

e-Journal	FLUGANGST. ÜBER DIE UNGEWISSHEIT DER PASSAGE
Philosophie der Psychologie	'Gerettete' Gedanken auf der Flugstrecke Düsseldorf-Zürich-Lissabon und zurück. Von M. A. Sieber

In the course of the 20th century the aeroplane has developed into one of the safest means of transportation. The price to be paid for today's highest mobility is to immobilize the body. This essay calls attention to the displaced corporeality during a flight, trying to illustrate that rational choice and bodily feeling do not coincide. Reflections on the fear of passage will be combined with those on outer and inner mastery of nature, "industrialized consciousness" and new conceptions of flying like the the one of the "aircruiser". Likewise the phenomenological survey is a report which is told from a radical subjective point of view raising the voice against the rule of reason. Now aviophobia turns out to be the downside of Enlightenment.

"Vater, Vater, ich stürze."

OID, Ars amatoria, II

I

Man muss irgendeinen Anfangspunkt setzen, denke ich, schon schreibend im Kopf, von dem aus alles auf das unausweichliche Ende zustrebt – nur welchen?

Am Bahnhof schon? Die kaputte, behinderte, die krankhaft quietschende Rolltreppe in der Dunkelheit am Morgen, noch fast in der Nacht? Ein Zeichen, ein böses Zeichen, eine Warnung Gottes, dachte ich immer wieder, nahe an der Anastrophé. Aber die Zwangsgedanken hatten sich schon vorher eingestellt, implizit, vorreflexiv, als Knoten im Bauch, der noch nicht richtig sprechen kann.

"Noch einen letzten Zug und dann..." (sagt die junge Frau neben mir und meint, den Rest weglassen zu können) beseitigen wir unsre Zigaretten und gehen der Glastüre entgegen, die sich kurz vor unseren Leibern automatisch öffnet. *Die letzte Zigarette*, denke ich; und schießen muss ich auch noch, *ich will nicht mit einem Darm voller Scheiße sterben!* Also gehe ich noch aufs Klo, aber – es – klappt – nicht. Ich krieg' es nicht weg, obwohl es mir lachhaft vorkommt, dieses 'letzte Mal'. Das soll es jetzt also gewesen sein? Ungewohnt, nicht mehr in der Zukunft leben zu können, und ich kann mir selbst nicht mehr ganz glauben: Es ist ja keine ausgemachte Sache; es gibt ja noch die Hoffnung, die Zahlen und Fakten, die realistische Aussicht auf Wiederverortung, Aber dass es kein bloßes Spielchen ist, keine morbide Experimentierfreude und auch kein halb durchschauter Modus des 'Als-ob' – das darf man mir auch getrost glauben.

Es geht weiter durch ein Reich aus Stein und Glas, in dem das Licht sich unentwegt verwirrend bricht; Menschen strömen darin hin und her, bis sie sich irgendwo stauen und sammeln. Unruhe liegt in der Luft, wie oft bei größeren Menschenansammlungen, eine Unruhe, für die man gerade in ihrer Latenz besonders empfänglich ist. Auf einem Bildschirm, als wir Schlange stehen, läuft ein Videoclip Schleife: Eine animierte Frau (oder war es zuerst der Mann? Keiner kennt den Anfang) legt, stark idealisiert, Schlüssel, Brieftasche und Mobiltelefon in einen schwarzen Plastikkorb, bevor sie durch einen Metalldetektor auf die andere Seite schreitet; dort breitet sie die Arme aus, während eine uniformierte Frau ihren Körper, fast ohne sie zu berühren, mit einem seltsamen Gerät abfragt – alles scheint in Ordnung zu sein, denn die Frau zieht wieder ihre Jacke an und nimmt ihre Habseligkeiten an sich; sie lächelt. Dasselbe wiederholt sich, nur dieses Mal mit einem männlichen

Exemplar der Schöpfung – doch jetzt spüre ich Unruhe hinter mir, Unwillen, Drang zur Bewegung: Ich bin dran! Als ich mein Handy in den Plastikkorb lege, bemerke ich, dass meine Hände zittern.

Alles muss schnell gehen, das verstehe ich. Viele Menschen müssen durch das Sicherheitsraster, von einem Kontrollpunkt zum anderen. Ich bin nur einer von vielen; so ist das eben. Der Name auf unseren Personalausweisen, die wir dicht am Körper tragen, muss nur mit dem auf der Bordkarte, gedankenlos in unseren Händen geknetet und gepresst, übereinstimmen.

Dann warten wir alle, stehend oder sitzend, auf der letzten Station, dass man uns auffordert und ruft. Ich schaue in die Gesichter der Mitreisenden, doch sie sehen aus wie immer. Sie werden tun was alle tun: fliegen. Aufgrund des geringen Gefährdungsrisikos zählt das Fliegen mittlerweile zu einer veralltäglichten Praxis. Rankten sich in der Frühzeit der Luftfahrt noch zahlreiche Metaphern des Abenteurers um das Phänomen des Fliegens, so hat sich mit der Ausweitung des Flugverkehrs und dessen Inanspruchnahme durch den Massentourismus die objektiv unnatürliche Flugsituation in der kollektiven Wahrnehmung weitgehend normalisiert (vgl. Allert 2008, S. 58). In Antizipation der voraussichtlichen Wiederverortung ist man nun gewillt, die Unwägbarkeiten und Handlungszumutungen des Fliegens hinzunehmen.¹ Doch niemand weiß, sage ich mir, die sinnlosen Statistiken vorwegnehmend, ob wir letztendlich sicher ankommen werden, denn im Wahrscheinlichen ist das Unwahrscheinliche enthalten.² Eigentlich ist all mein Denken nur noch eine Variation dieses Gedankens/Gefühls.

Einer nach dem anderen gehen wir durch die Schleuse, die sich wie ein Raupenmund an den vorderen Teil der Maschine gesaugt hat. Schon der Innenraum des Flugzeugs präfiguriert den Tunnelblick der Angst. Gefangen: Menschen, nur Menschen, Sitze und ein Gang; und auch die Bullaugen erweitern nur spärlich das Gesichtsfeld. Natürlich nehme ich den Platz in der Gangmitte, soviel Illusion muss sein. Und ich weiß wirklich nicht, was ich gemacht hätte, wenn meine Freundin nicht neben mir sitzen dürfte.

Die Flugzeigtüren werden geschlossen: Unfreiwillig bilden wir jetzt eine Schicksalsgemeinschaft. Die Wahlhandlung, die wir einst bei der Online-Buchung getroffen haben, unsere *rational choice*, bleibt gewissermaßen auf dem Festland zurück: Aktivität schlägt in Passivität um; wir haben die Unfreiheit gewählt; es ist die Maschine, die jetzt für uns handelt (vgl. Hirschauer 1999, S. 228).³

¹ Dies ist zumindest der Idealfall. Man geht hierbei von einem gedachten Normalfluggast aus, "einer idealisierten Person, der die sozialen und psychischen Implikationen des über das Fliegen ermöglichten Ortswechsels zumutbar sind bzw. der unterstellt wird, dass sie sozialisatorisch darauf vorbereitet ist, eine derartige Extremsituation zu bewältigen und handlungsfähig zu bleiben." (Allert 2008, S. 58)

² „Unbestreitbar ist die Wahrscheinlichkeit, bei einem Autounfall zu Schaden zu kommen, wesentlich höher als bei einem Flugzeugabsturz. Aber die wahrgenommene *Schrecklichkeit* der Risiken des Fliegens liegt deutlich höher als die des Autofahrens. Aus Berichten von Flugzeugabstürzen wissen wir, dass katastrophale bzw. tödliche Folgen für die Mehrzahl der Flugzeuginsassen zu erwarten sind. Beim Autounfall sind oft nur Wenige betroffen und diese kommen mit etwas Glück mit einer vorübergehenden Beeinträchtigung ihrer Gesundheit davon. Da nützt es wenig, dass die Experten versichern, dass die Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturzes als äußerst gering einzuschätzen ist. Denn wenn die Gefahr eintritt – und dies kann nach dem Zufallsprinzip zu jedem Zeitpunkt geschehen – sind die Gefahrenpotenziale katastrophal.“ (Sticher 2013, S. 312)

³ Daran zu erinnern, dass dies nichts mit dem alten Flugtraum gemein hat, dass man im Flugzeug "nicht seiner selbst als des Fliegenden inne" wird, wie Adorno in einer melancholischen Skizze über das Fliegen vermerkt hat, man vielmehr "ganz Gegenstand" ist – "sei es eines vom eigenen Willen schlechterdings unabhängigen Vollzugs, sei es der verwaltenden Betreuungen" –, scheint überflüssig: Allenfalls ist ein technisches Ideal Wirklichkeit geworden, keineswegs der menschliche Traum vom Fliegen selbst (vgl. Adorno 1990, S. 322). Wie auch Natascha Adamowsky vermutet, hat mit dem Siegeszug der

Das Flugzeug wird ausgerichtet, die Sicherheitsinstruktionen beginnen. Dass die Kommunikation zwischen Passagieren und Personal mit dem Verweis auf eine mögliche Notsituation beginnt, beruhigt natürlich niemanden. Wir müssen uns anschnallen, den Körper parken – der Preis für höchste Mobilität ist eben Stillhalten. Die Maschine bewegt sich schneller und es kommt zu einer Art Stillstand aller menschlichen Tätigkeiten: *rien ne va plus*.⁴ – Wie habe ich es damals auf der Kirmes, in der Achterbahn und auf den anderen Vergnügungsmaschinen gemacht? Ich habe mich an irgendwelche Haltegriffe geklammert, die Augen geschlossen und ... *der Technik vertraut*. Die Angst war Teil des Spiels, des gesamten Arrangements, unabdingbar für die Initiation ins Vergnügen: Hatte man sie erst einmal überschritten, schrie man sie umso lustvoller wieder heraus. Aber die Fahrt in der Achterbahn ist kürzer als ein Flug, viel kürzer: Ein Hin und Her, ein Schleudern und Rütteln, ein Sausen und Brausen – dann ein Ruck: und die Höllenmaschine steht schon wieder. So schnell wie die Angst gekommen ist, so schnell ist sie verflogen. Unsicher torkeln wir zurück zu den anderen, grüßen, reden, werden wieder eingenetzt ins kommunikative System.

Die Technik ist durch den Menschen verstellt. "Hinter den Dingen steht wieder der Mensch, und er schaut durch sie hindurch." (Langeveld 1968, S. 150) Dass dieser menschliche Blick eine kurze Trübung erfahren kann, wird vielleicht derjenige wissen, der schon mal gottverlassen im Kernspintomographen steckte oder auch nur einmal Aufzug allein fäh –

Wir starten und genau jetzt hört die Kopfmachine auf zu denken; es fehlt die Distanz; ich ziehe mich zusammen, werde eins mit der Bewegung, ich werde zentrisch wie ein Tier. Ich schwitze wie ein Tier. Aber ich bin ein Tier, durch das ein luzider Riss geht; ich kann mich in Beziehung zu den anderen und der Welt setzen, ich kann mich ein bisschen selber sehen. Ja, als Zugabe meiner Flugangst, weiß ich, dass ich es bin, der sie *hat*. Ich bin wie eine überflüssige Kamera, die sich aus verschiedenen Positionen bei ihrem eigenen Verderben aufzeichnen kann: Eine Störung stört die nächste, Panik wird auf Panik gehäuft – fatale reflexive Potenzierung. Und alle Gedanken zerschellen an der einen *Wand*, stranden an diesem unmöglichen Punkt, der sich allem Denkbaren entzieht. Ja, ich weiß, was es bedeutet, (*heute*) zu sterben: –

ein Mensch! Gewiss, aber ein ängstlicher und auch bei ihm ist die Gefahr keine kleine, dass seine Exzentrizität, ähnliche wie beim Paranoiden, zu einer zentripetal gerichteten Überwältigung invertiert (vgl. Fuchs 2004, S. 476). Was soll das heißen? Eigentlich nur: Alles gilt mir; alles meint, alles verweist auf mich. Es ist genau das, was wir meinen, wenn wir zu einem Menschen sagen, er sei bekloppt: Er nimmt dort Beziehungen und Verbindungen wahr, wo wir nur zufällige und bedeutungslose Einzelheiten der Umwelt erkennen. Seine Subjektivität weist keine Risse mehr auf; in seinem idiosynkratischen System kommen wir nicht mehr vor.

In einer nur dem Menschen möglichen Defizienz verschränkt sich in der Anastrophé, in der Eigenbezüglichkeit alles Wahrgenommenen, die menschliche Fähigkeit zum Überstieg mit der in reiner Selbstbehauptung befangenen Zentralität des Tiers. Das paranoide Erleben steht gewissermaßen zwischen dem Weltbezug des Tieres und dem des Menschen; es erweist sich somit als auf halbem Wege steckengebliebene Selbsttranszendenz, als eine dem Subjektzentrismus verhaftet gebliebene und damit letztlich immer fiktive Perspektivenübernahme. (ebd.)

Technik der mechanische Flug das ekstatische Flugerleben beendet (vgl. Adamowsky 2004, S. 90).

⁴ Ich denke, dass sich dieser Stillstand aller menschlichen Aktivitäten, den Hirschauer bei der Bewegung des Fahrstuhls konstatiert, auch während der Start- und Landephase im Flugzeug ereignet (vgl. Hirschauer 1999, S. 231).

Unheilbare, gefräßige Angst; alle Reize verleibt sie sich in ihrem System der Bedrohung ein. Selbstreferentialität im Taumel der Überbewertung. Eine stehende Klimax. Oder ein Kreis. Unermüdlich dreht die Angst ihre Kreise, schraubt sich immer tiefer in sich selbst, verbeißt sich in den eigenen Schwanz. Die Angst ist selbsternährend, autotroph wie eine Pflanze; erblickt sie sich selbst, erschrickt sie nur erneut über ihre eigene Erscheinung. Alles wird groß um die Angst herum, überdimensioniert und riesenhaft, denn sie selbst, diese Zwergin, ist auf ihr eigenes Zittern zusammengeschrumpft. Dumm ist die Angst, ein Idiot; ständig wiederholt sie nur panisch *Angst Angst Angst*, sodass sie nichts mehr sieht und – erblindet. Alles zerrinnt; "jedes Außen verschwindet vor der Angst, sie rinnt einem durch die Finger, man selbst rinnt durch sich hindurch, und wo man mündet, das sieht man schon nicht mehr." (Jelinek 2006)

Es gibt keine festen Bezugspunkte mehr, alles ist hässlich verzerrt und verzogen. Ich sitz' in diesem Karussell und komm nicht mehr raus. Ich habe Angst. Ich kann nichts anderes tun außer Angst haben – weder lesen noch denken, geschweige denn schlafen. Musik ist auch nicht möglich. Auf Fragen antworte ich knapp – wenn überhaupt. Der mir liebste Mensch, der, der mir so nah wie kein anderer ist – wie ist er mir jetzt fern! Angst lässt vereinzeln, ja, ich bin allein, wie die vom Tiger gejagte Gazelle von der Herde getrennt. Unter Angst steht mir keine Kraft zu Gebote, keine Distanz zur Verfügung, um mich auf fremde Gedankenspiele einzulassen: unzugänglich für die Welt des Anderen, bin ich im Hier-und-Jetzt gefangen. Keinerlei Mittel steht mir zur Verfügung, um mich aus der übersteigerten Wachsamkeit, meiner Angst, zurückzuziehen.⁵ Als einziger fliege ich die volle Flugzeit: keine Vergangenheit, keine Zukunft – nur panisch aufgeladene Gegenwart. Ich lese eine Seite – ich weiß nicht womit; zwar ich erkenne Wörter, aber der Sinn dringt nicht zu mir durch. Keine Ablenkung möglich, ich wechsele die Körperhaltung, aber nichts verändert sich, nirgendwo ist Verweilen. *Flugangst ist das, was mir passiert, während die anderen ihre Pläne schmieden*. Alles ängstigt mich: mein Sehen, mein Riechen, vor allem das Hören – *Was ist das? Sind das die Turbinen oder bloß die Lüftung?* –, dieser Terror der Geräusche!⁶ Ich halte mir kurz die Ohren zu – jetzt tönt die Katastrophe nur betäubter. Nichts kann darüber hinwegtäuschen, dass man mir den Boden unter den Füßen weggezogen hat: unter mir spüre ich die Leere, das Nichts, unendliche Meter Höhe, es wackelt –

'hoher Jupiter, vergib mein Unterfangen!'

– ich erfahre die Verortungskrise am eigenen Leibe, und mit jedem Wackeln zerfällt er in Subjekt und Objekt zugleich. *Ich bin die Flugangst und habe sie gleichzeitig als diesen Körper* – das ist meine einzige Unterhaltung an Bord. Die primäre Leiblichkeit ist aufgebrochen und die Kluft kann nur über Bewusstwerdung wieder neu geschlossen werden (vgl. Fuchs 2000, S. 334f.).

⁵ Diese Formulierung geht auf Emmanuel Lévinas zurück, der die ziellose Wachsamkeit im Zusammenhang mit der Schlaflosigkeit erörtert hat (vgl. Lévinas 1984, S. 23).

⁶ Es sind immer wieder akustische Sinnesreize, die tiefliegende Ängste verursachen und eine Tür zum Unbewussten aufstoßen – vielleicht auch, weil das Hören am unmittelbarsten mit der Einbildungskraft verknüpft ist. "It is to the invisible that listening may attend." (Ihde 1976, S. 14). Den äußersten Schrecken kann man nicht sichtbar machen, nicht abbilden, aber hören kann man ihn. Das Ungeheure bleibt in der Schweben, nur angedeutet und gleichsam mit einem Bilderverbot belegt. In diesem Zusammenhang ist mir ein Bericht über die Einsatzkräfte in New York in Erinnerung geblieben, denen während ihres Katastropheneinsatzes am 11. September 2001 plötzlich ein bestimmtes, sich wiederholendes Geräusch auffiel, bis sie begriffen was es war: das Aufklatschen von Menschen auf dem Boden. Ein Geräusch, wie ein Feuerwehrmann sagte, dass er in seinem Leben niemals vergessen würde. – Eine seltene Erfahrung inmitten des ganzen visuellen Infernos!

Ich versuche mich zu beruhigen und atme tief durch; ich rufe die Vernunft an (die einzige Nummer, die ich hab'), sage mir, dass alles gut geht. Europaflüge sind sicher; auch sonst Fliegen sicher; schau dir die Statistik an. Aber die Rationalität, der ich mich unterwerfen will, wird sich niemals mit meinem leiblichen Erleben decken. *Buddhist sein*, denke ich, *sich aller Weltverhaftung entledigen, die Leere denken können. Den Körper überwinden*. Aber es geht nicht; so oft ich auch von ihm zu abstrahieren versuche: der *Standby-Knopf* fehlt leider. Ich bin kein Frachtgut und auch kein reines Bewusstsein; vielmehr ist mein leibhaftiges Ich an einen erfahrungsgemäßen Standort gebunden. Der verfluchte Leib, normalerweise unauffällig, im Hintergrund als die Bedingung der Möglichkeit all meiner Erfahrungen, ist jetzt mit der Maschine verschmolzen und schlägt bei jedem Wackeln, bei jedem Geräusch falschen Alarm.

– Dumme, nutzlose Körperreaktion. Denn wohin seine Fluchtgedanken richten, wenn die Zelle *alles* ist? –

Scheiße, es wackelt schon wieder, und ich will mich ausschalten, die Zeit vorspulen, ich will tot sein. Man bräuchte immer diese hochkonzentrierten Gift-Cracker aus dem Führerbunker in der Tasche.

Laß los, hat man mir vorher gesagt, aber ich kann nicht; es ist verdammt noch mal das Einzige, was ich hab': dieser Leib, dieses Bewusstsein, dieses endliche, einmalige Leben – nur wie es ertragen, wenn man gerade nur sterben will, einzig aus Angst, es zu *müssen*?! Es ist paradox und doch soll es Menschen geben, die von solch schrecklicher Todesangst gequält werden, dass sie sich letztlich umbringen. Denn der Tod ist nie gegenwärtig, nie präsent. "Der Selbstmord an sich nimmt nicht den Tod entgegen, sondern versucht eher, ihn als etwas Zukünftiges aufzuheben, ihm diesen Anteil an Zukunft, worin wohl seine Essenz liegt, zu entziehen." (Blanchot zit. n. Deleuze 1984, S. 49)

Man darf nicht daran denken, hat man mir auch mit auf den Flug gegeben und damit zugleich Ursache und Wirkung des Problems benannt. Aber am Beginn allen Denkens steht kein Ich, sondern ein Es. *Es* denkt in mir; es bildert in mir. Ich werde von schrecklichen Sequenzen heimgesucht, die nicht von hier sind; ich sehe die letzte erstaunte Bewegung, den verwunderten Blick, höre jetzt schon das Bersten und Brechen des Körpers, bevor es dann ganz dunkel wird... Scheitere ich also bloß am Überhang des Imaginären? Ideen sind mächtig, sie fixieren unser Denken und beschränken unseren Handlungsspielraum (vgl. Jullien zit. n. Peskoller 2004, S. 73). Aber ich hab' ja gar keinen, mein Handeln geht gegen Null. Wenn das Flugzeug abstürzt (was *freilich* selten vorkommt), wird der tödliche Aufprall auf Boden oder Wasser zum physikalischen Gesetz. *Die Gewissheit, die Gewissheit – das ist das Schlimmste*.

Es war Dostojewskis *Idiot*, der die Guillotine als unmenschliche Form der Todesstrafe ablehnte; der Mensch brauche wenigstens die Illusion seiner Handlungsfreiheit, das Bewusstsein, dem Unheil noch entgehen zu können.⁷ Festgeschnallt auf der Wippe, den Kopf auf der unteren Halsauflage verriegelt, wird der Tod zur blendenden Gewissheit – "und eine schlimmere Qual als diese gibt es auf der Welt nicht" (Dostojewski 2003, S. 35).

Das Platznehmen des Flugängstlichen in der Gangmitte oder in der Nähe von Notausgängen, so die Experten, bringt bei einer Bruchlandung – auch diese Illusion gehört zerstört – herzlich wenig.

⁷ So berichtet etwa Alexander Kluge in einem Gespräch über seine instinktive Neigung, kleine Autos zu fahren, insbesondere der R4 habe ihm sehr gefallen: „weil man den Eindruck hat wie beim Schlitten könnte man in schlimmsten Fall, wenn die Bremsen versagen, das Bein raus strecken und bremsen. Nur die Illusion davon gibt mir ein Gefühl der Sicherheit, die ich in einem Volvo, der gepanzert sozusagen fährt, abwehrsicher ist, aber den ich nicht anhalten könnte, da hätte ich dieses Sicherheitsgefühl nicht.“ (Kluge 2012)

Die Todesvisionen und das Eingeschlossensein im Flugzeug gehen somit Hand in Hand. Das Sterben hat eine klaustrophobe Dimension; keine Öffnung, keine Weitung, wie die Romantiker glaubten: "In Wahrheit verengt sich im Todeskampf der Raum, man hat keinen Platz mehr, weder auf dieser Welt noch in dieser Zeit. Die Empfindung solcher Engpass-Situationen ist das Unerträgliche überhaupt." (Sloterdijk/Scheu 2007, S. 34) Edgar Poes Horrorszenerario vom Lebendig-begraben-Sein ist somit auch nichts anderes als die Übersetzung des Todesbewusstseins in eine Lage des Leibs.

Und dann noch die Zeit: Werden die Millisekunden eines Auto- oder Zugunfalls noch ein letztes (?) Mal in *slow motion* festgehalten, um dem Bewusstsein des bevorstehenden Todes gerade noch "hallo" zu sagen, so bleibt dem Flugzeuginsassen im Falle eines Absturzes gerade *so viel* Zeit, um sich in der Unmöglichkeit des Todes einzurichten, aber *zu wenig*, um, wie bei der Aids- oder Krebsdiagnose, alle fünf Sterbephasen psychologisch zu durchlaufen.

Im Sturz nach unten fällt man in eine Nüchternheit, die nüchterner als nüchtern ist; jede Distanz geht verloren, kein Spiel ist mehr möglich, weder mit der Bewegung noch mit der Erscheinung und auch nicht mit der Illusion: Alles ist erschreckend real geworden (vgl. Peskoller 2004, S. 78).⁸ Jetzt erst wird das Gefängnis wirklich sichtbar, in das einen die Herrschaft der Rationalität hineingetrieben hat.

Das alles sehe ich jetzt schon. Als helllichtiges Tier rieche, wittere, antizipiere ich die Angst bei jedem *Insassen* im Katastrophenszenario. Sehe, wie die zur Schau gestellte Ruhe von ihren Gesichtern abfällt wie eine Maske, wie ihr panoramatischer Blick aus dem Fenster angstvoll wird, sie panisch aus dem alkoholinduzierten Schlaf hochfahren und schreckhaft ihre Bücher fallen lassen, mit denen sie sich vorm Offenen schützen, ihre Zeitungen & Zeitschriften mit Bildern von toten Haitianern. All das, was Schivelbusch (wie ich jetzt wieder die Muße habe nachzulesen) als Gewöhnung, Normalität und 'technische Alltäglichkeit' fasst, all die neuen 'Verhalten- und Wahrnehmungsweisen', die man angesichts von technischen Innovationen mühsam erlernt und zur neuen Wirklichkeit erhoben hat, fallen bei einem Unfall in sich zusammen wie ein Soufflé (vgl. Schivelbusch 1977, S. 177ff.). Alles *fake*. Das psychologisch durchgestylte Verhalten der Flugbegleiter entlarvt sich jetzt als das, was es ist: eine menschliche Sicherheitsfassade, deren ruinösen Verfall man nun bestaunen kann – das Kontinuitätsversprechen schwindet mit dem Lächeln auf ihren schönen Lippen, *halleluja!* Die ganze vergessene Bedrohlichkeit und Gewalttätigkeit der technischen Apparatur kehrt in einer Notsituation nur umso heftiger wieder und feiert ein wahres Feuerwerk des Verdrängten.

Nach Freud fehlt mir also der 'Reizschutz'; meine 'Rindenschicht' ist zu dünn; ich habe die neuen Reize des Fliegens noch nicht 'psychisch assimiliert', sie haben die Rindenschicht meines Bewusstseins noch nicht tiefgreifend genug verändert.⁹ Ich bin unruhig, verstört, nackt – außerstande, eine Normalität für mich herzustellen. Für mich ist der Flug noch ein "das gesamte Sensorium erregendes Raum-Zeit-Abenteuer" (Schivelbusch a.a.O., S. 147), das, wie ich hinzufüge, eine Todesdrohung verbürgt. Ja, ich bleibe an das Bewusstsein der drohenden Katastrophe gefesselt. Im Wettstreit mit den andern bin ich der Igel. Den Wettlauf in den Tod habe ich längst schon gewonnen. *Ick bün all hier.* Da capo!

⁸ Helga Peskoller trifft diese Aussage in Zusammenhang mit einem Fallschirmspringer, der den Sturz um ein Vielfaches ungeschützter und unmittelbarer erlebt als ein Flugzeugpassagier.

⁹ Vor dem Erfahrungshintergrund des ersten Weltkrieges und dem Massenphänomen des Granat-Schocks, entwickelte Freud seine 'Reizschutz-Durchbrechungs-Theorie', die eine Rückbesinnung auf die ursprüngliche traumatische Neurose darstellt. Mit dieser Theorie deutete Freud eine mögliche Antwort auf die Frage an, "wie die Industrialisierung des Reisens in der psychischen Struktur der Reisenden ihren Niederschlag findet" (Schivelbusch 1977, S. 146).

II

Wir spielen oft und gerne mit der Einbildungskraft, schreibt Kant in seiner *Anthropologie*, "aber die Einbildungskraft (als Phantasie) spielt ebenso oft und bisweilen sehr *ungelegen* auch mit uns" (Kant zit. n. Hüppauf 2004, S. 134).

Die menschliche Erkenntnis ist auf Bilder angewiesen – darin besteht schon bei Plato der Unterschied zwischen Menschen und Göttern. Wir können uns erkennend nicht direkt auf die Gegenstände beziehen, sondern müssen sie uns veranschaulichen (vgl. Böhme/ Böhme 1983, S. 234). Erst die Einbildungskraft vermittelt zwischen Anschauung und Denken und "bringt das Mannigfaltige der Anschauung in ein Bild" (Kant). Die Einbildungskraft fügt der Anschauung also eine weitere Quelle hinzu, da sie, ohne die Beteiligung der Sinne, etwas vorzustellen und dies Etwas anwesend zu machen vermag. Nach Heidegger heißt *einbilden*, sich ein Bild derart zu schaffen, dass dieser Anblick von uns selbst gebildet wird (vgl. Hüppauf 2004, S. 134).

Zählte Kant in der ersten Auflage der *Kritik der reinen Vernunft* von 1781 die 'Einbildungskraft', neben 'Sinn' und 'Apperzeption', noch zu den drei Quellen menschlicher Erkenntnis, so wird sie in der zweiten Auflage von 1787 nicht mehr als eigenständiges Erkenntnisvermögen angeführt. Jetzt sind es allein Sinnlichkeit und Verstand; die Einbildungskraft hingegen wurde disqualifiziert. Kant unterwirft das bildermachende Vermögen ganz der Herrschaft des Verstandes; er selbst übernimmt jetzt ihre Funktion. Die sinnliche Anschauung hat sich von nun an nach verstandesmäßigen Vorgaben zu organisieren; ihre Funktion beschränkt sich nur noch darauf, dem Verstand ein paar denk- und fragwürdige Anregungen zu geben. So wird die Phantasie – parallel mit der Vertreibung des Narren aus seiner gesellschaftlichen Position – durch die Aufklärung nach und nach aus der Philosophie vertrieben (vgl. Böhme/Böhme 1983, S. 233ff.).

In der hitzigen Imagination liegt eine Gefahr für den Menschen. Durchbricht sie die Herrschaft der Vernunft, ist er zu objektiver Erkenntnis nicht mehr fähig und eine Zeit lang, wie trunken oder berauscht, außerstande, "die Sinnenvorstellungen nach Erfahrungsgesetzen zu ordnen" (Kant zit. n. Böhme/Böhme 1983, S. 237) – wie in der Flugangst. Auch hier überflutet die Einbildungskraft die Anschauung mit einem Übermaß an Katastrophenbildern, die in keinem angemessenen Verhältnis zur Situation stehen.¹⁰

Aber ist es wirklich nur die Einbildungskraft? Sind es all die Bilder aus Fernsehen und Internet, die wieder in mir hochkommen und dieses Brechgefühl verursachen, oder ist es vielmehr mein Leib, der mir, in Form von furchtbaren Schreckensvisionen, die Angst vor innere Auge treibt?

Kant meint Ersteres, und so ist die Hypochondrie für ihn bloß das Geschöpf einer durchgedrehten Einbildungskraft. "Er glaubt, daß die diffusen Ängste und Befürchtungen des Hypochonders eine Störung der Kontrolle der Einbildungskraft sind, obgleich ihr Spiel doch nur die Repräsentanz eines tieferliegenden Verdrängten im Bewußtsein ist." (Böhme/Böhme 1983, S. 237) Die Einbildungskraft wird so zum Repräsentanten der Mächte, deren Herrschaft der Mensch, der sich nun als Vernunft definiert, in sich selbst nicht mehr Herr wird: des Leibes, der spontanen Einfälle, der Affekte (vgl. a.a.O., S.

¹⁰ Es ist im Übrigen ganz gleich, ob diese Angst berechtigt ist oder nicht; Phantasma oder Wirklichkeit, diese Unterscheidung ist bei der Konstitution psychischer Realität unerheblich. So findet beispielsweise in Kafkas Erzählung *Der Bau* die Frage, ob das scheinbar feindliche Tier, das den Ich-Erzähler ängstigt, real existiert oder nur eine reine Kopfgeburt darstellt, letztendlich keine Antwort. "Für die Phänomenologie des Schreckens, die Kafkas Arbeiten entfalten, bleibt die Antwort auf die Frage zweitrangig: Angst erzeugt die Einbildung ebenso wie die Realität, weil hinter ihnen gleichermaßen jene unsichtbaren Ursachen liegen, die das Leben zur Marter machen können." (Alt 2005, S. 661)

410). Deshalb schließt Kant die Einbildungskraft – und mit ihr den Leib – aus dem Reich des Vernünftigen aus. Indem beide menschlichen Phänomene weitgehend übergangen und verdrängt werden, kann die Hypochondrie somit als Produkt der Aufklärung gelten; sie bildet gewissermaßen nur deren eigene Kehrseite (vgl. ebd.).

Das Verdrängte im Flugzeug ist nichts anderes als die Angst vor dem Fliegen, die Angst vor der Maschinerie, die Angst vor dem Eingeschlossenensein, vor dem Tod. Aber diese Angst ist nicht mehr *up to date*. Flugangst ist irrational; als Phobie bezeichnet sie die krankhafte und unbegründete Angst vor einem bestimmten Objekt, einer Aktivität oder Situation (phobischer Reiz).

Die Angst vor dem Ausgeliefertsein und die Angst vor dem Verlust der eigenen Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit sind, wie auf den Seiten des Deutschen Flugangst-Zentrums nachzulesen, wesentliche Auslöser der Flugangst. Vor dieser Angst des Kontrollverlusts rankt auf Platz eins der Ängste¹¹ nur noch die vor dem Absturz. Terrorangst – ach ja! ganz vergessen – landet in der Umfrage des DFAZ mit insgesamt 1,2% auf dem letzten Platz (vgl. Flugangst-Studie 2009).

Allein bin ich aber keineswegs: Ein Drittel bis die Hälfte aller Flugpassagiere fühlt sich im Flugzeug unwohl oder leidet unter Angstzuständen. Es gibt also viel zu tun für Psychologen und Piloten, die einem den eigenen wie den fremden Körper erklären, denn sicher hilft dem eingebildeten Flugkranken das Wissen – über sich selbst wie über die Maschine. Auf diese Weise wird die Phantasie beruhigt. Denn Verstehen heißt voraussagen, kontrollieren und beherrschen können. Man lernt, die Reize während der Flugsituation besser einzuordnen: Schau mal hier, hör mal da – alles im grünen Bereich. Und auch die Steinzeit kann überlistet, das alte Tier in uns ruhiggestellt werden. Nach den ganzen Aufklärungs- und Umdeutungsversuchen, den Atemübungen und Entspannungstechniken fehlt dann nur noch die Hornhaut der Gewöhnung. Als Höhepunkt des Flugseminars also der inländische Kurzstreckenflug. Es klappt! Zwar bleibt ein Unbehagen, aber – *mein Gott!*

Dass die Angst nicht ganz zum Erliegen gebracht werden kann, dass ein tiefes Unbehagen bleibt, liegt in der Natur der Sache, in der Unnatur des Fliegens selbst begründet.

Vernunft ist ein Züchtungsprojekt, das sagte Nietzsche schon, aber der Selbst-Zucht, der Disziplin. Was das im Inneren hieß, welche Dunkelheiten da geschaffen wurden, welche Irrationalität im Rücken der Vernunft entstand, wurde vielen erst deutlich, als Disziplin nicht mehr Leistung des Einzelnen war, sondern von außen abverlangt, institutionell erzwungen wurde. Die Realisierung der Vernunft als Rationalisierung der Lebensbedingungen, Verwissenschaftlichung der Alltagswelt, Durchstaatlichung des sozialen Lebens, Technisierung der Arbeit, des Verkehrs, der Kommunikation: sie veranschaulichen im Großen und Äußerlichen, was im Kleinen und Inneren schon längst geschehen war. Die soziologische Aufklärung erst machte populär, was die psychoanalytische schon behauptet hatte: mit der Realisierung der Vernunft wird die Unvernunft mitproduziert. (Böhme/Böhme 1983, S. 10)

Im Flugzeug behauptet sich diese Unvernunft als widerstrebendes Gefühl des Unwohlseins, als Angst; dabei macht man die unangenehme Erfahrung, dass sich der affektive Selbstbezug des Leibes rationaler Steuerung und Kontrolle eigensinnig entzieht.

¹¹ Flugangst tritt selten isoliert in Erscheinung, da Ängste dazu tendieren, auf andere Situationen überzuspringen. So gehen mit der Aviaphobie häufig auch andere Ängste einher, wie der Klaustrophobie, der Agora- oder Akrophobie (vgl. Thünnhisen 1997, S. 397).



Beschwörungen des Körpers/Anrufung der Vernunft:
Seminare gegen Flugangst

In den Flugseminaren wird genau gegen diesen Autonomieverlust angegangen. Auf der kognitiven, körperlichen und der verhaltensbezogenen Ebene wird die Angst nun verstehbar, ihre 'Unangebrachtheit' offenbar gemacht. Indem man die Flugangstgeplagten mit den Reaktionsweisen ihres Körpers und den 'katastrophisierenden' Gedanken vertraut macht, wird der Versuch unternommen, die angstvolle Bilderflut zu stoppen und dem Leib das Veto der Vernunft entgegenzuhalten.

Unmittelbar werden wir an das Bild des an den Mastbaum gefesselten Odysseus erinnert, als er mit seiner Mannschaft an den Sirenen vorbeifährt. Die Interpretation dieser Geschichte von Adorno und Horkheimer ist längst bekannt: "Furchtbares hat die Menschheit sich antun müssen, bis das Selbst, der identische, zweckgerichtete, männliche Charakter des Menschen geschaffen war, und etwas davon wird noch in jeder Kindheit wiederholt." (Adorno/ Horkheimer 1969, S. 40) Subjekt sein heißt demnach, Herr seiner selbst zu sein. Wesentlich dabei ist die Beherrschung der eigenen Lust, der Triebe und Gefühle, um überhaupt im gesellschaftlichen Prozess funktionsfähig zu sein. Vernunft entlarvt sich so als ein Akt der Herrschaft.

Die Auszeichnung der Vernunft als eigentlich Menschliches und zugleich Gottesebenbildliches ist von dem Augenblick an, als intellektuelle Autonomie sich von leiblicher Gebundenheit, natürlichen Abhängigkeiten, affektiver Spontaneität und traditionellen Zusammenhängen abhebt, ein Akt der Herrschaft; der Selbstbeherrschung und Naturbeherrschung zugleich. (Böhme/Böhme 1983, S. 18)

Für Adorno und Horkheimer ist es gerade diese Dialektik von Naturbeherrschung als Fortschrittsprojekt und der Vergewaltigung der eigenen Natur, die den Beginn des Falschen darstellt.

Ist die Technik der Ausdruck von äußerer Naturbeherrschung, so fungieren die gesellschaftlichen Regeln hingegen als Apparaturen der inneren Naturbeherrschung: Werden auf der einen Seite mittels technischer Apparaturen die Naturkräfte und -stoffe zu ökonomischen Leistungen diszipliniert, so strukturieren auf der anderen Seite die sozialen Normen einer Gesellschaft das Individuum derart, dass es sich möglichst reibungslos in den gesellschaftlichen Kontext einfügt und darin Leistungen vollbringt (vgl. Schivelbusch 1977, S. 149f.).

Den Naturkräften wird durch die technische Apparatur dasselbe angetan wie den Individuen durch die gesellschaftlichen Regeln, mehr noch, an den Apparaturen der äußeren Naturbeherrschung selber zeigt sich der Fortschritt als ebenso zunehmende Selbstdisziplinierung wie an den Individuen, die die gesellschaftlichen Regeln verinnerlichen. (ebd.)

Marx' Bemerkung, dass die Produktion nicht nur einen Gegenstand für das Subjekt, sondern ebenso ein Subjekt für den Gegenstand produziere, knüpft genau an dieses dialektische Verhältnis von äußerer und innerer Naturbeherrschung an (vgl. Marx zit. n. Schivelbusch 1977, S. 151).

Das ausbeuterische Verhalten der Menschen gegenüber der Natur schlägt somit auf den Menschen selbst zurück – auf seinen Leib, der Natur ist (vgl. Böhme 1992, S. 78). Wenn sich das Selbstverhältnis des Menschen hauptsächlich über die Vernunft definiert und Konzeptionen personaler Identität ihre Aufmerksamkeit überwiegend auf den 'inneren Menschen' richten, dann droht der menschliche Leib zu einem bloßen Körperding zu verkümmern, der bloß noch als die Trägersubstanz für den Geist und ein in Handlungsprozessen beliebig einsetzbares Instrument fungiert (vgl. Barkhaus 2001, S. 29f.) Dann teilt er dasselbe Schicksal wie die Natur: "er wird zugelassen, soweit er vernünftig ist, eine rational durchsichtige steuerbare Maschine: als res extensa, Körper." (Böhme/Böhme 1983, S. 14)

Dass die tiefe Störung der unmittelbaren leiblichen Existenz auch gerade aus der Durchrationalisierung des gesamten Daseins resultiert – dieser Zusammenhang wird in den Flugseminaren zumeist übersehen. Es geht primär darum, wieder fliegen zu können. Aber was soll man auch machen? Immobilität kann sich auf Dauer weder das flugangstgeplagte Individuum noch Lufthansa leisten.

III

„Auf dem Gipfel des hoch in den Himmel ragenden *Olympos* stehen die von Hephästos, dem Gott der Schmiede, erbauten Götterpaläste. Dort fällt weder Schnee noch Regen, dort weht kein Wind.

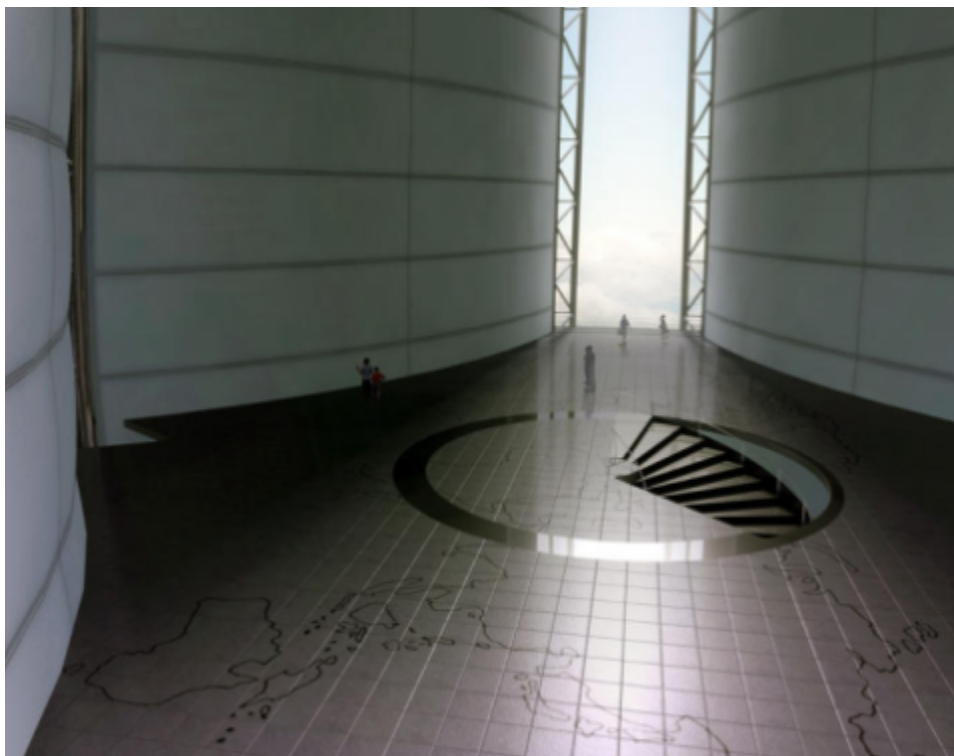
Auf den immer heiteren Höhen dieses Berges verbringen die Götter ein seliges Leben in ewiger Jugend.“

Gustav Schwab, *Die Sagen des klassischen Altertums*

Man kann den Weg aber auch aus umgekehrter Richtung beschreiten, vom Objekt zum Subjekt sozusagen, wie die Londoner Designfirma *Seymourpowell*. Ihr entworfenen Luftschiff 'Aircruise' erweitert den technischen Verblendungszusammenhang derart, dass sich womöglich jede Korrektur am Menschen erübrigt. In den fliegenden Luxushotels mit Bar, Penthouse und Apartments tritt vielleicht erst gar kein sinnloses *Fight-or-flight-Verhalten* zutage. Kein Platzmangel, keine beunruhigenden Sicherheitsvorführungen, keine lauten Fluggeräusche und -empfindungen; vielmehr versprechen weitläufige Aussichtsplattformen und gediegene *Lounges* Ruhe und Beschaulichkeit, bietet das eigene Apartment Rückzugsort und Behausung des Selbst.

Auf eindrückliche Weise täuschen die 'Giganten der Lüfte' über die riesige Maschinerie hinweg, die sich als abstraktes Organisationsschema zwischen die Menschen und der Umwelt schiebt (es sind in diesem Fall Gastanks von 330.000 Kubikmetern). Gegenüber den gigantischen Apparaturen erscheinen sie nur noch als "lebendige Anhängsel" (Marx zit. n. Schivelbusch 1977, S. 111). Die Verbindung des Reisenden zur unmittelbar leiblich erfahrenen Natur geht hierbei völlig verloren: Die Reise wird zu einem Traum. Sanft gleitet man dahin, über Landschaften, Meere und Städte; die unendlichen Räume sind einem zurückgegeben; keine Hochhäuser, die den Blick verstellen, keine Straßen, denen man folgen müsste, kein Lärm, der einem die Gedanken zerfetzt. Ja, ich stelle mir vor, dass man dort oben nur leise den Wind rauschen hört. Der Leib ist vergessen, die Welt ist nunmehr ein Sehen und ein Denken: *clare et distincte percipitur*. Die Beobachterposition war nie göttlicher.

Im Gegensatz zu den ICE-Trassen, auf denen die Züge den Raum mit Geschwindigkeiten von bis zu 320 km/h gewaltsam vernichten, macht sich anhand der fliegenden Luxusschiffe eine andere Tendenz des Transportwesens bemerkbar: Hier geht es nicht darum, schnellstmöglich von einem Ort zum einem anderen zu gelangen, sondern um eine ästhetische Erfahrung der Natur (die 'Aircruiser' erreichen bei Windstille nur eine Geschwindigkeit von 100 bis 150 km/h). Es geht um eine Zielgruppe, "für die der Genuss der Reise wichtiger ist, als schnell von A nach B zu gelangen", so Nick Talbot, Chefdesigner der Firma (vgl. Spiegel-online 2010). "Es ist wie eine Kreuzfahrt auf den Weltmeeren, die sich aber nicht auf den Ozean beschränkt." (vgl. Focus online 2010) Hieran zeigt sich, dass in einer Epoche, die fliegen kann, nicht mehr der Aufstieg oder der Selbstflug oder auch die Manövrierfähigkeit faszinierend ist. "Statt dessen verkörpert sich die Flugerfahrung in der von oben gesehen Totale – dem Überflug, der das Panorama zeigt, und dabei wahlweise den 'Überblick', den 'Durchblick', die 'Draufsicht' verspricht." (Gehring 2002, S. 150)



Panorama, aus dem Griechischen πᾶς (sprich: pas - alles, ganz) und ὁράω (sprich: horao - sehen)

Der Luftverkehr produziert und verkauft zunächst Ortsveränderung. Was diese Produktion jedoch grundsätzlich von aller anderen industriellen Produktion unterscheidet, ist die *Gleichzeitigkeit* von Produktion und Konsumtion. "Die Konsumtion industriell gefertigter Gegenstände ist zeitlich und räumlich von ihrer Produktion getrennt. Der industrielle Charakter äußert sich nur indirekt (Gleichförmigkeit, Massenhaftigkeit usw. der Waren). In der Produktion von Transport dagegen, die von der Seite der Reisenden gleichzeitig Konsumtion ist, wird der industrielle Charakter in actu erfahren." (Schivelbusch 1977, S. 110f.) Nicht nur die Ortsveränderung, sondern auch ihre materielle technisch-industrielle Herstellung geht in die Konsumtion des Reisenden ein: Der Körper ist beim Reisen den mechanischen Erschütterungen, den Stößen und Vibrationen der Maschine rückhaltlos ausgesetzt. Im Zuge des technischen Fortschritts wird die technische Apparatur jedoch mehr und mehr verfeinert; "ihr Lauf wird immer glatter, ihre beunruhigenden Eskapaden werden,

wenn nicht schon technisch abgeschafft, so doch weitgehend für das Empfinden abgepolstert." (a.a.O., S. 143) Die Bemühungen gehen in die Richtung, alle beunruhigenden Äußerungen durch technische Perfektionierung auszuschalten oder zumindest weniger fühlbar zu machen; nichts soll an den industriellen Ursprung der Dinge erinnern. Die Technik wird vom Menschen getrennt wie die wilden Tiere vom Zoobesucher (vgl. Hirschauer 1999, S. 225).

Autos zum Beispiel sind heute so sicher wie noch nie zuvor in ihrer Geschichte; sie surren und summen nur so dahin und selbst das Geräusch der zufallenden Wagentür ist psychologisch so well-designed, dass an Scheitern nicht zu denken ist. Michel Houellebecq beschreibt in *Die Möglichkeit einer Insel* das Empfinden, das sich in einem Mercedes SL 600 bei 250 Stundenkilometer einstellt, sehr präzise als ein "Gefühl abstrakter Macht, vermutlich wie jemand, der sich vor dem Tod nicht fürchtet" (Houellebecq 2005, S. 121). Zu dieser Empfindung passt die heute oft geäußerte Feststellung, dass der Tod in einer Welt der totalen technischen Machbarkeit grundsätzlich die Qualität eines Unfalls besitzt.

Schon 1875 vermutete der Ingenieur Franz Reuleaux, dass der Fortschritt in der Maschinen-technik in der zunehmenden Ausschaltung des *Spiels* besteht: Je perfekter die Technik, umso lückenloser ihr Ineinanderspiel, umso weniger Spielraum der einzelnen Teile. Dieser technische Fortschritt wird irgendwann derart vollkommen sein, dass "die kosmische Freiheit der Naturerscheinung in der Maschine in Ordnung und Gesetz übergeführt [ist], welche äußere Gewalten gewöhnlicher Art nicht zu erschüttern vermögen" (Reuleaux zit. n. Schivelbusch 1977, S. 150).

Dass technische Errungenschaften nicht nur Organ-, sondern auch Phantasieverlängerungen darstellen, dürfte anhand des Zukunftsprojekts 'Aircruise' mehr als offenkundig sein. Ob es allerdings tatsächlich zur Konstruktion kommt, steht noch in den Sternen. Einen Investor gibt es bislang noch nicht – doch nach Angaben der Designfirma sei ein Bau bis zum Jahr 2015 denkbar (Spiegel-online 2010).

Die Allmachtsphantasien, die der Mensch in seinen technischen Innovationen bekundet, bleiben von der Ohnmacht jedoch stets bedroht, denn proportional zum technischen Gelingen wächst auch das mögliche Versagen. "Je zivilisierter der Fahrplan, je effektiver die Technik", so Schivelbusch, "umso katastrophaler die Destruktion im Kollaps. Es besteht ein genaues Verhältnis zwischen dem Stand der Technik der Naturbeherrschung und der Fallhöhe der Unfälle dieser Technik." (Schivelbusch 1977, S. 118) Und je "höher deren technischen Niveau, umso denaturalisierter das an sie gewöhnte Bewußtsein, umso destruktiver der Zusammenbruch beider" (a.a.O., S. 145).

Das Selbstzerstörerische der Angst, dieses sinnlose Wüten gegen sich selbst, findet somit seine Entsprechung in der technischen Apparatur, deren Energie und Kraft im Unglücksfall gegen sich selbst ausschlägt – die Vernichtung kommt in beiden Fällen von innen.

(ANHÄNGSEL)

IV

Passiert ist freilich nichts dergleichen und nach der Angst umsonst mischt sich, zu allem Überflus, in die Ermüdung allmählich die Scham. Wie schleichendes Gift entfaltet sie ihre Wirkung, als wir uns, schwer bepackt und schweigsam, auf dem Nachhauseweg die lange, mit Schneematsch bedeckte Straße entlangschleppen. Ich trage das undeutliche Empfinden einer Demütigung in mir; mein Körper ist taub, dröge, fast fühllos, so als wäre ich ordentlich durchgeprügelt worden. Wie ein Hamster, der den ganzen Tag wie bekloppt gegen sich selbst gewütet hat und auf einmal mit einem

läppisch-kurzen Handgriff aus dem Laufrad genommen, aus seiner 'schlechten Unendlichkeit' befreit wurde: Dann sitzt er einen halben Tag bloß dort an einer Stelle, fast völlig regungslos, bis er wieder seine gewohnten Aktivitäten aufnimmt.

Wenn ich daran zurückdenke, was sich auf dem Hinflug zwischen meiner Freundin und mir in Zürich abspielte, kommt mir das alles selbst unglaublich vor ... Als ich nicht mehr weiterfliegen wollte, durchs Terminal geirrt bin, an tausend Menschen, an tausend Schildern vorbei, immer wieder neue, aber kein Ausgang in Sicht, nur endlose Gänge, Zwischenräume, Unorte, durch die ich gegangen bin im Gedankentaumel, entscheidungswütig, doch von Zweifeln gespalten, eine *Lounge* nach der anderen, eine neue Rolltreppe nach oben, an irgendwelchen Läden vorbei, manchmal ein paar Fenster, die ein Stück nassgraues Draußen zeigten – aber kein Weg ins Freie ... Wie viele Zwänge mir in diesem Moment bewusst wurden! Wie sehr ich gemacht, gedacht und gelebt wurde! Wie verzweifelt ich war! ... Und als wir dann wieder zusammen in diesem Matsch und Dreck vor einem Raucherbereich standen und sie mich überreden wollte, mich gebeten, ja – das war das Schlimmste! – fast angefleht hat, doch bitte weiterzufliegen, ich solle mir den Urlaub vorstellen, Lissabon, wie schön das alles werden würde, von dort aus könne ich doch wieder mit dem Zug zurückfahren ... Wie ich *Nein* gesagt habe in einem mir selber fremden Gesetzes-Ton, *ich kann nicht*, und dann, als sie mich besänftigend streicheln wollte, meine brennende Zigarette drohend gegen den eigenen Handrücken gerichtet habe, damit sie endlich verstünde – wem kann man das schon erzählen? *Das glaubt mir keiner*, hat sie selbst lachend gesagt, als wir uns dann draußen vor dem *Aeroporto Lisboa* umarmten und küssten ... Keine Frage, an so was können langjährige Beziehungen scheitern, und ich sehe noch, wie sie kurz schluckt und innehält, als ich ihr draußen sagte, *geh vor, ich komme nach oder nicht*, die zwei Tränen, die ihr lautlos über die Wangen rollen, als sie zögerlich den Haustürschlüssel vom gemeinsamen Bund abtrennt, den Ruck, den sie sich dann geben muss, um sich endlich um- und wegzudrehen, all die Kraft, die es die kleine starke Frau kostet, nicht die Beherrschung zu verlieren – eigentlich waren es genau diese Bilder und fragte man mich, wieso ich letztendlich doch mitgeflogen sei, dann würde ich allen Ernstes antworten, dass mir auf der Toilette im Boardingbereich der *Gedanke der Liebe* kam: sich aufzuopfern. Aber zweifellos würde ich mich der Lächerlichkeit preisgeben, wenn ich erzählen würde, dass ich im letzten Moment das Flugzeug tatsächlich in dem heroischen Bewusstsein betreten habe, nun für einen anderen Menschen mein Leben aufs Spiel zu setzen – Also bitte, das ist doch wirklich ein bisschen überzogen! So schlimm ist Fliegen ja auch nun wieder nicht, möchte man da, wie blöd, gerade dem Flugängstlichen sagen.

Wer ich dort oben im Flugzeug war, weiß ich nicht mehr. Alles geht zu schnell; alles zerrinnt in den eigenen Händen – deswegen schreibe ich drüber. Weil ich nicht richtig darüber sprechen kann und dennoch mein eigener Zeuge sein möchte.

Das 'gerettet' im Untertitel dieser Arbeit bezieht sich ganz unmittelbar auf diesen Umstand. Aber darüber hinaus möchte ich dieses Adjektiv in einem noch anderen Sinne verstanden wissen: Zum einen meint es natürlich, einem außerordentlichen Zustand, der Angst, etwas abgerungen, also das Unvernünftige, Widerständige, Flüchtige, wengleich verfremdet und entstellt, in eine generalisierte Ordnung der Sprache überführt und so vor dem Vergessen bewahrt zu haben – das ist die eigene Zeugenschaft; zum anderen aber – und jetzt schäme ich mich fast, es zu sagen – ist, nein, *war* dieses Retten der Gedanken wirklich ganz wortwörtlich gemeint: als Nicht-Wissen, als tiefer Zweifel, als die Ungewissheit der Passage ...

Wir Schreiber sind eben immer auch Flugschreiber und unsere Dokumente Krisendokumente.

Aber eine 1:1 Niederschrift bleibt uns Menschen verwehrt. Wir können nicht, wie die Maschine, vollziehen und verzeichnen zugleich, unser *getanes* Ich geht dem *gedachten* stets voraus und niemals werden wir es einholen (vgl. Meyer-Drawe 2008). Reflexion geschieht notwendigerweise *post festum* und so sind wir auf die auf die Zwischenstops zwischen den Zeiten angewiesen, auf die kleinen Ruhe- und Aussichtspunkte, *Lichtungen* gleichsam, in denen sich kurz zeigt, was uns im Geschehen mitreißt und umfängt.

Die letzte SMS, die ich auf dem Rückflug in meinem Handy unter *Entwürfe* gespeichert habe (als sei es eine *black box*), lautet:

In Zürich müssen wir warten;
draußen wird es langsam
dunkler. Durch die großen
Fensterscheiben kann
ich sehen, wie die Tragflächen
unserer Maschine enteist werden;
ansonsten ist alles grau, nichts
zu erkennen außer Schnee und
Nebel. *Ins Licht*, denke ich,
den Überstieg schaffen.

LITERATUR

Bücher

- Adorno, T.W./Horkheimer, M., 1969: *Dialektik der Aufklärung. Philosophische Fragmente*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Alt, P.-A., 2005: *Franz Kafka. Der ewige Sohn*. München: C.H. Beck.
- Böhme, H./ Böhme, G., 1983: *Das Andere der Vernunft. Zur Entwicklung von Rationalitätsstrukturen am Beispiel Kants*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Deleuze, G., 1984: *Porzellan und Vulkan. S. 45-59 in: F. S. Fitzgerald: Der Knacks*. Berlin: Merve.
- Dostojewski, F., 2003: *Der Idiot*. Frankfurt am Main/Leipzig: Insel.
- Fuchs, T., 2000: *Leib, Raum, Person. Entwurf einer phänomenologischen Anthropologie*. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Houellebecq, M., 2005: *Die Möglichkeit einer Insel*. Köln: Dumont.
- Ihde, D., 1976: *Listening and Voice: A Phenomenology of Sound*. Athens: Ohio University Press.
- Langeveld, M. J., 1968: *Studien zur Anthropologie des Kindes*. 3. durchges. u. überarb. Auflage. Tübingen: M. Niemeyer.
- Lévinas, E., 1984: *Die Zeit und der Andere*. Übers. u. mit e. Nachw. vers. von L. Wenzler. Hamburg: Meiner Verlag.
- Schivelbusch, W., 1977: *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. München: Hanser.

Zeitschriftenbeiträge

- Adamowsky, N., 2004: *Flugsehnsucht – Himmelsparadiese im Diesseits. Technische und ekstatische Fluglinien in die Moderne*. *Paragrana. Internationale Zeitschrift für Historische Anthropologie* 13: 81-93.
- Allert, T., 2008: *Das Flugzeug als Kommunikationsraum. Handlungsformen, Vergemeinschaftungstypen und Berufsprofile an Bord*. *Sozialer Sinn* 9: 57-72.
- Fuchs, T., 2004: *Die Welt als Innenraum. Kafkas 'Bau' als Paradigma paranoider Räumlichkeit*. *Nervenarzt* 65: 470-477.
- Gehring, P., 2002: *Die Bewegung des Fliegens. Zur erkenntnistheoretischen Valenz einer Metapher*. *Leipziger sportwissenschaftliche Beiträge* 43: 137-157.

- Hirschauer, S., 1999: *Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung von Anwesenheit. Eine Fahrstuhlfahrt. Soziale Welt 50: 221-246.*
- Hüppauf, B., 2004 *Immanuel Kant vergönnt sich eine Lustreise – Reisen und Wissen. Paragrana. Internationale Zeitschrift für Historische Anthropologie 13: 113-137.*
- Peskoller, H., 2004: *Anatomie der Nüchternheit. Paragrana. Internationale Zeitschrift für Historische Anthropologie 13: 70-80.*
- Sloterdijk, P./ Scheu. R., 2007: *Der Mensch und die Grenzen seiner Natur. Die Athletik des Sterbens. Schweizer Monatshefte. Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur 87: 34-39.*

Beiträge aus Sammelbänden

- Adorno, T. W., 1990: Man ist ganz Gegenstand. S. 322–323 in: H. Lamprecht (Hrsg.), *Vom Fliegen. Gedichte – Prosa – Bilder.* Frankfurt am Main: Insel.
- Barkhaus, A., 2001: Körper und Identität. Vorüberlegungen zu einer Phänomenologie des eigen-sinnigen Körpers. S. 27-49 in: Karoß, S./Welzin, L. (Hrsg.): *Tanz Politik Identität.* Münster: LIT.
- Böhme, G., 1992: Leib: Natur, die wir selbst sind. S. 77-93 in: Ders.: *Natürlich Natur. Über Natur im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit.* Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Sticher, B., 2013: Das mit dem Unversicherbaren konfrontierte Individuum. Eine psychologische Betrachtung. S. 307–333 in: Hempel, L./Bartels, M./Markwart, T. (Hrsg.), *Aufbruch ins Unversicherbare. Zum Katastrophendiskurs der Gegenwart.* Bielefeld: transcript.
- Thünnihßen, I. K., 1997: Der Preis des Fortschritts: Flugangst – eine 'moderne Phobie'. S. 385-401, in: Bauer, D. R./Behringer, W. (Hrsg.): *Fliegen und Schweben. Annäherung an eine menschliche Sensation.* München: dtv.

Elektronische Datenquellen

- Designprojekt "Aircruise". Luxus-Luftschiff der Zukunft. Spiegel-online 04.02.2010.
<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,675955,00.html>
- "Flugangst-Studie 2009" des Deutsches Flugangst-Zentrums.
http://flugangstzentrum.de/Pressemeldung_Oktober2009_Studie-Flugangst.html
- Jelinek, E., 2006: Angst 2. Geschrieben für die "Nischen der Angst", gezeigt im Rahmen des 4. Wochenendes der jungen Dramatiker vom 30.09. – 01.10.2006 in den Münchner Kammerspielen.
<http://www.elfriedejelinek.com/>
- Meyer-Drawe, K., 2008: Maskeraden des Ich. Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung Hörsaal City "Wer bin ich?" vom 28.05.2008.
<http://c3-4-8.serverhosting.ruhr-uni-bochum.de/index2.php?id=154>
- Zukunftsprojekt "Aircruise". *Das fliegende Luxushotel. Focus online 05.02.2010.*
http://www.focus.de/reisen/fliegen/zukunftsprojekt-aircruise-das-fliegende-luxushotel_aid_477417.html

Hörbuch

- Kluge, A., 2012: *Die Pranke der Natur (und wir Menschen). Das Erdbeben in Japan, das die Welt bewegte, und das Zeichen von Tschernobyl.* München: Kunstmann.