

Jahrgang 45 • Heft 2 • 2016

Soziologie

Aus dem Inhalt

- Jörg Potthast:
Luftraumsoziologie
- Ivar Krumpal, Julia Jerke, Thomas Voss:
Copy & Paste
- Daniela Schiek, Carsten G. Ullrich:
Online-Erhebungen

DGS DEUTSCHE
GESELLSCHAFT
FÜR SOZIOLOGIE

campus

SOZIOLOGIE

FORUM

DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT FÜR SOZIOLOGIE

Heft 2 • 2016

Herausgeber im Auftrag von Konzil und Vorstand der Deutschen Gesellschaft für Soziologie:
Prof. Dr. Georg Vobruba (verantwortlich im Sinne des Presserechts).
Redaktion: Prof. Dr. Sylke Nissen und Dipl. Pol. Karin Lange, Universität Leipzig,
Institut für Soziologie, Beethovenstraße 15, D-04107 Leipzig,
E-Mail: soz-red@sozio.uni-leipzig.de, Tel.: 0341/9735 648 (Redaktion) oder -641
(G. Vobruba), Fax: 0341/9735 669.

Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Soziologie:
Prof. Dr. Stephan Lessenich, Ludwig-Maximilians-Universität München,
Institut für Soziologie, Konradstraße 6, D-80801 München,
E-Mail: stephan.lessenich@uni-muenchen.de.
Vorstands- und Vorsitzarbeit: Dr. Sonja Schnitzler,
Kulturwissenschaftliches Institut NRW, Goethestraße 31, D-45128 Essen,
E-Mail: sonja.schnitzler@kwi-nrw.de, Tel.: 0201/72 04 208, Fax 0201/72 04 111.
Schatzmeisterin: Prof. Dr. Nicole Burzan, TU Dortmund,
Fakultät 12: Erziehungswissenschaft und Soziologie, Emil-Figge-Straße 50,
D-44227 Dortmund, E-Mail: nicole.burzan@fk12.tu-dortmund.de,
Tel.: 0231/ 755 7135, Fax: 0231/755 6509.
Aufnahmeanträge auf der Homepage der DGS: <http://www.soziologie.de>

Soziologie erscheint viermal im Jahr zu Beginn eines Quartals. Redaktionsschluss ist jeweils sechs Wochen vorher. Für Mitglieder der DGS ist der Bezug der Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten. Beiträge in der *Soziologie* werden erfasst in CSA Sociological Abstracts (San Diego) und SOLIS (Bonn).

Campus Verlag GmbH, Kurfürstenstraße 49, 60486 Frankfurt am Main, www.campus.de
Geschäftsführung: Marianne Rübemann
Programmleitung: Dr. Judith Wilke-Primavesi
Anzeigenbetreuung: Stefan Schöpfer, 0 69/97 65 16-32, schoepper@campus.de
Abonnementbetreuung: HGV Hanseatische Gesellschaft für Verlagsservice, Holzwiesenstraße 2,
72127 Kusterdingen, E-Mail: journals@hgv-online.de, Tel: 07071 9353-16, Fax: -3030

Bezugsmöglichkeiten für Nichtmitglieder der DGS:
Jährlich erscheinen vier Hefte. Jahresabonnement privat 70 €;
Jahresabonnement Bibliotheken/Institutionen 110 € print / 177 € digital (nach FTE-Staffel);
Jahresabonnement Studenten/Emerit 30 €.
Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Alle Preise und Versandkosten unterliegen der Preisbindung. Kündigungen des Abonnements müssen spätestens sechs Wochen vor Ablauf des Bezugszeitraums schriftlich mit Nennung der Kundennummer erfolgen.

© Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main 2015
Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages vervielfältigt oder verbreitet werden. Unter dieses Verbot fällt insbesondere die gewerbliche Vervielfältigung per Kopie, die Aufnahme in elektronische Datenbanken und die Vervielfältigung auf CD-Rom und allen anderen elektronischen Datenträgern.
Druck: Beltz Bad Langensalza GmbH
ISSN 0340-918X

Inhalt

Editorial	125
-----------------	-----

Identität und Interdisziplinarität

Jörg Pothast

Luftraumsoziologie.

Flughäfen als Herausforderung

für eine Theorie sozialer Praktiken	127
---	-----

Forschen, Lehren, Lernen

Ivar Krumpal, Julia Jerke, Thomas Voss

Copy & Paste.

Gedanken und empirische Befunde

zu Plagiaten an Universitäten	148
-------------------------------------	-----

Daniela Schiek, Carsten G. Ullrich

Online-Erhebungen.

Chancen und Herausforderungen

für die interpretative Sozialforschung	161
--	-----

DGS-Nachrichten

Stellungnahme der DGS

zum »Kerndatensatz Forschung« des Wissenschaftsrats	182
---	-----

Stellungnahme der DGS

»Für eine breite sozialwissenschaftlich fundierte Schulbildung«	186
---	-----

Stellungnahme der DGS

zu Beschäftigungsverhältnissen in der Wissenschaft	188
--	-----

Veränderungen in der Mitgliedschaft	192
---	-----

Berichte aus den Sektionen und Arbeitsgruppen

<i>Sektion</i> Arbeits- und Industriesoziologie	194
<i>Sektion</i> Land- und Agrarsoziologie	197
<i>Sektion</i> Migration und ethnische Minderheiten	200
<i>Sektion</i> Organisationssoziologie	203
<i>Sektion</i> Religionssoziologie	205
<i>Sektion</i> Soziologische Netzwerkforschung	208
<i>Sektion</i> Umweltsoziologie	212
<i>Sektion</i> Wissenschafts- und Technikforschung	215
<i>Sektion</i> Wissenssoziologie	218

Nachrichten aus der Soziologie

Andrea Maurer, Stephan Moebius, Gabriele Siegert In memoriam Peter Atteslander	222
Habilitationen	224
Alexander Lenger DFG-Netzwerk »Soziologie ökonomischen Denkens«	225
Call for Papers	230
Soziologie/Sozialwissenschaften im öffentlichen Dienst • Solidarity in Open Societies • Gewalt, Macht und Herrschaft	
Tagungen	235
Soziologie der Parlamente? • Transforming Energy for Society • Europe in Discourse: Identity, Diversity, Borders	
Autorinnen und Autoren	241
Abstracts	244

200 Millionen Euro,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

könnte die Bundesrepublik angeblich sparen, würde sie dem Beispiel Großbritanniens folgen: Absenken des Kindergeldes für EU-Ausländer auf das Niveau ihres Heimatlandes, sofern deren Kinder dort leben. Was hätte sich aus der Sicht der Soziologie der Sozialpolitik dazu sagen lassen? Viel.

Dass man die Zahlungen des höheren Kindergeldes als einen impliziten Sozialtransfer von reichen in arme EU-Mitgliedsländer ansehen kann; dass dies ein sehr bescheidener Ansatz zu einem transnationalen Finanzausgleich ist, und dass diese Gelder vermutlich die richtigen Adressaten erreichen.

Dass es sich um eine verdeckte Subvention der Löhne von EU-Arbeitskräften in Deutschland handelt, von der einheimische Unternehmen und Konsumenten profitieren.

Dass Aufstocker-Hartz IV-Bezug samt Kindergeld für im EU-Ausland lebende Kinder Verabredungen von (inländischen) Arbeitsgebern und (EU-ausländischen) Arbeitnehmern zu Lasten des Sozialstaats begünstigt.

Dass die radikale Kürzung des Kindergeldes für EU-Ausländer im In- und im Ausland problematische Folgen haben könnte. Im EU-Ausland: Einkommensausfälle bei den daheimgebliebenen Familien. Im Inland: Entweder den Nachzug von Familien oder den Rückzug von EU-Ausländern vom inländischen Arbeitsmarkt. Ersteres verbunden mit Kosten für das System sozialer Sicherung, letzteres mit Kosten für Unternehmen und Konsumenten.

Dass über jede weiter gehende Europäisierung der Sozialpolitik schweigen sollte, wer nicht einmal in der Lage ist, die Mehrdeutigkeiten der Wirkungen solcher Transfers in Forschungsfragen zu packen.

Und was hat man aus der Soziologie dazu gelesen/gehört? Nichts. Ich erwähne das nicht, um einen Vorwurf zu formulieren, sondern um auf ein systematisches Problem aufmerksam zu machen. Als diese Kürzungsphantasien gegen Ende Februar 2016 im Zusammenhang mit dem Brexit durch die Medien geisterten, hätte es eines Vorrats an Argumenten bedurft, um rasch zu reagieren. Ein Vorrat an Argumenten bedeutet: eine Theorie, die einerseits ausreichend spezifisch ist, um wahrscheinliche Folgen zu benennen, und andererseits ausreichend allgemein, um sich auf ein neues Thema

einstellen zu können. Also: Theorie als Argumentationsvorrat. Leider hat die Soziologie der Sozialpolitik diesbezüglich nicht allzu viel zu bieten. Das liegt daran, dass sie in erster Linie an der Erhebung von Missständen interessiert ist. Sozialpolitische Versorgungslücken infolge der Entstandardisierung der Erwerbsarbeit, geschlechtsspezifische Benachteiligungen im System sozialer Sicherung, Armut als Folge instabiler Familien etc. Probleme werden in ihrer Genese erklärt, präzise beschrieben – und dies wird als Aufforderung zu sozialpolitischer Intervention verstanden. Und da diese Aufforderung leider oft ins Leere geht, wird an Variationen derselben Probleme weiter geforscht; und weiter geforscht.

Neben dieser Forschung führt die zweite Kategorie sozialpolitischer Fragestellungen ein Schattendasein: Welche Folgen hat Sozialpolitik? Die Antworten bleiben immer noch weitgehend der Ökonomie und den Stammtischen überlassen. Sozialpolitik fördert Faulheit, setzt falsche Anreize, behindert individuelle Vorsorge, schwächt die Wettbewerbsfähigkeit. Die übliche Leier. Zu selten wird gesehen, dass diese falschen Antworten eine wichtige Fragerichtung markieren. Es geht um Effekte von sozialer Sicherung, die über die Milderung sozialpolitischer Problemlagen für die Betroffenen hinaus gehen, um Effekte, die den unmittelbaren sozialpolitischen Zweck von Sozialpolitik transzendieren.

Eine soziologische Theorie der Sozialpolitik muss so konstruiert sein, dass sie Fragemöglichkeiten nach beiden Seiten verbindet. Zum einen geht es um die Frage, wodurch Sozialpolitik bewirkt wird. Dabei ist in Rechnung zu stellen, dass soziale Probleme ein mögliches Ursachenbündel für Sozialpolitik sind, aber bei weitem nicht das einzige. Und zum anderen ist zu fragen, was Sozialpolitik bewirkt. Dabei wird man die Möglichkeit berücksichtigen müssen, dass Sozialpolitik auf sozialpolitische Problemlagen wirkt, aber auch weit darüber hinaus. Das bedeutet mit Blick auf das eingangs erwähnte Beispiel, nicht nur den unmittelbaren Entlastungseffekt zu sehen (und ihn als wünschenswert oder verwerflich auszuzeichnen), sondern auch nach weiter reichenden Folgen restriktiver Kindergeldregeln in der EU zu fragen. Selbstverständlich hat eine soziologische Theorie der Sozialpolitik nicht Antworten auf alle sozialpolitischen Fragen parat. Aber sie kann die soziologische Aufmerksamkeit so strukturieren, dass die projektförmige Sozialpolitikforschung *noch* relevanter wird, und dass man von Tagesaktualitäten weniger leicht überrumpelt wird.

Ihr
Georg Vobruba

Luftraumsoziologie

Flughäfen als Herausforderung für eine Theorie sozialer Praktiken¹

Jörg Potthast

Paul Andreu, langjähriger Chefplaner und Architekt des Pariser Flughafens Roissy-Charles de Gaulle, berichtet von einem heftigen Streitgespräch. Eines Tages habe ihm der Vorstand der Geschäftsleitung vorgehalten: »Was glaubst Du eigentlich, wem dieser Flughafen gehört? Dir oder mir?« Seiner Darstellung nach hat er diese provozierende Frage zunächst stockend, aber dann doch recht kühl mit den Worten pariert: »Er gehört, [...] er gehört weder Dir noch mir. Er gehört gar niemand.« Auf diese Weise habe er den Eklat, auf den es der Vorstand angelegt habe, abgewendet. Demnach ist alles beim Alten geblieben: Ein Stararchitekt vermehrt an der Spitze einer großen Planungsabteilung symbolisches Kapital; ein Vorstand tritt als Anwalt all jener auf, die den Flughafen nutzen und betreiben und dabei mit gravierenden Mängeln bei der Funktionalität konfrontiert sind (Hauptsitz der Pariser Flughäfen, Interviewaufzeichnung vom 13. April 1999; vgl. Potthast 2007: 168 ff).

»Wem gehört dieser Flughafen eigentlich?« Im Kontext des hier re-inszenierten Gesprächs ist das alles andere als eine offene empirische Frage. Wenn dieser Disput eine Vorgeschichte hat, dann hat sie dafür gesorgt, dass von vornherein nur zwei Antworten zugelassen sind (»Dir oder mir«). Dieser Engführung versucht der Architekt zu entkommen. Lässt sich die Frage dann auch als eine empirische Frage reformulieren? Wer ist damit befasst, sich Flughäfen anzueignen? Wie lassen sich Formen der Aneignung charakterisieren? Was ist, wenn diese einander ins Gehege kommen? Wie lassen sich solche Konflikte fassen?

¹ Zwei deutlich umfangreichere Versionen dieses Beitrags sind in Vorbereitung: Potthast 2016 und Potthast, Linhardt 2016.

Georg Vobruba hat unlängst in einem Editorial dieser Zeitschrift festgehalten, dass Flughäfen in der Soziologie zunächst als Politikum angekommen sind (vgl. etwa Rucht 1984). Seither haben sie eher in Nachbardisziplinen Beachtung gefunden, ganz so, als habe eine Empfehlung nachgewirkt, die Hans Linde einmal an die (Technik-)Soziologie gerichtet hat. Er hat ihr explizit davon abgeraten, sich mit dem Flugverkehr zu beschäftigen. Die Luftfahrt berühre im Unterschied zu anderen Technologien die Kategorie der Menschheitsträume und sei darum bei der Anthropologie besser aufgehoben (Linde 1982: 12).

Wer sich mit Teilen der Sozialwissenschaften auf eine »Wende zu den Praktiken« (Schatzki, Knorr Cetina, von Savigny 2001) verpflichten lässt, wird dieser Einschätzung widersprechen. Zwar bietet die Luftfahrt Stoff für eine bemerkenswerte Ideengeschichte (Parrochia 2003). Aber daraus folgt nicht, dass der Flugverkehr vornehmlich als ein mentales Phänomen zu betrachten und ausschließlich im Hinblick auf Imaginationen und Prozesse kollektiver Identitätsbildung zu untersuchen wäre. Um diesen – im Fall des Flugverkehrs besonders hartnäckigen – mentalistischen Bias zu korrigieren, haben sich praxistheoretische Angebote ja gerade empfohlen (Reckwitz 2000). Mit der Wende zu den Praktiken ist der »Ort« des Sozialen nicht länger die Frage einer theoretischen Setzung; er ist vielmehr über die Beschreibung von Verhaltensroutinen als verkörpert, verdinglicht und im Hinblick auf »praktisch« gebundene Wissensformen zu bestimmen.

»[S]oziale Praktiken« [sind] als know-how abhängige und von einem praktischen »Verstehen« zusammengehaltene Verhaltensroutinen [zu verstehen], deren Wissen einerseits in den Körpern der handelnden Subjekte »inkorporiert« ist, die andererseits regelmäßig die Form von routinisierten Beziehungen zwischen Subjekten und von ihnen »verwendeten« materialen Artefakten annehmen. Aus praxeologischer Perspektive geht es weniger um die emphatische Totalität einer »Praxis«, sondern darum, dass sich die soziale Welt aus sehr konkret benennbaren, einzelnen, dabei miteinander verflochtenen Praktiken (im Plural) zusammensetzt.« (Reckwitz 2003: 289)

Wenn nun, wie im eingangs skizzierten Beispiel, langwierige Kontroversen auf heterogene Praxisformen und darin eingebundene Wissensbestände hindeuten; wenn Praktiken *im Plural* zusammenkommen, dann ist der Aufwand einer deskriptiven Fundierung zwingend geboten. Dann stellt sich die Aufgabe, mehrfach anzusetzen und Praktiken immanent, immer wieder von vorn aus sich selbst heraus zu erschließen, in einem möglichst flachen, verdichtenden Modus der Beschreibung. Der Eindruck einer »emphatischen Totalität«

lässt sich so allerdings nicht vermeiden. Im Gegenteil, in dieser Weise charakterisierte Praktiken erscheinen jeweils als in sich geschlossen.

Die Forderung nach einer praxeologischen Revision findet im Flugverkehr also nicht nur den Fall eines bisher vergessenen Nachzüglers, der eine ansonsten bewährte Theorieperspektive unberührt lässt. Vielmehr fordern Flughäfen die vorliegenden praxistheoretischen Grundelemente in einem Punkt heraus, der einer höheren Auflösung bedarf, und drängen auf eine Weiterentwicklung. Um dieses Desiderat anzumelden, hat sich der Text eingangs eines rhetorischen Stilmittels bedient: Mit den Protagonisten des erwähnten Dialogs hat er die Frage nach unvereinbaren Praktiken der Aneignung personalisiert. Im Folgenden nimmt er den Streit, wem dieser Flughafen eigentlich gehört, ernster als die Kontrahenten selbst. Nach Darstellung des Architekten genügt der Hinweis auf ein Niemandsland, in dem keiner das letzte Wort hat oder in letzter Instanz bestimmt, um den Disput verpuffen zu lassen. Damit ist es jedoch nicht getan.

Die Technikchefin am Flughafen Paris-CDG sieht ihr Unternehmen ganz am Anfang einer grundlegend neuen Aufgabe. Inhalt und Bedeutung dieser Aufgabe hebt sie hervor, indem sie einen besonders einfachen Satz formuliert, eindringlich betont und auf den letzten Silben beinahe buchstabiert: »Nous devons apprendre à gé-rer.« (Flughafen Paris-CDG, Interviewaufzeichnung vom 11.5.1999; vgl. Pottbast 2007: 170 f.).²

In ihrem Kontext lässt sich diese Äußerung so übersetzen: *Wir müssen lernen, ein Dienstleistungsunternehmen zu werden.* Dieser Flughafen dürfe nicht länger als eine Planungs- und Bauaufgabe, er sei endlich als eine Managementaufgabe zu betrachten. Diese Forderung nach einer konsequenten Dienstleistungsorientierung gibt einen Hinweis auf Praktiken der Aneignung, denen ich im ersten Abschnitt nachgehe. Kommerzielle Praktiken haben die Soziologie seit Ankunft der Dienstleistungsökonomie intensiv beschäftigt – maßgeblich befördert durch Arlie Hochschilds (1990) Arbeiten zum Kabinenpersonal, die kommerziellen Praktiken einen besonders offensiven Charakter attestieren. Auch in den darauffolgenden Abschnitten werden, immer wieder von vorn, Praktiken der Aneignung charakterisiert, als in je spezifischer Weise verkörpert und materialisiert sowie im Hinblick auf darin ge-

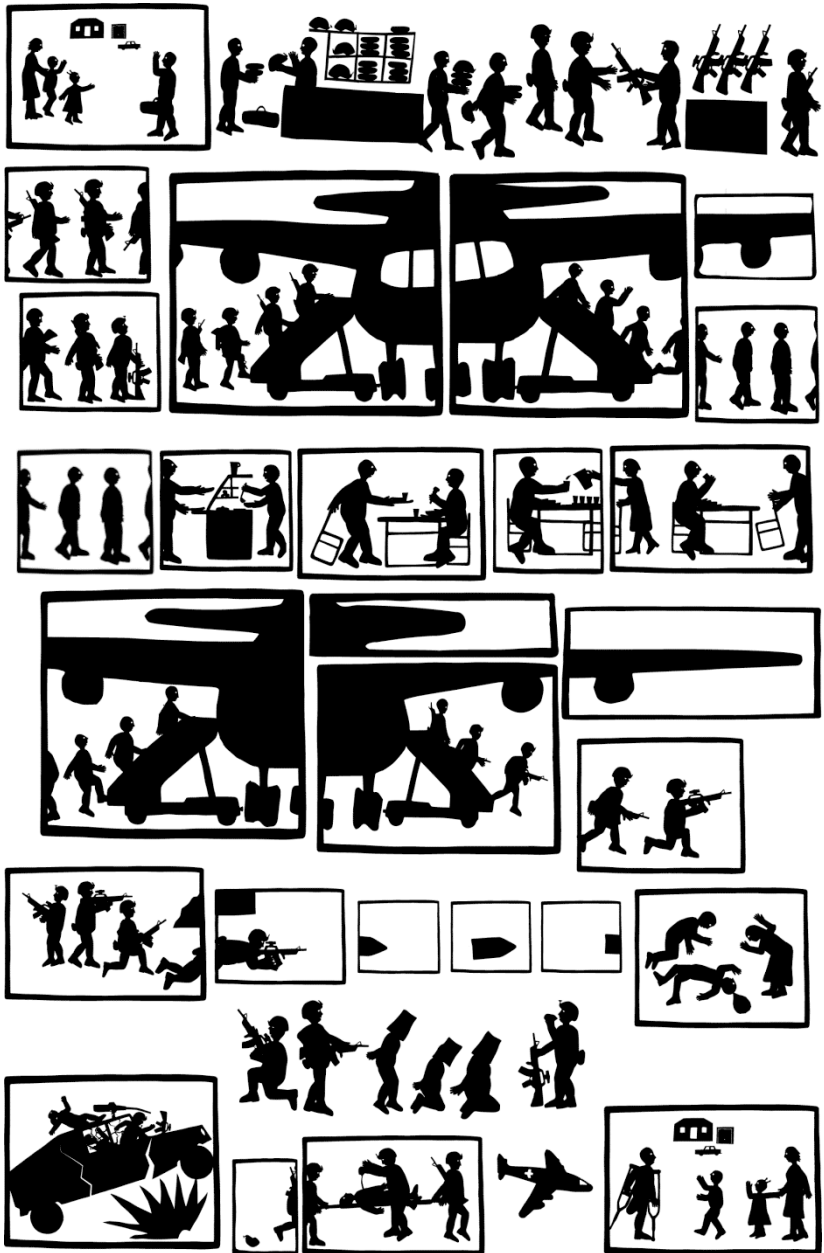
2 Sie kann voraussetzen, dass an Kompetenzen zur Planung und zum Bau von Flughäfen kein Mangel besteht. Im Fall der Berliner Flughäfen stellt sich die Lage derzeit offenbar genau umgekehrt dar. Die Eröffnung des neuen Flughafens BER musste mehrfach verschoben werden; der Betrieb am bisher größten Flughafen (Tegel) gilt, obwohl die offiziell berechneten Kapazitätsgrenzen dort dauerhaft überschritten werden, als enorm zuverlässig.

bundene Wissensformen. Über einen Literaturüberblick gewonnene Quellen lassen neben kommerziellen auch rituelle, imperiale und epistemische Praktiken der Aneignung hervortreten. Jede der so charakterisierten Praxisformen stellt sich als in sich geschlossen und expansiv heraus.

Die gesichtete Literatur überschreitet zuweilen Fachgrenzen, etwa zur Kulturanthropologie oder zur Kultur-, Technik- und Sozialgeschichte. Das Theorieproblem, das sich auf diese Weise immer deutlicher zuspitzt, liegt in der Heterogenität der Praktiken und lässt sich nicht in ein anschauungsfernes Niemandsland soziologischer Metasprachen verlegen. Vielmehr fordert es zu einer symmetrisierenden Forschungsstrategie heraus. Wenn es gelingt, parallele Formen der Aneignung nachzuweisen, dann kommt die Wende zu den Praktiken weiter voran. Dass bei diesem Vorhaben unter Umständen nicht nur theoretische Hindernisse zu überwinden sind, hat ein Kunstprojekt zum Leipziger Flughafen unter Beteiligung der Soziologin Anne König deutlich gemacht, das nicht, wie vorgesehen, in dessen Räumen gezeigt werden durfte.³

³ Die Abbildung auf der rechten Seite zeigt das kontroverse Exponat der Künstler Jan Caspers, Anne König und Jan Wenzel (vgl. Caspers et al. 2008). Für einen Bericht zur Zensur vgl. Hünninger (2008). Die folgenden Ausführungen möchten zu weiteren Versuchen anstiften, parallele Formen der Aneignung auch ästhetisch zur Darstellung zu bringen, und dazu ermuntern, erneut in Verhandlung mit Flughafenbetreibern zu treten, um diese Einsichten vor Ort öffentlich, konkret und greifbar werden zu lassen.

Anm. der Redaktion: Wir bedanken uns bei Jan Caspers, Anne König und Jan Wenzel für die Erlaubnis zum Wiederabdruck.



Kommerzielle Praktiken und ihre Räume

Seit der Flugverkehr in globalem Maßstab weitgehend über Hub-Flughäfen abgewickelt wird, beziehen diese stetig wachsenden Drehkreuze als Plattformen des Umsteigeverkehrs teilweise mehr Einnahmen aus dem Einzelhandel als mit dem Flugbetrieb.⁴ Zahlungskräftige Kundschaft im Transferbereich zählt: Die Bewirtschaftung der Immobilien stellt nicht nur eine unverhoffte und willkommene Einkommensquelle dar. Vielmehr bestimmt »die Leistung auf »Flughöhe Null [...] die Stellung an der Spitze.«⁵ Diese Nachricht betrifft nicht nur die Enthusiasten des Fliegens (und dürfte sie ernüchtern). Vielmehr ist davon auszugehen, dass ein Kommerzialisierungsschub, auf den die Soziologie mit den Analysen Arlie Hochschilds (1990) in der Kabine aufmerksam geworden ist, inzwischen auch das Bodenpersonal unter Druck setzt.

Kommerzielle Praktiken, erkennbar über neue Anforderungen an das Gefühlsmanagement, erreichen also zunächst die Flugbegleiterinnen (ebd.). Jan Carlzon hält sich zugute, diese Revolution im Rahmen seiner Tätigkeit als Vorstand der schwedischen Fluggesellschaft SAS durchgesetzt zu haben. Sein Manifest ist unter dem Titel »Moments of truth« (Carlzon 1987) erschienen. Es erklärt Wahrhaftigkeit zur entscheidenden Ressource und führt aus, dass sich Unternehmen nur dann am Markt behaupten werden, wenn sie alles auf die Optimierung von Dienstleistungsbegegnungen setzen. Die Rede von »Momenten« (der Wahrheit) ist mit Bedacht gewählt; das Produkt einer Fluggesellschaft setze sich aus Millionen kurzer Dienstleistungssequenzen zusammen (vgl. Lash, Urry 1994: 201).

Der Imperativ zum Gefühls(mikro)management läuft nach Hochschilds Befunden auf eine subtile Form perfektionierter, weil vollständiger Entfremdung hinaus. Die Geschäftsleitung sei nicht einfach darum bemüht, dem Kabinenpersonal Gefühlsnormen beizubringen, die sich auf die Vermeidung negativer Gefühlsäußerungen (gegenüber aggressiven oder ängstlichen Kundinnen und Kunden) richten. Es bleibe nicht bei der Vorgabe an die Belegschaft, ihre Gefühle auf der Vorderbühne unter Kontrolle zu halten. Solche Vorgaben seien eher harmlos, solange den Flugbegleiterinnen eine geschützte Hinterbühne zur Verfügung steht – als eine Sphäre

4 Bis dahin haben diese Flughäfen, vereinfacht gesagt, eine Monopolstellung inne gehabt, seither stehen sie in Konkurrenz zueinander (vgl. Potthast 2007: 20 ff.).

5 So der Titel eines Beitrags des damaligen Arbeitsdirektors am Flughafen Frankfurt Main, Herbert Mai in einer Beilage zur Frankfurter Rundschau vom 31. Oktober 2001.