

3 m
 5 m
 4m
 7m
 POI



Indoor Navigation als App

WIE CYBORGS DEN FRANKFURTER FLUGHAFEN EROBERN

VALENTIN MEILINGER & JASCHA MARIAN NOATZKE
 September 2015
 Goethe-Universität Frankfurt am Main | Geographisches Institut für Humangeographie

Autoethnographierte Indoor-Navigation

WIE UNS DER FRANKFURTER FLUGHAFEN ZU CYBORGS MACHT

Die App ordnet die Welt: Der Flughafen als Labor

Eine Indoor-Navigationsapp wird konzipiert: Passagiere, Smartphones, der Code, die Flughafenarchitektur, Serverinfrastrukturen, das Wifi-Signal und materielle Artefakte werden als hybride Elemente in das Netzwerk der Indoor-Navigation integriert. Die App richtet das Netzwerk nach dem Navigationsziel aus und ordnet die Welt am Flughafen. Die Handlungen der Passagiere werden technisch vermittelt. Die Passagiere werden zu Cyborgs.

Ein Netzwerk gerät aus den Fugen...

Komplexe Architekturen, fehlerhafte Codes und soziale Störfaktoren bedingen situativ Irritationen des Netzwerks. Die Navigation wird unterbrochen. Die Unordnung der Welt zeigt sich.

» Ich kann meine eigene Position innerhalb des Flughafens gerade nicht in Relation zu andern, mir bekannten Orten oder solche, die mir vorher aufgefallen wären, setzen «

...und ordnet sich wieder neu.

Das Netzwerk behält seine Konzeption im Gedächtnis, orientiert sich neu. Zwischen App, Cyborgs und dem Raum werden Netzwerkverbindungen aufgelöst und neue geknüpft. Irritationen werden kompensiert.

» OBWOHL ich die Technik hatte, fragte ich TROTZDEM mehrmals andere Menschen nach Informationen, die mir fehlten. «

Wer ordnet wen? – Hybride Netzwerke machen Cyborgs!

Die Integration digitaler, sozialer und materieller Elemente innerhalb der Ordnung des Netzwerks lässt situativ unterschiedliche Elemente aktiv werden. Ontologische Grenzen verwischen. Technologie erlangt Handlungsmacht. Die Aufmerksamkeit von Cyborgs wird kanalisiert.

» Aber ich beachte die anderen auch nicht, ich bin zu beschäftigt mit dem Tablet in meiner Hand, bzw. damit, die Orte zu identifizieren, an denen es mich vorbei lenkt ●

Google, Amazon und Co. revolutionieren heute Gesellschaft in Theorie und Praxis: Der Frankfurter Flughafen wird zum Labor der App-basierten Indoor-Navigation¹. Bruno Latour² und zahlreiche andere Forscher_innen theoretisieren Gesellschaft als Produkt soziotechnischer Konstruktionsprozesse von Wirklichkeit. Die Stadt wird zur Assemblage³ zum sozialräumlichen Produkt technisch vermittelter *everyday urbanisms*⁴.

Wir fragen uns, wie eine hybride Raumproduktion in soziotechnischen Akteur-Netzwerken den Frankfurter Flughafen als *body-technology-nexus*⁴ hervorbringt und welche Handlungsmacht Technologie dabei einnimmt.

Autoethnographie: „Enter the space of the story“⁶ Autoethnographische Selbstversuche mit der App dokumentieren die hybride Raumproduktion am Flughafen. Dabei wird am eigenen Körper Erlebtes als „*storied performance*“⁷ verschriftlicht und interpretiert. Im Ergebnis lassen sich der Handlungskontext – das Netzwerk der Indoor-Navigation – der gelebten Erfahrungen dekonstruieren und Aussagen über Machtgeometrien darin ableiten⁸. Die Auswertung erfolgte nach einer flexibilisierten qualitativen Inhaltsanalyse⁹.

Was sagt uns das „Labor“ Flughafen? Indoor-Navigation braucht Infrastrukturen. Flughafenpassagiere wollen schnell ans Ziel. Beides schafft Räume. Der Flughafen wird zum Ort, wo Körper und Technologie in hybriden Netzwerken Räume schaffen – zum *body-technology-nexus*. Ordnung und Unordnung der Wirklichkeit manifestieren sich: **SPEZIFISCHE KOMPLEXITÄTEN**, wie die Flughafenarchitektur, führen zu *Netzwerkirritationen*. **SPEZIFISCHE ORDNUNGEN** zeigt das Labor Flughafen in klaren ökonomischen Interessen, Hierarchien und einer überschaubaren Anzahl an Akteuren, die das Navigationsnetzwerk konzipieren. Die Frage nach exportierbaren Laborbedingungen bzw. prototypischen Charakteristika des Flughafens als Smart City knüpft direkt an unsere Forschung an und eröffnet dem Feld tiefergehende Fragestellungen ●

QUELLENVERZEICHNIS
¹ INFOFT (2015): FLUGHAFEN FRANKFURT. SUCCESS STORY. Online verfügbar unter: <http://www.infoft.de/Branchen/Airports/Success-Story> (Abrufdatum: 13.07.2015)
² LATOUR, B. (2006): GEBT MIR EIN LABORATORIUM UND ICH WERDE DIE WELT AUS DEN ANGELN HEBELN. In: BELLINGER, A. (HrG.): ANTHOLOGY. EIN ENKURSIERENDES HANDBUCH ZUR AKTEUR-NETZWERK-THEORIE. Bielefeld: transcript, S. 103-135.
³ LATOUR, B. (2007): EINE NEUE SOZIOLOGIE FÜR EINE NEUE GESELLSCHAFT. Berlin: Suhrkamp
⁴ BELLUZZI, G., GUANTARI, F. (1987): A THOUSAND PLATFORMS, CAPITALISM AND SCHIZOPHRENIA. 2. pr. Hg. v. Félix Guattari. Minneapolis: Univ. of Minnesota Pr.
⁵ MCFARLANE, C. (2011): THE CITY AS ASSEMBLAGE: DWELLING AND URBAN SPACE. In: ENVIRONMENT AND PLANNING D 23 (4), S. 649-671. DOI: 10.1080/0147100.2011.595688
⁶ AMIN, A., THRIFT, N. (2003): CITIES. REMAKING THE URBAN. REPR. Cambridge: Polity
⁷ GANDY, M. (2005): CYBORG URBANIZATION: COMPLEXITY AND MONSTROSITY IN THE CONTEMPORARY CITY. In: INTERNATIONAL JOURNAL OF URBAN AND REGIONAL RESEARCH 29 (1), S. 26-49. DOI: 10.1111/1468-2427.2005.00568.x
⁸ BEHRN, M., PATTI, C. J. (2015): LOST IN NARRATION: APPLYING AUTOETHNOGRAPHY. In: JOURNAL OF APPLIED COMMUNICATION RESEARCH. Vol. 43 (2), S. 263-268.
⁹ FRANK, A. W. (1995): THE MOUNDED STOPELLE: BODY, ILLNESS, AND ETHICS. Chicago: University of Chicago Press.
¹⁰ DENZIN, N. (2014): INTERPRETIVE AUTOETHNOGRAPHY. 2. ed. Los Angeles: SAGE. Qualitative research methods, 77.
¹¹ SPREY, T. (2001): PERFORMING AUTOETHNOGRAPHY: AN EMBODIED METHODOLOGICAL PRACTICE. In: Qualitative Inquiry 7 (6), S. 706-732. DOI: 10.1177/107780040100700605.
¹² MAYRING, P. (2012): QUALITATIVE INHALTSANALYSE. In: FLICK, U., VON KAROOF, E., STEINKE, I. (HrG.): QUALITATIVE FORSCHUNG. EIN HANDBUCH. Reinbeck bei Hamburg (Rowohlt). S. 468-474.