

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

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

Kieler 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 wider-

stehen, die Nachteile 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.

Zusätzlich 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 Augenblicks aus einer bestimmten Perspektive und bilden eine Vielzahl an

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

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 entweder 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 eine 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 verschiedener anderer Arbeiten orientiert, die ebenfalls Videosequenzen im

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

Detail analysieren.⁸ Diese Bilderserien können aber nur einen stark eingeschränkten Eindruck des Geschehens vermitteln – deshalb möchte ich nachdrücklich dazu ermuntern, die 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 durchgeführt 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 zweiten Satz geht es dann über zum Durchqueren derselben, um darauf fol-

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

genden 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 immer mit »Konzepte:« 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 vorbeigesehen 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 werden. In dieser Erläuterung wird deutlich werden, dass es in vielerlei Hinsicht

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.

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 Automaten 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 entwickelten wurde. In einer zusammenfassenden Rückschau werden die Möglichkeiten und Grenzen der eingesetzten Methoden hinterfragt. Das allge-

meine 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.