

Dynamik und Statik von Praktiken

Larissa Schindler

Beitrag zur Ad-hoc-Gruppe »Beitrag zur Ad-hoc-Gruppe »Jenseits der Routine – Praxeologische Ansätze zur Analyse sozialer Dynamiken« – organisiert von Hannes Krämer und Hilmar Schäfer

Die Praxistheorien stehen im Ruf, die Reproduktion sozialer Verhältnisse analytisch zu präferieren.¹ Wichtige Theoretiker, die inzwischen zum losen Bündel der Praxistheorien gezählt werden, haben sich schließlich mit der Reproduktion sozialer Verhältnisse beschäftigt: Pierre Bourdieu etwa zeigte in verschiedenen Studien, dass die ökonomischen Verhältnisse durch eine kulturelle Ordnung abgesichert werden, die den Wechsel zwischen sozialen Schichten erschwert. Harold Garfinkel interessierte sich dafür, wie die soziale Ordnung im situativen Vollzug lokaler Praktiken ständig hervorgebracht wird. Erving Goffman beschrieb die Interaktionsordnung als Ort an dem soziale Verhältnisse verhandelt und reproduziert werden. Gleichzeitig aber würde kein/-e Vertreter/-in der Praxistheorien bestreiten, dass Praktiken sich verändern und dass es sozialen Wandel gibt. Mehr oder weniger deutlich finden sich bei ihnen auch Hinweise zur Instabilität der Praxis (dazu ausführlich Schäfer 2013). So betont etwa Bourdieu (2001: 204), der Begriff des Habitus sei ein »Instrument [...], Missverhältnissen zwischen objektiven Strukturen und einverleibten Strukturen [...] gerecht zu werden.«²

Wie lässt sich diese Ambivalenz also auflösen? Wie treten sowohl Dynamik als auch Statik in sozialen Praktiken auf, und wie verschränken sie sich? Diese Frage stellt theoretisch vor eine Herausforderung, weil sie zunächst einmal gegensätzliche Phänomene in den Blick zu nehmen sucht. Hilmar Schäfer (2013) hat in einer ausführlichen Studie verschiedener Theoretiker vorgeschlagen, das zentrale Konzept der »Routine« durch »Wiederholung« zu ersetzen, um beide Momente konzipierbar zu machen. Ist die Frage schon theoretisch von hoher Relevanz, so

1 Davide Nicolini (2013: 226) vertritt diese Haltung explizit: »Therefore, the question for organizational scholars should not be 'do practices change?' Instead, the question is the opposite – 'through which mechanisms does practice achieve durability in time?«

2 An anderer Stelle formuliert Bourdieu (1992: 196) in einer Nebenbemerkung: »Gegenstand der Geschichte ist die Geschichte dieser Transformationen der Struktur, die sich allein von der Kenntnis der früheren Verfassung der Struktur aus verstehen lassen (was bedeutet, daß der Gegensatz von Struktur und Wandel, Statik und Dynamik vollkommen fiktiv ist und daß der Wandel sich anders als von der Kenntnis der Struktur her nicht begreifen lässt)«. Auch hier wird deutlich, dass er – zumindest theoretisch – sowohl Statik als auch Dynamik konzipiert.

scheint sie empirisch geradezu unumgebar. Beide Phänomene – gegensätzlich hin oder her – sind schließlich empirisch vorzufinden – oft sogar in ein und derselben Praktik. Es liegt also nahe, mit empirischen Fragen anzusetzen: Wie wird das Dilemma im Alltag gelöst? Wie kann die »Logik der Praxis« (Bourdieu 1993: 147ff.) sowohl Statik als auch Dynamik beinhalten und hervorbringen? Ich greife diese Fragestellung anhand von empirischem Material aus einer laufenden, ethnografischen Studie zu Flugreisen auf. Die Darstellung meiner empirisch basierten Überlegungen erfolgt in zwei Schritten: Zunächst gehe ich (Abschnitt 1) auf den empirischen Fall der Flugreise ein. Daran anschließend (Abschnitt 2) stelle ich Auszüge aus dem empirischen Material vor. Für diesen Beitrag beziehe ich mich auf Artefakte aus dem Feld (Flugtickets), Protokolle aus teilnehmenden Beobachtungen von Flugreisen und »Logbücher«, das sind kurze Beschreibungen von Flugreisen, die verschiedene Menschen für mich verfasst haben. An diesem empirischen Material diskutiere ich die Frage von Statik und Dynamik, und wie die beiden empirisch zusammen hängen. Auf Basis dieser empiriegeleiteten Analysen komme ich zu dem Schluss, dass Dynamik kein einheitliches, sondern ein variationsreiches Phänomen mit Effekten unterschiedlicher Tragweite ist.

Die Flugreise

Die folgenden Ausschnitte stammen aus einer laufenden ethnografischen Studie über die kulturelle Praxis der Flugreise. Zwei analytische Linien kennzeichnen die Studie:

Erstens will sie Flugreisen nicht auf die Phase des Fluges beschränkt beschreiben, sondern als eine Kette unterschiedlicher Mobilitätsformen darstellen. Die Studie schließt damit einerseits theoretisch und methodisch an die »Mobility Studies« (zentral dazu: Büscher et al. 2010; Sheller, Urry 2006; Urry 2007) an, weil sie Mobilität, anders als die Transportgeografie, als kulturelle Praxis beschreibt, nicht als tote Zeit (dazu z.B. Vannini 2010). Andererseits setzt sie einen leicht veränderten Fokus, weil sie nicht, wie das in den Mobility Studies häufig geschieht, auf einzelne Mobilitätsformen abhebt, etwa Auto- oder Zugfahren (z.B. Cidell 2012; Sheller 2004). Meine Studie zur Flugreise beginnt vielmehr mit der Feststellung, dass Mobilitätsformen im urbanen Alltag sehr oft ineinander greifen: Ich gehe zum Bus, der mich zum Bahnhof bringt, usw. Dieses Charakteristikum ist bei Flugreisen besonders deutlich ausgeprägt. Es geht mir deshalb in der Studie zu Flugreisen erstens darum zu verstehen, wie unterschiedliche Mobilitätsformen an einander anschließen und ineinander übergehen.

Zweitens geht es um die körperliche Dimension solcher Reisen. Dies schließt an meine Studien zur Vermittlung von praktischem Wissen in einem Kampfkunsttraining an (z.B. Schindler 2011, 2015). Findet sich hier und allgemein im Bereich des Sports und des Tanzes das systematische Trainieren einer spezifischen Bewegungsfähigkeit von Körpern, so findet sich im Bereich öffentlicher Verkehrsmittel häufig ein systematisches Stillstellen von Körpern, um sie zu einer transportablen Masse zu machen. Auch dafür sind – wie Michel Foucault ausführlich darstellt

(Foucault 1977) – spezifische Fertigkeiten der Körper von Nöten, die nicht immer vollständig gelingen (Alkemeyer, Michaeler 2013; Alkemeyer, Villa 2010).³

Für die Frage nach Statik und Dynamik von Praktiken ist die Flugreise ein erkenntnisversprechender Gegenstand, weil hier sowohl eine starke Standardisierung als auch schnelle technische Veränderungen gleichermaßen vorzufinden sind:

Einerseits wirken Flugreisen in großen Teilen der Welt, vor allem in den Ländern des wirtschaftlichen Zentrums, sehr ähnlich, zumindest wesentlich kohärenter als viele andere Bereiche des Verkehrssystems. Das Organisieren von Menschenströmen und das Abfertigen von Passagieren wird im Großen und Ganzen relativ ähnlich gehandhabt und durch Piktogramme geleitet, sodass wir uns auch auf fremden Flughäfen normalerweise sehr schnell zurecht finden. Komplizierter ist meistens schon der Weg vom Flughafen zum Zielort: Welche öffentlichen Verkehrsmittel stehen zur Verfügung? Wie werden sie bezahlt? Wie finde ich die für mich günstigste Lösung. Diese Fragen müssen immer wieder neu geklärt werden, sodass im Rahmen einer Flugreise die Statik der standardisierten, routinefreundlichen Praxis und die dynamischen Anforderungen unbekannter Verkehrssysteme ineinander greifen.

Andererseits sind gerade Flughäfen und ihre Infrastruktur Orte ständiger technischer Erneuerung und setzen dabei auch die – ohnehin relativ dynamische, aber durch Standardisierung relativ gut bekannte – soziale Organisation des Geschehens häufigen Veränderungen aus. Aber auch abgesehen von diesen technisch bedingten Veränderungen der sozialen Organisation ist der Flughafen ein Ort des Umstiegs von der Infrastruktur am Boden auf die Infrastruktur der Luftfahrt. Vor allem auf den großen Flughäfen muss dabei ein, im Vergleich zur sonst gängigen urbanen Mobilität, langer Weg zurückgelegt werden. Zwischen Check in, Sicherheits- und Passkontrolle sowie Boarding bestehen je nach Flughafen längere oder kürzere Fußwege, sie beinhalten aber immer das Abarbeiten einer ganzen Reihe von Aufgaben, ohne die die Flugreise nicht angetreten werden kann. Flughäfen sind deshalb Orte eines ausgedehnten Stop-and-Go Geschehens, im Zuge dessen die Reisenden peu a peu zu Flugpassagieren werden. In der Erwartbarkeit schaffenden, Standardisierung des Flugverkehrs und der Dynamik der Organisation des Passagierflusses sowie der ständigen technischen Erneuerungen greifen am Flughafen Statik und Dynamik ständig ineinander. Ich möchte dieses Ineinandergreifen im Folgenden mithilfe von drei Ausschnitten aus dem empirischen Material diskutieren.

Dynamik und Statik

Das empirische Material stammt, wie in der Einleitung erwähnt, aus einer laufenden ethnografischen Studie zur Praxis der Flugreise. Ich habe dafür teilnehmende Beobachtungen auf Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen durchgeführt, Interviews mit Reisenden und Bediensteten geführt, diverse Dokumente und Artefakte aus dem Feld gesammelt und Menschen gebeten, so-

³ Ein Beispiel für solche spezifischen Fertigkeiten der Körper findet sich in Stefan Hirschauers (1999) Studie zum Fahrstuhlfahren. Sie beschäftigt sich mit der komplexen Aufgabe der Körper, in dieser Situation trotz der räumlichen Enge sozialen Kontakt zu vermeiden dabei die – für moderne Städte übliche – Fremdheit aufrecht zu erhalten.

genannte »Logbücher« für mich zu verfassen. Dabei handelt es sich um Flugbeschreibungen, die während oder kurz nach einer Flugreise verfasst wurden. Sie gestatten zum einen einen relativ zeitnahen Zugang zum Geschehen; zum anderen ermöglichen sie es, eine perspektivenreiche Darstellung auch jener Passagen der Flugreise zu leisten, die – wie vor allem die Sicherheitskontrollen (Pütz 2012: 159ff.) – empirischer Forschung nur sehr bedingt zugänglich sind. Logbücher bilden in gewisser Weise ein Genre zwischen Protokollen und Interviews. Anders als Protokolle werden sie nicht von der Ethnografin verfasst und orientieren sich normalerweise relativ stark am Erleben der eigenen Reise. Wie Protokolle sind sie jedoch sehr nahe am Geschehen, oft in Ko-Präsenz verfasst und sind deshalb auch in ihren Schilderungen oft sehr detailliert an dem Verlauf der Flugreise orientiert. Sie können so auch Momente erfassen, die in einem Interview wegen des zeitlichen Abstands vielleicht nicht zur Sprache gekommen wären. Man kann sie vielleicht als eine Art »Crowd Ethnography« verstehen, weil mehrere Menschen quasi-ethnografisch schreiben. Umgekehrt sind sie in ihrer Orientierung an den eigenen Erlebnissen Interviews durchaus ähnlich, sie sind aber durch die zeitliche Nähe oft noch nicht so klar in eine rekonstruktive Form gegossen. In manchen Fällen wirken sie dementsprechend weniger stark interpretativ geschlossen als es Erzählungen oft sind.

Kommen wir nun zur Analyse empirischer Daten. Betrachten wir dazu zunächst ein typisches Artefakt im Zusammenhang mit Flugreisen: das Ticket. Hier finden wir deutliche Veränderungen in den letzten Jahrzehnten: Bis in die 1980er-Jahre hinein waren Tickets hand-beschriftete Formulare, die in einem Reisebüro oder bei der Fluglinie ausgestellt wurden. Sie mussten bis zum Abflugtag so gut verwahrt werden, dass sie dann leicht gefunden werden konnten und am Flughafen zur Hand waren. In der Praxis des Fliegens hatten sie so fast den Status offizieller Dokumente. Ein Verlust des Tickets muss erhebliche Schwierigkeiten mit sich gebracht haben. Nach und nach wurden sie mit Schreibmaschinen und Computern ausgestellt und bekamen zunächst einen Magnetstreifen, in dem die wesentlichen Informationen gespeichert wurden. Dieser wurde später sukzessive durch Strichcodes ersetzt. Das Papierticket selbst diente so mehr zur Information der Fluggäste, die zentrale Information wurde (im Strichcode gespeichert) durch eine Verknüpfung mit technischen Systemen kontrollierbar. Zumindest theoretisch konnte ein verlorenes Ticket jederzeit neu ausgestellt werden. Inzwischen sind selbst erstellte Ausdrücke des elektronischen Tickets gängig. Es kann theoretisch unzählige Kopien davon geben, solange die Identität des Fluggastes sichergestellt werden kann, ist die Menge der Ausdrücke jedoch unerheblich.

In den letzten Jahren kommen zudem Handytickets zum Einsatz. Sie bestehen primär aus einem visuellen Code (Aztec-Code), der digital gelesen wird. Die Veränderungen, die mit diesem neuen Typ Ticket einhergehen lassen besonders deutlich erkennen, was für die anderen Tickettypen ebenso galt: Tickets sind in eine Kette weiterer Artefakte eingebunden. Verändert sich etwas an der Form des Tickets, so verändert sich auch die Infrastruktur und die Interaktionspraxis: Handytickets etwa fügen dem Geschehen nicht einfach nur eine weiterentwickelte Version des Tickets hinzu, sondern integrieren auch Artefakte in den Ablauf einer Flugreise, die zuvor nicht beteiligt waren: Mobiltelefone, Code-Lesegeräte, mobile Akkus usw. Gleichzeitig produzieren sie spezifische Probleme, die mit diesen Artefakten verbunden sind. Ein leerer Akku oder unzureichende Kenntnis der entsprechenden Software des Mobiltelefons können Schwierigkeiten produzieren. Eines dieser spezifischen Probleme liegt im Entschlüsseln des Codes: Wie weiß ich nun, wo ich sitze? Die verschiedenen technischen Umsetzungen stellen für dieses Problem

unterschiedliche Lösungen bereit. Manche stellen die entsprechenden Informationen unter dem Aztec-Code in gut lesbarer Form zur Verfügung; andere enthalten unter dem Code einige Ziffern, die unter anderem den Sitzplatz und die Flugnummer darstellen. Die Integration neuer technischer Geräte produziert schließlich eine Differenz zwischen den Flughäfen: Nicht alle Flughäfen sind mit den entsprechenden Lesegeräten ausgestattet, sodass man nicht bei allen Flügen auf diese Ticketvariante zurückgreifen kann.⁴ Obwohl die Praxis des Fliegens – will man an ihr teilnehmen und dafür ein Flugzeug betreten – seit Jahrzehnten statisch auf einem Ticket beharrt; verändert sich gleichzeitig die materielle Form des Tickets, die Interaktionspraxis rund um das Ticket und die Infrastruktur der Flughäfen.⁵

Die Verschränktheit von Statik und Dynamik lässt sich vielleicht an Artefakten besonders gut beobachten, weil sich einzelne Artefakte materiell normalerweise nicht verändern, sondern ausgetauscht werden müssen, wenn Neuerungen eingeführt werden sollen. Sie weisen so eine gewisse materielle Konstanz auf, die Neuerungen gut sichtbar macht, weil die verschiedenen Versionen des Artefakts nebeneinander bestehen. Das alte Papierticket etwa verändert seine Form nicht; legt man es neben ein Handyticket, so werden die Veränderungen materiell sichtbar. Soziale Prozesse dagegen sind flüchtig (Bergmann 1985). Sie sind deshalb in jedem Moment variabel und lassen sich nur in beschränkter Form mittels technischer Aufzeichnung »fixieren« (zu den Einschränkungen solcher Fixierungen: Hirschauer 2001; Schindler, Liegl 2013). Ihre Veränderungen sind nur auf diesem (Um-)Weg »beobachtbar«.

Wie das Beispiel der Flugtickets bereits andeutet, finden sich Variationen nicht nur historisch, sondern vor allem auch geografisch. Regionale Differenzen verlangen von den Fliegenden eine Adaption ihrer Gewohnheiten an die lokale Praxis. Eine solche lokale Variation zeigt der folgende Ausschnitt aus einem Protokoll meiner teilnehmenden Beobachtung an Langstreckenflügen:

Ich bin zwar in New York – La Guardia angekommen, leider mein Koffer nicht. Deshalb muss ich auf das nächste Flugzeug warten und hoffen, dass es meinen Koffer mitbringt. Ich bin etwas nervös. Zwar habe ich einige Stunden Zeit zwischen meinen Flügen, aber ich habe die beiden Flüge unabhängig von einander bei zwei unterschiedlichen Fluglinien gebucht. Die Fluglinie für den Flug nach New York ist deshalb für die Weiterreise meines Koffers nicht verantwortlich. Kommt er also nicht mit dem nächsten Flugzeug an, so muss ich entscheiden, ob ich ohne Koffer weiterreise und abwarte, ob und wenn wie er zu mir findet, oder ob ich den nächsten Flug verfallen lasse, auf den Koffer warte und dann einen neuen Flug bezahle. Während der Wartezeit verlasse ich die »Luftseite« und versuche, herauszufinden, wo und wie mein Flug weitergeht, falls der Koffer planmäßig mit dem nächsten Flugzeug ankommt. [...]

Zum angegebenen Zeitpunkt gehe ich zurück zum Gepäckband und damit zurück in die »Luftseite«. Niemand kontrolliert mich beim Eingang. Wie stellen die sicher, frage ich mich, dass ich nicht einen fremden Koffer mitnehme? Schließlich hat mich weder beim Verlassen noch beim Wiederbetreten der »Luftzone« jemand kontrolliert. [...] Ich nehme meinen Koffer vom

4 In gewisser Weise findet sich auch zwischen Flughäfen eine Art der Distinktion: Sie erfordern etwa auf dem Weg zwischen Flughafeneingang und Gate unterschiedlich viel Zeit von den Passagieren. Auch die Ausstattung mit neuen Technologien kann in diesem Zusammenhang verstanden werden.

5 Zu einer ausführlichen Geschichte über Flughafen siehe Gordon 2008, zur fortlaufenden Nutzung von Papier in der Flugsicherung siehe Potthast 2008.

Rollband und gehe Richtung Ausgang. Ein schmaler Mann kommt auf mich zu. Er sagt etwas zu mir, das ich nicht verstehe. Ich glaube aber das Wort »tag« zu hören. Tatsächlich, er kontrolliert, dass ich den richtigen Koffer habe. Wie macht er das, wenn mehr los ist? Ich bin überrascht und gleichzeitig fasziniert: Wenn ich ohne Kontrolle zum Gepäckband zurück konnte, kann das ja auch jeder andere Flughafenbesucher. Hier könnte mich also jemand direkt am Gepäckband abholen.

Anders als ich das aus Europa gewohnt bin, ist die Gepäckabholung an diesem Flughafen nur mehr bedingt im Raum der »Luftseite«. Zwar wird – zumindest im Prinzip – sichergestellt, dass kein Gepäck entwendet wird; der Zugang zum Gepäckband scheint aber relativ einfach zu sein. Interessanterweise wäre mir das nicht aufgefallen, wäre mein Koffer mit mir angekommen. Auch fiel mir erst beim Schreiben des Protokolls auf, dass umgekehrt an den mir bekannten europäischen Flughäfen nicht kontrolliert wird, ob man (nur) das eigene Gepäck vom Gepäckband nimmt. Während die Sicherheitskontrollen beim Betreten der Luftseite außergewöhnlich genau sind, sind sie beim Verlassen verhältnismäßig locker. (Die Sicherheitsmaßnahmen beim Verschicken von Paketen per Post ist im Vergleich dazu ausgeglichener organisiert, die Kontrolle des Absenders ist nicht deutlich stärker ausgeprägt als die des Abholers.)

Im internationalen Luftverkehr ist ein verhältnismäßig hoher Grad an Standardisierung vorhanden, der die Orientierung an unbekanntem Flughäfen erleichtert. (So finde ich auch im oben zitierten Protokollauschnitt den Weg durch den mir bis dahin unbekanntem Flughafen ohne fremde Hilfe.) »Probleme« tauchen oft erst beim Verlassen eines Flughafens in einer unbekanntem Stadt auf. Hier muss man den lokalen öffentlichen Verkehr erst erkunden: Wo finde ich ein Taxi? Fahren Busse oder Bahnen? Wo und wohin genau? Trotz der hohen Standardisierung an den Flughäfen selbst, finden sich aber immer wieder kleinere Differenzen im lokalen Vollzug. Im oben zitierten Ausschnitt finden sie sich in der Trennung zwischen Land- und Luftseite, die unterschiedlich ernst gehandhabt wird. Größere Überraschungen kann man jedoch erleben, wenn man die eigene Sphäre verlässt. Der folgende Auszug aus dem Logbuch eines Journalisten beschreibt eine solche lokale Variation:

Nach dem Frühstück geht es auch schon in den Landeanflug auf Addis Abeba. Ich war noch nie in Äthiopien und blicke gespannt aus dem Fenster [...] Wir sind schon sehr tief und ich sehe immer noch keine Infrastruktur, geschweige denn einen Flughafen. Wo wir da wohl landen sollen? Erst im letzten Moment erscheint die Landebahn. Was dann folgt habe ich bei meinen Reisen noch nie erlebt. Die Maschine hält mitten auf dem Rollfeld. Andere Ethiopian-Maschinen stehen wahllos auf dem Rollfeld verteilt. Es scheint nicht sehr organisiert. Wir verlassen das Flugzeug über eine Treppe. Wer die Tür aufgemacht hat, weiß ich nicht, denn die Flugbegleiter scheinen recht desinteressiert an dem Geschehen zu sein. Wir laufen auf das Flughafengebäude zu und betreten es im Untergeschoss. Ein langer Gang liegt vor uns. Auf dem Gang verteilt stehen mehrere Gruppen. Keine Anzeigetafeln. Keine Schilder. Nichts. Nur sehr viele Stimmen. Sie rufen die Namen der nächsten Ziele, in Kenia, Ghana, Namibia, Mozambik, Südafrika. Ich finde mehr zufällig meine Gruppe nach Johannesburg. Denn Johannesburg ruft keiner. Nur: »Joburg, Joburg, Joburg«. [...] Eigenartigerweise beunruhigt mich das nicht weiter. Ich bin eher amüsiert über das bunte Treiben – und sehr gespannt, ob ich wohl am richtigen Ort ankommen werde.

Auch hier sind eindeutig Ähnlichkeiten mit dem europäischen und us-amerikanischen Flugbetrieb zu erkennen, aber es finden sich auch größere Unterschiede. Besonders auffällig ist das auditive statt des – auf europäischen Flughäfen gängigen – visuellen Orientierungssystems, in

dem Reisende mittels Gatenummern und Piktogrammen durch die Flughäfen zu Anschlussflügen gelotst werden. Diese Differenz verweist auch auf Ungleichzeitigkeiten in der Implementierung technischer Systeme, die die oben erwähnte Differenz der technischen Ausstattung mit oder ohne Scannern für Handytickets zwischen europäischen Flughäfen verblassen lässt. Gleichzeitig wird so die uns als »standardisiert« bekannte Flughafen-Infrastruktur als spezifische Infrastruktur der Industriestaaten (mit einer kulturellen Präferenz für visuelle Orientierungssysteme) erkennbar.

Trotz dieser deutlichen Unterschiede funktioniert die Adaption des Reisenden an das unbekannte, ein wenig irritierende Orientierungssystem. Das liegt zum Teil daran, dass er in vielerlei Hinsicht auf Bekanntes zurück greifen kann. Vor dem Hintergrund des Gewohnten fällt das Neue nicht nur auf, es entstehen auch Ressourcen für die Adaption an das Unbekannte. Über diese, auf Individuen und ihre Fähigkeiten konzentrierte Deutung hinaus betonen praxistheoretische Ansätze, dass durch die Teilnahme an Praktiken ein spezifisches Wissen entsteht, dass Praktiken also gewissermaßen ein Teilnehmerwissen erzeugen (z.B. Alkemeyer, Michaeler 2013; Schindler 2011; Schmidt 2008). Alkemeyer und Michaeler (2013, 224, FN 26) rekurrieren in diesem Zusammenhang auf Bourdieu (2001, 208f.), demzufolge Störungen ein, der Praxis zugewandtes Nachdenken, ein »praktisches Reflektieren« hervorrufen können. Die oben beschriebene Szene ließe sich in diesem Rahmen als eine Störung interpretieren, die ein solches, der Praxis zugewandtes Nachdenken hervorruft. Gleichzeitig beschreibt der Ausschnitt eine Szene, in der es eigentlich nicht um ein leibliches Nachdenken geht. Eher folgt der Reisende jenen Hinweisen, die sich in der Praxis des Umsteigens seinem (körperlichen) Verstehen anbieten, er folgt (buchstäblich) dem Geschehen und erkundet so das regional spezifische Orientierungs- und Umsteigesystem, das sich ihm anbietet, oder eigentlich fast aufdrängt.⁶ Auch wenn ein kognitives, im Nachhinein reflektierbares Wissen entsteht, scheint doch der Aneignungsprozess von der Praxis geleitet zu sein. Ein praktisches Lernen findet statt.

Fassen wir zusammen: Sowohl an feldspezifischen Artefakten (Flugtickets) als auch in konkreten Reiseberichten finden sich sowohl Momente von Dynamik als auch von Statik. Gerade in den (historischen und regionalen) Variationen im Vollzug von Praktiken wird zudem auch hier deutlich, dass Praktiken immer auch ein Wissen über ihren eigenen Vollzug transportieren und dabei »mitspielfähige Vollzugskörper« (Alkemeyer, Michaeler 2013) produzieren. So entsteht auch im zunächst statischen Vollzug von Routinen eine dynamische Struktur.

Schluss

Wie lassen sich diese Ausschnitte nun im Hinblick auf Dynamik und Statik verstehen? Zunächst zeigt der Blick auf Interaktion immer vielseitige Dynamiken. Interaktionen sind ständig in Bewe-

⁶ Auch hier lässt sich natürlich einwenden, dass nicht jeder Reisende so reagiert hätte. Es muss tatsächlich eine gewisse Kongruenz zwischen den Anforderungen der Situation und den Dispositionen des Reisenden bestehen. Andere Menschen hätten unter Umständen von Anfang an einen »sichereren« Flug gewählt, oder vor Ort ängstlich reagiert. Vermutlich hätten aber viele Reisende den Weg früher oder später gefunden, indem sie den Hinweisen ohne spezifisches Vorwissen in situ folgten.

gung, denn sie sind prozesshaft konstituiert, sie folgen einem nicht vollständig vorhersehbaren Ablauf, wodurch Raum für Störungen, für Improvisation und für Innovation entsteht. Störungen können verschiedene Form annehmen: Einzelne Subjekte bringen etwa ausgeprägte oder fehlende Dispositionen für verschiedene Praktiken mit (z.B. Alkemeyer 2008: 98; Bourdieu 2001: 204ff.), Abläufe sind stärker oder schwächer anfällig für Pannen (Potthast 2007) und Situationen können Eigendynamiken entwickeln, die zu Irritationen oder Streitigkeiten führen, auch wenn das Entstehen eines Konflikts interaktiv sehr aufwändig ist (Messmer 2003). Weil soziale Ordnung, so die Basisannahme der Ethnomethodologie, ständig hervorgebracht werden muss, ist immer auch Raum für Veränderungen. Diese können auch – wie im Abschnitt über Flugtickets skizziert wurde – durch das Hinzufügen oder Entfernen von Artefakten, durch technische Fort- und eventuell Rückschritte angestoßen werden. In manchen Feldern, wie Kunst oder Wissenschaft, ist ständige Veränderung, »Innovation«, sogar ausdrücklich erwünscht und Teil des Selbstverständnisses. Diese Art der Dynamik hat hier also ein stabiles Moment.

Das legt nahe, Dynamik und Statik nicht primär als Gegensatz zu denken. Empirisch scheinen die beiden nämlich häufig und relativ problemlos nebeneinander zu stehen und ineinander zu greifen. Das analytisch interessantere Problem ist deshalb vielleicht nicht ihr Gegensatz, sondern ihr Ineinandergreifen. Gerade auch Dynamik selbst ist ein sehr variationsreiches Phänomen ist, dessen Effekte auf die Gesamtstruktur unterschiedlich stark sein können: Innerhalb von Situationen und Interaktionen finden sich zahlreiche Dynamiken, die noch keine strukturverändernden Effekte haben müssen; technische Innovationen und lokale Variationen können solche Effekte bringen; sie können zu grundlegenden Veränderungen von Praktiken führen, die schließlich Veränderungen sozialer Strukturen oder gar ganzer Gesellschaftsformen anstoßen können.

Literatur

- Alkemeyer, T. 2008: Fußball als Figurationsgeschehen. Über performative Gemeinschaften in modernen Gesellschaften. In G. Klein, M. Meuser (Hg.), *Ernste Spiele. Zur politischen Soziologie des Fußballs*. Bielefeld: transcript, 87–111.
- Alkemeyer, T., Michaeler, M. 2013: Die Ausformung mitspielfähiger »Vollzugskörper«. *Praxistheoretisch-empirische Überlegungen am Beispiel des Volleyballspiels*. *Sport und Gesellschaft* 10, 213–239.
- Alkemeyer, T., Villa, P.-I. 2010: Somatischer Eigensinn? Kritische Anmerkungen zu Diskurs- und Gouvernamentalitätsforschung aus subjektivationstheoretischer und praxeologischer Perspektive. In: Angermüller, J., van Dyk, S. (Hg.), *Diskursanalyse meets Gouvernamentalitätsforschung. Perspektiven auf das Verhältnis von Sprache, Macht und Wissen*. Frankfurt, New York: Campus, 315–335.
- Bergmann, J. 1985: Flüchtigkeit und methodische Fixierung sozialer Wirklichkeit. *Soziale Welt, Sonderband* 3, 299–320.
- Bourdieu, P. 1992: *Programm für eine Soziologie des Sports*. In *Rede und Antwort*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 193–207.
- Bourdieu, P. 1993: *Sozialer Sinn: Kritik der theoretischen Vernunft*. Suhrkamp.
- Bourdieu, P. 2001: *Meditationen: Zur Kritik der scholastischen Vernunft*. Suhrkamp.
- Büscher, M., Urry, J., Witchger, K., 2010: *Mobile methods*. London; New York: Routledge.
- Cidell, J. 2012: Fear of a foreign railroad: transnationalism, trainspace, and (im)mobility in the Chicago suburbs. *Transactions of the Institute of British Geographers* 37, 593–608.

- Foucault, M. 1977: Überwachen und Strafen: Die Geburt des Gefängnisses. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Gordon, A. 2008: Naked airport: a cultural history of the world's most revolutionary structure. Chicago: University of Chicago Press.
- Hirschauer, S. 1999: Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung von Anwesenheit. Eine Fahrstuhlfahrt. *Soziale Welt* 50, 221–246.
- Hirschauer, S. 2001: Ethnografisches Schreiben und die Schweigsamkeit des Sozialen. Zu einer Methodologie der Beschreibung. *Zeitschrift für Soziologie* 30. Jg., Heft 3, 429–451.
- Messmer, H. 2003: Der soziale Konflikt: kommunikative Emergenz und systemische Reproduktion. Stuttgart: Lucius & Lucius.
- Nicolini, D. 2013: *Practice Theory, Work, and Organization: An Introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Potthast, J. 2007: Die Bodenhaftung der Netzwerkgesellschaft: Eine Ethnografie von Pannen an Großflughäfen. Bielefeld: Transkript
- Potthast, J. 2008: Ethnography of a Paper Strip: The Production of Air Safety. *Science, Technology & Innovation Studies* 4, 47–68.
- Pütz, O. 2012: From Non-Places to Non-Events. The Airport Security Checkpoint. *Journal of Contemporary Ethnography* 41, 154–188.
- Schäfer, H. 2013: Die Instabilität der Praxis: Reproduktion und Transformation des Sozialen in der Praxistheorie. Weilerswist: Velbrück.
- Schindler, L. 2011: *Kampffertigkeit: Eine Soziologie praktischen Wissens*. Stuttgart: Lucius & Lucius.
- Schindler, L. 2015: Körper-Bildung. Über Wissensvermittlung in Bewegungstrainings. In T. Alkemeyer, H. Kalthoff, M. Rieger-Ladich (Hg.), *Bildungspraxis. Körper – Räume – Artefakte*. Weilerswist: Velbrück, 91–112.
- Schindler, L. Liegl, M., 2013: Praxisgeschulte Sehfertigkeit. Zur Fundierung audiovisueller Verfahren in der visuellen Soziologie. *Soziale Welt* 64, 51–67.
- Schmidt, R., 2008: Stumme Weitergabe. Zur Praxeologie sozialisatorischer Vermittlungsprozesse. *Zeitschrift für Soziologie der Erziehung und Sozialisation* 28, 121–136.
- Sheller, M. 2004: Automotive Emotions Feeling the Car. *Theory, Culture & Society* 21, 221–242.
- Sheller, M., Urry, J. 2006: The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A* 38, 207–226.
- Urry, J. 2007: *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Vannini, P. 2010: Mobile cultures: From the sociology of transportation to the study of mobilities. *Sociology Compass* 4, 111–121.