesse abspielen, wo ihre Kontinuitäten und ihre Diskontinuitäten zu finden sind und wie leibliche Menschen und Dinge, wie Eintretende und Türen gemeinsam das wahrnehmbare Geschehen produzieren. Die Rolle der Dinge im Wahrnehmungshandeln soll in diesem Zusammenhang betont und der Subjekt–Objekt Dualismus umgangen werden, damit es möglich wird, das Alltagshandeln von Menschen in einer technisierten Welt zu fassen – und zwar als produktive Auseinandersetzung, als ein Miteinander. In diesem Zusammenhang ist Latour (1993) – selbstverständlich – einer der theoretischen Vektoren, die die Ausrichtung dieser Arbeit beeinflussen. Für Latour produziert das Wechselspiel von Dingen und Menschen, die als sogenannte Aktanten den gleichen epistemologischen Status wie Menschen bekommen, hybride Netzwerke. In diesen Netzwerken verketteten sich die verschiedenen Aktanten (vgl. dazu Latour 1987: 83-90), stärken gegenseitig ihre Position, geben sich Legitimität und bringen neue Verkettungen hervor.

Wenn Latour bereits einen gangbaren Weg gezeigt hat, der es erlaubt neben dem Subjekt–Objekt Dualismus her zu arbeiten, warum dann der Rückschritt zu Marx? Die Antwort wurde im Satz »die Beherrschung der Welt fordert auch eine Beherrschung des Selbst« bereits gegeben. Für Latour und für einen großen Teil dieser Arbeit spielt die Ähnlichkeit, spielen die Symmetrien zwischen Menschen und Dingen eine große Rolle, weil eine solche Symmetriannahme es erlaubt, viele Prozesse und Wechselwirkungen überhaupt in den Blick zu nehmen. Die Dinge müssen erst einmal ernst genommen werden, damit ihre volle Wirkung erkannt werden kann. Dazu dient hier Latours Akteur–Netzwerk Theorie. Aber mein Interesse geht über diese epistemologische und wissenschaftssoziologische Frage hinaus – mein Interesse ist auch ein kritisches. Ich will Machteffekte erfassen und ich will sehen, wie Macht und Herrschaft sich an den von mir untersuchten Orten konstituiert, woher

29 Eine weitere Herangehensweise deutet sich damit an: es ließe sich auch untersuchen, inwieweit die Dinge als Andere und womöglich sogar als *generalisierte Andere* Teil des eigenen Selbst werden. Vgl. dazu Mead 1973.

mein Unbehagen an diesen Orten kommt. Um solche Prozesse und dieses Unbehagen fassen zu können, benötige ich eine andere theoretische Perspektive, muss ich meinen Blick in einen Horizont einbetten, der sich auch auf Herrschaftsverhältnisse und soziale Kontrolle erstreckt. Im Werk von Karl Marx wird die gesellschaftlich-materielle Landschaft, die diesen Horizont ausfüllt, in ihren Höhen und Tiefen untersucht. In einiger Distanz ist hier auch die Kritik der Frankfurter Schule relevant, die die Erkenntnis, dass die Erreichung eines Zwecks eine Unterwerfung des eigenen Willens erfordert, in einer Abhandlung über den Odysseus Mythos in der *Dialektik der Aufklärung* auf den Punkt gebracht hat: Odysseus muss sich selbst und seine Mannschaft beherrschen, sich fesseln und die Mannschaft mit Wachs in den Ohren taub machen, um wiederum über die Verführung der Sirenen zu triumphieren (Horkheimer/Adorno 1987: 67-83). Die Beherrschung der Welt (und hier auch besonders: die Beherrschung des eigenen Wahrnehmens) erfordert eine Beherrschung und Begrenzung des Selbst. Diesen Aspekt des Umgangs mit der Welt und den Dingen in der Welt werde ich im weiteren Verlauf der Arbeit gelegentlich ins Spiel bringen, um auf die Dimension der Herrschaft zu verweisen – in methodologischer Hinsicht jedoch ist und bleibt Latour für diese Arbeit richtungsweisend.

Dinge: Die Tür

In der Interaktion mit den Dingen produzieren und reproduzieren die Menschen die Welt um sie herum. Sie nehmen sich selbst als Handelnde und Produzierende wahr, denn sie fühlen, riechen, hören, wie sich die Welt um sie herum verändert, indem sie selbst etwas tun. Sie hinterlassen Abdrücke auf der Drehtür, die in Abbildung 18 als leichte Schatten und Schlieren im Spiegelbild sichtbar werden. Die Dinge sind Produkte konkreter Praktiken. Durch das Handeln – im Verständnis dieser Arbeit somit auch durch das Wahrnehmen – werden die Dinge in ihrer spezifischen Gestalt und in ihrer spezifischen Wirksamkeit hervorgebracht oder verändert.

So wird beispielsweise die in Abbildung 12 gezeigte Drehtür mit ihren spiegelnden Fenstern von der ersten eintretenden Person zum Überprüfen des eigenen Auftretens genutzt. Eine bestimmte materielle Eigenschaft der Tür, die Reflektion des Lichts, wird im Wahrnehmungshandeln aufgenommen und die Tür so zu einem Spiegel gemacht – und sie bleibt ein Spiegel auch für die nachfolgenden Personen.

In der Szene von Abbildung 19 wird die Tür zu einem Übungsplatz und zu einer Bühne für die Kunstfertigkeit des Radfahrers, der, ohne die Füße abzusetzen, durch die Drehtür fährt. Fertigkeit und große Vorsicht im Umgang mit den Dingen sind erforderlich, um solch ein Verhalten an den Tag zu legen, das den Fahrer als Meister der fremden und der eigenen Maschine aus-

weist und das zeigt, dass der Fahrer sich nicht von Normen einschüchtern lässt, die es verbieten, mit dem Fahrrad durch eine Drehtür in einen Bahnhof zu fahren.



Abb. 19: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

Hier wird das Ding und das was in ihm verkörperlicht ist – die Trennung von innen und außen, von dem Raum, wo Fahrradfahren erlaubt und dem Raum, wo es verboten ist – herausgefordert. Um diese Herausforderung zu praktizieren wird der eigene Leib kontrolliert. Das Wahrnehmungshandeln wird auf das Fahrrad und die Tür hin ausgerichtet, mit ihrer konkreten Beweglichkeit und Starre, mit ihrer bestimmten Durchsichtigkeit und Größe. In den anderen Fällen wird das stumme Gebot der Tür anerkannt, die Regeln des Umgangs mit der Tür werden respektiert und die unterschiedlichen Menschen nutzen die Tür, um ihre eigene Erscheinung zu überprüfen und zu regulieren. Die spezifischen Qualitäten der Dinge, ihre spezifische Ästhetik prägt den Umgang mit ihnen und prägt damit auch die Menschen, mit denen sie in Interaktion treten. Darin entfaltet sich auch ihre Macht. Sie fordern den Menschen Anpassungen ab, schränken ein, ermöglichen aber auch. Der Radfahrer muss vorsichtig sein, um seiner Herrschaft über die Technik und die Normen Ausdruck zu verleihen. Es ist genau diese stumme oder explizite Macht der Dinge, die Macht ihrer Anordnung und ihrer Nutzung, die die soziale Welt im Zusammenspiel mit anderen Kräften ordnet.

Türen sind ein Alltagsgegenstand. Trotz ihrer großen Variationsbreite sind die meisten Bewohner Mitteleuropas mit den verschiedenen Arten von Türen

so weit vertraut, dass sie der Nutzung der Tür nur selten besondere Aufmerksamkeit zuwenden müssen. Ich passe meine Geschwindigkeit automatischen Türen an, ich mache eine Hand frei, um eine manuelle Tür zu bedienen – alles Tätigkeiten, die ich routiniert erledige. Von Zeit zu Zeit ist mehr Aufmerksamkeit erforderlich, da Leute vor oder hinter mir gehen. Ich muss auf sie warten oder sollte ihnen die Tür offen halten.

Türologie – öffnen, schließen, drehen, schieben³⁰

In den folgenden Standbildserien entspricht das Verhalten einer anderen Tür nicht den Erwartungen seiner Nutzer. Die Abbildungen zeigen eine automatische Drehtür, die in den Osloer Hauptbahnhof führt. Das Besondere an dieser Drehtür ist, dass sie im Gegensatz zur benachbarten Tür (welche ungefähr 15 Meter zur Rechten liegt und auf den Abbildungen 18 und 19 zu sehen ist) nicht funktioniert. Eigentlich sollte sie sich bei Annäherung von Personen selbst in Gang setzen und sich in einem Tempo drehen, das es ihren Nutzerinnen und Nutzern erlaubt, ohne Hast auf die andere Seite der Tür zu gelangen. Das war jedenfalls meine Annahme, als ich mich dieser Tür während einer Erkundung des Osloer Bahnhofs genähert habe. Ich bin hineingetreten, als sie sich gedreht hat. Anstatt ihr Rotationstempo beizubehalten, ist sie allerdings immer langsamer geworden. Damit stand ich vor einer Schwierigkeit: in meiner Erfahrung ist das größte Problem mit dieser Art von automatischen Türen, dass sie nicht selten blockieren – die Ursachen für dieses Blockieren sind zum einen Leute, die die Tür betreten oder verlassen wollen, obwohl der Zutritts-spalt schon sehr eng ist, und zum anderen Leute, die diese Tür selbst schieben beziehungsweise durch Drücken beschleunigen wollen. Dieses eigenmächtige Drücken und Schieben hat allerdings genau den gegenteiligen Effekt: die Tür blockiert.

Das folgende Transkript gibt den Kommentar wieder, den ich zu Beginn meiner Aufnahmen der Drehtür auf das Videoband gesprochen habe. Ich beschreibe hier – wie auch zu anderen Zeitpunkten – in einem kurzen Kommentar meine Lage und gehe auf Aspekte ein, die mir in der Situation vor Ort relevant erschienen.³¹

30 Einigen der folgenden Aspekte des Umgangs mit der Tür habe ich auf der Konferenz der *Canadian Sociology and Anthropology Association* im Juni 2006 unter dem Titel »Opening, Closing, Revolving – Studies in Doorology« einen eigenen Vortrag gewidmet. Vgl. dazu auch Wikipedia 2006.

31 Für Transkripte verwende ich eine in der Konversationsanalyse übliche Notierung. Zahlen in Klammern (1,0) geben die Länge von Pausen in Sekunden an, ein Punkt in Klammern (.) steht für eine grade noch hörbare Pause, ein Doppelpunkt nach einem Buchstaben für einen gedehnten Laut, auf- ↑ und absteigende ↓ Pfeile stehen für fallende oder steigende Betonung und Unterstreichungen stehen für eine angehobene Lautstärke. Die Zeichenfolge .pt steht für ein kurzes schmatzendes Geräusch, (h) für ein hörbares Atmen und Text in runden Klammern

Transkript 1

[...] ääh das sind also die Bahnsteige die man da im Hintergrund sieht (3,0) mit Zügen (2,0) ähm . und ich sitze (1,0) auf eben einer solchen Sitzgelegenheit (2,0) wie man sie dort sieht (h) die also rund um einen dieser Pfeiler (2,0) ge:hn: (4) zwischen (2) dieser Drehtür (1,5) und der anderen Drehtür dort hinten↑ (1,5) äh (.) und die ist besonders interessant weil die (.) Leute da öfter drin hängenbleiben ich nämlich auch schon als ich da durchgegangen bin (0,5) deswegen schau ich mir mal die an sobald (.) zudem ich ja noch keine Drehtürn bisher hab↑ [...]

[4:56 min später] Ja die scheint defekt zu sein die Tü:r (1,5) .pt denn die andere hier rechts neben mir dre:ht sich und einfach geschwind die ganze Zeit im Kreis ohne das man drücken muss (2,5) und äh (2,0) das bei der andern Tür nich so (4,0) wo mein eigenes (.) Problem damit (.) zu beschreiben↓ ich dachte (0,5) es würde vielleicht daran liegen das äh (6,0) das eben jemand (1,0) praktisch (.) n Sicherheits n stop in Gang gesetzt hat (.) indem:: (1,5) äh (5,5) er oder sie (1,5) irgendwie gegen die Tür gedrückt haben: was man ja normalerweise nicht soll: und dann stoppt die manchmal oder (.) zu spät reingesprungen sind↑ das war aber nicht so↑ (1,0) äh n Dementsprechend (4,0) muss man die anscheinend manuell (0,5) drehn: (3,5) und das überrascht (.) (manche schon)

Die Drehtür hat mir Probleme bereitet, was sie für mich besonders interessant macht – neben der Tatsache, dass ich bis zu jenem Zeitpunkt noch keine Aufnahmen von Drehtüren angefertigt hatte. Was zeigt sich nun auf den folgenden Abbildungen?

Im ersten Bild der Sequenz von Abbildung 20 blickt eine Frau nach unten. Sie trägt eine Tasche in ihrer Linken und hält den rechten Arm nah am eigenen Bauch (erstes Bild). Im Video wird deutlich, dass sich die Tür nur (noch) sehr langsam dreht. Entsprechend setzt die Frau ihre Füße nur langsam weiter vor und macht nur sehr kurze Schritte – bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Spalt nach draußen gerade eben breit genug ist, um sie und ihre Tasche durchzulassen (zweites Bild), wozu sie sich seitlich dreht und so ihre Schultern durch den engen Spalt bewegen kann. Sie macht zwei weite Schritte und verlässt die Tür, gefolgt von einem Mann (drittes Bild) der seine Hand an die Glasscheibe der Drehtür legt (ohne allerdings Anzeichen eines kräftigen Drucks erkennen zu lassen, der nötig wäre, um die Tür anzustoßen).

mern für Worte, die nicht mit Sicherheit erkannt werden konnten. Sonstige Anmerkungen und Hinweise stehen in eckigen Klammern (vgl. zur Notation Atkinson et al. 1984: 9-16. Bei der Einführung weiterer Symbole in den später folgenden Transkripten erkläre ich die neuen Symbole jeweils in eigenen Fußnoten). Die Videosequenz stelle ich auch im Internet bereit.



Abb. 20: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

Acht Sekunden später spielt sich die auf Abbildung 21 folgende Szene ab.



Abb. 21: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

Hier ist ein älteres Paar, beide dasselbe Jackenmodell tragend, damit beschäftigt, durch die Drehtür zu kommen. Der Mann trägt in seiner Linken eine Tasche, zieht mit der Rechten einen nur im Video zu erkennenden Rollkoffer und hat sich zusätzlich noch eine Tasche über die rechte Schulter geschlungen. Er hat also keine Hand frei. Trotzdem schiebt er die Drehtür und zwar indem er mit seinem linken Unterarm und Ellenbogen gegen die Tür drückt, wobei seine Jacke platt an die Scheibe gepresst wird. Ihm folgt die Frau, welche in ihrer Linken einen Papierabschnitt hält und mit der Rechten ebenfalls einen Rollkoffer zieht.

In der nächsten Serie von Standbildern (Abbildung 22) wird eine Sequenz gezeigt, die direkt auf die vorherige folgt.



Abb. 22: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

Hier sehen wir, ähnlich wie in Abbildung 20, eine nach unten blickende Frau mit einer Tragetasche in der Hand und dem anderen Arm dicht beim Körper. Nach ihr, aber noch im selben Türsegment, kommt ein jüngerer Mann, der

eine leicht vorgebeugte Haltung einnimmt (erstes Bild). Dieser Mann streckt seinen Arm aus und drückt mit der Hand gegen die sich verlangsamen- de Tür (zweites Bild), beschleunigt die Tür so wieder, wobei er von der Frau beobachtet wird. Die Tür kommt in Bewegung, der Mann schaut nach schräg unten auf die Tür (drittes Bild), wendet jedoch einen Moment später seinen Blick zurück und schaut sich über die linke Schulter (viertes Bild). In der gesamten Zeit drückt er auf die Tür (auf den ausgeübten Druck lassen unter anderem seine hellen, ans Glas gepressten und deswegen blutarmen Fingerkuppen schließen). Auf den Schulterblick folgend, blickt er wieder nach vorne zum Ausgang aus der Drehtür und verlässt schließlich zusammen mit einer lachenden Frau und einem beladenen Fahrrad die Tür.³² In dieser Sequenz wird deutlich, wieviel Koordination die versagende Automatik der Tür erfordern kann. Sich durch Blicke, Gesten und Worte verständigend (im Video kann man sehen, dass die ältere Frau auch spricht) bewältigen drei Personen in einem Türsegment gemeinsam das Durchschreiten – in diesem Fall alle drei beim Verlassen der Tür lächelnd. Die Sequenz erstreckt sich nur über wenige Sekunden, aber ein genauer Blick auf die Details des Geschehens zeigt, wie dicht es ist, wie sehr es alle Beteiligten in Anspruch nimmt, wie hoch die Leistungen der Beteiligten sind und wie sie schließlich das gerade Erlebte auch in ihren expliziten Äußerungen quittieren.

In den folgenden drei Sequenzen ist jedes Mal ein anderer junger Mann zu sehen, der vor der stoppenden Drehtür steht und sich umschaute. Jeder der Männer befindet sich links im Bild, in dem Türsegment, das sich eigentlich gleich nach draußen hin öffnen sollte.



Abb. 23: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

32 Diese Zwischenbilder habe ich ausgelassen, da mehrere Personen zwischen Tür und Kamera passieren, und sich das Geschehen kaum über Standbilder erkennen lässt – auch hier ist die Videosequenz sehr viel transparenter.



Abb. 24: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

In der dritten Sequenz (Abbildung 25) dreht sich der Jugendliche sogar komplett um und verlässt die Drehtür.



Abb. 25: Oslo Sentralstasjon – Drehtür Eingang Süd. August 2004

In allen drei Sequenzen wird die Drehtür von den jungen Männern nicht berührt. Sie handeln alle ähnlich: sie betreten die Drehtür, die sich zum Zeitpunkt des Betretens noch leicht bewegt hat, geraten mit der Tür ins Stocken und kommen erst durch die Tür, nachdem andere diese durch Drücken wieder in Bewegung versetzt haben (der Jugendliche von Abbildung 25 kehrt wenige Sekunden später wieder zurück und durchschreitet gemeinsam mit anderen die Tür).

Konzepte: Irritation

Die in den Abbildungen 20 bis 25 präsentierten Handlungssequenzen haben alle ein gemeinsames Merkmal: in ihnen werden die Handelnden im Verlauf ihrer Interaktion mit den Dingen von diesen irritiert – die vermeintlich automatisch sich bewegende Drehtür versagt ihren Dienst; sie nötigt ihre Nutzerinnen und Nutzer zu unerwarteter körperlicher Arbeit (falls diese nicht von Anderen für sie verrichtet wird). Mit solchen Irritationen wird auf unterschiedliche Weise umgegangen, allerdings lässt sich fast immer ein *Zögern* der Irritierten beobachten: Schritte werden verlangsamt, es gibt ein Stocken in der Bewegung, oder man schaut sich um – der Handlungsfluss wird unterbrochen. Besser gesagt: er wird von Tür und Mensch verändert, in neue Bahnen gelenkt. Die wahrnehmend Handelnden testen verschiedene Optionen aus, bewegen sich und schauen mal hierhin mal dorthin, sie gehen entschlossen oder vorsichtig vor, arbeiten mit Anderen zusammen oder suchen für sich allein nach einem Weiterkommen. *Das Zögern stellt Handlungs- und Wahrnehmungspotentiale frei und diese Potentiale werden häufig mit Anderen zusammen realisiert.* Dieses Zusammenwirken ist am deutlichsten, wenn klare Hilfestellungen vorgenommen werden, so wie in Abbildung 22, wo sich mehrere Leute in expliziter Weise aufeinander einstellen und so die Schwierigkeit bewältigen. In anderen Fällen stellt sich das Zusammenwirken vor allem über gegenseitiges Wahrnehmen und Beobachten her und es bleibt unklar, wie die einzelnen Teilnehmer am Geschehen die Situation bewerten. Die Blicke der jungen Männer von den Abbildungen 23 bis 25 sind abwartend bis skeptisch – ich habe ebenfalls mit einer solchen Skepsis gegenüber den anderen Leuten in der Tür reagiert und die Annahme gehabt, dass diese die Tür durch ihre technische Inkompetenz zum Stoppen gebracht haben. Selbst wenn die Distanz zwischen den verschiedenen Personen in der Tür in diesen Fällen groß ist und vielleicht sogar noch durch Ärger über vermeintliches Fehlverhalten wächst, so findet doch ein Abgleich des eigenen Verhaltens mit dem Verhalten Anderer statt. Auf der Suche nach der wahrscheinlichen Ursache und einer praktikablen Lösung wird die Gesamtkonstellation Selbst–Ding–Andere wahrgenommen und so Teil des eigenen Handelns. Im Fall der jungen Männer ist dieses Handeln genau genommen ein Scheitern, denn sie kommen erst weiter, wenn Andere die Initiative übernehmen und die Tür wieder in Schwung bringen.

Interessant ist an diesem teilweisen oder befristeten Scheitern der Interaktion mit der Tür, dass eine bestimmte Gruppe in meinem Material besonders deutlich betroffen war: junge Männer. Es gab auch junge Frauen und ältere Männer, die in ähnliche Situationen geraten sind, so dass keine wie auch immer geartete ›Gruppe‹ gänzlich souverän mit der Situation umgegangen wäre. Aber in der halben Stunde, in der ich dieses Geschehen auf Video auf-

genommen habe, ist niemand in solcher Art und Weise in der Tür zum Stillstand oder Beinahe-Stillstand gekommen wie junge Männer.³³ Das irritierte Stehenbleiben, sich umschaun und im Extremfall sogar wieder Hinausgehen konnte ich nur bei dieser Gruppe beobachten. Wie kommt es zu dieser spezifischen Inkompetenz? Meine Erklärung ist, dass diese jungen Männer sich normalerweise durch das genaue Gegenteil, durch eine überdurchschnittlich hohe technische Kompetenz auszeichnen – mindestens aus ihrer (und in diesem Fall damit auch meiner) eigenen Perspektive. Diese Kompetenz hilft ihnen in anderen Fällen, die Interaktionen mit Automaten schneller und mit einer höheren Erfolgsquote abzuwickeln als Angehörige anderer Gruppen.³⁴ In diesem Fall sagt ihnen ihr technisches Know-how (und ein kleiner Aufkleber auf den Türsegmenten), dass diese Art von Türen nicht gedrückt oder geschoben werden sollten, da sie sonst blockieren. Entsprechend verhalten sich die jungen Männer: sie wahren Distanz zur Tür. Im Zusammenhang mit diesem Wissen und womöglich auch im Zusammenhang mit Erfahrungen mit ähnlichen Türen, die blockierten, weil Andere nicht normgerecht mit ihnen umgegangen sind, entstehen die Wahrnehmungshandlungen der jungen Männer. Das Problem ist hier, dass sie eben durch ihr spezielles Wissen in größere Schwierigkeiten geraten als Andere. Ihre technische Kompetenz wird durch diese spezifische Irritation umgekehrt. Das Kennen von Regeln, welches zum Festhalten an ihnen verleitet, kehrt hier die Hierarchien technischer Kompetenz um – diejenigen die sonst Probleme mit Automaten haben, werden zu denjenigen die diese Situation mit wenig Schwierigkeiten meistern, ja die vielleicht gar nicht erkennen, dass überhaupt ein Problem vorliegt.

Irritationen, Interaktionen in denen die Normalitätserwartungen der Menschen nicht erfüllt werden, bergen ein besonderes Potential für die Analyse. In der Ethnomethodologie beispielsweise werden solche Situationen im Rahmen von so genannten Krisenexperimenten formalisiert und gezielt eingesetzt. Indem diejenigen, die diese Experimente durchführen, sich unerwartet verhalten, veranlassen sie Ihre Interaktionspartner dazu, ihre jeweiligen Normalitätserwartungen in Bezug auf das Geschehen zu zeigen, zu explizieren oder auch einzuklagen.³⁵ Es werden also Irritationen verursacht, die auf das jeweils Normale hinweisen und die darüberhinaus auch aufzeigen, wie alle Beteiligten gemeinsam permanent soziale Normen produzieren und reproduzieren. Wird

33 Ich sehe davon ab, eine Statistik oder auch nur eine Tabelle mit Zahlen zu produzieren – statistische Signifikanz lässt sich bei der geringen Anzahl kaum erreichen, zumal Beobachtung und Situation praktisch unkontrolliert abgelaufen sind. Darüberhinaus wäre eine Einteilung nach Alters- und Geschlechtsmerkmalen auf Grundlage des mir vorliegenden Videomaterials sehr problematisch.

34 Dies zeigt sich unter anderem in meinen Aufnahmen von Fahrkartenautomaten der DB AG – dazu mehr im Abschnitt »Dinge: Der Automat«.

35 Vgl. als Standardwerk dazu Harold Garfinkels Aufsatz »Studies of the routine grounds of everyday activities« Garfinkel 1984b.

diese Beteiligung – aus was für Gründen auch immer – entzogen oder die gemeinsame Norm in Frage gestellt, so werden verschiedene Maßnahmen ergriffen, um mit der Situation umzugehen. In dieser Studie werden, wie im Abschnitt »Der Status der Dinge« erläutert, Menschen und Dinge symmetrisch behandelt, ihr jeweiliger Status wird also nicht schon im Vorherein als gesichert angenommen. Entsprechend dieser Maxime kann auch das unerwartete Verhalten eines Dinges Normalitätserwartungen irritieren.

In den gezeigten Sequenzen bringt die Irritation zwei verschiedene Dynamiken mit sich, von denen die erste eher allgemeiner und die zweite eher situationsspezifischer Natur ist: zum einen produziert die Irritation Interaktionen und bringt zumindest potentiell explizite Kooperationen zwischen verschiedenen Akteuren hervor; zum anderen kann sie vorhandene Hierarchien der Kompetenz verschieben und in Frage stellen. In jedem Fall bringen die Irritationen ein gewisses Durcheinander in die materiell-räumlich-soziale Konstellation der Tür und in diesem umorganisierenden Durcheinander zeigt sich die produktive Verquickung von Dingen und Menschen, die aufeinander eingehen und sich umeinanderbewegen. In den Worten von Andrew Pickering: sie tanzen den *dance of agency* (Pickering 1995). Dieser durch die Irritation in Gang gesetzte Tanz der Handlungspotentiale³⁶ nimmt in den materiell-sozial-räumlichen Konstellationen eine herausragende Rolle ein: er bringt eine Dynamik in die Konstellation, die diese in ihrem Gesamtzusammenhang verändern kann. Pickering zeigt, wie im *dance of agency* verschiedene, mehr oder weniger gut oder auch unerwartet funktionierende Komponenten in der Entwicklung quantenmechanischer Experimente zusammengehen und sich aufeinander beziehen. Erst in dieser ständigen gegenseitigen Herausforderung und Anpassung wird es möglich, die Spuren von Quanten in Blasenkammern nachzuweisen. In dieser grundlegenden oder vielmehr möglicherweise Grundfesten erschütternden Wirkung liegt die besondere Bedeutung der Irritation. Ihr werde ich im Verlauf dieser Arbeit noch weiter nachspüren, um herauszuarbeiten, wie wandlungsfähig das Geschehen insgesamt ist, wie rigide die Konstellation ihre Teile in bestimmten Bahnen hält und an welchen Orten in Zeit und Raum Veränderungen angestoßen und abgefangen werden.

Draußen bleiben

Bevor die Choreographie dieser Arbeit endgültig in den Terminal hineinführt will ich noch einen Schritt zurück gehen. Nicht alle nämlich kommen so weit, dass sie am Geschehen im Bahnhof teilhaben können – einige müssen draußen bleiben.

36 Der Begriff *agency* lässt sich nur schwierig ins Deutsche übersetzen. Kraft oder Tätigkeit, zwei mögliche Übersetzungen, passen weniger gut als Handlungspotentiale (die sich permanent realisieren und somit ständig in Aktion sind).



Abb. 26: Kiel Hbf – Eingang West. September 2004

In dieser Sequenz (Abbildung 26), aufgenommen an einem geschäftigen Nachmittag und in direkter Nachbarschaft zum Kieler Einkaufszentrum »Sophienhof«, wird ein Mann, der neben dem Eingang zum Kieler Hauptbahnhof sitzt, von einem 3-S³⁷ Angestellten der Bahn vertrieben. Zu dem Zeitpunkt, als ich mit der Aufnahme begonnen habe, stand der Sicherheitsangestellte der Bahn bereits vor dem Sitzenden (erstes Bild); im Verlauf der nächsten zehn Sekunden zeigt der 3-S Angestellte dreimal mit dem Zeigefinger seiner Rechten (in der Linken hält er ein Funkgerät) auf den Sitzenden (zweites und drittes Bild). Nach einigen Sekunden des Nestelns an etwas in seinen Händen (evtl. eine selbstgedrehte Zigarette) blickt der Sitzende auf (zweites Bild) und beginnt, nach hinten zu greifen und einen Beutel und zwei Flaschen einzusammeln (drittes bis fünftes Bild). Während der ganzen Zeit bleibt der Angestellte direkt vor ihm stehen, blickt ihn an und wendet seinen Blick einmal nach rechts und, als der Sitzende allmählich Anstalten macht aufzustehen, nach links und beginnt dann langsam fort zu gehen (fünftes Bild); allerdings nicht ohne sich im Weitergehen noch einmal umzudrehen. Das Geschehen wird von mehreren der Umstehenden verfolgt. Die auf den

37 3-S steht laut DB AG für »Service, Sicherheit und Sauberkeit«. Vgl. zu den Aufgaben der 3-S Deutsche Bahn AG (ohne Jahr).

Bildern vier bis sechs zu sehenden Jugendlichen haben sich bis zu diesem Zeitpunkt umgewendet, sie blicken nun in Richtung des Sitzenden. Ebenso schaut der Mann (in Anzug und mit Aktentasche in der Linken) auf dem vierten Bild nach rechts und wendet, direkt vor dem Eintreten in den Bahnhof noch ein weiteres Mal den Blick zum nun aufgestandenen Mann (letztes Bild). Von der Ansprache bis zum Aufstehen vergehen mehr als vierzehn Sekunden, nach denen der obdachlos aussehende Mann langsam und leicht alkoholisiert wirkend die Treppe hinunter geht. Am Fuß der Treppe stellt er noch einmal seinen Beutel ab, nestelt ein wenig daran herum und geht schließlich ab.

Diese kurze Episode verweist auf eine für die Herstellung sozialer Kontrolle am Bahnhof zentrale Maßnahme: den Platzverweis. Unabhängig davon, ob in diesem Fall ein offizieller Platzverweis ausgesprochen wurde oder nicht, wird für die Zeugen dieser Situation deutlich, wer am Bahnhof unerwünscht ist und welches Verhalten nicht geduldet wird – wobei für die Betrachtenden nicht notwendigerweise klar wird, ob das Verhalten, das Aussehen oder beides zusammen Anlass für die Vertreibung gegeben haben. Möglich ist natürlich auch, dass es eine Vorgeschichte für diese konkrete Person gibt, die einen Platzverweis zur Folge hat – im Betrachten der Situation wird dieses aber nicht ersichtlich. Die Aufmerksamkeit der Umstehenden und Passierenden (und des Filmenden) zeigt ihr Interesse an diesem Geschehen – ein Interesse, das noch länger anhält und sich in weiteren, den Vertriebenen verfolgenden Blicken äußert.

Es gibt Menschen und oder Handlungsweisen, die ausdrücklich illegitim sind und deren Auftreten von Sanktionen seitens des Eigentümers, hier der Deutschen Bahn AG, begleitet wird. Entsprechend steht vor dem Betreten und Orientieren, dem eigentlichen Thema dieses Kapitels, noch eine Barriere – die Menschen müssen bestimmte Kriterien erfüllen, damit sie legitimerweise die betrachteten Orte betreten dürfen. Die Hausordnung führt unter anderem folgende Tätigkeiten auf und weist diese als *nicht gestattet* aus:³⁸

- Besprühen, Bemalen, Beschriften, Beschmierern, Verschmutzen, Beschädigen oder Missbrauchen von Ausstattungsgegenständen, Flächen, Decken und Wänden
- Fahren mit Zweirädern, Kickboards, Skateboards, Inlineskates und Vergleichbarem
- Ballspielen
- Sitzen und Liegen auf dem Boden, auf Treppen und Zugängen
- Durchsuchen von Abfallbehältern

38 Es handelt sich hier um Auszüge aus der Hausordnung für die Bahnhöfe der Deutschen Bahn AG. Die Originaldarstellung der Hausordnung findet sich im Anhang dieser Arbeit (Abbildung 134).

- Rauchen außerhalb der gekennzeichneten Raucherbereiche in den rauchfreien Bahnhöfen, den Reisezentren, Warteräumen und - aus Sicherheitsgründen - den Tiefbahnhöfen
- Betteln und Belästigen von Personen
- Übermäßiger Alkoholgenuss
- Handel mit und Konsum von Drogen und Betäubungsmitteln
- Lautes Abspielen von Tonträgern
- Füttern von Vögeln
- Hunde sind im Bahnhof und auf den Vorplätzen anzuleinen
- Hunde mit gesteigerter Aggressivität oder Gefährlichkeit müssen darüberhinaus einen geeigneten Maulkorb tragen.

Folgendes bedarf vorheriger Genehmigung:

- Verteilen von Flugblättern, Prospekten und Handzetteln
- Anbringen von Plakaten und Aushängen
- Verkaufen und Verteilen von Waren und Ähnlichem
- Live-Musik, Auftritte, Veranstaltungen und Demonstrationen
- Gewerbliche Foto-, Film- und Fernsehaufnahmen
- Durchführen von Befragungen, Sammel- und Unterschriftenaktionen

Erfüllt der vermeintlich Obdachlose aus Abbildung 26 eines dieser Kriterien? Zumindest scheint er aus Sicht des 3-S Angestellten diese Kriterien zu erfüllen; es macht auch nicht den Eindruck, dass er oder jemand der Umstehenden die Legitimität dieser Vertreibung offen anfechten will – auch ich filme das Geschehen lieber und bleibe in sicherer räumlicher und zeitlicher Distanz zu der mir unangenehmen Situation. Allerdings zeigt der Verwiesene dadurch, dass er längere Zeit nicht zu dem ihn ansprechenden Sicherheitsangestellten aufblickt, durch sein ruhiges Beenden der Tätigkeit, der er gerade nachgeht, durch das Stück für Stück vorgehende Einsammeln seiner Habseligkeiten und schließlich durch das langsame Aufstehen und mehrere Verzögerungen im Abgang darauf hin, dass er der Weisung keine Dringlichkeit beimisst und sie nicht aus freien Stücken erfüllt.

Trotzdem, der Sitzende – sei er tatsächlich Obdachlos oder nicht –, wird ausgeschlossen, er ist ein Opfer *sozialer Exklusion*. Exklusion durch Platzverweis ist eine der deutlichsten Maßnahmen, die der Herstellung sozialer Kontrolle dienen. Die besondere Wirksamkeit dieser schon außerhalb des Empfangsgebäudes einsetzenden Maßnahme liegt darin, dass bestimmte Personen gar nicht erst in den Bahnhof hineingelassen werden, bzw. ihnen durch wiederholte und systematische Verweise unmissverständlich klar gemacht wird, dass sie nicht erwünscht sind. In anderen Fällen kann es über den Verweis hinaus natürlich auch noch stärkere Sanktionen geben. Die Verbringung von Obdachlosen ist eine besonders berüchtigte Maßnahme, Festnahmen und strafrechtliche Verfolgung liegen am oberen Ende des Sanktionsspektrums. Die

Erfahrung dieser Maßnahmen führt zusammengenommen dazu, dass der Bahnhof für Obdachlos wirkende Menschen ebenso wie für Andere, die eines oder mehrere der oben genannten Kriterien erfüllen oder die wegen ihrer ethnischen Zugehörigkeit oder ihres Auftretens als Illegitime behandelt werden, zu einem riskanten Ort wird, der womöglich von vornherein gemieden wird. Der Fokus dieser Untersuchung liegt allerdings auf der Herstellung sozialer Kontrolle durch räumlich-technische Maßnahmen und mit ihnen einhergehende Wahrnehmungen und Handlungen, so dass ich hier in Bezug auf die verschiedenen Ursachen der Ausgrenzung und Exklusion im weiteren Umfeld keine Aussagen mache – zumal es zu diesem Feld bereits zahlreiche Veröffentlichungen gibt.³⁹

Methoden: Bilder und Situationen auswählen

In der Einleitung zu dieser Arbeit habe ich geschrieben, dass das Material, auf dem diese Arbeit aufbaut, aus Erfahrungen und Wahrnehmungen besteht, die vor allem aus zwei Quellen stammen: zum einen aus meinem eigenen Erleben und zum anderen aus der Analyse von Fotografien und Videoaufzeichnungen. Wie sich in den vorherigen Beispielen gezeigt hat, ergänzen sich diese beiden Quellen, beziehungsweise sie sind in ihrer Entstehung bereits aufeinander bezogen: ich bin selbst durch die Drehtür gegangen, hatte Probleme dabei und habe mich daraufhin entschlossen, das Geschehen aufzuzeichnen. Gleichzeitig wußte ich zu diesem Zeitpunkt, dass »ich ja noch keine Drehtürn bisher hab« (Transkript 1), das heißt, dass ich mich bereits dazu entschieden hatte, Türen bzw. die Eintrittsphase als eigenen Untersuchungsgegenstand zu behandeln und entsprechende Beobachtungen und Aufzeichnungen anzufertigen. Diese Entscheidung wiederum habe ich gefällt, nachdem ich einige erste Aufnahmen im Darmstädter Hauptbahnhof gemacht, die Aufnahmen einer ersten Analyse unterzogen und die vorläufigen Ergebnisse dieser Analyse in zwei Vorträgen in Darmstadt vorgestellt und diskutiert hatte. Aus meinen Überlegungen und den Gesprächen mit Anderen ging klar hervor, dass das Eintreten eine wichtige Phase ist, die systematisch untersucht werden sollte. Mein Interesse an der Rolle von technischen Artefakten hat darüberhinaus meine Aufmerksamkeit auf die – automatische und manuelle – Tür gelenkt. Dies sind also die Gründe für die Untersuchung des Betretens und Orientierens und für die besondere Aufmerksamkeit, die ich der Tür entgegengebracht habe. Allen diesen Entscheidungen liegt ein Wechselspiel aus dem vor Ort sein – der Teilnahme am Geschehen und der Betrachtung des Geschehens –,

³⁹ Vgl. zur Exklusion im Allgemeinen Böhnke et al. 2006, Kronauer 2002 und Frers 1998. Zu polizeilichen Maßnahmen, sozialer Kontrolle und Ausgrenzung im städtischen Raum vgl. außerdem Marcuse 1996, Wacquant 1998, Ronneberger et al. 1999 und Belina 2006.

der Reflexion über die gemachten Erfahrungen und Beobachtungen, der Untersuchung des Video- und Fotomaterials und der Diskussion mit Anderen über das Material und meine Überlegungen zu Grunde.⁴⁰

Darüberhinaus gibt es noch einen weiteren Auswahlsschritt, der hier begründet werden soll. Welche Sequenzen aus den circa zwanzig Stunden Videomaterial und welche Aufnahmen aus den ungefähr 300 von mir gemachten Fotografien verwende ich für diese Arbeit und welche lasse ich außen vor? In der Regel läuft die Auswahl über zwei verschiedene Wege: zum einen habe ich das Material natürlich häufig gesichtet und bin in diesem Zusammenhang auf Sequenzen oder Bilder gestoßen, die mein Interesse (oder das anderer Betrachter) geweckt haben und die ich daraufhin gründlich und ins Detail gehend untersucht habe. Diese Fotos und Videosequenzen habe ich zum Teil auch schon in Präsentationen eingesetzt – entsprechend fließen sie auch in diese Arbeit ein und werden an den jeweiligen Kontext, in dem sie hier präsentiert werden, angepasst. Sie liegen gleichsam bereit oder haben schon in der Vorbereitungsphase dieser Arbeit, bei der Erstellung der ersten Gliederungen, eine Rolle gespielt und sie bilden die Grundlage für einzelne Abschnitte. Zum anderen suche ich während des Schreibens dieser Arbeit nach Material, das für den gerade behandelten Kontext relevant ist oder sein könnte. Bevor ich an einem neuen Abschnitt arbeite, gehe ich also zurück in meine Bild- und Videodatenbanken⁴¹, durchsuche diese nach Stichwörtern oder lasse mich auf der Suche nach passendem Material von meiner Erinnerung und Intuition leiten. Was aber ist nun ein passendes Foto oder eine passende Sequenz? Passend ist vor allem das Material, das es mir ermöglicht, ein Problem oder ein Geschehen erkenn- und nachvollziehbar darzustellen. Ich führe also eine problembezogene Selektion durch und verfolge die Absicht, mit dem Material ein Verständnis für das Geschehen zu wecken.

Es gibt noch zwei weitere Aspekte, die bei meiner Materialauswahl eine Rolle spielen. Erstens soll es so viel Reichtum an Details und nicht unmittelbar Relevantem bieten wie möglich (oder auch soviel *excess of fact* wie möglich), ohne dass ein Betrachten zu schwierig oder zu verwirrend wird. Es soll also Raum für weitere Erkenntnisse offen bleiben, die Betrachtenden sollen sich allerdings auch nicht im Detailreichtum und in der Vielfalt verirren.

40 Vgl. zu diesen Entscheidungsprozessen auch Burawoy et al. 1991, Girtler 2001 und besonders Lofland/Lofland 1995.

41 Ich habe alle meine Bilder und die Videosequenzen mit so genannten *Tags* oder Stichwörtern versehen. Zur Organisation des Bildmaterials habe ich unter Mac OS X den GraphicConverter benutzt; für das Videomaterial iDive. Ich möchte mich an dieser Stelle insbesondere bei Matthieu Kopp, dem Programmierer von iDive, bedanken. Er hat meine spezifischen Bedürfnisse als mit Videomaterial umgehender Sozialforscher mehrfach nach persönlicher Kommunikation mit passenden Ergänzungen in neuen Versionen seines Programms berücksichtigt und arbeitet mit seiner Firma Aquafadas derzeit an einem neuen, speziell für die Forschung entwickelten Programm zur Auswertung von Videodaten.

Zweitens suche ich nach Gegenbeispielen, um zu zeigen, dass das Gezeigte nur eine mögliche Variante des Geschehens ist und dass es sich auch anders abspielen kann. Beispiele dafür sind die Abbildungen 9 und 10, in denen der Darmstädter Hauptbahnhof einmal tagsüber und einmal bei Nacht zu sehen ist. Im Fall der Drehtür habe ich die Auswahl ebenfalls so aufgebaut, dass Kontraste entstehen – aber auch hier habe ich einiges auslassen müssen: eine Sequenz, in der sich ein Mann in Arbeitskleidung zwischen den vor ihm Stehenden hindurch beugt und über seinen ausgestreckten Arm sein Körpergewicht dazu einsetzt, die Tür wieder in Gang zu bringen – die vor ihm Stehenden lassen währenddessen keine Anzeichen für ein Eingreifen erkennen. Andere ältere Menschen, Paare und Gruppen – sie alle zeigen ein interessantes Verhalten, das ich aber nicht aufgegriffen habe, da das Kapitel sonst zu viel Raum im Verhältnis zu anderen Kapiteln einnehmen würde, für die mir nicht so viel aussagekräftiges Material zur Verfügung steht.

Dieses sind die Grundlagen meiner Auswahl. Zusätzlich werde ich von Fall zu Fall weitere Informationen präsentieren, die meine Entscheidung für oder gegen die Verwendung von bestimmtem Material nachvollziehbar machen sollen.

Durchqueren

Die Anzeigetafel. Menschen, die in verschiedene Richtungen gehen. Mülleimer und Werbetafeln. Ein Imbiss und ein Zeitungskiosk. Ein schmaler Durchgang. Der Bahnsteig mit seinen Bänken, Verkaufsmaschinen, mit wartenden Menschen und ihrem Gepäck. Zwischen mir und dem Sitzplatz im Zug liegt vieles. Einiges bewegt sich, anderes scheint statisch und fest verankert zu sein. Ich weiß vorher nicht, wie genau mein Weg zum Zug aussehen wird. Die Route lässt sich nur ungefähr festlegen, selbst wenn ich den Bahnhof sehr gut kenne. Zu viel Bewegung ist im Spiel, zu viele Ablenkungen. Ist Ablenkung überhaupt das richtige Wort? Es ist ja nicht so, dass ich nur ein Ziel hätte. Ich habe doch meist auch Hunger oder mindestens einen kleinen Appetit. Und man soll ja auch viel trinken. Außerdem fährt der Zug doch eh nicht sofort, was soll ich die ganze Zeit am Bahnsteig rumhängen? Allerdings, vielleicht sind am Bahnsteig auch interessante Leute. Oder ich kann mich noch ein bisschen in die Sonne setzen.

Der Weg durch den Terminal ergibt sich aus einem feinen und situationsspezifischen Spiel von Kräften. Die Anordnung von Dingen und Menschen im Raum schafft Relationen, schafft Nähe und Distanz. Diese Relationen wiederum sind nie statisch, weder aus Perspektive derjenigen, die den Terminal durchqueren noch aus einer Vogelperspektive – denn selbstverständlich gilt auch hier: alles ist relational. In diesem Kapitel soll das eigene Empfinden, soll das eigene Wahrnehmungshandeln, das irritiert Sein, das sich Einhüllen und das eingehüllt Werden aus einer etwas anderen Perspektive betrachtet und mit einem etwas anderen Vokabular erfasst und analysiert werden. In den vorherigen Kapiteln habe ich das Geschehen häufig aus der Sicht einzelner Akteure und aus meiner Sicht als teilnehmender Beobachter betrachtet. In diesem Kapitel will ich eher auf Distanz gehen und die Relationen im Raum miteinander in Beziehung setzen. Die Dinge und die Akteure üben aufeinander Kräfte aus, bilden zusammen Konstellationen, ziehen sich an und stoßen sich

ab. Mittels eines eher physikalisch-naturwissenschaftlichen Vokabulars knüpfe ich im Folgenden Verbindungen zwischen dem leiblichen Wahrnehmungshandeln und der materiellen, räumlichen und sozialen Welt. Diese Verbindungen sollen es mir erlauben, die Bewegung durch Orte so zu erfassen, dass ich den subtilen Machtwirkungen materiell-räumlich-sozialer Konstellationen auf die Spur kommen und sie – unter Vorbehalt – kartieren kann.

Anordnen und Materialität

Ich werde im Folgenden erst den Umgang mit den Dingen in den Vordergrund stellen und dann immer mehr die Beziehungen zu anderen Menschen mit in die Konstellation einbringen. Trotz der symmetrischen Behandlung von Menschen und Dingen lässt sich auch an dieser Stelle ein Unterschied zwischen ihnen festhalten: die Dinge sind fast immer an einen Ort gebunden. Selbst wenn sie, wie die Drehtür, in sich beweglich sind, so sind sie doch durch ihre Architektur und auf Grund technischer Notwendigkeiten häufig festbetoniert, verschraubt, eingespannt oder angeklebt. Sie werden so zu verhältnismäßig stabilen Komponenten in den Konstellationen, ihre Position ist fest und sie sorgen für ein gewisses räumliches Arrangement.

Verschieben, Handhaben, Greifen



Abb. 27: Kristiansand – Pier am Color Line Terminal. Juli 2005

Die Winde von Abbildung 27 ist direkt am Rand des Piers fest im Boden verankert. Sie verfügt über eine Gabel, durch die die Leine auf eine Spule läuft.

Der Arbeiter nimmt die Leine an und legt sie auf dem Pier ab, den Blick auf ihren Lauf gerichtet. Wenn die dünne Hilfsleine komplett eingeholt ist folgt das dicke Tau, mit dem die Fähre am Poller festgemacht wird. Die Winde spielt für kurze Zeit eine wichtige Rolle – in dieser Zeit hat sie die volle Aufmerksamkeit der Person, die sie bedient. Den Rest der Tage steht sie still am Pier, abseits des Weges und rostet vor sich hin.



Abb. 28: Darmstadt Hbf – Empfangsgebäude. November 2003

Nachdem der auf Abbildung 28 zu sehende Reinigungsangestellte die Mülltonne überprüft hat (neben der ich stehe und filme), geht er, sich mit dem Haustechniker zu seiner Rechten unterhaltend, langsam weiter in die Halle des Empfangsgebäudes und schiebt, die Unterhaltung weiterführend, die beiden zum DB ReiseZentrum gehörenden Werbetafel zurecht. Er platziert sie im rechten Winkel zur danebenliegenden Wand. Danach geht er langsam weiter und benutzt seinen Besen und die Schippe zum Auffegen von auf dem Boden liegenden Abfall. Auf den Abbildungen 27 und 28 sind Angestellte beziehungsweise Arbeiter zu sehen, die Dinge handhaben, sie bedienen oder verschieben. Es gibt einen Grund für diese Auswahl: in meinem Material habe ich fast überhaupt keine Aufzeichnungen von anderen Menschen, die in solch einer Art und Weise mit den im Bahnhof oder am Hafen aufgestellten Dingen umgehen.

Einer Ausnahme – der Tür – wurde bereits viel Platz in dieser Arbeit eingeräumt; die andere große Ausnahme ist der Fahrkartenautomat, den ich im Abschnitt »Dinge: Der Automat« behandle. Das einzige klar bewegliche Ding, das allen Nutzern des Bahnhofs zur Verfügung steht, die über die ent-

sprechenden Münzen verfügen, ist der Gepäckwagen. Dieser muss erst gefunden und von der Kette genommen werden, dann kann er beladen und mehr oder weniger offensiv oder vorsichtig mitsamt seiner Ladung durch den Bahnhof manövriert werden.



Abb. 29: Leipzig Hbf – Eingang West. Juni 2004

Über Tür, Fahrkartenterminal und Gepäckwagen hinaus bleibt nur wenig übrig, das, wenn schon nicht direkt verändert oder verschoben, so aber doch behandelt oder zumindestens betastet wird. Das meiste davon ist auf Abbildung 29 zu sehen. Das Geländer der Treppe: ein Gegenstand zum Festhalten, sich Hochziehen und Abstützen, ein Gegenstand über den man aber auch einfach die Hand gleiten lassen kann. Für das Geländer gibt es auch noch andere, allerdings weniger legitime Nutzungen, beispielsweise das Hinunterrutschen oder, wenn die Geländerhöhe es zulässt und ausreichend Platz vorhanden ist, das *Sliden* oder *Grinden*¹ mit dem Skateboard. Beides ist nur möglich, wenn das Geländer relativ glatt ist und insbesondere keine Stopper aufweist – und wenn keine unmittelbare Sanktion durch Sicherheitskräfte oder die Polizei droht. Die zunehmend seltener gewordenen öffentlichen Telefone sind einige der wenigen Objekte, die ergriffen und zumindest in Teilen bewegt werden können und bei denen dieses Zugreifen und Bewegen auch fast allen gestattet ist – sofern sie das Telefon zum telefonieren nutzen und sich an die meist ungeschriebenen Regeln der Telefonnutzung halten. Eigentlich nur der

1 Das *Sliden* ist ein Rutschen mit dem Brett, beim *Grinden* wird auf der Achse gerutscht. Für eine spannende Untersuchung zum Skateboarden im öffentlichen Raum, die ebenfalls eine hohe Aufmerksamkeit auf Körperlichkeit und Materialität legt vgl. Borden 2001.

Betrachtung dienen zwei andere auf Abbildung 29 zu sehende Gegenstände: die Fahrpläne und die Büsten. Beim Studium der Fahrpläne (und insbesondere auch der Wagenstandsanzeiger auf den Bahnsteigen) kann man allerdings immer wieder beobachten wie Leute ihre Hand oder auch nur einen Finger auf die Scheibe über dem Fahrplan legen und damit auf eine bestimmte Verbindung deuten, womit sie diese gleichsam für ihren und den Blick von Anderen festhalten. Oder sie führen den Finger über die Scheibe und begleiten so ihre Suche nach dem richtigen Zug. Bei Plastiken oder Figuren im Allgemeinen hängt der Umgang sehr von der materiellen Gestaltung und der Platzierung ab, wie der Tiger von Abbildung 30 zeigt.



Abb. 30: Oslo Sentralstasjon – Vorplatz Richtung Karl Johan. August 2004

Bronzefiguren, die in Reichweite von Kinderhänden liegen und einigermaßen zugänglich platziert sind, sind ein ausgesprochen beliebter Gegenstand zum Betasten und, wenn möglich, auch zum Besteigen – wie auf Abbildung 30 zu sehen nicht nur für Kinder. Dieser dahin schreitende Bronzetiger auf dem belebten Vorplatz des Osloer Hauptbahnhofs wird immer wieder betastet und zumindest versuchsweise auch erklettert. Sein Schwanz zeigt dies durch die für solche Plastiken typische ›Handpolitur‹ auf, denn er ist im Gegensatz zur restlichen Figur nicht von einer Patina überzogen. Die klassizistischen Büsten von Abbildung 29 sind anders platziert und bieten sich auf ihren polierten Steinsockeln, mit deren scharfen Kanten und großer Höhe nicht gerade als Spielpartner an. Das heißt wiederum nicht, dass es nicht möglich wäre, auch diese Plastiken spielerisch zu nutzen – ich konnte dies allerdings weder beobachten, noch ist mir diese Möglichkeit in den Sinn gekommen, bevor ich das

Foto im Zusammenhang mit diesem Abschnitt über das »Verschieben, Handhaben, Greifen« genauer untersucht habe.²

Um noch einmal zu Abbildung 29 zurückzugehen: das Geländer, die Informationstafel, die Telefone, die Büsten; diese Dinge können von Händen berührt, betastet oder auch ergriffen und bewegt werden. Die anderen Dinge werden in ihrer Materialität nicht in einer solchen Weise erfahren. Auf dem polierten Boden laufen die Leute entlang, sie ziehen ohne große Widerstände ihr Gepäck darüber, manchmal setzen sie sich auch hin oder lesen etwas vom Boden auf. Die Wände werden gelegentlich zum Anlehnen benutzt, die Decke ist normalerweise außerhalb der Reichweite der Menschen gelegen. Diese Teile der räumlich-materiellen Konstellation werden also weder bewegt, noch in derselben Weise behandelt oder ergriffen wie Gepäckwagen, nicht fest verankerte Stelltafeln, in sich bewegliche Türen und ähnliche Gegenstände. Dies ist der Regelfall – in der folgenden Sequenz wird kontrastierend dazu gezeigt, dass die Distanz zum Boden trotz allem sehr relativ ist und dass die Textur des Bodens und ihr Ertasten von zentraler Bedeutung für die gesamte sozial-räumlich-materielle Konstellation sein kann.

Im ersten Bild der Sequenz (Abbildung 31) ist erkennbar, dass sich ein Mann mit Blindenstock nähert. Er fährt mit dem Stock vor sich am Boden entlang und wird in wenigen Schritten auf die anderen Menschen treffen. Auf den Bildern ist nur andeutungsweise erkennbar, weshalb der Mann einen bestimmten Weg nimmt: in den Boden des Leipziger Hauptbahnhofs sind entlang von Pfaden spezielle Fliesen eingelassen, die über ein Relief, eine parallel verlaufende Riffelung verfügen.³ Entlang dieser Riffelung führt der Mann seinen Stock und ertastet sich so seinen Weg durch das Empfangsgebäude. Allerdings gibt es in der gezeigten Sequenz zwei entscheidende Schwierigkeiten: zum einen stehen Leute auf diesem speziellen Blindenpfad, die ihre Aufmerksamkeit in Richtung des rechten Bildrands gerichtet haben, wo ein Drehorgel-Orchester laute Musik macht (Audiosequenz 3),⁴ zum anderen hat das Orchester eine knapp hüfthohe Stellwand genau auf den Pfad platziert.

2 Die Anordnung und Gestaltung der Büsten scheint ausreichende Sicherheit vor unerwünschten Nutzungen zu bieten – dies ist bei der Präsentation von Kunst im öffentlich genutzten Raum nicht immer der Fall. So war zur Zeit der Durchführung meiner Studie am Potsdamer Platz (im Frühsommer 2001) die blaue Ballonplastik von Jeff Koons ein beliebtes Spiel- und Kletterobjekt für Kinder. Der blaue Lack auf dieser Stahlskulptur – ein sehr teurer Speziallack mit besonderen Reflexionseigenschaften – wurde dabei jedoch abgenutzt. Mittlerweile steht die Skulptur nicht mehr auf der freien, allgemein zugänglichen Fläche. Sie wurde knapp zehn Meter weiter in eine Wasserfläche versetzt und ist damit dem direkten Zugriff entzogen (vgl. Frers 2001).

3 Ähnliche Reliefs gibt es auch in anderen Terminals, zum Teil sogar in größeren Innenstadtbereichen (beispielsweise in Athen, dort im Rahmen der Vorbereitung auf die Olympischen Spiele eingesetzt).

4 Das Drehorgel-Orchester wird im Abschnitt »Erleben« ausführlich behandelt.



Abb. 31: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004

So kommt es, dass der Mann mit dem Blindenstock zuerst mit Personen kollidiert, die auf dem Pfad stehen. Die Frauen auf dem zweiten Bild können noch ausweichen, da die Rechte von beiden die Situation noch rechtzeitig erkannt hat, während die Frau auf dem dritten Bild den Pfad erst verlässt, als sie an den Füßen vom Blindenstock berührt wird. Nachdem sie ihren Blick dem Mann zugewendet hat, bewegt sie sich mit einem schnellen Schritt aus dem Pfad und schaut im Folgenden weiterhin dem Mann mit dem Blindenstock nach, dabei abwechselnd auf den Boden als auch auf den Körper des Mannes und seine Umgebung blickend. Nachdem der Blinde diese Frau passiert hat, trifft er mit seinem Stock auf die Stelltafel (viertes Bild). Während er mit dem Stock in der rechten Hand die Ausdehnung der Tafel am Boden erkundet und mit der linken das oben an der Tafel befestigte Blatt betastet, tritt aus ungefähr zwei Schritt Entfernung ein Helfer hervor, richtet seinen Blick auf den Blinden, zögert kurz, spricht ihn dann an und ergreift seinen rechten Unterarm. Gut drei Sekunden nachdem er den Blinden angesprochen

hat, schiebt er die Tafel mit einem schnellen Schritt aus dem Weg (fünftes Bild). Der Blinde folgt dann weiter dem Relief, wobei er zuerst noch mit seinem Stock gegen einen Koffer und danach beinahe gegen einen älteren Mann stößt, der ihm im letzten Moment noch ausweicht (linker Rand des sechsten Bildes). Danach geht der Blinde weiter, ohne mit anderen Hindernissen dieser Art konfrontiert zu werden – ihm folgen die Blicke von mehreren der Anwesenden und auch ich schwenke mit der Kamera hinter ihm her (Abbildung 32).



Abb. 32: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004

Setzt man die hier präsentierten Teilaspekte zusammen, so deutet sich einerseits an, dass bestimmte Dinge nur oder hauptsächlich von bestimmten Leuten verschoben, verändert oder auch nur betastet werden. Je nach Gruppenzugehörigkeit der Person kann es legitim oder illegitim sein, bestimmte Dinge zu verändern. Je nach Wahrnehmungs- und Handlungsorientierung der Person gibt es außerdem ein unterschiedliches Interesse oder auch ein unterschiedliches Angewiesensein auf bestimmte Dinge und ihre Materialität – sei es spielerisch begründet oder eine Notwendigkeit. Entsprechend dieser Gruppenzugehörigkeiten und Orientierungen beschränkt sich der Zugriff auf die Dinge auf spezifische Personenkreise. Andererseits liegt in der Gestaltung der Dinge, in ihrem Design, in ihrer materiellen Beschaffenheit und in ihrer räumlichen Anordnung eine gewisse Attraktion, sie bieten sich zur Handhabung an – oder sie sperren sich gegen diese, halten sich vom Zugriff fern oder sto-

ßen sogar ab.⁵ Bevor ich dem Anziehen und Abstoßen weitere Aufmerksamkeit zukommen lasse, will ich mich jedoch einem weiteren, gleichsam taktilen Aspekt der dinglichen Anordnung widmen.

Konzepte: Kanalisierung

Das Design und die Anordnung der Dinge steht in intimer Beziehung zu ihrer Handhabbarkeit und Veränderbarkeit. Je fester die Dinge verankert sind und je größer ihre Masse und ihr Volumen, desto stärker wirken sie auf eine Weise ordnend, die nur unter großem Energieaufwand überwunden oder aus dem Weg geräumt werden kann. Die Tür weist bereits eine verhältnismäßig große Stabilität auf, aber sie ist nur der schwächste Teil der Wand, die sie umgibt. Wände, Türen, Geländer, Tafeln, Fahrzeuge, Stände und Buden, Wasserflächen, Pflanzkästen und vieles anderes mehr steht an seinem Platz und weicht nicht aus. So werden Gänge, Pfade oder Kanäle geschaffen, durch die die Menschen hindurch müssen.



Abb. 33: Oslo Stena Line / DFDS Terminal – Gangway. September 2005

5 Donald Norman beschäftigt sich aus der Perspektive eines Designers mit ähnlichen Fragen (vgl. Norman 2002, 2004)



Abb. 34: Fähre Puttgarden–Rødby – Zugdeck Ausgang D. Mai 2005

Ähnlich wie beim Tunnel von Abbildung 8, bei den verschiedenen gezeigten Türen und bei der Treppe von Abbildung 17 sind die Dinge auf den Abbildungen 33 und 34 so angeordnet, dass sie klare Pfade vorgeben, denen die Menschen folgen müssen. In der zwischen Puttgarden und Rødby (der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland) verkehrenden Fähre stellt sich mir das Innere der kombinierten Auto- und Eisenbahnfähre wie auf Abbildung 34 gezeigt dar. Zu meiner Rechten steht der von Hamburg nach Kopenhagen fahrende Zug, den ich an Bord der Fähre gerade verlassen habe. Links von mir ist eine Stahlwand, die das Deck in zwei Hälften und die dazwischen liegenden Aufgänge teilt. Einer dieser Aufgänge liegt nur wenige Schritte vor mir, um ihn zu betreten muss ich durch das Schott, das mit einem schwergängigen und faustgroßen, roten Druckknopf zu öffnen ist und sich unter lautem Druckluftgezische bewegt. Weiter geradeaus gibt es noch ein Schott und am Ende des engen Ganges zwischen Zug und Stahlwand leuchtet das Tageslicht – die Klappe ist noch nicht geschlossen. Ein Raum, der mir zwar vertraut ist, der aber trotzdem einen gewissen Rest von Bedrohlichkeit ausstrahlt. Bleibt der Zug eigentlich bei starkem Seegang fest in seinen Schienen? Schließt die Klappe korrekt? Das Unglück mit der Estonia⁶ liegt ja schon

⁶ Die Ostseefähre M/S Estonia ist 1994 zusammen mit 852 Menschen untergegangen.

einige Jahre zurück ... Nun denn, die Wege an Bord dieses Schiffes sind klar vorgegeben, ich folge ihnen, gehe an Deck und genieße den Blick auf die See.

Das Einhüllen lässt sich als ›weicher‹ Prozess fassen. Die Hülle verändert auf mehr oder weniger graduelle Weise die Wahrnehmung und legt sich zwischen die Handelnden und ihre Umgebung. Sie verändert das Wahrnehmungshandeln und durch diese Veränderungen realisiert sich eine bestimmte materiell-räumlich-soziale Konstellation für die Akteure, beziehungsweise die Akteure realisieren diese Konstellation durch ihr Wahrnehmungshandeln. Die Hülle wird so in einem feinen Wechselspiel zwischen Ort und Menschen aufgebaut. In diesem Abschnitt jedoch geht es um weniger feine Prozesse, es geht vielmehr um die volle ›Härte‹ der Dinge, die volle Härte ihrer spezifischen Materialität. Um die ordnende Wirkung einer Kollision mit einer Mauer oder des kraftaufwändigen Öffnens einer schwergängigen Tür zu begreifen, brauche ich keine Vorstellung einer wie auch immer gearteten Hülle, keine weit ausholende Diskussion des Wahrnehmens und keine ausgefeilte Theorie räumlich relationalen Handelns. Ich kann mich in dieser Darstellung auf die Evidenz der Erfahrung berufen: durch eine Wand komme ich nicht durch. Mindestens nicht im Alltag und ohne spezielles Werkzeug. Wände und andere stabile Dinge wie die gezeigten Züge, Geländer und so weiter erzeugen durch ihre Anordnung Pfade, die von den Menschen eingehalten werden müssen: sie *kanalisieren* menschliches Handeln. Eingänge (Türen, Tore, Portale, usw.) sind in der Regel der einzige Zugang in die Terminals, entsprechend müssen alle, die in den Terminal wollen, durch die Tür. Sie müssen einen engen, leicht kontrollierbaren und versperrbaren Weg nehmen. Einerseits machen Eingänge potentiell alle Eintretenden gleich – was sich in der Besonderheit von Ausnahmen dieser Regel zeigt: wenn ein Türsteher über eine Tür wacht und bestimmte Personen vorlässt, wird deren Status allen deutlich vorgeführt; ebenso gibt es an einigen Orten Eingänge, die nur für besondere Personen offen stehen (Personaleingänge, VIP-Eingänge, usw.). Andererseits sind Eingänge aber schon in ihrer materiell-technischen Anlage differenzierend: sie erfordern eine gewisse Größe, um den Türgriff erreichen zu können, sie drehen sich in einer bestimmten Geschwindigkeit und haben zusätzliche, differenzierende Eigenschaften. Aber auch andere Anordnungen kanalisieren menschliches Handeln: das Ufer des Piers und die Reling der Fähre sind beispielsweise ohne größeren Aufwand zu überwinden, sie haben nicht die Festigkeit oder die Höhe einer Wand. Im Fall des Ufers gibt es häufig gar kein Hindernis zu überwinden. Trotzdem kanalisieren sie das Handeln und ordnen die Menschen an – denn auf der anderen Seite liegt die Gefahr.⁷ Solche wandlosen Barrieren haben die besondere Eigenschaft, dass sie zwar Wege ver-

7 Offene Gangways sind, insbesondere bei größeren Fähren, mittlerweile eine Seltenheit.

sperren, aber Blicke durchlassen. Sie stellen zur Schau und machen Überwachung möglich. Ein (Lauf)Steg und ein Tunnel haben beide eine kanalisierende Wirkung, unterscheiden sich aber in der Herstellung von Sichtbarkeit. Ein weiterer wichtiger Aspekt des Kanalisierens ist die damit einhergehende *Verengung*. Eingänge, Tunnel, Brücken – sie alle bilden mehr oder weniger weite Nadelöhre für die Menschen, die sich durch sie durch bewegen müssen (vergleiche die Treppe von Abbildung 17). Innerhalb dieser Kanäle werden die Menschen dichter zusammengeführt, es wird schwieriger oder unmöglich die gleichen Distanzen zu wahren, wie vor oder hinter dem Nadelöhr. Dadurch bergen diese Orte besondere Risiken, denen durch eine entsprechende Gestaltung der Hülle und durch die damit einhergehenden Praktiken begegnet wird.

Eine Kanalisierung in wörtlich weiterem Sinne wird allgemein durch die Anlage und Verteilung von Ein- und Ausgängen erzeugt. Um ein Gebäude oder einen Platz zu durchqueren oder zu verlassen, muss eine bestimmte Richtung eingeschlagen werden, die zum Ausgang führt.



Abb. 35: New York Grand Central Terminal – Empfangsgebäude. März 2006

Auf Abbildung 35 lässt sich bereits erkennen, dass die Ausgänge in der New York Grand Central Terminal unterschiedlich stark genutzt werden. Es lässt sich auch erkennen, dass die Dichte der Menschen im hinteren Gang zunimmt (wobei der Effekt allerdings durch die Perspektive und die zunehmende Ent-

fernung stärker erscheint). In Abbildung 36 wurden vier weitere (jeweils im Abstand von zwei Sekunden aufgenommene) Standbilder halbtransparent über diese Aufnahme gelegt. Die so hervorgerufenen Geister zeigen erstens die Dichte der Nutzung von bestimmten Pfaden, zweitens die Orte an denen es zu Knäulen kommt, wo also Menschen aufeinander treffen und ihre Wege sich kreuzen und drittens die Orte beziehungsweise die Personen, die sich langsam bewegen oder länger an einem Platz verweilen. Darüberhinaus wird auch klar, dass die Dinge an diesem Ort nahezu bewegungslos sind. Die Menschen sind Erscheinungen, die kommen und gehen, der Grand Central in seiner architektonischen Materialität scheint von ihnen unberührt.



Abb. 36: New York Grand Central Terminal – Empfangsgebäude. März 2006

Die *Knotenpunkte*, in denen sich Kanäle überlappen, sind problematische Orte, da der Bewegungsfluss dort ins Stocken geraten kann. Ein schnelles, situationsbezogenes Management wird den Beteiligten abgefordert, wenn sie ihre Richtung beibehalten und ihr Ziel ungeschoren erreichen wollen. Die Knotenpunkte ähneln den Nadelöhren in der Erzeugung physischer Nähe, aber sie unterscheiden sich dadurch, dass sie weniger klar gerichtet sind. Um es in einer physikalischen Sprache auszudrücken: wenn sich mehrere (Menschen)Ströme kreuzen, kommt es zu Verwirbelungen und Strudeln und das

gesamte System wird chaotischer, als wenn ein Strom ruhig sein Bett entlang fließt und nur an den Rändern durch Reibung Wirbel erzeugt.⁸

Die Kanalisierung, die Ausrichtung und Bewegung der Menschen entlang bestimmter, räumlich-materiell vorgegebener Pfade, bringt also einerseits Ordnung in die untersuchten Orte, andererseits kann sie an bestimmten kritischen Stellen – in Nadelöhren und an Knotenpunkten – aber auch systematisch Unordnung erzeugen.

Arrangieren

Die räumliche Anordnung von Dingen und insbesondere von Eingängen und Begrenzungen produziert Pfade oder Kanäle, entlang derer sich die Menschen bewegen. Die Anordnung der Dinge steht aber nicht nur in Interaktion mit der Bewegung von Menschen, sie wird auch im Zusammenhang mit vielen anderen Handlungen und Wahrnehmungen auf unterschiedliche Art und Weise relevant.



Abb. 37: København Hovedbanegården – Haupteingang. Mai 2005

Wer die Anzeigen mit den Zugverbindungen im Haupteingang des Kopenhagener Hauptbahnhofs studiert, hat weiterhin die Möglichkeit, auch Blicke in

⁸ Diese beiden Effekte erschließen sich im Videomaterial vor allem im Zeitraffer – an dieser Stelle möchte ich deshalb wieder einmal auf die zugehörige Webseite <<http://userpage.fu-berlin.de/~frers/dissertation>> (oder: Suchbegriff »lars frers«) verweisen.

die Haupthalle zu werfen, und kann sich entscheiden, welcher Fahrschein vielleicht noch gelöst werden muss. Zwischen den Automaten ist zusätzlich noch eine Karte angebracht, die bei der Orientierung helfen kann. Alle, die diesen Eingang nutzen, passieren das Arrangement und können es entweder unbeachtet liegen lassen, oder eines der Angebote an das Wahrnehmungshandeln nutzen.

Die Dinge sind im Raum verteilt und sie entfalten ihre Wirkung nicht in ihrer vereinzelt Aufstellung, sondern eben in ihrem Arrangement, in den Relationen, die sie zueinander einnehmen. Durch ihr spezifisches Arrangement bilden sich Orte innerhalb des Raums, Orte wie sie von den Ladenzeilen auf Abbildung 38 oder den Displays und Automaten auf Abbildung 37 erzeugt werden. An diesen Orten bieten sich mir bestimmte Nutzungen an – nehme ich die Ladenzeilen als solche wahr (wenn meine Hülle dies gestattet) so überlege ich, ob ich etwas kaufen will, ob ich vielleicht noch etwas Bestimmtes benötige.



Abb. 38: Oslo Sentralstasjon – Altes Empfangsgebäude. August 2004

Ich werde an den Läden vorbei geschleust und muss mich entscheiden, wie weit ich auch nur der Verlockung nachgebe, mir die Waren anzuschauen, oder ob ich besser einfach nicht zur Seite schaue und schnurstracks weiter gehe (vergleiche dazu auch den Abschnitt »Einkaufen«). Unabhängig davon, wie

ich den Begriff ›Ort‹ definiere, produziere ich in meinem Wahrnehmen Zusammenhänge zwischen den Dingen. Aus mehreren nebeneinander stehenden Buden mache ich eine Ladenzeile – die gläsernen Wände dieser Buden lassen meine Blicke durch, zeigen mir die Auslagen des Ladens, bieten mir an, mich weiter umzuschauen, mein Portemonnaie aus der Hosentasche zu ziehen und eine Kleinigkeit zu kaufen.



Abb. 39: Kiel Hbf – Blick vom CAP. September 2004

Das Arrangement der Dinge geht eine Verbindung mit meinem Wahrnehmungshandeln ein, es richtet mich aus, ich blicke in es hinein, es bietet mir etwas an, ich greife zu oder lasse liegen. Ein Pflanzkasten steht vor mir am Ende des Bahnsteigs (Abbildung 39), ich gehe um ihn herum, ignoriere die Blumen, fühle mich gestört, dass alles so voller Gerüste ist, gehe weiter, manövriere mich und meinen Rollkoffer zwischen den Gerüsten, den Buden, ihren Auslagen und Werbetafeln hindurch. Martina Löw fasst dieses Arrangieren von Dingen und Menschen folgendermaßen:

Erstens konstituiert sich der Raum durch das Platzieren von sozialen Gütern und Menschen, bzw. das Positionieren primär symbolischer Markierungen, um Ensembles von Gütern und Menschen als solche kenntlich zu machen (zum Beispiel Orteingangs- und Ausgangsschilder). Dieser Vorgang wird im folgenden *Spacing* genannt. Spacing bezeichnet also das Errichten, Bauen oder Positionieren. [...] Es ist ein Positionieren in Relation zu anderen Platzierungen. Spacing bezeichnet bei beweglichen Gütern oder bei Menschen sowohl den Moment der Platzierung als auch die Bewegung zur nächsten Platzierung. Zweitens [...] bedarf es zur Konstitu-

tion von Raum aber auch einer *Syntheseleistung*, das heißt, über Wahrnehmungs-, Vorstellungs- oder Erinnerungsprozesse werden Güter und Menschen zu Räumen zusammengefaßt.

Im alltäglichen Handeln der Konstitution von Raum existiert eine Gleichzeitigkeit der Syntheseleistungen und des Spacing, da Handeln immer prozeßhaft ist. (Löw 2001: 159, Hervorhebungen von M.L.)

Löw trennt analytisch zwischen *Spacing* und Syntheseleistungen – ohne dabei die Prozesshaftigkeit raumschaffender Praktiken zu vernachlässigen. Menschen, Dinge und Symbole werden platziert und schaffen so bestimmte Relationen, die dynamisch verändert werden können. Gleichzeitig werden diese Relationen auf einer abstrakteren Ebene synthetisiert und so zu einem Raum geformt. Eine solche Trennung zwischen platzierendem Handeln und wahrnehmend-analysierendem Abstrahieren hat viele Parallelen mit der Perspektive, die in dieser Arbeit eingenommen wird. Auch in dieser Arbeit ist das Anordnen von Dingen und Menschen von zentraler Bedeutung. Am ehesten liegt ein Unterschied darin, dass ich diese Prozesse fast vollständig von den Akteuren aus zu erschließen versuche – ihr Wahrnehmungshandeln greift in den Ort ein, passt sich an den Ort an und produziert zusammen mit der materiell-räumlich-sozialen Konstellation des Ortes eine spezifisch gestaltete Hülle.

Im Arrangement der Dinge geht vieles zusammen, es werden Kanäle gebildet, Eindrücke produziert – auf die ich mit Umgestaltungen meiner Hülle reagieren kann –, mein Weg kann verstellt werden, ich kann von bestimmten Dingen angezogen werden oder anderen aus dem Weg gehen. In meinem Durchqueren dieses räumlich-dinglichen Arrangements werde ich bestimmten Eindrücken ausgesetzt, empfinde einiges als angenehm und attraktiv oder als störend und abstoßend. In der Anlage von Empfangsgebäuden beziehungsweise von Terminals im Gesamten werden die Dinge auf bestimmte Arten und Weisen arrangiert. Es werden Promenaden hergestellt, an denen man Auslagen anschauen und Waren konsumieren kann, es werden Blicke in bestimmte Richtungen und auf bestimmte Objekte erlaubt – in andere Richtungen hingegen werden sie verschlossen. Die Terminals der Color Line in Oslo und Kiel beispielsweise erlauben einen weiten Blick auf die See, welcher von den dort Wartenden auch genutzt wird (Abbildungen 7 und 40) – ein großer Teil von ihnen setzt sich mit dem Gesicht zur Glaswand und nicht mit dem Gesicht zum Innern des Terminals.



Abb. 40: Kiel Color Line Terminal – Hauptgebäude. September 2005

Die meisten von mir untersuchten Bahnhöfe zeigen ihren Besuchern als erstes die Warenauslagen ihrer Geschäfte. In einigen Terminals muss man durch verschiedene Ebenen gehen, die zum Teil unterschiedliche Nutzungen anbieten, um zum Ziel zu gelangen, in anderen Terminals kann man ohne Treppen oder Aufzüge zu nutzen bis zur Gangway oder bis zum Bahnsteig gelangen. An den Bahnsteigen liegen Gleise und Hochspannungskabel in der Nähe, am Hafen gibt es das dunkle Wasser der See zwischen Schiff und Ufer. Abstrakt gefasst sind dies alles spezifische Konstellationen, die sich jeweils durch bestimmte Dynamiken und Kräfteverhältnisse auszeichnen.

Grundbegriff: Konstellationen

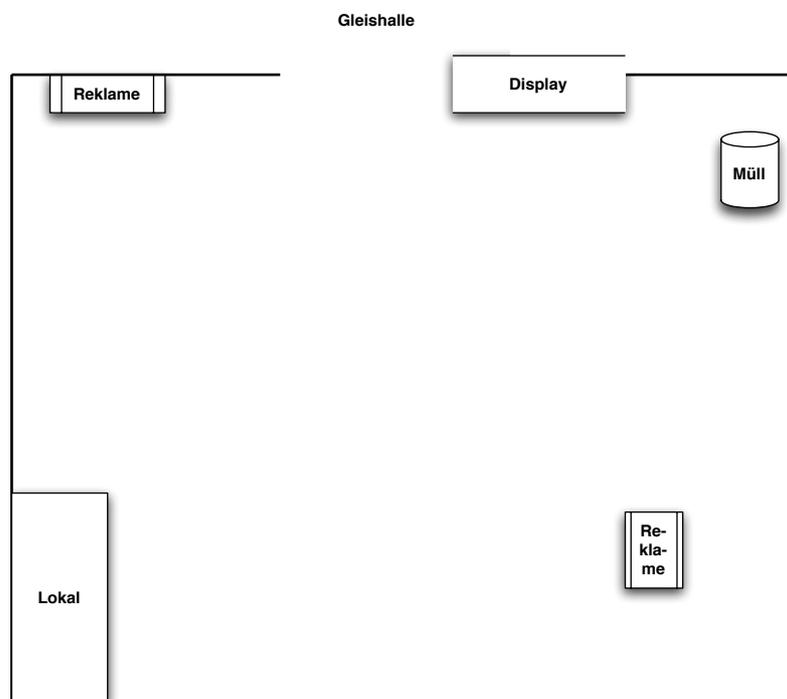
Im Durchgang durch diese Arbeit habe ich nun eine Vielzahl von Eindrücken, Wahrnehmungshandlungen, Dingen und anderem mehr gesammelt. Zusätzlich habe ich aus dem Material drei Konzepte entwickelt, die der Analyse des Geschehens dienen sollen: Einhüllung, Irritation und Kanalisierung. Einen Begriff jedoch habe ich schon seit dem Beginn dieser Arbeit verwendet und immer wieder eingesetzt: den Begriff *Konstellation*. Diesen Begriff werde ich im vorliegenden Abschnitt klären und seine Zielrichtung darstellen. Ich will zeigen, welche Absicht ich mit diesem für die gesamte Arbeit grundlegenden

Begriff verbinde, mit welchen Dingen ich diesen Begriff verknüpfe, welche Theorietraditionen ich in diesen Begriff einbringen und aus ihm heraushalten will. Mit Latours Worten (Latour 2005): ich will diesen Begriff selbst zu einem Teil des Netzwerks machen, aus dem diese Arbeit gesponnen ist. In diesem Netzwerk sind bereits viele Aktanten miteinander verbunden. Was flechte ich zusätzlich in das Netz, wenn ich die ›Konstellationen‹ einbringe? Und, vielleicht noch entscheidender, wen und was hänge ich an die ›Konstellationen‹ an?

Einige Andeutungen sind bereits gefallen. Aus den drei Dimensionen des *Sozialen*, des *Materiellen* und des *Räumlichen* kommen Teile dessen, was hier als Konstellation zusammengefügt wird. Zwischen diesen Dimensionen gibt es keine klare Hierarchie. Aus diesem Grund vertausche ich die Reihenfolge, mache aus der Konstellation mal eine räumlich-materiell-soziale, mal eine sozial-räumlich-materielle und so weiter. In welche Art von Beziehung treten nun diese Teile? Um dies zu verdeutlichen, will ich auf die Benutzung des Begriffs Konstellation im Zusammenhang der Astronomie hinweisen. In diesem Kontext beschreibt der Begriff der Konstellation ein System von bewegten Körpern unterschiedlicher Masse zwischen denen Anziehungskräfte wirken. Sonnen, Planeten und andere Himmelskörper bilden zusammen Konstellationen. Eine Konstellation wie das Sonnensystem wird von bestimmten *Kräfteverhältnissen* dominiert: im Zentrum steht die Sonne, die von Planeten auf einer Ebene umkreist wird. Sie befinden sich in unterschiedlicher Entfernung zur Sonne, kommen sich untereinander nah und entfernen sich wieder voneinander. Insgesamt ist dieses System sehr stabil, doch gibt es einige exzentrische Komponenten – Asteroiden und Kometen folgen anderen Bahnen und können mit den Planeten kollidieren, Staubwolken durchqueren das Sonnensystem –, sie alle haben in der Regel nur wenig Einfluss auf die Konstellation im Gesamten. Aber sie bringen Irritationen in die Konstellation und können diese möglicherweise sogar nachhaltig verändern, denn alle Komponenten stehen miteinander in permanenter Beziehung. Jede Masse zieht andere Massen an und jeder Körper bewegt sich im Verhältnis zu den anderen Körpern. Dieses dynamische, auf wechselseitiger Beeinflussung basierende Kräfteverhältnis ist für den Kontext dieser Arbeit relevant: so wie die Planeten, die Sonne und exzentrische Himmelskörper miteinander in Beziehung stehen und Kräfte aufeinander ausüben, so üben auch die Dinge und die Menschen Kräfte aufeinander aus. Die Bindung an das astronomische Verständnis des Begriffs soll hier allerdings nicht dazu führen, dass alle Kräfte in den räumlich-sozial-materiellen Konstellationen wie die Schwerkraft als reine Anziehungskräfte verstanden werden – ich will mit dem Konstellationsbegriff auch das Abstoßen erfassen. Trotz dieser Einschränkung birgt die Anleihe an der Astronomie noch mehr Anschlusspunkte.

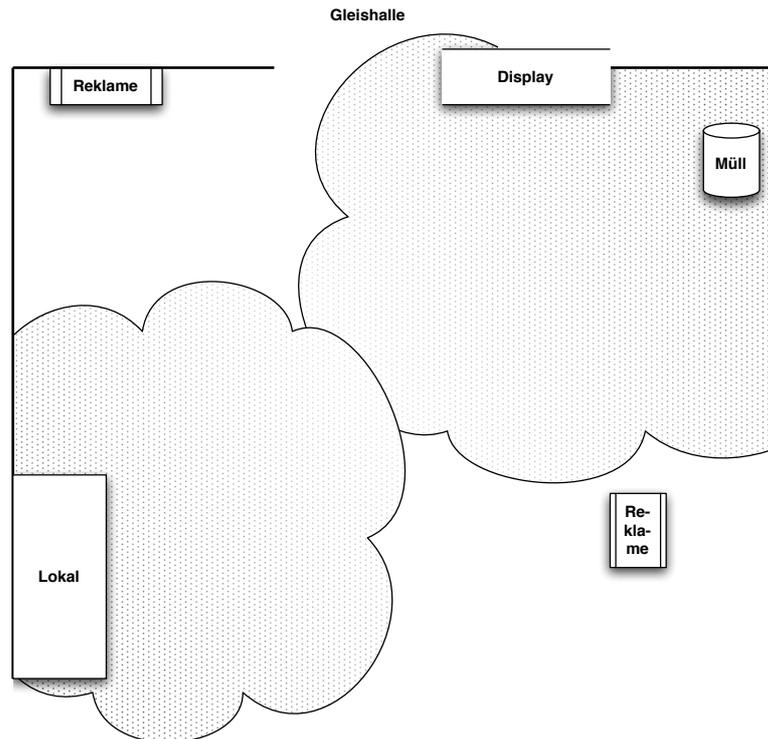
- Erstens will ich mit ihr auf die *hohe Stabilität* der Konstellation verweisen: das Sonnensystem ist sehr stabil. Auch wenn es hier und da zu Meteoreinschlägen und leichten Abweichungen in der Umlaufbahn kommt, sind größere Katastrophen und nachhaltige Veränderungen in der Konstellation selten.
- Zweitens will ich auf das *regelmäßige Auftreten bestimmter Anordnungen* verweisen – die Planeten im Sonnensystem geraten regelmäßig in Konjunktionen und Oppositionen zueinander.
- Drittens soll eine spezifische Relativität in Spiel gebracht werden, die bei der Betrachtung von Konstellationen eine Rolle spielt: sie stellen sich *je nach Perspektive unterschiedlich* dar. Das Sternbild des Orion sieht – mit etwas Fantasie betrachtet – von unserem Sonnensystem gesehen aus wie ein Jäger, der sich ein Schwert umgürtet hat. Von einer anderen Stelle der Milchstraße aus gesehen verändert die Konstellation der Himmelskörper, die bei uns das Sternbild des Orion ausmacht, ihre Gestalt völlig.

Wie stellen sich vor dem Hintergrund dieses Ausflugs in die Astronomie nun die Konstellationen an den untersuchten Terminals dar? Um das Potential und die möglichen Probleme, die mit diesem Konzept einhergehen, erfassen zu können, werde ich im Folgenden darstellen, wie dieses Konzept analytisch ein- und grafisch umgesetzt werden kann.



Grafik 1: Dinge

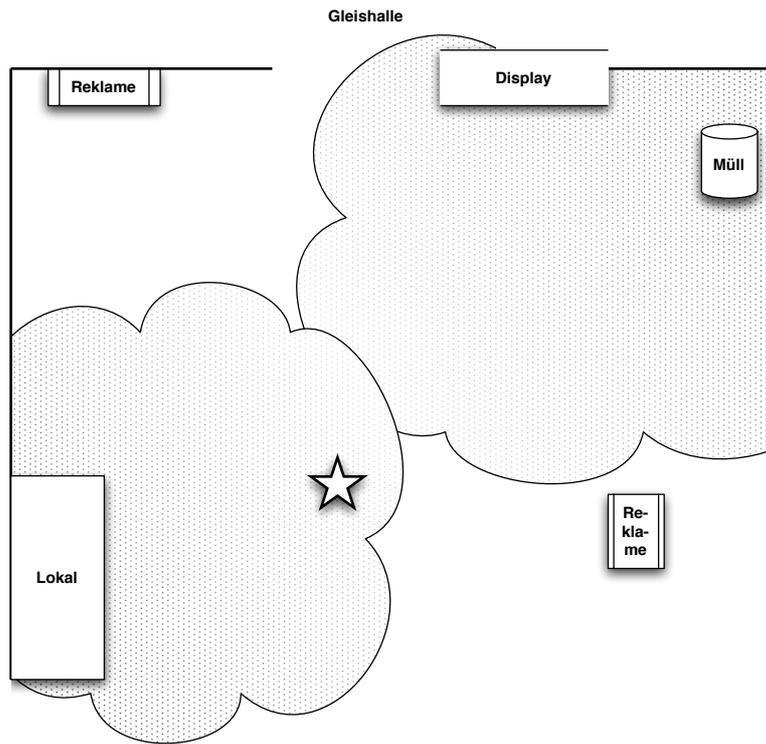
Auf Grafik 1 ist eine Konstellation von Dingen in einem abstrahierten Empfangsgebäude dargestellt. Die Dinge befinden sich an bestimmten Positionen im Raum, sind also jeweils näher und ferner zueinander gelagert und liegen in einer bestimmten Distanz zum oben gelegenen Ausgang zur Gleishalle. Die Dinge weisen bestimmte materielle Eigenschaften auf. Das Display leuchtet und verändert sich, die Mülltonne ist schmutzig, die Reklametafel zur Rechten steht frei beweglich auf dem Boden. Im Lokal zur Linken liegen Speisen in der Auslage und die Reklame oben ist fest an der Wand angebracht.



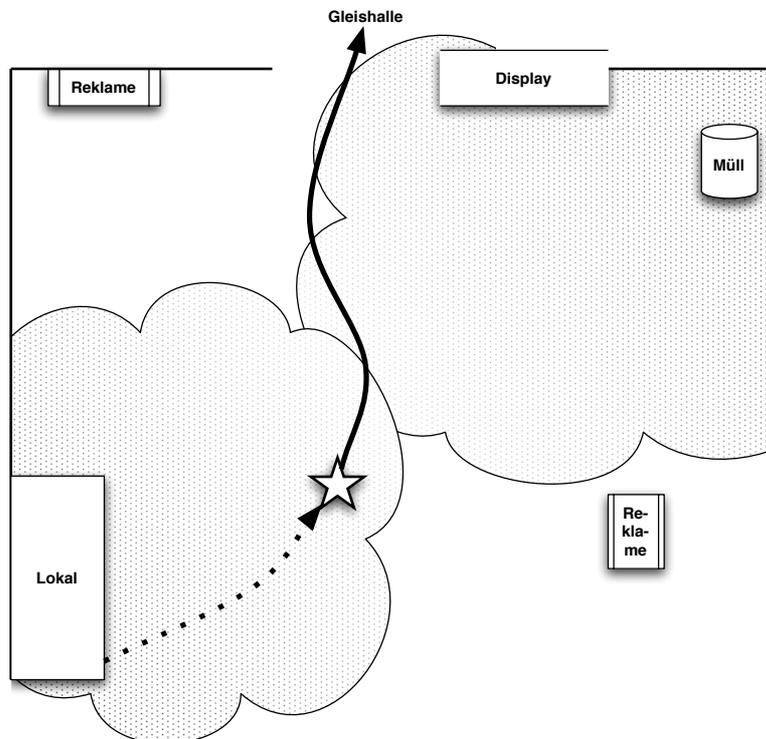
Grafik 2: Gerüche

Auf Grafik 2 kommt zur dinglich-gegenständlichen Dimension noch ein neue Dimension: zwei der hier angeordneten Dinge, das Lokal und die Mülltonne (beide werden hier vereinfacht als jeweils klar begrenzt dargestellt – sie und jedes andere Ding ließen sich natürlich in eine quasi unendliche Zahl von Komponenten zerlegen), strömen einen intensiven Geruch aus, der sich wie eine Wolke in den Raum hinein erstreckt. Die Geruchswolke in der Grafik soll andeuten, dass die Rolle der Dinge und ihrer Materialität sich nicht bloss auf deren physische Form beschränkt, sondern dass sie darüberhinaus noch eine Vielzahl anderer wahrnehmungsrelevanter Eigenschaften aufweisen.

In Grafik 3 wird die Darstellung um den als Stern dargestellten Akteur ergänzt. Sein oder ihr Handeln soll analysiert werden, seine oder ihre Interaktionen mit der Umgebung sollen untersucht werden, ihre oder seine Rolle in der untersuchten Konstellation soll begreifbar gemacht werden.

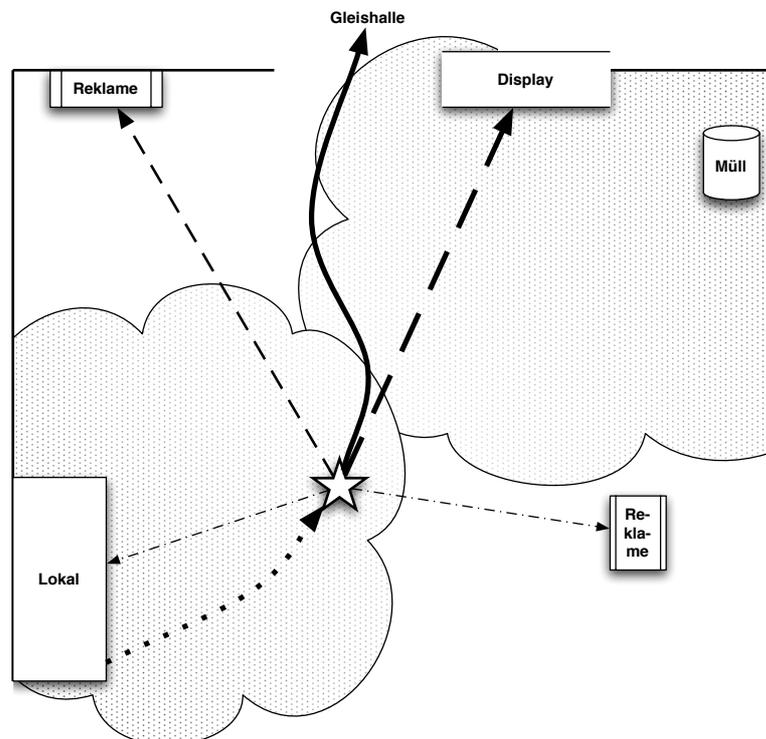


Grafik 3: Akteur



Grafik 4: Pfad

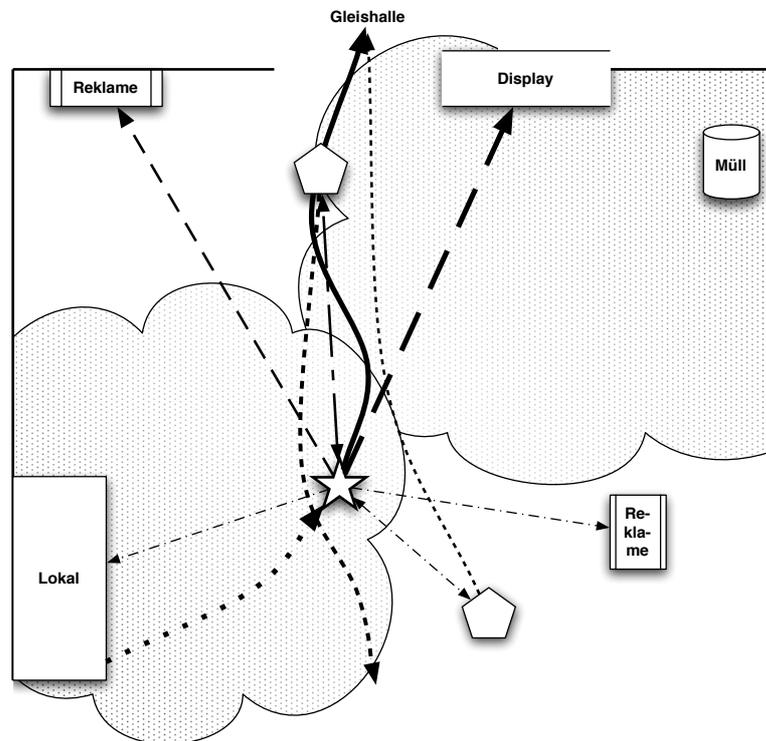
In den Grafiken 1 bis 3 ist die gezeigte Konstellation noch statisch. Die Darstellung wird komplexer, wenn die erste Bewegung ins Spiel kommt. In Grafik 4 gibt die gepunktete Linie den bereits zurückgelegten Weg des Akteurs wieder, die durchgezogene Linie hingegen seinen weiteren Weg. In Grafik 5 wird die Darstellung um die Orientierungen des Akteurs ergänzt. Die vor dem Akteur liegenden Dinge, die Reklame zur Linken und insbesondere das Display beanspruchen eine hohe Aufmerksamkeit, wie durch die Strich-Punkt Linien gezeigt wird. Die dünnen, gestrichelten Linien hingegen verweisen auf die Aufmerksamkeit, die auch den Dingen gezollt werden kann – Dingen, die bloss neben einem oder sogar bereits hinter einem liegen – auch sie können präsent bleiben und in jedem Moment Gegenstand des Wahrnehmungshandelns des Akteurs werden. Aus den Orientierungen zu den Dingen, aus der zur Gleishalle hin führenden Absicht des Akteurs und aus dem Wahrnehmungshandeln des Akteurs resultiert der Weg, den er nimmt. Er schlägt erst einen Weg zum Display ein, gerät dann aber in den vom Müll ausgehenden Gestank und schwenkt nach links, sich von der Tonne entfernend. (Die abstoßende Wirkung des Geruchs ist hier nicht als Pfeil eingetragen. Es ist auch nicht selbstverständlich, dass die Verbindung zwischen Mülltonne und Gestank eindeutig und schnell wahrnehmbar ist.)



Grafik 5: Orientierungen

Erst in Grafik 6 kommen nun noch Menschen zu den Dingen hinzu. Sie bewegen sich und bringen zusätzliche Dynamik in die Konstellation. Der Akteur

der Konstellation ordnen sich die Dinge und die Akteure in bestimmter Weise an, ziehen in die eine Richtung oder stoßen in eine andere.



Grafik 7: Orientierungen zu Anderen

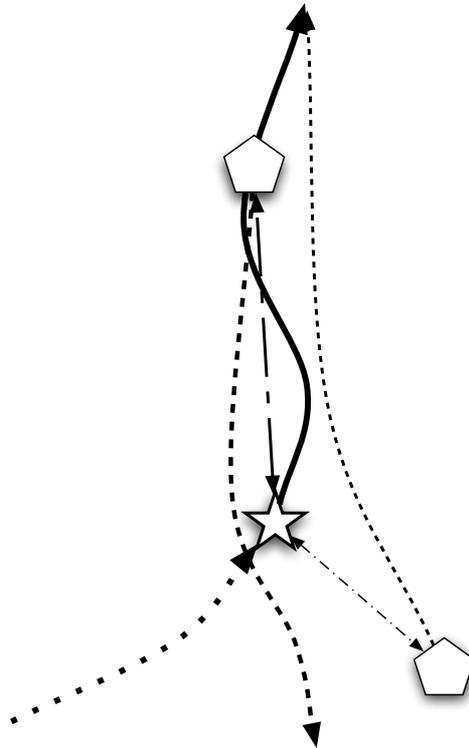
Ein bedeutender Teil der Konstellation ist fest und verfügt über bestimmte Eigenschaften. Andere Teile sind beweglich, gehorchen in ihrer Bewegung aber bestimmten Gesetzen. Und wieder andere Teile (und dies sind vor allem die Menschen) produzieren selbst die Regeln, nach denen sie sich bewegen. Sie passen Ihre Handlungen an verschiedene Situationen an oder rufen diese hervor. Die beweglichen Teile der Konstellationen habe ich in den Grafiken mit Pfeilen versehen. In der Physik und in der Astronomie wird die Bewegung von Körpern mit Vektoren ausgedrückt. Vektoren geben an, in welche Richtung sich etwas bewegt, beziehungsweise in welche Richtung eine Kraft wirkt – sie geben auch an, wie schnell die Bewegung beziehungsweise wie groß die Kraft ist. Eine verbreitete Form der Darstellung zwei- und dreidimensionaler Vektoren ist der Pfeil. In den Grafiken habe ich nun ebenfalls Pfeile verwendet, um Stärke/Geschwindigkeit und Richtung auszudrücken. Bei ausreichender Abstraktion scheint es auf dieser Grundlage also möglich, die materiell-räumlich-sozialen Konstellationen mathematisch zu beschreiben. Diese Möglichkeit will ich an dieser Stelle nicht abstreiten, aber ich möchte trotzdem auf die Probleme hinweisen, die eine solche mathematische Model-

lierung oder Simulation mit sich bringen würde.⁹ Zum einen erscheint es mir grundsätzlich schwierig oder problematisch, in einer solchen Weise mit dem Wahrnehmen umzugehen. Wie im Unterkapitel »Wahrnehmen« erläutert, findet Wahrnehmung immer kontextbezogen statt und zu diesem Kontext gehören auch die Orientierungen und Erwartungen der Wahrnehmenden. Diese Orientierungen und Wahrnehmungen lassen sich sicher auf wenige Variablen herunterbrechen, aber damit gingen wieder große Teile der Vielfältigkeit dessen verloren, was eben das Wahrnehmungshandeln ausmacht – übrig blieben nur einige Typen des Wahrnehmungshandeln oder, eher noch, Typen von Handlungen. Ich gehe mit ziemlicher Sicherheit davon aus, dass es ausgesprochen schwierig wäre, die feinen Gewichtungen, die kurzen Ablenkungen und emotional manchmal entscheidenden flüchtigen Momente in dieser Art und Weise in eine Simulation zu übersetzen. Zum anderen gibt es ein grundsätzliches Problem mit solchen Simulationen, denn sie können nur auf Basis der Informationen simulieren, die man ihnen gibt. Da es aber bei den besonders interessanten (sprich: problematischen) Fällen gerade um das Spontane und Unvorhergesehene geht, ist es auch schwierig, solche spontanen Brüche, Knicks in Entwicklungslinien, plötzliche Veränderungen und unerwartete Einflüsse in das Modell einfließen zu lassen. In Anbetracht dieser intrinsischen Schwierigkeiten einer mathematischen oder algorithmischen Abbildung der Konstellationen sollten diese also nur unter besonderer Rücksichtnahme auf ihre Mängel eingesetzt werden – sie schließen ebenso systematisch Abweichungen und Nuancierungen aus, wie dies die meisten Planungsmodelle tun. In dieser Arbeit geht es um soziale Kontrolle, ihre Grenzen und die Orte und Situationen in denen sie herausgefordert wird, deshalb stehen eben die Nuancierungen im Wahrnehmungshandeln und die Irritationen im Gefüge der Konstellationen im Zentrum des Interesses.

Im folgenden Teil der Arbeit wird das Konzept der Konstellation auf Grundlage der hier durchgeführten Diskussion weiter gezielt eingesetzt, es bildet einen Rahmen für die noch zu erörternden Konzepte Säuberung und Normalisierung und es wird im Schlusskapitel noch einmal einer vergleichenden Betrachtung unterzogen. Als nächstes jedoch werde ich mich den Menschen widmen, die, wenn sie aus der Materialität der Konstellationen heraus-

9 Trotz der im Folgenden angesprochenen Probleme gibt es eine große Zahl mathematischer Modelle, um die Bewegung und das Verhalten von Körpern zu berechnen. Diese Modelle werden beispielsweise in neueren Filmen oder Videospielen verwendet und mit zusätzlichen Variablen versehen, die dazu dienen sollen, menschliches oder tierisches Verhalten auch von großen Gruppen zu simulieren. Ein besonders weit fortgeschrittenes Programm mit dem Namen *Massive* wurde beispielsweise eingesetzt, um mehrere tausend einzelne Agenten möglichst realistisch für Massenszenen in der Verfilmung der »Herr der Ringe« Trilogie zu berechnen. Für diese Software wurde eine beachtliche Zahl von möglichen Umweltvariablen und auch emotionsbezogenen Verhaltensweisen berücksichtigt (vgl. Massive Software 2005).

gehoben und isoliert würden, nur ein Modell vergleichbar zu Grafik 8 möglich machen würden.



Grafik 8: Akteure allein (»reine« Soziologie)

Solche Vereinfachungen einer zu eng verstandenen Soziologie oder Sozialwissenschaft sollen hier vermieden werden. Die ganze vorliegende Arbeit lässt sich vielmehr als Versammlung von Argumenten lesen, die eine symmetrische Berücksichtigung der Materialität in den Sozialwissenschaften einfordern.

Sich bewegen

Mit jedem Eintreten eines Menschen in eine räumlich-sozial-materielle Konstellation verändert sich diese, Relationen verschieben sich, eine neue Dynamik wird eingebracht und das Feld der Kräfte richtet sich neu aus. Als Teil der Konstellation ändern die Menschen auch die Lage der Dinge, selbst wenn sie diese nicht selbst handhaben oder mit ihren eigenen Händen verändern. Dies gilt vielleicht noch mehr für die Lage der anderen Menschen in der Konstellation. Die gegenseitige Einflussnahme oder das gegenseitige aufeinander Eingehen findet über Wahrnehmungshandlungen statt und wird in einem permanenten Prozess justiert und weitergeführt. Der Prozess des Einhüllens, die Kanalisierung des Handelns in bestimmte Pfade und die Effekte von Irritationen wurden bereits diskutiert – all diese Effekte spielen eine Rolle in der für

dieses Unterkapitel im Mittelpunkt stehenden dynamischen Anordnung der Menschen im Verhältnis zu Anderen und zu den Dingen.



Abb. 41: Frankfurt Hbf – Haupthalle Eingang Reisezentrum. November 2003

Die Aufnahme von Abbildung 41 ist am Abend entstanden, weshalb ich meine Videokamera auf einen Langzeitbelichtungsmodus eingestellt hatte. In diesem Modus hinterlassen schnelle Bewegungen Schlieren – daher lässt sich auf der Aufnahme erahnen, in welcher relativen Geschwindigkeit die verschiedenen Personen sich bewegt haben. Einige schreiten langsamer, wie die Frauen zur Rechten, Andere bewegen sich mit schnellen Schritten, wie der von links kommende Mann und die nach links gehende Frau. Der Mann am Fahrkartenautomaten steht dagegen nahezu still.

Abbildung 41 und die Montage von Abbildung 36 zeigen Menschen in Bewegung. Der Bahnhof ist nicht umsonst ein Ort des Verkehrs, die meisten der hier vorgestellten Hauptbahnhöfe sind große Verkehrsknotenpunkte an denen sich unterschiedliche Linien und Transportsysteme treffen und überlappen. Zu Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag werden viele der von mir betrachteten Bahnhöfe von großen Menschenmengen gefüllt, die sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Zielen durch die Hallen und Gänge bewegen. Das unterschiedliche Tempo von Menschen im Bahnhof produziert Situationen, in denen es zu körperlichen Kontakten oder Kollisionen mit Anderen kommen kann. Die Art und Weise, wie solche Kontakte gemieden werden (vergleiche die Treppe von Abbildung 17 und New York Central Station von Abbildung 36) zeigt deutlich, dass solche Kontakte meist

nicht erwünscht sind. Je nach Dichte des Treibens kann die *Vermeidung von körperlichem Kontakt* zu einer anspruchsvollen Aufgabe werden und einen großen Teil der eigenen Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen. Andererseits ist die Vermeidung von körperlichem Kontakt keine unumstößliche Maxime des Wahrnehmungshandelns. Sich durch die Menge treiben zu lassen, von ihr mitgenommen zu werden, andere Menschen zu streifen oder ihr Parfüm zu riechen – dies sind Möglichkeiten, die sich vor allem in sozial-räumlich-materiellen Konstellationen bieten, die sich durch eine gewisse Enge auszeichnen.

Hektik und Geschwindigkeit müssen nicht unbedingt gemieden werden, ich kann sie auch zum Gegenstand meines Wahrnehmungshandelns machen, meine Hülle so gestalten, dass ich durch die dynamische Anordnung der Menschen hindurchstreife oder -dränge, meine Wege optimiere, genervt ausweiche, beschleunige und, wann immer es geht, mit schnellen Schritten an Anderen vorbei mein Ziel ansteuere.



Abb. 42: Frankfurt Hbf – Bahnsteig. November 2003

In der Sequenz von Abbildung 42 ist mein Tempo nicht so hoch, wie es sein könnte. Ich gehe etwas langsamer, damit die Kamera weniger wackelt. Trotzdem bin ich in Eile. Der Zug kann jeden Moment abfahren. Die letzte Minute vor Abfahrt des Zuges läuft bereits. Der Mann mit Weste, Rucksack und Schirmmütze überholt mich (erstes Bild); er geht sehr schnell, schwingt seinen freien Arm dabei stark nach vorn und hinten (zweites Bild); als nächstes schaut er für die Dauer von drei Schritten in Richtung seines linken Handgelenks, an dem er eine Uhr trägt (drittes Bild), im nächsten Schritt schwingt er seinem linken Arm wieder weit nach hinten (viertes Bild); neun Schritte später, auf der Höhe zwischen zwei Türen des Regionalexpresses, schaut er ein weiteres Mal in Richtung seines Handgelenks (fünftes Bild), er setzt seine nächsten zwei Schritte zwar weiter geradeaus, verlagert seinen Schwerpunkt aber schon nach rechts und wechselt die Tasche von der Rechten in die Linke (sechstes Bild); dann bremst er seine Vorwärtsbewegung ab und schwingt sein rechtes Bein mit einem weiten Schritt in Richtung der Zugtür (siebtes Bild), dabei schon seine rechte Hand zum Öffnungsknopf erhebend;¹⁰ er drückt den Knopf, die Tür beginnt sich zu öffnen und er schaut währenddessen zurück in meine Richtung, den Bahnsteig hinab (achtes Bild); danach schaut er auf den unteren Rand der Tür und, kurz bevor die Tür sich so weit geöffnet hat, dass er hindurch passt, richtet er seinen Blick wieder aufwärts und schreitet durch den sich weiter öffnenden Türspalt, beide Hände nach vorne nehmend (neuntes Bild). Er hat den Zug vor Abfahrt erreicht. Im selben Moment ertönt der Gong, der die Ansage zur Abfahrt des Zuges einleitet – das erste Wort der Ansage lautet »Achtung«. Auch ich trete in den Zug und schalte beim Eintreten die Kamera ab.

Ich selbst wusste zu diesem Zeitpunkt, dass der Zug nach Darmstadt bald im Frankfurter Hauptbahnhof abfahren würde. Mein Gefühl, unter Zeitdruck zu stehen, wurde durch die gezeigten Wahrnehmungshandlungen der anderen Menschen auf dem Bahnsteig noch verstärkt – auch sie waren offensichtlich in Eile und sie konnten sogar schneller gehen als ich, denn sie mussten nicht Rücksicht auf eine wackelnde Kamera nehmen. Mehrere Personen sind bereits vor mir in den Zug gestiegen, einige davon haben vorher auf ihre Armbanduhrn geblickt. Trotzdem bin ich noch weitergegangen. Warum? Meine Erfahrung ist, dass um so weniger Leute im Zug sind, je weiter ich den Bahnsteig hinab gehe. Außerdem ist der Weg von der jeweiligen Tür des Zuges bis zur ewig überfüllten Treppe in Darmstadt (Abbildung 17) dann kürzer. Dieses Versprechen ist es, was mich weiter den Bahnsteig hinab lockt. Ich nehme dafür das Risiko auf mich, den Zug zu verpassen. Das Risiko ist auch nicht so groß, wie viele vielleicht denken. Es gibt ja Hinweise auf die Abfahrt des Zuges, den Gong, die Ansage und so weiter. Außerdem sieht der Zugchef ja

10 Wenn der Knopf gedrückt wird, nachdem der Zugchef die Schliesselektronik in Gang gesetzt hat, öffnet sich die Tür nicht mehr.

sicher, dass ein Fahrgast noch nicht eingestiegen ist, dies aber gleich tun wird. Es wird also schon klappen. Ich lasse mich doch nicht durch die Situation einschüchtern, ich kenne mich ja schließlich mit Zügen und Bahnhöfen aus. Als der Gong dann erklingt und ich erfolgreich bin, den Zug nicht verpasst habe und mich auf einer nahezu idealen Höhe am Bahnsteig befinde, kann ich mich stolz auf einen freien Sitzplatz niederlassen. Ich weiß, wie diese Züge funktionieren und werde dafür mit einem guten Platz belohnt.

Auf die geschilderte Weise kann das Hasten durch den Bahnhof zu einer Herausforderung werden, in der ich mir und der Welt zeige, dass ich Herr über die Umstände bin. Sich treiben lassen, hasten, sich an Anderen vorbei von einem Ort zum anderen zu bewegen – dies alles sind Aspekte, die mit dem Durchqueren des Terminals einhergehen können. Sie machen die Bewegung zum Risiko und zur Herausforderung, der sich alle stellen, die den Terminal durchqueren. Je nach Gestaltung des Terminals, je nach der Beschaffenheit der räumlich-sozial-materiellen Konstellation und je nach Motivation und leiblicher Verfasstheit sind diese Herausforderungen und Risiken größer oder kleiner, werden sie als Bedrohungen oder Chancen wahrgenommen, erzeugen sie kleine und große Irritationen oder werden von der Hülle fern gehalten und erlangen nur geringe Aufmerksamkeit.

Methoden: Ich und die Anderen

Die Menschen in den Terminals bringen sich durch ihre Anwesenheit und ihr Handeln in die Konstellation des Ortes ein. Dies gilt selbstverständlich auch für mich als Forscher, der sich im Terminal aufhält und durch den Terminal bewegt. In meinem Wahrnehmungshandeln bin ich Teilnehmer am und Beobachter des Geschehens. Als solcher beeinflusse ich also das Geschehen, ändere die sozial-materiell-räumliche Konstellation in bestimmter Weise und betrachte aus bestimmten Perspektiven. In diesem Abschnitt werde ich ausweisen, wie mein Verhältnis zu den Anderen im Terminal beschaffen ist.

Allgemein gilt, dass ich als Forscher eine privilegierte Position inne habe: zum einen grundsätzlich durch das mir zur Verfügung stehende kulturelle Kapital (vergleiche Bourdieu 1987, Bourdieu 1998), zum anderen durch die Distanz, die ich zum Geschehen einnehmen kann – ich stehe abseits, bin nicht denselben unmittelbaren Zwängen ausgesetzt, kann mich aber ins Geschehen begeben, wenn ich dies wünsche. Diese privilegierte Position verleiht meinem Blick, dem Blick des akkreditierten Forschers, der über eine von der Bahnzentrale ausgestellte Drehgenehmigung verfügt, eine *höhere Position in der Hierarchie der Blicke*. Ich bin den flüchtigen Blicken Anderer ausgesetzt, sie hingegen meinen systematisierenden und informierten Blicken, meinen Beobachtungen. Diese Ungleichheit wird noch sehr viel ausgeprägter, wenn ich Fotoapparat oder Videokamera einsetze. Die meisten Kameras ver-

fügen über eine Zoomoptik, die es den Aufgenommenen nahezu unmöglich macht, zu wissen, wie nah ihnen mein Blick auf den Leib rückt – es ist mit Hilfe des Zooms ein Leichtes, sonst problematische Distanzunterschreitungen zu praktizieren. Diese technischen Apparate verleihen mir die Macht, die Anderen festzuhalten und setzen sie so meiner privaten und professionellen Verfügung aus – ob sie wollen oder nicht. Sie können auch kaum wissen, wann genau sie so festgehalten werden und wie sie auf dem Bild aussehen. Wie reagieren die Anderen also auf dieses gefilmt und beobachtet werden?

Die folgenden Standbilder zeigen Szenen aus dem Leipziger Hauptbahnhof. Am Anfang der Aufzeichnung habe ich folgenden Kommentar auf das Videoband gesprochen:

Transkript 2

[17:22 Uhr]

Jetzt steh ich also mit dem Rücken: äh zu dem großen (.) Display was hier hängt (1,5) film von da aus (1,0) mit offenem (1,5) .pt Display meiner Kamera um n bisschen nochmal hier auf Gesichter oder Leute zu zoomen die (1,5) äh sich das Dis: (.) die Anzeigetafel¹¹ hier angucken

(5,0)

Ich bin jetzt hier n bischen exponiert (unverständlich)

vielleicht (0,5) zieh ich mich noch mal n Stück zurück

(11,0)

halte mir wie üblich die Kamera vor den Bauch

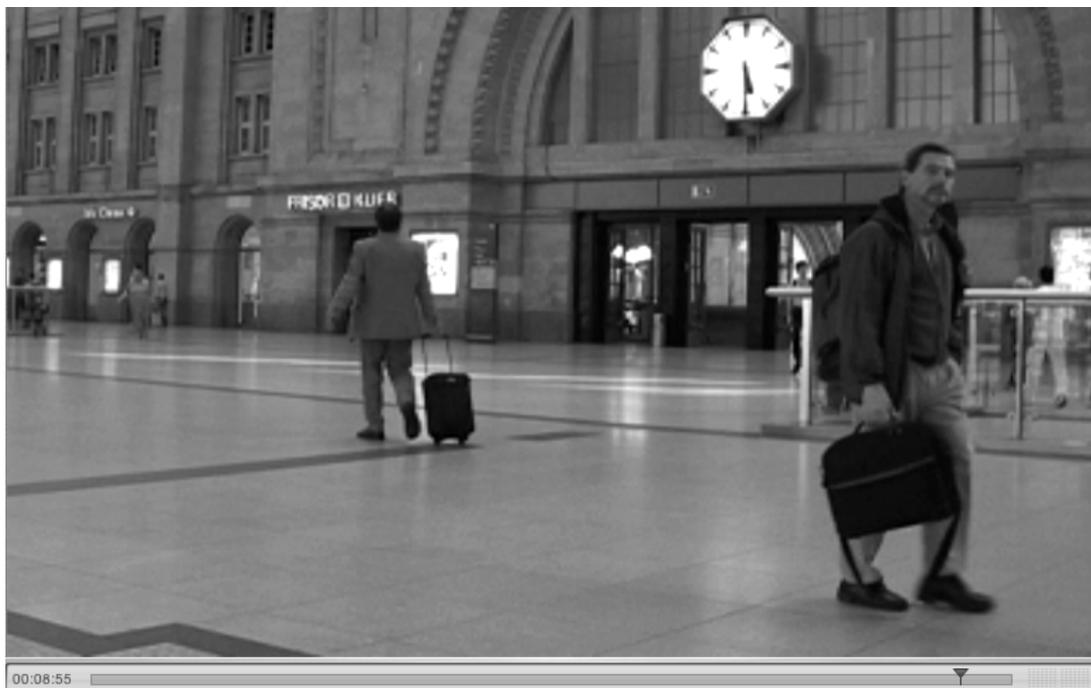


Abb. 43: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004

11 Es geht um die große Anzeigetafel mit den Zugverbindungen, die zur Rechten angebracht und auf den Aufnahmen selbst nicht zu sehen ist.

Auf den Abbildungen 43 bis 46 sieht man Wahrnehmungshandlungen von Seiten der Gefilmten, die sich untereinander ähneln. Sie alle schauen in meine Richtung beziehungsweise in Richtung der Kamera. Blicke wie die der Gefilmten sind nicht selten in meinem Material – je nachdem wo und wie ich stehe, sind sie mehr oder weniger häufig. Je exponierter ich stehe und je früher die Anderen mich und meine Kamera erkennen können, desto eher werden diese Blicke hervorgerufen, die vor allem eine Gemeinsamkeit haben: sie werden meist geworfen, wenn die Leute sich in der *Peripherie des Aufnahmebereichs* befinden und nur selten, wenn sie frontal vor der Kamera sind.



Abb. 44: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004

Die Aufgenommenen nutzen, kurz bevor sie mich passieren, noch die Gelegenheit, einen Blick auf mich und den Camcorder zu werfen. Sie vermeiden eine solche Interessenbekundung solange sie im Zentrum des Aufnahmebereichs sind. Die in den Abbildungen 43 und 44 gezeigten Blicke sind nur kurze Hinwendungen, die nicht von anderen expliziten Bezugnahmen begleitet sind. In Abbildung 45 hingegen deutet das Kind zweimal in meine Richtung und auch die Frau richtet den Blick etwas länger auf mich. Folgendes Gespräch spielt sich dabei zwischen der Frau und dem Kind ab:

Transkript 3
 [17:30 Uhr]
 [Kind] Guck mal das Onkel
 [Frau] Ja

Hier findet durch Gesten und Worte eine explizite Bezugnahme auf mich statt.



Abb. 45: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004

Weitere Zeit vergeht, andere Leute passieren den Aufnahmebereich – die meisten ignorieren mich, andere werfen kurze Blicke in meine Richtung. Etwas später spreche ich folgenden Kommentar auf das Band:

Transkript 4

[17:39 Uhr]

Hab die Kamera jetzt auf meiner Kameratasche abgelegt (1,0) weil ich etwas erschöpft bin (1,0) und hab mir beim Batteriewechsel (2,0) m:: (2,5) auch gleich mal ein belegtes Brötchen aus der Tasche geholt und das futter ich

[17:44 Uhr]

So jetzt hab ich das leckere Salamibrötchen aufgegessen (1,0) (schnieft) und dann werd ich gleich noch mal den Standort wechseln um einen der (0,5) Seiteneingänge der Halle (.) zu filmen

Handlungen wie diese, die ich während der laufenden Aufzeichnung durchführe, haben nach meiner persönlichen Erfahrung einen erheblichen Einfluss darauf, wie sehr ich wahrgenommen werde: je weniger Aufmerksamkeit ich selbst der Kamera und dem Gefilmten widme, desto weniger Aufmerksamkeit widmen die Anderen mir. Wenn ich also bei der Aufzeichnung besonders unscheinbar sein will, ist es sinnvoll für mich, nicht in die Richtung zu blicken, in die das Objektiv der Kamera gewendet ist und mich möglichst auch noch mit etwas anderen zu beschäftigen. In solchen Fällen versuche ich, das Geschehen in meiner peripheren Wahrnehmung weiter zu verfolgen, ich konzentriere mich also nicht auf das Zentrum meines Blickfelds, sondern auf das, was am Rande stattfindet – ohne dabei meinen Blick selbst in diese Richtung zu wenden. Eine weitere Technik, die meine Unscheinbarkeit erhöht, spreche ich in dem obigen Transkript ebenfalls an: ich halte die Kamera entweder vor

dem eigenen Bauch oder stelle sie auf der Kameratasche ab. In beiden Fällen ist es entscheidend, dass ich weder ein besonderes Interesse an der Kamera noch an dem Gefilmten zeige. Entsprechend vermeide ich es soweit möglich, die Kamera direkt vor mein Gesicht zu halten und durch den Sucher schauend das Geschehen zu filmen.

Zu dem mir unbekanntem jungen Mann auf Abbildung 46 habe ich während seiner Annäherung hingegen direkten Blickkontakt aufgenommen – als Abschluss dieser stummen Interaktion hat er dann im Vorbeigehen seine rechte Hand gehoben und ein Peace-Zeichen gemacht.



Abb. 46: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004

Im Normalfall will ich durch die beschriebenen Techniken vermeiden, dass Leute mich ansprechen oder sich von mir in ihrer Privatsphäre angegriffen fühlen. Letzteres war insbesondere beim Drehen in der Nacht problematisch – der Terminal ist dann kaum gefüllt, viele sind allein unterwegs und wären entsprechend die einzigen Menschen im Aufnahmebereich meiner Kamera. Um in solchen Situationen die Unsicherheit nicht weiter zu verschärfen habe ich die Kamera nachts nur selten eingesetzt und statt dessen eher traditionell mit Notizen gearbeitet. Wenn ich die Kamera eingesetzt habe, habe ich versucht, die Anderen möglichst nicht direkt in den Fokus zu nehmen beziehungsweise bei ihnen nicht den Eindruck zu erwecken, im Fokus zu sein. Darüberhinaus will ich vermeiden, dass sich die Leute nicht so verhalten, wie sie es tun würden, wenn ich nicht filmen würde. Wobei letzteres eine ambivalente Angelegenheit ist – denn ich habe auch ein Interesse daran, zu sehen welchen Einfluss ich auf das Feld habe. In der Anwendung verschiedener Beobachtungs-

techniken habe ich also versucht, einen schmalen Grat zwischen möglichst geringer Teilnahme und Verborgenheit des Beobachtens auf der einen Seite und einem Zeigen und explizit Machen meiner Beteiligung und meines Einflusses auf der anderen Seite zu gehen.

Je nachdem wie ich die Kamera einsetze, ist die Aufmerksamkeit der Anderen mir gegenüber eher gering. Explizites Interesse, wie in Abbildung 45 oder 46 gezeigt, ist eher selten – Abbildung 47 zeigt allerdings einen weiteren Fall, in dem ein solches Interesse von den Gefilmten angezeigt wird.



Abb. 47: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Im ersten Bild nähern sich von hinten zwei Jugendliche, sie sind zuerst nah beieinander gegangen und entfernen sich nun mit jedem weiteren Schritt voneinander; der linke Jugendliche verlangsamt seinen Schritt und bleibt vor dem Reisezentrum stehen, den Blick in meine Richtung werfend, während der andere Jugendliche, etwas über die Schulter zurückrufend, sich nach rechts aus dem Bild und ein paar Schritte später an mir vorbei bewegt (zweites

Bild); der andere Jugendliche bleibt zurück, weiter den Blick in meine Richtung haltend, bis er den Kopf wendet und über seine linke Schulter schaut (drittes Bild); daraufhin dreht er den Kopf wieder zurück und schaut weiter in meine Richtung (viertes Bild); wenige Sekunden später kommt der andere Jugendliche von rechts her zurück, wird von dem Wartenden angesprochen und wendet daraufhin den Blick über seine rechte Schulter in meine Richtung (fünftes Bild), danach wendet er sich zum anderen Jugendlichen und bewegt sich in Richtung der nun offenen Schiebetür (sechstes Bild); während beide hineingehen wendet der Jugendliche in der hellen Jacke noch einmal seinen Blick über seine Schulter in meine Richtung.

Die Person auf Abbildung 48 verhält sich ähnlich. Auch sie schaut erst in meine Richtung, wendet danach den Blick über die Schulter und blickt in die Richtung, in die auch die Kamera schaut.



Abb. 48: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Hier zeigen die Gefilmten durch ihre Wahrnehmungshandlungen an, dass sie den Eindruck haben, etwas würde gefilmt. Um zu schauen, was das sein könnte, wenden sie den Blick in Richtung des vom Objektiv abgedeckten Aufnahmebereichs. Daraufhin verlassen sie den Aufnahmebereich – mal schneller, mal langsamer; mal den Blick vorher zu mir und der Kamera zurückwendend, mal direkt aus dem Aufnahmebereich fortgehend.¹² In diesen Sequenzen wird gezeigt, dass ich zusammen mit meinem Camcorder *als Fil-*

12 Ich habe nur eine einzige Ausnahme in der ein Mann die Präsenz der Kamera offensichtlich erkannt hat und trotzdem – wiederholt – in den Aufnahmebereich zurückkehrt und sich einmal sogar nahezu direkt vor die Kamera stellt. Vor einer möglichen Veröffentlichung, möchte ich dieses aussergewöhnliche und für mich nur schwer zu interpretierende Verhalten erst im Rahmen eines Seminars untersuchen und gemeinsam besprechen.

mender behandelt werde und es wird gezeigt, dass ein *Aufenthalt im Aufnahmebereich nicht gewünscht* wird beziehungsweise nach kurzer Zeit durch ein Verlassen des Aufnahmebereichs beendet wird.

Bei den Aufnahmen wurde ich nur sehr selten angesprochen. Meistens bin ich in solchen Fällen um Geld gebeten worden. Desweiteren haben sich die Personen, die mich angesprochen haben, in der Regel von außerhalb des Aufnahmebereichs genähert. Das folgende Beispiel hat sich am Darmstädter Hauptbahnhof abgespielt, während ich mit der Kamera in der Hand eine für mich spannende Interaktion am Fahrkartenautomaten aufgenommen habe:

Transkript 5

[Mann] [Hessischer Akzent] Tschuldigung
 [Ich] Ja
 [Mann] eine Frage
 (0,5)
 [Mann] ich hab da hinten grad
 (0,5)
 [Mann] am Luisenplatz n Auto stehn lassn | inklusive n Schlüssl
 [Ich] | Ja¹³
 (0,5)
 [Mann] Hätten sie nur fünfzich Cent desch e de AD(A)C anrufe
 kann bidde?
 (0,5)
 [Ich] Ja
 (0,5)
 [Mann] Subba
 (3,0) (Geräusche vom Schließen des Kameradisplays)
 [Mann] Ja bis isch da drankomm da:
 (0,5)
 [Ich] Ja
 [Mann] ham die vielleicht das Auto schon abgeschleppt so
 [(.) heh
 [Ich] [Jaja ja eheh (0,5) fünfzich Cent?
 [Mann] (richtig)
 (9,0)
 [Ich] (warte mal)
 (0,5)
 [Ich] (öhm)
 (0,5)
 [Ich] fünfzich Cent Stück is nich nötig oder was?
 (1,0) (Handy klingelt)
 [Mann] Ja, ich steck fünf | Euro
 [Ich] | oder was?
 (1,5)
 [Mann] (kurz:)
 (1,0) (Handy klingelt)
 [Ich] okeh
 (1,5)
 [Mann] (dankeschön)
 (2,5) (Kamera wird wieder aufgenommen)
 (2,0)
 [Ich] Tja: das war Pech:

13 Die untereinander stehenden senkrechten Striche »|« zeigen an, dass es zu Überlappungen im Gespräch kommt. Hier sage ich zum selben Zeitpunkt »ja«, zu dem der Mann »inklusive« sagt.

- (3,0)
 [Ich] die Damen sind abgezogen (.) ich hab nich beobachtet
 was sie weiter machen:
 (2,5)
 [Ich] zoom ich jetzt wieder raus

In solchen Anfragen ging es also nicht um die Aufnahme als solche und es wurde kein Bezug auf die Aufnahmetätigkeit vorgenommen. Im hier wiedergegebenen Fall war derjenige, der mich angesprochen hat, äußerlich unauffällig – ich habe ihm, etwas zweifelnd, seine Geschichte abgenommen und mich geärgert, dass ich die für mich interessante Sequenz nicht zu Ende aufnehmen konnte. Die anderen Male, bei denen ich um Geld gebeten worden bin, entsprachen eher dem Stereotyp des Anschnorrens, bei dem nach etwas Kleingeld gefragt wird.

Nur ein einziges Mal in den mehr als zwanzig Stunden Aufnahmezeit bin ich von jemandem mit einer kritischen Nachfrage bezüglich meines Films angesprochen worden. Der Mann, der mich angesprochen hat, ist mit einem verspäteten ICE (aus Richtung München, Berlin, Hamburg) nach 20 Uhr im Kieler Hauptbahnhof eingetroffen. Er trug einen dunklen Anzug und Aktentasche und hat bei mir den Eindruck eines Geschäftsmanns hinterlassen. Wie Andere auch ist der Mann von außerhalb des Aufnahmebereichs an mich heran getreten.

Transkript 6

- [Mann] Ich hab ne Frage warum sie überhaupt hier filmen?
 [Ich] Bitte?
 [Mann] Darf ich fragen warum sie filmen?
 [Ich] Ähm ich mach das is n Forschungsprojekt von der
 Technischen Universität Darmstadt (.) zu:r ähm:
 (0,5) ä Orientierung in Bahnhöfen und
 Passagierterminals von Häfen
 [Mann] ach so |weil
 [Ich] |Ich hab auch ne Drehgenehmigung und so was für
 die Bahn
 [Mann] ok ja ich wunder mich nur weil
 [Ich] nene, ist oft (.) völlig (verständlich) ja |is
 [Mann] |mhm
 [Ich] kein Problem ja |hn
 [Mann] |is was anderes
 [Ich] wenig Leute wundern sich[†] (.) bin selbst überrascht
 (1,0)
 [Mann] ja weil
 (0,5)
 [Mann] an sich bin ich nich gern auf Filmen |aber=¹⁴
 [Ich] |jaja
 [Mann] =das is okeh
 [Ich] he he

14 Das = Symbol gibt an, dass die Äußerung beim der nächsten = ohne Verzögerung fortgesetzt wird. In diesem Fall ist der Satz »aber das is okeh« also nicht unterbrochen worden, die Trennung in mehrere Zeilen findet nur aus transkriptionstechnischen Gründen statt.

Ich benötige eine Sekunde, bevor ich auf seine Gesprächseröffnung, »Lassen sie sich nicht dabei erwischen«, reagiere und zögere auch während meiner Antwort, die defensiv ausfällt und in der ich meine *Legitimität* betone. Der Mann scheint damit zufrieden gestellt und ich brauche eine Weile¹⁵, bis ich eine Nachfrage formuliert habe. Im Folgenden veranlasse ich ihn dazu, seinen Status zu klären. Er äußert sich in einer Weise, die anzeigt, dass er denkt ich sei auf der falschen Fährte: »nene ich bin Hobbyeisenbahner«. Daraufhin wird er verschwörerisch und gibt mir sein Wissen über die strenge Vorgehensweise der Bahnangestellten weiter. Nach einer Pause gebe ich mit dem »oh« eine Bestätigung: ich habe eine Nachricht vernommen, etwas gelernt, das mir so noch nicht bekannt war. Danach versuche ich in etwas anbiedernder Weise auf die Äußerung einzugehen, betone dazu meinen Akzent und benutze die Wir-Form, während er etwas unverständliches in Bezug auf den Film sagt, was ich mit einem »ja« bestätige und nach einer kurzen Pause noch weitere Zustimmungsausdrücke folgen lasse, woraufhin er abgeht.

In beiden Fällen (Transkript 6 und 7) bin ich darauf bedacht, meinen Status als Benutzer einer Videokamera zu legitimieren und nicht vom weiteren Filmen abgehalten zu werden. In Bezug auf den Anzugträger reihe ich die Legitimationen Forschungsprojekt, Technische Universität und Drehgenehmigung hintereinander und unterbreche sogar seinen Ansatz zu einer Äußerung, um diese Reihung zu beenden. Später dann relativiere ich darüberhinaus auch durch ein kurzes Lachen seine Äußerung, dass er an sich nicht gern auf Filmen ist. In der Interaktion mit dem Hobbyeisenbahner stelle ich seine Position in Frage und, nachdem diese geklärt und von mir als für mich nicht bedrohlich bestimmt ist, relativiere ich auch seine Bedenken, indem ich in meiner Antwort auf Floskeln zurückgreife und ihn nicht als jemanden behandle, mit dem ich Hochdeutsch reden müsste. In diesen Sequenzen zeigt sich, dass ich trotz meiner Absicht, respektvoll mit den Wünschen und Ängsten der von mir gefilmten umzugehen, auf diese Wünsche nur eingeschränkt eingehe und statt dessen eher darum bemüht bin, meine Aufnahme fortzusetzen. Im Folgenden möchte ich noch einige weitere Grenzfälle besprechen, in denen ich meine Rolle als Überwachender untersuche.

Die in den Transkripten 6 und 7 von mir als Legitimierung erwähnte Drehgenehmigung habe ich, wie von der Deutschen Bahn AG verlangt, vor jedem längeren Dreh¹⁶ am ServicePoint vorgewiesen. Entsprechend wurde ich in der Regel nicht vom Personal der DB AG angesprochen. Nur einmal hat ein Haustechniker sich an der Kamera interessiert gezeigt (er »wollt nur mal gucken«). Durch die Anmeldeprozedur am ServicePoint weise ich meine Anwesenheit und Tätigkeit sowohl vor den Angestellten der DB AG als auch

15 In einem Gespräch ist eine Pause von 0,5 Sekunden verhältnismäßig lang.

16 Ausnahmen sind spontan entstandene Aufnahmen wie zum Beispiel die Aufnahmen des Drehorgel-Orchesters im Leipziger Hauptbahnhof.

vor mir selbst als legitim aus.¹⁷ Nach der Anmeldung kann ich also guten Gewissens und mit nur geringem Risiko meiner beobachtenden und aufzeichnenden Tätigkeit nachgehen – im Fall der Fälle kann ich denen, die nachfragen, sagen, dass ihre Zweifel an der Richtigkeit meines Handelns nicht gerechtfertigt sind. Dieser besondere, von der Konzernzentrale bestätigte Status hat Auswirkungen auf meine Interaktionen mit den Sicherheitskräften der Bahn gehabt. So habe ich mich einmal bei einem Nachtdreh im Darmstädter Hauptbahnhof bei den beiden patrouillierenden 3-S Kräften angemeldet (der ServicePoint war nicht mehr besetzt). Einer der beiden hat daraufhin halb scherzhaft gesagt: »Aber uns filmen sie ja nicht.« Die Versuchung, diesem Wunsch nicht nachzukommen war groß – hier hat es eine kuriose *Irritation oder Umkehr in der Hierarchie der Überwachung* gegeben, in der diejenigen, die normalerweise überwachen, selbst zum Gegenstand einer technisierten sozialen Kontrolle werden; und zwar einer Kontrolle, die von mir ausgeübt wird. Entsprechend verunsichert haben zumindest einige der 3-S Kräfte reagiert und ich musste abwägen, ob ich diese Verunsicherung nutze, um meine Macht als Beobachter auszuspielen oder ob ich die Wünsche der Angestellten respektiere – letzteres habe ich in der Regel getan, zumal die Umkehrung der Hierarchie keineswegs stabil ist; sie realisiert sich wie andere Irritationen auch situativ in einer konkreten Konstellation, sie hängt vom Auftreten der Sicherheitskräfte und von meinem persönlichen Befinden ab.



Abb. 49: Kiel Hbf – Service Point. September 2004

17 Wobei der Umgang mit der Anmeldung von Tag zu Tag und von Ort zu Ort verschieden war. Mal wurde die Drehgenehmigung kopiert und an die örtliche 3-S Zentrale geschickt, mal wurde ein Telefongespräch mit Vorgesetzten geführt, mal wurde kaum auf den Zettel geschaut und keine weitere Frage gestellt.

Um etwas Licht auf die Ambivalenz meiner Haltung gegenüber den Sicherheitskräften zu werfen, gebe ich im Folgenden ein Transkript des Kommentars wieder, den ich beim Filmen der 3-S Kräfte am ServicePoint in Kiel auf das Band gesprochen habe. Die Standbildserie (Abbildung 49) zeigt die von mir kommentierte Szene.

Transkript 8

mhm (.) das (ist jetzt) mal interessant

[Zoom auf 3-S Team und ServicePoint]

(53,0)

was jetzt kurios ist↓ normalerweise fühl ich mich ja auch immer n bisschen unangenehm:↓ (1,0) betroffen, wenn also (.) das Sicherheitspersonal auf mich (.) aufmerksam is (1,0) in diesem Fall: hab ich eine etwas offensivere Haltung (1,0) weil ich eben den (noch) beim Platzverweis gesehen hab und äh (4,0) (ich mich deswegen) anders gepolt fühl

In dieser Sequenz sage ich erst, dass es »jetzt mal interessant« ist und zoome dabei auf die beiden Sicherheitskräfte, die an einer Ecke des ServicePoints stehen und sich untereinander und mit dem Leuten im ServicePoint unterhalten. In den folgenden dreiundfünfzig Sekunden halte ich den Zoom auf die 3-S Angestellten gerichtet, die von Zeit zu Zeit den Blick in meine Richtung wenden (erstes Bild). Ich mache dann einen ausführlicheren Kommentar, in dem ich sage, dass es mir normalerweise unangenehm ist, dass ich mich betroffen fühle wenn Sicherheitspersonal erkennbar auf mich aufmerksam ist. In diesem Fall fühle ich die Blicke des Personals, aber weder weiche ich ihnen aus noch verlasse ich meinen Standort. Im Gegenteil, ich benutze Ausnahmsweise sogar die Zoomfunktion meines Camcorders und blicke gleichsam zurück. Durch die Gesten des Mannes im zweiten Bild, in dem er sein Haar kontrolliert, fühle ich mich bestätigt – der Sicherheitsangestellte weiß, dass er gefilmt wird. Er kann nichts dagegen tun und muss sich mit der Situation abfinden, sich seiner Exponiertheit anpassen und, wie mir scheint, irritiert sein Äußeres kontrollieren. Wie aus dem Transkript hervorgeht, gibt es für mich einen Grund, die offensive Haltung einzunehmen: ich habe den Angestellten vorher dabei gesehen, wie er jemanden vertrieben hat (vergleiche das Unterkapitel »Draußen bleiben« und Abbildung 26). Diese Handlung hat mich offensichtlich empört bzw. dazu veranlasst, meine vorsichtige Haltung gegenüber den Sicherheitskräften vor Ort zu überdenken und weniger defensiv vorzugehen. Entsprechend zu meinem Vorgehen in der gezeigten Situation gestaltet sich meine *Ambivalenz gegenüber den Sicherheitskräften*: einerseits bin ich defensiv, denn ich will sowohl Sanktionen vermeiden (unabhängig davon, ob und wie diese Sanktionen überhaupt auftreten würden) als auch die Privatsphäre der Angestellten wahren; andererseits bin ich verlockt, aus meiner Position heraus die Hierarchie umzukehren, die mir gegebene Macht auszunutzen und die Überwacher selbst zu Überwachten zu machen.

Im der geschilderten Sequenz setze ich gezielt den *Zoom* meines Camcorders ein und rücke so den Sicherheitskräften zu Leibe, ohne dass sie etwas dagegen unternehmen könnten. Der Zoom der Kamera erlaubt es mir, einseitig Distanzen zu unterschreiten. Ich kann Anderen Nahe sein, ohne dabei selbst die Risiken der Nähe tragen zu müssen. Ich kann Gesten sehen, die nicht dafür gedacht sind, von Anderen gesehen zu werden und ich kann Details anschauen, ohne dass die Anderen sehen, dass ich diese Details anschau. Die Nutzung des Camcorders macht mich zum Überwachenden, der die Anderen seinen festhaltenden Blicken aussetzt. Die Nutzung des Zooms im Besonderen macht mich zum *Voyeur*, der sich den Leib der Anderen anschaut, ohne dass diese sich darüber im Klaren sind; zum *Voyeur*, der Macht empfindet durch die Asymmetrie der Situation, in der er bei nur geringem Sanktionsrisiko in die Intimität von Anderen eindringen kann. Das größte Risiko bei der Nutzung des Zooms ist, dass man dabei überrascht wird, dass jemand einen bei dieser ungehörigen Handlung ertappt – in Anbetracht der großen Distanz zwischen mir als Filmendem und den Anderen in der sozial-räumlich-materiellen Konstellation des Terminals allerdings ist dieses Risiko sehr gering. Auf Grund der Asymmetrie des technisch hergestellten Verhältnisses zwischen mir und meinem Camcorder auf der einen und den Gefilmten auf der anderen Seite und auf Grund des damit einhergehenden voyeuristischen Potentials habe ich es mir zur Regel gemacht, den Zoom nur dann einzusetzen, wenn es mir sonst nicht möglich wäre, die Dynamik einer Konstellation oder des Geschehens zu erfassen oder wenn ich sonst so nahe an die Beobachteten heranrücken müsste, dass sie dadurch noch mehr gestört oder beunruhigt würden.

Bisher habe ich das Verhältnis zwischen mir und den Anderen vor allem in Bezug auf meine Rolle als mit Kameras ausgestatteter Beobachter thematisiert und dabei noch erwähnt, dass es einen Unterschied macht, wo genau ich mich aufhalte, ob ich direkt bei Anderen stehe, in einem Durchgang schon von fern sichtbar bin oder mich eher an einer peripheren Position aufhalte. Darüberhinaus spielt jedoch auch noch ein anderer Faktor eine Rolle: meine Kleidung. In der Regel habe ich während der Beobachtungen und Videoaufnahmen nicht weiter auffällige Alltagskleidung getragen, das heisst Jeans und andere Hosen und dazu passende Oberteile wie T-Shirts, Pullover oder Jacken – alles weder besonders heruntergekommen noch besonders hochwertig. Von Zeit zu Zeit habe ich jedoch auch in abgewetzter schwarzer Lederjacke im Ramones-Stil und dazu einem rotem Kapuzenpullover gefilmt, manchmal auch in hochwertigem Hemd und Jackett. Von beiden Variationen kann ich nicht behaupten, dass sie sich direkt sichtbar in meinen Videoaufzeichnungen niedergeschlagen hätten. Trotzdem hatte ich häufig den Eindruck, in dieser Kleidung anders behandelt beziehungsweise betrachtet zu wer-

den – also in der Interaktion andere Wahrnehmungshandlungen hervorzurufen. In wie weit dieser Eindruck in meiner Erwartungshaltung begründet war und in wie weit er durch die Anderen hervorgerufen wurde, lässt sich für mich kaum voneinander trennen. Insbesondere wenn ich den leicht heruntergekommenen, etwas an Punk erinnernden Look getragen habe, hatte ich den Eindruck, dass die Leute größere Distanz zu mir eingenommen und Blickkontakte noch mehr als sonst vermieden haben. Beim Tragen hochwertiger Kleidung hingegen ist der Effekt weniger deutlich gewesen. Auf dieser Grundlage halte ich es nicht für angemessen, daraus weitere Schlussfolgerungen zu ziehen. Um hier vergleichen zu können hätte ich diese Unterschiede systematischer erforschen müssen, hätte also zum Beispiel zur gleichen Tageszeit an der gleichen Position unterschiedlich gekleidet filmen müssen. Eine beispielhafte Situation, in der meine Kleidung für Interaktionen mit Anderen eine besondere Rolle gespielt hat, wurde in Transkript 6 wiedergegeben – hier hat meine Alltagskleidung dazu beigetragen, einen sichtbaren Statusunterschied zwischen mir und dem kritisch nachfragenden Geschäftsmann zu konstituieren.¹⁸

Als Teilnehmer am Geschehen, als Bestandteil der räumlich-sozial-materiellen Konstellationen produziere ich zusammen mit den von mir eingesetzten Kameras bestimmte Interaktionen. Nur wenige der von mir Beobachteten oder Gefilmten zeigen durch ihre Handlungen in für mich wahrnehmbarer Weise an, dass sie von mir und meiner Kamera Notiz nehmen würden. Andere zeigen, dass sie sich als Bestandteil einer Konstellation sehen, in der sie einer Beobachtung ausgesetzt sind und reagieren durch ein Verlassen des Aufnahmebereichs. Das Interesse an meiner filmenden Tätigkeit ist in der Regel kein Interesse daran, selbst aufgenommen zu werden.¹⁹ Entsprechend werden kontrollierende oder neugierige Blicke meist aus der Peripherie oder von außerhalb des Aufnahmebereichs geworfen. Parallel dazu erfolgen Ansprachen oder sonstige Interessenbekundungen ebenfalls vom Rand oder von außerhalb des Aufnahmebereichs. Es wird mir also deutlich gemacht, dass ich in das Feld eingreife und das Andere auf diesen Eingriff durch Vermeidungstechniken reagieren. Ich selbst passe mich durch unterschiedliche Beobachtungstechniken an diese Reaktionen an und suche so, den Einfluss auf das Feld zu minimieren, beziehungsweise den Einfluss wahrnehmbar und somit

18 Eine noch größere Rolle hat mein allgemeines Auftreten gespielt, als ich im September 2005 mit der Fähre von Kiel nach Oslo gefahren bin und auf dieser Fährfahrt systematisch beobachtet, fotografiert und gefilmt habe. Dieser Erfahrung widme ich mich am Ende des Abschnitts »Essen, Trinken, Erleben«.

19 Die einzige Ausnahme, die ich in einem solchen Zusammenhang erlebt habe, haben sich in Algier abgespielt, wo ich ebenfalls an einem Bahnhof Aufnahmen gemacht habe. Dort haben jugendliche Männer vor der Kamera posiert und mit mir Kontakt aufgenommen.

analysierbar zu machen. Durch meine statische Position kann ich zwar in Ruhe beobachten und Distanz zum Geschehen einnehmen, gleichzeitig mache ich es aber Anderen möglich, mich zu beobachten und sich von hinten oder von der Seite zu nähern, um mich anzusprechen – sei es auf der Suche nach Kleingeld, als Ratgeber oder als widerständiger Beobachtungsgegenstand. Ausgestattet mit technischem Gerät und mit einer Drehgenehmigung als Legitimitätsnachweis nehme ich eine hohe Position in der Hierarchie der Blicke und in der Hierarchie der Überwachung ein. Diese Position ist mit verschiedenen Ambivalenzen verbunden: sie erlaubt es, Dinge zu sehen, die mir sonst verborgen bleiben würden und sie bringt mindestens potentiell eine gewisse Irritation in die etablierten Überwachungshierarchien; aber sie ist immer auch mit einem gewissen Voyeurismus und mit einem problematischen Eindringen in die Privatsphäre Anderer verbunden. Ich nehme zusammen mit der Kamera also eine sehr spezifische Position in der materiell-sozial-räumlichen Konstellation ein und trage durch eine Vielzahl unterschiedlicher Praktiken und in ständiger Interaktion mit Anderen zur Anordnung der Menschen im Terminal bei.

Allein, mit Anderen, mit Vielen

Als Beobachter bin ich in der Regel allein und entsprechend handele und nehme ich meine Umgebung wahr. Wie agiere ich jedoch, wenn ich nicht allein unterwegs bin? In diesem Abschnitt werde ich kurz skizzieren, wie sich die Wahrnehmungshandlungen von Menschen unterscheiden, die sich allein, in einer geschlossenen Gruppe oder zusammen mit vielen Anderen durch den Terminal bewegen.

Als *Einzelner* bin ich potentiell meiner eigenen Orientierung und meinen eigenen Entscheidungen überlassen. Was ich tue, wie schnell ich gehe, ob ich lange in einem Geschäft verweile oder nur kurz hineinschaue ist weitgehend mir selbst anheim gestellt – wie sich im Verlauf dieser Arbeit aber immer weiter gezeigt hat, finden diese Entscheidungen unter bestimmten Bedingungen statt, die auch für mich als Einzelnen wirksam sind. Ich bewege mich in meiner Hülle, die ich empfangen und erzeuge, schreite durch den Ort, nehme einiges wahr und übersehe anderes, trete und gerate in Interaktionen mit unterschiedlichen Menschen und Dingen, passe mich an diese an und beeinflusse sie. Meine allein getroffenen Entscheidungen, meine Wahrnehmungen und Orientierungen sind also keineswegs unabhängig, sie finden in Auseinandersetzung mit meiner Umgebung statt. Allerdings stehe ich eben vor allem als Einzelner in Interaktion mit meiner Umgebung. Ich bin den Blicken der Anderen ausgesetzt. Ihre Erwartungen an mich lasten auf mir allein. Ich müsste Fremde ansprechen, wenn ich mich unterhalten will oder eine Frage

beantwortet haben möchte. Ich könnte zwar einfach Anderen folgen, doch wären mir dann der weitere Weg und das Ziel unbekannt.

Zusammen mit Anderen, als *Teil einer Gruppe* bin ich weniger auf meine eigenen Entscheidungen verwiesen und muss eine andere Art von Aufmerksamkeit für die Orientierung in der räumlich-sozial-materiellen Konstellation aufbringen. Ich begleite den oder die Anderen, halte mich in ihrer Nähe, passe mich an ihr Tempo an und wende ihnen meine Aufmerksamkeit zu. Vor den Blicken Anderer schützen mich die Leiber derjenigen die mich begleiten, mein Auftreten wird im Zusammenhang mit dem Auftreten meiner Begleitung gesehen, nicht als Einzelnes und Alleinstehendes. Insofern genieße ich einen gewissen Schutz in der Gruppe. Trete ich zusammen mit einer Gruppe in eine sozial-räumlich-materielle Konstellation ein, so habe ich gewissermaßen einen stärkeren Vektor, das heißt wir bringen mehr Energie in die Konstellation ein und ändern diese entsprechend stärker. Schreitet eine größere Gruppe gezielt durch ein Empfangsgebäude, so passen Andere ihre Bewegungen an, gehen aus dem Weg, betrachten die Gruppe und gehen in anderer Weise mehr oder weniger deutlich auf sie ein – johlende Fussballfans sind in größeren Städten in der Bundesligasaison auch bei kleineren Gruppengrößen schon sehr wirkmächtig; sie können in Bahnhöfe eintreten und die gesamte Konstellation schlagartig umgestalten. Der größere Vektor, der die Gruppe in die Konstellationen hineinträgt, bringt jedoch häufig auch eine gewisse Trägheit mit sich. Die Bewegung stoppt nicht so schnell und ist schwer wieder in Gang zu setzen, wenn sie erst einmal steht. Je nach Auftreten der Gruppe, ihrer Geschlossenheit und ihrer Gerichtetheit nimmt sie für kürzere oder längere Zeit Platz ein und verändert die Dynamik der Konstellation mehr oder weniger nachhaltig.

Schließlich kann ich als Einzelner und auch als Teil einer Gruppe *in Kontakt mit Vielen* geraten. Insbesondere an Orten, in denen das Handeln stark kanalisiert wird, kommt ein solches Eintreten in eine Menge von Menschen, die ausser ihrer Bewegungsrichtung wenig gemeinsam haben, häufig vor. In solchen Situationen erfordert es großen Aufwand, sich gegen die Strömung zu stellen, durch Entgegenkommende zu manövrieren oder auch nur am Rand ihrer Bewegung zu verharren und der Reibung stand zu halten. Werde ich Teil dieser Strömung und durchquere zusammen mit vielen Anderen die materiell-räumlich-soziale Konstellation, so muss ich mich auf Aspekte wie die Abstände zu meinen Nachbarn konzentrieren und verwende weniger Aufmerksamkeit auf andere Aspekte meiner Umgebung – ich könnte diese Handlungs- und Wahrnehmungsverschiebung als Kontrollverlust interpretieren, kann sie aber auch einsetzen, um in einer Konstellation gezielt und kontrolliert zu agieren. Die Bewegung der Vielen trägt mich dann mit.

Tickets und Verbindungen

Trotz der zunehmenden Verbreitung von Internetbuchungen und den dazu gehörigen Fahrplanauskünften gehören Fahrpläne sowie Fahrkartenschalter und -automaten zur Grundausstattung jedes Terminals. Sie werden von den Fahrgästen sowohl zum Erlangen als auch zum Überprüfen von Informationen genutzt. Im Folgenden gehe ich den Tätigkeiten nach, die mit der Handhabung von Tickets und mit der Information über Zug- und Fährverbindungen zusammenhängen und lege dabei ein besonderes Augenmerk auf die dinglichen Aspekte, auf die Automaten und Anzeigetafeln.

Informieren

Andere Menschen, die sich im Terminal aufhalten oder sich durch ihn bewegen, sind mögliche Informationsquellen. Ich kann sie danach fragen, wie ich zu einem bestimmten Teil des Terminals komme, ich kann danach fragen, ob sie wissen, ob der Zug oder die Fähre pünktlich sein wird, ob sie glauben, dass mein Ticket für den einfahrenden Zug gültig ist und viele andere Informationen zu Tickets und Verbindungen von ihnen einholen. Ob ich mit meinen Fragen erfolgreich bin und zuverlässige Informationen bekomme, ist vor dem Fragen unklar. Es ist auch unklar, was sich über die Beantwortung der Frage hinaus noch für ein Gespräch entspinnt – ein Gespräch mit Anderen birgt wie andere Interaktionsformen auch ein gewisses Risiko; Ausgang und Verlauf sind unabsehbar und können überraschend positiv aber auch frustrierend oder ärgerlich ausfallen. Eine zielgerichtete Anfrage an das Personal im Terminal birgt vergleichsweise geringere Risiken – ihre Uniform weist ihre Zuständigkeit und in Grenzen auch ihre Kompetenz aus. Die Angestellten an Informationsschaltern werden ebenfalls durch ihre Uniform als zuständig ausgewiesen, darüberhinaus befinden sie sich aber an einem Ort, der sie mit einer Vielzahl zusätzlicher Ressourcen verknüpft. Fahrtenbücher, Computerinterfaces, Telefone und meist auch zusätzliche Kollegen sind in Reichweite und können von ihnen konsultiert werden. Allerdings kann am ServicePoint immer nur eine sehr begrenzte Zahl von Anfragen bearbeitet werden. So kommt es zu Hauptverkehrszeiten und bei Zugverspätungen oder -ausfällen zur Schlangenbildung und es wird notwendig, entsprechend lange Wartezeiten in Kauf zu nehmen, bis die eigene Anfrage beantwortet werden kann.

In diesen Fällen tritt einer der Hauptvorteile des Fahrplans klar hervor: er kann von mehreren Personen gleichzeitig betrachtet werden und ihnen zumindest Informationen bezüglich der regulären Verbindungen geben. Die Nutzung der Fahrpläne bringt jedoch auch einiges an Anforderungen mit sich. Die kleine Schrift muss entziffert werden können und die Bedeutung der teilweise kryptischen Symbole auf dem Fahrplan sollte bekannt sein, um zu ver-

meiden, dass man fälschlicherweise davon ausgeht, dass ein Zug gleich fährt, der aber eigentlich nur an Sonntagen verkehrt und ähnliches. Um die kleine Schrift und die Symbole studieren zu können, ist es unter Umständen nötig, nah an den Fahrplan heranzutreten – und damit Anderen den Blick zu versperren. Entsprechend müssen die Anwesenden, die den Fahrplan studieren wollen, ihre eigene Position in Relation zum Fahrplan und zu den anderen Interessierten managen. Ihr Abstand zu Anderen wird relevant, sie beeinträchtigen die Sicht der Anderen, wenn sie den Finger auf die Scheibe über dem Plan legen um eine bestimmte Verbindung festzuhalten und sie könnten Unwillen erregen, wenn sie aus Sicht der Anderen zu lange vor dem Plan stehen. Gleichzeitig kommen sie hier in die Nähe von Anderen, können sie um Rat fragen oder eine Bemerkung über den Fahrplan, das betroffene Transportunternehmen, einen Zug oder eine Fähre und anderes Freud und Leid des Reisens fallen lassen. Diese gegenseitige Nähe mit den damit einhergehenden Chancen und Risiken wird von einer anderen technischen Einrichtung in anderer Art und Weise produziert.



Abb. 50: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004

Die Anzeigetafeln auf den Abbildungen 50 und 51 sind so aufgehängt, dass sie eine zentrale Position im Empfangsgebäude einnehmen und auch aus verschiedenen Lagen gut einsehbar sind. Sie verfügen über eine integrierte Analoguhr im klassischen Design der Bahn, weitere Informationen werden im Zentrum der Anzeige geboten (zu Zeit, Über, Nach, Gleis), in der rechten Spalte noch besondere Hinweise zu Verspätungen und Zugausfällen.



Abb. 51: Darmstadt Hbf – Durchgang zur Gleishalle. September 2004

Der junge Mann auf Abbildung 52 ist bereits durch die hinter ihm liegenden Türen gelaufen und hat seinen Blick innerhalb weniger Laufschrirte auf die Anzeigetafel gerichtet.



Abb. 52: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004

Er findet die Tafel also schnell, blickt für einige weitere Schritte auf sie, orientiert sich dann zu den Bahnsteigen hin und läuft weiter. Während des gesamten Vorgangs hält der Mann einen schnellen Laufschriff durch, der ihn, im Takt mit der Eigenbewegung seines Wanderrucksacks, durch die große Haupthalle des Leipziger Hauptbahnhofs zum Bahnsteig bringt – eine Verzögerung während des Blicks zur Anzeigetafel lässt sich nicht erkennen. Sein Wahrnehmungshandeln stellt sich als stark eingehülltes dar, er richtet seine Aufmerksamkeit und seinen Körper klar auf wenige, für ihn relevante Aspekte der Umgebung aus.

Im Gegensatz dazu unterbricht der junge Mann von Abbildung 53 seinen Bewegungsfluss für mehr als zwanzig Sekunden. Er kommt in die Haupthalle, geht mehrere Meter weiter, bis er nahezu frontal vor der Tafel steht und betrachtet diese dann für längere Zeit, wobei er einen absorbierten Eindruck macht. Schließlich wendet er Blick und Körper in Richtung der Bahnsteige und schaut während er losgeht in Richtung seines Handgelenks, an dem er eine Armbanduhr trägt. Ob dieser Blick dem Abgleich der Zeitanzeige der Armbanduhr mit der Bahnhofsuhr dient oder ob die integrierte Uhr in der Anzeigetafel von ihm nicht wahrgenommen wurde, lässt sich nicht mit Sicherheit sagen, wobei ein Abgleich allerdings wahrscheinlich ein mehrfaches Hin- und Herblicken mit sich gebracht hätte. Auch seine Hülle ist vor allem auf Wahrnehmungen gerichtet, die mit der Anzeige und der Uhrzeit zu tun haben. Seine Eile ist allerdings weniger groß – während er sich langsam in Richtung Bahnsteige bewegt, wird er noch zwei mal zu einer jungen Frau seines Alters schauen, die sich zu seiner Linken vor die Anzeige stellt.



Abb. 53: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004

Abbildung 54 zeigt, wie sich zwei ältere Frauen gegenseitig auf die Anzeigetafel einstellen. Sie nähern sich der Anzeigetafel, verlangsamen dabei ihren Schritt, bis sie schließlich zum Stehen kommen. Aus dem Stand heraus betrachten beide die Tafel (erstes Bild); bis die auf der Abbildung links stehende Frau einen Schritt nach vorn macht, dabei die Schulter der Anderen ergreift, zu ihr spricht und mit der rechten Hand, in der sie einen eingefalteten Schirm trägt, auf die Tafel weist (zweites Bild) – die Andere wendet dabei für einen kurzen Moment den Blick über ihre rechte Schulter zu ihr und verfolgt dann entlang der Achse von Arm und Schirm die Richtung, in die gezeigt wird, wobei sie sich mit dem Oberkörper leicht zurück lehnt; die Zeigende bewegt in den nächsten sechs Sekunden mehrfach leicht Hand und Schirm, immer in Richtung Tafelweisend während beide miteinander sprechen; schließlich (drittes Bild) hebt auch die Andere Frau die Hand und beide stehen noch für weitere zwei Sekunden gemeinsam auf die Tafelweisend nebeneinander, bis sie schließlich in Richtung der Bahnsteige abgehen. Der von der Kamera aus gesehen rechte von den beiden Männern, die sich vom Bildhintergrund her annähern (zweites und drittes Bild), schaut nach Betreten der Halle erst in Richtung der beiden Frauen und richtet kurze Zeit später ebenfalls seinen Blick in Richtung der Anzeige – diese Blickrichtung behält er mit einer kurzen Unterbrechung bei, bis er die Frauen passiert hat. Während der kurzen Unterbrechung richtet er seinen Blick auf die beiden Frauen. Der Mann, der ihn begleitet, schaut nicht zur Anzeigetafel.



Abb. 54: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. Juni 2004

Die Anzeigetafel ist Teil der sozial-räumlich-materielle Konstellation, sie übt gewissermaßen Anziehungskräfte auf die Menschen im Terminal aus und wird so zu einem Bezugspunkt für deren Wahrnehmungshandlungen. Durch die spezielle Art ihrer Installation ist sie für viele ein beiläufiges Element der

Konstellation, das in der Passage betrachtet und so genutzt werden kann. In einigen Fällen bremst das Studium der Anzeigetafel die Bewegung der Betrachtenden, sie bleiben stehen, orientieren sich, folgen ihrem bisherigen Pfad oder gehen in eine andere Richtung. Im näheren Sichtbereich sammeln sich so immer wieder einzelne Menschen oder Gruppen an, die ihren Schritt verlangsamen oder auch ganz stehen bleiben. Die zentrale Position der Anzeigetafel in der Konstellation des Terminals sorgt zum einen dafür, dass eine Art *Verzögerungsraum* im Terminal etabliert wird. Bewegungen werden hier entschleunigt. Dies wiederum führt dazu, dass die Menschen, die diesen Bereich durchqueren, mindestens potentiell mehr Aufmerksamkeit auf ihr eigenes Fortkommen richten müssen, damit Kollisionen mit Anderen vermieden werden – die Schwierigkeit dieses Managements wird insbesondere dann erhöht, wenn die Zeit knapp ist und der Blick zur Anzeigetafel die Eile verstärkt und es so an einem Ort zu Ent- und Beschleunigungen kommt.

Zum anderen evoziert die zentrale Position der Anzeigetafel auch bestimmte Interaktionen. Dadurch, dass Menschen ihre Aufmerksamkeit für Andere sichtbar ausrichten, wird der Gegenstand der Aufmerksamkeit auch für die Anderen salienter, das heißt er wird den anderen Anwesenden als Gegenstand von Wahrnehmungshandlungen nahegelegt. Die herausgehobene Position in der räumlichen Anordnung wird durch die Handlungen der Anwesenden noch verstärkt. Sie weisen Andere implizit auf die Anzeige hin oder koordinieren gemeinsam explizit ihre leibliche Ausrichtung, ihr Wahrnehmungshandeln, um sich über das Angezeigte zu verständigen und ihr Handeln entsprechend der gegebenen beziehungsweise wahrgenommenen Informationen auszurichten. Die Anzeigetafel als Teil der materiell-sozial-räumlichen Konstellation interagiert so in verschiedener Weise mit der Umgebung – sie ruft bestimmte Handlungen hervor und wird durch diese wiederum neu in der Konstellation angeordnet beziehungsweise in der eigenen Position gestärkt, so dass die im Handlungs- und Wahrnehmungsfeld ausgeübten Kräfte neu ausgerichtet beziehungsweise vergrößert werden. Die Anzeigetafel als technisches Artefakt birgt in diesem Zusammenhang immer auch ein Potential zur Irritation. Allein schon die Animation der Anzeige (und hier insbesondere das Klappern und sich erst allmählich ergebende Bild einer mechanischen Tafel, die ihre Anzeige ändert) ruft Blicke hervor – die Bewegung auf der Anzeige wird auch und besonders im peripheren Gesichtsfeld wahrgenommen und entsprechend häufig von einer Wendung des Blicks begleitet. Diejenigen, die die Anzeige nutzen, können beispielsweise durch plötzliches Loslaufen oder Abbremsen, durch Äußerungen der Frustration über eine Verspätung und anderes mehr Irritationen in ihrem Umfeld hervorrufen und Andere dazu veranlassen, ihre Wahrnehmungshandlungen entsprechend auszurichten.

Fahrkarten lösen

Die Anzeigetafel gibt Informationen zu den Reiseverbindungen und weist den Weg zum richtigen Gleis. Um den Zug legitimerweise besteigen zu können, brauchen die Fahrgäste allerdings mehr als nur das Wissen wo der Zug abfährt. Sie benötigen eine gültige Fahrkarte. Lösen sie diese nicht, so drohen ein Aufschlag auf die übliche Fahrkartengebühr oder sogar das so genannte »erhöhte Beförderungsentgelt« für Schwarzfahrer. Es ist also sinnvoll, den Fahrschein bereits vor Betreten des Zuges gelöst zu haben. Das Geschäft mit der Reise ist auf den Verkauf von Fahrkarten angewiesen, entsprechend verfügen die Terminals über Verkaufseinrichtungen – früher ausschließlich mit Menschen besetzte Schalter, die im Verlauf der letzten Jahrzehnte zunehmend durch Automaten ersetzt werden.

Eines der häufigeren Probleme bei Reisebeginn entsteht durch Zeitknappheit beim Fahrkartenkauf. Hier kommt es dann sehr darauf an, wieviel Betrieb ist und wieviel Personal an den Schaltern arbeitet – lange Schlangen und entsprechend ungeduldige Kunden sind auch außerhalb der Stoßzeiten keine seltene Erfahrung. Entsprechend geladen kann auch die Atmosphäre vor den Schaltern sein.

Ich muss entscheiden, welche Schlange ich nehmen will, ich muss mein Gepäck mit mir zusammen Stück für Stück vorwärts befördern, ich passe auf, ob sich Andere vordrängeln, oder – wenn ich es nicht eilig habe – ob ich jemanden vorlassen sollte, ich muss die Zeit im Auge behalten und anderes mehr. Bin ich am Schalter angelangt, so kann ich meine Wünsche vortragen, eine Fahrkarte kaufen, mich nach dem Zugtyp und der Notwendigkeit von Reservierungen erkundigen, mir verschiedene Informationen aushändigen lassen und vielleicht auch ein bisschen plaudern – solange mir nicht eine ungeduldige Meute im Rücken steht. In solchen Fällen steigert sich die Attraktivität des Automaten erheblich.

Dinge: Der Automat²⁰



Abb. 55: Darmstadt Hauptbahnhof – Empfangsgebäude. November 2003

Die beiden jungen Frauen auf Abbildung 55 gehen vom Haupteingang aus am ServicePoint vorbei quer durch die Haupthalle des Empfangsgebäudes zum Reisezentrum. Die von der Kamera aus gesehen linke (in dunkle Farben gekleidet) der beiden geht zwischen der hinteren Stelltafel und der Wand hindurch zur automatischen Schiebetür des Reisezentrums (erstes Bild). Sie passieren die Fahrkartenautomaten in einer Entfernung von wenigen Schritten und betreten das Reisezentrum. Ungefähr fünf Sekunden später verlassen sie es wieder (zweites Bild) und gehen zum ServicePoint. Sie nehmen dafür nicht den kürzesten Weg, der in einer direkten Linie zum ServicePoint führen würde, sondern machen, nachdem sie die Stelltafel rechts passiert haben,

²⁰ Die Abbildungen 55 bis 62 habe ich im Verlauf einer Zeitspanne von ungefähr neun Minuten aufgenommen. Die chronologische Abfolge wäre: 55, 57, 58, 60, 56, 59, 61, 62. Da ich die Abbildungen zur Analyse unterschiedlicher Abläufe einsetze, verlasse ich die chronologische Folge. In der Aufnahme dieser Sequenzen wurde ich unterbrochen – Transkript 5 gibt die Umstände der Unterbrechung wieder. Von den auf den Abbildungen zu sehenden Automaten sind die beiden linken vom RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) und die drei rechten von der DB AG.

einen leichten Schwenker nach links, wo die Automaten stehen, bevor sie sich in einer Kurve zum ServicePoint begeben. Während sie dorthin gehen, spreche ich einen Kommentar auf das Videoband, in dem ich die Vermutung äußere, dass die Schlange im Reisezentrum zu lang ist. Am ServicePoint verweilen die beiden für deutlich mehr als eine Minute, erst dann gehen sie zum linken der drei DB Automaten (siehe Abbildung 57). Sie begeben sich also zweimal in die Nähe der Automaten, nutzen diese aber erst beim dritten Mal, nachdem sie sowohl im Reisezentrum als auch am ServicePoint gewesen sind. Durch diese Handlungen erwecken sie den Anschein, dass die Interaktion mit dem Automaten nicht ihr vorrangiges Ziel gewesen ist.



Abb. 56: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

In der auf Abbildung 56 zu sehenden Sequenz nähert sich von rechts ein Paar den Automaten (erstes Bild); beide stellen sich vor den rechten Automaten und beginnen eine Interaktion mit ihm; ungefähr 35 Sekunden später wendet sich der Mann jedoch vom Automaten ab (zweites Bild) und geht in einem weiten Halbkreis in Richtung des Reisezentrums, wobei er über seine linke Schulter in Richtung des Automaten und seiner Begleiterin zurückschaut (drittes Bild); sie geht auch los und beide schreiten voran bis sie ungefähr die Höhe der Stelltafel erreicht hat; zur selben Zeit schreitet der Mann durch die Schiebetür, die so den Blick in das Innere des Reisezentrums freigibt. Dort befindet sich eine längere Schlange. Der junge Mann hat während der letzten

Schritte den Kopf halb nach rechts gewendet gehalten (viertes Bild) und dreht sich nun nach rechts um seine eigene Achse. Er wendet damit der jungen Frau seinen Blick zu und setzt dabei seine Hände auf der Hüfte ab, während die junge Frau ihre Hände vor sich erhebt und mit ihnen eine Geste vollführt, die auf mich den Eindruck des Mahnens oder Bittens macht (fünftes Bild); daraufhin bleiben beide stehen. Sie wendet sich zurück in Richtung der Automaten, er geht auch erst zwei Schritte in Richtung der Automaten, macht dann aber wieder kehrt (sechstes Bild) und schreitet direkt auf den Eingang des Reisezentrums zu (siebtes Bild). Sie wendet sich links herum und beginnt sich auch in Richtung des Reisezentrums zu bewegen, schaut aber während des Losgehens noch über ihre Schulter in Richtung der Nordseite der Halle wo die Bahnhofsuhr gut sichtbar angebracht ist (ebenfalls siebtes Bild). Sechs Sekunden nachdem beide ins Reisezentrum verschwunden sind, kommen sie schnellen Schrittes wieder heraus (achtes und letztes Bild) und gehen, der Mann voran, auf dem kürzesten Weg zwischen Stelltafel und Wand hindurch zum Automaten.

In der vorher besprochenen Sequenz von Abbildung 55 haben die jungen Frauen durch ihr Handeln angezeigt, dass die Nutzung des Fahrkartenautomaten nicht ihr vorrangiges Ziel war. Die Sequenz von Abbildung 56 zeigt hingegen ein Paar, das seine Aufmerksamkeit gleich dem Automaten widmet. Nach ungefähr einer halben Minute wird die Interaktion allerdings abgebrochen und die beiden begeben sich, begleitet von einigem Hin und Her – bei dem die Frau dem Automaten länger andauernde Aufmerksamkeit zuwendet, dort länger verweilt und auch mit weiteren Gesten anzeigt, dass sie den Automaten nicht unbedingt verlassen will – in das Reisezentrum. Dieses allerdings wird nach wenigen Sekunden von beiden wieder verlassen und die beiden widmen sich dem mittleren, einzig frei verbleibenden DB Automaten. Offensichtlich ist die Interaktion mit dem Automaten mindestens für die männliche Hälfte des Paares so problematisch, dass er diese abbricht. Allerdings scheint die Alternative noch weniger aussichtsreich zu sein, weshalb die Interaktion mit dem Automaten kurze Zeit später wieder aufgenommen wird. In beiden Sequenzen wird deutlich, dass der Fahrkartenautomat nicht notwendigerweise ein bevorzugter Interaktionspartner ist und er (tagsüber und bei besetzten Schaltern) nur eine Alternative von mehreren darstellt. Ein Zögern bei der Annäherung an den Automaten oder ein Hin- und Herschwanken zwischen Automat und Schalter konnte ich auch in anderen Fällen und auch an anderen Bahnhöfen beobachten (und bin darüberhinaus auch aus eigener Erfahrung mit dieser manchmal schwierigen Wahl vertraut). Der Automat kann also sowohl Attraktion ausüben als auch gemieden werden – die Gründe für diese spezifische, ambivalente Wirkung werde ich im Folgenden in der genaueren Betrachtung der eigentlichen Interaktion mit dem Automaten aufzeigen.



Abb. 57: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Die beiden jungen Frauen richten sich, nachdem sie vom ServicePoint aus zum Automaten gegangen sind, mehrfach am Automaten aus (Abbildungen 57 und 58). Die dunkel Gekleidete bleibt dabei zentral vor dem Interface des Automaten stehen, während ihre Begleiterin erst rechts, dann links und dann wieder rechts von ihr steht. Auch beim Fahrkartenautomaten lässt sich häufig eine gegenseitige Abstimmung auf den Gegenstand beobachten – ähnlich wie schon in der Abschnitt zur Anzeige analysierten Sequenz von Abibldung 54. Auf Abbildung 57 bedient und weist zuerst nur die dunkel gekleidete Frau auf den Touchscreen (erstes Bild), sechs Sekunden und einen Standortwechsel später hebt allerdings auch ihre Begleiterin den Arm und weist zum Bildschirm – eine Tätigkeit, die sie für mehr als dreissig Sekunden beibehalten wird (drittes Bild).

Ähnlich verhalten sich auch die beiden älteren Frauen, die links in der Sequenz von Abbildungs 58 zu sehen sind. Auch hier übernimmt eine von beiden die Bedienung der Tasten und wird dabei von der Anderen wiederholt durch zeigende Gesten begleitet. Die Menschen stellen sich also durch ihr Handeln auf den Automaten ein und stimmen sich in dieser Einstellung auch untereinander ab, sofern sie in der Interaktion mit dem Automaten nicht allein sind. Zu dieser Einstellung gehört eine Vielzahl von verschiedenen Wahrnehmungshandlungen. Der Blick muss auf das Display gewendet sein, unter Umständen muss der Einfallswinkel des Lichts berücksichtigt werden und anderes mehr. Die Bedienung ist in vielerlei Hinsicht problematisch und es kommt immer wieder zu Abbrüchen der Interaktion. Diese Abbrüche kündigen sich gelegentlich auch in der Interaktion mit dem Automaten an: Kopf-

schütteln, dem Automaten gut zureden oder mit ihm schimpfen, ihn treten oder streicheln – all diese Arten, mit dem Automaten umzugehen, konnte ich in Verlauf dieser Studie beobachten.



Abb. 58: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Gründe für die Schwierigkeiten gibt es viele – die *zweifelhafte Barrierefreiheit* des DB Automaten beziehungsweise seiner Benutzerschnittstelle im Speziellen (die gelegentlich durch Softwareaktualisierungen geändert wird) und von Touchscreens im Allgemeinen machen das Lösen eines Tickets zu einer nicht wenig anspruchsvollen Tätigkeit. Diese Tatsache wird indirekt auch von der Bahn selbst eingestanden, die gelegentlich Personal zur Verfügung stellt, welches speziell für zur Hilfe bei der Bedienung der Automaten eingesetzt wird. Ist jedoch, wie im Regelfall, kein Personal anwesend, so ist man bei Problemen auf sich verwiesen oder kann versuchen, die Hilfe Anderer in Anspruch zu nehmen – was zumindest meiner Erfahrung nach entsprechend häufig passiert. In der Interaktion mit dem Automaten wird einer Choreographie des Interfaces gefolgt, wodurch sich ein Rhythmus aus warten und eingeben entwickelt. Die Pausen in diesem Rhythmus können für Interaktionen mit Anderen verwendet werden – für Fluchen, Fragen oder Flirten, wobei letzteres sich in Abbildung 59 andeutet:



Abb. 59: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Die junge Frau mit langem, offenen Haar hat ihre rechte Hand unterhalb des Displays abgelegt, nachdem sie eine Eingabe vorgenommen hat (erstes Bild); daraufhin wendet sich für einen kurzen Moment den Blick zu dem bekannten Paar (zweites Bild), welches zu diesem Zeitpunkt wieder zum Automaten zurückgekehrt ist; danach schiebt sie den Ärmel zurück und schaut in Richtung ihres Handgelenks, vermutlich auf ihre Armbanduhr (drittes Bild). Einige Sekunden später wendet die zum Paar gehörende junge Frau ihren Blick wieder einmal zur Wand, an der die Bahnhofsuhr hängt – dieser kurze Moment wird von ihrem Partner genutzt, um einen Blick an ihr vorbei auf die Nachbarin zu werfen.²¹ Die Pausen in der Interaktion werden also genutzt – um die menschliche und dingliche Umgebung zu erkunden, um die Zeit zu überprüfen und anderes mehr.

In den Sequenzen von Abbildung 60 bis 62 befasse ich mich mit dem Abschied vom Fahrkartenautomaten. In der Sequenz von Abbildung 60 haben die beiden jungen Frauen die Eingaben am Automaten beendet und die Linke der beiden hat sich bereits nach unten gebeugt und einen Abschnitt aus dem Auswurffach des Automaten entnommen. Sie blickt auf den Abschnitt und wendet sich dabei in Richtung des Übergangs zur Gleishalle (erstes Bild); ihre Begleiterin geht voran in die gleiche Richtung, sie selbst hält den Blick jedoch auf den Abschnitt in ihrer Hand gerichtet (zweites Bild); bleibt dann stehen und blickt zurück zum Auswurffach des Automaten (drittes Bild); und anschließend zum Display (viertes Bild); daraufhin geht sie wieder zum Automaten, beugt sich tief nach unten und greift ein zweites Mal ins Fach (fünftes Bild); daraufhin richten beide sich wieder zur Gleishalle aus, betrachten aber

²¹ In der entsprechenden Videosequenz sind Gesicht und Blick des jungen Mannes deutlich zu erkennen. Aus diesem Grund konnte ich seinen Blick verfolgen, aus diesem Grund ist aber auch eine Identifizierung des jungen Mannes und damit des Pairs möglich, weshalb ich darauf verzichte, die Sequenz hier wiederzugeben.

gemeinsam die entnommenen Abschnitte. Bevor sie endgültig in Richtung Gleishalle abgehen, schaut die linke der beiden noch einmal über ihre Schulter zum Automaten zurück (ohne Abbildung).



Abb. 60: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Zu dem damaligen Zeitpunkt hat der DB Automat bei einem Fahrkartenkauf als erstes die Zahlungsbestätigung und als zweites die erworbene Fahrkarte ausgedruckt. Ich halte es für plausibel, dass die junge Frau den ersten Abschnitt in der Erwartung entnommen hat, damit den von ihr erworbenen Fahrschein bekommen zu haben, weshalb für sie der Zweck der Interaktion mit dem Automaten erfüllt wäre und sie diesen verlassen könnte. Während sie sich abwendet, schaut sie auf den entnommenen Abschnitt und bemerkt vermutlich, dass es sich bloß um einen Zahlungsbeleg handelt. Daraufhin überprüft sie mit einem Blick Auswurfach und Display und entnimmt den zweiten Abschnitt. Schließlich wendet sie sich vom Automaten ab, um zu gehen, wirft aber noch einmal einen Blick zurück, um sich zu versichern, dass die Interaktion tatsächlich endgültig abgeschlossen ist.



Abb. 61: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Auf Abbildung 61 ist zu sehen, wie die junge Frau mit dem offenen Haar abgeht, während das Paar alle Eingaben beendet hat und auf die Ausgabe der Fahrkarte wartet – er schaut nach unten, sie in Richtung des Displays (erstes Bild); darauf folgend schauen beide gleichzeitig in Richtung der Nordwand, an der die große Uhr hängt (zweites Bild); woraufhin die Frau sich mit zwei-einhalb Seitwärtsschritten in Richtung der Gleishalle bewegt (drittes Bild); sie kippt ihren Kopf nach rechts und macht einen weiteren Schritt in Richtung der Gleishalle, dieses Mal halb seitwärts, halb vorwärts, während er seinen Blick zurück zum Automaten wendet und beginnt seine Hand unter der Jacke hervor in Richtung des Auswurffachs zu strecken (viertes Bild); sie geht weiter in Richtung Gleishalle, während er sich beugt und einen Abschnitt entnimmt (fünftes Bild); sie hält den Kopf weiterhin gekippt, verzögert aber ihr Tempo geringfügig, während er weiterhin den Blick zum Automaten gewendet hält (sechstes Bild).

In der folgenden Abbildung 62 wird die Interaktion mit dem Automaten schließlich beendet. Die Frau des Paares bleibt die ganze Zeit gerade noch im Sichtbereich zu ihm stehen, dabei stemmt sie ihre Arme in die Hüften (ab dem dritten Bild). Er wendet sich erst voll dem Automaten zu und blickt nach

unten (erstes Bild); nimmt einen weiteren Abschnitt aus dem Fach (zweites Bild); wendet sich rechts herum dem Ausgang zu (drittes Bild); unternimmt einen ersten Schritt und schaut sich dabei über die Schulter (viertes Bild); bricht die Bewegung ab (fünftes Bild); wendet sich wieder dem Automaten zu (sechstes Bild); geht zu ihm hin und schaut auf das Display – seine Begleitung beugt sich nun mit dem Oberkörper nach hinten (siebtes Bild); und geht schließlich, immer noch den Blick zum Automaten gewendet, ab (achtes und letztes Bild).



Abb. 62: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

In der zweiten Sequenz ist der Anlass für die zu beobachtende Irritation weniger klar. Der junge Mann wartet ab, bis beide Abschnitte ausgedruckt sind, so dass davon auszugehen ist, dass er wußte, dass noch ein zweiter, wichtiger Abschnitt folgen würde. Das in dieser Sequenz gezeigte Pärchen hat schon vor Beginn der Sequenz deutliche Anzeichen von Eile erkennen lassen. Dieser Eindruck verstärkt sich in dieser Sequenz noch erheblich: beide blicken in Richtung der Bahnhofsuhr und die Frau entfernt sich schon deutlich vor Abschluss der Interaktion mit dem Automaten in Richtung der Bahnsteige, während der Mann letzte Eingaben auf dem Touchscreen des Automaten

macht und die Ausgabe von Beleg und Fahrschein erwartet. Nachdem er diese beiden Abschnitte einzeln entnommen hat, beginnt auch er sich in Richtung der Gleishalle zu bewegen. Der Aufbruch ist jedoch uneindeutig. Der Mann wendet sich in seiner Körperhaltung nicht sofort vom Automaten ab, sondern bleibt dem Automaten auch im Fortgehen noch etwas zugewandt. Er unterbricht die Bewegung in Richtung seiner Begleiterin sogar vollständig und dreht sich trotz verschiedener Anzeichen von Eile und Ungeduld noch einmal voll zum Automaten zurück, inspiziert die Anzeige des Touchscreens und wendet sich erst nach Abschluss dieser Inspektion endgültig vom Automaten ab und geht schnellen Schrittes zu der wartenden Frau, die ihm vorausseilt.

In dieser Sequenz ist der Verlauf der Interaktion mit dem Automaten anders geartet als bei der Sequenz von Abbildung 60, in der sich das Zögern, die Blickwendung – die Irritation – mit der erst im zweiten Anlauf gelungenen Entnahme des Fahrscheins erklären lässt. Im zweiten Beispiel ist die Entnahme des Fahrscheins unproblematisch. Trotzdem gibt es eine Irritation, die den Mann trotz der offensichtlichen Eile des Paares dazu veranlasst, zu zögern, sich noch einmal zum Automaten zurück zu wenden und dessen Display zu inspizieren. Wie lässt sich dieses Verhalten erklären? Was ist der Grund für die zu beobachtende Irritation? Trotz der Unterschiede zwischen den beiden Sequenzen scheint es mir möglich, einen gemeinsamen Grund auszumachen: ich habe den Umgang mit dem Automaten, wie mit den Dingen im Allgemeinen, als *Interaktion* bezeichnet. Der Hauptgrund dafür war, die Analyse symmetrisch aufzubauen und so weder den Dingen noch den Menschen einen schon im Vorfeld herausgehobenen Status zuzuschreiben. Mit der Wahl dieser Perspektive und im Zusammenhang mit den konkreten von mir beobachteten und aufgezeichneten Handlungen wird deutlich, dass eine solche Symmetriezuschreibung nicht nur von mir als Analytiker vorgenommen wird, sondern auch von den Menschen in ihrem praktischen Umgang mit den Dingen – sie *vermenschlichen* den Automaten. In meinem Material und in meinen Beobachtungen sprechen die Menschen häufig mit ihm, legen ihre Hände auf ihn, streicheln und treten ihn, warten auf ihn und stimmen sich generell in ihrem Wahrnehmungshandeln auf ihn ein.

Aus dieser Perspektive betrachtend, kann ich das gemeinsame Problem beider Parteien ausmachen. Der Automat wird als Interaktionspartner wahrgenommen und behandelt. Entsprechend wird von ihm auch erwartet, was zum Abschluss einer jeden expliziten Interaktion erwartet wird: ein Abschied.²² Für die Nutzer der Automaten geht mit der Entnahme der Abschnitte in der Regel die Erwartung einher, dass die Interaktion nun beendet sei.²³ Der Auto-

22 Vgl. zum Abschied aus ethnomethodologischer / konversationsanalytischer Perspektive Garfinkel/Sacks 1986, Sacks/Jefferson 1992 und Sacks/Schegloff 1973.

23 Dass es sich um zwei nicht gleichzeitig, sondern nacheinander ausgeworfene Abschnitte handelt ist ein eigenes Problem, auf das ich an dieser Stelle nicht ein-

mat produziert jedoch nicht in erwarteter Klarheit und Geschwindigkeit seinen Teil des Abschieds. Den Personen, die den Automaten bedienen, wird nicht deutlich gemacht, wann die Interaktion auch für den Automaten tatsächlich beendet ist. So wird erst nach Auswurf des abschließenden Belegs – und dann noch mit einiger Verzögerung – ein weiterer, komplexer und kleingeschriebener Dialog angezeigt, in dem nachgefragt wird, ob noch weitere Vorgänge bearbeitet werden sollen. An dieser Stelle der Interaktionssequenz wird aber eine Abschiedsgeste erwartet. Der vermenschlichte Automat zeigt also nicht oder nur in unzureichender Art und Weise, dass er die Interaktion für beendet hält und lässt seine Interaktionspartnerinnen und -partner entsprechend darüber im Unklaren, ob sie legitimerweise gehen können oder nicht – er produziert damit *automatische Irritationen*, denen diejenigen entgehen, die mit diesem Verhalten vertraut sind oder erst gar keinen Abschied erwarten.

Die Begegnung mit den Dingen wird hier also als Begegnung mit einem Anderen wahrgenommen und behandelt, in der Interaktion werden entsprechende Erwartungen produziert. Werden diese Erwartungen nicht eingelöst, so kommt es zu Irritationen. Der Automat ist ein Anderer – allerdings ein Anderer, mit dem schwer umzugehen ist und der entsprechend häufig gemieden und beschimpft wird. Der Automat scheint auch am Geschlecht orientierte Handlungs-codes zu wecken: bei allen von mir aufgezeichneten Paaren, die sich aus einem Mann und einer Frau zusammensetzen, hat der Mann den Automaten bedient. Der Automat in seiner Materialität, seinem Gesamt- und Interfacedesign bringt eine Vielzahl bestimmter Anforderungen mit sich, die nicht alle erfüllen können. Einige bleiben so von seiner Nutzung ausgeschlossen, da Kriterien der Barrierefreiheit nur ungenügend eingehalten werden. Die Abbruchquote unter älteren Menschen ist deutlich höher als unter jungen Menschen, Männer sind meist schneller als Frauen im Lösen der Karten, Kleinwüchsige können das Panel nicht erreichen und so weiter. Diejenigen, die den Ansprüche des Automaten gerecht werden, passen sich in der Interaktion an den Automaten an und begeben sich damit in die bereits erläuterte Doppelrolle von Beherrschenden und Beherrschten (vergleiche den Abschnitt »Dinge: Die Tür«). Die Beobachtung der Interaktionen mit und um den Fahrkartenautomaten herum zeigt, dass dieser ein besonderes Ding ist; ein Ding das selektiv in die räumlich-sozial-materielle Konstellation eingreift und je nach Umständen eine größere oder geringere Attraktion auf diejenigen ausübt, die eine Fahrkarte erwerben oder sich über Verbindungen informieren wollen. Darüberhinaus wird der Automat von denjenigen, die ihn bedienen, in den Status eines in gewisser Weise gleichwertigen Partners gehoben, er wird

gehe, zumal die Bahn die Automaten so umprogrammiert hat, dass sie nun die Fahrkarte immerhin *vor* dem Zahlungsbeleg auswerfen.

gleichsam vermenschlicht. Dadurch unterscheidet er sich als besonderes Ding von der bereits analysierten Tür.

Zusammengenommen ergibt sich bei der Bewegung durch den Terminal eine Vielzahl dynamischer Relationen. In Konstellationen wirken Dinge und Menschen aufeinander ein und treten in Wechselwirkung. Viele dingliche Aspekte der Konstellation sind verhältnismäßig stabil, sie werden nur selten und nur von bestimmten Personen verändert. Die Barrieren und die vor Ort wirkenden Kräfte können Menschen so anordnen, dass diese sich einpassen und ihr Handeln entlang von vorgegebenen Kanälen führen müssen. Diese Kräfte werden im Arrangement von Dingen und Menschen produziert. Ich trete als leiblich handelnder und wahrnehmender in ein Feld gegenseitiger Wechselwirkungen, werde von bestimmten Aspekten verlockt oder abgestossen und übe selbst anziehende und fortdrängende Kräfte aus, passe mich ein oder widerstehe. In der Verschränktheit meines Wahrnehmungshandelns mit meinem Leib, mit der Kleidung, die ich trage und mit der Technik, die ich nutze, verflechte ich mich mit der materiell-sozial-räumlichen Konstellation. In der Begegnung mit den Menschen und Dingen können Irritationen und Brüche auftreten, die wiederum in die Wahrnehmungshandlungen der Menschen einfließen. So wird von allen Teilen der Konstellation gemeinsam eine geregelte aber immer auch kontingente und wandlungsfähige Ordnung geschaffen.

Sich Aufhalten

Das Ticket ist gekauft. Ich sitze auf einer Bank, schlage die Beine übereinander und lege meine Umhängetasche neben meinem Rollkoffer ab. Hoffentlich lasse ich sie da nicht liegen. Was nun? Es dauert noch eine Weile, bis der Zug kommt und ich lasse meinen Blick schweifen, überlege dabei, ob ich schon jetzt die Zeitung rausholen soll, oder ob ich mir damit den Zeitvertreib für die Bahnstrecke stehle. Arbeiten werde ich wahrscheinlich eh nicht mehr, einen Roman hab ich nicht dabei und wenigstens für den langen Tunnelabschnitt der Strecke sollte ich etwas anderes zum draufschaun haben als die Tunnelwand. Also erstmal gar nichts tun. Sollte ich eigentlich wirklich hier sitzen? Ich werde doch die nächsten Stunden noch genug sitzen. Aber mit dem Gepäck rumzulaufen ist kein besonderes Vergnügen und darauf, mir die Beine in den Bauch zu stechen, habe ich auch keine Lust. Also sitzen bleiben und mal abwarten, wer hier noch so am Bahnsteig auftaucht.

Szenenwechsel: Das Gepäck ist in meiner Kabine verstaut. Das Wetter ist gut, also suche ich mir mal den Weg zum Sonnendeck. Es ist zwar schon September, aber die Sonne scheint kräftig und wenn ich mir einen windgeschützten Platz schnappe, sollte es eigentlich sehr angenehm sein. Allerdings, man unterschätzt ja die Kraft der Sonne – gerade an der See. Also werde ich noch einen Zwischenstopp im Passagendeck machen und mir in einem der Läden etwas Sonnencreme kaufen. Die werden sie ja mit Sicherheit haben, die Ladenpassage ist schließlich hundert Meter lang oder so. Dann gewinne ich auch gleich einen Überblick über die verschiedenen Decks und finde später schneller ein Plätzchen zum Lesen. Zwanzig Stunden Fahrtzeit minus Schlafen, Essen, Sonnen, Kino, Entertainment und Disko – da bleiben noch ein paar Stunden zum gemütlichen Lesen.

Der Aufenthalt am Terminal kann auf unterschiedlichste Weise gestaltet werden. Er kann sich auf die zum Reisen gehörigen Tätigkeiten wie das Warten auf die Verbindung beschränken, er kann aber auch Tätigkeiten mit sich brin-

gen, die keinerlei notwendige Verknüpfung mit dem Reisen haben: einkaufen, Leute treffen, etwas essen und trinken oder auch nur ein bisschen dem Treiben zuschauen. Diesen verschiedenen Qualitäten des Aufenthalts gehe ich in diesem Kapitel nach und rekonstruiere dabei, auf welche Weise sich das Geschehen abspielt, wie verschiedene Praktiken mit der materiell-räumlich-sozialen Konstellation in Wechselwirkung stehen und wie soziale Hierarchien produziert werden; wie Sauberkeit und Überwachung miteinander verbunden sind und wie das Design des Ortes und der dort gemachten Angebote zur Produktion einer bestimmten Art von Normalität beiträgt.

Warten und Beobachten

Der Terminal ist ein Ort der Eile, der flüchtigen Begegnungen und der Passagen. Der Terminal ist aber auch ein Ort des Wartens, der Verzögerung und des Zeitvertreibs. Diesen Aspekten des Wartens und sich die Zeit Vertreibens möchte ich im vorliegenden Unterkapitel meine volle Aufmerksamkeit widmen. Welche Rolle spielt die Ruhe in den dynamischen sozial-materiell-räumlichen Konstellationen? Mit welchen Dingen und mit welchen Menschen wird während des Wartens interagiert? Je mehr Zeit ich an einem Ort verbringe, desto mehr erfahre ich über den Ort, das dortige Geschehen und auch die Anderen, die dort Zeit verbringen. Gleichzeitig erfahren auch diese Anderen etwas über mich. Ich beobachte sie und sie beobachten mich. Was zeige ich, wie stelle ich mich dar, und wie gehe ich auf die Anderen ein, wie reagiere ich auf die Handlungen, die sie mir zeigen? Soziale Kontrolle realisiert sich hier über gegenseitige Beobachtung, über Segregationen und über ein sich Einpassen in die durch verschiedene Techniken beeinflusste materiell-räumlich-soziale Konstellation – diesen Aspekten werde ich hier nachgehen

Lungern und Loungen

Während des Wartens lasse ich meine Blicke über die sich mir bietende Szenerie schweifen. Hier und da bleiben sie für einen Moment ruhen, haften an einer Person oder einem Gegenstand. Ein Gedanke entsteht und lässt mich weiter schauen oder ein Ereignis findet statt und mein Blick wird von ihm angezogen.

Die folgende Bilderserie soll Impressionen wiedergeben und Szenen zeigen, die sich mit dem Warten im Terminal verbinden.



Abb. 63: København Hovedbanegården – Haupthalle. Mai 2005



Abb. 64: Fähre Gedser–Rostock – Hauptdeck. Oktober 2005



Abb. 65: Gedser Terminal – Wartehalle. Oktober 2005



Abb. 66: Gedser Terminal – Südausgang. Oktober 2005



Abb. 67: Kiel Color Line Terminal – Empfangsgebäude Haupteingang. 2003



Abb. 68: Oslo Sentralstasjon – Wartebereich Haupthalle. August 2004



Abb. 69: Kiel Stena Line Terminal – Wartebereich. September 2004

Es gibt bestimmte Dinge innerhalb des Terminals, die sich den Wartenden anbieten. Sitzgelegenheiten spielen eine besondere Rolle, sie erlauben auch längere Aufenthalte, ohne dabei besondere Anstrengungen zu erfordern. Bänke aus verschiedensten Materialien, mit oder ohne Rücken- und Armlehnen, ergonomisch aufgebaut, eckig, geschwungen, minimalistisch oder dekoriert sind die Sitzgelegenheiten, die sich am deutlichsten als solche anbieten – sie sind zum Warten gedacht. Allerdings spielen die bereits angesprochenen Unterschiede im Design eine große Rolle wenn es um die möglichen Nutzungen geht. Sitzen kann ich auf all diesen Bänken. Aber wie lange wird es dauern, bis mein Gesäß zu schmerzen anfängt? Kann ich mich auch zur Entspannung oder um einen kleinen Schlummer zu halten hinlegen, oder verhindern Armlehnen oder schalenförmige Einzelsitze dies? Sind die Sitze aus Metall oder Stein, so können sie insbesondere bei kühlen Temperaturen dem Körper schnell Wärme entziehen – sind sie aus Holz, so leiten sie die Wärme nicht so stark können aber, wenn der Lack nicht mehr in gutem Zustand ist, splintern oder schlecht zu reinigen sein. Entsprechend der Gestaltungen ist die Bank also ein Teil der Konstellation, der zu längerem Ruhen einlädt, oder der nur als Zwischenstation genutzt wird.¹

Neben Bänken und Sitzen gibt es noch eine große Zahl anderer Dinge, die für das Verweilen an einem Ort nutzbar gemacht werden. An Wände kann ich

¹ Donald Norman entwickelt in diesem Zusammenhang die Vorstellung von »natürlichem Design« (Norman 2002: 1-11). Ich verwende dieses Konzept hier nicht, weil es die mit dem Wahrnehmungshandeln zusammenhängenden Aspekte des Designs zu stark naturalisiert und von den Akteuren entkoppelt.

mich anlehnen und so einerseits meinen Rücken entlasten und ihn andererseits frei halten. Ich kann mich auf Geländer stützen, mich an sie anlehnen, und abhängig von der Höhe des Geländers und der Breite und Kantigkeit seines obersten Balkens mich auch darauf setzen. Ich meide die Bereiche um Ständer mit Aschenbechern in den ansonsten mittlerweile offiziell rauchfreien Bahnhöfen der DB AG – Andere suchen sie auf, nutzen sie zur Entspannung, können dort unverfängliche Interaktionen mit Anderen beginnen oder nur schnell im Stehen eine Zigarette rauchen, bevor sie sich in den Zug begeben. Je nachdem, wo ich mich aufhalte, bietet sich meinem Wahrnehmungshandeln ein unterschiedliches Geschehen an. Das Treiben der Menschen, die ein- und abfahrenden Züge, besondere architektonische Aspekte des Terminals – dies alles ist aus der von mir eingenommenen Perspektive erfahrbar. Anzeigetafeln und Werbung sind so aufgehängt, dass sie die Blicke der Menschen häufig einfangen. Ist solche Reklame nicht nur prominent angebracht, sondern auch noch animiert, so zieht sie in ihrer Bewegung besonders viel Aufmerksamkeit auf sich. Die Effektivität rollender Werbeplakate, wie sie von der global tätigen Firma JCDecaux und anderen Vermietern von Werbeflächen eingesetzt werden, lässt sich in meinen Videoaufzeichnungen klar erkennen: mit jeder neu einsetzenden Rotation werden Wahrnehmungen angezogen. Ich selbst und Andere, in deren Gesichtsfeld die sich bewegenden Werbeplakate sind, wenden den Blick dorthin. Es passiert etwas und ich prüfe was es ist – egal ob ich an der Werbung interessiert bin oder nicht.



Abb. 70: København Hovedbanegården – Haupthalle. Mai 2005



Abb. 71: New York Central Station – Haupthalle. März 2006

Wer ruht, kann seine oder ihre Umgebung betrachten, wird aber auch von Anderen als ruhend wahrgenommen – er oder sie zeigt somit eine gewisse Stabilität an, die beispielsweise genutzt werden kann, um sie oder ihn anzusprechen. Sich aus dem Fluss der den Terminal Durchquerenden herauszunehmen bringt es also auch mit sich, sich für die anderen Anwesenden verfügbar zu machen. Ihre Wahrnehmungshandlungen können auf die ruhende Person in spezieller Weise eingehen. Für diese wahrnehmungs- und darstellungsbezogenen Interaktionen ist *Sichtbarkeit* eine zentrale Voraussetzung. Das heisst, dass einer der wichtigsten Aspekte der räumlich-sozial-materiellen Konstellationen ist, wer wen auf welche Weise wahrnehmen kann – Andere wahrnehmen, sich darstellen, mit Anderen interagieren, sie anziehen oder abstoßen, angezogen oder abgestoßen werden: über diese Interaktionen werden zentrale Aspekte sozialer Kontrolle produziert und angefochten.

In der Begegnung mit Anderen, den Dingen und den Menschen, etablieren sich Gruppenzugehörigkeiten. Die Beteiligten nehmen permanent *Klassifizierungen* vor, zeigen sich entsprechend zu ihren dynamischen *Erwartungen* an sich selbst und an Andere. Sie handeln in einer Art und Weise die zumindest in Teilen antizipiert was Andere antizipieren könnten. Im Terminal sind verschiedenste Menschen den Wahrnehmungshandlungen Anderer ausgesetzt – und können diese als Publikum ihrer eigenen Handlungen nutzen.

Geschäftsreisende, Pendler aus den Vorstädten, Alte und Junge, Fussballfans und Rollstuhlfahrer, Schulklassen und Kegelveine – sie alle kommen am Terminal zusammen und partizipieren so an der Produktion der sozial-

materiell-räumlichen Konstellation. Allerdings nehmen sie unterschiedliche Positionen in diesen Konstellationen ein. Die Bank mitten in der Haupthalle des Kieler Bahnhofs und gleich hinter dem ServicePoint ist für alle einsehbar. Wenn ich dort laut werde, wird das die Aufmerksamkeit der Angestellten im ServicePoint erregen. Wenn ich einen wichtigen Zug nicht verpassen will, gehe ich früh zum Bahnsteig und halte mich dort auf, auch wenn ich dort vielleicht eher Wind und Wetter ausgesetzt bin als im Empfangsgebäude. Eine Ecke, die von Jugendlichen und Obdachlosen genutzt wird (wie auf Abbildung 26), wird in der Wahrnehmung Anderer zu einem von ihnen besetzten Terrain, entsprechend halten sie gewisse Distanzen ein und verstärken damit die von ihnen wahrgenommene Anordnung oder Hierarchie: dort lungern Menschen herum, wenn ich mich dazu geselle, werde ich von Anderen im Zusammenhang mit diesen Rumlungerern gesehen, also meide ich den Ort soweit es geht.

Anders verhält es sich mit dem auf Abbildung 72 zu sehenden Ort. Die Lounge im Kieler Color Line Terminal ist für alle sichtbar, aber nicht für alle einsehbar und für noch weniger legitimerweise zu betreten. Diese Lounge ist exklusiv für diejenigen vorgesehen, die eine der so genannten »Color Class« Kabinen gebucht haben. Andere dürfen die Lounge nicht nutzen. Der Blick von außen erlaubt es zu sehen, dass im Innern hochwertige gepolsterte Möbel stehen, dass es eine Bar gibt und dass dort eigenes Personal arbeitet – exklusives Personal das für Gäste anderer Klassen nicht zuständig ist.



Abb. 72: Kiel Color Line Terminal – Obergeschoß. September 2005

Die DB AG bietet ihren erster Klasse reisenden Gästen seit einigen Jahren ebenfalls die kostenlose Nutzung von Lounges an (Abbildungen 73 und 74).



Abb. 73: Leipzig Hbf – DB Lounge. Juni 2004



Abb. 74: Leipzig Hbf – DB Lounge. Juni 2004

Wer mehr als 2000 Punkte gesammelt, also pro Jahr mehr als 2000 Euro an die Bahn gezahlt hat (für Reisen und BahnCard), darf sich dort zusammen mit den Kunden erster Klasse entspannen.² In den DB Lounges können umsonst Erfrischungsgetränke eingenommen werden, und man kann sich zusammen mit anderen Bahnkunden desselben Status in bordeaux-rot gepolsterten Designersitzmöbeln niederlassen, die ausliegenden Zeitungen lesen, eine informelle Geschäftsbesprechung durchführen und anderes mehr.

Die konkrete, sozial-materiell-räumliche Konstellation der Terminals, erlaubt und organisiert distinktionsbezogene Wahrnehmungshandlungen. Einige Bereiche des Terminals sind allgemein zugänglich und werden von den Angehörigen unterschiedlicher sozialer Felder³ gleichzeitig und in großer körperlicher Nähe genutzt. Hier kommt es zu Begegnungen, in denen Hierarchien möglicherweise durcheinander geraten und in der Interaktion mit der Dingwelt Irritationen hervorgerufen werden können. In diesen Begegnungen und Irritationen können die Positionierungen im sozialen Feld – zeitlich und räumlich begrenzt – verschoben werden. Hier wird aber auch durch Auftreten, Kleidung, Haltung, Konsum, Sprache und anderes mehr die eigene Position verteidigt. Andere Bereiche des Terminals sind Orte, an denen dieses leiblich-wahrnehmungsbezogene Aushandeln des eigenen Status und des Status der Anderen mindestens in Teilen durch den Ort selbst getragen wird.



Abb. 75: Darmstadt Hbf – Europaplatz. September 2004

- 2 Einzige mir bekannte Ausnahme ist die DB Lounge im neuen Berliner Hauptbahnhof, in der es getrennte Bereiche für bahn.comfort Kunden und Kunden erster Klasse gibt.
- 3 Für die Konzepte Distinktion und soziales Feld vgl. Bourdieu 1987.

Es ist eine allmählich kühl werdende Septembernaut, ich filme die Gestalten nur kurz, benutze den Zoom und nähere mich nicht weiter an sie an (Abbildung 75). Ich hülle mich ein und lege viele Filter und Distanzen zwischen mich und diese erschreckenden (und faszinierenden) Anderen. Auf der anderen Seite gibt es Lounges und exklusive Bereiche für Bessergestellte. Diese Orte liegen hinter Scheiben aus Milchglas, werden von Türstehern bewacht, die darin geübt sind die feinen Unterschiede zu erkennen – mich ihrem Blick auszusetzen erfordert Selbstbewusstsein und Sicherheit in Bezug auf den eigenen hohen Status.

Von beiden Ortstypen gehen so anziehende und abstoßende Kräfte aus, die selektiv auf die Angehörigen bestimmter sozialer Felder wirken. Die sozial-räumlich-materielle Konstellation wird von Kräften durchzogen, denen alle Anwesenden in ihrer Leiblichkeit ausgesetzt sind, denen sie folgen oder widerstehen können. Diese Kräfte sind zentraler Bestandteil von Distinktionsprozessen, sie sind Ressource und Herausforderung der Strategien jeder und jedes einzelnen und sie sind verräumlichte und materialisierte Macht- und Herrschaftstechniken. Ihre souveräne Nutzung setzt die Beherrschung der jeweils erforderlichen Codes und Techniken, die Verfügung über die entsprechende leibliche Verfassung und die Ausstattung mit den notwendigen Mitteln voraus, das heißt sie setzen die Verfügung über ausreichendes soziales, kulturelles und oder finanzielles Kapital voraus.

Beide Ortstypen sind den Blicken der Allgemeinheit entzogen, sie sind in Nischenräume platziert und dienen so den Angehörigen spezifischer Gruppen. Wobei es allerdings einen entscheidenden Unterschied gibt: die einen Nischen werden von denjenigen, die die offizielle Verfügungsgewalt besitzen, explizit gewünscht und sind entsprechend ausgestattet und abgesichert, während die anderen immer verhältnismäßig instabil und flüchtig sind – eine Patrouille des Bundesgrenzschutzes oder der 3-S und der von ihr angestellten Wachdienste genügt, um den Rückzugsort zu einer Falle zu machen, die Installation von Kameras und oder speziellen Beleuchtungsanlagen kann die Schattenwelt den kontrollierenden Blicken der Anderen aussetzen.

Spuken und Nachhallen

Die Schattenwelt breitet sich aus, wenn das Tagesgeschäft ausklingt und die dazu gehörigen Pendler und Kurzstreckenreisenden allmählich verschwinden. Tagsüber noch durchqueren sie die großen Freiräume des Terminals, warten am Bahnsteig und kaufen Snacks und Zeitungen. Sie beleben die Gänge und Hallen mit ihren Stimmen und mit ihren eiligen oder gemächlichen Bewegungen. In den Abendstunden nimmt die Dichte in den sozial-räumlich-materiellen Konstellationen ab, weniger Menschen bewegen sich durch den Terminal, die Abstände zwischen ihnen werden größer und sie treten als Einzelne oder

Gruppen klarer hervor. Das Geschäft verschwindet und mit ihm die Geschäftigen, übrig bleiben die Verspäteten, die weit Gereisten und die Nachtschwärmer – diejenigen, die sich an den zeit- und räumlichen Rändern bewegen.



Abb. 76: Darmstadt Hbf – Vorplatz, Haupteingang. September 2004



Abb. 77: Darmstadt Hbf – Gleishalle Überführung. September 2004

Doch dann und wann gibt es Unterbrechungen in dieser einsetzenden Ruhe – späte Züge kommen an und bringen eine kurze Belebung in den Terminal. Das Innere des Bahnhofs wird durch nächtlich ankommende Züge für eine Weile von einer Welle eintreffender Menschen durchlaufen; einer Welle, die draußen versickert. Von außen kommen eher leise Rinnsale in den Bahnhof. Einzelpersonen oder Gruppen tröpfeln ein, halten sich eine Weile in der Leere der Empfangshalle auf, warten vielleicht auf Andere, gehen zu den Bahnsteigen oder durchqueren nur den Bahnhof – als Abkürzung des Weges oder als Abwechslung im Durchschreiten der nächtlichen Stadt.

Am Tag und in der Nacht entfalten sich *unterschiedliche Ökonomien* in der materiell-sozial-räumlichen Konstellation des Terminals und prägen diese auf entscheidende Weise. Tagsüber dominiert eine Ökonomie des Pendelns, Werbens, Kaufens und Verkaufens. Entsprechend sind Kunden, Verkäufer und Informierende vor Ort. Nachts hingegen dominiert eine Ökonomie des Wartens (auch im Sinne der Wartung von Technik und Gebäude), des Wachens und des Ausweichens. Neben den übrig Gebliebenen – den wartenden Reisenden, den Obdachlosen und den Verlorenen – treten dann diejenigen ins elektrische Licht, die die Grundreinigung machen, Züge verkuppeln und technische Geräte überprüfen (Abbildungen 77 und 78).⁴



Abb. 78: Darmstadt Hbf – kuppelnder Regionalzug. September 2004

4 Vgl. die Studie von Edelman 1997 über die Interaktionen zwischen Gleisarbeitern, Zügen, Stellwerk und die Praktiken der Gleisarbeiter.

Sie bewegen sich mit großer Selbstverständlichkeit durch den Bahnhof, steigen über Gleise, gehen in Kammern und sonstige, Anderen verschlossene Bereiche. Sie verschieben, manipulieren und tauschen Dinge, die eigentlich nicht verrückbar sind. Während die Anderen ruhen, bringen sie Dinge hervor. Sie halten die Infrastruktur aufrecht, die während des Tages verkauft, rollt, blinkt und schaltet. Sie erzeugen Geräusche in der Stille. Mit automatischen Reinigungsmobilen surren sie durch die Gänge, fegen und wischen dabei die steinernen Böden und hinterlassen glänzend feuchte, nach Reinigungsmittel riechende Flächen. Sie rütteln an Mülleimern herum, klappern mit Türen und Geräten und setzen Maschinen ein, die die Stille mit plötzlichem Lärm erschrecken können. Die Geräusche kommen aus unterschiedlichsten Ecken, aus der Dunkelheit und von Orten, die auch mir als mit Drehgenehmigung ausgestattetem und kenntnisreichen Forscher unbekannt sind, (Audiosequenzen 4 bis 7). Sie erzeugen eine gespenstische Stimmung, in der sich einige Dinge fast stumm bewegen und in der aus einer Welt jenseits des Sichtbaren merkwürdige Geräusche hervor dringen. Die Nacht im Terminal wird von Geistern bevölkert, von denen im Tageslicht kaum Spuren zeugen.⁵

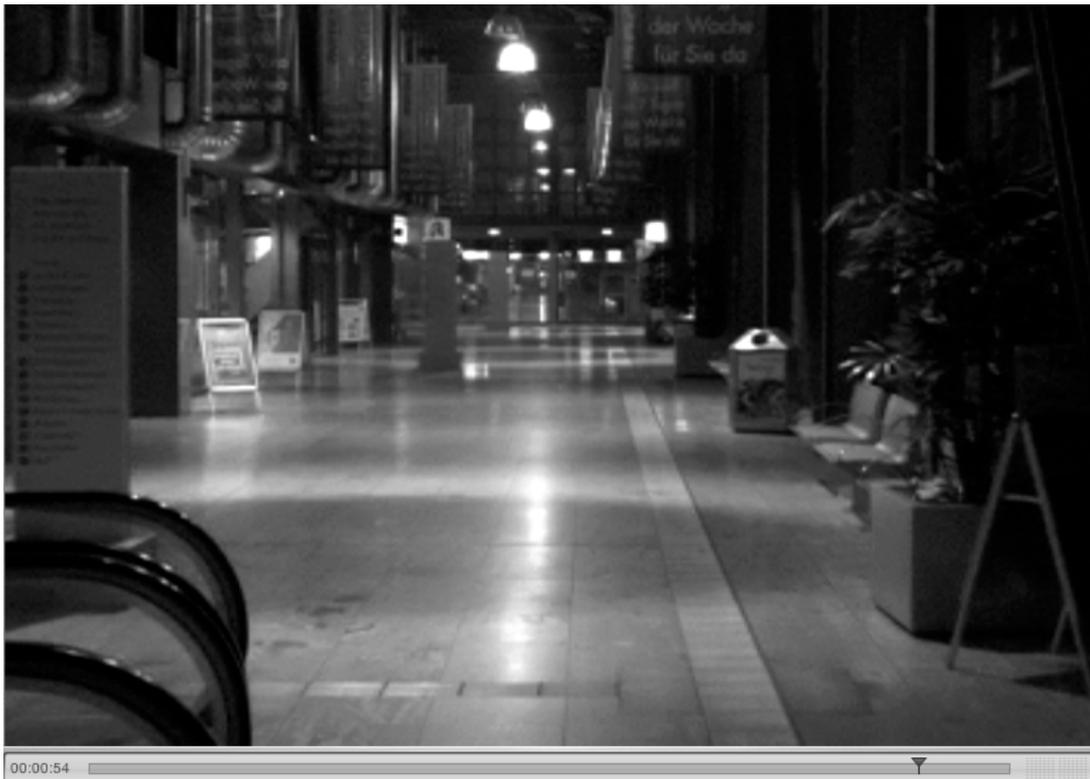


Abb. 79: Darmstadt Hbf – Westhalle. September 2004

⁵ Vgl. zur Ästhetik und Materialität der Industrie und den von ihr hervorgerufenen Geistern die Arbeiten von Tim Edensor (2005a, 2005b).



Abb. 80: Darmstadt Hbf – Anzeige Gleis 9. September 2004



Abb. 81: Darmstadt Hbf – Überführung in der Gleishalle. September 2004

In der Nacht klingen Echos durch die Konstellation und Fernes kündigt sich an, bevor es sichtbar wird – wenn es überhaupt sichtbar wird. Das Laute trägt so leicht zur Beunruhigung bei, es bringt Unruhe in die gleichmäßige beinahe

Stille, in das leise Summen von Geräten und das Rauschen der Stadt. Lärm erschrickt und einzelne, klare Geräusche treten sehr deutlich hervor.

Eine Frau mit hochhackigen Schuhen, die allein durch den abendlichen Terminal geht, erzeugt mit jedem Schritt ein klares, nachhallendes Geräusch – schon aus der Ferne schaue ich in die Richtung der Schritte, frage mich, wer da wohl kommen wird. Die Jungs auf der Bank auf der anderen Seite der Halle schauen sich an und gucken auch in die Richtung der Schritte. Die Frau tritt in ihr Gesichtsfeld, wird von ihren Blicken verfolgt und ich weiß nicht, ob ich sie auch betrachten oder mit meinen Blicken in Ruhe lassen will.

Eine Gruppe junger Leute betritt die Halle, sie unterhalten sich, dann beginnt einer von ihnen, ein Kinderlied zu singen, der Klang seiner ironisch klingenden Stimme hallt. Ein Mädchen aus der Gruppe prustet amüsiert. (Audiosequenz 8)

Ich gehe zu einem besonderen Ort im Darmstädter Hauptbahnhof: der Kuppel im Gang vom Empfangsgebäude zur Gleishalle. Die Kuppel ist so geformt, dass Geräusche, die man direkt unter ihrem Zentrum macht, ein klares, mehrfaches Echo hervorrufen. Ich bin endlich allein und kann probieren, wie die Sache nun genau funktioniert, mache Geräusche und tappe mit der Sohle meines Schuhs auf den Marmorboden. Es hallt, ich freue mich, fürchte aber, bei dieser kindischen Handlung ertappt zu werden – deshalb gehe ich weiter und schalte die Kamera wieder aus. (Audiosequenz 9)

Die Nacht ist eine Zeit, in der die Dinge überhand nehmen können und in der sich nur wenige Menschen durch die Konstellationen bewegen. Diese Leere gibt Raum für Fantasie, für Spielereien und Experimente, aber sie öffnet auch Raum für Ängste und Bedrohungen. Diese potentiell bedrohliche Freiheit der Leere zieht besondere Aufmerksamkeit auf sich und verlangt nach Aufsicht und Kontrolle – neben Arbeitern, Nachzüglern und Hängengebliebenen gibt es so auch immer noch diejenigen, die beobachten und kontrollieren, diejenigen die verhindern sollen, dass der Spuk überhand nimmt und die Angst zur Wirklichkeit wird.

Überwachen



Abb. 82: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004

Die Angestellten privater Sicherheitsdienste (vor allem der Bahn Schutz & Service GmbH, kurz BSG – siehe auch Abbildung 82), die von der 3-S koordiniert werden, und die Beamten des Bundesgrenzschutzes (Abbildung 83) übernehmen Überwachungsaufgaben auf dem Bahnhofsgelände. Die BSG Angestellten üben das Hausrecht aus, verfügen aber über keine polizeilichen Befugnisse. Diese werden in einer »Ordnungspartnerschaft« vom Bundesgrenzschutz durchgesetzt, so dass dieser bei Festnahmen und Straftatbeständen eingreift. Die Angehörigen beider Gruppen tragen Uniformen⁶ und sind so für die Besucher des Bahnhofs klar erkennbar. Sie sind teilweise auch in gemeinsamen Patrouillen unterwegs. Die Körpersprache der Sicherheitskräfte ergänzt die wehrbereitschafts-bezogenen Aspekte der Uniform. Die Ausstattung der privaten Sicherheitsdienste mit Funkgeräten, am Gürtel befestigten Multifunktions Taschen und teilweise auch mit Knüppeln (und die zusätzliche Ausstattung des Bundesgrenzschutz mit Waffen und Handschellen), die getragenen Barett und das feste Schuhwerk zeigen an, dass durchgegriffen werden kann und dass eine Bereitschaft zur Kommunikation mit zusätzlichen Sicherheitskräften gegeben ist. Dieser Ausdruck der materiellen Ausstattung wird durch Haltung und leibliche Orientierung noch unterstrichen. Auf Abbildung 82 ist die eine typische Geste zu sehen: die Verschränkung der Arme hinter dem Körper und das damit einhergehende Herausdrücken des Oberkörpers. Die aufrechte Kopfhaltung und der skeptische Blick (siehe auch den auf

⁶ Der Bundesgrenzschutz setzt allerdings auch Zivilfahnder ein.

Abbildung 83 rechts zu sehenden Beamten) gehören genauso dazu, wie das auseinander Stellen der Beine beim Stehen.

Sowohl die Angehörigen der BSG als auch des Bundesgrenzschutzes werden von Leuten angesprochen, die sie um Informationen bitten. In der Patrouille nehmen die Sicherheitskräfte also neben Überwachungsaufgaben auch Informationsaufgaben wahr, beziehungsweise sie werden mit solchen Aufgaben durch die anderen Anwesenden im Bahnhof konfrontiert.



Abb. 83: Kiel Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004

Dass diese Konfrontation nicht immer glücklich gelöst werden kann zeigt Abbildung 83, in der eine Frau anscheinend nur über Gebärden versucht, mit den Beamten zu kommunizieren. Diese interagieren für über eine Minute mit der gestikulierenden Frau, verständigen sich dann kurz miteinander und gehen schließlich in Begleitung der Frau ab, wobei die Gesten der Frau bei mir den Eindruck erwecken, dass sie sich unverstanden fühlt. Die Sicherheitskräfte befinden sich in einer Doppelrolle, deren einen Teil (Sicherheit) sie durch ihre Uniformierung, Ausstattung und körperliche Haltung klar zum Ausdruck bringen (vergleiche auch den Abschnitt »Draußen bleiben«), mit deren anderem Teil (Service) sie jedoch nicht immer problemlos umgehen können. Diese Doppelrolle wird ihnen durch das (Wahrnehmungs-)Handeln der anderen Anwesenden angetragen, unabhängig davon, ob diese Rolle offiziell für sie vorgeschrieben ist oder nicht und auch unabhängig davon, ob und wie sie für diese Rolle ausgebildet wurden. Wie sie diesen Spagat lösen, ist ihnen über-

lassen und die Konsequenzen dieser Doppelrolle für ihren Arbeitsalltag und für die von ihnen beratenen und kontrollierten Menschen haben ebenfalls sie selbst zu tragen – und diejenigen, die mit ihnen interagieren. In ihrer Aufgabe als Überwachende widmen die Sicherheitskräfte ihre Aufmerksamkeit besonders denjenigen, die sie für abweichend halten und sie greifen dabei auf gängige Stereotype und ihren eigenen Erfahrungsschatz zurück. Bei einer Führung durch die Sicherheitseinrichtungen des Frankfurter Hauptbahnhofs⁷ haben Angestellte der 3-S beziehungsweise des Bundesgrenzschutzes von »Bettlern, Pennern, Junkies, Dealern, Asylanten« gesprochen – die Identifikation eben dieser Gruppen findet aus Perspektive der Sicherheitskräfte statt, im Fall der BSG beziehungsweise des 3-S werden die Angestellten nicht speziell für solche Identifikationen ausgebildet; sie verfügen über die Ausbildung, die ihnen im Rahmen des Erwerbs des IHK Abschlusses »Sicherheitsdienst«⁸ gegeben wurde. Die Patrouillen der Sicherheitskräfte führen durch verschiedene Teile des Bahnhofsgeländes, durch die Hallen, nach draußen und wieder hinein, sie überwachen das nähere Umfeld und richten ihr Augenmerk auf kritische Bereiche wie Nischen, Ecken und andere schwer einsehbare Orte – die Orte des Schattenlebens. Durch ihre Bewegung bleiben die Sicherheitskräfte potentiell überall präsent. Sind sie jetzt nicht da, so können sie aber gleich wieder kommen. Sie wirken mit ihrer Anwesenheit so auf die gesamte Konstellation, mal direkter durch ihr wahrnehmbares Handeln, mal eher indirekt in den Erwartungshaltungen der Anderen. Durch ihre patrouillierende Anwesenheit wird gezeigt, dass der Terminal ein Ort ist, an dem für Sicherheit gesorgt wird und an dem mit Sanktionen gerechnet werden muss. Um die Frage zu klären, was genau sanktioniert wird und wie die Legitimität der Sanktion hergestellt und angefochten wird, hätte ich die Sicherheitskräfte gezielter beobachten und verfolgen müssen. Im Rahmen dieser Arbeit habe ich mich jedoch grundsätzlich gegen die gezielte Beobachtung von einzelnen Personen oder Personengruppen entschieden – im Mittelpunkt steht die Konstellation in ihrem Bezug zu allen ihren Bestandteilen, mit einem Schwerpunkt auf die Materialität und das technisch-dingliche Gefüge des Terminals.

7 Mein großer Dank für die Möglichkeit, bei der Führung mitzumachen, und für die Übermittlung der Protokolle und Auswertungen dieser und anderer Führungen durch 3-S Zentralen geht an meinen Kollegen Sergej Stoetzer von der TU Darmstadt und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer seines Seminars »Die Überwachungsgesellschaft« im Wintersemester 2004/2005.

8 Dahinter verbirgt sich ein Abschluss nach §34a GewO. Die Maßgaben für Unterrichtsinhalt sind folgende Recht der öffentlichen Sicherheit und Ordnung einschließlich Gewerbeamt; Bürgerliches Gesetzbuch; Straf- und Strafverfahrensrecht einschließlich Umgang mit Waffen; Unfallverhütungsvorschrift, Wach- und Sicherheitsdienst; Verhalten in Gefahrensituationen; Umgang mit Menschen (u. a. Deeskalationstechniken); Grundzüge der Sicherheitstechnik. Vgl. IHK Lüneburg-Wolfsburg 2006.



Abb. 84: Oslo Sentralstasjon – Zum alten Empfangsgebäude. August 2004



Abb. 85: Leipzig Hbf – Unterführung. Juni 2004

Das technisch-dingliche Gefüge flankiert die Maßnahmen und die Präsenz der Sicherheitskräfte. Herausragender Teil des Gefüges im hier behandelten Zusammenhang ist die Videokamera in ihren unterschiedlichen Gestalten. Es

gibt eine Vielzahl unterschiedlicher Kameramodelle, die sich hinsichtlich Größe, Stabilität, Sichtfeld, Aufhängung, Auflösungsvermögen und anders mehr unterscheiden. Am klarsten zu erkennen sind Kameras, die einzeln aufgehängt sind und, beweglich oder starr, mit ihrem gesamten Kamerakörper und der Ausrichtung des Objektivs sichtbar sind (vergleiche Abbildung 84 und 85). Bei diesen Kameras kann nachvollzogen werden, in welche Richtung gefilmt wird (es besteht aber weiterhin Unklarheit über das Auflösungsvermögen der Kamera, ob sie ein Zoomobjektiv besitzt oder nicht und ob auch Farben aufgezeichnet werden) und es ist mindestens potentiell möglich, die Kamera als solche zu erkennen.



Abb. 86: Rostock HP Lütten Klein – Unterführung. Oktober 2005

Je nach Art und Ort der Aufhängung und des Kameradesigns sind diese allerdings nur zu finden, wenn man sich mit den verwendeten Modelltypen auskennt und seine Aufmerksamkeit darauf richtet, Kameras zu suchen. Die aufwändigeren schwenkbaren Kameras sind häufig von Kuppeln umgeben, wie bei der Deckenkamera von Abbildung 86. Sie erlauben häufig Sichtfelder mit einem Radius von 360° und können teilweise auch den Bereich direkt unter der Kamera aufnehmen. Die Anzahl von Videokameras ist insbesondere bei Großbahnhöfen kaum überschaubar. Im Jahr 2004 waren nach Aussage der jeweiligen 3-S Vertretungen im Frankfurter Hauptbahnhof 107 Kameras und im Berliner Ostbahnhof 82 Kameras angebracht: auf Bahnsteigen, in Fußgängertunneln, in Parkdecks, bei Schließfächern, in Verkaufsbereichen, und im Bahnhofsvorfeld, wo sie sich bis auf Bürgersteige und Vorplätze erstrecken.

Die Überwachungskameras sind stark verbreitet. Wie präsent sie sind, hängt vor allem vom Kameradesign, der Art der Anbringung und der Größe der Halle ab. Von den in der Haupthalle des Frankfurter Bahnhofs angebrachten Videokameras waren einige weiter entfernt aufgehängene für mich selbst dann kaum zu erkennen, wenn sie mir gezeigt wurden.

Häufig sind Kameras besonders in engen Gängen, in Unterführungen und Nischen⁹ sichtbar – diese Kameras zeigen durch ihre Sichtbarkeit auch in den vermeintlich abgelegenen und leeren Bereichen des Terminals die Allgegenwart der Überwachung an. Der panoptische Effekt wird so auch in verwinkelten Räumen produziert: egal wo man ist, man weiß nie, ob man gerade beobachtet wird – deshalb muss man, wie im von Michel Foucault beschriebenen Gefängnis von Bentham, davon ausgehen, immer beobachtet zu werden:

Die panoptische Anlage schafft Raumeinheiten, die es ermöglichen, ohne Unterlass zu sehen und zugleich zu erkennen. [... Jeder] wird gesehen, ohne selber zu sehen; er ist Objekt einer Information nicht Subjekt in einer Kommunikation. [...]

Daraus ergibt sich die Hauptwirkung des Panopticon: die Schaffung eines bewussten und permanenten Sichtbarkeitszustandes beim Gefangenen, der das automatische Funktionieren der Macht sicherstellt. Die Wirkung der Überwachung ist permanent, auch wenn ihre Durchführung sporadisch ist; die Perfektion der Macht vermag ihre tatsächliche Ausübung überflüssig zu machen; der architektonische Apparat ist eine Maschine, die ein Machtverhältnis schaffen und aufrechterhalten kann., welches vom Machtausübenden unabhängig ist; die Häftlinge sind Gefangene einer Machtsituation, die sie selber stützen. [...]

Eine wirkliche Unterwerfung geht mechanisch aus einer fiktiven Beziehung hervor, so dass man auf Gewaltmittel verzichten kann, um den Verurteilten zum guten Verhalten, den Wahnsinnigen zur Ruhe, den Arbeiter zur Arbeit, den Schüler zum Eifer und den Kranken zur Befolgung der Anordnungen zu zwingen. (Foucault 1976: 257-260)

Gemeinsam produzieren Kameras und Sicherheitskräfte Konstellationen, in denen die Überwachung eine wichtige Rolle spielt. Die Anwesenden sind permanent der Möglichkeit ausgesetzt, betrachtet und kontrolliert zu werden. Die Blicke Anderer und zwar solcher Anderer, die über Sanktionsmittel und ein wehrhaftes Auftreten verfügen, können sie jederzeit treffen. Ihre technisierten Blicke wirken als ordnende Kräfte in der materiell-räumlich-sozialen Konstellation.

Diese ordnenden Kräfte erstrecken sich in zeitlicher und räumlicher Ausdehnung so weit, wie die Blicke des Sicherheitspersonals und ihrer Kameras

⁹ Im Frankfurter Hauptbahnhof sind in einigen Nischen sogar Kameras angebracht, die über einen Bewegungssensor automatisch aktiviert und in den Vordergrund geschaltet werden, wenn sich in der entsprechenden Nische etwas regt, so dass BSG oder Bundesgrenzschutz die Nische gleich wieder räumen können.

reichen. Die gezielte Herstellung und Ausdehnung von Sichtbarkeit ist deshalb von zentraler Bedeutung – ohne Blicke keine Kontrolle, oder zumindest keine Kontrolle, wie sie sich mit den effizienten Mechanismen der panoptischen Anlage gleichsam von selbst produziert und in jede und jeden Einzelnen hinein verlagert.

Auf Abbildung 87 (und ähnlich auch auf Abbildung 72 bei der Color Class Lounge in Kiel) wird auf eine sehr spezifische Art und Weise Sichtbarkeit hergestellt. Die an sich durchsichtigen Scheiben, die den Wartebereich umgeben (und die bei Renovierungen in Bahnhöfen alte Wartebereiche zunehmend ersetzen), sind mit milchigen Streifen versehen, deren Stärke von oben nach unten zunimmt, so dass sie auf Kniehöhe eines stehenden Erwachsenen praktisch keine Blicke mehr durchlassen und den Bereich darüber – also ungefähr die gesamte Oberkörperhöhe einer im Wartebereich sitzenden Person – in Teilen sichtbar werden lassen. Weiter nach oben hin ist die Durchsichtigkeit der Scheibe fast gar nicht mehr eingeschränkt. Entsprechend sind sitzende Menschen in diesem Bereich vor von außen kommenden Blicken zumindest teilweise geschützt und ihnen wird im Wartebereich eine gewisse Intimität gewährt. Sollte aber jemand stehen oder sich bewegen, so ist dies auch von außen gut erkennbar. Darüberhinaus ist der Wartebereich auch nach oben hin offen, so dass Rufe oder andere laute Geräusche nach außen dringen können.



Abb. 87: Leipzig Hbf – Bahnsteig. September 2004

Hier findet also ein differenziertes Wechselspiel statt – zwischen Wahrnehmbarkeit und Exponiertheit auf der einen und Intimität und Schutz auf der anderen Seite. Über dieses Wechselspiel vermitteln sich die Anziehungs- und Abstoßungskräfte der materiell-sozial-räumlichen Konstellation. Der spezifische Charakter des Ortes, seine spezifische Normalität wird in einem durch Sichtbarkeiten geordneten Raum hergestellt.

Eine etwas konventionellere Sichtbarkeitsproduktion findet in vielen der von mir genutzten Fährterminals statt: hier sind die Büros der Angestellten, die Serviceeinrichtungen und die Geschäfte so angeordnet, dass von ihnen aus der Besucherbereich des Terminals überblickt werden kann (Abbildung 96).



Abb. 88: Kiel Color Line Terminal – Haupthalle. Oktober 2003

Hier wird also jede einzelne Mitarbeiterin und jeder einzelne Mitarbeiter der Color Line zum Überwachenden – sie alle können sehen, was sich abspielt, und alle, die sich im Terminal aufhalten, sind ihren Blicken ausgesetzt. Zusätzlich sind auch noch einzelne Videokameras angebracht – in meinen Notizen steht, dass ich im Kieler Color Line Terminal zwei entdecken kann. Der Einsatz von ständig patrouillierenden Sicherheitskräften ist an so einem Ort nicht unbedingt notwendig und ich habe diese am Fährterminal nur selten angetroffen – am ehesten dann, wenn der Terminal geschlossen wird, weil die letzte Fähre abgefahren ist und bis zum nächsten Tag keine weitere verkehrt.

Dinge: Das Gepäck

Im Terminal gibt es jedoch mehr zu überwachen als nur das Verhalten der Menschen. Auch eine bestimmte Art von Dingen kann ein bedrohliches Eigenleben entwickeln, ein Eigenleben, das um so bedrohlicher wird, je einsamer das Ding ist. Das Gepäck – Koffer, Taschen, Rucksäcke, Tüten – gehört zu einer Person. Es ist Teil der Person, wird von seinen Besitzerinnen und Besitzern am Leib getragen oder geführt, dient manchmal als Stütze oder als willkommene Ablage für ermattete Glieder und es wird, als zu einem gehörig, mitsamt seines Inhalts sorgsam gehütet. Die *Sorge um das Gepäck* konfiguriert das Verhältnis zwischen diesen kuriosen Dingen und denjenigen, zu denen es gehört. Die Sorge um das Gepäck ist ein bedeutsamer Aspekt der sozial-materiell-räumlichen Konstellation des Terminals.



Abb. 89: *København Hovedbånegarden – Bahnsteig 6/7. Mai 2005*

Auf Abbildung 90 ist ein älteres Paar zu sehen. Sie stehen beide beieinander mit ihren Rollkoffern und den darauf abgelegten Taschen in der Schlange vor dem Check-In Schalter der Fähre, die sie von Oslo nach Kopenhagen bringen wird. Die rechte Hand der Frau umgreift den Griff ihres Rollkoffers. Sie hat die Griffschlaufen ihrer Tasche so angeordnet, dass diese von ihrer Hand zusammen mit dem Griff des Rollkoffers umfasst werden können. Beide, Rollkoffer und Tasche, sind so mit ihr verbunden und von ihr gesichert. In ähnlicher Weise zeigt der Mann, dass das Gepäck zu ihm gehört: er hat seine Linke auf der Tasche abgelegt, die auf seinem Koffer steht. So kann er ertasten, wenn sich Tasche und Koffer bewegen. Darüberhinaus stehen beide sehr

nah an ihrem Gepäck, ihre Beine und Schuhe sind auf Tuchfühlung mit den Koffern und Taschen (ähnliche Anordnungen sind auf den Abbildungen 89 und 90 gezeigt). Nachdem ich mich (in Begleitung) hinter ihnen in der Schlange angestellt habe und sie ein Stück vorgerückt sind, drehen beide ihre Köpfe für einen Moment so, dass wir, die Neuankömmlinge, in ihrem Sichtfeld sind. Durch ihre Haltung und ihre Wahrnehmungshandlungen zeigen beide ihre Zusammengehörigkeit mit ihren Gepäckstücken an – sie handhaben es, es gehört zu ihnen und sie sind sich ihres Umfeldes bewusst.

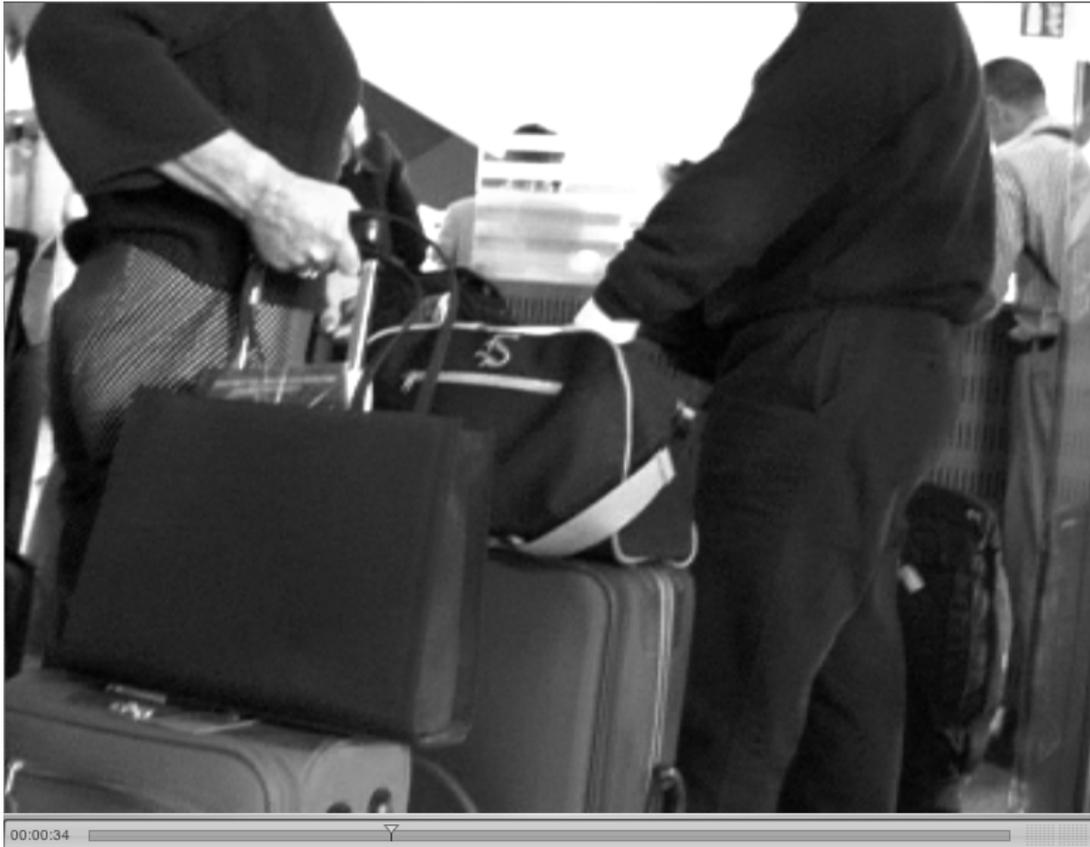


Abb. 90: Oslo Stena Line / DFDS Terminal – Check-In. September 2005

In der Reaktion auf fremdverursachte Bewegungen des Gepäcks zeigt sich, wie sehr das eigene Gepäck dem Leib angegliedert wird. Für Andere ist eine Berührung des Gepäckstücks vielleicht nur ein flüchtiger Kontakt mit einer Sache. Für diejenigen, zu denen das Gepäck gehört, kann es jedoch als ein Eingriff in die eigene Privatsphäre aufgefasst werden. Entsprechend wird mit Verwirrung oder sogar Verärgerung auf den unerwarteten oder unerwünschten Kontakt einer fremden Person mit dem eigenen Gepäck reagiert. In diesem Zusammenhang greift Goffmans Modell der Territorien des Selbst den Zusammenhang sehr treffend: der Besitz gehört zum eigenen Bereich, dem *possessional territory*, dieser wird verletzt und eine entsprechende Reaktion wird hervorgerufen (Goffman 1971: 38, 49-58).



Abb. 91: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Das Gepäck ist trotz dieser Zugehörigkeit klar vom eigenen Leib unterschieden – Bewegungen des Gepäcks oder sein Kontakt mit Anderen können nur dann gespürt werden, wenn die Bewegung beziehungsweise der Widerstand, der sich am Gepäckstück realisiert, groß genug ist und der physische Kontakt zum Gepäck hergestellt ist. In der Enge der Gangway oder in der Enge der Zugtür kann es so zu einer Asymmetrie des Wahrnehmens kommen, die genau umgekehrt gelagert ist: hier sind nicht der Eigentümer oder die Eigentümerin des Gepäcks unangenehm betroffen, sondern diejenigen, die vom Gepäck der Anderen berührt werden – ein Ärgernis insbesondere bei großen Rucksäcken, die leicht mit dem Gesicht oder Oberkörper derjenigen in Kontakt kommen können, die hinter den Rucksack Tragenden stehen. Um die Rucksackträger auf ihr unangemessenes Fehlverhalten aufmerksam zu machen genügt es in der Enge meist nicht, eine kleine Geste oder Äußerung des Unwillens zu machen – um den Kontakt und die Beeinträchtigung zu bannen ist ein größerer Aufwand nötig, was die Brisanz der Situation noch weiter verschärft. Das Gepäck wird also dem eigenen Leib angegliedert und gehütet, trotzdem unterscheidet es sich von diesem – es ist weniger sensibel und macht damit das Konglomerat Mensch-Gepäck ebenfalls zu einer mindestens potentiell unsensiblen und so für Andere möglicherweise lästigen Einheit.

Das *Gepäck als Last* ist ebenfalls bedeutsam. Es schränkt die Beweglichkeit der Personen ein, zu denen das Gepäck gehört, macht sie langsam, und macht aus bestimmten Arrangements Hindernisse, die unbeladenen Personen

keine Probleme bereiten würden, insbesondere wenn Schwäche oder eine altersmäßig eingeschränkte Beweglichkeit der beladenen Person den Umgang noch weiter verkompliziert. Für den Umgang mit solchen Situationen gibt es technische Einrichtungen wie Gepäckwagen, Rampen, Rolltreppen und Fahrstühle. Aber es kann trotzdem notwendig werden, die Hilfe Anderer in Anspruch zu nehmen, die beim Tragen des Gepäcks mit anpacken und helfen, die Hindernisse zu überwinden. Das Gepäck kann so zum Anlass für Interaktionen werden, in denen gegenseitige Unterstützung eine Rolle spielt. Die Unterstützung setzt allerdings voraus, dass es auch Menschen gibt, deren Hülle es zulässt, die Situation angemessen wahrzunehmen, und die dann ihre Hilfe anbieten oder auf das Hilfs gesuch einer anderen Person reagieren können.

Das Gepäck gehört zum Menschen, belastet und wird behütet. Gepäckstücke die nicht mehr behütet werden, die verwaist sind, ändern ihren Status. Sie werden zu Gegenständen, die ein Geheimnis bergen. Zu wem gehören sie? Warum sind sie allein? Was befindet sich in ihnen? Handelt es sich nur um ein vergessenes Stück Gepäck von harmlosem aber vielleicht auch wertvollem, interessantem Inhalt? Oder geht von ihm eine Gefahr aus? Wurde es absichtlich platziert – als Bombe?

Offene Tatkomplexe

Versuchte Bombenanschläge

Koffer Fall 1

Im Regionalexpress **10121** (Aachen-Hamm), wurde am 31.07.2006, gegen 14:45 ein Koffer/Trolley der Marke "e-go" entdeckt.



Abb. 92: Fahndungsseite des Bundeskriminalamtes © Bundeskriminalamt¹⁰

¹⁰ http://www.bka.de/fahndung/personen/tatkomplexe/trolley/koffer_fall1.html
abgefragt am 26.8.06

Bombenanschläge bei denen die Sprengkörper in Taschen oder Koffern transportiert und an den Ort ihrer Bestimmung befördert werden, um dort Schaden an Mensch und Material anzurichten, sind ein Mittel des terroristischen Kampfs – sie sind der Hauptanlass für die *Furcht vor dem verwaisten Gepäck*. Die Rollkoffer von Abbildung 92 und 93 dienten im Juli 2006 für einen versuchten Anschlag auf zwei Regionalzüge der DB AG, die Zünder funktionierten jedoch nicht, so dass es zu keinen Opfern kam. Das Bundeskriminalamt hat die Bilder dieser beiden Rollkoffer anschließend ins Internet gestellt, um bei der Fahndung nach den Tätern und eventuell vorhandenen Komplizen zu helfen. Die Koffer sehen aus wie jeder andere Rollkoffer auch – von außen gesehen gibt es keinen Hinweis auf ihren möglicherweise tödlichen Inhalt. Deswegen hat jedes einzelne verwaiste Gepäckstück das Potential, eine eben solche, tödliche Gefahr zu sein.

Offene Tatkomplexe

Versuchte Bombenanschläge

Koffer Fall 2

Im Regionalexpress **12519** (Mönchengladbach - Koblenz) wurde am 31.07.2006, gegen 14:40 ein Koffer/Trolley der Marke "SUNPEAK" entdeckt.



Abb. 93: Fahndungsseite des Bundeskriminalamtes © Bundeskriminalamt¹¹

Inwieweit diese Annahme tatsächlich gemacht wird und inwieweit das verwaiste Gepäckstück als Bombengefahr behandelt wird, hängt von historischen und lokalen Entwicklungen ab, die zu besprechen hier der Raum fehlt. Zum Zeitpunkt des Schreibens dieser Arbeit liegt die Wahrnehmung des verwaisten Gepäckstücks als mögliche Bombe leider näher als zu anderen Zeiten. An Flughäfen droht solchem Gepäck die kompromisslose Sprengung, an den hier

11 http://www.bka.de/fahndung/personen/tatkomplexe/trolley/koffer_fall2.html
abgefragt am 26.8.06

untersuchten Terminals kann sie auch Anlass für Absperrungen und das Herbeirufen von Spezialisten zur Bombenentschärfung sein.

Entsprechend wichtig ist es, dies im Umgang mit dem Gepäck zu berücksichtigen: ich muss mein eigenes Gepäck nicht bloß hüten, ich muss es auch in einer solchen Art und Weise hüten, dass andere Anwesende erkennen, dass es sich um mein Gepäck handelt und dass ich nicht die Absicht hege, das Gepäck verwaissen zu lassen. Will ich also kurz weggehen, um etwas zu kaufen oder auf die Toilette zu gehen, so muss ich Anderen zeigen, dass ich gleich wieder da sein werde oder sogar explizit jemanden ansprechen und ihn oder sie darum bitten, ein Auge auf das Gepäck zu haben. Allerdings müsste mir die andere Person dann ja auch trauen. Manchmal erscheint es mir deshalb einfacher, lieber den Aufwand in Kauf zu nehmen, das Gepäck durch die Gegend zu schleppen, als zu viel Aufsehen zu erregen oder Andere zu verunsichern. Selbst wenn ich dabei meinen Sitzplatz verlieren könnte, den ich ja eigentlich durch das Gepäck für mich besetzen könnte. In der DB Lounge allerdings scheint mir die Notwendigkeit dieser Dokumentation nach aussen hin geringer zu sein – ich und Andere gehen selbstverständlicher weg, um ein Getränk zu holen oder die Toilette zu besuchen. Die Zugehörigkeit zur exklusiven Gruppe der Lounge Besucher scheint die eigene Terrorverdächtigkeit ausreichend zu reduzieren. Allerdings bin ich blond und entspreche auch sonst nicht dem Stereotyp des Attentäters. Junge Männer von »südländischem Aussehen« (so das BKA in den Personenbeschreibungen während der Fahndung nach denjenigen, die die Koffer von Abbildung 92 und 93 in den Zug gestellt haben) sind sicher noch sehr viel stärkerer Aufmerksamkeit ausgesetzt. Ich möchte nicht in ihrer Haut stecken.

Der Umgang mit dem Gepäck – sowohl mit dem eigenen als auch mit fremdem – erfordert besondere Aufmerksamkeit. Das Gepäckstück kann Teil des eigenen Leibs sein, als Stütze dienen oder eine Hilfe erfordernde Last sein. Es vergrößert den Bereich, der durch die eigene Bewegung beeinflusst wird, und erfordert entsprechende Anpassungsleistungen von der Trägerin oder dem Träger und anderen Anwesenden. Allein gelassen verwandelt es sich in eine Versuchung und eine Gefahr. Eine Versuchung für diejenigen, deren Neugier oder Bedürfnis sie dazu antreibt, es sich anzueignen, darin zu stöbern oder es auch nur ungestört zu betrachten. Eine Gefahr aber vor allem in jenen Zeiten, in denen die Sorge vor möglichen Attentaten verbreitet ist – eine Bombe könnte im Gepäck sein und das eigene Leben bedrohen.

Konzepte: Säuberung

Der Boden des Empfangsgebäudes ist poliert, das durch die Türen einfallende Licht wird von ihm reflektiert. Auf Abbildung 94 ist der typische Zustand des Empfangsgebäudes gezeigt: es ist sauber. Auf dem Boden befinden sich keine

größeren Verunreinigungen. Mehr als das, er glänzt. Doch das ist noch nicht alles – im Eingangsbereich sind zwei Eimer aufgestellt; einer (linke Bildmitte) für Zigaretten, der andere für die drei zu trennenden Müllsorten Papier, Verpackung und Restmüll.



Abb. 94: Darmstadt Hbf – Empfangsgebäude Eingang Süd. November 2003

Auf dem Schild über dem Ascheimer steht geschrieben:

Rauchfreier Bahnhof Non-Smoking Station

Zur Verbesserung der Sauberkeit und aus Rücksichtnahme auf Nichtraucher ist das Rauchen auf diesem Bahnhof grundsätzlich nicht gestattet.

Bitte benutzen Sie die gekennzeichneten Raucherbereiche. *Please use the designated smoking areas.*

Vielen Dank für Ihr Verständnis und Ihre Mitwirkung.

Ihr Bahnhofsteam

Die Sauberkeit des Bahnhofes wird hier als etwas beschrieben, das »verbessert« werden soll – dazu ist die Kooperation der Raucher gefragt, die nur die gekennzeichneten Bereiche benutzen sollen. Zigarettenkippen waren eine der am stärksten verbreiteten Verunreinigungen des Bahnhofsbodens. Insbesondere an den Bahnsteigen haben sich die Kippen derjenigen gesammelt, die noch schnell vor Abfahrt des Zuges eine Zigarette aufgeraucht haben – das soll heute der Vergangenheit angehören. Ascheimer wie dieser sind mittlerweile an praktisch allen Empfangsgebäuden der Bahnhöfe der DB AG aufge-

stellt worden – mal vor den Eingangstüren, mal wenige Schritte hinter den Eingangstüren innerhalb des Empfangsgebäudes. Raucher, die mit den Örtlichkeiten vertraut sind, werfen ihre Zigaretten im Vorbeigehen in diese Behälter – die Art und Weise wie sie diese Handlung durchführen zeigt an, dass dies eine Routine für sie ist.

Durch die Schilder und die klar erkennbare Sauberkeit des Empfangsgebäudes wird gezeigt, dass dies ein Ort ist, an dem sich die Anwesenden so verhalten sollen, dass die Sauberkeit des Ortes weiterhin gewährleistet bleibt denn bisher ist das anscheinend auch der Fall gewesen. Verunreinigungen sollen vermieden werden, Rauch könnte Nichtraucher stören, auf Andere ist Rücksicht zu nehmen – der Bahnhof ist ein geregelter, ordentlicher Ort, betreut vom Bahnhofsteam, das sich für die Mitwirkung derjenigen bedankt, die sich an die Regeln halten.



Abb. 95: Oslo Color Line Terminal – Wartesaal. Dezember 2004

Im Terminal der Color Line in Oslo (Abbildung 95) ist der Boden ebenfalls poliert. Er reflektiert das einfallende Licht und zeigt die Silhouetten der Menschen. Zusätzlich sind hier noch Pflanzen aufgestellt, es gibt kleine Mülleimer (links am Pfeiler), die Stühle sind gepolstert und es gibt einige sofaähnliche Sitzgelegenheiten. Die niedrige, schalldämpfende Decke, die Art der Beleuchtung und das für den Boden verwendete Holz mit seinen warmen Farben sorgen zusätzlich für die Herstellung einer ruhigen, heimeligen Atmosphäre. Hier wird durch die Art der Materialpflege und -verwendung gezeigt, dass es sich um einen Ort handelt, der mit Sorgfalt gepflegt und gehegt wird. Die

Atmosphäre des Ortes lädt zum geordneten Verweilen ein. Sollte man Abfall haben, so kann man diesen in einem der Eimer entsorgen. Die Eimer sind offen und erlauben es hineinzublicken oder sogar hineinzugreifen. Der Müll hier wird nicht vor den Augen und Händen Anderer geschützt – wer hier etwas ungewöhnliches oder besonders unangenehmes wegwerfen würde, müsste damit rechnen, dass Andere dies auch später noch nachvollziehen und entsprechend sanktionieren könnten.



Abb. 96: Darmstadt Hbf – WC Center, Übergang zur Gleishalle. Juni 2003

Das öffentlich zugängliche, aber nur gegen Entgelt zu nutzende WC Center, das im stark frequentierten Übergang vom Empfangsgebäude zur Gleishalle des Darmstädter Hauptbahnhofs liegt (Abbildung 96), demonstriert ebenfalls nach außen hin Sauberkeit. Der polierte Bodenbelag des Empfangsgebäudes erstreckt sich auch in diesen hell erleuchteten Bereich, der Stahl des Eingangskreuzes sieht genauso sauber aus wie die offene Glastür. Auch hier ist die Anlage klar, geordnet und suggeriert, dass es sich hier um einen gut gepflegten Ort handelt.

Im Gegensatz dazu sind die abgelegeneren Toiletten im neuen Westanbau des Darmstädter Hauptbahnhofs nicht mit poliertem Glas, Stahl und Marmor ausgestattet.



Abb. 97: Darmstadt Hbf – Toiletten Westanbau. September 2004

Ihre Benutzung ist unentgeltlich, die Türen stehen offen, neben dem scharfen Geruch nach Urin dringt auch Licht aus den Toiletten in den Seitengang, in dem ich stehe und die Videokamera halte. Es ist Nacht, die Toiletten sind leer und scheinen nicht weiter kontrolliert zu werden. Die Türrahmen sind abgenutzt und weisen leichte Beschädigungen auf, ein Zustand, der sich meiner Erwartung gemäß auch im Innern der Toilettenräumlichkeiten fortsetzt. Soll ich hier eigentlich die Trockentücher wirklich ordentlich in den gefüllten Eimer werfen oder interessiert das eh keinen. Ob die Toiletten wohl von Junkies genutzt werden? Ich kann bei einer flüchtigen Betrachtung keinerlei Spuren entdecken, die darauf hinweisen. Dies ist ein Ort an dem ich auch tagsüber nur ungern verweilen würde – abgesehen vielleicht von der gewissen Verlockung, die von dem ruinösen Zustand der Toilettenräumlichkeiten ausgeht, der mich in die Versuchung bringt, mich nicht an die vorgegebenen Normen von Ordnung und Sauberkeit zu halten. Die Materialität des Ortes ruft ungewohnte Gedanken hervor. Im Zusammenhang mit Ruinen schreibt Tim Edensor zu solchen Wahrnehmungen:

[E]ven when not dangerous, matter forces the body on the defensive by its powerful sensual intrusions: the acute acidity of industrial chemicals and rotting of dead substance may assault the nostrils, the face may suddenly become enveloped in a thick veil of cobwebs, the clatter of a swinging light fitment in the wind may cause a sharp fright, and the slipperiness of a greasy shop floor in the rain might coerce a slithery

dance. The body recoils or opens itself out to these sensual stimuli, to the abundant textures, sounds and smells, to both abject and pleasurable matter disposed of in more regulated space. [...]

This differently performing body, acting contingently in these unfamiliar surroundings, is not merely reactive to the effusion of sensory affordances but also actively engages with the things it beholds. In turn, the ruin is a space in which things can be engaged with, destroyed and strewn around expressively in contradistinction to interaction with things in regulated realms where typically, objects are visually beheld at a distance, and a disposition is required whereby commodities and other forms of material property are sacrosanct and may not be meddled with. Not only are there performative norms which militate against the more active engagement with objects but very real sanctions for such ›destructive‹ behaviour. In the ruin, there is no price to pay for destroying things which have already been consigned to the category of waste and belong to nobody. So it is that in virtually all industrial ruins, windows are smashed, doors ripped off their hinges and toilets and basins shattered through assault. This testifies to another form of pleasurable action towards things which is enjoyable partly because it is usually prohibited but the constraints which delimit action upon the material world are here irrelevant, but also because it is a viscerally and sensually exciting engagement with matter. (Edensor 2005c: 326-327)

Diese Verlockungen der Unordnung und des Verfalls sollen im Terminal gar nicht erst entstehen beziehungsweise sie sollen zumindest an die Ränder der Konstellationen verdrängt werden. Um dies zu gewährleisten, wird vom Terminalmanagement Reinigungspersonal eingestellt.

Die Frauen und Männer im Reinigungsdienst durchqueren regelmässig, mit ihren Arbeitsmitteln ausgestattet, den Terminal auf der Suche nach Verunreinigungen und Abfällen. Sie kontrollieren die vorhandenen Mülleimer und leeren diese bei Bedarf. Ihre Kleidung und ihre Rollwagen, Besen, Wischmopps, Reinigungsmittel und so weiter (Abbildung 98) weisen sie als Reinigungspersonal aus, angestellt um die Ordnung zu wahren und den Terminal zu säubern. Indem sie die durch ihre ständige Tätigkeit Verlockungen der Unordnung aus der materiell-sozial-räumlichen Konstellation heraushalten, werden die Angestellten des Reinigungspersonals zu einem Ordnungsdienst. Sie halten den Raum frei von den Ablenkungen und Irritationen, die durch ungeordnete Ansammlungen von überflüssigen Gegenständen entstehen. Sie sind das auf die Dinge einwirkende Äquivalent zum auf die Menschen einwirkenden Sicherheitspersonal – die Aktivitäten dieser beiden Akteursgruppen gehen Hand in Hand, sie sorgen für die *materielle und soziale Säuberung des Terminals* von unerwünschten, nicht produktiven oder normgerecht konsumierenden Dingen und Menschen.



Abb. 98: Leipzig Hbf – Haupthalle. Juni 2004

Trotzdem gibt es bestimmte Unterschiede zwischen den Angehörigen des Sicherheits- und des Reinigungspersonals. Sie wirken auf unterschiedliche Elemente der Konstellationen ein und sind entsprechend unterschiedlich ausgestattet. Darüberhinaus differenzieren sie sich aber auch in ihrem Status. Die das Hausrecht (und im Fall des Bundesgrenzschutzes auch das Strafrecht) durchsetzenden Sicherheitskräfte können anderen Anwesenden in gewissen Grenzen Anordnungen erteilen und diese dazu nötigen, ihren Anordnungen auch zu folgen – sie üben eine Gewalt aus, die mindestens teilweise auch rechtlich legitimiert ist. Sie sind Repräsentanten einer höheren Ordnung. Die Reinigungskräfte hingegen müssen sich ihre Hände schmutzig machen, sie beschäftigen sich mit dem, das Andere für überflüssig halten. Sie sind Gestank, Verfall und Ekel nicht nur ausgesetzt – es ist ihr Metier. Entsprechend niedrig ist ihr Status nicht nur im Vergleich zu den Sicherheitskräften und an anderen Angestellten im Terminal, sondern auch im Vergleich zu den Nutzerinnen und Nutzern des Terminals. Sie werden von den Anderen ignoriert und sie ignorieren die Anderen, statt dessen konzentrieren sie sich auf die Dinge und ihre Anordnung. Ihre Tätigkeit wirkt sich – aus Sicht der anwesenden Menschen – auf subtilere Weise auf die räumlich-sozial-materielle Konstellation aus: sie produzieren Konstellationen in denen Sauberkeit und

Ordnung präsent sind und permanent aufrechterhalten werden.¹² Damit fordern sie andere Anwesende zur Einpassung in diese gesäuberte Konstellation auf. Das Konzept der Säuberung im hier entwickelten Sinne berücksichtigt somit nicht bloss die sozialräumlichen Komponenten sozialer Ordnung, es ist tief in der Materialität eines Ortes verankert und erlaubt so eine symmetrische Berücksichtigung der gesamten räumlich-materiell-sozialen Konstellation.

Allerdings bleibt das Säuberungs- oder Ordnungshandeln der Reinigungskräfte nicht unangefochten. Punks sind in ihrem Auftreten und Handeln gleichsam die Verkörperung einer solchen Herausforderung, wie in der folgenden Sequenz deutlich wird.



Abb. 99: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Der Punk kommt von links, aus dem Gang zur Gleishalle. Mit seiner linken Hand schiebt er ein Fahrrad, die rechte Hand ist in seiner Hosentasche. Er geht ruhig und aufrecht vom Gang aus nach rechts in Richtung des Südausgangs (siehe Abbildung 99). Als Kleidung trägt er eine Lederjacke und eine schwarze Hose, dazu einen roten Pullover. Seine Frisur ist sehr auffällig und provokant. Als er zwei junge Frauen passiert, die vor dem Eck-Imbiss stehen, bemerkt die in einen hellen Mantel Gekleidete den Punk und weicht mit einem Seitschritt deutlich sichtbar vor ihm zurück (erstes Bild – wobei er weder vor

12 Vgl. dazu auch Lofland 1998: 209 – mit dem Konzept der »purification« beschäftige ich mich im Abschnitt »Einhüllen und Normalisieren: Unbehagen im Komfort«.

noch nach ihrem Ausweichen Kontakt mit ihr hatte und er auch sein Fahrrad zwischen sich und ihr entlang führt); der Punk zeigt auf diesen Schritt, der noch in seinem Gesichtsfeld statt gefunden hat, keine Reaktion, er geht aufrecht weiter; während die jungen Frauen zum Imbiss gehen hebt die hell gekleidete ihren rechten Unterarm hoch und wirft die Hand nach hinten (zweites Bild); am Tresen des Imbiss' angekommen, wendet sich die hell gekleidete Frau noch einmal dem Punk zu, der, scheinbar unberührt, sein ruhiges Tempo hält und weitergeht.



Abb. 100: Darmstadt Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. November 2003

Auf Abbildung 100 wird der weitere Verlauf der Sequenz gezeigt. Die Frauen wenden sich dem Imbiss zu, während der Punk weitergeht. Er bleibt schließlich mitten in der Haupthalle des Empfangsgebäudes stehen, wechselt seine Hände, so dass nun die Linke das Rad hält. Daraufhin befördert er ungewöhnlich langsam sein rechtes Bein über das Rad, um es zu besteigen (erstes Bild); er steht nun aufrecht da, das Rad unter sich zwischen seinen Beinen, und richtet seine Ärmel, wobei die beiden jungen Frauen sich ihm nun wieder zuwenden (zweites Bild); schließlich stellt er seine Füße in die Pedalen und fährt los (drittes Bild). Daraufhin entspannt sich die folgende Interaktion:

Transkript 9

Punk: [fährt los, eine Klingel macht ein leichtes Klingelgeräusch]

(0,5)

Sie: ey! (0,3) absteigen!

(1,0)

Sie: Zehn Euro↓

(0,5)

Punk: [Spuckt auf den Boden]

(4,0)

Sie: (Schwanzko:pf) [Zu diesem Zeitpunkt hat der Punk auf seinem Rad die Halle nahezu verlassen]

(4,5)

Sie: (lauter, jauchzend-lachender Ausruf)

Das provokante Auftreten des Punks wird von den beiden Mädchen als solches zur Kenntnis genommen und kommentiert – aus einer Entfernung von zehn bis zwanzig Schritten und aus dem Rücken des Punks, in einer für alle Anwesenden in der Halle hörbaren Weise – beziehungsweise sogar verbal sanktioniert. Die dunkel Gekleidete der beiden jungen Frauen fordert ihn, begleitet von an Rapkultur erinnernden Gesten, zum Absteigen auf. Die Gesten sind allerdings für den Punk nicht sichtbar. Er reagiert nicht auf diese Aufforderung. Nach einer kurzen Pause ruft sie ihm den Betrag eines möglicherweise zu zahlenden Bußgelds hinterher. Jetzt zeigt der Punk zum ersten Mal eine Handlung, die über den Umgang mit dem Rad hinausgeht: er spuckt, sicht- und hörbar, seitlich vor sich auf den Boden (Abbildung 101) und radelt dabei langsam weiter in Richtung Ausgang. Der Punk wendet sich den Frauen nicht zu, andere Anwesende hingegen drehen zu diesem Zeitpunkt ihren Kopf in Richtung der beiden jungen Frauen, deren Ausrufe weithin hörbar sind und die einen Nachhall hinterlassen. Schließlich geht die junge Frau noch weiter und ruft, laut, aber für mich nicht ganz klar verständlich, dem schon fast draußen befindlichen Punk eine Beleidigung hinterher und wendet sich dann ihrer Begleiterin zu, um einige Sekunden später laut aufzujuchzen und sich danach der am Imbiss gekauften Speise zu widmen.



Abb. 101: Darmstadt Hbf – Spucke, Boden der Haupthalle. November 2003

Ordnung und Sauberkeit werden über die Reinhaltung des Terminals hergestellt; eine Reinhaltung, die sich auf Dinge und Menschen erstreckt und die unerwünschte Elemente aus beiden Klassen entfernt. Die Ordnung der Materi-

alität des Ortes ist zentraler Bestandteil des gesamten, reinigenden Vorgehens. Für diese Reinigung sind die komplementär vorgehenden, wenngleich auch in der sozialen Hierarchie unterschiedlich positionierten Gruppen der Sicherheits- und der Reinigungskräfte zuständig. Sie schaffen durch ihre Anwesenheit und die von ihnen durchgeführten Maßnahmen Konstellationen, in denen für alle wahrnehmbar ist, dass man sich in einem saubereren und geordneten Raum bewegt. Durch Artefakte wie Mülltonnen, Ascheimer und Hinweisschilder werden diese Maßnahmen noch weiter materiell flankiert. Diese Artefakte, der reinliche Zustand des Terminals und die hier beschäftigten Ordnungskräfte zeigen gemeinsam, dass die Aufrechterhaltung dieser Ordnung auch in den Aufgabenbereich jedes einzelnen Anwesenden fällt. Je besser diese Aufgabenverteilung auf alle Anwesenden funktioniert, desto geordneter und sauberer stellt sich die räumlich-sozial-materielle Konstellation dar. Störungen in dieser Ordnung sind problematisch. Unreine Orte sind gleichzeitig abstoßend und anziehend, sie verursachen Ekel und rufen so Distanz hervor, sie locken aber auch mit ihren spontanen und ungewöhnlichen Anordnungen, in denen auch das eigene Handeln in ungewohnter Freiheit walten könnte. Das gleiche gilt für Störungen der Ordnung, wie sie durch bestimmte Personen, hier einen Punk, verkörpert werden. Diese Personen zeigen ihre Unangepasstheit nach außen hin, sie provozieren damit andere Anwesende und fordern die Normalität der Konstellation heraus. Die sich materiell, sozial und räumlich niederschlagende Unordnung kann länger vorhalten – wie die heruntergekommenen Toiletten –, sie kann aber auch flüchtig sein, wie die verdunstende Spucke des Punks: er verlässt die Halle, woraufhin die Anderen zur Normalität zurückkehren. Sie gehen weiter, kaufen etwas ein oder nehmen einen Snack zu sich – sie erhalten ihre Hülle aufrecht. Die kurzzeitige Irritation wird bald wieder ausgeglichen und das Wahrnehmungshandeln kehrt in die normalen Bahnen zurück.

Konsumieren

Ob zum Zeitvertreib oder um ein anderes Bedürfnis zu befriedigen – der Terminal ist ein Ort des Konsums. Neben der Reise selbst wird hier auch allerlei Anderes verkauft, das mehr oder weniger mit der Reise zu tun hat. Das Konsumieren ist so ein zentraler Bestandteil der sozial-materiell-räumlichen Konstellation des Terminals. In diesem Unterkapitel werde ich untersuchen, wie sich die Begegnung mit der Ware gestaltet. Wo und wie wird ein Begehren geweckt? Wer wird von wem verführt? Welche Rolle spielen Events in der Konsumlandschaft des Reisens und des Terminals? In der Beantwortung dieser Fragen wird den Brüchen, Distinktionen, Ausschlüssen und Disharmonien im Konsumerlebnis nachgegangen und so die soziale und materielle Dyna-

mik, das Verhältnis zwischen Stabilität und Veränderung im Terminal thematisiert.

Einkaufen

Wenn ich den Terminal betrete, ihn durchquere oder mich eine Weile in ihm aufhalte, werde ich mit allerlei Waren konfrontiert. Werbetafeln weisen mich auf sie hin, unterbreiten mir besondere, geradezu einmalige Angebote. Neue Bestseller sind erschienen – vielleicht sollte ich sie lesen, um auf dem Laufenden zu bleiben? Oder doch lieber eine Zeitung kaufen? Vielleicht haben sie ja auch englische Taschenbücher oder ein Comic, das mir gefällt. Nur Nachschauen kann mir zeigen, ob es etwas gibt, also gehe ich in den Buch- und Presseladen. Oder vielleicht wäre es auch eine gute Idee, ein paar Blumen zu kaufen. So was Blühendes ist doch immer ein nettes Mitbringsel.



Abb. 102: Leipzig Hbf – Bahnsteig Gleis 10/11. September 2004

Aber es macht doch keinen Sinn, das jetzt zu kaufen, bevor ich losfahre. Das Geld sollte ich lieber für etwas Wegzehrung ausgeben. Wasser brauche ich, das ist klar – im Zug sind die Getränke nicht gerade billig. Vielleicht gönne ich mir auch noch ein kleines Schokoriegelchen dazu? Mal sehen, ob sie in dem kleinen Laden meinen Favoriten vorrätig haben...

Wie stellt sich nun die Begegnung mit der Ware dar? Dieses besondere Ding, hergestellt um über seinen Tauschwert einen Profit zu realisieren, trägt einen bestimmten Geldwert, der bezahlt werden muss, wenn die Ware erworben werden soll. Die Ware wird präsentiert und präsentiert sich mit ihrer Verpackung, arrangiert auf einer Auslage. Sie bietet ein sinnliches Erlebnis in dem Farben, Texturen, Masse, Geruch und andere Eigenschaften zusammen

wahrgenommen werden. Sie treten in Interaktion mit denjenigen, die sie betrachten und in die Hand nehmen.



Abb. 103: Oslo Sentralstasjon – Altes Empfangsgebäude. August 2005



Abb. 104: Oslo Sentralstasjon – Altes Empfangsgebäude. August 2005

Die Ware selbst wirkt nicht bloß allein, sie steht im Zusammenhang der anderen ausgelegten Waren, sie ist Teil eines Schaufensters, wird zusätzlich auf Werbeplakaten angepriesen, von Anderen betrachtet und gehandhabt, taucht an einem bestimmten Ort im Terminal auf und verknüpft sich so mit einer Vielzahl anderer Praktiken, Interaktionen und Wahrnehmungshandlungen. Die Waren sind also ein Teil der materiell-sozial-räumlich Konstellation der an bestimmten Orten platziert wird: in Durchgängen, an Ecken und oder im Zentrum der Halle. An ihnen vorbei bewegen sich die Menschen, die diese Orte durchqueren, sie bieten ihnen allerlei unterschiedliche Wahrnehmungen, werden von einigen weitgehend ignoriert, von Anderen mit mehr Muße betrachtet oder zielgerichtet untersucht – je nach dem wie die Menschen orientiert sind, wie durchlässig also ihre Hülle für diese Art von Wahrnehmungen ist oder wie durchlässig sie beim Betreten dieses Ortes gemacht wird.

In dem Leipziger Hauptbahnhof spielt der Warenkonsum eine besonders große Rolle. Das Angebot reicht weit über das hinaus, was sich als Reisebedarf selbst im weiteren Sinne bezeichnen ließe. Der Leipziger Hauptbahnhof ist wie einige andere neue Großbahnhöfe direkt mit einem Einkaufszentrum verschränkt:

Ich komme am Leipziger Hauptbahnhof an und muss hier ungefähr eine Stunde verbringen, um auf meinen Anschlusszug zu warten. Soll ich direkt in die Lounge gehen, oder soll ich mich hinunter ins Shopping Center begeben? Dort kann ich alles kaufen, was ich auch sonst in einem großen Shopping Center bekommen kann – und zwar auch jetzt am späten Abend noch. Eigentlich brauche ich im Augenblick nichts besonderes. Aber vielleicht nehme ich trotzdem zur Abwechslung vom Zug–Lounge–Zug Trott mal ein Shoppingerlebnis mit: vom Schaufensterbummel über das Anprobieren von Kleidung (die ich eigentlich nicht brauche, aber wer weiß) bis zum kurzweiligen Betrachten anderer Einkaufender und ihrer mehr oder weniger motivierten Begleitungen. Durch die sogenannten Promenaden bummelnd muss ich allerdings daran denken, dass ich auch noch einen Zug zu erwischen habe – die Anderen hier scheinen ja eher in dieser Stadt zu wohnen und nutzen den Bahnhof nur als Einkaufszentrum. Nach Reisenden sehen sie mir jedenfalls nicht aus. Hier sind auch Sicherheitskräfte unterwegs – gehören die eigentlich zur BSG oder sind sie vom Shopping Center? Mir ist immer unklar, ob ich hier eigentlich auf dem Gelände der DB AG bin oder ob ich durch den Bereich laufe, der von der ECE¹³ verwaltet wird.

13 Die ECE (KG Einkaufs-Center Entwicklung mbH) verwaltet zum Zeitpunkt des Schreibens dieser Arbeit mehr als 84 Shopping Center, dazu gehören unter anderem diejenigen in den Hauptbahnhöfen von Leipzig, Köln und Hannover. Vgl. ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG 2006.



Abb. 105: Leipzig Hbf – Eingang West. Juni 2004

Insbesondere die Waren, die in den großen, zum Bahnhof gehörenden Einkaufszentren zu kaufen sind, haben fast gar keinen Bezug zur Reise. Die Ansiedlung und Nutzung der entsprechenden Geschäfte findet tangential zum Reisegeschäft statt. Sie profitiert zum einen von der zentralen Lage und der guten Verkehrsanbindung der Bahnhöfe und zum anderen davon, dass die spezielle Regulierung der Ladenöffnungszeiten von Geschäften in Bahnhöfen diesen längere Öffnungszeiten erlaubt – das Shopping im Bahnhof passt sich perfekt in den flexiblen Kapitalismus.¹⁴ Auch ein kleiner Zwischenstopp auf dem Weg zur Arbeit oder auf dem Weg von einem Projekt zum nächsten kann genutzt werden, um notwendige Einkäufe zu erledigen. Auch wenn die Fertigstellung eines dringenden Auftrags wieder einmal ein Arbeiten weit jenseits des Acht-Stunden Tags erfordert: die Läden am Großstadtbahnhof haben lange genug auf, um auch den Ladenschluss um zwanzig Uhr als Legitimation gegenüber dem Vorgesetzten hinfällig werden zu lassen. Die Verquickung von Transport- und Konsumgelegenheit produziert Konstellationen die diesem an die Produktionsverhältnisse angepassten Lebensstil entgegenkommen – Konstellationen in denen eine Art der Hülle produziert wird, die sich den Notwendigkeiten eines flexiblen Kapitalismus anpasst und abweichende Wahrnehmungshandlungen fern und unerreichbar erscheinen lässt.

Die Vermischung von Reisen und Einkaufen führt auch zu einer Überlappung unterschiedlicher Verwaltungs- und damit auch Sicherungsräume. Als ich beim Dreh auf einer der Treppen, die zur Haupthalle des Leipziger Bahn-

¹⁴ Für mein Verständnis des flexiblen Kapitalismus sind insbesondere Boltanski/Chiapello 2003 und Sennett 1998 relevant.

hofs führen, von einem Sicherheitsangestellten aufgefordert wurde, nicht auf der Treppe zu sitzen, konnte oder wollte mir dieser keine Auskunft darüber geben, wo die Grenze zwischen eigentlichem Bahnhofsgelände und Shopping Center liegt. Hier wird also eine räumlich-sozial-materielle Konstellation geschaffen, in der sich die Sicherheitsregime des Einkaufszentrums mit dem Regime des Bahnhofs überlappt – im Zweifelsfalls gilt das striktere: die Drehgenehmigung der DB AG, die ich dem Sicherheitsangestellten vorgewiesen habe, hat diesen nicht weiter interessiert. Die Hausordnung der ECE Einkaufszentren schließt ein deutlich breiteres Feld von Tätigkeiten (und den dazu gehörigen sozialen Gruppen) aus, beziehungsweise untersagt diese auf Ihrem Grund und Boden:

Hausordnung

Sehr geehrter Besucher, sehr geehrte Reisende!

Damit Sie sich bei uns wohlfühlen, einen angenehmen und sicheren Aufenthalt haben, gestatten Sie uns einige Regeln zum störungsfreien Miteinander bekannt zu geben.

Untersagt sind:

- Personenansammlungen, die den Fußgängerverkehr behindern sowie der nichtbestimmungsgemäße oder störende Aufenthalt
- Das Sitzen oder Liegen auf den Boden sowie das Nächtigen
- Belästigungen aller Art, insbesondere Betteln und Hausieren
- Darbietungen jeder Art sowie das Musizieren und Abspielen von Tonträgern
- Das Gefährden anderer Besucher und das Fahren mit Zweirädern, Skateboards, Rollschuhen und sonstigen Sportgeräten
- Die Einnahme von alkoholischen Getränken sowie das Rauchen außerhalb gastronomischer Betriebe
- Das Ausüben eines Gewerbes oder Handwerkes
- Das Feilbieten von Waren
- Das Durchführen von Gaben- und Unterschriftensammlungen, Befragun-
- gen von Personen sowie Funk-, Fernseh- oder Filmaufzeichnungen
- Jegliches Beschriften, Bemalen und Verschmieren von Böden, Wänden, Decken oder sonstiger Einrichtungen und Gegenständen
- Das Anbringen von Plakaten sowie das Verteilen von Prospekten, Handzetteln und ähnlichen
- Verunreinigungen jeder Art
- Das Abstellen von Gegenständen außerhalb der dafür vorgesehenen Behältnisse
- Das Freilaufen sowie das Füttern von Tieren
- Das Betreten des Bahnhofsbereiches, einschließlich des Zuganges und Abganges und von den Zügen auf nicht dafür vorgesehenen Flächen und Wegen
- Das Mitführen von metallbeschichteten bzw. gasgefüllten Luftballons

- Hunde sind generell an einer Leine zu führen, die Halter haben die Ungefährlichkeit ihrer mitgeführten Hunde zu gewährleisten, größere bzw. gefährliche Hunde sind mit Maulkorb zu versehen

Den Aufforderungen des Ordnungspersonals ist Folge zu leisten. Bei Zuwiderhandlung und bei Verweilen trotz Aufforderung zum Verlassen des Geländes der PROMENADEN Hauptbahnhof Leipzig müssen Sie mit Hausverbot bzw. strafrechtlichen Folgen rechnen.

Der Eigentümer

vertreten durch die

ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG

Für die Sicherung des angenehmen und sicheren Aufenthaltes im Einkaufszentrum werden also weitgehendere Regelungen festgelegt, als für die Nutzung eines Bahnhofsgeländes unter Verwaltung der DB AG.¹⁵ (Vergleiche dazu den im Abschnitt »Draußen bleiben« wiedergegebenen Auszug aus der Hausordnung der DB AG und den Abdruck der vollständigen Hausordnung im Anhang dieser Arbeit. Dort findet sich auch die Fotografie des Hausordnungsaushangs, von der ich den obigen Text zur besseren Lesbarkeit abgeschrieben habe.) Insbesondere die einen breiten Interpretationsrahmen bietenden Formulierungen »der nichtbestimmungsgemäße oder störende Aufenthalt«, »Belästigungen aller Art«, »Darbietungen jeder Art« und »Verunreinigungen jeder Art« gehen über den von der Hausordnung der DB gesetzten Rahmen hinaus. Außerdem sind einige der von der ECE grundsätzlich verbotenen Handlungen bei der DB als eine Genehmigung erforderlich bezeichnet und neben weiteren Unterschieden zum Beispiel in Bezug auf den Umgang mit Abspielgeräten verbietet die DB nicht das Nächtigen. Dem »störungsfreien Miteinander« stehen diese Dinge anscheinend im Wege, Störungen sind grundsätzlich nicht erwünscht. Sie gehören anscheinend nicht in die Welt des Einkaufens, stehen dem Warenerwerb im Wege, könnten die Aufmerksamkeit auf andere Dinge lenken, die nicht angenehm sind und nichts mit dem Einkaufen zu tun haben oder vielleicht sogar die Sicherheit gefährden. Der erste Punkt untersagt Personenansammlungen die den Fußgängerverkehr behindern oder sich »nichtbestimmungsgemäß« verhalten. Ansammlungen scheinen ein besonderes Risiko für den angenehmen und sicheren Aufenthalt darzustellen. Der Sicherung der gewünschten Atmosphäre sind diese potentiell abträglich – sie ziehen die Aufmerksamkeit Anderer auf sich, sie bergen eine unbekannte Drohung.

¹⁵ Beide Räume sind Privateigentum. Vgl. für die Debatte zur Privatisierung des öffentlichen Raums Davis 1990; Zukin 1991; Eick 1998 u. a.

Die ausgestellte Ware kann in den Weg ragen, sie steht in großen und kleinen Ansammlungen an Gängen, Ecken und mitten im offenen Raum. Sie ist legitimer Teil der Konstellation, der befestigt und positiv sanktioniert wird. Personen hingegen, insbesondere solche die möglicherweise stören oder unangenehm sind, haben in dieser Konstellation nichts zu suchen, sie werden nach draußen gedrängt oder gar nicht erst hineingelassen. Für angenehme Menschen soll eine angenehme Atmosphäre geschaffen werden, in der man sich in Ruhe dem Betrachten und Konsumieren der Werbung und der Ware hingeben kann; in der man Raum hat, den Verführungen nachzugehen, die durch ihr Leuchten und Glänzen, ihre Bewegung (wie im Fall der auch im Leipziger Hauptbahnhof verbreiteten Rollplakate) und ihre anderen sinnlichen Qualitäten den Weg in die eigene Wahrnehmung finden. In dieser Konstellation soll eine Hülle produziert werden, die für das Angenehme und Attraktive offen ist, für die Ware, die sich erwerben lässt. Für diese konsumbezogene Offenheit wären eine kritische Haltung oder eine zum Schutz dicht gehaltene Hülle nicht zuträglich. Die Gestalt der Hülle orientiert sich am Komfort und am Konsum.



Abb. 106: Kiel Stena Line Terminal – Eingang. September 2004

Das Konsumieren im Zusammenhang mit dem Fährverkehr stellt sich anders dar als am Bahnhof. Im Passagierterminal der Fährreedereien sind meist nur Verkaufsstände vorhanden, die den Bedarf der Fahrgäste während ihres Aufenthalts am Terminal sicher stellen sollen. Getränke- oder Snackautomaten, ein Imbiss oder auch eine kleine Restauration – mehr Konsummöglichkeiten gibt es am Fährterminal kaum. Die Ökonomie des Fährterminals steht in einer

anderen Tradition. Der zollfreie Einkauf auf hoher See und die Varianten der Butterfahrt (vergleiche den Abschnitt »Schiffe und Häfen«) bringen eine andere Kultur mit sich: die Ausschau nach besonders billigen Angeboten, das Einkaufen auf Vorrat und das Konsumieren auf Vorrat an Bord oder im Umfeld des Hafens. Auf Abbildung 106 zeigt sich der Vorratscharakter in der Wiederholung des Markenzeichens der an Bord billig zollfrei zu erstehenden Ware. Zigaretten und Alkohol sind die begehrtesten Güter: sie werden schon im Vorfeld beworben und nehmen immer auch einen beträchtlichen Teil der Warenauslage an Bord ein. Die Waren, die an Bord nicht besonders günstig sind, die aber im Abfahrtsland für einen geringeren Preis zu haben sind als am Ziel der Überfahrt sollten dort gekauft werden. Am Stena Line Terminal wirbt Karstadt entsprechend mit seinen beiden in geringer Entfernung liegenden Filialen in schwedischer Sprache.



Abb. 107: Kiel Stena Line Terminal – Eingang. September 2004

Um die Fährterminals herum finden sich je nach Ort auch deutlich oder weniger deutlich wahrnehmbare Reste der alten Hafenökonomie: entsprechende Kneipen, etwas Rotlichtmilieu und vielleicht auch noch ein Casino wie am Terminal der Stena Line (Abbildung 107). An diesen Orten kann noch das letzte Geld verprasst werden, bevor es an Bord geht und die Skandinavier wieder in den Norden zurück kehren – wo der Alkohol teuer ist und der Protestantismus tiefe Wurzeln geschlagen hat.¹⁶ Das Umfeld des Terminals spielt

¹⁶ Diese Kenntnis konnte ich im Zusammenhang mit meiner Tätigkeit als Bartender in einer hafennahen Bar in Kiel auch ohne systematische Beobachtung gewinnen – seit 1995 hat die EU Gesetzgebung zwar einiges geändert, aber diese Tradition scheint sich nicht allzu schnell aufzulösen, zumal die Preise für Alkohol in den skandinavischen Ländern weiterhin deutlich über den Preisen in

hier also eine Rolle, von größerer Bedeutung aber ist das Warenangebot an Bord.

Ein Teil des Arrangements von Waren, Durchgängen und Menschen das sich im Einkaufszentrum findet, wird auch im Bauch der modernsten Jumbofähren reproduziert. Auch hier gibt es Ladenzeilen, die mit Schaufenstern und Warenauslagen zum Bummeln und vielleicht auch zum Erwerb der einen oder anderen Ware einladen. An Bord dieser Fähren herrscht in der Regel keine Eile, die meisten Leute schlendern mehrmals während der Fahrt die Passage entlang, auf dem Weg zu einem der Restaurants, um etwas zu besorgen oder sich mit Anderen zu treffen, um das Schiff zu erkunden oder einfach zum Vertreib der reichlich vorhandenen Zeit (zu den Bildern gehört die Audiosequenz 10).



Abb. 108: M/S Color Fantasy – Passage. September 2005

Wie im Abschnitt »Lungern und Loungen« bereits angedeutet, gibt es gerade an Bord der großen, über Nacht fahrenden Fähren unterschiedliche Passagierklassen, die sich an ein unterschiedliches Klientel richten. Auf den modernsten Jumbofähren, die über eine an die oben beschriebenen Einkaufszentren erinnernde Passage verfügen, gibt es für diese unterschiedlichen Passagierklassen auch entsprechende Geschäfte. Neben den Restaurants, denen ich im Abschnitt »Essen, Trinken, Erleben« noch meine Aufmerksamkeit widmen

Deutschland liegen. Vgl. zu Alkohol und Protestantismus in Skandinavien Johansson 2000.

werde, sind dies die Bekleidungsgeschäfte. An Bord der M/S Color Fantasy gibt es neben einem Geschäft, das Sport- und Alltagskleidung anbietet, auch noch ein Bekleidungsgeschäft, das sich exklusiver zeigt. Ein schwarzer Plastikhund steht vor der Tür Wache, der Eingang besteht nur aus einer schmalen Tür (im Gegensatz zu der breiten, offenen Front des anderen Geschäfts) und ist von klassizistischen Säulen eingerahmt, in den schlanken Fenstern sind nur wenige Kleidungsstücke auf elegante Art und Weise ausgestellt. Etwas Schmuck ist auch zu sehen, Preise hingegen finden sich nicht. Die Distinktion, die in der Lounge des Terminals oder in der unterschiedlichen Wagenklasse auf dem Parkplatz vor der RoRo-Fähre gezeigt hat, kann hier fortgesetzt werden, sie ist in die Gestaltung der Konstellation mit eingeflossen und materialisiert sich im Schiffsrumpf – alle mögen im selben Boot sein, das Boot stellt aber nicht für alle gleich dar.

Essen, Trinken, Erleben

Mitgebrachte oder erworbene Speisen werden sowohl direkt bei den Imbissen und Restaurationen verzehrt als auch in der Hand und im Gehen, Stehen oder Sitzen zu sich genommen. Essende und Trinkende gibt es überall zu sehen. Auch zu praktisch jeder Tages- und Nachtzeit macht sich ein Teil der Anwesenden über die verschiedenen Speisen her.



Abb. 109: København Hovedbånegarden – Würstchenbude. Mai 2005



Abb. 110: København Hovedbånegarden – Bahnsteig Gleis 6/7. Mai 2005



Abb. 111: Leipzig Hbf – Haupthalle und Promenaden. September 2004



Abb. 112: Leipzig Hbf – Bahnsteig Gleis 10/11. September 2004



Abb. 113: Kiel Color Line Terminal – Imbissbereich. September 2005

Am Bahnhof bedienen die unterschiedlichen Stände, Imbisse und Restaurationen ein ähnliches Klientel – die alten Bahnhofsrestaurants mit unterschiedlichen Sitzbereichen für die Fahrgäste der unterschiedlichen Klassen (vergleiche Steinhorst 2004) sind verschwunden, heute gibt es als Ersatz die Lounges,

in denen aber vor allem Getränke angeboten werden – das Essen am Bahnhof ist meist nur eine kurze Affäre, der Hotdog (Abbildungen 109 und 110) ist schnell erworben und heruntergeschlungen; Bäcker, Fruchtbistro und Asiaküche werden nur kurz besucht (Abbildung 111 unten); das warme Gebäck meist eingepackt und mit in den Zug genommen.

Trotz der kurzen Dauer des Essens hinterlässt es eine Vielzahl von Spuren. Gerüche schweben in der Luft, Krümel fallen auf den Boden, Pommes rutschen aus der Packung und werden zertreten – durch dinglich-sinnliche Arrangements besteht auch hier die Gefahr der Unordnung und Störung. Das Essen wird allerdings nicht verboten, trotz der nahezu zwangsweise auftretenden Verunreinigungen und Geruchseindrücke, die sich ohne weiteres als »Störungen aller Art« verstehen ließen. Es scheint eine Notwendigkeit zu sein – eine Notwendigkeit aus der sich Gewinn erwirtschaften lässt. Entsprechend wird die Verunreinigung in Kauf genommen und ihr durch das angestellte Reinigungspersonal entgegengewirkt. Auch eine andere Regel wird im Zusammenhang mit den Spuren des Essens immer wieder gebrochen: »Das Freilaufen sowie das Füttern von Tieren.« Die Essenreste ziehen nahezu unvermeidlich eine Vielzahl von Getier an. Mikroben, Silberfische und Asseln, Kakerlaken, Mäuse und Ratten und natürlich die allgegenwärtigen Tauben und Hausspatzen (sowie am Meer natürlich noch Lach- und Silbermöwen), sie alle stürzen sich auf die Reste, solange sie da sind. Sie kriechen und flattern durch den Terminal ohne sich um die Regeln zu kümmern, in beständigem Kampf gegen dingliche Widerstände wie Reinigungsmittel, Köder, Fallen und Abwehreinrichtungen.

Etwas anders ist es bei den Getränken. Am Bahnhof ist der (»übermäßige«) Alkoholkonsum untersagt. Gemischtwarenhändler, Imbisse und Restaurationen verkaufen trotzdem alkoholische Getränke, die auch vor Ort konsumiert werden. Dieser Konsum findet am Randbereich der Normalität statt und entsprechend riskant ist es auch, ihm offen nachzugehen – die Stigmatisierung als Alkoholikerin oder Alkoholiker oder als potentieller Störenfried liegt nicht allzu fern, je nachdem was wo und wie getrunken wird und welchen Status die Person zu haben scheint. Auf Grund der speziellen Ökonomie des Fährverkehrs auf der Ostsee ist der Alkoholkonsum am Fährterminal und vor allem an Bord weniger selten – auch der übermäßige. Geht die Fahrt in einem Land mit günstigen Alkoholpreisen los, macht es finanziell Sinn sich der Tradition des »sich vor der Fahrt schon mal betankens« anzuschließen – sonst gilt es zu warten, bis man an Bord der Fähre ist. Hier gibt es dann die zollfreien Getränke, die man zu sich nach Hause (oder auch nur bis in die Kabine) mitnehmen kann, hier gibt es aber auch in den Bordlokalen verhältnismäßig günstige Getränke zum unmittelbaren Konsum. Auf den kürzeren Strecken geht dieser Konsum selten über ein paar Biere hinaus, fährt die Fähre aber über Nacht steht dem regelrechten Besäufnis mindestens kein

finanzielles Hindernis im Wege. Auf einigen der Strecken bleibt auch noch etwas Zeit, um sich am Vormittag wieder zu regenerieren bevor man an Land geht. Selbstverständlich wird dies nicht von allen, wahrscheinlich nicht einmal von der Mehrzahl der Gäste praktiziert, durch ihr auffälliges Verhalten nehmen die irgendwann im Verlauf der Überfahrt alkoholisierten Gäste aber in der subjektiven Wahrnehmung einen signifikanten Raum ein. Diese Praktiken bringen gewisse Anforderungen an die Organisation an Bord mit sich. So hat die Crew Erfahrung im Umgang mit dem starken Alkoholkonsum und auf einigen Schiffen sind die Toiletten mit entsprechenden Becken versehen um den See- und oder Alkoholkranken Raum zur Erleichterung zu geben.

Das Essen und Trinken an Bord der Fähre bringt aber noch andere Anforderungen mit sich, zumindest wenn die Fährfahrt über Nacht geht und der Raum an Bord für mehrere Stunden zwischen allen Fahrgästen geteilt werden muss. Was als angenehm empfunden wird variiert je nach dem vorhandenen finanziellen, sozialen und kulturellen Kapital (Bourdieu 1987).



Abb. 114: M/S Color Fantasy – Cosmopolitan Gourmet Rest. Sep. 2005

Auf den großen Jumbofähren gibt es ein reichhaltiges Angebot, um auch für diesen Konsum das passende Ambiente zu bieten. Vom Flötenspieler begleitet in der Observation Lounge (Audiosequenz 11) oder im Liegestuhl auf dem Sonnendeck, vom Cosmopolitan Gourmet Restaurant zur Burger Bar reichen die Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Distinktionspraktiken an Bord der M/S Color Fantasy sind entsprechend differenziert: einige der Gäste kleiden sich um, bevor sie zum Abendessen in das Gourmet Restaurant gehen, wo um 19

Uhr auch der Kapitän und seine Offiziere in Ausgehuniform ankommen (sie sitzen am hinteren der drei Tische in der linken Spalte auf Abbildung 114).



Abb. 115: M/S Color Fantasy – Cosmopolitan Gourmet Rest. Sep. 2005

Die Gäste, die den hohen Preis der Speisen und Getränke dieses Lokals zahlen wollen und die an weißen Tischdecken, mit hochwertigem Geschirr und umgeben von abstrakter Kunst (links auf Abbildung 115) dinieren möchten, können sich also daran erfreuen, in Gesellschaft des Kapitäns zu speisen – fast wie im »Traumschiff« (die Offiziere sitzen allerdings für sich und einen von prasselnden Wunderkerzen begleiteten Einzug des Küchenpersonals samt Hummer und Bergen von Delikatessen gibt es auch nicht).

Das Ambiente in der Sports & Burger Bar ist hingegen weniger hochwertig und näher an der amerikanischen Pop Kultur. Mit roten Kunstlederbezügen, kleinem Schachbrettmuster, verchromtem Metall und Selbstbedienung am Tresen – an diesem Ort ist weniger Kapital notwendig, um sich zu orientieren und sich in das Ambiente einzufinden. Andere Restaurationen an Bord orientieren sich in Ausstattung und Angebot an der italienischen Espresso Bar oder am Irish Pub und werden von der entsprechenden Klientel besucht. Diese verschiedenen Distinktionsangebote erstrecken sich auch noch über das Essen und Trinken hinaus, sie erstrecken sich auf den gesamten Aufenthalt und werden mit späterer Stunde wieder problematischer, wenn sich die Zahl der noch umtriebigen Fahrgäste verringert. Diese begeben sich in die verbleibenden Räume, um sich dort unterhalten zu lassen.



Abb. 116: M/S Color Fantasy – Sports & Burger Bar. September 2005

Wie gestaltet sich das Erleben am Bahnhof und im Fährgeschäft? Welche Art von Unterhaltungen wird geboten und in welchem Verhältnis stehen diese zu der Art der Normalität, die an diesen Orten produziert wird? In den Hausordnungen der DB AG und der ECE werden Darbietungen ausdrücklich verboten, beziehungsweise es wird darauf hingewiesen, dass Darbietungen eine Genehmigung erfordern. Das heisst jedoch nicht, dass der Bahnhof nicht auch ein Ort des Erlebens ist. Die Bahnhöfe, die nicht im Zeichen des Funktionalismus erbaut wurden, werden selbst als Gegenstand von ›Erlebnissen‹ präsentiert. So steht in der aufwändig gestalteten ECE Infobroschüre über die »Promenaden Hauptbahnhof Leipzig« über einem Panoramabild des Bahnhofsinnern, das sich über drei ausfaltbare DIN A4 Seiten erstreckt:

Der Leipziger Hauptbahnhof wurde denkmalschutzgerecht modernisiert. Das imposante, 300 Meter breite Empfangsgebäude erstrahlt jetzt wieder wie nach seiner Entstehung Anfang des 20. Jahrhunderts. [...]

Der Branchen- und Mietermix ebenso wie die beispiellose Architektur machen den besonderen Charme der neuen Einkaufs- und Flaniermeile in Leipzig aus. (ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG 2000)

Diese Einkaufs- und Flaniermeile zeichnet sich also durch eine Mischung aus dem Charme des frühen 20. Jahrhunderts und ihr vielfältiges Konsumangebot

aus. Abgesehen davon, dass das Empfangsgebäude des Leipziger Hauptbahnhofs im Zweiten Weltkrieg zu großen Teilen zerstört wurde und das Dach in der folgenden Rekonstruktion verändert wurde¹⁷ ist die Art und Weise, wie das zu einem Einkaufszentrum umfunktionierte Empfangsgebäude erstrahlt, sicher anders als zu seiner Fertigstellung als repräsentativer Fernbahnhof im Kaiserreich – aber die Ähnlichkeit reicht aus, um den Bahnhof mit seiner imposanten, historischen Architektur herauszuheben und zu einem besonderen Teil des Einkaufserlebnisses zu machen, zu einem Ort des Flanierens und Konsumierens. Seine Gestalt und Geschichte bieten ein Potential, das in der Restauration des Bahnhofs wiederbelebt wurde und das nun unter anderem durch die Art der Beleuchtung so in Szene gesetzt wird, dass ein Aufenthalt an diesem Ort etwas Besonderes, ein Erlebnis ist.



Abb. 117: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004

Über die Präsentation des Bahnhofs als historisch und architektonisch spannendem Ort hinaus wird aber auch noch mehr geboten, denn trotz des offiziellen Verbots finden von Zeit zu Zeit Darbietungen unterschiedlicher Art an diesen Orten statt. Unter die Kategorie »Darbietungen aller Art« könnte so die über mehrere Monate laufende Ausstellung des Sportwagens von Abbildung 117 fallen. Oder die in vielen Städten mittlerweile gängige, naiv dargestellte Stadtwappenfigur (hier der Leipziger Löwe, im Hintergrund, Bildmitte).

¹⁷ Vgl. zur Zerstörung und zum Wiederaufbau des Leipziger Hauptbahnhofs Berger 1995 und Hofmeister/Adler 1994.



Abb. 118: Leipzig Hbf – Haupthalle Empfangsgebäude. September 2004

Klarer unter die Kategorie Darbietung fällt allerdings die Vorstellung von »Ferdi's Drehorgel-Orchester« (Abbildung 118 und Audiosequenz 12). Hier wird Lokalkolorit produziert und im Bahnhof aufgeführt. Die laute Musik des Orchesters füllt die Haupthalle mit bekannten Melodien in ungewöhnlicher Instrumentierung. Die synchron die Kurbeln drehenden Musikanten, allesamt in weißer Hose und blauen Hemden mit gelben Halstüchern oder Krawatten (den Stadtfarben von Leipzig, Bischoff 2006), haben zwei Sammelgefäße für Geld aufgestellt – um diese und um das Orchester herum stehen die Menschen in einem Halbkreis, einige lehnen sich auch an das Geländer, welches hinter dem Orchester entlang verläuft, schauen sich das Orchester und die anderen Leute an und verbringen einige Minuten an diesem Ort.

Auch ich bin hier nur für einen Moment – eigentlich habe ich nicht geplant, zu diesem Zeitpunkt zu filmen, aber die Musik war so kurios und die ganze Szenerie hat mir so ungewöhnlich angetutet, dass ich gleich meine Videokamera aus der Tasche genommen habe und so lange gedreht habe, bis ich abgeholt wurde. Während des Drehs hat sich nicht nur die im Abschnitt »Verschieben, Handhaben, Greifen« untersuchte Sequenz abgespielt, sondern auch die in Abbildung 118 wiedergegebene Sequenz. Während das Orchester laut Musik macht nähert sich von hinten eine Gruppe Jugendlicher; einer von ihnen hebt während der Annäherung seinen linken Arm mit geballter Faust und bewegt diesen im Rhythmus zur Musik kräftig vor und zurück (erstes Bild am äußersten linken Rand); die Gruppe nähert sich weiter und passiert schließlich, in einer Reihe gehend, das Orchester. Das Armschwingen wird

dabei eingestellt, aber wenige Schritte später beginnt der junge Mann, der dem vorher mit dem Arm schwingenden folgt, zum Takt laut und mit tiefer Stimme »lalala (.) lala (.) lala (.) la↑« zu rufen (äußerster linker Rand des zweiten Bildes), sein Mund ist weit geöffnet; einige seiner Begleiter schmunzeln daraufhin, während die meisten Umstehenden mit ihren dann auf die jungen Männer gerichteten Blicken einen eher skeptischen Eindruck auf mich machen – so zum Beispiel der rechts stehende Organist (drittes Bild) und der am äußersten rechten Rand stehende Mann.

In der dargestellten Sequenz findet eine Inszenierung von historischer und lokaler Kultur statt. Selbst wenn das Orchester eigentlich aus Duisburg kommt – das Tragen der Leipziger Stadtfarben soll den Event als lokalen kennzeichnen, mit dem die Stadt Leipzig Neuankommende am Hauptbahnhof auf traditionsbewusste Weise begrüßt – am Tor zur Stadt wird die Stadt in ihrer lokalen Besonderheit den Ankommenden präsentiert. Der Sportwagen hingegen wird als High-Tech Produkt in Szene gesetzt, und der Bahnhof selbst mit seiner historischen Architektur steht für Geschichte und die Weltklassearchitektur der Vergangenheit. Das Drehorgel-Orchester schließlich steht für Tradition und kündigt das Stadtfest für die ankommenden Besucher an. Die hier inszenierten Erlebnisse stellen also verschiedene Waren vor: zum einen den Sportwagen, der zwar nicht vor Ort zu kaufen ist, der aber Objekt der Begierde sein soll und zum anderen den Bahnhof als attraktiven und für die Stadt repräsentativen Ort. Der Bahnhof macht das Einkaufszentrum anziehend und er ist Aushängeschild der Stadt Leipzig, die eine besondere ist.

Wie die meisten der in dieser Arbeit untersuchten Prozesse ist aber auch diese Warenpräsentation, ist auch dieses Erlebnis, der Bahnhof als Event nicht perfekt – auch hier gibt es Störungen in der Normalität, Elemente durchqueren die Konstellation und produzieren dabei Unordnung. Die Jugendlichen fordern die Normalität des leichten Unterhaltungsprogramms heraus. Ihre Gesten und ihr Gegröle stören die präsentierte Harmonie, bringen Risse in die Hüllen der anwesenden – für eine kurze Zeit. Die Störung wird von Anderen wahrgenommen und bei einigen von ihnen in ihren Wahrnehmungshandlungen auch sanktioniert. Die milde, aber sichtbare Sanktion durch Blicke bringt die jungen Männer nicht aus der Fassung, zeigt aber anderen Anwesenden, dass das von den jungen Männern an den Tag gelegte Verhalten so nicht erwünscht ist. Es weicht ab, ist unnormal. Die Herausforderung durch das Gegröle wird nicht in Konflikt umgesetzt, aber ins Wahrnehmungshandeln der Anwesenden aufgenommen.

Auch und insbesondere an Bord werden Events inszeniert, lassen sich Erlebnisse konsumieren. Hier gibt es Wellness, Glücksspiel (meist Automaten, Black Jack und Roulette) und verschiedene Arten des Entertainments. Im Unterschied zum Aufenthalt an Bord ist die Aufenthaltszeit im Terminal

meist eng begrenzt. Nur unter seltenen Umständen halten sich die Kunden der Bahngesellschaften oder Fährlinien dort länger als eine Stunde auf (wobei die Aufenthaltsdauer im Fährterminal generell länger ist als im Bahnhof). Unabhängig davon ob der Aufenthalt in seiner Dauer freiwillig ist, beispielsweise weil man sich in der Lounge noch mit einem Geschäftspartner trifft, oder ob er durch Verspätungen und Ausfälle hervorgerufen wird: je länger der Aufenthalt, desto mehr gewinnen die Begegnungen mit Anderen an Bedeutung, desto größer ist die Chance, ihnen öfter zu begegnen und wiederholt oder intensiver mit ihnen zu verkehren. Auf langen Fährfahrten, insbesondere solchen, die sich über eine Nacht hinweg erstrecken, gewinnen die Distinktionshandlungen eine andere Qualität und werden bedeutungsvoller. Schon im Terminal oder auch in den Warteschlangen für Kraftfahrzeuge ist klar, dass die anderen Anwesenden eventuell Wand an Wand mit einem selbst übernachten werden. Und es ist klar, dass die einzelnen Personen oder Gruppen über unterschiedlich viel Kapital verfügen, sie andere Autos fahren oder sich anders geben als Andere. Die Menschen gehen über dieselbe Gangway oder fahren ins selbe Autodeck, dann aber verteilen sie sich schnell auf die verschiedenen Decks, in denen jeweils unterschiedliche Kabinenklassen angesiedelt sind. Je weiter unten das Deck liegt, desto niedriger die Klasse – wobei es in der neuesten Fährgeneration, den Schiffen wie der M/S Color Fantasy, die von Oslo nach Kiel verkehrt, nicht mehr die berüchtigten Billigkabinen gibt, die noch unter den Fahrzeugdecks liegen. Wenn ich mit Anderen in diesen Kabinen übernachtet habe, war es jedes Mal mindestens für einige Sätze Thema, wie aussichtslos die Lage in diesen Kabinen wohl ist, wenn das Schiff sinken sollte; Sätze, die man in Begleitung eines stetigen und unüberhörbaren Maschinenwummerns hört, denn der Maschinenraum mit den Dieselmotoren liegt nur ein paar Stahlwände und Schotts entfernt.

So verteilen sich die Fahrgäste zum Schlafen und zum konsumieren auf unterschiedliche Regionen im Schiff. Einige gehen ins Kino, Andere in die Pianobar. Einige spielen Roulette, Andere stehen vor den Spielautomaten. Einige setzen sich bei klassischer Flötenmusik in die Observation Lounge oder gehen in den Pub, wo eine Live Band spielt. Aber einige Veranstaltungen sind für alle Gäste zusammen zu konsumieren – sie sind besonders aufwändig und richten sich so an alle gleichermaßen. Bisher habe ich keine unterschiedlichen Sitzklassen in den großen Showsälen an Bord gesehen – wer zuerst kommt, kann sich seinen Platz aussuchen und wenn die Show beginnt, sitzen Kegelklubs, Geschäftsleute, Junge und Alte im Saal – wobei gewisse Distanzen solange gewahrt werden, wie es die Platzverhältnisse erlauben.

Ich und die anderen Gäste werden von Moderatoren durch die Abende geleitet, indem allerlei unterschiedliches geboten wird, je nach Reederei, Schiff und Jahreszeit: Zauberer, Artisten, Clowns, klassische Entertainer, die

sich in der Art eines Frank Sinatra geben und Tanzgruppen in leichter Bekleidung (letztere meist aus osteuropäischen Ländern, erstere tendenziell eher aus Mittel- oder Nordeuropa). Wenn dieses Unterhaltungsprogramm vorbei ist, beginnen Live Band und DJ sich die Bühne zu teilen, und die Tanzfläche, vorher noch Bewegungsraum der Künstler, wird für die Gäste freigegeben. Hier wird in der Regel leichte Tanzmusik gespielt, meist Coverversionen bekannter Hits von den Flippers über Abba bis zu einigen aktuellen und poppigeren Tanznummern. Kinder und ältere Leute, Frauen in Abendkleid samt Männer in Anzügen, Andere in T-Shirt und Jeans – sie alle teilen sich die Tanzfläche und werden von Musik und dem verhältnismäßig günstigen Getränkeangebot durch den Abend geleitet. Die Tanzfläche ist relativ groß, der Raum offen und von allen Seiten einsehbar und die Zeit in der Regel noch nicht allzu fortgeschritten. Der Tanz beginnt ungefähr zwischen 21:00 und 22:30 Uhr und geht bis einige Zeit nach Mitternacht.

Wegen begrenzter finanzieller und zeitlicher Ressourcen war es mir nur möglich, auf zwei längeren Fährfahrten (Kiel—Oslo und Oslo—Kopenhagen) systematische Beobachtungen anzustellen – ein Teil der hier wiedergegebenen Beobachtungen wurde also von mir als normaler Fahrgast mit soziologischem Interesse gemacht. Bei der Fahrt Kiel—Oslo auf der M/S Color Fantasy bin ich jedoch als Forscher unterwegs gewesen und habe mich entsprechend ausgestattet: schon am Terminal und auch an Bord bin ich bis in die frühen Abendstunden mit zwei Kameras (Fotoapparat und digitaler Camcorder) behangen an Bord unterwegs gewesen und habe Bilder und Videosequenzen aufgezeichnet. Durch die Nähe an Bord kommt es zu wiederholten Begegnungen, in denen ich mindestens einigen der anderen Fahrgäste durch mein Auftreten und meine Ausstattung aufgefallen bin.

Am Abend habe ich diese Ausstattung abgelegt, da ich die Intimsphäre der anderen Fahrgäste nicht stören will – Tanz und Trinken der Leute, den amüsantesten Teil der Fahrt, will ich weder mir noch Anderen durch störendes Filmen und Fotografieren verderben. Um zehn vor Neun wird außerdem im großen Saal, der Fantasy Show Lounge, angesagt, dass Filmen und die Fotografie mit Blitzlichtern während der Show nicht gestattet sind. Ich habe während des um neun Uhr beginnenden Entertainmentteils bloß einen Notizblock dabei und schaue mir von einem weiter hinten gelegenen Sitzplatz aus das Geschehen an. Die Notizen mache ich mit einem kleinen Bleistift in mein handtellergroßes Büchlein. Denen, die in ausreichender Nähe sitzen, fällt allerdings auch diese Tätigkeit auf und mir wird so während der Show unangenehm bewusst, dass ich als abweichend Handelnder auffalle. Trotzdem habe ich für die gesamte Dauer der Show und noch in den Tanzteil des Abends hinein Notizen angefertigt.

Die Bühne wird von zwei Sicherheitsleuten flankiert, die sich durch ihre Haltung als solche zu erkennen geben, aber sonst eine Uniform wie auch die

anderen Angestellten an Bord tragen (weißes Hemd und dunkle Hose – auch die Reinigungskräfte sind so gekleidet). Die Show beginnt, die Tanztruppe tanzt in mehr oder weniger passenden Kostümen zu Musik, die bestimmten Zeitabschnitten zugeordnet wird. Rock'n'Roll im Petticoat, Sechziger Jahre im Hippie Outfit und so weiter. Zwischendurch langweilen mich mittelmäßige Magier, während der Seegang kontinuierlich zunimmt (die Fahrt verläuft nach dem Durchfahren des Belts für einige Zeit auf offener See). Danach kommen Musik und Tanztruppe zurück, der letzte Song beinhaltet die Aufforderung »Get on your feet«. Danach verkündet ein Moderator den weiteren Verlauf des Abends: nach einer Lasershow beginnt um 22 Uhr die Live Band zu spielen und die Tanzfläche wird geöffnet. Die Show ist also vorbei und ungefähr ein Drittel der Leute geht – so wie einer der beiden Sicherheitsleute. Der Andere bleibt und positioniert sich zentral. Nach und nach fangen die ersten Pärchen an, zur Live Musik zu tanzen. Weitere Leute gehen ab, es bleibt vielleicht noch ein Viertel der Leute, die der Show zu gesehen haben – aber die Tanzfläche ist voll. Ich stelle fest, dass die jungen Leute praktisch alle gegangen sind. Diejenigen, die noch tanzen, scheinen mir alle über vierzig zu sein. Ich schreibe in meinen Notizblock, dass mein Martini alle ist und gehe auch. Es ist zwanzig nach zehn. Für eine Weile streune ich noch durch das Schiff und mache hier und da einige Notizen, bis ich mich um zwanzig vor Zehn für eine Weile in meine Kabine zurückziehe (es ist eine Zweierkabine, die glücklicherweise nur durch mich belegt ist). Dort hält es mich aber nicht lange und ich setze mich noch eine Weile in die Observation Lounge, um die Zeit zu überbrücken, bis ich in den Tower Club – die Borddiskotheek – gehe. Auf dem Weg in die Observation Lounge werde ich von einer Gruppe von fünf Leuten angesprochen. Nach dieser Anrede notiere ich folgendes in mein Notizbuch:

– bin von 5 ungefähr gleichaltrigen Anzugträgern mit »Hey Meister« angesprochen und nach dem Weg ins 15. Deck gefragt worden. Hat mich geärgert! (Das war noch einer drauf zu dem Französisch an der Espresso Bar...)

– Warum ärgert mich das? Weil ich denke, dass es abfällig gemeint ist? Dabei bin ich nicht billiger sondern nur weniger formell angezogen. Vielleicht eher, weil ich mich als abweichende Person (als »Freak«) behandelt fühle? Schichtspezifische Empfindlichkeiten.

Ich fühle mich also schon zu diesem Zeitpunkt abschätzig behandelt. Ebenso abschätzig, wie der Angestellte der Espresso Bar: einige Stunden vorher war ich Zeuge, wie einer der fünf (die unter sich Deutsch sprechen) an der Espresso Bar des Schiffes mit einem Angestellten Französisch geredet hat, obwohl dieser kaum Französisch konnte. Ich war mir in der Situation sicher, dass er den Angestellten auch auf Englisch hätte ansprechen können. Aus

meiner Perspektive stellt er ihn absichtlich bloß – als jemand, der nicht fließend Französisch spricht! Abgesehen davon sind mir einige der fünf auch vorher schon aufgefallen, da sie und ihre weiblichen Begleitungen sich für das Abendessen in Schale geworfen haben. Von dieser kurzen Episode lasse ich mich aber nicht unterkriegen und gehe später, ohne Notizblock und Kameras, in den Tower Club.



Abb. 119: M/S Color Fantasy – Eingang Tower Club. September 2005

Dort ist die Nähe zwischen den unterschiedlichen Passagierklassen kaum noch zu steigern. In dem als Verlies gestalteten Club gibt es zwei Ebenen, auf der Oberen kann man an kleinen Tischen sitzen, etwas trinken und sich unterhalten oder auch am Geländer stehen und steil von oben herab auf die Tanzfläche schauen. In der Ebene darunter ist die Bar und die in der Mitte angesiedelte Tanzfläche, zwischen den nachgebildeten Mauersäulen sind ebenfalls Geländer, an die ich und Andere sich lehnen, und dazu noch drei Durchgänge, die den Weg zur Tanzfläche eröffnen. Das übliche Spiel aus Alkohol, lauter Musik, Zigaretten, Tanz, Small Talk und Flirt beginnt. Ich trinke auch etwas, gebe einer interessanten, tätowierten und etwas einschüchternd wirkenden Frau Feuer und unterhalte mich eine Weile mit ihr. Sie ist Sozialpädagogin und mit ihren Osloer Kollegen für einen Wochenendausflug in Kiel gewesen. Später tanzt sie von Zeit zu Zeit, wir plaudern noch ein wenig und sie begibt sich zu ihren Kollegen. Ich leere mein Getränk, tanze auch und stehe an diesem oder jenem Pfeiler. Wie die meisten Anderen flirtete auch ich ein wenig und genieße die Nacht. Irgendwann jedoch werde ich von demjenigen wieder angesprochen, der mich vorher schon mit den Worten »Hey Meister« ange-

sprochen hat. Er ist angetrunken und beleidigt mich – seine Worte weiß ich nicht mehr, aber er wollte mir wohl vermitteln, dass ich ein kranker Typ sei und dass ich gefälligst abhauen solle. Ich ärgere mich sehr, sage aber nur zu ihm, das er ein Spinner ist und wende mich von ihm ab. Ich habe mit einer der Frauen geflirtet, die mit ihm und seinen Kollegen unterwegs ist. Mir hat das erstmal die Laune verdorben. Der Kerl, der mich beleidigt hat, drückt sich an der Tanzfläche ziemlich in meiner Nähe herum und demonstriert seine Abneigung durch Körperhaltung und Blick. Dann quatscht er mich noch einmal an, sagt, dass so Typen wie ich hier nichts zu suchen hätten. Jetzt reagiere ich gereizter. Ich beziehe das auf meine Herkunft, denke, dass er mich beleidigt, weil er sich und seine Freunde für etwas Besseres hält – dabei trage ich eine hochwertige Hose und immerhin ein Hemd. Ich erzähle ihm ausführlich und mit reichhaltigem, aber geordnetem Wortschatz, dass ich ihn für eine besoffene Null und einen Verlierer halte. Das ganze erregt im dem lauten Treiben kaum Aufmerksamkeit. Nur einige der Begleiter des Typen bemerken unseren noch einigermaßen latenten Streit – und natürlich die zwei Frauen, die in unserer Nähe tanzen. Sie halten sich jedoch heraus. Ich spreche schließlich einen nüchtern und gesetzt erscheinenden Begleiter des Betrunknen an und sage diesem, dass er sich doch mal um seinen Kumpel kümmern soll, der sich nicht mehr so recht unter Kontrolle hat. Daraufhin ziehe ich mich erst einmal von der Tanzfläche zurück, auch der Typ verschwindet an die Bar und es kommt nicht zu einer Eskalation – fast zu meiner Überraschung. Ich bleibe noch eine Weile, amüsiere mich so unbekümmert wie möglich, während der Typ weiter trinkt und nicht mehr all zu viel mitzubekommen scheint. Ich flirte zwar weiterhin, aber meine Laune bleibt etwas windschief. Schließlich wird es leerer und ich ziehe mich in meine Kabine zurück.

Diese Episode macht deutlich, wie in der dicht geladenen und alkoholseligen Atmosphäre an Bord des Schiffes Konflikte entstehen können – die materiell-räumlich-soziale Konstellation bringt hier nicht nur potentiell intime Nähe zwischen Einzelnen hervor, die flirten können oder auch mehr, die dabei Grenzen unterschreiten, Gefallen und Eifersucht wecken, die sich langweilen oder vernachlässigt fühlen, allein oder ausgesetzt, entspannt oder aufgedreht. Diese Konstellation, in der leibliche Nähe und soziale Distanz eine brisante Mischung bilden, in der verschiedene Kapitalarten, physische und psychologische Fertigkeiten angewandt und gegeneinander ausgespielt werden, birgt einiges an Irritationspotential. Die Irritation ist auch hier örtlich und räumlich begrenzt. Aber sie ist sehr körperlich und nah. Die Hülle kann leicht durchbrochen werden, der Schutz ist dann nicht mehr gewährleistet. Die Verlockung zur Nähe bringt also ein Risiko mit sich. Durch diese leibliche Nähe, die Intensität der Wahrnehmung und die Dauer des Umgangs in ungewöhnlicher leiblicher Nähe kann die Störung aber lange nachwirken – wie beim hier

wiedergegebenen und von mir erlebten Geschehen, über das ich mich bei näherer Beschäftigung immer noch aufrege und lebhaft ärgere.

Erlebnis und Konsum am Terminal gehen miteinander einher – das Erlebnis selbst ist Ware, insbesondere in der Form des Events. Das Erlebnis ist auch Werbung, es soll die Attraktivität der Umgebung und oder des Angepriesenen steigern. Erlebnisse werden entsprechend inszeniert und publikumsgerecht aufgearbeitet. Für diese Arten des in Szene Setzens werden gezielte Ausnahmen gemacht, die Hausordnung wird nicht in Anschlag gebracht und Konsumgüter und Darbietungen können in die Pfade der Menschen am Terminal hineinragen, ihre Aufmerksamkeit anziehen und das Wahrnehmungshandeln ablenken. In diesen Konstellationen wird eine bestimmte Form von Normalität geschaffen. Eine Normalität, der eine Hülle entspricht, die für konsumbezogene Eindrücke durchlässig ist und die Schmutz und Unordnung abhält. Im Rahmen dieser Normalität werden auch Distinktionspraktiken gezeigt. Über die Ware, ihren Konsum und die Eigenpräsentation werden im Terminal und an Bord der Fähre Statusunterschiede produziert. Doch Konsum und Normalität stellen sich nicht völlig reibungslos ein – Erlebnisse und Präsentationen werden gestört und unterbrochen, Distinktionspraktiken führen zu Konflikten, die Normalität muss ständig reproduziert und überwacht werden.

Begrüßen und Verabschieden

Der Terminal ist mehr und mehr ein Ort des Konsums geworden, er bleibt aber immer noch auch ein Ort des Reisens. Ein Ort, an dem man sich voneinander trennt und an dem man wieder zusammenkommt. Wenn die Züge Freitag abends in den Bahnhof rollen, sehe ich die noch einsamen Seelen am Bahnsteig, sie warten auf ihre Liebsten, mit Blumen oder einer Überraschung in der Hand oder auch einfach so. Sie sind in sich versunken oder gehen ungeduldig auf und ab, schauen das Gleis entlang, in die Richtung, aus der der Zug bald kommen müsste. Wie Andere im Zug blicke ich aus dem Fenster, schaue ob jemand auf mich wartet oder ob ich allein durch die Nacht nach Hause gehen werde. Oder es ist Wochenende und Freunde oder Verwandte kommen zu Besuch – ich habe sie lange nicht gesehen, weiß nicht genau, wie sie aussehen werden, was für Kleidung sie tragen und in welcher Stimmung sie wohl sind.

Wenn der Zug am Bahnsteig einfährt, beginnt der schwierige Teil der Aufgabe – zumindest wenn der Zug gut gefüllt ist. Eine große Menge von Menschen ergießt sich aus den Türen und drängt auf den Bahnsteig. Am einfachsten ist die Suche an Kopfbahnhöfen, wo alle den Bahnsteig über einen Ausgang verlassen müssen. Handelt es sich um einen Durchgangsbahnhof, so kommen viele Ausgänge in Frage und die Aufmerksamkeit muss in mehrere

Richtungen gewendet werden. Meist aber findet der Blick in der Menge der Anderen früher oder später eine Bewegung oder ein Gesicht, dass bekannt ist:



Abb. 120: Leipzig Hbf – vor Bahnsteig 10/11. September 2004

Bei so einem Wiedersehen wird ein kleiner Teil des Bahnhofs zu einem Ort der großen Gefühle. Paare, Familien und Freunde fallen sich in die Arme – sie kommen halb lächelnd, halb lachend wie in Abbildung 120, oder sie laufen sogar aufeinander zu, wie die beiden kleinen Mädchen auf Abbildung 121, wo ein Mann mit zwei kleinen Mädchen den Bahnsteig hinunter geht und eines der Mädchen plötzlich die Arme ausstreckt (erstes Bild links) und losläuft, mit kurzer Verzögerung gefolgt von einem noch kleineren Mädchen mit rosa Kleid und rosa Rollkoffer; beide laufen zur Frau, die sich auf die Körperhöhe der Kinder herunterbeugt und das erste Mädchen mit offenen Armen empfängt (zweites Bild rechts) und hoch in die Luft nimmt; nach einer längeren Zeit der Begrüßung setzen sich die vier zusammen in Bewegung, ein Prozess der nur langsam vor sich geht, denn die beiden Mädchen wenden sich immer wieder zur Frau um und reden gestikulierend auf sie ein.



Abb. 121: Leipzig Hbf – vor Bahnsteig 10/11. September 2004

In diesen Momenten zeigen die sich Begrüßenden wenig Aufmerksamkeit für ihre Umwelt – sie wenden sich voll ihren Partnern zu und die Menge der Anderen muss sich ihren Weg um sie herum suchen. So kommt es zu kleinen Stauungen und Verzögerungen. Offene Konflikte, die aus solchen Situationen entstehen, habe ich aber nur selten beobachten können, am ehesten wenn sich dabei größere Gruppen von Menschen treffen und es so zu einer regelrechten Versperrung des Weges kommt. Die besondere Innigkeit und Freude, der intime Bezug von wenigen Personen zueinander wird selten von außen durchbrochen und auch nicht mit solchen Blicken bedacht wie andere Störungen im Bewegungsfluss durch den Terminal. Gefühle zu zeigen, eine Hülle zu entwickeln, die kaum etwas von aussen durchlässt und sich um ein Paar, eine Familie oder auch einige alte Freunde spannt, gehört in solchen Momenten zur sozial-räumlich-materiell Konstellation, beeinflusst die Wahrnehmungshandlungen der sich durch den Terminal bewegend Menschen und produziert so eine zeitlich und räumlich begrenzte Ausweitung dessen, was normal und akzeptiert ist. Ein Teil des Terminals wird für einige Sekunden (oder auch länger, wie bei dem Paar von Abbildung 120) zu einem Ort, an dem Konsum, die Blicke Anderer, Sauberkeit und Ordnung keine besonders große Rolle spielen – die innige Interaktion bestimmt das Erleben der Welt.

Der Abschied gestaltet sich meist verhaltener, wenn auch die Innigkeit eine ähnliche Qualität haben kann. Das Paar von Abbildung 122 steht für mehr als zwei Minuten beisammen vor dem am Bahnsteig zur Abfahrt bereit stehenden Zug. Sie umarmen sich, küssen sich, unterhalten sich und schauen sich an (erstes bis drittes Bild); schließlich umarmen sich die beiden noch einmal fester, ihre Fersen verlassen dabei den Boden (viertes Bild); sie wenden

sich voneinander ab, er in Richtung des Zuges, wendet aber nach einem Schritt seinen Blick über seine rechte Schulter, sie allerdings geht nach rechts und blickt nach unten, nicht zu ihm (fünftes Bild); auch in den nächsten Schritten wendet er sich noch zweimal um, sie aber verlässt den Aufnahmebereich meiner Kamera ohne den Blick vorher noch einmal zu ihm zu richten (sechstes Bild); er geht noch ein Stück den Bahnsteig hinab und tritt schließlich in den Zug ein. In dieser Sequenz dauert die Trennung eine lange Zeit und sie ist durch eine gewisse Asymmetrie der Blicke gekennzeichnet.



Abb. 122: Leipzig Hbf – vor Bahnsteig 10/11. September 2004

In anderen Fällen sind nicht die Wahrnehmungshandlungen asymmetrisch, stattdessen wird die Asymmetrie durch die Bewegung erzeugt. Der Zug fährt ab und nimmt einen Teil der Menschen mit in die Ferne. Der andere Teil bleibt vor Ort zurück, schaut dem aus dem Bahnhof rollenden Zug hinterher oder geht vorher ab.

Die Asymmetrie der Bewegung nimmt bei der Abfahrt eines großen Schiffes noch eine andere Dimension an. Der Prozess des Ablegens dauert

lange – vom Zeitpunkt der letzten Berührung im Terminal bis zum Erscheinen der Verabschiedeten an Deck und dem Ablegen des Schiffes vergehen viele lange Minuten. Die Maschinen werden in Gang gesetzt, die Leinen gelöst und der riesige Schiffsrumpf gerät zögernd in Bewegung. Die Menschen oben an der Reling wirken aus der Entfernung klein, sie stehen weit über dem Hafensperrgitter, auf dem einige vereinzelt Menschen neben ihren Autos stehen und zum Schiff schauen (hinter dem Zaun auf Abbildung 123, im unteren Bildteil).



Abb. 123: Kieler Förde – Abfahrt der Stena Germanica. September 2004

Das Schiff bewegt sich langsam aber mit großer Kraft von ihnen weg, bringt immer mehr Seewasser zwischen sich und das Land. Lange bevor das Schiff am Horizont verschwindet, schrumpfen die Gestalten der Menschen an Deck. Anfangs lassen sich Gesten noch erkennen und Worte rufen, nach einer Weile erkennt man nur noch grobe Bewegungen. Die Menschen schrumpfen immer weiter, bis sie nur noch kleine Flecken sind, die schließlich gänzlich im Schiffsrumpf aufgehen. Der Abschied eines Schiffes dauert lange und hinterlässt den Eindruck eines allmählichen Verschwindens in der Ferne der See. Am Ort des Abschieds wird die zunehmende Distanz erlebbar. Die sozial-materiell-räumliche Konstellation des Fährterminals schafft eine leiblich nachvollziehbare Weite und macht den Abschied zur See zu einem besonderen Erlebnis.



Abb. 124: M/S Kronprins Harald – Achterdeck. September 2002

Hafen und Bahnhof

Ein vereinendes Moment der in dieser Arbeit behandelten Erlebnisse, Dinge und Konzepte ist der räumliche Zusammenhang. Das hier beobachtete Geschehen spielt sich in Terminals ab, die räumlich-materiell-soziale Konstellation des Terminals ist Gegenstand und Rahmen der Untersuchung. Die Untersuchung hat sich in diesem Buch durch verschiedene Terminals bewegt und sie hat an einigen Orten und Dingen länger verweilt. Der Ortstyp des Terminals gibt den Rahmen, doch bisher wurde mehr über einzelne Aspekte des gerahmten Ortes gesprochen, als über den Ort im Gesamten. Insbesondere wurden die Unterschiede zwischen Bahnhof und Fährterminals nicht systematisiert. Diese Lücke will ich schließen, bevor im eigentlichen Fazit der Arbeit die analytischen Konzepte integriert werden. In diesem Kapitel werde ich also die einzelnen Facetten der hier betrachteten Ortstypen Fährterminal und Bahnhof zusammensetzen und abgleichen.

Tempo und Zeit spielen im Fährterminal eine andere Rolle als im Bahnhof. Im Bahnhof herrscht ein ständiger Durchgangsbetrieb: Menschen durchqueren den Terminal allein oder in Gruppen und sie bewegen sich zu verschiedenen Orten. Von der Eingangstür zur Anzeige im Empfangsgebäude, von dort aus zur Gleishalle und dort wiederum zu den Bahnsteigen oder den dazu gehörigen Wartebereichen führt ihr Weg sie an mehreren Stationen entlang, an denen sie unterschiedlich lange verweilen. Zusätzlich können sie auch noch an den Fahrkartenschaltern oder -automaten Tickets erwerben oder in einem der Läden etwas kaufen und konsumieren. In den meisten Passagierterminals von Fähren, die längere Strecken zurücklegen, kommen die Leute hingegen häufig schon deutlich vor Abfahrt der Fähre an, ihr Weg führt in der Regel nur an einem Kartenschalter vorbei, dann und wann wird auch noch aus einem Automaten oder einem kleinen Stand ein Imbiss erworben. Die Leute treten also in den Terminal ein und verweilen in der Regel für längere Zeit als die Menschen im Bahnhof. Der Fährterminal ist im Vergleich zum Bahnhof also eher ein Ort des Ankommens und Verweilens. Die Nutzung des Fährter-

minals erzeugt eine besondere zeitliche Struktur: es gibt Zeiten der Leere (bis circa zwei Stunden vor Abfahrt, beziehungsweise nach vollendetem Boarding), dazwischen wird es im Terminal im Verlauf von ein bis zwei Stunden immer voller, bis er kurz vor Öffnung der Gangway seine maximale Füllung erreicht.

Am Bahnhof gibt es ebenfalls eine klare Struktur in der zeitlichen Nutzung. Während des Berufsverkehrs am Morgen und am Nachmittag füllt sich der Bahnhof mit Pendlern, die sich routiniert und häufig eilig durch den Bahnhof bewegen. In der Zeit dazwischen findet ein allgemeiner und verhältnismäßig gleichmäßiger Verkehr statt. An vielen Orten gibt es darüberhinaus eine bestimmte Richtung der Bewegung: zwar herrscht bei vielen deutschen Großstadtbahnhöfen eher ein Kommen und Gehen, da von dort auch S- und U-Bahnen abgehen, die Leute also nicht nur aus den Vorstädten anreisen und sich aus dem Empfangsgebäude in die Stadt ergießen, sondern auch innerhalb des Bahnhofs in ein anderes Verkehrsmittel wechseln – aber trotzdem ist auch eine klare Tendenz zum morgendlichen vom Zug in den Bahnhof und dann in die Stadt strömen und einer nachmittäglichen Bewegung in die entgegengesetzte Richtung zu erkennen. An Bahnhöfen wie der Union Station in Chicago ist diese Strömungsrichtung noch sehr viel klarer ausgeprägt: morgens strömen die Menschen fast ausschließlich aus dem Bahnhof in die Innenstadt und am Abend kehrt sich der Strom um, die Menschen drängen in den Bahnhof hinein und verteilen sich von dort aus in das Umland. In der Zwischenzeit geht die kleineren Rinnsale in beide Richtungen.

Bahnhöfe sind im Vergleich mit den Nachts in der Regel geschlossenen Fährterminals wesentlich länger geöffnet, Großbahnhöfe sogar die ganze Nacht hindurch. Zu diesen Zeiten spielt sich ein besonderes Schattenleben im Bahnhof ab. Ein Schattenleben, das sich am Fährterminal nicht findet: gestrandete Fahrgäste, Obdachlose (die an den meisten Bahnhöfen allerdings systematisch vertrieben werden), einzelne Personen, die den Weg durch den Terminal einfach als Abkürzung nutzen, und das Wartungspersonal halten sich in den hallenden Räumlichkeiten auf und nutzen diese auf ihre Weise.

Die *räumliche Dimension* unterscheidet sich ebenfalls: die Grundfläche selbst großer Fährterminals ist meist kleiner als die Grundfläche der Empfangsgebäude mittelgroßer Bahnhöfe.¹ Zusammen genommen mit der länge-

1 Allerdings kommt bei den Passagierterminals von RoRo Fähren der Parkplatz mit seinen Warteschlangen in gewisser Weise zum Warteraum hinzu – an diesem Ort verbleiben die Passagiere einen großen Teil der Zeit in ihren Kraftfahrzeugen oder in deren unmittelbarer Nähe, sie bleiben damit auf den abgekapselten Raum ihres Fahrzeugs bezogen. Das Geschehen auf dem Parkplatz habe ich allerdings kaum beobachtet – in Ermangelung eines PKW bin ich als Fußpassagier gereist und habe mich entsprechend auf das Innere des Terminals konzentriert. Es wäre sicher aufschlussreich, das Geschehen in den Parkbereichen sowohl von Bahnhöfen als auch von RoRo Fähren vergleichend zu untersuchen.

ren Aufenthaltsdauer in Fährterminals entsteht an diesen Orten in der Stunde vor Abfahrt der Fähre eine immer dichtere Ansammlung von Menschen, die darauf warten, über die Gangway an Bord der Fähre zu gehen. Diese Verdichtung in der Zeit vor der Abfahrt ist ähnlich der Verdichtung, die zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs im Bahnhof entsteht – allerdings wiederum mit dem Unterschied, dass im Fährterminal weniger Bewegung herrscht und die Menschen nach kurzer Orientierung an einem Ort verweilen und dort auf die Abfahrt warten.

Zeitlichkeit und Räumlichkeit zusammengenommen machen den Fährterminal – während der Zeit, in der er tatsächlich von Reisenden genutzt wird – zu einem Ort, an dem die Menschen sich für einen längeren Zeitraum in größerer *Nähe* zueinander finden. Diese leibliche Nähe gewinnt durch die bevorstehende Reise, in der für weitere Zeit ein gemeinsamer Raum geteilt wird, noch zusätzlich an Gewicht. Die Begegnung im Fährterminal ist potentiell weniger flüchtig – die Menschen verteilen sich nicht auf unterschiedliche Züge, sie werden in dem sprichwörtlichen einem Boot sitzen und sich vielleicht noch mehrmals wieder begegnen. Die größere Nähe im Fährterminal zeichnet sich aber auch noch durch eine weitere Besonderheit aus: Reisegruppen sind hier wesentlich häufiger anzutreffen als am Bahnhof. Die Interaktionen vor dem gemeinsamen Antritt einer Reise, während der man zusammen einkaufen, essen und sich vergnügen kann, unterscheiden sich von den Interaktionen, die man vor einer kurzen Fahrt zur Arbeit mit weitgehend Fremden oder bloßen Bekannten eingeht. Innerhalb der Reisegruppen ist die Stimmung häufig ausgelassen, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beschäftigen sich vor allem miteinander und trennen sich auch räumlich von anderen Einzelpersonen oder Gruppen im Terminal.² Der Fährterminal ist dementsprechend ein Ort, an dem persönlichere Interaktionen gebräuchlicher sind als im Empfangsgebäude des Bahnhofs oder auf dem Bahnsteig, wo der Umgang distanzierter ist und wo der Anonymität der Einzelnen eine größere Bedeutung zukommt – wo die Hülle der Einzelnen entsprechend dichter und weniger durchlässig ist.

Wahrnehmungshandlungen entfalten sich im Bahnhof eher entlang der Pfade, denen die Menschen folgen, um die verschiedenen Stationen ihres Aufenthalts zu erreichen. Auch hier findet eine stärkere Verdichtung der *Hülle* statt – um die Bewegung entlang der Pfade zu organisieren, werden andere Aspekte der Umwelt ausgeblendet. Ohne eine das Wahrnehmungshandeln ausrichtende Hülle wäre das Durchqueren des Bahnhofs eine sehr abwechslungsreiche Tätigkeit. Ablenkungen durch Werbetafeln, Anzeigen, andere Menschen und anderes mehr würden Zeit in Anspruch nehmen und die Bewegung verlangsamen oder risikoreicher machen, da Kollisionen mit Anderen wahrscheinlicher werden. Die Wahrnehmungshandlungen im Fährterminal

2 Vgl. zur Binnenabgrenzung von Gruppen auch Goffman 1963: 151-163.

hingegen beziehen sich eher auf die genannten Reisebegleitungen oder sie erstrecken sich aus dem Terminal hinaus hin zum wartenden Schiff oder zur See. Die Terminals liegen am Wasser und erlauben häufig einen Blick auf das Wasser und das Geschehen im Hafen – dieser Blick wird durch Glasfassaden und, wie im Fall des Kieler Color Line Terminals, auch noch durch die Aufstellung der Bänke erleichtert und nahegelegt. Die Hülle ist hier weniger auf Bewegung und Vermeidung von Ablenkung hin orientiert. Sie ist durchlässig für die sinnlichen Qualitäten der Umgebung, für den Verlauf von Zeit und für das Auftreten und die Verfassung Anderer, die in einer Weise wahrgenommen werden können, die über die direkte Relevanz für die eigenen Handlungen hinausgeht.

Im Fährterminal haben diese müßigere Betrachtung der Umgebung und die sich mindestens potentiell wiederholenden Begegnungen mit den Anderen, die größere Nähe zu diesen und die *Distinktion* ihnen gegenüber eine größere Bedeutung. Wer gibt sich wie? Mit wem wäre ein Gespräch im Verlauf der Reise möglich, wünschenswert oder ausgeschlossen? Diese Möglichkeiten zur weitergehenden Interaktion wirken sich auf die Blicke und Gesten aus, mit denen Andere gemustert werden und mit denen sich die Menschen selbst darstellen. Insofern wird hier an einer Differenzierung der Hülle gearbeitet oder es werden räumliche Distanzen geschaffen, die, wie im Fall der Lounges, auch noch durch materielle Barrieren abgesichert werden. Am Bahnhof sind die Nähe zu Anderen und die Chance sich wieder zu treffen geringer, nur bei längeren Wartezeiten spielt sie wieder eine größere Rolle. Zusätzlich gibt es am Bahnhof auch ein verhältnismäßig differenziertes Angebot für Beschäftigungen – eine Bratwurst am Imbiss oder Austern in der Gosch-Sylt Filiale, ein Aufenthalt im Schnellrestaurant oder in der gediegenen Atmosphäre der Lounge – hier verteilen sich die Menschen an verschiedene Orte, halten Distanz und zeigen ihre Zugehörigkeiten an.

Das *Spektrum der Tätigkeiten*, denen die Menschen an den von mir untersuchten Bahnhöfen nachgehen, ist wesentlich weiter gestreut als an den Fährterminals. Essen gehen, shoppen, flanieren, sich mit Anderen treffen, eine Darbietung anschauen – für diese Tätigkeiten finden sich zwar Angebote an Bord der Fähren, aber kaum in den dazugehörigen Terminals. An den großen Bahnhöfen jedoch nehmen solche Tätigkeiten einen mitunter erheblichen Raum ein. Die entsprechenden Einrichtungen zeigen sich, Waren werden ausgestellt und angepriesen, Werbetafeln bewegen sich – eine Vielzahl von Nutzungen, die nichts mit dem Reisen oder der Tätigkeit des Wartens zu tun haben, werden den Menschen am Bahnhof angeboten. Durch diese Angebote und die damit einhergehende Gestaltung des Terminals wird im Bahnhof eine andere Art von Normalität geschaffen als im Fährterminal – eine Normalität, in der dem Konsum von Waren, Werbung und Kultur Raum geschaffen wird

und in der andere Tätigkeiten an den Rand gedrängt, untersagt oder sogar bestraft werden.

Mit den in dieser Arbeit entwickelten Optiken zeigt das Geschehen an Hafen und Bahnhof also jeweils unterschiedliche Facetten: die sozial-materiell-räumliche Konstellationen der von mir untersuchten Bahnhöfe unterscheiden sich in mehreren Punkten deutlich von den in Fährterminals herrschenden Konstellationen. Die Konstellationen in den Fährterminals sind durch ein langsames Tempo geprägt, die Menschen an diesen Orten bewegen sich weniger und weniger schnell als die Menschen, die den Bahnhof auf dem Weg von einem Verkehrsmittel zum nächsten durchqueren. Zusammen mit dem langsameren Tempo erfahren die Menschen am Fährterminal außerdem eine weniger differenzierte Welt von Angeboten: viel mehr als sitzen und warten, Andere oder die See anschauen und sich mit Begleitungen zu unterhalten ist kaum möglich. Im Bahnhof hingegen treten den Menschen sehr viel mehr Angebote entgegen.

Während der Bahnhof durchquert wird, spielt sich der Prozess der Einhüllung auf eine Weise ab, in der die Bewegung und das Vorankommen eine entscheidende Rolle spielen. In der Orientierung auf die angesteuerten Ziele wird das Wahrnehmungshandeln mit einer abwechslungsreichen und dynamischen Konstellation konfrontiert. Die Hülle wird hier so produziert, dass sie das Wahrnehmungshandeln auf die gegebenen Ziele fokussiert, andere Eindrücke werden von der Hülle weitgehend absorbiert. Die Kanalisierung, die Enge eines Übergangs, die Eile des beinahe zu spät Kommenden, die sich kreuzenden Bewegungsströme, die verschiedenen Werbe- und Konsumangebote, das Warten auf den Zug, die Nähe der Gleise, das Hören in der hallenden Akustik des Bahnhofs und Anderes mehr macht die Hülle eng anliegend und fest, offen nur für wenige Eindrücke, die mit der Verrichtung der Geschäfte im Terminal zu tun haben – zumindest in den Zeiten, in denen der Bahnhof intensiv genutzt wird.

Während des Aufenthalts im Bahnhof hingegen wird eine andere Art der Hülle produziert. Wenn noch Zeit verbleibt, bis der Zug abfährt und unklar ist, womit die Zeit gefüllt werden soll, tritt die Vielfalt der Angebote zu Tage. Besonders deutlich stechen die Konsumangebote hervor: sie locken mit Lichtern und Gerüchen, mit Unterhaltung, Essen und Trinken. Für sie kann sich also die Hülle öffnen und so ein Wahrnehmungshandeln hervorbringen, das sich der Verlockung des Konsums hingibt. Neben dem Konsum ist aber auch eine andere Welt für das Wahrnehmungshandeln verfügbar: die Welt des Reisens. Die Welt der Züge, die Menschen in die Ferne bringen, der Begrüßungen und Abschiede. Diese Welt ist weniger grell und weniger zentral platziert, aber sie ist immer noch Teil der Konstellation – sie macht den besonderen

Charme des Bahnhofs aus, der sich trotz Eile und Konsum an diesem Ort festgesetzt hat.

Im Fährterminal prägt der Blick zur See, das Warten auf die Öffnung der Gangway, das langsame Tempo des Schiffs und die Geselligkeit der Reisegruppen die Gestalt der Hülle. Egal ob zum Warten genötigt oder sich entspannt auf die Reise einstimmend: die Menschen ordnen sich in eine Konstellation ein, in der nur wenig Abwechslung geboten wird. Das Wahrnehmungshandeln wird weniger fokussiert, es kann sich ausweiten, Andere einschließen und sich für allgemeine Betrachtungen und Wahrnehmungen öffnen. An einen Ort gebannt, wird der Ort durchsucht, die Menschen durchstreifen ihn gehend oder nur mit ihren Blicken, verweilen hier und dort, ohne klares Ziel.

Gestalt und Durchlässigkeit der Hülle wirken sich auf die Teilnahme am Geschehen aus. Die Menschen im Fährterminal sind weniger zielgebunden als die Menschen im Bahnhof. Sie können ihre Aufmerksamkeit schweifen lassen und sie können sich stärker aufeinander beziehen – sind damit aber auch den Wahrnehmungshandlungen der Anderen stärker ausgesetzt. Die Hülle derjenigen, die sich zielstrebig durch den Bahnhof bewegen, zeichnet sich dagegen durch ihre Dichte und Gerichtetheit aus. Sie vermeidet die Kontaktaufnahme, die Teilnahme am Geschehen wird anonymer. Die Hülle derjenigen schließlich, die am Bahnhof warten, kann sich in zwei Weisen formen (und auch zwischen diesen Formen wechseln). Sie kann sich auf den Konsum hin strukturieren oder sich ähnlich wie die Hülle der Menschen am Fährterminal der Welt der Eindrücke öffnen und es dem Wahrnehmungshandeln erlauben, den Bahnhof zu durchschweifen.

Trotz der Unterschiede spielen jedoch *Säuberung und Sichtbarkeit* in beiden Terminaltypen eine ähnlich entscheidende Rolle. Säuberung und Sichtbarkeit sorgen dafür, dass eine Ordnung gezeigt wird, in der Sauberkeit und geregelte Anordnung normal und erwünscht sind. Wer sich anders verhält und diese Ordnung durchbricht, wer Abfall produziert und nicht entsorgt, wer schmutzig ist und den Dingen und Menschen gegenüber nicht die nötige Sorgfalt an den Tag legt, wird der Aufmerksamkeit der Anderen ausgesetzt, wird für sie sichtbar gemacht. In der Regel reicht diese Herstellung von Sichtbarkeit aus, um eine ausreichende Kontrolle zu gewährleisten – insbesondere an den Fährterminals. Die Durchbrechungen oder Herausforderungen der Ordnung, die ich am Bahnhof beobachten konnte, sind nur von kurzer Dauer gewesen – die Sicherheits- und Reinigungskräfte sind schnell zur Stelle, um ihre Ursachen oder Spuren zu beseitigen oder um die Gefährdung von vornherein auszuschließen.

Integrieren und Weitergehen

Einhüllung, Irritation, Kanalisierung, Säuberung – Wahrnehmungshandeln und Konstellationen – zur Entfaltung dieser Konzepte oder Begriffe habe ich Beobachtungen, Analysen von Videosequenzen und einzelne sozialwissenschaftliche Theorien eingesetzt. In diesem abschließenden Kapitel will ich die in dieser Arbeit entwickelten Konzepte und die verwendete Methode einer integrierenden Betrachtung unterziehen, sie mit einigen ausgewählten sozialwissenschaftlichen Theorien konfrontieren und so prüfen, wie weit sie mich bringen können, was ihre Grenzen sind und welche neuen Perspektiven sie eröffnen. Ich habe mich in dieser Arbeit in verschiedenen Feldern auf wenig erkundetes Terrain gewagt: der Verzicht auf das Diskursive im weiteren Sinne, die Verwendung von Video, die Beschränkung auf das vorhandene Material und die Entwicklung der Konzepte aus diesem, nicht aus vorhandener Literatur, die Symmetriesetzung von Menschen und Dingen unter leibphänomenologischer Perspektivnahme – zusammengefasst: das sich Verwickeln in die Materialität der Welt. Lässt sich auf Grundlage der hier verwendeten Methodologie und des starken Vertrauens in die Phänomenologie des Geschehens ein aussagekräftiges Fazit ziehen? Wie hängen Materialität und Macht, Wahrnehmungshandeln und Normalisierung zusammen?

Methodologisches: Fotos, Erlebnisse und Video

Sehen: das ist doch nicht zu den Akten nehmen.
Man muß doch bereit sein zum Widerruf. Du
gehst weg und kommst zurück, und etwas hat
sich verwandelt.

Siegfried Lenz 2006: 409

Im Verfassen dieser Arbeit setze ich großes Vertrauen in Fotos, Videosequenzen und Beschreibungen meiner Beobachtungen und Erlebnisse. Ich will die Terminals so analysieren, wie sie von ihren Nutzerinnen und Nutzern im Alltag erlebt werden und so den Alltag vieler Menschen prägen. Es geht also weder darum, Terminals als Ort der Moderne oder als Beispiel für Überwachungstechniken zu untersuchen, noch geht es mir darum, den Bahnhof oder den Fährterminal aus Sicht einer bestimmten Theorie zu beleuchten.¹ Eine solche Perspektive mag einiges über die Moderne, Überwachung, und die betreffenden Theorien aufzeigen, aber sie begibt sich dabei in die Gefahr, den Gegenstand nur noch zu tangieren und ihn zu einem formbaren Beispiel werden zu lassen. Der Terminal kann mal so und mal so erscheinen, unabhängig davon, wie sich die Menschen an diesen Orten bewegen, was sie tun und was sie nicht tun, unabhängig davon, wie ihr Leben beeinflusst wird und wie sie als Einzelne oder als Mitglieder von Gruppen diese Orte beeinflussen und gestalten.

Deshalb mein Vertrauen in die Bilder, Videos und Beschreibungen. Sie, nicht irgendwelche Theorietraditionen oder sozialwissenschaftliche Schulen, sind meine wichtigsten Verbündeten in dieser Arbeit. Allerdings fordern sie, wie andere Verbündete auch, ihr Recht ein. Sie zeigen immer nur Ausschnitte, Teile des Geschehens. Sie zeigen das Geschehen aus einer bestimmten Perspektive, aus der des Fotoapparats, der Kamera oder der meines persönlichen und wechselhaften Empfindens. Aber sie zeigen damit immer auch etwas besonderes. Sie zeigen das Geschehen, wie es vom Objektiv oder von mir in meiner leiblichen Verfasstheit wahrgenommen wird, sie zeigen die Dinge und die Menschen, wie sie für mich und die von mir verwendeten technischen Geräte sind, sie zeigen die Phänomene in ihrer Gewalt, der Gewalt die sie auf mich und die mir zur Verfügung stehenden Dinge ausüben. Diese Gewalt, *die phänomenologische Wucht des Wahrgenommenen* und Erfahrenen zeichnet die Beschreibungen, Fotos und Videosequenzen aus. Ein obdachlos wirkender Mensch wird abschätzig behandelt, die Auslage mit den Backwaren leuchtet warm, die Toiletten stinken, die Spucke klebt auf dem Boden, Begrüßungen sind eine erfreuliche Sache und ich ärgere mich, wenn mich jemand schlecht

1 Vgl. für ein solches, von der Theorie ausgehendes Unterfangen Fischer/Makropoulos 2004.

behandelt. Meine Hoffnung ist, dass diese Wucht des Wahrgenommenen hilft, das Geschehen nachzuvollziehen, zu begreifen, wie etwas geschieht, und, als Grundlage der Kritik, auch warum ein Geschehen Ärger erweckt, warum es ausschließt, schlechte Behandlungen mit sich bringt, Möglichkeiten einschränkt – oder auch schützt, angenehm ist und erfreulich. Über diese Phänomenologie des konkreten Geschehens ragen Kategorien wie Klasse und Geschlecht, soziale und ethnische Zugehörigkeit in die Arbeit hinein. Sie zeigen sich in ihrer ordnenden Wirkung unter den konkreten und möglicherweise verletzenden Umständen ihrer Produktion.

Die detaillierte Untersuchung einzelner Sequenzen und Erlebnisse erfordert eine hohe Aufmerksamkeit auch für die Ränder des Geschehens, für die Dinge, die vielleicht nicht unmittelbar ins Konzept passen. Für mich ist dieser Prozess ausgesprochen hilfreich, denn im sich Einlassen auf diese hohe Komplexität wird mir immer wieder gezeigt, dass das Wegschicken einer Person vor dem Terminal nicht einfach nur Exklusion einer Person ist – sie ist auch ein Zeigen des nicht Erwünschten für alle Anderen. Sie ist aber auch eine *Herausforderung* für mich – eine Herausforderung, die meine Einstellung zu der Sicherheitskraft ändert und die mich gleichsam politisiert, so wie die Teilnahme an einer Demonstration, die gewaltsam von der Polizei aufgelöst wird, meine Einstellung zur Polizei ändert. Die Aufmerksamkeit für das Detail und die Perspektivität der Betrachtung gehen so zusammen, sie zeigen die Qualität einer Wahrnehmung und damit immer auch einen Teil der Qualität eines Geschehens.

Mit Hilfe der Videosequenzen und Fotografien kann ich die Perspektivität der Wahrnehmung aber auch in gewissen Teilen überlisten, da in der Perspektive auch deutlich wird, welche Haltung von Anderen eingenommen wird. Kleine Gesten, kurze Blicke, schnell verhallende Geräusche, sie werden eingefangen und können trotz ihrer Gefangenschaft Geschichten erzählen. Allerdings ist die Verlockung groß, aus den Gefangenen mehr herauszupressen, als sie eigentlich zu geben haben und so auf Dinge zu stoßen und Geschichten zu hören, die außerhalb des Verhältnisses zwischen Gefangenen und Verhörendem nicht existieren, sie also erst in die Welt zu bringen anstatt sie in der Welt zu erkennen. Die List ist also nicht ohne Risiko und ich hoffe in dieser Arbeit der Verlockung zum Herbeispinnen von Ereignissen und Zusammenhängen auch im Detail widerstanden zu haben. Eine Kritik, die zu dieser Arbeit vorgebracht wurde, bezieht sich auf meine Zurückhaltung bei der Interpretation, die gleichsam zu einer Deutungshemmung werde. Meine Skepsis gegenüber einer intellektuellen Brillanz, die dort glänzt, wo in Wirklichkeit Banalität herrscht, bleibt jedoch ungebrochen. Meine Hoffnung ist, dass ich vielmehr in Text und Bildern das geboten habe, was Helen Liggett mit ihren Fotografien bieten will: *excess of fact*, Anhaltspunkte für eigene Gedan-

ken, Anregungen, die es möglich machen, über das eigene Verhältnis zu den gezeigten Orten nachzudenken, Alltag statt gereinigter Welt höherer Ordnung.

Ich habe auch in anderer Hinsicht Verzicht geübt. Wie in der Einleitung angekündigt, habe ich versucht, ohne Diskurs auszukommen. Das heisst, ich habe versucht, meine Erkenntnisse nicht aus dem Reden und Schreiben über den Terminal, aus dem Reden und Schreiben über Überwachung oder ähnlichen Quellen zu beziehen und mich statt dessen voll auf das Geschehen selbst konzentriert. Darüberhinaus habe ich auch darauf verzichtet, Interviews zu führen und Menschen zu ihren Erfahrungen im Terminal zu befragen. Wie hat sich diese Entscheidung zur methodischen Einschränkung auf die Arbeit und möglicherweise auch auf meine Ergebnisse ausgewirkt? Als erstes muss ich sagen, dass es bestimmte Bereiche gab, an denen es mir nicht mehr sinnvoll erschien, Schrift und Sprache auszuklammern. Insbesondere die Hausordnungen haben mir die Argumentation über Sicherheit und die erwünschte Normalität sehr vereinfacht – sie sprechen nicht nur Verbote aus, sondern haben auch expliziert, was gewollt ist: eine angenehme Atmosphäre. Die Entscheidung, die Hausordnungen zu berücksichtigen, ist mir auch deshalb leichter gefallen, weil die Hausordnungen auch in den Terminals selbst aushängen, sie sind also Teil der Konstellation. Größere Probleme hatte ich zweitens eher damit, dass für den Prozess der Einhüllung die Motivation und Gerichtetheit der Menschen von großer Bedeutung ist. Ich konnte zwar, auch ohne mit den Menschen zu sprechen, ihre (Wahrnehmungs-)Handlungen auswerten, insbesondere da ich über die Videoaufzeichnung die Möglichkeit hatte, in der Zeit zurück zu gehen und eine Handlung von ihrem Zielpunkt her zu rekonstruieren. Aber trotzdem ist mir im Verlauf der Untersuchung klar geworden, dass es möglich wäre, ein noch tiefergehendes Verständnis vom Prozess der Einhüllung zu gewinnen, wenn ich einzelne Personen in ihrem Alltagszusammenhang verfolgen und mich mit ihnen darüber austauschen könnte. Auf diese Art und Weise könnte nicht nur die Passage durch verschiedene Hüllen besser nachvollzogen werden, es wäre außerdem möglich, den Zusammenhang von Alltag und der Verfestigung der Hülle zu erfassen.

Zusammenfassend kann ich aber sagen, dass die starke methodische Einschränkung auf die Analyse von Videosequenzen es mir im Zusammenhang mit der Reflexion meiner eigenen Erfahrungen ermöglicht hat, trotz dieser Einschränkung – oder, wie ich denke, vor allem wegen ihr – aus der Beobachtung des Geschehens ein ganzes Bündel von Konzepten zu entwickeln, mit denen es möglich wird, die Rolle der Materialität in der sozialen Welt zu klären. Eine Zurückhaltung, die es mir ermöglicht hat, die Herstellung von Kontrolle in sozial-räumlich-materiellen Konstellationen mit unverstelltem Blick zu analysieren. Aus dieser Perspektive stellt sich die Wahl zur methodologischen Einschränkung als Gewinn dar, auf den in zukünftigen Untersuchungen zu sozialer Kontrolle aufgebaut werden kann.

Erkenntnistheoretisches: Gemeinge & Konstellationen

Wir müssen die Alternative, nichts vom Subjekt,
oder aber nichts vom Objekt verstehen zu
können, zu durchbrechen versuchen.

Maurice Merleau-Ponty 1974: 96

In der Einleitung habe ich die Terminals als Orte beschrieben, in denen Technik, Raum, Menschen und Dinge sich zu einem Gemeinge vermischen. Im Gemeinge ist unklar, ob es klare Beziehungen, Hierarchien oder Strukturen gibt und wenn es sie gibt, wie sie sich gestalten – oder wie sie gestaltet werden. Meine Aufgabe war es, mich in dieses Gemeinge zu stürzen, mit den verschiedenen Komponenten in Kontakt zu kommen und Wege durch das Gemeinge zu finden. Dieses Eintauchen in das Geschehen am Terminal findet sich in jedem der drei Kapitel, die den Hauptteil dieser Arbeit ausmachen. Mal bin ich auf bestimmte Dinge wie den Fahrkartenautomaten oder ein Gepäckstück gestoßen, mal habe ich die Kräfte gespürt, die die Komponenten des Terminals im Bewegung halten, mal bin ich oder meine Videokamera mit anderen Menschen in diesem Gemeinge zusammengekommen. Von Zeit zu Zeit habe ich Luft geschnappt, das Gemeinge verlassen und aus einer gewissen Distanz Momente rekonstruiert, die Ordnung in das Gemeinge bringen – oder es wieder durcheinander wirbeln.

In der Analyse des Geschehens, in den Momenten des Auftauchens, habe ich nicht von einem Gemeinge gesprochen, sondern von Konstellationen. Wie aber verhalten sich diese beiden Annäherungen, Modelle, Konzepte oder Bilder zueinander? Aus meiner Perspektive stellen sie sich als komplementäre Arten und Weisen dar, mit denen ich das Geschehen erfasse. Dieses gemischte Vorgehen habe ich in der Einleitung angekündigt, nun ist es an der Zeit, Bilanz zu ziehen und den erkenntnistheoretischen Wert dieses Vorgehens auch theoretisch verfügbar zu machen. Deshalb werde ich im Folgenden die begriffstrategische Unterscheidung zwischen Gemeinge und Konstellation in ihren Konsequenzen und Bezügen ausleuchten.

Dem Gemeinge entspricht das *Eintauchen*, die möglichst unvoreingenommene Auseinandersetzung, die Suche nach dem Kontakt mit Dingen, Technik, Menschen und ihren Relationen. Hier spielt das Wahrnehmen die maßgebliche Rolle. Wie ich die Dinge, die Menschen, die Interaktionen, die Bewegungen und Handlungen erfahre, so sind sie für mich. Während des Aufenthalts im Gemeinge öffne ich die Filter, lasse ich mich auf Andere ein und nehme an den Bewegungen teil. Als Teilnehmer bringe ich selbst auch das Gemeinge in Bewegung. Indem ich Kontakt aufnehme, erfahre ich, verändere aber auch gleichzeitig. Ich nehme also nie das Gemeinge wahr, wie es an sich, für sich

oder ohne mich wäre. Die Komponenten des Gemenges halten sich gegenseitig in Bewegung – direkt oder indirekt – und so hält mich das Gemenge in Bewegung, während ich es bewege.

Der Konstellation entspricht das *Analysieren*, das reinigende Trennen von verschiedenen Aspekten, das Verfolgen von Spuren, das Aufspüren von subtilen Kräften und das Festhalten von starken Einflüssen. Welche Handlungen hängen zusammen, was folgt aufeinander, wer befindet sich wo und wie ist er oder sie dort hingekommen? Um solche Beziehungen wahrzunehmen, muss ich andere Beziehungen beiseite schieben. Es gibt in den Konstellationen eine Vielzahl von Kräften, die sich durch den Terminal ziehen und mit den Menschen und Dingen in Verbindung stehen. Wenn ich in diesem Wirrwarr eine Verbindung verfolge, besteht die Gefahr, dass ich unbemerkt andere Verbindungen durchlaufe oder übersehe. Die größere Gefahr ist allerdings, dass ich unterschiedliche Verbindungen zusammenfüge oder zertrenne, ohne zu wissen, wo sie herkamen und wie ich sie wieder zusammenfügen kann.

Trotz der Unterschiede zwischen den beiden Arten der Auseinandersetzung mit dem Geschehen im Terminal gibt es eine wichtige Parallele: in beiden Fällen handelt es sich um Interaktionen zwischen mir und dem Geschehen. Anders gesagt: in beiden Fällen übe ich Gewalt auf das Geschehen aus – einmal aus der Nähe und einmal aus der Distanz. Wahrnehmen ist Handeln ist Interagieren ist zur Welt Sein. Wahrnehmen ist ein Erleiden der Welt, es ist aber auch ein sich auf die Umwelt Beziehen – nun ist es an der Zeit, diese Diskussion an vorhandene theoretische Unternehmungen anzuknüpfen.

Der erste Anknüpfungspunkt, die Phänomenologie von Maurice Merleau-Ponty, ist im »Exkurs: Phänomenologie der Wahrnehmung« ausführlich behandelt worden. Für ihn bestimmt das leibliche zur-Welt-Sein die Wahrnehmung und ist damit Grundlage des Umgangs mit der Welt und des Erkennens der Welt. Die Wahrheit liegt weder in den Dingen noch im *Cogito*, sie konstituiert sich in der tätigen Wahrnehmung. Mit unserem Leib zur Welt seiend sind wir nicht getrennt von den Dingen und von den Anderen. Im Umgang mit ihnen nehmen wir sie wahr und sie gehen in uns ein. Indem wir uns durch materiell-sozial-räumliche Konstellationen bewegen, bewegen wir uns durch das Fleisch der Welt, sind Teil von ihm. Wir werden angezogen und abgestoßen, wir lassen uns auf die Dinge und die Anderen ein.

Die wahre Reflexion gibt mich mir selbst nicht als müßige und unzugängliche Subjektivität, sondern als identisch mit meiner Gegenwart zur Welt und zu den Anderen, so wie ich sie jetzt verwirkliche: ich bin all das, was ich sehe, ich bin ein intersubjektives Feld, nicht trotz meiner Leiblichkeit und geschichtlichen Situation, sondern durch mein leibliches Sein und meine Situation und dadurch, daß ich durch sie auch alles andere erst bin. (Merleau-Ponty 1974: 513)

Merleau-Ponty macht hier deutlich, dass das Verhältnis zur Welt sich nicht über eine Dualität konstituiert. Als intersubjektives Feld, durch das leibliche Sein und durch die Situation (oder Situiertheit zur Welt) bin ich gegenwärtig, bin ich Teil der Welt. Diesem Begreifen des zur-Welt-Seins kann ich den Erfahrungsmodus des Gemenges zuordnen – beim Eintauchen in das Gemenge erfahre ich mich als Teil der Welt. Ich bin im Fährterminal, warte gemeinsam mit Anderen, nehme den Terminal als Wartender wahr, lasse meinen Blick durch die Fensterfront über den Hafen schweifen, wo mir gezeigt wird, dass das Schott zur Gangway noch nicht geöffnet ist, gleichzeitig spüre ich die Nähe der Anderen, ihre Gespräche fließen an mir vorbei... Zur-Welt-Sein heißt jedoch nicht, keine Distanz einnehmen zu können, denn ich kann auf unterschiedliche Arten und Weisen zur Welt sein. So kann ich mit Merleau-Ponty auch den Anderen hier beschriebenen Erfahrungsmodus erfassen, den der distanzierten Analyse, das Begreifen meiner Wahrnehmungshandlungen als in Konstellationen eingebettete. Nehme ich eine solche Haltung ein, so situiere ich mich anders zur Welt und nehme andere Dinge wahr. Ich schaue mir ein Foto oder eine Videosequenz an, denke darüber nach, weshalb der Punk auf den Boden gespuckt hat, versetze mich in seine Lage und schaue, wie Andere auf ihn reagieren. Immer jedoch bin ich zur Welt hin orientiert und werde von der Welt situiert – wenn auch auf unterschiedliche Weise, denn die Welt, auf die hin ich mich orientiere ist eine jeweils bestimmte. Der Horizont meines Wahrnehmungshandelns im Gemenge ist anders beschaffen als der Horizont in der Analyse, in beiden Fällen geht es aber um die vielen Bezüge und Kontakte zwischen mir und den Gegenständen um mich herum. Ich bin kein von meiner Umgebung abgeschlossenes Subjekt, das Objekte in ihrem wahren Wesen zu erfassen sucht. Ich bin mit diesen in ständiger, sich prozesshaft entfaltender Interaktion – während des Beobachtens und während des Schreibens.

Trotz dieser Verflechtung gibt es die Dichotomie zwischen Subjekt und Objekt. Sie ist, so Bruno Latour, ein Produkt der Moderne, genauso wie die Dichotomie zwischen Natur auf der einen und Subjekt/Gesellschaft auf der anderen Seite – in meinem Wirkungsfeld wäre dies die Dichotomie zwischen Materialität und Sozialität. Diese Dichotomien reinigen die Sichtweise der Moderne von störenden Einflüssen, von unvorhergesehenen Überlappungen und Kreuzungen. Sie spaltet die Welt in Natur und Gesellschaft. Doch man würde der Moderne und ihrer aufklärerischen Wirkung nicht gerecht, wenn man nicht auch die damit einhergehende Produktion der Moderne betrachtet: sie übersetzt beständig und stellt das getrennte wieder neu zusammen. Verfolgt man nur eines dieser beiden Projekte der Moderne, entweder die Trennung/Reinigung oder die Übersetzung/Mischung, so bleibt man in den Dichotomien gefangen. Tut man beides, so löst man sich von der Moderne.

I now have a choice: either I believe in the complete separation between the two halves of the modern Constitution, or I study both what this Constitution allows and what it forbids, what it clarifies and what it obfuscates. Either I defend the work of purification – and I myself serve as a purifier and a vigilant guardian of the Constitution – or else I study both the work of mediation and that of purification – but then I cease to be wholly modern. (Latour 1993: 46)

Auch hier finden sich Parallelen zu der Vorgehensweise in dieser Arbeit. Das Eintauchen in das Gemenge, das Erfahren der Dinge und der Anderen stellt Kontakte her, vermischt Eindrücke und ignoriert den epistemologischen Status der Dinge und der Anderen, bezieht sich nicht auf eine im vornherein gesetzte Ordnung. Die Analyse der Konstellationen hingegen trennt Dinge und Handlungen, schafft Ordnung und arbeitet immer wieder mit Gegenüberstellungen und Dualitäten. Eine der großen Stärken der Moderne liegt eben in der Art und Weise, wie sie Trennungen schafft, denn mit diesen Trennungen kann sie Ordnung schaffen, Kritik üben und verändernd in die Welt eingreifen. Diese Stärke will ich mir durch die analytischen Abschnitte in dieser Arbeit aneignen. Dabei laufe ich aber notwendigerweise Gefahr, in der Trennung nicht berücksichtigte aber trotzdem vorhandene Verbindungen zu vernachlässigen – deshalb ist die Vermittlung, ist der Anschluss zur unsauberen Welt der Erfahrung so wichtig. Für Latour gibt es einen Begriff, der dabei helfen soll, den Fallen der Dichotomien zu entgehen: Quasi-Objekt (Latour 1993: 51-55). Ein Quasi-Objekt liegt zwischen Natur und Gesellschaft, ist objektiv bestimmt aber auch für jedes Subjekt real, es ist außer den Subjekten, wird aber gleichzeitig von ihnen hergestellt. Die drei Ding-Abschnitte, in denen ich mich mit der Tür, dem Automaten und dem Gepäck beschäftige, zeigen diese Dinge als Quasi-Objekte – als sozial konstruierte Objekte und als harte Gegenständlichkeiten, als technische Artefakte und als vermenschlichte Interaktionspartner.

Ich verfüge also über den Leib und die Quasi-Objekte als Vermittler zwischen Objekt und Subjekt – beide erlauben mir den produktiven Wechsel zwischen Gemenge und Konstellation, zwischen Eintauchen und Analyse. Doch damit sind Hintergrund und Bezüge des hier in Einsatz gebrachten Begriffsapparates noch nicht ausreichend geklärt. Die Grenzen und Möglichkeiten des Eintauchens habe ich im vorangegangenen Abschnitt zur Methode ausgelotet. Diese Arbeit muss für das Analysieren noch getan werden. Wie habe ich analysiert, welche Theorieoptik hat meinen Blick geleitet? Einige Hinweise dazu habe ich bereits gegeben, Adorno und Marx sind bereits in den Text dieser Arbeit eingeflochten. Was für Muster habe ich mit ihren Fäden zusammengewebt? Theodor Adorno beschäftigt sich nicht mit Laboren und Netzwerken wie Latour, er bewegt sich auch nicht so sehr im Reich der Sinne und der Wahr-

nehmung wie Merleau-Ponty – für ihn gibt die abendländische Philosophie das Wirkungsfeld. Kant, Hegel, Marx, Nietzsche, Husserl, Heidegger: sie sind seine Referenzpunkte. Aber auch in Auseinandersetzung mit diesen trifft er auf die Probleme der Vermittlung von Einzelheit und Welt, von der Identität der Sache und ihrem Begriff, von Totalität und Kommunikation. Für Adorno jedoch bleiben diese Trennungen bestehen, sie lassen sich nicht auflösen. Aber es gibt einen Moment der Vermittlung und der Annäherung, eine Möglichkeit, die mich in der Wahl des Konstellationsbegriffs bestärkt hat.

Das einigende Moment überlebt, ohne Negation der Negation, doch auch ohne der Abstraktion als oberstem Prinzip sich zu überantworten, dadurch, daß nicht von den Begriffen im Stufengang zum allgemeineren Oberbegriff fortgeschritten wird, sondern sie in Konstellationen treten. Diese belichtet das Spezifische des Gegenstands, das dem klassifikatorischen Verfahren gleichgültig ist oder zur Last. [...] Konstellationen allein repräsentieren, von außen, was der Begriff im Innern weggeschnitten hat, das Mehr, das er sein will so sehr, wie er es nicht sein kann. Indem die Begriffe um die zu erkennende Sache sich versammeln, bestimmen sie potentiell deren Inneres, erreichen denkend, was Denken notwendig aus sich ausmerzte. [...] Erkenntnis des Gegenstands in seiner Konstellation ist die des Prozesses, den er in sich aufspeichert. Als Konstellation umkreist der theoretische Gedanke den Begriff, den er öffnen möchte, hoffend, daß er aufspringe nicht etwa wie die Schlösser wohlverwahrter Kassenschränke: nicht nur durch einen Einzelschlüssel oder eine Einzelnummer sondern eine Nummernkombination. (Adorno 1975: 164-166)

Zum Schatz der Erkenntnis führen also weder Deduktion noch Induktion – um an diesen Schatz zu kommen, muss ich mich ihm von mehreren Seiten nähern, muss ich ihn einkreisen und umstellen, aus verschiedenen Perspektiven betrachten und angehen. Ähnlich umkreise ich die Sache, um die es mir am Terminal geht: die Herstellung sozialer Kontrolle. Einhüllung, Irritation, Kanalisierung und Säuberung – sie stehen mir zur Seite und verweisen auf das, was sich nach Adorno nicht sagen lässt. Es finden sich hier Parallelen zu meiner Arbeit. Diese Parallelen liegen weniger im verwendeten Wort als in der damit einhergehenden Arbeitsweise. Ich nutze die Konstellation einerseits, um die Herstellung sozialer Kontrolle zu verstehen. Insofern ist sie ein Umstellen oder Einkreisen von etwas im Zentrum gelegenen. Andererseits dient mir dieser Begriff aber eher dazu, Verschiedenes miteinander in Relation setzen. Es geht dann weniger um die Sonne im System, auf die die Planeten in ihrer Kreisbahn verweisen, oder um den Schatz im Safe, es geht vielmehr um das allgemeine Feld von Kräften, Relationen und Bewegungen, um das System in seinem Zusammenhang, um das, was Safe und Schatz zusammen schaffen – nämlich ein materiell, räumlich und sozial organisiertes Feld, das durch gewisse Regelmäßigkeiten geprägt wird. Dies ist es, was ich in der Auseinandersetzung mit dem Geschehen am Terminal feststellen konnte.

Aber damit habe ich nur einen Teil dessen gefasst, was Adorno mit seinem Theorieentwurf ins Zentrum der wissenschaftlichen Tätigkeit rücken will. Ihm geht es auch darum, dass der Bezug des Subjekts zur Welt, zur Erfahrung und zu den Dingen ein sehr bestimmter ist. Dazu schreibt er im Zusammenhang mit einer Kritik des Idealismus Folgendes:

Die vermeintlichen Grundtatsachen des Bewußtseins sind ein anderes als bloß solche. In der Dimension von Lust und Unlust ragt Körperliches in sie hinein. Aller Schmerz und alle Negativität, Motor des dialektischen Gedankens, sind die vielfach vermittelte, manchmal unkenntlich gewordene Gestalt von Physischem, so wie alles Glück auf eine sinnliche Erfüllung abzielt und an ihr seine Objektivität gewinnt. Ist dem Glück jeglicher Aspekt darauf verstellt, so ist es keines. [...] Bequem ist diese Lehre als insgeheim naiv-naturalistisch zu kritisieren. Aber in ihr zittert ein letztes Mal das somatische Moment erkenntnistheoretisch nach, bis es vollends ausge- trieben wird. In der Erkenntnis überlebt es als deren Unruhe, die sie in Bewegung bringt und in ihrem Fortgang unbesänftigt sich reproduziert; unglückliches Bewußt- sein ist keine verblendete Eitelkeit des Geistes sondern ihm inhärent, die einzige authentische Würde, die er in der Trennung vom Leib empfing. Sie erinnert ihn, negativ, an seinen leibhaften Aspekt; allein daß er dessen fähig ist, verleiht ihm Hoffnung. [...] Das leibhafte Moment meldet der Erkenntnis an, daß Leiden nicht sein, daß es anders werden solle. »Weh spricht: vergeh.« (Adorno 1975: 202-203)

Was bei Merleau-Ponty der Ausgangspunkt der Erkenntnis ist, die Leiblich- keit, liegt bei Adorno in der Trennung vom Leib, an die sich der Geist nur noch erinnert – die ihn aber beunruhigt und umtreibt. Der Geist kann sich des- sen bewusst werden, dass Glück mit Sinnlichkeit verquickt ist und dass das Leiden, das ihn treibt, abgestellt werden könnte. An dieser Stelle befinde ich mich mit Merleau-Ponty klar im Widerspruch zu Adorno: die Leiblichkeit ist nicht ein verbleibender Rest der Verbindung zur Welt, einer Verbindung, von der nur noch ein somatisches Moment nachzittert. Eben im leiblichen zur- Welt-Sein, im Wahrnehmungshandeln, spielt sich die Erkenntnis ab. Es ist die permanent tätige, sinnliche Erfahrung, die den Kontext und den Gehalt des Erkennens gibt. Trotzdem wird in der zitierten Passage etwas herausgestellt, dem ich bereits an verschiedenen Orten eine gewisse Aufmerksamkeit gewid- met habe, dass ich aber noch nicht integrierend betrachtet habe: die Rolle von Leid und Schmerz. Mit ihr werde ich mich in den folgenden Unterkapiteln auseinandersetzen.

Verräumlichen und Materialisieren: Macht

Im Terminal werden sozial-räumlich-materielle Konstellationen produziert, Konstellationen, in denen Kräfte ausgeübt werden. Von diesen Kräften durchzogen, sind die Terminals Orte, an denen Macht hervorgebracht wird, an denen aber auch die Grenzen der Macht ausgehandelt und verschiedene Kräfte gegeneinander ausgespielt werden. Diese Aushandlungsprozesse werden von den hier erkundeten Konstellationen eingefasst, sie verändern die Konstellationen aber auch. Diese innere Verschränktheit von Konstellation und Prozess, von Struktur und Handlung verhandelt Henri Lefèbvre als die »Produktion des Raums« (Lefèbvre 1991). In der Produktion des Raums werden Machtverhältnisse festgelegt, attackiert und befestigt. Soziale Konflikte finden ihren räumlichen Niederschlag oder, besser gesagt, sie sind immer auch räumliche Konflikte. Deshalb geht mit der Kontrolle über den Raum – über die Erfahrung, Konzeptualisierung und Repräsentation des Raums – die Kontrolle über das soziale und materielle Leben der Menschen einher. Raum ist für Lefèbvre prägendes Element der gegenwärtigen Gesellschaft – er ist *sozialer Raum*. Die kapitalistische Produktionsweise, die abstrahierende Geistes- und Naturwissenschaft und die damit einhergehenden kulturellen Schöpfungen haben seit der industriellen Revolution die Welt umgestaltet und räumliche Anordnungen hervorgebracht, die sich durch alle Ebenen der Gesellschaft ziehen. Sie wirken in der Nachbarschaft, in der Stadt, im Staat und auf globaler Ebene; sie ordnen Menschen, Waren- und Stoffströme und gestalten die Natur um.

In dieser Arbeit habe ich mich nur mit einem Aspekt der Raumproduktion beschäftigt, die von Lefèbvre umfassend untersucht und theoretisch verarbeitet wurde. Ich verbleibe auf der Alltagsebene und in einem von seiner räumlichen Ausdehnung her sehr beschränkten Ortstypus. Darüberhinaus betrachte ich auch nicht in symmetrischer Weise die drei Elemente, die für Lefèbvre den Prozess der Produktion des Raums ausmachen: die *spatial practices*, *representations of space* und die *representational spaces* (Lefèbvre 1991: 33, 38-33, 41). Insbesondere die *representations of space*, die abstrakten Vorstellungen des Raums, wie sie in der Wissenschaft, in der Planung und in begrenztem Maß auch in der Gestaltung eingesetzt werden, vernachlässige ich weitestgehend. Die *representational spaces*, die von den Produzenten der Kultur, den Menschen in ihrem Alltag, aber auch von Künstlern und von einigen Wissenschaftlern hervorgebrachten Räume der Vorstellungen und Symbole tauchen nur vermittelt in meiner Untersuchung auf, sie sind kein eigener Gegenstand, den ich systematisch erfassen würde. Meine Arbeit dreht sich vor allem um eines: die *spatial practices*.

The spatial practice of a society secretes that society's space; it propounds and presupposes it, in a dialectical interaction; it produces it slowly and surely as it masters and appropriates it. From the analytic standpoint, the spatial practice of a society is revealed through the deciphering of its space.

What is spatial practice under neocapitalism? It embodies a close association, within perceived space, between daily reality (daily routine) and urban reality (the routes and networks which link up the places set aside for work, ›private‹ life and leisure). This association is a paradoxical one, because it includes the most extreme separation between the places it links together. The specific spatial competence and performance of every society member can only be evaluated empirically. ›Modern‹ spatial practice might thus be defined – to take an extreme but significant case – by the daily life of a tenant in a government-subsidized high-rise housing project. Which should not be taken to mean that motorways or the politics of air transport can be left out of the picture. A spatial practice must have a certain cohesiveness, but this does not imply that it is coherent (in the sense of intellectually worked out or logically conceived). (Lefebvre 1991: 38)

Die räumlichen Praktiken »sondern den Raum ab«; in der zunehmenden Herrschaft über den Raum und in der Aneignung des Raums produziert die Gesellschaft Raum. Diesen Prozess zu analysieren – am Beispiel des Terminals – ist eine der Aufgaben, die ich mir in dieser Arbeit gestellt habe. Dabei stoße ich einerseits auf die Lücken in der Aneignung, auf die in Bewegung befindlichen Grenzen der Herrschaft über den sozialen Raum, und dabei arbeite ich andererseits auch die enorme Effektivität und Effizienz der räumlichen Praxis unter »neokapitalistischen« Bedingungen heraus – oder, wie David Harvey (1990) es formuliert, unter den »Bedingungen der Postmoderne«.

Wie sehen die räumlichen Praktiken am Terminal nun aus? Für Lefèbvre sind Körper und Wahrnehmung der Schlüssel zum Verständnis räumlicher Praktiken:

In seeking to understand the three moments of social space, it may help to consider the *body*. All the more so inasmuch as the relationship to space of a ›subject‹ who is a member of a group or society is his relationship to his own body and vice versa. Considered overall, social practice presupposes the use of the body: the use of the hands, members and sensory organs, and the gestures of work as of activity unrelated to work. This is the realm of the *perceived* [...]. (Lefebvre 1991: 40, Hervorhebungen von H. L.)

In dieser Untersuchung hat sich gezeigt, dass Körper und Wahrnehmung, die Erfahrung und das Handeln im Terminal, in Interaktion mit bestimmten Aspekten des Terminals hervorgebracht werden. Hiervon möchte ich zwei hervorheben, die besonders deutlich mit der Materialität und der räumlichen Anordnung in Terminals zusammenhängen.

- **Dinge.** Im Terminal gibt es eine Vielzahl von Dingen, die zusammen mit den Menschen Konstellationen bilden und die bestimmte Qualitäten zeigen. In der Interaktion mit diesen Dingen, sei es im Wahrnehmungshandeln oder im direkten Umgang, im Kontakt oder in der Manipulation der Dinge entfalten sich bestimmte räumliche Praktiken. Ich habe einige Dinge genauer untersucht (die Tür, den Automaten und das Gepäck) und konnte in dieser sich auf die Dinge einlassenden Untersuchung zeigen, wie sie Wahrnehmungshandlungen produzieren und wie sie von diesen physisch verändert und in der Konstellation verschoben werden. Um mit den Dingen umzugehen, um ihre Meisterschaft über die Dinge zu zeigen, müssen die Menschen sich in sie einfügen – mit der Herrschaft über die Dinge ist immer auch eine Beherrschung des Selbst verbunden. Anders gesagt: der Umgang mit Technologien fordert bestimmte Techniken ein. Die Menschen können an den Dingen oder der Technologie scheitern, von Ihnen irritiert oder verängstigt werden, sie können sie aber auch für eine Vielzahl von Handlungen oder Interaktionen nutzen, die nicht in der bloßen Funktion der Dinge als Fahrkartenautomat oder als Tür liegen.
- **Kanalisierungen.** Zusätzlich zu den Dingen als hervorgehobenen Teilen der sozial-räumlich-materiellen Konstellation des Terminals konfiguriert auch die materielle Anordnung räumlicher Grenzen im Terminal das Handeln. Wände, Türen, Decken, Treppen, Geländer und ähnliches mehr geben Pfade vor, entlang derer sich die Menschen am Terminal bewegen und innerhalb derer sich ihre Wahrnehmungshandlungen entfalten.

Im Terminal materialisieren sich bestimmte räumlich-technische Verhältnisse – mit Lefèbvre gesprochen produziert hier die neokapitalistische Gesellschaft ihren Raum. In diesen Verhältnissen werden den Menschen bestimmte Handlungen abverlangt, wenn sie diesen Raum nutzen wollen. Sie müssen ihre Körperhaltung anpassen; sie folgen bestimmten Pfaden, die zu verlassen sie vor große Herausforderungen stellen würde; ihre Wahrnehmung wird geleitet und beschränkt; sie müssen über eine leibliche Verfassung verfügen, die es ihnen erlaubt, bestimmte Hindernisse zu überwinden; bestimmte Dinge verlangen ihnen besondere Fertigkeiten ab, damit sie genutzt werden können und so weiter. Selbst wenn die Menschen an diesen Orten etwas Anderes tun wollen, die Materialität zwingt sie in bestimmte Bahnen.

Nach Max Webers Definition (»Macht bedeutet jede Chance, innerhalb einer sozialen Beziehung den eigenen Willen auch gegen Widerstreben durchzusetzen, gleichviel worauf diese Chance beruht.« Weber 2005: 38) ist die Macht dieser Konstellation ausgesprochen groß, denn selbst bei Widerstreben ist es schwierig, sich gegen Wände, Türen oder Fahrkartenautomaten durchzusetzen. Es muss an dieser Stelle nicht abschließend geklärt werden, inwieweit die Interaktion mit der dinglich-räumlichen Welt eine soziale Interaktion

im Sinne Webers sein kann – eine gewisse Sinnhaftigkeit wohnt ihr mit Sicherheit inne, so dass die Entscheidung davon abhängt, inwieweit Dinge Andere sind. Für Latour sind sie Quasi-Objekte, für diese Diskussion soll es hinreichend sein, sie spiegelbildlich als Quasi-Andere zu definieren. Webers Definition von Macht, die wie er selbst sagt, amorph ist (Weber 2005: 38), fasst allerdings nur einen Teil der besonderen Wirksamkeit, die in der Materialität und der räumlichen Anordnung entfaltet wird. Das Besondere an der Verräumlichung der Macht ist ihre *Subtilität* oder ihre *Unsichtbarkeit*. Gerade weil sie offen wahrnehmbar ist, gerade weil sie gleichsam körperlich auf der Hand oder unter den Füßen liegt, ist sie so wirkungsvoll. Wie kann das sein? Sie betrifft direkt das leibliche Zur-Welt-sein, sie formt die Wahrnehmung, das Wahrnehmungshandeln. Aber sie ist – als Macht – gleichzeitig subtil und unsichtbar, denn der Wille, von dem Max Weber spricht, äußert sich hier nicht direkt. Kein Mensch steht da und befiehlt den Menschen, sich auf eine bestimmte Art und Weise zu verhalten. Viel effektiver: *die wahrgenommene Welt steht da und fordert durch ihre Qualitäten Wahrnehmungshandeln ein*. Die Gleishalle ist soundso breit, die Wand ist aus Glas und erlaubt Anderen, mich zu sehen, die Treppe ist zu steil für eine gebrechliche Person, mit dem Fahrkartenautomaten zu diskutieren ist fruchtlos. Mir bleibt kaum eine andere Wahl, als mich so zu bewegen und so zu handeln, wie der hier produzierte Raum vorgibt und zwar vorgibt, ohne dabei Befehle zu artikulieren.

Darüberhinaus verstärkt sich die Effektivität von verräumlichter Macht aber noch, denn sie wirkt sehr *langfristig*. Die Anordnungen ändern sich kaum, sie zwingen die Menschen immer wieder in ähnliche Bahnen und zeigen sich auf eine sehr konstante Weise. Sie produzieren damit eine Einübung, eine allmähliche *Disziplinierung* (Weber 2005: 38). Dieser Aspekt der Disziplinierung ist zentral für eine gehaltvolle Theoriebildung zur Macht – bei Foucault macht genau sie die Effektivität der panoptischen Gesellschaft aus (Foucault 1995).² Bei Lefèbvre verfestigt sich die gesellschaftliche Struktur in der Produktion des Raums und den damit einhergehenden sozialen Praktiken; bei Merleau-Ponty steht nicht der Raum im Zentrum, sondern der wahrnehmende Leib, entsprechend vermittelt sich Struktur bei ihm über den Leib, in dem sich das Leben niederschlägt oder sedimentiert. Merleau-Ponty spricht so nicht von Disziplinierung, denn er hat weniger außen liegende, politische Verhältnisse im Sinn, als die Erfahrung der Disziplin am eigenen Leib. So schreibt er im Schlussteil der Phänomenologie der Wahrnehmung im Rahmen

2 Für die Verräumlichung von Macht und ihre Verfestigung in Dingen, Technologien und der gesellschaftlichen Produktion (den Diskursen, den Praktiken) im Allgemeinen nutzt Foucault vor allem den Begriff des Dispositivs. Im Prinzip könnte die materiell-sozial-räumliche Konstellation auch als Dispositiv, also als etwas Handlungen hervorbringendes (Foucault 1978), betrachtet werden. Vgl. auch S. 275.

einer Erörterung der Freiheit Folgendes über die Sedimentation des zur-Welt-Seins:

Es ist eine tiefe Bemerkung, daß Schmerz und Müdigkeit nie als Ursachen zu betrachten sind, die auf meine Freiheit »einwirken«, daß, wenn ich in einem gegebenen Augenblick Schmerz oder Müdigkeit empfinde, diese mir nicht von außen her zukommen, vielmehr stets einen Sinn haben und Ausdruck meines Verhaltens zur Welt sind. Der Schmerz läßt mich nachgeben und sagen, was ich hätte verschweigen sollen, die Müdigkeit läßt mich eine Reise unterbrechen, und wir wissen, wie im gleichen Augenblick, in dem wir beschließen, Schmerz oder Müdigkeit nicht länger zu ertragen, beide plötzlich wirklich unerträglich werden. Meinen Weggenossen hält die Müdigkeit nicht auf, weil er seinen feuchten Körper und das Brennen der Straße und der Sonne liebt, endlich, weil er es liebt, sich inmitten der Dinge zu fühlen, ihre Strahlung auf sich zu konzentrieren, diesem Licht seinen Blick, dieser Härte sein Gefühl zu leihen. Meine Müdigkeit bringt indessen mich zum Stillstand, weil ich all das nicht liebe, weil ich meine Weise, zur Welt zu sein, anders gewählt habe, weil ich z.B. nicht in der Natur zu sein, sondern die Anderen mich anzuerkennen zu bewegen suche. Der Müdigkeit gegenüber bin ich frei genug in dem Maße, in dem ich es meinem Zur-Welt-sein gegenüber bin, ich bin frei, meinen Weg fortzusetzen, wenn ich bereit bin, jenes zu ändern. [An dieser Stelle verweist M.-P. auf Sartre 1943] Doch eben auch hier noch müssen wir eine Art Sedimentierung unseres Lebens anerkennen: ein Verhalten zur Welt, das uns, nach oftmaliger Bestätigung, zum privilegierten geworden ist. Litte die Freiheit sich gegenüber kein Motiv, so bliebe mein habituelles Zur-Welt-sein immer gleich gebrechlich, blieben die Komplexe, die ich jahrelang selbstgefällig nährte, immer gleich harmlos, eine Geste der Freiheit könnte sie mühelos augenblicklich sich auflösen lassen. Indessen ist es wenig *wahrscheinlich*, daß wir uns ändern, nachdem wir unser Leben auf einen seit zwanzig Jahren beständig erneuerten Minderwertigkeitskomplex aufgebaut haben. [...] »Es ist wenig wahrscheinlich«, daß ich einen Minderwertigkeitskomplex, in dem ich mir zwanzig Jahre lang gefallen habe, jetzt durchbreche. Das heißt, daß ich mich in dieser Minderwertigkeit engagiert habe, daß ich in ihr mich angesiedelt habe, daß diese Vergangenheit, wenn sie schon nicht zur Schicksalsnotwendigkeit wird, doch jedenfalls ihr spezifisches Gewicht hat, nicht bloß eine Reihe von Geschehnissen irgendwo hinten fern von mir, sondern eine Atmosphäre meiner Gegenwart bildet. (Merleau-Ponty 1974: 501-502)

Die Sedimentierung des eigenen Lebens, das Gewicht, das eine oft wiederholte Wahrnehmungshandlung mit der Zeit erlangt, zieht mich in eine bestimmte Richtung, beziehungsweise es verleiht mir eine gewisse Trägheit, die sich nicht ohne weiteres abstreifen lässt. Die Gewöhnung, der Habitus, wird im sozialen Raum über räumliche Praktiken erworben – Bourdieu bezeichnet diesen Einfluss des Raums beispielsweise auf die Haltung der Menschen auch als Ortseffekte (Bourdieu 1997).

Im Bahnhof und im Fährterminal wird den Menschen über räumliche Anordnungen und materialisierte Technologien eine Disziplinierung abverlangt, sie müssen sich und ihr leibliches Erleben in die sozial-räumlich-materiellen Konstellationen einfügen und sind entsprechenden Kräften ausgesetzt – jedes Mal, wenn sie den Terminal nutzen, sich dort aufhalten und sich durch ihn bewegen. In wie weit allerdings lässt sich hier wirklich von einer Sedimentierung oder Habitualisierung sprechen? Gibt es die Ortseffekte, die Bourdieu vor allem Wohnorten zugeschrieben hat, an einem Ort, der eigentlich ein Ort des Durchgangs, der Passage oder des Wechsels ist? Richtig wäre es, diese Frage differenziert zu beantworten, zu schauen, wer die Terminals wie und wie oft nutzt, welchen Platz die Terminals im Alltag der jeweiligen Menschen einnehmen. Für die Arbeiterinnen und Arbeiter am Hafen und am Bahnhof (Edelman 1997; Nikles 1994; Bake et al. 1989; Gerstenberger/Welke 2004), die »Kinder vom Bahnhof Zoo« (F./Hermann 1979), für die Prostituierten, Drogenabhängigen und Obdachlosen (Goode/Maskovsky 2001; Langer 2003), für die Pendlerinnen und Pendler und für die nur gelegentlich mit Bahn oder Fähre Reisenden stellt sich der Einfluss der Terminals jeweils unterschiedlich dar. Auf der Grundlage meiner Beobachtungen und Aufzeichnungen kann ich die gestellte Frage leider nicht beantworten – hierfür wäre es zum einen erforderlich gewesen, einem bestimmten Terminal langfristig und regelmäßig hohe Aufmerksamkeit zukommen zu lassen und zum anderen wäre es notwendig, einige der Menschen, die den Terminal nutzen, länger zu begleiten und mehr über ihren Alltag am Terminal und außerhalb von ihm herauszufinden.³ Trotzdem lässt sich auch aus einer allgemeineren Perspektive erkennen, dass der Aufenthalt im Terminal eine besondere Rolle spielt. Einerseits ist die herausgehobene und geschichtlich gewachsene zentrale Position der Terminals zu nennen. Egal ob sie als Tor zu Stadt (Brunn/Praeckel 1992) oder als das Gesicht der Großstädte (Schivelbusch 2004: 154) gekennzeichnet werden – die Terminals werden gleichzeitig als repräsentativ für die Stadt behandelt und präsentiert, und sie sind durch ihre materielle Gestalt, räumliche Positionierung und verkehrstechnische Einbindung zentrale Orte für das Leben in einer urbanen Gesellschaft. Andererseits kommt den Terminals eine höhere Bedeutung zu, da sie in einer zunehmend flexibilisierten Lebensführung (Boltanski/Chiapello 2003; Sennett 1998) und Produktion (Harvey 1990; Altvater/Mahnkopf 1996) die Orte sind, an denen sich die Pfade unterschiedlicher Menschen und unterschiedlicher Aktivitäten kreuzen. Hier kann auch nach Ende der normalen Ladenöffnungszeiten noch eingekauft werden, hier kann auf der Durchfahrt ein Treffen mit Geschäftspartnern abgehalten werden, hier kann das Leben im Wechsel von einem Ort zum anderen organisiert werden. So wird der großstädtische Bahnhof – eigentlich

3 Ein solches Projekt, allerdings nicht auf Terminals bezogen, erarbeite ich derzeit (hier wird eine Insel als Untersuchungsort dienen).

das Gegenteil einer Heimat oder eines festen Bezugspunktes – mit seinem hohen Tempo, seinen vielen Konsumangeboten und den Lounges zu einem Ort, der in einem flexiblen Leben als eine Art Ankerplatz dient, an dem – wenn auch nur kurz und vorübergehend – eine gewisse Gewohnheit und Normalität herrscht.

Einhüllen und Normalisieren: Unbehagen im Komfort

Welche Art von Normalität erfahren die Menschen, wenn sie sich durch den Terminal bewegen? Wie läuft das Wahrnehmungshandeln in Interaktion mit der materiell-räumlich-sozialen Konstellation des Terminals ab? Im vorherigen Abschnitt habe ich mich auf die Rolle der Materialität des Terminals und die Materialität der räumlichen Praktiken konzentriert. Wie ich im Verlauf der Arbeit an verschiedenen Stellen zeigen konnte, ist die Materialität des Ortes aber immer mit dem Wahrnehmungshandeln verschränkt. In den Wahrnehmungshandlungen der Menschen wird angezeigt, wie der Ort, wie die räumlich-materiell-soziale Konstellation erfahren wird. Bereits in diesem Anzeigen wird auch die Konstellation mitgestaltet: der gemeinsam koordinierte Blick auf die Anzeigetafel, das Nutzen des eigenen Spiegelbilds im Glas der Drehtür – beides geht auf die konkrete Materialität ein und zeigt gleichzeitig Anderen, wie in dieser Konstellation gehandelt und somit auch wahrgenommen wird. In dieser Art des Umgangs mit der Konstellation in ihrer Gesamtheit und mit ihren jeweils hervorhebbaren Bestandteilen findet der Prozess der *Normalisierung* statt. Es wird sich selbst und Anderen gezeigt, was hier getan und wahrgenommen wird. So wird zwischen den Bestandteilen der Konstellation – den Dingen und den Menschen in ihrer räumlichen Anordnung – ausgehandelt, was hier möglich ist. Diese Aushandlung wird einerseits dadurch geprägt, was sich zeigt beziehungsweise was gezeigt wird. Dinge bieten sich in ihrer spezifischen Qualität und somit als Interaktionspartner für spezifische Wahrnehmungshandlungen an. Andere zeigen in ihrem Auftreten an, wie zugänglich sie sind oder was sie gerade im Begriff sind zu tun. Auch sie bieten sich somit in einer spezifischen Qualität an. Sowohl Dinge als auch Andere zeigen aber auch, wozu sie nicht da sind. Der Automat hat keine Stimme, die mit Preisen ausgezeichneten Waren sind nicht zum einfachen Mitnehmen gedacht, die mit querliegenden Armlehnen versehene Sitzbank eignet sich nicht zum darauf liegen, der hastende Anzugträger schaut nicht auf die Menschen, die er gerade überholt hat, die Frau mit der Hand auf dem Gepäck zeigt, dass dieses nicht fortgenommen werden soll. So zeigen Dinge und Andere, was möglich ist oder was erwünscht ist, aber auch, was nicht möglich oder nicht erwünscht ist. Auf diese Art und Weise, in beständiger Interaktion und in beständigen Wahrnehmungshandlungen wird eine Normali-

tät geschaffen. Zusammengenommen zeigen alle Bestandteile der Konstellation die darin wirkenden Kräfte, die in bestimmte Richtungen und mit bestimmten Intensitäten wirken. Diese permanent hervorgebrachten Kräfte machen den Prozess des Normalisierens aus.

Eine solche Vielzahl unterschiedlicher Kräfte, die an sehr verschiedenen Orten und durch sehr verschiedene Handlungen produziert werden, wirkt in der Regel nicht stringent in eine gemeinsame Richtung, produziert also nicht eine völlig homogene Normalität. Dementsprechend kann es keine einfache Antwort auf die vorher gestellte Frage geben, welche Art der Normalität die Menschen am Terminal erfahren. Jeder und jede Einzelne nimmt an der Gestaltung der Normalität teil und erfährt sie unterschiedlich. Trotzdem konnte ich im Verlauf der Untersuchung bestimmte Konstellationen und damit auch bestimmte Kräfteverhältnisse identifizieren, die besonders dauerhaft wirken und so das Geschehen im Terminal stärker prägen als andere Komponenten oder Verhältnisse, die nur vorübergehend sind und deren Nachklang bald verhallt ist.

Ein Bündel dieser ordnungsherstellenden Kräfte geht von der *Säuberung* aus. Durch das Säubern und die permanent aufrechterhaltene Reinheit des Terminals wird gezeigt, dass es sich eben nicht um einen Ort handelt, an dem man sich gehen lassen kann, der sich selbst oder der Beliebigkeit der Menschen an diesem Ort überlassen ist. In dieser Hinsicht entspricht der Terminal den von Lyn Lofland beschriebenen und kritisierten »*counterlocales*« – Gegenorten, die sich dadurch auszeichnen, dass sie störende und verunreinigende Einflüsse verbannen, sie sind »*purified*« or »*sanitized*« *locales*« (Lofland 1998: 209). Durch die Arbeit der Reinigungskräfte und durch die Befolgung der Hausordnungen wird eine Normalität geschaffen, von der jeglicher Schmutz abweicht. Achtlosigkeit ist nicht gestattet, sie wird sanktioniert, aber vor allem wird sie durch die herrschende Sauberkeit und Ordnung als abweichend ausgewiesen. Diese Art der Säuberung erstreckt sich tief in das Wahrnehmungshandeln der Menschen hinein. Sie wirkt subtil und effektiv, jeder ist an der Aufrechterhaltung der Sauberkeit beteiligt. Diejenigen, die sich nicht entsprechend verhalten, werden von den Anderen mit entsprechend sanktionierenden Gesten oder sogar expliziten Äußerungen bedacht. Sie werden vom Sicherheitspersonal angesprochen und verwarnet, des Platzes verwiesen oder sogar polizeilich erfasst und strafrechtlich verfolgt. Um die Sauberkeit zu wahren wird sogar noch weiter gegangen und den betroffenen Personen der Aufenthalt im oder am Bahnhof verwehrt – wobei unklar gehalten wird, wo die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Raum eigentlich verlaufen. Die Sicherheitskräfte weiten derart ihren Handlungsraum aus, produzieren zusammen mit den Reinigungskräften einen geordneten und gesäuberten Raum, in dem Abweichler als solche kenntlich gemacht und behandelt werden können.

Das andere in dieser Untersuchung schwerpunktmäßig erfasste normalisierend wirkende Bündel von Kräften hängt mit dem *Konsum* zusammen. Insbesondere am Bahnhof wird eine Vielzahl von Waren angeboten und der Bahnhof in einer Art und Weise gestaltet, die die Waren zeigt. Entsprechend ihrer spezifischen Qualitäten werden sie präsentiert, ihr Duft weht die Menschen an, ihre Auslage strahlt in einem passenden Licht, sie ragen in die Wege hinein, die die Menschen durch den Terminal führen und die Menschen werden von aufgestellten Werbetafeln, Postern und Werbungen auf Rollplakaten und animierten Bildschirmen begleitet. Der Konsum der Ware im weiteren Sinne, Kauf und Betrachten zusammengenommen, wird an vielen Orten dargeboten und erstreckt sich, für die Sinne wahrnehmbar, weit in den Terminal hinein. Das Warenangebot durchzieht die sozial-materiell-räumliche Konstellation mit vielen Attraktionen. Die dazugehörigen Tätigkeiten sind nicht nur verlockend, sie sind auch erwünscht, sie fordern sich in ihren sinnlichen Qualitäten geradezu ein und platzieren damit den Konsum ins Zentrum der lokalen Normalität.

Sharon Zukin diskutiert einen ähnlichen Normalisierungsprozess für den Bryant Park nördlich vom New York Public Library, den sie unter anderem als »Domestication by Cappuccino« (Zukin 1995: xiv) bezeichnet. In Bezug auf William H. Whyte (Whyte 1980) schreibt sie:

Whyte's basic idea is that public spaces are made safe by attracting lots of »normal« users. The more normal users there are, the less space there will be for vagrants and criminals to maneuver. (Zukin 1995)

Am Bryant Park ging es vor allem darum, die sich dort aufhaltenden Obdachlosen zu vertreiben. Um diesen etwas entgegenzusetzen, wurde der Park renoviert, es wurden ein Café und Restaurationen eröffnet und private Sicherheitskräfte eingesetzt. Durch diese Kombination wurde der Park frei gemacht für die erwünschten »normalen« Nutzerinnen und Nutzer – diejenigen, die dort Kaffee trinken (und mittlerweile über ein von Google gesponsertes kabelloses Netzwerk mit ihren Laptops Internetzugang haben). Die Texte von Zukin und Whyte sind wichtige Anregungen für mein Projekt, allerdings zielen sie in ihrer Analyse vor allem auf die Normalisierung durch die dort anwesenden Personen – diesen Aspekt ergänze ich in dieser Arbeit durch ein detailliertes Untersuchen der Materialität des Ortes. Denn erst im Zusammenspiel von erlebter Materialität und sozialräumlicher Anordnung entfaltet sich die volle Stärke der Normalisierung. Wer sich am Bahnhof aufhält, wird mit einem spezifischen Arrangement von Dingen, Design und menschlicher Aktivität konfrontiert. Wer dort Waren und Werbung konsumiert, greift das Angebot auf und macht sich so zu einem passenden Element in der sozial-materiell-räumlichen Konstellation. Konsumierend gehöre ich dazu – zu dem, als was

der Bahnhof sich zeigt und zu dem, was die Anderen an diesem Ort in ihrem Wahrnehmungshandeln zeigen – jedenfalls diejenigen, die nicht von den Sicherheitskräften behelligt oder von Anderen skeptisch beäugt werden.

Säuberung und Konsum spielen zusammen in der Produktion der Normalität, die den Terminal prägt. Um ihre volle Wirkung zu entfalten, müssen sie in der Konstellation wahrnehmbar sein. Der Konsum findet im gesamten Terminal statt, die Geschäfte liegen häufig entlang der viel genutzten Wege und erstrecken sich in diese hinein. Glänzende Oberflächen, Mülleimer, Hinweise für Raucher und die Reinigungskräfte zeigen sich ebenfalls dem Menschen im Terminal. Ebenso sind die Menschen mit ihren Aktivitäten sicht- oder wahrnehmbar. Offene Hallen, Fenster und mit Glas eingefasste Wartebereiche erlauben es der Wahrnehmung aller Anwesenden, den Ort mit ihren Sinnen zu durchstreifen. Je weiter die Sicht reicht, desto mehr Blicken sind die Einzelnen ausgesetzt, desto sichtbarer wird die Art und Weise, in der sich die Einzelnen in die Konstellation einfügen. Das, was normal sein soll, wird also ausgestellt und sichtbar gemacht, Menschen genauso wie Dinge. Das aber, was unerwünscht ist und Anstoß erregt oder erregen könnte, wird verborgen, versteckt und an den Rand gedrängt. Die Räumlichkeiten der Bahnhofsmision sind in keinem Bahnhof besonders exponiert, es gibt zwar Hinweise auf sie, doch sie liegen nicht im Zentrum. Die Toiletten liegen am Ende von Gängen und in den Ecken der Gebäude. Die Obdachlosen oder Vagabunden (vergleiche Girtler 2004), die sich trotz der Ordnungsmaßnahmen in den Terminal begeben, werden dann entfernt, wenn sie sichtbar werden. Die *Herstellung von Sichtbarkeit* ist ein zentraler Bestandteil der Produktion eines Raums, in dem eine Normalität herrschen soll, die von Ordnung und Sauberkeit aber auch von Verführung durch die Waren und den Konsum der Ware geprägt ist. In einem derart produzierten Raum, in einer solchen materiell-sozial-räumlichen Konstellation gibt es exponierte Orte, die zum Konsum einladen und zur Anpassung auffordern und es gibt Ränder und Nischen, die Abweichendes und Gefährliches bergen. Um die Kontrolle über diese Ränder und Nischen nicht ganz zu verlieren werden diese zum einen von regelmäßigen Patrouillen abgegangen und zum anderen von zum Teil mit Bewegungsmeldern ausgestatteten Videoanlagen erfasst.

Es gilt aber nicht nur, die Ränder und Nischen zu kontrollieren, auch an anderen Orten kann das Abweichende zu einer direkten Bedrohung der Normalität werden – wenn es sich nur massiv genug zeigt. Aus dieser Perspektive ist die größte Gefahr eine *Ansammlung von Unordnung*: Haufen von Fans, Jugendlichen ›Asylanten‹ genauso wie ein Chaos von Dingen, die sich aus der Ordnung herausgelöst haben, von verspäteten Zügen, defekten Türen, umgekippten Mülleimern, Essenresten, Toilettenpapier oder kaputten Fensterscheiben – sie drohen die Normalität über einen bestimmten Punkt hinaus zu verändern, sie können die Stimmung kippen lassen und aus einer geordneten

Menge eine wilde Meute machen, aus einem Weg ins Einkaufszentrum einen Spießbrutenlauf, aus persönlicher Hygiene den Kontakt mit Gestank und Verfall. Zur Aufrechterhaltung der Normalität gilt es solche Situationen zu vermeiden – die Masse der Elemente in der materiell-sozial-räumlichen Konstellation wird so positioniert, ausgestattet und befestigt, dass es nicht oder nur selten zu solchen Ansammlungen kommen kann. Die Normalität ist zwar dynamisch, aber in so vielen Elementen annähernd stabil, dass es schwer ist, sie gleichsam nachhaltig herauszufordern.⁴

In gewisser Weise überlappt sich das hier vorgestellte Konzept der Normalisierung mit Foucaults Begriff des Dispositivs (vergleiche Foucault 1983, 1978). Wie die Normalisierung produziert auch das Dispositiv bestimmte Praktiken, wie in der materiell-räumlich-sozialen Konstellation wirken auch im Dispositiv technische und soziale Faktoren und disponieren die Menschen dazu, bestimmtes zu tun und anderes zu unterlassen. Diese Arbeit und die hier verwendeten Konzepte Normalisierung und Konstellation könnten unter anderem auch als Versuch gelesen werden, das, was Foucault mit Begriff des Dispositivs bezeichnet, über die Erfahrungsebene zu rekonstruieren.

Doch Säuberung, Konsum, Sichtbarkeit und Befestigung des Geschehens im Terminal sind nur Teile des Prozesses der Normalisierung und der dazugehörigen Erfahrungen – sie werden von den Menschen, den Dingen und ihrer dynamischen Anordnung produziert. Meine Rekonstruktion des Prozesses der Normalisierung hat so bereits die Materialität mit einbezogen und dieses Konzept somit um eine entscheidenden Komponente bereichert. Die von mir verwendete Vorgehensweise und die dazu gehörige Terminologie erlauben aber ein noch tiefergehendes Verständnis der Normalisierung – sie realisiert sich über Wahrnehmungshandlungen. Das Wahrnehmen war der Ausgangspunkt dieser Arbeit – nun ist es an der Zeit, wieder zu dieser zentralen Tätigkeit zurückzukehren und so die noch fehlende Komponente des Prozesses der Normalisierung zu ergänzen: das *Einhüllen*. Die Hülle wird in einem Wechselspiel produziert: auf der einen Seite sind die Eindrücke, die auf diejenigen einstürzen, die sich in eine Konstellation begeben; auf der anderen Seite ist das Gerichtetsein und die Haltung des wahrnehmenden Menschen. Die Ein-

4 Es gibt verschiedene Formen der Kunst im öffentlichen Raum oder der mehr oder weniger aggressiven *urban guerrilla* die sich in solchen Herausforderungen üben. Vgl. für den hier untersuchten Leipziger Hauptbahnhof z.B. die Aktion des FSK (Freien Sender Kombinat) und des LIGNA Radioballetts vom 22. Juni 2003 (the artist formerly known as ... 2002). Die Klientel, von der diese Herausforderungen formuliert werden, ist meist jung, gut gebildet und politisch aktiv. Die Herausforderungen selbst erschöpfen sich in der Regel in Einzelaktionen und Performances. Es wäre spannend, zu untersuchen, wie es mit der Langzeitwirkung dieser Aktionen bestellt ist – sowohl in Bezug auf die Ausführenden als auch in Bezug auf die Konstellationen. (An dieser Stelle geht mein Dank an Silke Steets, die mir Videoaufzeichnungen von der Performance im Leipziger Hauptbahnhof zukommen lassen hat.)

drücke legen sich um die Person herum, die den Terminal betritt. In ihrer Vielzahl und Unterschiedlichkeit übersteigen sie das Vermögen der Wahrnehmenden, sie kommen von allen Seiten und sind von unterschiedlicher Intensität. Für die Wahrnehmenden ist es unumgänglich, diese Eindrücke zu filtern. Das Wahrnehmen kann nicht die gesamte Welt auf einmal umfassen – die Hülle ist ein Modell, eine Vorstellung oder ein Konzept um die Organisation der Wahrnehmung zu fassen. Sie ermöglicht es so gewissermaßen, den Foucaultschen Begriff des Dispositivs erfahrungs- oder wahrnehmungstheoretisch zu handhaben.

Die Bahnhöfe sind Orte des Konsums, entsprechend werden an diesen Orten Eindrücke hervorgebracht, die auf die Waren bezogen sind. Gleichzeitig nutzen die Menschen die Bahnhöfe als Orte des Konsum, sie essen, trinken, kaufen ein. Ort und Menschen wirken so gemeinsam auf eine bestimmte Gestaltung der Hülle hin, eine Hülle, die offen ist für die Verlockungen des Konsums, die Angebote passieren lässt und Wahrnehmungshandlungen erlaubt, die sich auf die Waren beziehen.

Die Bahnhöfe und die Fährterminals sind aber auch Orte des Reisens, Orte also, die sie durchqueren müssen, um sich in ein anderes Transportmittel zu begeben, um größere oder kleinere Entfernungen zu überbrücken. Das Durchqueren des Terminals bringt andere Anforderungen mit sich als das Konsumieren im Terminal. Die Hülle muss gerichtet sein, Ablenkungen ausfiltern und das Wahrnehmen derjenigen Aspekte der Konstellation erlauben, die für die Organisation des Vorankommens relevant sind – Pfade müssen sich gebahnt werden, Durchgänge und Gleise gefunden werden und das Ganze muss in einem bestimmten Zeitrahmen durchführbar sein. Eine Hülle, die auf das Durchqueren des Terminals ausgerichtet ist, ist anders gestaltet, als die Hülle, die die Verlockungen der Zeitungen und der warmen Backwaren durchlässt. Auch für diese Hülle bietet die Konstellation Anhaltspunkte und ein auf das Wahrnehmungshandeln bezogenes Gefüge: Anzeigen, Gänge, Uhren – sie weisen den Weg und wirken so auf die Ausbildung einer Hülle hin, die sich aus Zeit, Raum, Dingen und Anderen zusammenwebt und die für entsprechende Aspekte der Konstellation durchlässig ist, sich dem Wahrnehmungshandeln auf bestimmte Weise eröffnet.

Eine enge und dichte Hülle führt dazu, dass die Wahrnehmenden ihr Handeln auf die nächste Nähe beschränken, sie organisieren ihren Leib so, dass er sich nur in eine bestimmte Richtung bewegt und orientiert, dass sich ihr Wahrnehmungshandeln nur in eine solche Richtung und über einen solchen Radius erstreckt, der von der Hülle zugelassen wird. Eine solche, enge Hülle schützt beispielsweise diejenigen, die sich, durch das räumlich-materielle Arrangement kanalisiert, in der Enge eines Durchgangs zwischen vielen Anderen durchdrängen müssen. Eine weitere, aber stark gerichtete Hülle schützt diejenigen vor Ablenkungen, die es eilig haben, die sich zielstrebig

durch den Terminal bewegen wollen. Die Hülle, die sich dem Konsum öffnet ist anders ausgerichtet. Sie lässt das durch, was zum Konsum gehört – das Angenehme und Verlockende, die Düfte, Klänge, Farben und Formen der Waren und der Werbung. Sie hält das draußen, was stört – das Unangenehme, Abstoßende, den Gestank, den Ekel und den Schmutz. In jedem dieser drei Fälle bietet die Hülle Schutz vor Irritation, Ablenkung oder Störung. Sie ermöglicht es, das Wahrnehmungshandeln so zu gestalten, wie es zum Ort und zur Absicht passt.

Die Hülle sorgt also für die Herstellung eines passenden Wahrnehmungshandelns. Wenn es passend ist, wo ist dann das Problem? Die Hülle sorgt für einen reibungsloseren Ablauf des Geschehens. Sie schützt die Wahrnehmenden. Sie bietet ihnen eine klarere Orientierung. Schützend schafft sie einen gewissen Komfort, der auch in verwirrenden Situationen noch ein Handeln erlaubt, das sich in der gewiesenen und gewählten Richtung mehr oder weniger ruhig bewegen kann. Sie hüllt die Menschen ein. Wenn die Hülle Zeit hat, zu wachsen und sich zu verfestigen, dann ließe sich die Hülle auch als feste Kapsel vorstellen – von innen her angenehm und sauber, nach aussen hin hart und undurchlässig. Hier wächst jedoch nicht nur die Hülle, hier wächst auch mein Unbehagen. Je weniger durchlässig die Hülle ist, je stärker sie mich schützt, desto mehr des Geschehens zieht an mir vorüber, desto weniger nehme ich das wahr, was nicht durch die Maschen oder Membranen der Hülle passt. Einiges mag noch durchschlüpfen oder auch durchgeschlagen werden, aber vieles bleibt hängen, prallt ab, gleitet vorüber. Ich bewege mich komfortabel fort, kann in Ruhe meinen Tätigkeiten nachgehen. Aber was zieht an mir vorüber, was nehme ich nicht wahr? In der gesäuberten, kanalisierenden und konsumorientierten Konstellation des Terminals zieht das an mir vorüber, was nicht in die dortige Normalität gehört: das, was nicht durch die Struktur der Hülle passt, was möglicherweise unangenehm ist, was mich nicht voranbringt oder lockt.

Zum einen verliert ein solchermaßen eingehülltes Wahrnehmen also das Unklare, undefinierte, Spontane. Das Spiel von Licht und Schatten auf dem Boden, der eigentümliche Klang der Schritte in großen Hallen, die im Gleisbett umherhuschenden Mäuse, der neugierige Blick einer anderen Person, der überraschende Wechsel einer Perspektive beim Übergang in einen anderen Ort – all diese Wahrnehmungen haben wenig Chancen, durch eine Hülle vorzudringen, die gerichtet ist, die sich auf das Deutliche konzentriert und die für Subtilitäten keinen Raum lässt.

Zum anderen blockiert eine solchermaßen ausgerichtete Hülle die Wahrnehmung des Unpassenden und Unangenehmen. Sie bietet statt dessen Komfort. Im letzten Kapitel seines Buchs »Fleisch und Stein« widmet Richard Sennett der Rolle des Komforts in der gegenwärtigen Gesellschaft einen großen Teil seiner Aufmerksamkeit.

In the nineteenth century designs for both movement and sitting became tied to technologies that made the individual body comfortable. Comfort lowers the amount, and relaxes the intensity, of stimulation; it, too, is an essay in monotony. The search for comfortable, lesser stimulation has a direct connection to how we are likely to deal with the disturbing sensations which potentially loom in a diverse multi-cultural community. [...] The fears of touching which gave rise to the Venetian Ghetto have been strengthened in modern society as individuals create something like ghettos in their own bodily experience when confronted with diversity. Speed, escape, passivity: this triad is what the new urban environment has made [...]. (Sennett 1994: 366)

Wenn ich auch nicht sagen würde, dass die Hülle und der von ihr ermöglichte relative Komfort die Wahrnehmung quantitativ verringert – es findet vielmehr eine qualitative Verschiebung statt – so stimme ich doch mit Sennett dahingehend überein, dass der Komfort eine Furcht vor Kontakt mit sich bringt. Im Ghetto ist man vor der Außenwelt geschützt, fürchtet diese aber deshalb nicht weniger, im Gegenteil. Um mit Sennett zu sprechen, produziert die Hülle ein Ghetto, in das der Körper oder Leib eingeschlossen ist. Unangenehme Wahrnehmungen brechen in dieses Ghetto ein, sie stören den Komfort der relativen Sicherheit und machen die eigene, damit einhergehende Isolierung deutlich. Die störenden Wahrnehmungen lullen nicht ein, im Gegenteil, sie bedrohen, sie fordern heraus. Jemand hat eine Flasche umgestossen, ihr Inhalt sickert über den Boden. Ein Blinder stößt mit einer Werbetafel zusammen. Ein Obdachloser sieht wirklich heruntergekommen und verzweifelt aus. Diese Wahrnehmungen sollen die Hülle nicht passieren, sie sind nicht Teil der hier gezeigten Normalität.

Die Hülle bietet mir Schutz, ermöglicht es mir, Dinge zu tun und Ziele zu erreichen. Die Hülle trennt mich von meiner Umgebung, verhindert bestimmte Wahrnehmungen und lässt Chancen ungenutzt passieren. In der am Bahnhof herrschenden räumlich-materiell-sozialen Konstellation arbeiten verschiedene Kräfte daran, eine Hülle hervorzubringen, die sich so gestaltet, dass das Durchqueren möglichst reibungslos abläuft, dass das Wahrnehmen sich dem Konsum und den Verlockungen der Waren und Werbungen öffnet. Die räumlichen Praktiken, die so produziert werden, bringen ein Wahrnehmungshandeln mit sich, dass das Subtile und Spontane aber auch das Unangenehme und Störende zu ignorieren versucht. Derart wahrnehmend können Menschen den Terminal durchqueren, dort einkaufen, essen und trinken ohne die Schattenseiten des Alltags zu erkennen und ohne die kleinen Gelegenheiten zu ergreifen, die sich ihnen bieten. Stattdessen hüllen sie sich ein in den Komfort des eingeschränkten Wahrnehmungshandelns.

Warten, Irritieren, Begegnen: Verfall & Herausforderung

Die Terminals sind weder monolithische noch vollständig kontrollierbare Orte. Zum einen versammelt sich in ihnen ein solcher Reichtum an Heterogenität, dass die Rekonstruktion einer bloß zwei- oder dreidimensionalen Anordnung weit am Geschehen im Terminal vorbeigehen würde. Dynamik ist hier der entscheidende Faktor: die gesamte Anordnung ist in Bewegung – es ist eine Konstellation unterschiedlicher und sich bewegender Elemente. Entsprechend unangemessen wäre es gewesen, die von mir untersuchten Bahnhöfe und Fährterminals, oder den Ortstypus des Terminals im Allgemeinen, so zu beschreiben, als ob es dort eine Kraft gäbe, die den Ort prägt, als ob hier die Herrschaft des Kapitals, der Ordnungskräfte oder der Warenästhetik eindeutig wäre. Gleichwohl konnte ich beobachten und an meinem eigenen Leib erfahren, wie bestimmte Aspekte der räumlich-materiell-sozialen Konstellationen eine besonders starke und besonders dauerhafte Kraft ausüben und so das Geschehen im Terminal in bestimmten Bahnen halten. Doch die Konstellation ist nicht statisch, ihre Teile unterscheiden sich, Kräfte wirken in verschiedene Richtungen und der Fluss ist nicht völlig regelmäßig und geordnet. Störungen und Pausen treten auf. Handlungsabläufe werden gebrochen. Teile der Konstellation ändern sich, erodieren, zerfallen oder werden zerstört. Diese Wandlungen und Brüche sind von entscheidender Bedeutung, sie verweisen auf die Dynamik des Geschehens und der Konstellation – sie sind mögliche Ansatzpunkte für eine theoretische Fassung sozialen Wandels, die die räumlich-materielle Welt in ihrer zeitlichen Entfaltung symmetrisch in die Analyse einbezieht.

Die Terminals sind Orte des Konsums und der Raumüberwindung. Als letzteres, als Orte des Reisens, sind sie auch Orte des Wartens. Der Übergang in ein anderes Transportmittel geschieht nicht völlig fließend, meist kommt es zu einem Stocken, bevor es weitergeht. Dieses Stocken nötigt die Menschen dazu, Zeit zu verbringen – Zeit, die durch nichts bestimmteres geprägt ist, als die Notwendigkeit zu warten. Diese offene Situation schafft ihre eigene Hülle. Der Ort, an dem sich die Wartenden aufhalten, ist der Ort, den sie verlassen wollen oder verlassen müssen. Trotzdem sind sie noch da. Das Verlassen des Ortes ist für die verbleibende Zeit das klare, gegebene Ziel. Entsprechend wird das eigene Handeln und Wahrnehmen ausgerichtet – je näher die Zeit der Abfahrt rückt, desto wichtiger wird es, die Gelegenheit im Sinn zu behalten, die Abfahrt nicht zu verpassen. Das Wahrnehmungshandeln und damit die Hülle sind dann zunehmend gerichtet und undurchlässig. Wenn der Zeitpunkt des Abfahrens aber noch in einer solchen Ferne liegt, dass es wenig Sinn macht, sich voll darauf auszurichten – oder wenn nicht einmal genau bekannt ist, ob und wenn wie es überhaupt weitergeht – dann öffnet bezie-

hungsweise ändert sich die Hülle. Eine mehr oder weniger ausgreifende Reorientierung des eigenen Wahrnehmungshandelns ist möglich beziehungsweise nötig. In einer solchen Situation kann das Wahrnehmungshandeln den Terminal durchschweifen, es kann sich, zwar aus einer gewissen Distanz, aber auch vor einem aufgeweiteten Horizont, mit den Anderen und mit den Waren beschäftigen, es kann sich auf den eigenen Körper fokussieren oder das Arrangement der Dinge und Menschen, die Umgebung im Gesamten erfassend. Egal ob es ein kurzer Wortwechsel mit Anderen, ebenfalls über eine unerwartete Verspätung frustrierten Leuten oder ob es ein Dahindösen auf der Bank ist – das Warten, das Stocken im geplanten und gesteuerten Lauf des Geschehens schafft Räume, die gefüllt werden wollen. Die Gespräche mögen lästig sein oder die Ablenkung willkommen, in jedem Fall ist eine Reorganisation der Hülle und damit eine Neuverhandlung der Interaktionen mit der Umgebung notwendig.

Ähnliches gilt auch für andere Störungen oder Irritationen im Ablauf des Geschehens. Die nicht funktionierende Drehtür, der sich unerwartet verhaltende Fahrkartenautomat, Leute, die im Weg stehen, Drehorgel-Orchester oder Fußballfans auf dem Weg durch den Terminal – sie ändern die Konstellation, führen neue Kräfte ein, wirken abstoßend oder anziehend, erfordern kleinere oder größere Änderungen in der eigenen Orientierung, stehen in Interaktion mit dem eigenen Wahrnehmungshandeln und damit auch mit der eigenen Hülle. Die bestehende Ordnung wird gestört, die Teilnehmer am Geschehen sind aufgefordert sich und die Konstellation im Gesamten neu zu organisieren. Es kommt zu *Begegnungen*, in denen sich ein Potential zur Kooperation entfalten kann. In der Begegnung können so Distanzen überwunden werden. Wie Helen Liggett in Bezug auf Lefèbvre schreibt, zeigen solche spontanen und ungeplanten Begegnungen das an, was Lefèbvre mit dem nicht instrumentalisierten »Recht auf die Stadt« meint:

In claiming a right to the city, Lefebvre argues that »urban encounters« can overcome the separations and spatial distances that characterize our age. They can be the means for wrestling back autonomy—the taking of time for one’s own use. This is in contrast with the more familiar exchange of time and control of time for compensation. Encounters in the city between memory and experience are profoundly non-instrumental. They are examples of life as an engaged art. (Liggett 2003: 90)

In diesen Störungen oder Unterbrechungen wird nicht instrumentalisiertes Wahrnehmungshandeln möglich. Die Hülle wird verändert, die Menschen müssen sich neu orientieren und können sich anders in ihrer Umgebung engagieren – wobei sie in ihrem Wahrnehmungshandeln in ständiger, fein abgestimmter Interaktion mit den Dingen und den Anderen sind. Ich konnte zeigen, wie die nicht funktionierende Drehtür solcherart Interaktionen oder

Begegnungen hervorbringt. Die Menschen in der Tür haben sich aufeinander abgestimmt, sie haben kooperiert und damit das unerwartete Hindernis überwunden. Allerdings sind nicht alle Menschen, die Schwierigkeiten mit der sie ausbremsenden Tür hatten, gleichsam automatisch wohlwollende Bündnisse eingegangen (weder mit den Dingen noch mit den Menschen) – einige haben sich abgewendet oder sogar andere Anwesende des Fehlverhaltens verdächtigt. Ähnliches lässt sich über das laut spielende Drehorgel-Orchester im Leipziger Hauptbahnhof (Abbildung 118) oder auch den provokanten Punk im Darmstädter Hauptbahnhof (Abbildungen 99-101) sagen. Sie rufen Irritationen hervor, die wiederum auf verschiedene Arten und Weisen in Wahrnehmungshandlungen und Rekonfigurationen der Konstellation umgesetzt werden.

Die räumlichen Praktiken – das Wahrnehmungshandeln im Terminal – sind also kontingente, performative Prozesse. Sie sind performativ in zweierlei Hinsicht: erstens zeichnen sie sich durch die Betonung des aktiven Teilnehmens und Gestaltens aus. In ihren räumlichen Praktiken und in der Gestaltung ihrer Hülle gehen die Menschen kreativ mit den Kontingenzen des Geschehens um, womit sie auf die erfahrbar schöpferischen Qualitäten des Handelns (verstanden als *agency*⁵) hinweisen. Zweitens sind ihre Wahrnehmungshandlungen performativ in dem Sinne, dass sie gezeigt werden – es sind gleichsam *Performances*. Der performative Aspekt des Wahrnehmungshandelns aus dieser Perspektive liegt darin, dass die in eine Konstellation (oder Szenerie) eingebetteten Handlungen in ihrer Aufeinanderfolge und in dem was sie hervorbringen von Anderen wahrgenommen werden und dass die eigene Performance oder das eigene Auftreten in Echtzeit an dieser Fremdwahrnehmung orientiert wird. Paten für dieses Verständnis von Performativität haben Andrew Pickering (Pickering 1995) und, ohne selbst den Begriff zu gebrauchen, Harold Garfinkel (Garfinkel 1984a) gestanden. Bei der Diskussion des Begriffs *performativity* führt Pickering die Metapher des *dance of agency* ein – eine Metapher, die in sehr plastischer Weise Assoziationen zu den oben aufgeführten Aspekten des Begriffs der Performativität weckt. Die andere zentrale Metapher für ihn ist die *mangle* (als Fleischwolf): das was in den Handlungsprozess hineingeht, ist etwas anderes, als das was dabei herauskommt. Garfinkel und die Ethnomethodologie hingegen verweisen zum einen auf den sequenziellen Aspekt des Umgangs mit Dingen und zum anderen auf die ständige Selbstkontrolle oder Rückbindung der Menschen an ihre Umgebung. Beide richten so die Aufmerksamkeit auf die hier zu interpretierenden prozesshaften Um- und Neuordnungen.

5 Der englische Begriff *agency* ist hervorragend geeignet, um den spezifischen Charakter des performativen Wahrnehmungshandelns zu evozieren – in diesem Begriff klingen die Bedeutungen des Tätigseins, Wirkens, Kraft Ausübens und Vermittelns zusammen. Vgl. auch Note 36, Kapitel »Betreten und Orientieren«.

Irritationen, Störungen und Begegnungen rufen also zum *dance of agency* auf, einem Tanz, in dem Distanz und Nähe neu ausgehandelt werden, in dem Distinktionen und Hierarchien gefährdet werden. So kann das provokante Auftreten des Punks als Irritation betrachtet werden, eine Irritation die vielleicht eher eine Heraus- als eine Aufforderung zum Tanz ist, die aber trotzdem oder gerade deshalb angenommen wird und ein Wechselspiel von Annähern und Abweisen mit sich bringt. Dieser Tanz ist riskant, diejenigen, die ihren Teil darin sehen, zu provozieren oder den Provozierenden zu provozieren, bringen sich in eine exponierte Position, stellen sich gleichsam in die Wahrnehmung der Anderen, treten in ihr Wahrnehmungshandeln. Der Punk nimmt die ihn Herausfordernden wahr, zeigt sich aber in einer Art und Weise, die dieser Wahrnehmung keine besondere Bedeutung zumisst, nicht mehr Bedeutung jedenfalls, als die seiner Spucke. Auch er hat sich, als Herausfordernder, eine Hülle geschaffen und diese Hülle schützt ihn vor der Normalität, mit der er im Terminal konfrontiert wird. In seinem Auftreten und Wahrnehmungshandeln zeigt er, wie wenig ihn diese Art der Normalität betrifft und wie wenig er sie schätzt – selbst wenn sie ihn, durch die junge Frau vor allen Anderen explizit gemacht, auf Schritt und Tritt verfolgt.

Die Normalität der räumlich-materiell-sozialen Konstellationen wird in Störungen, Irritationen und Begegnungen gefährdet oder herausgefordert. Ihre Stabilität ist aber auch durch eine andere Art von Prozessen gefährdet. Das Geschehen im Terminal hinterlässt materielle *Spuren*, Menschen und Dinge interagieren miteinander, sie befinden sich im Durchgang durch die Zeit. In den Interaktionen wird zusammen mit der Ausübung von Kraft immer auch Reibung und damit Abrieb produziert. Kraft, die Dinge verschiebt und abschleift, Reibung, die Abfall hervorbringt. Die Zeit verstreicht. *Überreste* sammeln sich an, Unnützes bleibt zurück. Die Menschen konsumieren, in ihrer Körperlichkeit und in der Körperlichkeit der Dinge, die sie konsumieren, hinterlassen auch sie Reste und Abfälle. So sammeln sich Staub, Krümel, Schuppen, Haare und eine Vielzahl anderer abseitiger Stoffe. Sollen sich diese Hinterlassenschaften nicht zu sehr sammeln, um dann in dieser Sammlung ein wiederum irritierendes oder, mit Tim Edensors Worten, unheimliches oder gespenstisches (vergleiche Edensor 2005c, 2005a) Eigenleben zu entfalten, so müssen sie entfernt werden. Dies gilt besonders für die bedrohlichste Hinterlassenschaft, das verwaiste Gepäckstück, das zwar harmlos sein kann, das aber auch Leib und Leben der anwesenden Dinge und Menschen auseinanderreißen, zerstören oder auslöschen könnte. All diese bedrohlichen Hinterlassenschaften gilt es zu entfernen, wenn die Normalität nicht nachhaltig gefährdet werden soll.

Der Zahn der Zeit wirkt aber nicht nur an der Oberfläche der Dinge und Menschen, er führt auch zu schwer wahrnehmbaren, aber um so bedrohlicheren Veränderungen im Innern – bleibt das Fundament stabil, hält die Decke

weiter Stand, bewegt sich ein Scharnier leicht und geräuschlos? Die Dinge *erodieren*, deshalb müssen sie gewartet und geprüft werden. Die Integrität und Stabilität der Anordnung erfordert Aufmerksamkeit, Tätigkeit. Selbst wenn dieses Zuteilen von Aufmerksamkeit sich weitgehend im Verborgenen abspielt, so tritt es doch um so deutlicher zu Tage, wenn die Struktur erneuert oder umgestaltet wird. Dann ist der Eingriff in die materiell-sozial-räumliche Konstellation groß und Maschinen, Gerüste und Menschen bevölkern den Terminal, durchdringen ihn mit ihren Aktivitäten und produzieren so ein Geschehen, das sich von der gewohnten Normalität deutlich unterscheidet. Der Zahn der Zeit nagt aber auch an den Menschen und bringt so Dynamik in die Konstellationen – Dynamik, die ebenfalls in gewissen Dissonanzen zur Normalität am Terminal steht. Alte und gebrechliche Menschen passen sich weniger einfach in das zielstrebige Durchqueren des Terminals ein, körperlicher Verfall steht im Kontrast zu der Jugend, die auf den Plakaten und Verpackungen gezeigt wird und Müdigkeit und Erschöpfung der Menschen (vergleiche Ehrenberg 2004) ordnen ihre Hülle in einer Weise, die eher quer zur Ordnung der Normalität verläuft.

Kontingenzen (Störungen, Irritationen, Begegnungen, Hinterlassenschaften und Verfall) machen das Geschehen am Terminal zu einem offenen und riskanten, sie erzeugen eine dauerhafte Spannung und erfordern ständige, sie ausgleichende Maßnahmen. Einige von Ihnen zeigen sich deutlich, andere sind leiser, laufen eher am Rand der Konstellationen ab oder nagen verborgen an der Normalität. Die Menschen und die Dinge, die sich im Terminal befinden oder ihn durchqueren, bleiben von diesen Prozessen nicht unberührt. Um mit Pickering zu argumentieren, diejenigen, die in den Terminal eintreten, treten in eine *mangle*, eine Fleischwolf hinein, in dem alles miteinander vermengt wird – am Ende kommt etwas Anderes heraus, als das, was vorher hineingetreten ist. Die Hülle erzeugt Komfort, sie bietet Schutz. Die hier behandelten Aspekte des Erlebens hingegen erzeugen Reibung, sie bringen Risiken mit sich. Sie durchbrechen die Hülle, sie rufen Begegnungen hervor, sie bringen Ordnung durcheinander. Darin liegt ihre besondere Bedeutung. Diese Untersuchung hat gezeigt, dass es ebenso materielle wie räumliche oder soziale Prozesse sind, die gemeinsam Veränderung hervorbringen. Die hier verwandten Methoden und Konzepte machen greifbar, wie diesen Kontingenzen mit einer Vielzahl von Maßnahmen begegnet werden muss, wenn das Gefüge der Normalität, die spezifische sozial-materiell-räumliche Konstellation, nicht außer Kontrolle geraten soll.

Zusammengefasst zeichnen sich so einige Ansatzpunkte für eine Theorie der räumlich-materiellen Praxis ab, die sich ihren Gegenstand über eine Rekonstruktion des Wahrnehmungshandelns erschließt. Mit den Konzepten Einhül-

lung, Kanalisierung und Säuberung macht sie verschiedene Aspekte sozialer Kontrolle greifbar und zeigt diese in ihrer an eine Naturalisierung grenzenden Subtilität. Die Prozesshaftigkeit der Herstellung sozialer Kontrolle wird ebenfalls handhabbar. Irritation und Störung, Begegnung und Verfall – sie alle beziehen sich auf Abläufe in der Zeit. Sie alle holen aber auch das Materielle als dem Sozialen ebenbürtig in die Analyse hinein. Der Impuls zum Wandel wird weder ausschließlich in das Eine noch in das Andere gelegt. Denn beide konstituieren sich über das Wahrnehmungshandeln. Vor diesem begrifflichen Hintergrund lassen sich regelmäßige Muster genauso wie unvorhergesehene Kontingenzen erhellen und als Aspekte materiell-sozial-räumlicher Konstellationen gezielt analysieren.

Kritik und Ambivalenz

Das in diesem Buch erarbeitete, gleichermaßen methodische und konzeptuelle Instrumentarium hat es mir ermöglicht, Prozesse sozialer Kontrolle in einer Weise zu fassen, die zum einen die Materialität der Welt symmetrisch zum Sozialen einbezieht und die zum anderen die zentrale Bedeutung des Wahrnehmungshandelns deutlich macht. Die Untersuchung sozialer Kontrolle wird auf diese Weise in ein sich differenzierter darstellendes Feld eingebettet. Sie stellt sich aus dieser Perspektive als ein Prozess dar, der im Kern durch bestimmte Ambivalenzen oder Ambiguitäten gekennzeichnet ist. Diesen Ambivalenzen will ich zum Abschluss dieser Arbeit meine Aufmerksamkeit widmen.

Ist das Einhüllen gut oder schlecht? Sind Irritationen gut oder schlecht? Diese Fragen suggerieren eine falsche Wahl. Weder ist das Einhüllen gut oder schlecht, noch sind Störungen gut oder schlecht. Beide üben Gewalt aus. Beide aber ermöglichen auch Wahrnehmungshandlungen.

Zur Gewalt: Die Gewalt der Störung ist gleichsam das, was sie ausmacht: die Störung unterbricht Handlungsflüsse, sie erzeugt Ärger, sie verändert Dinge und Menschen, sie irritiert. Bei der Hülle spielt Gewalt eine weniger direkte Rolle. Sie errichtet eine Barriere und schränkt das Wahrnehmen ein. Ich könnte die Hülle als eine Art Einschnitt in die eigene Wahrnehmung beschreiben und ihr dann in Anspielung auf die schneidende Klinge die Ausübung von Gewalt zuschreiben – diese Metapher oder Vorstellung allerdings deckt sich nicht mit meiner Erfahrung. Ich erfahre die Hülle nicht als schneidend und auch nicht unbedingt als einschränkend, denn sie ermöglicht es mir, Dinge wahrzunehmen und mich zu orientieren, wenn auch auf Kosten anderer Wahrnehmungen oder Wahrnehmungshandlungen. Passender scheint mir hier ein erneuter Verweis auf die Odyssee und auf ihre Interpretation durch Adorno und Horkheimer (Horkheimer/Adorno 1987: 67-83): um dem Gesang der Sirenen lauschen zu können, muss Odysseus sich fesseln lassen (und die

Ohren seiner Ruderer verstopfen). So wie Odysseus die Sirenen hören kann, so nehme ich jenes wahr, für das meine Hülle durchlässig ist. So wie Odysseus gefesselt ist, er also nicht zu den Sirenen schwimmen kann, so distanziert mich meine Hülle von meiner Umgebung und verhindert, dass ich mein Wahrnehmungshandeln auf bestimmte Dinge richte und mich in ihnen involviere. Die Wirkung der Hülle ist aber noch subtiler: im Gegensatz zu den Fesseln des Odysseus bemerke ich die Hülle kaum, denn sie ist es, die vorgibt, was ich wahrnehme, was ich bemerke. Sie selbst tritt in den Hintergrund. Die Hülle tut mir also nicht Gewalt in dem Sinne an, dass sie mich verletzen würde. Aber sie schränkt mich ein. Nur ein gewisses Unbehagen kann sich von Zeit zu Zeit bemerkbar machen. Subtilität und Unbehagen sind hier miteinander verschränkt.

Auch der andere problematische Aspekt der Hülle lässt sich nur indirekt als Gewalt fassen – was ihn jedoch nicht weniger wirksam macht. Dadurch, dass die Hülle mein Wahrnehmungshandeln einschränkt, schließt sie Andere aus. Dies ist der Ausgangspunkt für Sennetts Kritik am Komfort: er verbannt das Andere, welches dann, aus der Verbannung kommend, bedrohlich wird und eine Furcht vor der Berührung, der Begegnung mit dem Anderen hervorbringt. Schmerz und Unangenehmes werden verbannt (Sennett 1994: 376). In den Hausordnungen von DB AG und ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG wird explizit gemacht, dass das Angenehme erwünscht ist. Ich soll mich wohlfühlen. Wie soll ich mich wohlfühlen, wenn ich die Armut und das Leiden sehe, rieche, spüren kann? Wie soll ich mich wohlfühlen, wenn ich Schmutz und Verfall wahrnehme? Eine entsprechend aufgebaute Hülle hilft dabei, sie macht es mir einfacher, mich wohl zu fühlen. Hausordnung, Sicherheitsdienste, Reinigungskräfte – die spezifische sozial-räumlich-materielle Konstellation mit ihren unterschiedlichen Aspekten – sie ergänzen sich mit der Komfort bietenden Hülle insofern, dass sie Leid, Schmutz und Verfall ausschließen.

Irritation und Einhüllung fordern heraus und bringen Einschränkungen mit sich, aber eben in diesen Einschränkungen und Herausforderungen ermöglichen sie auch Wahrnehmungshandlungen. Ohne den Schutz der Hülle wäre es dem Punk nicht möglich, demonstrativ gelassen die Ordnung des Bahnhofs zu verletzen, ohne den Schutz der Hülle wäre es dem jungen Mann von Abbildung 52 kaum möglich, den Zug noch zu erreichen, zu dem er will. Ohne das Stocken im Verkehrsfluss könnten die Menschen im Fährterminal nicht die Aussicht auf die See genießen, ohne den Defekt in der Drehtür hätte die Begegnung zwischen den jungen Leuten und der älteren Frau von Abbildung 22 so nicht stattgefunden, sie hätten sich nicht unterhalten und wären nicht lächelnd aus der Tür herausgetreten. Ohne das Hin und Her am Fahrkartenautomaten wäre es vielleicht nicht möglich gewesen ein paar flirtende Blicke auszutauschen.

Wie steht es also um das Bewertung des Einhüllens und des Irritierens? Grundsätzlich gesehen lässt sich diese Frage nur auf eine Art und Weise beantworten: Einhüllung und Irritation sind ambivalente Konzepte. Die Hülle ermöglicht und schränkt ein. Die Irritation führt zu Verwirrung aber auch zu Begegnungen. In ihrer Ambivalenz zeigen diese beiden Begriffe eine grundlegende Ambivalenz des menschlichen Lebens: es kann sich nur in einem permanenten Aushandlungsprozess entfalten; einem Aushandlungsprozess, der sich zwischen Schutz und Risiko, zwischen Komfort und Leiden abspielt.

In Bezug auf die in dieser Arbeit untersuchten konkreten Orte lässt sich aber auch eine konkrete, qualifiziertere Antwort geben – und darin zeigt sich die besondere Qualität der in dieser Arbeit entwickelten Konzepte: sie eignen sich als allgemein anwendbare analytische Perspektiven, die es vermeiden, schon im vornherein Wertungen zu setzen (so wie es beispielsweise für das Konzept der Überwachung der Fall wäre). Ausgestattet mit diesen Werkzeugen können spezifische, die soziale Kontrolle an einem Ort prägende Elemente ausfindig gemacht und miteinander in Bezug gesetzt werden. Wie also stellt sich das Verhältnis von Irritation und Einhüllung an den hier untersuchten Terminals dar?

Am Fährterminal drängt die Zeit weniger als am Bahnhof, das Warten prägt den Aufenthalt im Terminal. Während des Wartens kann das Wahrnehmungshandeln schweifen und Anderen begegnen. Aber am Fährterminal wird auch Sichtbarkeit hergestellt, werden Sauberkeit und Ordnung demonstriert und so das Wahrnehmungshandeln der Menschen reguliert. Bahnhöfe mit ihren spezifischen räumlich-sozial-materiellen Konstellationen stellen sich im Vergleich zu Fährterminal anders dar. Hier wird eine Normalität und eine dazu passende Hülle hergestellt, in der neben Sauberkeit und Sicherheit auch noch Konsum und Zielerreichung im Vordergrund stehen. Diese Normalität und die damit verschränkten räumlichen Praktiken zielen auf die Herstellung von Kontrolle ab – und damit eben nicht auf das, was Lefèbvre das »Recht auf die Stadt« nennt: »The *right to the city* cannot be conceived of as a simple visiting right or as a return to traditional cities. It can only be formulated as a transformed and renewed *right to urban life*.« (Lefebvre 1996: 158, Hervorhebungen von H.L.)

Es geht Lefèbvre mit dem Recht auf die Stadt nicht darum, einen Ort betreten zu dürfen oder ihn entsprechend zu einem vergangenen Ideal der Stadt zu gestalten. Er klagt vielmehr das Recht darauf ein, an dem Ort ein urbanes Leben führen zu können, ein Leben, das durch offene Begegnungen mit den Dingen und den Anderen gekennzeichnet ist. Doch eben diese Begegnungen sollen insbesondere am Bahnhof durch eine Vielzahl von Maßnahmen in die Ferne geschoben werden. Die dort herrschende Konstellation und die damit einhergehende Hülle drängt Abweichendes an den Rand. Begegnungen mit dem möglicherweise Unangenehmen und Störenden werden soweit wie

möglich ausgeschlossen. Eine Vielzahl von Kräften wirkt darauf hin, in der Konstellation möglichst wenig Raum für Ambivalenzen zu lassen. Das Potential des menschlichen Lebens, das der Ambivalenz bedarf, um sich zu entfalten, wird auf diese Weise eingeschränkt.

* * *

Die nächste Fahrt mit der Bahn steht bald an. Diese Arbeit ist fertig geschrieben und ich muss sie in Darmstadt abgeben. Wieder werde ich Bahnhöfe betreten, auch den neuen Berliner Hauptbahnhof, der gebaut wurde, während ich an meiner Dissertation gesessen habe. Wieder werde ich die Orte betreten, die ich untersucht habe. Als ich vor dreieinhalb Jahren mit dieser Arbeit begonnen habe, wusste ich, dass ich die Bahnhöfe zwar mag und mich gerne dort aufhalte. Aber ich habe von Zeit zu Zeit auch ein Unbehagen verspürt – ein Unbehagen, das ich nicht genau benennen konnte. Nun habe ich Begriffe gefunden, um das Unbehagen zu fassen, kann begreifen, wie ich eingehüllt werde und wie ich mich einhülle, spüre die Kräfte, die mich hierhin und dorthin ziehen oder von anderen Orten abstossen. Das Unbehagen ist damit nicht weniger geworden, aber es hat sich verändert, da ich es benennen kann. Vielleicht stimmt es auch, dass ich mich mit diesen Kenntnissen ausgestattet anders bewegen, anders wahrnehmen kann. Ich suche nach Lücken, halte Ausschau nach Begegnungen. Aber ich spüre auch die Verlockung des Ortes und gebe mich dem Gefüge hin. Obwohl ich weiß, dass ich die Ordnung dieses Ortes nicht durchbrechen kann, sie höchstens für einen Moment, in einem kleinen Umkreis herausfordern oder untergraben kann, mag ich diesen Ort. Der Terminal bleibt etwas besonders. Er ist immer noch ein Tor zur Stadt und er ist immer noch ein Ort der großen Gefühle. Hier geht es in die Ferne. Hier kommt man nach Hause. Hier warten Menschen auf ihre Liebsten, hier verlassen sie sie. Dieser Ort bietet so viele Möglichkeiten. Ich hoffe, dass sie nicht noch weiter beschränkt werden, schalte meinen Rechner aus und stecke ihn in die Tasche. Der Zug fährt bald ab, ich habe mir mal wieder zu viel Zeit gelassen und muss mich sputen...

Danksagung

Die Fertigstellung dieser Arbeit wurde mir als Mitglied des Graduiertenkollegs »Technisierung und Gesellschaft« durch ein Stipendium der Deutschen Forschungsgemeinschaft ermöglicht. Hierfür geht mein Dank an alle Beteiligten. Ohne die ausserordentlich kooperative Atmosphäre im Kolleg und im gesamten Fachbereich 2 der Technischen Universität Darmstadt – unter den DoktorandInnen ebenso wie unter den ProfessorInnen – wäre es mir nicht möglich gewesen, die Arbeit in dieser auch über Disziplingrenzen hinausgehenden Art und Weise zu schreiben. Mein Dank geht in dieser Hinsicht an Petra Gehring und Andreas Kaminski, die mir beim Einstieg in die Phänomenologie den richtigen Weg gewiesen haben.

Mein besonderer Dank gilt meinem Erstbetreuer und Doktorvater, Helmut Berking – der mir viel Freiheit gewährt, zum rechten Zeitpunkt Unterstützung angeboten und mir mit Charme und scharfem Verstand die richtigen Hinweise gegeben hat – und meiner Zweitbetreuerin Martina Löw, die sowohl durch das von beiden gemeinsam veranstaltete Kolloquium »Space, Place, Power« als auch durch ihre Präsenz, ihre freundliche Unterstützung und ihre hilfreiche Kritik mein Vorhaben entscheidend voran gebracht und mich in meinem Ansinnen bestärkt haben.

Während des Schreibens haben mich vor allem drei Menschen unterstützt. Allen dreien danke ich auch für die viele Zeit, die sie für das Korrekturlesen in verschiedenen Stadien der Arbeit aufgebracht haben. Alle verbleibenden Fehler sind mir zuzuschreiben (im Falle von orthographischen Fehlern auch meiner mangelnden finanziellen Ausstattung). Mit Oliver Brzoska hatte ich viele ausdauernde und herausfordernde Diskussionen, die es mir ermöglicht haben, meinen Konzepten den richtigen Schliff zu verleihen – insbesondere danke ich ihm für die Ermunterung, die Idee der Hülle oder des Einhüllens weiter zu verfolgen. Mit Lars Meier habe ich in der Zeit der Arbeit an der Dissertation viele sehr fruchtbare und unterhaltsame Stunden verbracht, in denen wir uns – wenn möglich bei einem Getränk im 603qm in Darmstadt – über methodische, theoretische und arbeitspraktische Fragen ausgetauscht haben. Ohne Kerstin Bornholdt in meinem Leben würde diesem genauso wie dieser Arbeit sowohl die Tiefe als auch die richtige Würze fehlen.

Schließlich danke ich Frau Werner, Herrn Masch und Herrn Reinhardt vom Transcript Verlag für die immer freundliche und prompte Unterstützung im Verlauf der Vertragsausarbeitung und Manuskripterstellung.

Hausordnung

Herzlich willkommen in unserem Bahnhof!

Wir möchten, dass alle unsere Gäste sich bei uns wohl fühlen. Deswegen sind in den Bahnhöfen und auf den Vorplätzen der Bahn folgende Regeln zu beachten:

Nicht gestattet ist ...

- Überschreiten der Gleise (Ausnahmen sind örtlich geregelt)
- Gepäck unbeaufsichtigt stehen zu lassen. Im Falle einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Zuwiderhandlung behalten wir uns vor, die Kosten für eingeleitete notwendige Sicherungsmaßnahmen und eventuelle Folgeschäden in Rechnung zu stellen.
- Besprühen, Bemalen, Beschriften, Beschmieren, Verschmutzen, Beschädigen oder Missbrauchen von Ausstattungsgegenständen, Flächen, Decken und Wänden
- Missbrauch von Notrufeinrichtungen
- Versperren von Rettungs- und Fluchtwegen
- Abstellen von Fahrrädern oder anderen Fahrzeugen außerhalb der dafür vorgesehenen Flächen
- Fahren mit Zweirädern, Kickboards, Skateboards, Inlineskates und Vergleichbarem
- Ballspielen
- Sitzen und Liegen auf dem Boden, auf Treppen und Zugängen
- Wegwerfen von Abfällen, Zigarettenkippen und Kaugummis außerhalb der vorgesehenen Behälter sowie in den Gleisbereichen
- Durchsuchen von Abfallbehältern
- Rauchen außerhalb der gekennzeichneten Raucherbereiche in den rauchfreien Bahnhöfen, den Reisezentren, Warteräumen und – aus Sicherheitsgründen – den Tiefbahnhöfen

- Betteln und Belästigen von Personen
- Übermäßiger Alkoholgenuß
- Handel mit und Konsum von Drogen und Betäubungsmitteln
- Mitführen von metallbeschichteten Luftballons (Lebensgefahr aufgrund der stromführenden Oberleitungen)
- Lautes Abspielen von Tonträgern
- Füttern von Vögeln
- Mitnahme von Kofferkulis aus dem Bahnhofsbereich heraus

Hunde sind im Bahnhof und auf den Vorplätzen anzuleinen

- Hunde mit gesteigerter Aggressivität oder Gefährlichkeit müssen darüber hinaus einen geeigneten Maulkorb tragen.

Folgendes ist nur nach vorheriger Genehmigung durch das Bahnhofsmanagement gestattet:

- Verteilen von Flugblättern, Prospekten und Handzetteln
- Anbringen von Plakaten und Aushängen
- Verkaufen und Verteilen von Waren und Ähnlichem
- Live-Musik, Auftritte, Veranstaltungen und Demonstrationen
- Gewerbliche Foto-, Film- und Fernsehaufnahmen
- Durchführen von Befragungen, Sammel- und Unterschriftenaktionen

Beachten Sie ...

- Halten Sie am Bahnsteig immer ausreichend Abstand zum Gleis (achten Sie auf die Markierung auf den Bahnsteigen) und treten Sie erst nach Halt eines Zuges an die Bahnsteigkante heran
- Drängeln Sie nicht beim Einsteigen
- Gehen Sie auf Treppen immer möglichst weit rechts; auf Fahrtreppen rechts stehen und links gehen

Diese Hausordnung gilt auf dem gesamten Gelände der Deutschen Bahn.

Festgestellte Verstöße gegen die Hausordnung führen zu Hausverweis, Hausverbot, Strafverfolgung und/oder Schadensersatzforderungen.

Den Anordnungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der von uns zur Durchsetzung des Hausrechts beauftragten Unternehmen ist Folge zu leisten.

Für absichtlich herbeigeführte Verschmutzungen stellen wir die entstandenen Reinigungs- und Verwaltungskosten (mindestens 20 €) in Rechnung. Dies gilt auch für Verschmutzungen durch Hunde.

Wir wünschen Ihnen einen angenehmen Aufenthalt und eine gute Reise.

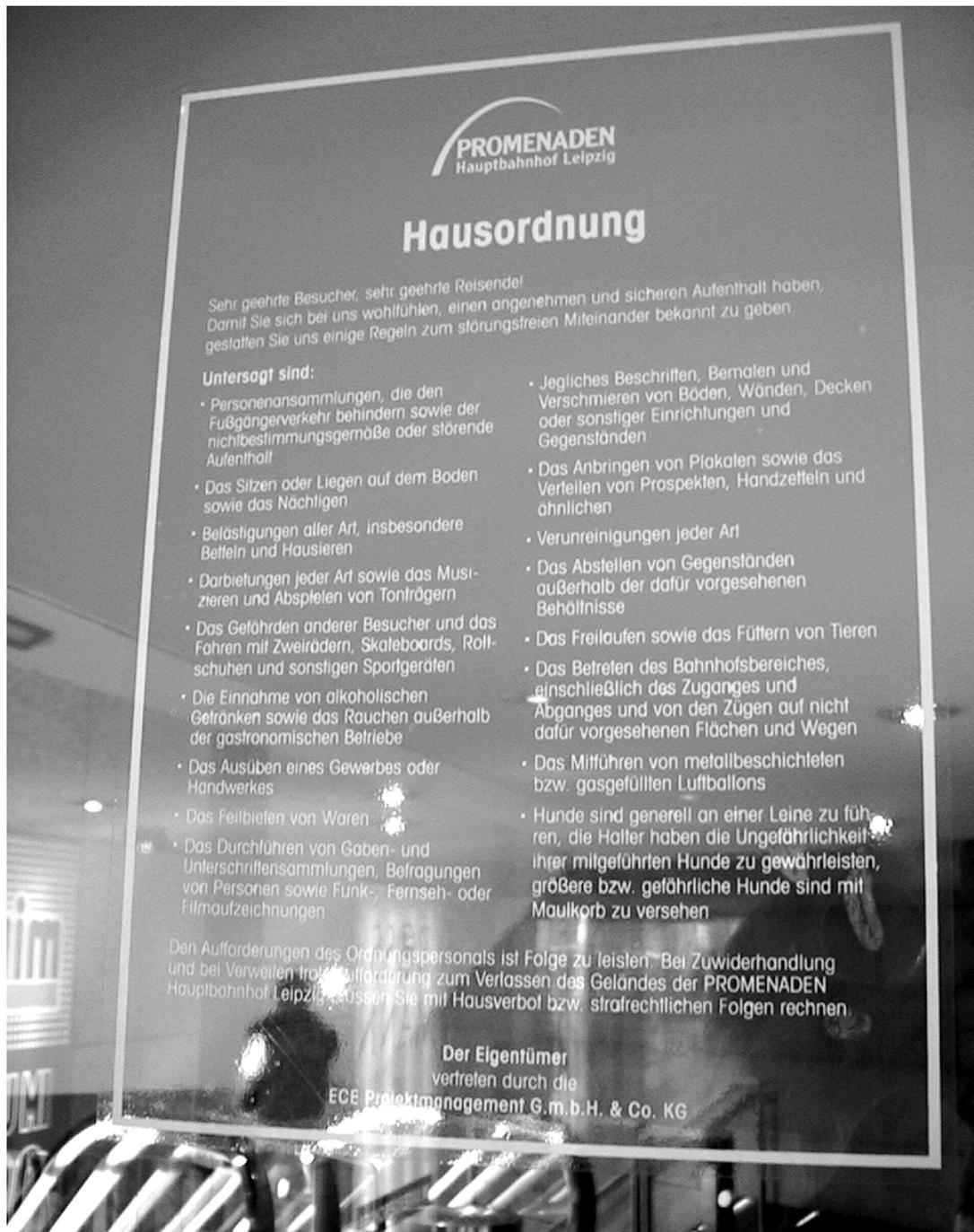


Abb. 126: Hausordnung Promenaden. Leipzig Hbf – Unterführung. Juni 2004

Literatur

- Adey, Peter (2004a): »Secured and sorted mobilities: Examples from the airport«. In: *Surveillance and Society*, 1(4), S. 500–519.
- Adey, Peter (2004b): »Surveillance at the airport : Surveilling mobility/mobilising surveillance«. In: *Environment and Planning A : Environment and Planning*, 36(8), S. 1365–1380.
- Adorno, Theodor Wiesengrund ([1966] 1975): *Negative Dialektik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Altvater, Elmar/Mahnkopf, Birgit (1996): *Grenzen der Globalisierung : Ökonomie, Ökologie und Politik in der Weltgesellschaft*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Anderson, Elijah (1990): *Streetwise : Race, class, and change in an urban community*. Chicago: University of Chicago Press.
- Atkinson, J. Maxwell/Heritage, John (Hg.) (1984): *Structures of social action : Studies in conversation analysis*. Cambridge/UK: Cambridge University Press.
- Augé, Marc (1994): *Orte und Nicht-Orte : Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Frankfurt am Main: S. Fischer.
- Bachelard, Gaston ([1957] 2003): *Poetik des Raumes*. Frankfurt am Main: Fischer.
- Bake, Rita/Dalladas-Djemai, Jutta/Gedai, Martina/Kiupel, Birgit (1989): *Frauen im Hamburger Hafen*. Hamburg: Christians.
- Belina, Bernd (2006): *Raum, Überwachung, Kontrolle : Vom staatlichen Zugriff auf städtische Bevölkerung*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Berger, Manfred ([1990] 1995): *Hauptbahnhof Leipzig : Geschichte, Architektur, Technik*. Berlin: Transpress.
- Bischoff, Ferdinand (2006): *Informationen zum Drehorgel - Orchester*. <<http://www.orgelmusikanten.de/info.htm>>, zuletzt abgefragt: 2006-09-03.
- Blumer, Herbert (1969): *Symbolic interactionism; perspective and method*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.

- Böhme, Gernot (1995): *Atmosphäre : Essays zur neuen Ästhetik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bude, Heinz/Willisch, Andreas (Hg.) (2006): *Das Problem der Exklusion : Ausgegrenzte, Entbehrliche, Überflüssige*. Hamburg: Verlag Hamburger Edition.
- Boltanski, Luc/Chiapello, Ève (2003): *Der neue Geist des Kapitalismus*. Konstanz: UVK.
- Borden, Iain (2001): *Skateboarding, space and the city : Architecture and the body*. Oxford: Berg.
- Bourdieu, Pierre ([1979] 1987): *Die feinen Unterschiede : Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bourdieu, Pierre (1997): »Ortseffekte«. In: *Das Elend der Welt : Zeugnisse und Diagnosen alltäglichen Leidens an der Gesellschaft*. Hg. v. Pierre Bourdieu, Konstanz: UVK, S. 159–167.
- Bourdieu, Pierre ([1984] 1998): *Homo academicus*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Brunn, Burkhard/Praeckel, Diedrich (1992): *Der Hauptbahnhof wird Stadt-tor : Zum Ende des Automobilzeitalters*. Giessen: anabas.
- Burawoy, Michael/Burton, Alice/Ferguson, Ann Arnett/ et al. (Hg.) (1991): *Ethnography unbound : Power and resistance in the modern metropolis*. Berkeley: University of California Press.
- Collier, John, Jr./Collier, Malcolm ([1967] 1986): *Visual Anthropology : Photography as a research method*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Davis, Mike (1990): *City of quartz : Excavating the future in Los Angeles*. New York: Vintage Books.
- Denton, David E. (1991): »Notes on Bachelard's inhabited geometry«. In: *Environmental & Architectural Phenomenology Newsletter*, 2(1), S. 9–10.
- Deutsche Bahn AG Sicherheit. <<http://www.db.de/site/bahn/de/reisen/service/bahnhof/sicherheit/sicherheit.html>>, zuletzt abgefragt: 2006-08-03.
- ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (2000): *Die Promenaden Hauptbahnhof Leipzig*. Hamburg.
- ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (2006): *Firmenportait der ECE Projektmanagement*. <<http://www.ece.de/de/wir/index.jsp>>, zuletzt abgefragt: 2006-08-27.
- Edelman, Birgitta (1997): *Shunters at work : Creating a world in a railway yard*. Band 37, Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Edensor, Tim (2005a): »Ghosts of industrial ruins : Ordering and disordering memory in excessive space«. In: *Environment and Planning D : Society and Space*, 23, S. 829–849.
- Edensor, Tim (2005b): *Industrial ruins : Spaces, aesthetics, and materiality*. Oxford: Berg.

- Edensor, Tim (2005c): »Waste matter : The debris of industrial ruins and the disordering of the material world«. In: *Journal of Material Culture*, 10(3), S. 311–332.
- Edney, Julian J./Jordan-Edney, Nancy L. (1974): »Territorial spacing on a beach«. In: *Sociometry*, 37(a), S. 92–104.
- Ehrenberg, Alain ([1998] 2004): *Das erschöpfte Selbst : Depression und Gesellschaft in der Gegenwart*. Frankfurt am Main: Campus-Verlag.
- Eick, Volker (1998): »Neue Sicherheitsstrukturen im neuen Berlin : ‚Warehousing‘ öffentlichen Raums und staatlicher Gewalt«. In: *Prokla*, 111, S. 95–118.
- F., Christiane/Hermann, Kai (1979): *Wir Kinder vom Bahnhof Zoo*. 5. Auflage, Hamburg: Gruner + Jahr.
- Fischer, Joachim/Makropoulos, Michael (Hg.) (2004): *Potsdamer Platz : Soziologische Theorien zu einem Ort der Moderne*. München: W. Fink.
- Foucault, Michel ([1975] 1976): *Überwachen und Strafen : Die Geburt des Gefängnisses*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, Michel (1978): *Dispositive der Macht : Über Sexualität, Wissen und Wahrheit*. Berlin: Merve Verlag.
- Foucault, Michel ([1976] 1983): *Der Wille zum Wissen*. Band 1, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, Michel ([1975] 1995): *Discipline and Punish : The Birth of the Prison*. New York: Vintage Books.
- Frers, Lars (1998): *Die Verräumlichung der Exklusion : Falltür ins Elend*. <<http://userpage.fu-berlin.de/~frers/exklusion.html>>, zuletzt abgefragt: 2006-08-02.
- Frers, Lars (2001): *Den Marlene-Dietrich-Platz erleben : Konstellationen im Stadtraum*. Diplomarbeit, Freie Universität Berlin. <<http://userpage.fu-berlin.de/~frers/mdp/>>
- Frers, Lars/Meier, Lars (2007): »Working with the visual«. In: *Encountering urban places : Visual and material performances in the city*. Hg. v. Lars Frers/Lars Meier, Aldershot: Ashgate, S. 171–181.
- Frers, Lars/Meier, Lars (Hg.) (2007): *Encountering urban places : Visual and material performances in the city*. Aldershot: Ashgate.
- Friday, Jonathan (2002): *Aesthetics and photography*. Aldershot: Ashgate.
- Garfinkel, Harold (Hg.) (1984a): *Studies in ethnomethodology*. Malden/MA: Polity Press/Blackwell Publishing.
- Garfinkel, Harold (1984b): »Studies of the routine grounds of everyday activities«. In: *Studies in ethnomethodology*. Hg. v. Harold Garfinkel, Malden/MA: Polity Press/Blackwell Publishing, S. 35–75.
- Garfinkel, Harold/Sacks, Harvey (1986): »On formal structures of practical actions«. In: *Ethnomethodological studies of work*. Hg. v. Harold Garfinkel: Routledge and Paul Keegan, S. 160–193.

- Geertz, Clifford (1973): *The interpretation of cultures : Selected essays*. New York: Basic Books.
- Gekeler, Hans (2003): *Handbuch der Farbe : Systematik, Ästhetik, Praxis*. Köln: DuMont.
- Gerstenberger, Heide/Welke, Ulrich (2004): *Arbeit auf See : Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Girtler, Roland (2001): *Methoden der Feldforschung*. 4. Auflage, Wien: UTB.
- Girtler, Roland (2004): *Vom Fahrrad aus : Kulturwissenschaftliche Gedanken und Betrachtungen*. Münster: Lit.
- Giuliani, Regula (Hg.) (2000): *Merleau-Ponty und die Kulturwissenschaften*. München: Fink.
- Goffman, Erving (1963): *Behavior in public places : Notes on the social organization of gatherings*. New York: Macmillan.
- Goffman, Erving ([1956] 1969): *Wir alle spielen Theater : Die Selbstdarstellung im Alltag*. München: Piper.
- Goffman, Erving (1971): *Relations in public : Microstudies of the public order*. New York: Basic Books.
- Goode, Judith/Maskovsky, Jeff (2001): *New poverty studies : The ethnography of power, politics, and impoverished people in the United States*. New York: New York University Press.
- Goodwin, Charles (2000): »Practices of seeing : Visual analysis : An ethnomethodological approach«. In: *Handbook of visual analysis*. Hg. v. Theo van Leeuwen/Carey Jewitt, London: Sage Publications, S. 157–182.
- Goodwin, Charles (2002): »Time in action«. In: *Current Anthropology*, 43(S4), S. 19–36.
- Harvey, David (1990): *The condition of postmodernity : An enquiry into the origins of cultural change*. Malden/MA: Blackwell.
- Heath, Christian/Hindmarsh, Jon (2002): »Analysing interaction : Video, ethnography and situated conduct«. In: *Qualitative research in practice*. Hg. v. Tim May, London: Sage, S. 99–121.
- Heller, Eva (2004): *Wie Farben wirken : Farbpsychologie, Farbsymbolik, kreative Farbgestaltung*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Hofmeister, Herold/Adler, Harald (1994): *Leipzig Hauptbahnhof : Geschichte und Geschichten*. Leipzig: Forum Verlag Leipzig.
- Horkheimer, Max ([1947] 1992): *Zur Kritik der instrumentellen Vernunft : Aus den Vorträgen und Aufzeichnungen seit Kriegsende*. Frankfurt am Main: Fischer.
- Horkheimer, Max/Adorno, Theodor Wiesengrund ([1947] 1987): *„Dialektik der Aufklärung“ und Schriften 1940-1950*. Band 5, Frankfurt am Main: Fischer.
- Husserl, Edmund (1992): *Erste Philosophie : Text nach Husserliana VII und VIII*. Hamburg: Meiner.

- IHK Lueneburg-Wolfsburg (2006): Bewachungsgewerbe (§ 34a GewO, Bewachungsverordnung). <http://www.ihk24-lueneburg.de/LGIHK24/IHK24/produktmarken/unternehmensfoerderung_und_start/gewerberechtliche_erlaubnisse/dienstleistung/Bewachungsgewerbe.jsp>, zuletzt abgefragt: 2006-09-18.
- Johansson, Lennart (2000): »Sources of the Nordic solutions«. In: Broken spirits : Power and ideas in Nordic alcohol control. Hg. v. Pekka Sulkuinen/Jan Andersen/Trygve Ugland/ et al., S. 17–43.
- Kanstrup, Anne Marie (2002): »Picture the practice : Using photography to explore use of technology within teacher's work practices«. In: Forum Qualitative Research, 3(2).
- Kronauer, Martin (2002): Exklusion : Die Gefährdung des Sozialen im hochentwickelten Kapitalismus. Frankfurt am Main: Campus.
- Langer, Antje (2003): Klandestine Welten : Mit Goffman auf dem Drogenstrich. Königstein/Taunus: Helmer.
- Latour, Bruno (1987): Science in action : How to follow engineers and scientists through society. Cambridge/MA: Harvard University Press.
- Latour, Bruno ([1991] 1993): We have never been modern. Cambridge/MA: Harvard University Press.
- Latour, Bruno (2005): Reassembling the social : An introduction to actor-network-theory. Oxford: Oxford University Press.
- Lefebvre, Henri ([1974] 1991): The production of space. Oxford/UK: Blackwell.
- Lefebvre, Henri (1996): »The right to the city«. In: Henri Lefebvre. Hg. v. Eleonore Kofman/Elizabeth Lebas, Cambridge/MA: Blackwell, S. 63–184.
- Lenz, Siegfried ([1968] 2006): Deutschstunde. München: dtv.
- Lévi-Strauss, Claude ([1955] 1978): Taurige Tropen. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Liggett, Helen (2003): Urban encounters. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Liggett, Helen (2006): »Urban aesthetics and the excess of fact«. In: Encountering urban places : Visual and material performances in the city. Hg. v. Lars Frers/Lars Meier, Aldershot: Ashgate.
- Lofland, John/Lofland, Lyn H. ([1984] 1995): Analyzing social settings : A guide to qualitative observation and analysis. 3. Auflage, Belmont/CA: Wadsworth.
- Lofland, Lyn H. (1998): The public realm : Exploring the city's quintessential social territory. New York: Aldine de Gruyter.
- Löw, Martina (2001): Raumsoziologie. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Löw, Martina/Ruhne, Renate (2006): »Prostitution : Power relations between space and gender«. In: *Negotiating urban conflicts : Interaction, space and control*. Hg. v. Helmuth Berking/Sybille Frank/Lars Frers/ et al., Bielefeld: Transcript Verlag, S. 139–152.
- Luff, Paul/Hindmarsh, Jon/Heath, Christian (Hg.) (2000): *Workplace studies : Recovering work practice and informing system design*. Cambridge/UK: Cambridge University Press.
- Malinowski, Bronisław ([1922] 1979): *Argonauten des westlichen Pazifik : Ein Bericht über Unternehmungen und Abenteuer der Eingeborenen in den Inselwelten von Melanesisch-Neuguinea*. Frankfurt am Main: Syndikat.
- Marcuse, Peter (1996): »Space and race in the post-fordist city : The outcast ghetto and advanced homelessness in the United States today«. In: *Urban poverty and the underclass*. Hg. v. Enzo Mingione, London: Heinemann, S. 176-216.
- Marx, Karl ([1867] 1968): *Das Kapital : Kritik der politischen Ökonomie : Der Produktionsprozess des Kapitals*. Band 23, 2. Auflage, Berlin: Dietz.
- Massive Software (2005): *Massive*. <<http://www.massivesoftware.com/>>, zuletzt abgefragt: 2006-08-07.
- Mauss, Marcel ([1924] 1999): *Die Gabe : Form und Funktion des Austauschs in archaischen Gesellschaften*. 4. Auflage, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Maynard, Douglas/Clayman, Steven E. (1991): »The diversity of ethnomethodology«. In: *Annual Review of Sociology*, 17, S. 385–418.
- Mead, George Herbert ([1934] 1973): *Geist, Identität und Gesellschaft aus der Sicht des Sozialbehaviorismus*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Merleau-Ponty, Maurice ([1945] 1974): *Phänomenologie der Wahrnehmung*. Berlin: Walter de Gruyter & Co.
- Merleau-Ponty, Maurice/Lefort, Claude ([1964] 1994): *Das Sichtbare und das Unsichtbare : Gefolgt von Arbeitsnotizen*. 2. Auflage, München: Fink.
- Métraux, Alexandre/Waldenfels, Bernhard (Hg.) (1986): *Leibhaftige Vernunft : Spuren von Merleau-Pontys Denken*. München: Fink.
- Nikles, Bruno W. (1994): *Soziale Hilfe am Bahnhof : Zur Geschichte der Bahnhofsmision in Deutschland (1894–1960)*. Freiburg im Breisgau: Lambertus.
- Norman, Donald A. ([1988] 2002): *The design of everyday things*. 2. Auflage, New York: Basic Books.
- Norman, Donald A. (2004): *Emotional design : Why we love (or hate) everyday things*. New York: Basic Books.
- Pickering, Andrew (1995): *The mangle of practice : Time, agency & science*. Chicago: University of Chicago Press.

- Potthast, Jörg (2001): Wenn Riesen tanzen lernen : Großflughäfen und Flexibilisierung aus wartungssoziologischer Perspektive. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- Potthast, Jörg (2006): »Netzwerk, Organisation, Panne : Moralökonomische Analysen zur Krise der Gepäckabfertigung an zwei europäischen Flughäfen«. In: Vernetzte Steuerung : Soziale Prozesse im Zeitalter technischer Netzwerke. Hg. v. Stefan Kaufmann, Zürich: Chronos.
- Proust, Marcel ([1913–1927] 1989): Auf der Suche nach der verlorenen Zeit. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Ronneberger, Klaus/Lanz, Stephan/Jahn, Walther (1999): Die Stadt als Beute. Bonn: Dietz.
- Sacks, Harvey (1984): »Notes on methodology«. In: Structures of social action : studies in conversation analysis. Hg. v. J. Maxwell Atkinson/John Heritage, Cambridge/UK: Cambridge University Press, S. 21–27.
- Sacks, Harvey/Jefferson, Gail (1992): Lectures on conversation. Oxford: Blackwell.
- Sacks, Harvey/Schegloff, Emmanuel A. (1973): »Opening up closings«. In: Semiotica, 8(4), S. 289–327.
- Sartre, Jean-Paul (1943): L'être et le néant : Essai d'ontologie phénoménologique. Band Bibliothèque des idées, Paris: Gallimard.
- Schivelbusch, Wolfgang ([1977] 2004): Geschichte der Eisenbahnreise : Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. 3. Auflage, Frankfurt am Main: Fischer.
- Sennett, Richard (1994): Stone and flesh : The body and the city in western civilization. New York: W. W. Norton.
- Sennett, Richard (1998): Der flexible Mensch : Die Kultur des neuen Kapitalismus. Berlin: Berlin Verlag.
- Simmel, Georg (1995): »Die Großstädte und das Geistesleben«. In: Aufsätze und Abhandlungen 1901–1908. Band 1. Hg. v. Otthein Rammstedt, Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 116–131.
- Sommer, Robert (1959): »Studies in personal space«. In: Sociometry, 22(3), S. 247–260.
- Steinhorst, Anja (2004): Speisen auf Reisen : Essen und Trinken im Umfeld der Eisenbahn. Berlin: Deutsches Technikmuseum Berlin.
- the artist formerly known as ... (2002): Hybridvideotracks und Ligna-Radioballett in Hamburg. <<http://germany.indymedia.org/2002/05/21525.shtml>>, zuletzt abgefragt: 2006-08-29.
- von Uexküll, Jakob Johann/Kriszat, Georg (1934): Streifzüge durch die Umwelten von Tieren und Menschen : Ein Bilderbuch unsichtbarer Welten. Band 21, Berlin: Springer.

- Wacquant, Loïc J. D. (1992): »Toward a social praxeology : The structure and logic of Bourdieu's sociology«. In: Invitation to reflexive sociology. Hg. v. Pierre Bourdieu/Loïc J.D. Wacquant, Chicago: University of Chicago Press, S. 1–59.
- Wacquant, Loïc J. D. (1998): »In den USA wird die Armut bekämpft, indem man sie kriminalisiert : Niedergang des Sozialstaats, Aufrüstung des Straßstaats«. In: Le Monde Diplomatique, Juli, S. 8–9.
- Wacquant, Loïc J. D. ([2000] 2003): Leben für den Ring : Boxen im amerikanischen Ghetto. Konstanz: UVK.
- Waldenfels, Bernhard (1987): Ordnung im Zwielficht. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Waldenfels, Bernhard (1992): Einführung in die Phänomenologie. München: Fink.
- Weber, Max ([1922] 2005): Wirtschaft und Gesellschaft : Grundriss der verstehenden Soziologie. Frankfurt am Main: Zweitausendeins.
- Whyte, William Foote ([1914] 1996): Die Street Corner Society : Die Sozialstruktur eines Italienviertels. Berlin: de Gruyter.
- Whyte, William Hollingsworth (1980): The social life of small urban places. Washington/D.C.: Conservation Foundation.
- Wikipedia (2006): Doorology. <<http://en.wikipedia.org/wiki/Doorology>>, zuletzt abgefragt: 2006-07-29.
- Zukin, Sharon (1991): Landscapes of power : From Detroit to Disneyworld. Berkeley: University of California Press.
- Zukin, Sharon (1995): The cultures of cities. Oxford/UK: Blackwell.