

Ereignisverknüpfungen

Über Fliegen und Ethnografie

Larissa Schindler

»Uiuui: sitze noch im Flugzeug in Köln. Der Kapitän hat gerade erklärt, dass die Fluglotsen in Paderborn unterbesetzt sind und wir erst viel später loskommen. Außerdem schrammen wir nur knapp an der maximalen Arbeitszeit der Crew vorbei – wenn's gut geht. [...] Ich halt Dich auf dem Laufenden. Drück mir die Daumen. Kein Bock auf Köln,«

schreibt mir ein Freund per SMS und deutet so an, dass er an diesem Abend später oder gar nicht mehr zu unserem Treffen kommen wird. Gleichzeitig bringt er ausschnitthaft auf den Punkt, dass Flüge in ein Netz anderer sozialer Praktiken eingebunden sind. Indem die Mobilitätsforschung nach wie vor primär einzelne Mobilitätsformen und ihre spezifischen Charakteristika fokussiert (z.B. Adey et al. 2012; Broz/Habeck 2015; Merriman 2009), übergeht sie allerdings genau jene Verkettungen und Verschränkungen, die Mobilität einerseits ermöglichen und andererseits oft auch erschweren oder hektisch gestalten. Ein vergessener Koffer etwa kann an einem Flughafen den gesamten Betrieb in einem Bereich still legen und Verspätungen der Reisenden auslösen; ein unterbesetztes Stellwerk kann den Bahnbetrieb stören und so der Wirtschaft und dem alltäglichen Leben in einem ganzen Großraum erheblichen Schaden zufügen. Pannen sind zudem ein immer mögliches Begleitphänomen des detailliert durchgeplanten Ablaufs an Flughäfen (dazu: Pott-hast 2007; 2011; Bassetti 2014). Wie aber lassen sich die Verkettungen und Verschränkungen sozialer Praktiken fassen? Welche analytischen Werkzeuge und welche theoretischen Prämissen braucht es? Diese Fragen werde ich im Folgenden aufgreifen und anhand von zwei auf den ersten Blick sehr unterschiedlichen empirischen Fällen diskutieren: Erstens befasse ich mich mit der Praxis des Fliegens und jenen Verschränkungen mit anderen (Mobilitäts-) Praktiken, die eine Flugreise ergeben. Zweitens wird die ethnografische Analyse selbst als soziale Praxis betrachtet, die in einer spezifischen Verkettung mit ihrem empirischen Gegenstand, hier mit der Praxis des Fliegens, entsteht.

Das hat folgenden Hintergrund: Praxistheoretische Ansätze haben in den letzten Jahren auf die Materialität und die Zeitlichkeit sozialen Geschehens hingewiesen. Dabei ist erstens die, keineswegs nur diskursive, sondern normalerweise auch materielle Verknüpfung und Verschränkung *verschiedener* Praktiken bislang wenig beachtet worden. Das überrascht, weil ethnografisches Forschen, das sich in vielen praxistheoretisch orientierten Studien als empirischer Zugang bewährt hat, seinerseits auf einer Verknüpfung verschiedener Praktiken basiert: Zunächst besteht das empirische Arbeiten darin, dass der/die Ethnograf/in an den »feldspezifischen« Praktiken teilnimmt, Notizen macht und empirisches Material wie feldspezifische Dokumente und Artefakte oder Audio- und Videoaufnahmen sammelt. Anschließend schreibt er/sie außerhalb des Feldes ausführliche Protokolle, sortiert und kategorisiert das Material und bereitet so zum einen weitere »Feldaufenthalte«, zum anderen Kommunikation mit der Herkunftsdisziplin (in *data sessions*, auf Konferenzen oder schließlich in Publikationen) vor. Diese Verknüpfung unterschiedlicher Situationen geschieht keineswegs nur diskursiv oder kognitiv, sondern auch materiell, nämlich durch Dinge (feldtypische Artefakte, Dokumente, Audio- und Videomitschnitte) und Körper: Der/die Ethnograf/in ist sowohl vor Ort, als auch am Schreibtisch, in *data sessions* und Konferenzen. Im Laufe der Forschung entstehen diverse neue Artefakte wie geschriebene (ethnografische) Texte oder Präsentationen; und es werden verschiedene Materialien modifiziert, wenn etwa aus längeren Videoaufnahmen einzelne Szenen herausgeschnitten, Gespräche transkribiert oder Bilder anonymisiert werden. Auch die »Felder« und Kontrastfälle der Ethnografie entstehen erst durch die Verknüpfung mit sozialwissenschaftlichen Praktiken, denn sie existieren als »empirische Felder« nur in der sozialwissenschaftlichen Beobachtung.

Zweitens lässt sich zwar, wie erwähnt, im Zuge des »practice turn« (Schatzki et al. 2000) eine verstärkte Hinwendung zu Fragen der Materialität des Sozialen beobachten, die in der Soziologie bis dahin wenig thematisiert worden war. Die meisten einschlägigen Studien befassen sich allerdings entweder mit dem Beitrag von Körpern zu Interaktionen *oder* von Dingen (s. aber: Hirschauer 1999; 2004; Schubert 2011). Praktiken erfordern jedoch sehr oft eine starke Koppelung von Personen, Körpern und Dingen.

Der folgende Beitrag greift die methodologische Frage nach dem Verhältnis von Theorie und Praxis, wie erwähnt, an zwei empirischen Fällen auf: Es geht zunächst (1.) um Flugreisen. Zentral ist dabei die Frage nach der Einbindung eines Fluges in eine ganze Kette von Ereignissen, die sich als »Flugreise« beschreiben lässt. Die Ausführungen dieses Abschnitts beruhen auf empirischem Material aus einem laufenden, ethnografischen Forschungsprojekt über mobile Praktiken. Im Anschluss daran wird die Praxis der ethnografischen Beschreibung der Flugreise selbst und damit die Praxis der Soziologie in den Fokus der Analyse gerückt. Auch sie ist, wie bereits erwähnt, in spezi-

fischer Form mit dem Fliegen als Praxis verknüpft, sobald sie die Flugreise zu ihrem Gegenstand macht: Zunächst besteht sie darin, die eigene Praxis des teilnehmenden Beobachtens in Situationen der beobachteten Praxis einzubringen und auf diese Weise Spuren der beobachteten Praxis für die wissenschaftliche Praxis zu nutzen, zu intensivieren und zu produzieren (2.). Daran anschließend werden diese Spuren in die verschiedenen Praktiken der Soziologie importiert: in das Schreiben und Aufarbeiten am Schreibtisch, in *data sessions*, in Vorträge und schließlich in Publikationen (3.).

Der Text greift damit eine Diskrepanz zwischen soziologischer Theoriebildung und Empirie auf, die sich m.E. praxistheoretisch besonders gut lösen lässt. Methodendiskussionen werden in der Soziologie nach wie vor sehr häufig als Spezialdiskurse geführt. Es gibt eigene Anleitungen zum korrekten Erheben von Wissen sowie zur Auswertung empirischer Daten, sogenannte Verfahren. Das gilt keineswegs nur für standardisierte, mathematische Ansätze, sondern auch für nicht-standardisierte. Klassiker sind im qualitativen Bereich etwa Ulrich Oevermann (z.B. Oevermann et al. 1979) und Siegfried Lamnek (1995), aktuellere Beiträge kommen beispielsweise von Jo Reichertz und Carina Englert (2011), Arnulf Deppermann (2008) und Giampietro Gobo (2008). Als methodische Anleitungen vermitteln sie den Eindruck, es gebe eine – von den sozialen Dynamiken des Untersuchungsgegenstandes entkoppelbare – Form der Datenproduktion, die man zumindest als intersubjektiv einstufen könne. In der soziologischen Theorie hingegen zählt über verschiedene Lager hinweg (z.B. Bourdieu 1993; 2004; Luhmann 1997; Garfinkel 1967) zum *common sense*, dass die Sozial- und Kulturwissenschaften und ihre Methoden Teil des Sozialen und seiner Dynamiken sind. Gerade im Theorierahmen der Praxistheorien liegt es deshalb nahe, auch empirische Methoden und Studien als Teil des Sozialen zu begreifen, besser noch als eine »Praxis« der Praxistheorie« (Reckwitz 2003: 284ff.). Reflexivität wäre so nicht nur eine »akademische Tugend«, wie etwa Lynch (2000) kritisiert, sondern ließe sich als analytische Ressource gerade auch für Methodendiskussionen nutzen.

Ich bediene mich im Folgenden des weiten Wissensbegriffs der Praxistheorien (Reckwitz 2003), der kognitives wie praktisches, explizites wie implizites und unhinterfragbares wie spekulatives Wissen umfasst. »Methoden« werden so als ein Spezialwissen verstehbar, das das Generieren neuen Wissens anleitet und beweglich sein muss, um gleichermaßen Innovation und Gegenstandsorientierung leisten zu können (Amann/Hirschauer 1999). Um eine gewisse Eingrenzung dieses ausufernden Begriffs vorzunehmen, greife ich Theodore Schatzkis (1996: 91ff.) Unterscheidung von »verstreuten« (*dispersed*) und »integrativen« (*integrative*) Praktiken auf, die ich der Einfachheit halber mit »Praktik« und »Praxis« übersetze. Eine Praxis ist dann als eine spezifische Bündelung von Praktiken zu verstehen. So hoffe ich, zum einen Lesbarkeit gewährleisten zu können (die Praxis der Ethnografie umfasst Praktiken wie

Zuhören oder Schreiben, die aber nicht auf diese Praxis beschränkt sind), und zum anderen dem Praxis-Begriff gerecht zu werden, der sowohl »verstreute« als auch »integrative« Praktiken umfasst, was auch in der einheitlichen Pluralbildung (Praktiken) deutlich wird.

1. FLIEGEN

Nach wie vor zählt das Reisen zu den charakteristischen Praktiken der modernen Gesellschaft. Wie in keiner früheren Gesellschaftsform gehört der Transport von Körpern im modernen Leben der Industriegesellschaften zu den Selbstverständlichkeiten des Alltags: Fahrräder, Autos und öffentliche Verkehrsmittel prägen unseren Tagesablauf. Reisen fördert über diese alltägliche Mobilität hinaus den Kulturaustausch und sorgt gleichzeitig ständig dafür, dass wir uns in der Differenz zur besuchten Kultur der eigenen versichern (Urry 2001).

Geradezu paradigmatisch für moderne Mobilität ist jedoch die Flugreise. Sie bringt den technischen Fortschritt der Moderne und die Mobilitätsansprüche postmodernen Lebens auf den Punkt, weil Körper auf diesem Wege in kürzester Zeit über besonders weite Strecken transportiert werden können. Gleichzeitig ist das Fliegen nicht auf den Flug selbst zu reduzieren, sondern ist in eine lange Kette verschiedener Mobilitätspraktiken eingebunden. Bereits im Vorfeld des tatsächlichen Fliegens findet eine Reihe von Ereignissen statt: Planen, Buchen, Packen und die Fahrt zum Flughafen. Diese Praktiken bergen verschiedene Herausforderungen. So müssen Entscheidungen über das Reiseziel und die Konditionen getroffen oder aber – vor allem für die Rückreise – Transportwege ausgedacht werden. Die Schwierigkeiten dieser Planungstätigkeiten und ihre Konsequenzen sind im folgenden Protokollauschnitt beispielhaft dargestellt:

Ich komme nach einigen Tagen in Toronto mit dem Reisebus in Waterloo an, einer größeren Stadt in Kanada, in der meine Tagung stattfindet. Für die Rückreise muss ich allerdings von Waterloo aus direkt zum Flughafen fahren. Im Internet finde ich keine Busverbindung zum Flughafen, aber ich will nicht wieder Taxi fahren. Gleich bei der Ankunft frage ich deshalb in der Rezeption der Unterkunft, wie man zum Flughafen kommt. Der Angestellte empfiehlt mir eine Internet-Seite, aber es ist auch eine Art Taxi. Ich lasse ein paar Tage verstreichen, frage immer wieder Leute, bekomme aber keine bessere Auskunft, bis mir endlich jemand verrät, dass es ein spezielles Angebot von einem Taxi-Unternehmen gebe, ich solle auf der Konferenz-Homepage nachschauen. Ich frage darauf hin im Tagungsbüro, die wissen von nichts, überlassen mir aber einen Computer [...] Schlussendlich fahre ich Sammeltaxi, weil es von Waterloo aus keinen direkten Bus zum Flughafen gibt.

Wie hier skizziert, werden im Zuge von Flugreisen häufig auch die unterschiedlichen Transportkulturen verschiedener Länder offensichtlich. Während das Fliegen selbst inklusive Einchecken und Sicherheitskontrollen in vielen Ländern relativ ähnlich organisiert ist, sind die Transportsysteme vom und zum Flughafen in den Details oft sehr unterschiedlich: Welche Möglichkeiten gibt es überhaupt? Wo sind sie zu finden? Welches Ticket muss erworben werden?¹ Der Weg vom und zum Flughafen beinhaltet deshalb eine Verkettung unterschiedlicher Mobilitätsformen (Gehen, Fahren, Gefahren-Werden) und Interaktionen: Dienstleistungs- und Privatgespräche etwa wechseln sich ab und greifen ineinander über, damit ein Bewegungsfluss entstehen kann.

Am Flughafen angekommen, wird diese Kette fortgesetzt. Flughäfen wohnt eine eigene Emsigkeit inne. Sie setzen den Bewegungsfluss der Anreise fort, zwingen aber zu langen Fußwegen, die von verschiedenen Ereignissen unterbrochen werden: dem Einchecken, den Sicherheitskontrollen und langen Wartephasen. So wird ein Stop-and-go durch den Flughafen produziert. Im folgenden Auszug aus einem Protokoll werden Bewegungsfluss und Emsigkeit besonders deutlich:

Ich komme mit der Bahn am Flughafen an und schon am Bahnsteig beginne ich mit dem Suchen: Wo ist mein Ticket? Von welchem Terminal geht mein Flug? Wo ist der Ausgang zu diesem Terminal? Ich laufe den Hinweisschildern nach, kurz vor der Rolltreppe verdichten sich die Menschen. Ich steige auf die fahrende Stufe, die noch in einer Ebene mit anderen Stufen ist, bleibe stehen und ziehe den Koffer hinter mich. Im nächsten Moment spüre ich, wie er an Höhe verliert, weil meine Stufe sich nun von den hinteren Stufen trennt. Am Ende der Treppe wiederholt sich das Spiel umgekehrt: Der Koffer gewinnt relativ an Höhe, aus dem Stehen mache ich einen Schritt von der fahrenden Stufe auf den fixen Boden, beginne zu gehen. Der erste Schritt geht fast schwerelos, weil der Körper den restlichen Schwung aus der Bewegung durch die Rolltreppe nutzt. Ich ziehe den Koffer nach und schaue mich nach weiteren Hinweisschildern um. Mit der Menschenmenge biege ich ab und sehe ein Hinweisschild für Flugpassagiere jener Airline, die ich gebucht habe: Man kann bereits hier einchecken. Ich biege ab und stehe unvermittelt vor einer Menge Automaten. Also zuerst elektronischer Check-in, dann Gepäck abgeben; Boarding Pass und Reisepass wieder entgegennehmen und weiter Richtung Terminal. Jetzt kommen die langen Wege.

An diesem Flughafen ist der Weg zwischen Bahnsteig und Check-in für Flugpassagiere einer Airline (und ihrer Partner) besonders kurz. Und doch gilt auch hier, was an den meisten Flughäfen gilt: Trotz der intensiven Arbeit an der intuitiven Handhabung ihrer Infrastruktur sind die Suche des richtigen

1 | Reisebüros organisieren deshalb häufig Privattransfers zwischen Flughafen und Hotel statt die Reisenden auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu verweisen.

Terminals, das Einchecken an Automaten oder Schaltern und die Gepäckaufgabe an größeren Flughäfen einigermaßen aufwendig. Die Wege sind zwar normalerweise gut markiert, sie sind aber zumeist lang und erfordern deshalb zügiges Gehen. Auch wenn an diesem Flughafen der Weg zwischen Bahnsteig und Check-in verkürzt wird, so erspart man sich das Gehen nicht. Es fällt nach dem Check-in an.

Auf dem langen Weg vom Flughafeneingang zum Gate wechseln einander Interaktionen zwischen Menschen und Automaten sowie zwischen Menschen und Menschen ab und greifen immer wieder ineinander. In verschiedener Form werden auf diesen langen Wegen Personen, ihre Körper und ihr Gepäck in Zusammenhang gebracht, genauer: Es wird ihre Passung überprüft. Besonders auffällig werden diese Passungskontrollen, wenn etwas schiefgeht:

Flughafen Toronto: Ich gehe zum Check-in-Automaten. Wie bereits in New York gibt es auch an diesem Automaten Probleme beim Scannen meines Passes. Immer wieder steht am Display, dass der Pass nicht erkannt werde. Wieder erledige ich den Check-in deshalb über die Flugnummer. Nach einigen Versuchen und einigem Hin und Her habe ich meinen Boarding Pass. Ich stelle mich in die Schlange zu den Schaltern, um mein Gepäck aufzugeben, wie ich es vom Hinflug aus New York kenne. Ein Mann spricht mich an, ich könne den Check-in auch beim Automaten machen. Ich sage, dass ich das bereits gemacht habe, er fragt, wo die Schleife für mein Gepäck sei. Ich bin verwundert, weil der Automat keine Schleife für mich ausgedruckt hatte. Wir schauen zurück zum Automaten, der Mann will mir helfen, kommt aber auch nicht weiter, weil der Automat ja meinen Pass nicht erkennt. Er verweist mich an eine Kollegin. Sie nimmt die Sache deutlich schwungvoller in die Hand, schafft es aber auch nicht. Sie nimmt meinen Pass mit und erkundigt sich beim Gepäckschalter, teilt mir aber schließlich mit, dass ich doch zum Schalter müsse, weil mein Gepäck nicht automatisch eingcheckedt werden könne, wenn der Automat den Pass nicht lesen kann. Ich gehe zurück und stelle etwas frustriert fest, dass die Schlange jetzt noch länger ist als zuvor.

Die automatische Kontrolle der Passung von anwesendem Körper, flugberechtigter Person und Gepäckstück misslingt in dieser Episode in doppelter Form. Der Check-in-Automat sollte nämlich – theoretisch – zwei Funktionen gleichzeitig erfüllen: Zunächst stellt er – mit den ihm zur Verfügung stehenden technischen Mitteln – eine Passung zwischen anwesendem Körper und flugberechtigter Person sicher. Zwar kann er das (bislang) nur in sehr eingeschränkter Form, nämlich nur indem er erzwingt, dass die eincheckende Person den flugberechtigten Pass bei sich hat, aber immerhin das kann er in der Regel kontrollieren. An manchen Orten, so auch in Toronto, kann der Check-in-Automat zudem durch Etikettierung Gepäckstücke einzelnen Reisenden zuordnen: Die Schleife auf dem Gepäckstück und der Aufkleber auf dem Flugticket stellen sicher, dass das Gepäck – auch bei Zustellungsfehlern – am Zielort wieder

aufgefunden werden kann. So fungiert das Ticket nach dem Check-in gewissermaßen als Verbindungsglied zwischen einem Gepäckstück, der zur Reise befugten Person und dem anwesenden Körper. Weil in der skizzierten Episode der Pass nicht gelesen werden kann, können beide Funktionen nicht erfüllt werden. Die Kontrolle wird deshalb am Schalter fortgesetzt: Die Angestellte überprüft dort zum einen Pass und Boardingpass und stellt damit jene Passung zwischen anwesendem Körper und Reisedokument her, die der Automat nicht wahrnehmen kann. Zum anderen ordnet sie – bei Bedarf – Reisenden ihre Gepäckstücke zu. Auf Basis dieser Zuordnungspraktiken werden schließlich – vorübergehend – die Wege von Reisenden und Fluggepäck getrennt.

Der weitere Weg der Reisenden zum Gate wird zudem durch die Sicherheitskontrolle unterbrochen, die das Prozedere der Passungskontrolle in leicht veränderter Form wiederholt. Es wird nun sichergestellt, dass sowohl der Körper als auch das mitgeführte Handgepäck den Sicherheits-Richtlinien entsprechen (dazu ausführlich Pütz 2012; Bassetti 2014). Wie bereits beim Warten vor dem Check-in-Schalter wird auch hier der Bewegungsfluss zunächst verlangsamt. Man muss normalerweise anstehen, bis man Hab und Gut in Boxen verstaut durch die Kontrolle schicken kann und selbst durch einen Metalldetektor oder Ganz-Körper-Scanner läuft. Auch an dieser Stelle werden Dinge und Körper vorübergehend getrennt und am Ende der Prozedur wieder zusammengeführt. Nach dieser Bremsung laufen die Körper wieder los. An den meisten Flughäfen müssen sie jetzt an Luxusartikel- und Lebensmittelgeschäften vorbeibugsiert werden oder vorübergehend irgendwo verweilen (dazu Adey 2007), bevor sie – oft mittels Rollsteigen – irgendwann endlich beim richtigen Gate am richtigen Terminal ankommen.

Hier beginnt eine neue Phase der Flugreise, insofern als die Körper ab nun zunächst stark verlangsamt und dann in verschiedenen Formen still gestellt werden. Zunächst warten sie auf das Boarding, dann stehen sie in Schlangen an, bewegen sich langsam ins Flugzeug, suchen ihren Platz, verstauen das Gepäck und nehmen auf relativ engen Sitzen Platz. Man schnallt sich an und wird wenig später aufgefordert, Handys und andere elektronische Geräte auszuschalten, sodass die Kommunikation nach außen abgeschnitten wird; die Aufmerksamkeit soll nun auf die Sicherheitseinweisung gerichtet werden, oder man nützt vorhandene Zeitschriften oder Bücher, jedenfalls wird es nun relativ still im Flugzeug; nach einiger Zeit werden Getränke und teilweise auch Essen serviert. In der Regel bleiben die Fluggäste sitzen, denn jegliches Aufstehen ist durch die engen Gänge beeinträchtigt, und belästigt den/die Sitznachbar/in, wenn man sich nicht gerade am Gangsitz befindet. Die Fluggäste bleiben aber nicht nur sitzen, sondern sprechen normalerweise kaum mit unbekannten Sitznachbarn. Ähnlich wie in Fahrstühlen (Hirschauer 1999) kann so die gegenseitige Fremdheit trotz körperlicher Nähe aufrecht erhalten werden. Ausnahmen entstehen häufig bei Pannen:

Flug Charlotte–New York: Ich sitze in der ersten Reihe, die Wand zur ersten Klasse vor mir und beginne, in mein Notizbuch zu schreiben. Für die Ethnografie ist es praktisch, dass man kaum je ins Gespräch mit Sitznachbarn gerät. Nach kurzer Zeit kommen Stewardessen und servieren Getränke. Wie oft bestelle ich zwei Getränke, einen Softdrink und Wasser. Nun sitze ich da, Notizbuch am Schoß und in jeder Hand ein Getränk. Ich stelle die Getränke auf den Boden und dabei passiert das Malheur: Das Wasser fällt um und rinnt zu den Füßen meiner Nachbarin. Mein Sitznachbar nimmt mir den Softdrink aus der Hand, die Stewardess kommt und gibt mir Papiertücher. Inzwischen klappt mein Sitznachbar das Tischchen aus, das ich übersehen hatte. Ich trockne ab was geht, auch das Notizbuch und lege Papier zwischen die nassen Seiten. »You will have to write it all again«, kommentiert mein Sitznachbar. Ich lache und sage, es sei nicht so schlimm. Wir kommen ins Gespräch, über New York und Dominica, wo er ursprünglich herkommt, über das Fliegen und seine Arbeit als Konstrukteur.

Während des Fliegens entstehen sich zwar nicht sehr viele Gespräche zwischen Unbekannten, sie können sich jedoch ergeben. Im Landeanflug wird von den Fluggästen noch ein letztes Mal Konzentration auf den Flug gefordert, die laufenden Tätigkeiten müssen unterbrochen werden, der Sitz aufgerichtet, das Tischchen hochgeklappt. Ist das Flugzeug am Boden, stehen die meisten Passagiere auf, bevor es hält. Sie nehmen ihr Gepäck und warten in einer Schlange, bis sie aussteigen können. Wird die Flugzeugtür geöffnet, so wird das Gehen langsam beschleunigt, in der Schlange bewegt man sich aus dem Flugzeug hinaus, bereits am Weg in das Flughafengebäude verbreitert sich die Schlange und nimmt an Tempo zu, im Gebäude, in den langen Gängen geht das schnelle, emsige Gehen wieder los – durch die Passkontrolle, durch die Gepäckrückgabe, durch den Zoll, bis man die Flugzone und wenig später den Flughafen verlässt, auf andere Verkehrsmittel umsteigt und langsam aber sicher in die etwas andere Mobilität moderner Städte eintaucht: Taxis, Privatautos, öffentliche Busse, Schnellbahnen, Züge. Auch auf diesen Wegen wechseln sich emsige Bewegungsflüsse und Wartephasen ab.

An einer Flugreise ist, so lässt sich zusammenfassend sagen, in der Regel eine Vielzahl an Verkehrsmitteln beteiligt (Auto, Taxi, Bahn zum Flughafen, Rolltreppen, Laufbänder, Bus zum Rollfeld usw.). Dabei müssen besonders viele, verschiedenartige Anschlüsse bewerkstelligt werden, sodass innerhalb einer Flugreise sehr viele Bewegungs- und Mobilitätsgelegenheiten entstehen. Aufgrund ihrer spezifischen Struktur erzwingen Flugreisen eine besonders ausgeprägte Koordination von Körpertechniken und technischer Mobilität sowie einen häufigen Wechsel von Interaktionen. Sie erfordern so auch eine komplexe Koordination von Personen, Körpern und Dingen.

2. BEOBACHTEN

Ethnografisches Forschen kann viele Formen annehmen, man verbindet damit in der Regel aber eine längere »teilnehmende Beobachtung«. Dabei kommen verschiedene »Instrumente« zum Einsatz: »Papier und Stift (oder ihre digitalisierte Form), konservierende Techniken von Sprache und Szenen (Fotoapparat, Mikrofon, Tonband und Videokamera) und der Körper des konkreten Ethnografen mit seiner Verarbeitungskapazität optischer, akustischer und haptischer Wahrnehmungen« (Kalthoff 2003: 86). Die Kernidee ist, dass durch die Teilnahme an den Praktiken des beforschten Feldes im Laufe der Zeit ein besonders intensives Wissen über das Feld und seine Praktiken erworben werden kann (z.B. Hammersley/Atkinson 2007; Hirschauer/Amann 1997). Normalerweise wird teilnehmende Beobachtung als Doppelrolle des/der Ethnograf/in verstanden, der/die an den Praktiken des Feldes teilnimmt und diese Teilnahme gleichzeitig reflexiv festhält. Vieles spricht jedoch dafür, das ethnografische Forschen stattdessen, wie in der Einleitung erwähnt, als eine Verschränkung zweier Praktiken zu begreifen, als Verschränkung von beobachteter und beobachtender Praxis (dazu ausführlicher: Schindler 2012). Es wird so als eine Praxis wie viele andere Praktiken beobachtbar und lässt sich hier als Kontrastfall zu anderen Ereignisverknüpfungen nutzen.

Betrachten wir dazu noch einmal das empirische Material aus der Studie über Flugreisen, diesmal mit verändertem Fokus. Dabei wird deutlich, dass neben den verschiedenen Mobilitätspraktiken der Flugreise eine zweite Praxis stattfindet, die des ethnografischen Forschens. Wie andere Reisende auch nimmt die Ethnografin am Reisen teil, gleichzeitig aber ist sie damit beschäftigt, mittels ethnografischer Instrumente Spuren dieser Praxis für die eigene Praktik des Beschreibens zu nutzen, zu intensivieren und zu produzieren. Für die Praxis der Flugreise werden die Körper der Reisenden zunächst zum Flughafen transportiert, dort in einen längeren Fußmarsch verwickelt, der gewisse Ähnlichkeiten mit einem Hürdenlauf aufweist, während des Fliegens in verschiedener Form still gestellt, nach der Landung sukzessive wieder in Bewegung versetzt und schließlich in andere mobile Praktiken integriert. Die Praxis der Ethnografie fügt diesen Ereignissen weitere Personen, Körper und Dinge (Ethnograf/in, Notizblöcke, Kameras, Audioaufzeichnungsgeräte) hinzu, um Spuren des Geschehens in der Erinnerung, im Körper und in den Aufzeichnungen des/r Ethnograf/in zu intensivieren und zu sichern – Spuren, die in ein anderes Geschehen exportiert werden können und auf diese Weise dazu beitragen, der »Flüchtigkeit des Sozialen« (Bergmann 1985) entgegenzuwirken und Texte über das soziale Geschehen zu produzieren.

Das Sichern und Produzieren ethnografischer Spuren ist keineswegs voraussetzungslos, vielmehr ist es eine durchaus aufwendige Praktik, die eine hohe Sensibilität erfordert, auch wenn sie zunächst gewissermaßen im Hin-

tergrund der beobachteten Praxis stattfindet. Mit der Terminologie von Harvey Sacks (1984) kann man sagen, dass Ethnograf/innen ein systematisches »doing being ordinary« betreiben, um die beobachtete Praxis zum Vorschein kommen zu lassen. Nur so bleibt sie beobachtbar und beschreibbar. Ort und Zeitpunkt zum Notieren müssen deshalb immer wieder bedacht gewählt werden, in bewegungsintensiven Praktiken (z.B. beim Sport) oder in besonders sensiblen Settings schließen sich Teilnahme und gleichzeitiges Notieren überhaupt aus. Wie der oben zitierte Protokollausschnitt zeigt, ist die ethnografische Praxis keineswegs immer völlig unauffällig. Das Notizbuch etwa verweist auf die ethnografische Praktik des Notierens. Der Sitznachbar weiß zwar in der beschriebenen Episode nicht, was geschrieben wird, trotzdem macht er durch seine Äußerung »You will have to write it all again« die Praktik des Notierens und damit implizit die ethnografische Praxis für das Gespräch relevant. Die beobachtende Praxis nutzt und produziert also nicht nur Spuren, sondern sie hinterlässt ihrerseits – wie viele andere Praktiken – immer wieder Spuren, die auch in den eigenen Aufzeichnungen auftauchen können: in Protokollen wie hier, auf Audioaufnahmen und/oder in Videomitschnitten (dazu ausführlicher: Schindler 2012: 174f.). Dabei verschränken sich beobachtete und beobachtende Praxis nicht nur diskursiv, sondern auch durch Dinge und Körper. Neben der Vielzahl an beobachtbaren Praktiken im Rahmen einer Flugreise lassen sich in der erwähnten Episode zumindest zwei weitere ethnografische Praktiken beobachten, nämlich die Produktion schriftlicher Spuren in Form von Notizen sowie die »beobachtende Teilnahme« (Hitzler 1999: 477) der Ethnografin, deren persönliche und körperliche Präsenz Beobachtungsgelegenheiten schafft.²

Die zentrale Differenz zwischen mobiler und ethnografischer Praxis entsteht in ihren Verknüpfungen: Während an die mobile Praxis der Flugreise andere mobile Praktiken anschließen, geht die ethnografische Praxis der beobachtenden Teilnahme in ein reflektierendes Beschreiben über, das das Notieren im Feld fortsetzt. Im Sinne eines zyklischen Forschungsdesigns schließen sich an das reflektierende Schreiben sowohl neuerliche Aufenthalte im Feld als auch an soziologischen Orten wie *data sessions* oder Tagungen an.

2 | Ich rekurre hier auf Hitzlers Begriffsvorschlag, um die konkrete Tätigkeit in der beobachteten Situation zu charakterisieren. Der gängigere Terminus »teilnehmende Beobachtung« bezeichnet nämlich weniger eine Tätigkeit als eher eine forschersische Haltung (Hirschauer/Amann 1997: 16ff.), die auch die Produktion verschiedener Spuren umfasst.

3. BESCHREIBEN

Hält sich die ethnografische Praxis im »Feld« im Hintergrund der beobachteten Praxis, so tritt sie an soziologischen Orten in den Vordergrund. Es geht nun zunächst am Schreibtisch darum, Spuren der beobachteten Praxis zu sortieren, zu kategorisieren, die weitere Arbeit zu planen, und darum, Anschlüsse an andere Formen der soziologischen Kommunikation (z.B. theoretische und empirische Texte) herzustellen. Die beobachtete Praxis ist hier nur mehr in Form von Importen wie Notizen, Protokollen, Audio- und Videoaufnahmen, Dingen oder Dokumenten »appresentiert« (Schütz/Luckmann 2003: 38ff., 634ff.). Dabei kommt es zu einem interessanten Phänomen: Die ethnografische Praxis zielt nämlich nicht nur darauf ab, nachzuvollziehen, was geschehen ist, sondern – darüber hinaus – etwas über die beobachtete Praxis zu lernen, was ihren Teilnehmer/innen so nicht bewusst, zum Teil auch nicht bekannt ist. Die verschiedenen Importe haben dabei unterschiedliche Funktionen: Protokolle etwa dienen auf Basis sozialer Selektivität als externer Speicher von Erinnerungen und leiten weitere Analysen und Beobachtungen an. Sie verdichten das Wissen über die beobachtete Praxis sowie über den bislang erfolgten Forschungsprozess. Audio- und Videomitschnitte konservieren, was sich mittels technischer Selektivität festhalten lässt. Sie können aber außerdem Erinnerungen der Forscherperson evozieren, die nicht im Material selbst festgehalten sind. Darüber hinaus bieten sie Zugang zu jenen Mikroprozessen des Sozialen, die der Wahrnehmung der Teilnehmer/innen nicht zugänglich sind und überbieten diese deshalb in gewissem Sinne (Hirschauer 2001: 434). Anders als Protokolle verdichten sie das Wissen weniger, sondern dehnen es aus. Gerade Videomitschnitte müssen besonders restriktiv kategorisiert und für eventuelle Analysen ausgewählt werden, weil sie leicht einen unbewältigbaren Datenüberfluss produzieren. Sie tragen in besonderem Maße dazu bei, eine »synthetische Situation« (Knorr Cetina 2009) zu schaffen, indem sie die Analysesituation mittels technischer Medien gewissermaßen in das vergangene Geschehen ausdehnen.³ In einer weiten Interpretation des Begriffs lässt sich das auch auf die anderen Importe aus der beobachteten Praxis wie Protokolle oder Audiomitschnitte übertragen.

3 | Karin Knorr Cetina (2009) stellt Goffmans Konzept der Situation »synthetische Situationen« gegenüber. Diese beinhalten technische Medien, mit deren Hilfe außerhalb der Situation Liegendes integriert wird. In manchen Fällen, z.B. Finanzmärkten, besteht die Situation primär aufgrund der medialen Vermittlung, in anderen enthält die Situation »synthetische Elemente« (Knorr Cetina 2009: 67) wie etwa die Übertragung eines Fußballmatches. Die Situation der ethnografischen *data session* beinhaltet, ähnlich wie die Fußballübertragung, »synthetische Elemente«.

Dieses Synthetisieren setzt sich in anderen soziologischen Praktiken wie in *data sessions* und Vorträgen fort. In *data sessions* werden Ausschnitte aus dem empirischen Material mit *peers* analysiert und interpretiert, die normalerweise nur sehr begrenzt Erfahrungswissen aus dem Feld mitbringen. Dieses Wissen muss deshalb kommunikativ ergänzt werden, was normalerweise durch den Rekurs auf die Spuren unterstützt wird und in vielen Fällen produktiv im Sinne der Wissensgenerierung ist: Was ergänzt werden muss, zählt nicht zum soziologischen *common sense*. In manchen Fällen macht überhaupt erst das Unverständnis der Kolleg/innen spezifische Charakteristika der untersuchten Praxis deutlich (dazu ausführlicher Schindler 2009; 2011). Auch bei Vorträgen und Publikationen dominiert Kommunikation mit *peers*, die nicht über Erfahrungswissen aus dem Feld verfügen. Die importierten Spuren müssen deshalb entsprechend gerahmt und kontextualisiert werden, wie die folgenden Ausschnitte aus Audio-Transkripten⁴ von Vorträgen verdeutlichen:

»Ich verstehe das, allgemeiner formuliert, als die Frage nach den Verschränkungen von Situativem und Außersituativem und möchte dazu primär theoretisch-methodologische Überlegungen und sekundär empirische Daten vorstellen.« (Quelle: Audiomitschnitt eines eigenen Vortrags)

»Wenn wir jetzt die Situation ein bisschen genauer anschauen, [...] was stattgefunden hat, so stellen wir fest, dass sich eine Person drin tummelt, die eigentlich nicht nur an Kampfkunst teilnimmt, sondern eben ... (.) die Ethnografie betreibt in dem gesamten Setting ... (.) Die is- genau, ist auf dem Demonstrationsbild nicht zu sehen, aber auf dem Übungsbild schon.« (Quelle: Audiomitschnitt eines eigenen Vortrags)

Im Rahmen von Publikationen werden solche Hinweise, den Gepflogenheiten schriftlicher Kommunikation entsprechend, etwas eleganter formuliert und häufig bereits relativ früh gegeben. In der Einleitung dieses Textes etwa schreibe ich: »Diese Fragen werde ich im Folgenden aufgreifen und anhand von zwei auf den ersten Blick sehr unterschiedlichen empirischen Fällen diskutieren«. Damit wird zum einen die empirisch basierte Argumentation eingeführt, zum anderen angedeutet, dass das Ziel des Textes primär analytisch ist. Zudem findet eine erste Charakterisierung der beiden Fälle statt, nämlich als »auf den ersten Blick sehr unterschiedlich«. Noch deutlicher wird das empirische Material drei Absätze später kontextualisiert:

4 | In den folgenden Transkripten bezeichnet »(.)« eine Pause der Sprecherin, die Zahl der Punkte in der Klammer gibt die Länge der Pause in Sekunden an, »...« markiert einen unvollständigen Satz, »[...]« verweist auf eine Auslassung, häufig, wenn einzelne Wörter aus technischen Gründen unverständlich aufgezeichnet wurden.

Es geht zunächst (1.) um Flugreisen. Zentral ist dabei die Frage nach der Einbindung eines Fluges in eine ganze Kette von Ereignissen, die sich als »Flugreise« beschreiben lässt. Die Ausführungen dieses Abschnitts beruhen auf empirischem Material aus einem laufenden, ethnografischen Forschungsprojekt über mobile Praktiken.

Neben den üblichen rhetorischen Strategien sozialwissenschaftlicher Texte verfügen ethnografische Texte über spezifische Passagen zur Einführung in das empirische Feld und das ethnografische Material (zu den rhetorischen Mitteln ethnografischer Texte: Van Maanen 1988). Dazu zählen die Verortung des Feldes, seine (zumindest ansatzweise) Charakterisierung und häufig auch die Kontrastierung mit anderen Feldern. Im Fall dieses Textes folgt zudem eine reflexive Wendung, die den letzten beiden Abschnitten einen doppelten Charakter zuschreibt, nämlich als empirische Darstellung und als Illustration empirischer Darstellungen.

Alle im Text versammelten Zitate und Verweise aber stammen, das lässt sich leicht erkennen, nicht »direkt« aus dem Feld, sondern wurden auf der Basis empirischer Spuren am Schreibtisch erstellt: das Protokoll auf Basis der teilnehmenden Beobachtung, die etwa um Beschreibungen und Analysen aus Videomitschnitten angereichert werden können, das Transkript anhand eines Audiomitschnitts, die späteren Zitate auf den Spuren eines geschriebenen Textes (s. auch Schäfer/Schindler i.E.). Sie sind damit bereits der ethnografischen Praxis zuzurechnen, also der Transformation von flüchtigen Geschehnissen in Text (dazu: Kalthoff 2006), sind aber in unterschiedlicher Form mit dem beobachteten Geschehen verknüpft: Feld, *data session* und Konferenzen etwa verfügen gleichermaßen über Körper und Person der Ethnografin, die Nachfragen beantworten kann; in Publikationen fällt auch dieser Konnex weg. Sie sind deshalb in besonderer Form auf die Vermittlungsfähigkeiten ihrer Autorin angewiesen.

4. SCHLUSS

Was verbindet Fliegen und Ethnografie? Beide lassen sich als soziale Praktiken analysieren und auf diesem Weg in Bezug zueinander setzen. Damit geht eine neue Perspektive für die methodologische Frage nach dem Verhältnis von Theorie und Praxis einher, die jene Verkettungen und Verschränkungen sozialer Praktiken in den Fokus rücken kann, die bislang weder in den methodologischen Debatten zur Ethnografie noch in den Praxistheorien ausreichend beachtet worden sind. Sie sind, wie ich gezeigt habe, keineswegs nur diskursiv, sondern werden auch materiell hergestellt.

Die Flugreise lässt sich aus dieser Perspektive als eine Verknüpfung verschiedener mobiler Praktiken beschreiben, die spezifische Geschwindigkeiten

produzieren. Diese mobilen Praktiken verschränken sich immer wieder mit anderen sozialen Praktiken wie Plaudern, Dienstleistungsinteraktionen, Essen oder Kontrollen. Ebenso besteht die ethnografische Praxis aus verschiedenen Verknüpfungen. Am auffälligsten ist die Verschränkung der beobachtenden Praxis mit der beobachteten, die gemeinhin mit dem Begriff »Teilnehmende Beobachtung« assoziiert wird. Sie besteht aber ihrerseits auch aus einem Bündel von Praktiken wie Beobachten, Notieren oder Mitmachen. Im »Feld« hält sich die ethnografische Praxis tendenziell im Hintergrund, bleibt aber normalerweise bemerkbar und hinterlässt ihrerseits – wie viele andere Praktiken auch – immer wieder Spuren. An anderen Orten, wie Schreibtischen, *data sessions* oder Fachvorträgen, tritt die ethnografische Praxis in den Vordergrund, die beobachtete Praxis ist nur mehr in verschiedenen Spuren »appresentiert«. Sie werden im Zuge der wissenschaftlichen Kommunikation mit *peers* immer wieder kommunikativ relevant gemacht.

In der Terminologie von Erving Goffmans Rahmen-Analyse lässt sich die ethnografische Praxis als Modulation des Typs »Dokumentation« beschreiben. Sie bedient sich, wie Goffman (1980: 82ff.) pointiert formuliert, »der tatsächlichen Spuren eines Vorgangs in der wirklichen (d.h. weniger transformierten) Welt, der, wie behauptet wird, mit keiner Dokumentationsabsicht verbunden war«. Gleichzeitig besitzt sie, so Goffman weiter, »eine erstaunliche Fähigkeit, ursprüngliche Bedeutungen zu unterdrücken«. So wird etwa vor Gericht pornografisches Material zu einem Beweisstück, das vielleicht Ekel, keinesfalls aber Erregung hervorrufen soll, während eine soziologische Analyse von Witzen ihrerseits nicht lustig zu sein braucht. Im Zuge einer Dokumentation werden die relevanten Spuren also nicht nur importiert, sondern auch transformiert, und sie erhalten (als Teil des Transformationsprozesses) den Status des Gegebenen, deshalb der Terminus »Daten«. Sie repräsentieren eine soziale Praxis für die sozialwissenschaftliche Kommunikation, während es im Verlauf der originären Praxis einfach nur Geschehnisse einer kontingenten sozialen Realität gibt. Selbst zur »originären Praxis« (zum »Feld«) wird diese erst durch den Fokus einer spezifischen ethnografischen Studie.

Verknüpfungen von Situationen sind auch keineswegs nur der Ethnografie und der Flugreise eigen. Vielmehr bestehen viele Praktiken und »Felder« aus Verknüpfungen, wie auch andere empirische Studien in unterschiedlichen Bereichen erkennen lassen: Im Bereich der Rechtssoziologie etwa zeigte Thomas Scheffer (2001; 2002), wie ein »Fall« der Asylbehörde über verschiedene Instanzen hinweg entsteht. Fußballspiele sind, um ein anderes Beispiel zu nennen, in ein Netz unterschiedlicher Situationen (Trainings der Mannschaften, Vereine und ihre Praktiken, Eventorganisation, öffentliche Verkehrsmittel, Rundfunkübertragungen etc.) eingebettet (Alkemeyer 2008). Die einzelnen Ereignisse werden deshalb nicht als Einzelsituationen wahrgenommen, sondern als aneinander anknüpfendes Geschehen – ganz anders als etwa bei

Partys, die auch wiederholt stattfinden können, aber normalerweise in der Wahrnehmung der Teilnehmer/innen nicht aufeinander aufbauen. Praktiken werden so nicht nur durch spezifische Vollzugswirklichkeiten erkennbar und darstellbar, mit dem Vokabular der Ethnomethodologie »accountable«. Vielmehr bringen auch die jeweiligen Verknüpfungen und Verschränkungen spezifische Praktiken als solche hervor.

Darüber hinaus produzieren sie nicht nur die Spezifität jeder einzelnen Praxis, sondern lassen Praktiken gewissermaßen in einander übergehen. So beinhaltet die Flugreise einen Wechsel verschiedener mobiler Praktiken, die einzelne Situationen miteinander verknüpfen: Das Aussteigen aus dem Taxi produziert eine Abschiedssituation, die gleichzeitig das Ende dieser Dienstleistungsinteraktion einleitet und Raum für die nächste schafft. Körper, Personen und Dinge trennen sich und gehen sofort wieder neue Verbindungen ein. Praxistheorien haben die Materialität und Zeitlichkeit von Praktiken hervorgehoben, die materielle Koppelung von Körpern und Dingen ist aber bislang kaum erforscht, ebenso wenig die dafür nötigen Entkoppelungen. Die Übergänge von Praxis zu Praxis durch das Fortführen einzelner Praktiken und das Unterbrechen anderer lassen jeweils neue Situationen und/oder Interaktionen entstehen. Insofern bietet vielleicht gerade der weite Begriff der Praktiken eine Chance, jenem Situationismus zu entkommen, für den einige Ansätze der Praxistheorien kritisiert werden.

LITERATUR

- Adey, Peter (2007): »May I have your attention«: Airport Geographies of Spectatorship, Position and (Im)Mobility«, in: *Environment and Planning D: Society and Space* 25, S. 515-536.
- Adey, Peter et al. (2012): »Profiling the passenger: mobilities, identities, embodiments«, in: *Cultural Geographies* 19, S. 169-193.
- Alkemeyer, Thomas (2008): »Fußball als Figurationsgeschehen. Über performative Gemeinschaften in modernen Gesellschaften«, in: Gabriele Klein/ Michael Meuser (Hg.), *Ernste Spiele. Zur politischen Soziologie des Fußballs*, Bielefeld, S. 87-112.
- Amann, Klaus/Hirschauer, Stefan (1999): »Soziologie treiben. Für eine Kultur der Forschung«, in: *Soziale Welt* 50, S. 495-506.
- Bassetti, Ciara (2014): *Resisting at the airport. Security guards among TIP and »unruly« passengers*, Conference Paper, 9th Organization Studies Summer Workshop »Resistance«, Korfu, 21-24 Mai 2014.
- Bergmann, Jörg (1985): »Flüchtigkeit und methodische Fixierung sozialer Wirklichkeit«, in: Wolfgang Bonß/Heinz Hartmann (Hg.), *Entzauberte Wissen-*

- schaft. Zur Relativität und Geltung soziologischer Forschung, Göttingen, S. 299-320.
- Bourdieu, Pierre (1993): Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft, Frankfurt a.M.
- Bourdieu, Pierre (2004): Meditationen. Zur Kritik der scholastischen Vernunft, Frankfurt a.M.
- Broz, Ludek/Habeck, Joachim Otto (2015): »Siberian Automobility Boom: From the Joy of Destination to the Joy of Driving There«, in: *Mobilities* 10, S. 552-570.
- Deppermann, Arnulf (2008): Gespräche analysieren. Eine Einführung, Wiesbaden.
- Garfinkel, Harold (1967): *Studies in ethnomethodology*, Englewood Cliffs.
- Gobo, Giampietro (2008): *Doing Ethnography*, London.
- Goffman, Erving (1980): Rahmen-Analyse. Ein Versuch über die Organisation von Alltagserfahrungen, Frankfurt a.M.
- Hammersley, Martyn/Atkinson, Paul (2007): *Ethnography. Principles in practice*, London.
- Hirschauer, Stefan (1999): »Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung von Anwesenheit. Eine Fahrstuhlfahrt«, in: *Soziale Welt* 50, S. 221-246.
- Hirschauer, Stefan (2001): »Ethnografisches Schreiben und die Schweigsamkeit des Sozialen. Zu einer Methodologie der Beschreibung«, in: *Zeitschrift für Soziologie* 30, S. 429-451.
- Hirschauer, Stefan (2004): »Praktiken und ihre Körper. Über materielle Partizipanden des Tuns«, in: Karl H. Hörning/Julia Reuter (Hg.), *Doing Culture: Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und sozialer Praxis*, Bielefeld, S. 73-91.
- Hirschauer, Stefan/Amann, Klaus (1997): »Die Befremdung der eigenen Kultur. Ein Programm«, in: Stefan Hirschauer/Klaus Amann (Hg.), *Die Befremdung der eigenen Kultur*, Frankfurt a.M., S. 7-52.
- Hitzler, Ronald (1999): »Welten erkunden. Soziologie als (eine Art) Ethnologie der eigenen Gesellschaft«, in: *Soziale Welt* 50, S. 473-482.
- Kalthoff, Herbert (2003): »Beobachtende Differenz. Instrumente der ethnografisch-soziologischen Forschung«, in: *Zeitschrift für Soziologie* 32, S. 70-90.
- Kalthoff, Herbert (2006): »Beobachtung und Ethnografie«, in: Ruth Ayass/Jörg Bergmann (Hg.), *Qualitative Methoden der Medienforschung*, Reinbek bei Hamburg, S. 146-183.
- Knorr Cetina, Karin (2009): »The Synthetic Situation: Interactionism for a Global World«, in: *Symbolic Interaction* 32, S. 61-87.
- Lamnek, Siegfried (1995): *Qualitative Sozialforschung*, München.
- Luhmann, Niklas (1997): *Die Gesellschaft der Gesellschaft*, Frankfurt a.M.

- Lynch, Michael (2000): »Against Reflexivity as an Academic Virtue and Source of Privileged Knowledge«, in: *Theory, Culture & Society* 17, S. 26-54.
- van Maanen, John (1988): *Tales of the field. On writing ethnography*, Chicago.
- Merriman, Peter (2009): »Automobility and the Geographies of the Car«, in: *Geography Compass* 3, S. 586-599.
- Oevermann, Ulrich et al. (1979): »Die Methodologie einer ›objektiven‹ Hermeneutik und ihre allgemeine forschungslogische Bedeutung in den Sozialwissenschaften«, in: Hans-Georg Soeffner (Hg.), *Interpretative Verfahren in den Sozial und Textwissenschaften*, Stuttgart, S. 352-434.
- Potthast, Jörg (2007): *Die Bodenhaftung der Netzwerkgesellschaft: Eine Ethnografie von Pannen an Großflughäfen*, Bielefeld.
- Potthast, Jörg (2011): »Sense and Security – A Comparative View on Access Control at Airports«, in: *Science, Technology & Innovation Studies* 7, S. 87-106.
- Pütz, Ole (2012): »From Non-Places to Non-Events: The Airport Security Checkpoint«, in: *Journal of Contemporary Ethnography* 41, S. 154-188.
- Reckwitz, Andreas (2003): »Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken: Eine sozialtheoretische Perspektive«, in: *Zeitschrift für Soziologie* 32, S. 282-301.
- Reichertz, Jo/Englert, Carina J. (2011): *Einführung in die qualitative Videoanalyse*, Wiesbaden.
- Sacks, Harvey (1984): »On doing ›being ordinary‹«, in: J. Maxwell Atkinson/John Heritage (Hg.), *Structures of social action: Studies in conversation analysis*, Cambridge, S. 413-429.
- Schatzki, Theodore/Knorr Cetina, Karin/von Savigny, Eike (Hg.) (2000): *The Practice Turn in Contemporary Theory*, London.
- Schatzki, Theodore R. (1996): *Social practices. A Wittgensteinian approach to human activity and the social*, Cambridge.
- Schäfer, Hilmar/Schindler, Larissa (i.E.): »Schreiben«, in: Robert Gugutzer/Gabriele Klein/Michael Meuser (Hg.), *Handbuch Körpersoziologie*, Wiesbaden.
- Scheffer, Thomas (2001), *Asylgewährung: Eine ethnographische Analyse des deutschen Asylverfahrens*, Stuttgart.
- Scheffer, Thomas (2002): »Das Beobachten als sozialwissenschaftliche Methode – von den Grenzen der Beobachtbarkeit und ihrer methodischen Bearbeitung«, in: Gabriele Müller-Mundt/Doris Schaeffer (Hg.), *Qualitative Gesundheits- und Pflegeforschung*, Bern, S. 351-374.
- Schindler, Larissa (2009): »The production of ›vis-ability‹: An ethnographic video analysis of a martial arts class«, in: Ulrike Tikvah Kissmann (Hg.), *Video Interaction Analysis: Methods and Methodology*, Frankfurt a.M., S. 135-154.
- Schindler, Larissa (2011): *Kampffertigkeit: Eine Soziologie praktischen Wissens*, Stuttgart.
- Schindler, Larissa (2012): »Visuelle Kommunikation und die Ethnomethoden der Ethnographie«, in: *Österreichische Zeitschrift für Soziologie* 37, S. 165-183.

Schubert, Cornelius (2011): »Die Technik operiert mit. Zur Mikroanalyse ärztlicher Arbeit«, in: Zeitschrift für Soziologie 40, S. 174-190.

Schütz, Alfred/Luckmann, Thomas (2003): Strukturen der Lebenswelt, Konstanz.

Urry, John (2001): »Transports of delight«, in: Leisure Studies 20, S. 237-245.