

Dienstbarkeitsarchitekturen im Widerstreit. Zur politischen Soziologie internationaler Flughäfen

Jörg Pothast

S.230-266 in *Dienstbarkeitsarchitekturen. Zwischen Service-Korridor und Ambient Intelligence* (Hrsg. Markus Krajewski et al.), Tübingen: Wasmuth 2017.

230

Wer eine Flughafenterrasse betritt, hat die Wahl. Er kann die fein abgestimmten Betriebsabläufe bestaunen, die anfallen, um ein Flugzeug wieder startklar zu machen. Oder er (viel seltener *sie*)¹ kann den Blick auf die Start- und Landebahn richten. Dann kommt es nicht so sehr auf Details bei der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen an. Eher geht es um die Eroberung der Luft, eine elementare anthropologische Leistung, derer man sich wieder und wieder vergewissern möchte. Dabei handelt es sich ohne Zweifel um ein besonderes Kapitel in der Geschichte der Naturbeherrschung. Wer eine Flughafenterrasse aufsucht, mag daher feierlich gestimmt sein. Wenn Flughafengebäude als Komplexe sakraler Dienstbarkeit anzusehen sind, gehört die Sicherheitsschleuse ohne Zweifel dazu. Mit Vorschriften zur Reinigung steht sie am Anfang des Rituals. Auf der Terrasse angekommen, lassen geübte Besucher den Blick zwischen irdischer Logistik und himmlischer Gewalt hin- und hergleiten und versetzen sich darüber selbst in einen Schwebestand.² Seit der Errichtung von Flughafenterrassen erscheinen Besucher in großer Zahl; sie erweisen sich auch dann als duldsame Pilger, wenn ihre Destination gleich in mehrerer Hinsicht unwirtlich ist, dem Wetter, lauten Motorengeräuschen und beißendem Kerosingeruch ausgesetzt.³ Es gibt für diesen Ort zwischen Himmel und Erde keinen Dresscode, doch

1 Nach Beobachtungen des Verfassers, die sich allerdings auf insgesamt zehn Besuche der Terrasse des Flughafens Berlin-Tegel in den Jahren 2012 bis 2014 beschränken. Komplementär zu diesen neueren Beobachtungen auf der Terrasse stützt sich der Autor auf Feldforschungen an den Großflughäfen Paris Roissy-Charles de Gaulle und London Heathrow. Diese gehen auf die Jahre 1999 und 2000 zurück.

2 Vgl. »Die Aeroplane in Brescia« (Franz Kafka, *Bohemia*, 29.09.1909).

3 Vgl. »Über den Wolken ...« (Reinhard Mey 1974).

4 So erinnert und re-inszeniert im Interview mit dem Verfasser am 13.04.1999 am Hauptsitz von Aéroports de Paris.

5 Vgl. Pothast, Jörg (2007). *Die Bodenhaftung der Netzwerkgesellschaft. Eine Ethnografie von Pannen an Großflughäfen*. Bielefeld: transcript, S. 168ff.

regelmäßige Besucher sind durchaus an ihrer Kleidung zu erkennen. Zudem fallen sie durch Schweigsamkeit auf. Müssten sie erklären, was sie am Flughafen eigentlich suchen, böten diese Ausführungen wohl ebenso wenig Aufschluss über ihre Praktiken wie bei anderen religiösen Milieus. Ihnen erscheinen diese Besuche auf der Flughafenterrasse einfach selbstverständlich. Untereinander schulden sich die Enthusiasten, Väter und Söhne, Nerds und *Plane spotters* ohnehin keine Erklärung.

Wenn es zutrifft, dass der Blick zwischen der symbolischen und der funktionalen Ordnung des Flugbetriebs hin- und herschweift und darüber keine Ruhe findet, dann eignen sich Flughafenterrassen als *pars pro toto*, d. h. sie stehen für Flughafenarchitektur im Ganzen. Sicherlich ist dieses Spannungsverhältnis nicht nur ein Gegenstand der Kontemplation, sondern auch scharfer Auseinandersetzungen. Von einem solchen Streitgespräch berichtet Paul Andreu, Architekt aller Terminals des Pariser Flughafens Roissy-Charles de Gaulle. 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 folgenden Worten pariert: »Er gehört, ... er gehört weder Dir noch mir. Er gehört gar niemand.«⁴ Der Kontext des Gesprächs lässt keinen Zweifel zu, worum es geht. Hier stehen einander gegenüber: ein Stararchitekt, der über ein enormes symbolisches Kapital verfügt - und ein Vorstand, der sich zum Anwalt all jener macht, die diesen Flughafen nutzen und betreiben und dabei mit gravierenden Mängeln bei der Funktionalität konfrontiert sind.⁵

»Wem gehört dieser Flughafen eigentlich?« Zeitgenössische Flughäfen sind nur schwerlich als öffentliche Räume zu begreifen. Daran

ändert auch nichts, dass sie mit solchen Ansprüchen als *Airport cities* beworben werden. Wenn Flughäfen nicht der Öffentlichkeit gehören, wem gehören sie dann?⁶ In wessen Dienst stehen sie – und welche architektonischen Vorrichtungen belegen dies? Die weiteren Ausführungen greifen zunächst die Frage des Flughafenvorstands auf, lösen sich aber wieder von der personifizierten Gegenüberstellung. Vielmehr folgen sie dieser Frage in die sozialwissenschaftliche Diskussion zur Ankunft der Dienstleistungsökonomie (Abschnitt 1). Dann ist nur die folgende Antwort zulässig: Der Flughafen muss endlich wie ein Dienstleistungsunternehmen geführt werden; er muss zur Dienstleistung befähigt werden.⁷ Allein die Kundinnen und Kunden sollen das letzte Wort haben, wenn es um die Planung und Gestaltung geht. Insofern hat der Flughafen ihnen und nur ihnen zu gehören.

Der Architekt unterläuft diese Antwort. Seine Erwiderung klingt zunächst sybillinisch, aber auch sie lässt sich so lesen, als führte sie geradewegs in aktuelle sozial- und kulturwissenschaftliche Diskussionen. Dieser Flughafen gehört niemandem. Niemand hat hier das letzte Wort oder bestimmt in letzter Instanz. Vielmehr sind heterogene Mechanismen der Konstitution politischer Macht am Werk. Zur ungeduldigen Forderung, der Flughafen müsse endlich im Zeitalter der Dienstleistungsökonomie ankommen und einen Wandel des Produktionsregimes einleiten, lassen sich dann mit Rekurs auf aktuelle Theorieangebote alternative Positionen formulieren. Diese sehen Flughafenbauten im Dienst eines sakralen Regimes, eines imperialen Regimes oder im Dienst eines Regimes der Sichtbarkeit (Abschnitte 2–4).

6 Derzelt tut sich die öffentliche Hand im Fall des Berliner Flughafens BER schwer damit, Flughäfen als Bauprojekte zu kontrollieren. Allerdings sind Flughafen-Neuplanungen in Ländern, deren Regierungen sich von einer demokratischen Öffentlichkeit kontrollieren lassen, ohnehin die Ausnahme. Die weitaus meisten Neubauprojekte finden sich in autokratisch regierten Ländern. Dies spiegelt die Karriere von Paul Andreu wider, der nach Paris Roissy-CDG weltweit knapp 40 Terminals geplant hat, dabei aber nur noch selten mit der öffentlichen Hand als Bauherrin zu tun hatte.

Vgl. Andreu, Paul (1998). *J'ai fait beaucoup d'aéroports. Les dessins et les mots*. Paris: Descartes.

7 »We don't build super wide-body aircraft ... But we're just as essential to passenger satisfaction« (Abb. 3). Vgl. Potthast (2007), S. 170f.

8 Vgl., für den Fall Roissy-Charles de Gaulle, Strobel y Serra, Jakob (2002). »Triumph der Baracke«. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* 25. 07. 2002.

9 Auch im Fall von Peter Adey und Alain Gras. Bei ihnen finden sich diverse Anhaltspunkte, aber verstreut über mehrere Arbeiten (wenn nicht die Lebenswerke der

Gemessen daran, dass der Architekt wohl einfach nur einer Falle ausgewichen ist, scheint diese Deutung überzogen. Er hat sich eben nicht dazu hinreißen lassen, ästhetische Souveränität für einen Zweckbau zu reklamieren. Auf der anderen Seite wäre es überflüssig, Flughäfen ein weiteres Mal als Exempel für die ausgetretene Unterscheidung zwischen Herrschaftsarchitektur vs. funktionaler Architektur anzuführen.⁸ Der unverbrauchte Begriff der »Dienstbarkeitsarchitektur« erlaubt demgegenüber eine differenziertere Betrachtung. Sicherlich ist die in den herkömmlichen Begriffen gefasste Spannung zwischen Ansprüchen der Repräsentation und der Funktionalität bei Flughäfen weiterhin spürbar. Die Diskussion um den Wandel des Produktionsregimes im Übergang zur Dienstleistungsökonomie hilft, dieses Spannungsverhältnis weiter zuzuspitzen. In der Zwischenzeit sind jedoch nicht nur Kundinnen und Kunden zum Souverän erklärt worden. Vielmehr werden Flughäfen auch als Chiffren für andere Formen politischer Souveränität diskutiert. Da eine Zusammenstellung dieser Ansätze bisher aussteht,⁹ nimmt sich der vorliegende Beitrag dieser Aufgabe an. Er setzt das Streitgespräch zwischen Andreu und seinem Direktor nach längerer Unterbrechung fort und zielt darauf, sehr unterschiedliche Vorstellungen über die Dienstbarkeitsarchitektur Flughafen, die sich bisher nur flüchtig begegnet sind, in ihren Disput einzubringen.

Dienstbar im Zeitalter souveräner Kundschaft

Seit der Flugverkehr in globalem Maßstab weitgehend über Hub-Flughäfen abgewickelt wird, erzielen diese stetig wachsenden Drehkreuze als Plattformen des Umsteigeverkehrs teilweise mehr Einnahmen aus

genannten Autoren). Vgl. Adey, Peter (2010). *Aerial Life: spaces, mobilities, affects*. Oxford: Wiley-Blackwell; Adey, Peter, Whitehead, Mark und Williams, Alison, Hg. (2013). *From Above. War, violence and verticality*. London: C. Hurst & Co.; Adey, Peter (2004). »Secured and sorted mobilities: Examples from the airport«. In: *Surveillance and Society*, Bd. 1, Nr. 4, S. 500–519; Gras, Alain (1993). *Grandeur et dépendance. Sociologie des macro-systèmes techniques*. Paris: puf; Gras, Alain (2007). *Le choix du feu: Aux origines de la crise climatique*. Paris: Fayard., S. 220–245; Gras, Alain u. a. (1994).

Face à l'automate. Le pilote, le contrôleur et l'ingénieur. Paris: Publications de la Sorbonne.

dem Einzelhandel als mit dem Flugbetrieb.¹⁰ Zahlungskräftige Kundenschaft im Transferbereich: Was für die Bewirtschaftung der Immobilien eine willkommene Einkommensquelle darstellt, ist für die Enthusiasten des Fliegens eine ernüchternde Entdeckung. Der Luftverkehr steht mitunter nicht mehr im Mittelpunkt, stattdessen bestimmt »die Leistung auf ›Flughöhe Null‹ [...] die Stellung an der Spitze«. ¹¹ Die Dienstbarkeitsrevolution, die das Flughafenmanagement durchsetzen will, richtet sich jedoch nicht nur gegen den Stararchitekten und sie erschöpft sich keineswegs im Ausbau des Einzelhandels.

Folgt man der sozialwissenschaftlichen Diskussion, dann beginnt diese Revolution tatsächlich in der Luft und ist belegbar an der systematischen und schamlosen Kommerzialisierung der Gefühle der Flugbegleiterinnen durch ihre Arbeitgeber.¹² Jan Carlzon hält sich zu gute, diese Revolution bei der schwedischen Fluggesellschaft SAS (als Vorsitzender des Vorstands) eingeleitet und damit ihr Überleben gesichert zu haben. Sein Manifest ist unter dem Titel »Moments of truth«¹³ 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 dieses Prädikat verdienen. Die Rede von »Momenten« (der Wahrheit) ist mit Bedacht gewählt; das Produkt einer Fluggesellschaft setze sich aus Millionen kurzer Dienstleistungssequenzen zusammen.¹⁴ Konnten die Befunde zum Gefühls(mikro)management und zur Emotionsarbeit der Flugbegleiterinnen¹⁵ noch als ein Warnruf aus der Flugzeugkabine betrachtet werden, so ist längst davon auszugehen, dass diese als *Lächeln der Stewardess* sprichwörtlich gewordenen Anforderungen auch das Bodenpersonal erreicht haben.

Um diese Generalisierung nachvollziehbar zu machen, ist zunächst genauer auf Arlie Hochschilds alarmierende Analyse aus der

¹⁰ »We turn fliers into buyers« (Abb. 2). Bis dahin haben diese Flughäfen, vereinfacht gesagt, eine Monopolstellung inne gehabt, seither stehen sie in Konkurrenz zueinander. Vgl. Potthast (2007), S. 20–37.

¹¹ So der Titel eines Beitrags des damaligen Arbeitsdirektors am Flughafen Frankfurt Main, Herbert Mai (*Frankfurter Rundschau*, 31.10.2001).

¹² Hochschild, Arlie Russell (1983/1990). *Das gekaufte*

Herz. Zur Kommerzialisierung der Gefühle. Frankfurt a. M.: Campus.

¹³ Carlzon, Jan (1987). *Moments of Truth*. Cambridge: Ballinger.

¹⁴ Vgl. Lash, Scott und Urry, John (1994). *Economies of Signs and Space*. London: Sage, S. 201.

¹⁵ Hochschild (1990).

¹⁶ Ebd., S. 100.

Kabine einzugehen. Sie sieht dort eine subtile Form perfektionierter Entfremdung am Werk. 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. Subtil und perfide ist nach ihrer Analyse, dass es nicht bei der Fremdkontrolle über die Gefühle der Belegschaft bleibt. Solche Vorgaben für ihre Darstellung seien eher harmlos, solange den Flugbegleiterinnen neben der Vorderbühne auch eine geschützte Hinterbühne zur Verfügung stehe - eine Sphäre authentischer Interaktion, in der beschädigte Identitäten repariert werden können (Erving Goffman). Die alarmierende Steigerung bestehe darin, dass Flugbegleiterinnen diese Hinterbühne genommen wird. Die Autorin macht diesen Unterschied klar, indem sie auf eine Veränderung in der Ausbildung eingeht: statt den zukünftigen Flugbegleiterinnen nahezu legen, Ärger und Ängste der Fluggäste wegzulächeln, werden sie dazu angehalten, die Kabine wie ihr eigenes Wohnzimmer zu begreifen und den Passagier darin wie einen privaten Gast zu empfangen und zu bemuttern.¹⁶ Diese Art des Gefühlsmanagements setze nicht mehr allein auf Fremdkontrolle, sondern erschließe gezielt im häuslichen Kontext erlernte Formen der Selbstkontrolle. An die Beschäftigten ergehe die Anweisung, die Authentizität der privaten Hinterbühne zur Norm der Darstellung im beruflichen Kontext zu machen.¹⁷

Das Muster, mit dem hier bis dahin unscheinbare Dienstleistungsbegegnungen aufgewertet und zum Gegenstand emotionalen Managements werden, erhält sich bei der Übertragung auf das Bodenpersonal. Seit Flughäfen hinsichtlich regionaler Einzugsgebiete ihre Monopolstellung verloren haben, ist auch hier, Schritt für Schritt, die Maxime eingeführt worden: Reflektiere Deine gegenwärtige Interak-

¹⁷ Ebd.

tionsituation, misstrau Deine Gefühlsäußerungen permanent. Sie könnten nur aufgesetzt sein, während Du die wahren und nie standardisierten Bedürfnisse der Kundschaft übergehst. Sobald Du Dich jedoch hinter vorgespielte Fassaden zurückziehst und es Dir dort wie zu Zeiten des Monopols bequem machst, wird Deine Firma im Konkurrenzkampf Kundschaft verlieren.

Man kann sich ausmalen, was es bedeutet, wenn sich etwa das Sicherheitspersonal an den Kontrollschleusen eine solche Maxime zu eigen macht und jede Geste auf diese Weise hinterfragt.¹⁸ Hier wie in der Kabine wird deutlich, mit welchen Veränderungen eine Dauerrevolution im Namen kommerziell dienstbarer Gefühlsarbeit einhergeht. Es steht zwar nicht zu erwarten, dass die Auflösung der Opposition von Vorder- und Hinterbühne als eine architektonische Vorgabe wörtlich genommen wird und (eines Tages) zu einer vollständigen Umsetzung findet. Dass eine solche Architektur ohne Refugium (ähnlich wie das Panoptikum) eine Dystopie bleiben wird, gibt jedoch nur bedingt Anlass zur Beruhigung. Denn die pausenlosen Umbaumaßnahmen, die unter wechselnden Titeln (flexibler, modularer oder versatiler Architektur) vorangetrieben werden, sorgen dafür, dass Flughäfen eine Dauerbaustelle bleiben, an der sich soziale Praktiken langfristig nicht anlagern können, an der sich keine Routinen stabilisieren und keine langfristigen Herrschaftsordnungen herausbilden können.¹⁹ Es ist demnach auch nicht damit zu rechnen, dass sich im Rahmen der hier betriebenen Dienstleistungsrevolution wieder eine höfische Ordnung installiert.²⁰ Haben sich die Analysen Goffmans zum Verhältnis von Vorder- und Hinterbühne auf eine Schwingtür (zwischen Restaurant-

¹⁸ Pütz, Ole (2012). »From non-places to non-events: The airport security checkpoint«. In: *Journal of Contemporary Ethnography*, Bd. 41, Nr. 2, S. 154–188; vgl. Parks, Lisa (2007). »Points of departure: The culture of US airport screening«. In: *Journal of Visual Culture*, Bd. 6, Nr. 2, S. 183–200.

¹⁹ Dabei stehen nicht technische Komponenten im Vordergrund, sondern ein unerbittliches Muster sich selbst beschleunigender Innovationsprozesse. Am Beispiel des Flugverkehrs wird die Diagnose vom Aufstieg der Netzwerkgesellschaft, die nichts mit seit Jahrzehnten unveränderten Leistungsdaten der Flugzeuge zu tun hat,

besonders anschaulich. Vgl. Castells, Manuel (1996/2001). *Das Informationszeitalter. Wirtschaft. Gesellschaft. Kultur*, Bd. 1. *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft*. Opladen: Leske & Budrich.

²⁰ Die Appartementkomplexe von New York City und die bemerkenswerte Rückkehr der Doormen sind in dieser Hinsicht nicht mit Flughäfen vergleichbar. Gewiss, an Flughäfen werden rote Teppiche ausgerollt; manche Bereiche bleiben auch dauerhaft wenigen VIPs vorbehalten; die Klassen des Bonusmeilensystem der Fluggesellschaften finden in teils aufwendig inszenierten Limousinen-Diensten eine Fortsetzung. Wer

bereich und Küche) konzentriert,²¹ so ist die Dienstbarkeitsarchitektur von Flughäfen anhand von Drehkreuzen zu konkretisieren, die (im laufenden Betrieb) ständig aus- und umzubauen sind. In besonders anschaulicher Weise konnte dieses Desiderat am Beispiel der (karussellförmigen) Gepäcksortieranlage formuliert und eingeholt werden.²²

Im Folgenden geht es jedoch nicht um eine ethnographische Perspektive auf die Dienstleistungsrevolution, sondern um alternative Konzeptionen politischer Souveränität. Harsche Architekturkritik im Namen der Nutzung ist mir am Pariser Flughafen nicht nur in dem eingangs wiedergegebenen Dialog begegnet, sondern immer wieder von neuem. Vielfach stellen sich die Kritiker so dar, als seien sie Subalterne, deren Aufbegehren gegenüber einem »Gott« (so bezeichnen sie Andreu, Stararchitekt und weltweit von China bis Abu-Dhabi mit Großprojekten im Geschäft) völlig aussichtslos bleiben muss. Folgt man der emotionssoziologischen Zuspitzung, dann hat die Kritik am Spektakel und seine permanente Hinterfragung im Namen der Dienstbarkeit dramatische Wirkung gezeigt. Ohne Zweifel lässt sich daher die mit Nachdruck gestellte Frage (»Wem gehört dieser Terminal?«) nicht mehr so einfach abtun (»Niemand!«). Stichhaltige und deutlich kontrastierende Antworten bieten die folgenden Abschnitte.

Dienstbarkeitsarchitekturen des Sakralen

Dafür, dass sie zum Souverän erklärt werden, wirken die meisten Passagiere ganz schön passiv.²³ Flugreisende erfahren sich, sobald sie von ihren Gepäckstücken getrennt wurden, als eigentümlich hilf-

diese Hinweise jedoch nur bezogen auf eine Logik der Selbstdarstellung hin analysiert und darin mit aristokratischen Insignien durchsetzte Interaktionsordnungen entdeckt, kehrt zu einer Interpretation zurück, von der sich Hochschild explizit abgrenzt. Vgl. Hochschild, Arlie Russel (1979). »Emotion work, feeling rules, and social structure«. In: *American Journal of Sociology*, Bd. 85, Nr. 3, S. 551–575; Bearman, Peter S. (2005). *Doormen*. Chicago: University Press.

²¹ Goffman, Erving (1959/1969). *Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag*. München: Piper.

²² Potthast (2007).

²³ Ähnliches lässt sich über Piloten sagen; mit Eintritt in die Ära der Düsenjets haben sie viel von ihrem Status als heroische Figuren eingebüßt, siehe Barthes, Roland (1957). »L'homme-jet«. In: ders., *Mythologies*. Paris: Seuil, S. 94–96.

los.²⁴ Offenbar haben sie keine andere Wahl, als neben sich zu stehen und im Weiteren auf Anweisungen zu warten. Zudem lässt die umfangliche Beschilderung von Flughäfen darauf schließen, dass sich Passagiere in diesem eigentümlichen Zustand auch nicht mehr auf ihre Orientierungsfähigkeit verlassen können. Was bei unübersichtlichen Flughafenanlagen beginnt, setzt sich bei den Zeitverschiebungen des Luftverkehrs fort. Im Schwebezustand des Jetlag nehmen sich Passagiere als exzentrisch positionale Wesen wahr (Helmuth Plessner).²⁵ Raum und Zeit sind für sie weder natürlich gegeben noch unbegrenzt. Vielmehr bewegen sie sich durch Räume und Zeiten, die nach sozialen Kategorien begrenzt sind. Die markanteste räumliche Zäsur betrifft die Grenze zwischen *landside* und *airside*. Folglich lässt sich an dieser auch im Bauplan von Flughafenterminals leicht erkennbaren Stelle am besten sehen, wie eine soziale Struktur wirksam wird, die den elementaren Kategorien individueller Wahrnehmung (Raum; Zeit) noch vorgelagert ist. Wie angedeutet, äußert sich dies in einer Weise, die nicht auf zu souveränen Entscheidungen befähigte Kundinnen und Kunden schließen lässt. In der Warteschlange vor der Sicherheitsschleuse sind eher mimetische Verhaltensweisen zu beobachten: Das Blickfeld schrumpft auf wenige Vorderleute, deren Verhalten umgehend imitiert wird.²⁶

Sicherheitserwägungen haben dazu geführt, dass Flughäfen ähnlich wie Sakralbauten zониert, d. h. in eine Peripherie und ein Zentrum unterteilt werden.²⁷ Sicherheitserwägungen sind maßgeblich dafür verantwortlich, dass dort, wo Passagiere an Bord gehen, überhaupt Gebäude errichtet werden. Es liegt daher nahe, die Struktur dieser Gebäude aus der (nach Arnold van Gennep) dreistu-

²⁴ Julian Pitt-Rivers, zitiert nach Moricot, Caroline (1992). »Le paradoxe du passager aérien«. In: *Technologies du quotidien. La complainte du progrès*, hg. von Alain Gras und Caroline Moricot. Paris: Editions Autrement, S. 127–133. Für eine detaillierte Beschreibung, wie diese Trennung (*separation*) und die spätere Versöhnung (*reconciliation*) vonstatten gehen, vgl. Potthast, Jörg (2011). »Sense and security. A comparative view on recent changes of access control at airports«. In: *Science, Technology & Innovation Studies*, Bd. 7, Nr. 2, S. 87–106.

²⁵ Allert, Tilman (2008). »Das Flugzeug als Kommunikations-

raum. Handlungsformen, Vergemeinschaftungstypen und Berufsprofile an Bord«. In: *Sozialer Sinn*, Bd. 9, Nr. 1, S. 57–72, hier S. 61.

²⁶ Molotch, Harvey (2012). *Against Security: How we go wrong at airports, subways, and other sites of ambiguous danger*. Princeton: University Press, S. 92f.

²⁷ Krause, Hanschristian (1990). *Maßnahmen der Polizei bei Flugunfällen und kriminellen Eingriffen in den Flugverkehr. Anleitung für die Kriminal- und Schutzpolizei*. Wiesbaden: Schriftenreihe des Bundeskriminalamts.

figen Organisation einer im Dienste der Sicherheit vollzogenen rituellen Praxis zu erschließen. Zunächst werden Individuen in strenger Weise isoliert (voneinander und von fast allen mitgeführten Gegenständen); sie durchlaufen dann, wie aus den beschriebenen Symptomen ersichtlich, eine Phase der Liminalität; aufgelöst wird dieser Schwebezustand über die entsprechend intensiv erlebte Integration in eine neue Gruppe. Bemerkenswert an Dienstbarkeitsarchitekturen auf Flughöhe Null ist demnach, wie sie eine vertikale Bewegung vorzunehmen und in eine horizontale Passage übersetzen. Hier lässt sich bereits erkennen, dass stark gegenläufige Anforderungen an das Gebäudeprogramm von Terminals gestellt werden: Unter Gesichtspunkten der Kundenorientierung zählen Kontinuität und Durchlässigkeit;²⁸ sakrale Dienstbarkeit verlangt Diskontinuität statt Fluss und äußert sich in stark regulierten Unterbrechungen.^{Abb. 9, 15}

Der Zustand, in dem die Passagiere nach dieser horizontalen Umleitung zu einer neuen Gruppe vereinigt werden, wurde in den 1920er Jahren auch mit einem neuen Wort belegt: *Airmindedness*.²⁹ Folgt man historischen Arbeiten,³⁰ war diese neue Form kollektiver Identität nicht nur die spiritualistische Begleiterscheinung einer rasanten technischen Entwicklung, sondern spielte vielmehr bei der Durchsetzung des motorisierten Flugs eine entscheidende Rolle. Demnach verdankte sich die Fortsetzung riskanter Flugexperimente den Kräften sich selbst stabilisierender Rituale. Mit Blick auf kritische Übergangsphasen in der Technikentwicklung wurde der Kult der *Airmindedness* auch architekturhistorisch zur konstitutiven Größe. Die Baugeschichte älterer Flughäfen lässt sich vielfach auf Flugfelder mit provisorischen Aufbauten für ein schaulustiges Publikum zurück-

²⁸ »Effortless gliding between terminal and check-in« (Abb. 1).

²⁹ Corn, Joseph J. (1983). *The Winged Gospel. America's romance with aviation, 1900–1950*. Oxford: Oxford University Press, S. 12.

³⁰ Ebd. sowie Fritzsche, Peter (1992). *A Nation of Fliers: German aviation and the popular imagination*. Cambridge: Harvard University Press; Höhler, Sabine (2001). *Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos. Wissenschaftliche Ballonfahrt in Deutschland, 1880–1910*. Frankfurt a. M.: Campus.

verfolgen.³¹ Streng genommen gehen Flughafenterrassen, insofern sie auf die Eventarchitektur früher Flugshows zurückgehen, den Flughäfen voraus. Zunächst ohne Beteiligung von Verkehrsbetrieben waren Schausteller, die über längere Zeiträume große Publika mobilisiert haben.³² Ihr Spektakel umfasste die Ausrichtung von Wettbewerben; die Preisgelder stellten für die Flugexperimente eine wichtige Finanzierungsquelle dar.³³ Was die Piloten und ihr Publikum gebunden und den Beteiligten das Bewusstsein gegeben hat, über lokale Erscheinungen hinaus an einer Erweckungsbewegung teilzuhaben, waren Formen einer bis dahin nicht bekannten Berichterstattung, die ihrerseits auf (bewährte) religiöse Kategorien zurückgegriffen hat.

The Winged Gospel: Dieser Titel³⁴ spielt auf ein zunehmend organisiertes Spektakel und seine mal messianistischen, mal dämonisierenden Auslegungen an. Schon eine Generation später wurde diese imaginäre Kraft nicht mehr gesehen. Theodor W. Adorno äußerte sich schon nach seinem ersten Flug skeptisch. Der Flugtraum sei unter den Bedingungen seiner massenhaften organisatorischen Reproduzierbarkeit wohl dahin.³⁵ Marc Augé führte diesen Gedanken weiter aus: Flughäfen seien keine Orte, die Erinnerungen zu binden vermögen.³⁶ Sie eignen sich nach seiner Darstellung nicht als Erinnerungsorte und sind darum einer neuen Kategorie nicht-identitätsstiftender Nicht-Orte zuzuschlagen. Statt über geteilte Erinnerungen Prozesse der Vergemeinschaftung zu unterstützen, würden sie einsame Individuen hervorbringen.

Folgt man diesen deutungsmächtigen Darstellungen, dann spielt es keine Rolle mehr, dass Flughäfen auf Bühnenarchitektur zurückgehen. Flughafenterrassen sind eine vergessene Peripherie. Die unerhörte spirituelle Aufladung, die dem Luftverkehr einst Flügel verliehen hat, überlebt nur in Randgruppen versponnener Welt-Um-

³¹ Roseau, Nathalie (2012). *Aérocité: Quand l'avion fait la ville*. Marseille: Parenthèses.

³² Ebd.

³³ Corn (1983).

³⁴ Ebd.

³⁵ »So ergeht es dem, der heut zum ersten Male fliegt« (Theodor W. Adorno, *Frankfurter Rundschau*, 11.09.2003 in einem Wiederabdruck vom 09.01.1954)

³⁶ »With us, your airport takes off« (Abb. 13). Vgl. Augé, Marc (1992/1994). *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Frankfurt a. M.: Fischer.

³⁷ Fallows, James M. (2001). *Free Flight: From airline hell to a new age of travel*. New York: PublicAffairs, vor 9/11 erschienen.

³⁸ Corn (1983), S. 91–111.

runder und im wunderlichen Vereinswesen des schwach motorisierten Flugs und der Segelfliegerei. Wenn sich diese Leute prophetisch geben und zuweilen massenwirksam das Heilsversprechen eines neuen Zeitalters der Luftfahrt beschwören,³⁷ richtet sich ihre Wiedererweckungsrhetorik gegen die Diktatur der Hub-Flughäfen. Das Bild, das sie von einer Gesellschaft der Zukunft entwerfen, sieht stattdessen vor, dass alle Privathaushalte mit Kleinflugzeugen auszustatten sind. Mit prophetischem Elan (und im Namen einer besseren Dienstleistung) wird gefordert, den Flugbetrieb von Grund auf zu reorganisieren: *An airplane in every garage*.³⁸

Wem gehören die Flughäfen? Wenn es sich um Sakralbauten handelt, verbietet sich diese Frage. Eine solche Deutung lenkt insofern vom Flugbetrieb als einer ingenieurtechnischen Leistung ab, als der Fokus zunächst auf Flugräume gerichtet ist, d. h. auf Imaginationen, die universell verbreitet sind und sich einer Aneignung entziehen. Liegt das Augenmerk auf dem universalen Phänomen des Flugtraums, ^{Abb. 5} erscheinen die Experimente, zu denen diese Flugräume Anlass geben, austauschbar. Es ist dann unerheblich, ob sie wissenschaftlich, technisch, militärisch oder spirituell ausgerichtet sind.³⁹ Die These vom Primat des imaginierten Flugs ist wohl unumgänglich, um zu erklären, warum trotz erschütternder Erfolglosigkeit über Jahrhunderte hinweg auch an technischen Experimenten festgehalten wurde.⁴⁰ Sie erscheint besonders plausibel in den erwähnten Studien zur Pionierphase des technisierten Flugs. Wenn sie überdauert, dann in einem grundlegenden Designprinzip der Flughäfen. Im Zuge der sicherheitstechnischen Nachrüstungen wurde die Architektur der schleusenartigen Passage eher noch ausgebaut. Insofern bleibt es dabei, dass eine sakrale Ordnung der Vertikale in ein horizontales Ordnungssystem von Schleusen und

³⁹ Hauschild, Thomas u. a. (2011). *Von Vogelmenschen, Piloten und Schamanen: Kulturgeschichte und Technologien des Fliegens*. Dresden: edition AZUR.

⁴⁰ Parrochia, Daniel (2003). *L'homme volant. Philosophie de l'aéronautique et des techniques de navigation*. Seyssel: Editions Champ Vallon.

Schwellen übersetzt wird. Aus getrennten Naturzuständen (menschliche und himmlische Wesen) wird eine Passage, die einen neuartigen sozialen Zustand stiftet.

Prominente (weiße, männliche) Soziologen, darunter Manuel Castells und Richard Sennett, haben sich beinahe durchgehend der Diagnose von Marc Augé angeschlossen.⁴¹ Demnach gehört der Flughafen niemand, weil er zu einem gleichförmigen und kontinuierlichen Korridor mutiert ist, der sich nicht mit Erinnerungen besetzen lässt.^{Abb. 6} Dieser Deutung steht diametral eine Auffassung entgegen, die stattdessen einen Modus der Herrschaft und Kollektivbildung am Werk sieht, der sich auf die Manipulation imaginärer Ordnungen stützt. Demnach sind Flughäfen Dienstbarkeitsarchitekturen imperialer Regimes. Ihre Baugeschichte wird dann, wie sich zeigen wird, von ihrem Ende her erzählt - als gäbe es keine Flugträume mehr.

Imperiale Dienstbarkeitsarchitekturen

Die Eroberung der Luft - mit allen religionshistorischen Konnotationen - ist nur eine kurze Zwischenstufe auf dem Weg zu einer neuen Form der Beherrschung der Erde. Eine sakral gefestigte Weltordnung kippt und eine imperiale tritt an ihre Stelle. Wer sich einer solchen Deutung anschließt, wird in der Baugeschichte von Flughäfen Phasen hervorheben, in denen sie als Militärstützpunkte gedient haben. Mit der Erfindung und dem Ausbau von Luftherrschaft⁴² gewinnen Flughäfen derart an geopolitischer Bedeutung, dass die Frage danach, wem sie eigentlich gehören, naiv erscheint und die anarchistische Verweigerung einer Antwort (»Niemand!«) völlig deplatziert. Wer Flughäfen geopolitisch nüchtern als Knotenpunkte imperialer Welt-herrschaft begreift, erkennt darin Herrschaftsarchitektur, setzt dann

⁴¹ Potthast, Jörg (2012). »Terminal«. In: *Ortsregister. Ein Glossar zu Räumen der Gegenwart*, hg. von Nadine Marquardt und Verena Schreiber. Bielefeld: transcript, S. 273–279.

⁴² Buckley, John (1999). *Air Power in the Age of Total War*. Bloomington: Indiana University Press.

⁴³ Chadeau, Emmanuel (1996). *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*. Paris: Fayard.

⁴⁴ Aaltola, Mika (2005). »The international airport: The hub-and-spoke pedagogy of the American empire«. In: *Global Networks*, Bd. 5, Nr. 3, S. 261–278.

allerdings auch voraus, dass die Passage vom Flugraum zur Luftherrschaft vollkommen glatt, eindeutig und unumkehrbar ist.

Bevor hier Zweifel angemeldet werden, ist die These vom Umschlag »vom Traum zur Macht«⁴³ näher auszuführen. Sie sieht im Flugverkehr und seinen Anlagen eine unheimliche Wechselwirkung zwischen universellen Flugträumen auf der einen Seite und einer technischen Realisierung, die an höchst partikuläre Bedingungen gebunden ist, auf der anderen Seite. Flugträume haben unendliche Varianten technischer, künstlerischer und spiritueller Hervorbringungen angeregt. Eine bestimmte Sorte von Flugtechnologien rief dann imperiale Machtphantasien hervor: eine bestimmte Sorte von Träumen, die im Zuge ihrer Realisierung alle anderen Vorstellungen vom Fliegen in Beschlag genommen haben.

Die geschichtsphilosophische Aufladung dieser Deutung ist unverkennbar. Demnach hat die Menschheit eine schicksalhafte Passage durchlaufen, an deren Ende Flugträume ausgeträumt sind. Sofern sich die Enthusiasten auf den Flughafenterrassen nicht einfach irren, halten Flughäfen diese unheimliche Nähe von Flugraum und imperialer Logistik fest und funktionieren (eben doch) als Erinnerungsorte, wenn sie dem Publikum einen hin- und herschweifenden Blick aufnötigen.⁴⁴ Sie machen Globalität also in ihrer höchsten Widersprüchlichkeit erfahrbar: auf der einen Seite die Vorstellung einer vereinten Menschheit, die durch einen gemeinsamen Traum verbunden ist und sich dieses Traums auf Flughäfen vergewissern kann, weil dort Menschen »aller Herren Länder« wie bei einer permanenten Weltausstellung zusammenkommen; auf der anderen Seite eine militärische Bedrohung, die die Menschheit spaltet und der Vernichtung aussetzt.

Was sich als ein spannungsreiches Nebeneinander erinnern ließe, wird jedoch zumeist als ein unumkehrbares Nacheinander

dargestellt.⁴⁵ Flugräume mögen über Jahrhunderte unendliche Varianten künstlerischer und spiritueller Hervorbringungen angeregt haben und über diese Praktiken selbst wieder genährt worden sein. Sobald erste Erfolge darauf hingewiesen hatten, dass sich Techniken des Fliegens entwickeln lassen, beteiligte sich das Militär daran.⁴⁶ Militärische Interessen beförderten die Entwicklung eines bestimmten Typs von Fluggeräten: Motorisierte Flugzeuge versprachen besonderen militärischen Nutzen. Als deren Produktion industrielle Maßstäbe angenommen hatte, fiel sie längst in die Sparte der Rüstung. Der Erste Weltkrieg bescherte der Produktion von Flugzeugen nicht nur eine enorme Nachfrage. Vor allem stellte er für die Entwicklung dieser Technik ein grausames, aber effektives Testlabor bereit.⁴⁷ Militärische Überlegenheit erwies sich also nicht nur und in erster Linie als eine Frage leistungsfähiger Produktionsstandorte, sondern war vielmehr eine Frage der Nachschub- und Ersatzteillogistik, der Reparatur und nicht zuletzt der Dokumentation und Auswertung einer in die Kriegsführung eingelassenen Testpraxis.⁴⁸ Insofern ist auch in diesem Kontext der Formulierung beizupflichten, dass die Leistung auf »Flughöhe Null« entscheidend ist.

Wurde der einst unschuldige und zivile Traum vom Fliegen imperial vereinnahmt? Dieser Deutung lässt sich eine Alternative entgegenhalten, die im Flugverkehr eine militärische Kontinuität erkannte und in Flugzeugen Kanonen verlängerter Reichweite. Dann stand am Anfang nicht der Flugtraum, sondern »die Wahl des Feuers«⁴⁹, d. h. der Kriegsführung mit Feuerwaffen. Mit dieser Wahl sei die Flugbahn der Geschichte festgelegt worden. Im wörtlichen wie im übertragenen Sinn sei alles Weitere eine Frage einer mit unerbittlich gesteigertem Energieaufwand betriebenen Ballistik.⁵⁰ Flughäfen partizipieren demnach gar nicht an der Geschichte der Luftfahrt.⁵¹ Sie seien vielmehr

⁴⁵ Zum Beispiel Chadeau (1996) und Gras (2007).

⁴⁶ Corn (1983), S. 3 und Gras (2007), S. 223f.

⁴⁷ Kehrt, Christian (2010). *Moderne Krieger. Die Technikerfahrten deutscher Militärpiloten 1910–1945*. Paderborn: Schöningh.

⁴⁸ Chadeau (1996), S. 119.

⁴⁹ Gras (2007).

⁵⁰ Flügel, unverzichtbares Element für die Imaginationen

vom Fliegen – The winged gospel; Les ailes du désir, usw.; vgl. Bauer, Dieter R., Behringer, Wolfgang, Hg. (1997). *Fliegen und Schweben. Annäherung an eine menschliche Sensation*. München: dtv.

⁵¹ »We build everything but the planes« (Abb. 10).

⁵² Lindqvist, Sven (2001). *A History of Bombing*. London: Granta Books.

⁵³ Neben zuweilen betont unerschrocken vorgetragenen

ein bedeutendes Kapitel in einer »Geschichte der Bomben«⁵², derzufolge bemannte Militärflugzeuge zwischenzeitlich die Reichweite von Kanonenkugeln erhöht haben und derzeit wiederum von unbemannten Kampfdrohnen abgelöst werden. Flughäfen dienten in der so bestimmten Zwischenzeit im Wesentlichen als Festungen, von denen Kanonen abgefeuert werden.⁵³

Nachdem der Luftkrieg ab 1940 zu einer eigenständigen Form der Kriegsführung geworden war, wurde die Weltordnung nach Ende der Kampfhandlungen über Jahrzehnte durch eine in sich verkantete Geopolitik der Luftherrschaft charakterisiert. Während Militärflugzeuge an dieser Front nicht zum Einsatz kamen, entwickelte sich im Schatten des militärisch-industriellen Komplexes eine zivile Branche des Luftverkehrs. Bis 1939 hieß etwa die Fluggesellschaft British Airways noch *Imperial Airways*. Umbenennungen wie diese ändern jedoch nichts daran, dass es zahlreiche Verbindungen zwischen zivilen und militärischen Nutzungen gab und weiterhin gibt, die sowohl Flugzeuge als auch Flughäfen betreffen. Hier sind es u. a. verdeckte Militäroperationen, die den Blick hin- und hergleiten lassen.⁵⁴ Ähnlich verhält es sich mit den kontinuierlich und weltweit ausgebauten »Base politics«.⁵⁵ Zweifelsohne handelt es sich hier um Instrumente der US-amerikanischen Militärpolitik, doch in elementaren rechtlichen Belangen ist unklar, wem diese Flughäfen gehören.

Der Status dieser extraterritorialen Stützpunkte ist mit Rechtsstaatlichkeit nicht vereinbar und nicht erst seit Guantánamo, aber stark durch seine Mediatisierung befördert, Gegenstand antiimperialer Kritik. Im folgenden und letzten Abschnitt rücken derartige Beobachtungen ins Zentrum. Zur kritischen Diskussion stehen dann nicht mehr skandalöse Ausnahmen, sondern ein neues Prinzip post-souveräner Herrschaftskonstitution.

Ausführungen zur Verbindung von Geopolitik und Thermodynamik sind jedoch auch zivile Wirkungsgeschichten des Flugverkehrs zu erwähnen. Nathalie Roseau (2012) hat nachgezeichnet, wie der Blick aus der Luft Eingang in die Urbanistik gefunden und maßgeblich zu ihrem Aufstieg beigetragen hat.

⁵⁴ Vgl. Hünninger, Andrea (2008). »Die unsichtbare Armee. Der Leipziger Flughafen zensiert ein Kunstprojekt, das

seine militärische Nutzung aufdeckt«. In: *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung*, 06.07.2008.

⁵⁵ Cooley, Alexander (2008). *Base politics: Democratic change and the U. S. Military overseas*. Ithaca: Cornell University Press.

Im Dienst eines Regimes asymmetrischer Sichtbarkeit

Ist die Ordnung des Lagers als ein Modell politischer Herrschaft zu begreifen und zu generalisieren?⁵⁶ An Flughäfen lässt sich insbesondere die »Wartezone«, in der Personen zur Klärung ihrer Identität festgehalten werden können, als ein Niemandsland darstellen, in dem ähnlich wie in einem Lager politische Souveränität dauerhaft per Ausnahmezustand hergestellt wird.⁵⁷ Folgt man dieser Deutung, dann bietet der Flugverkehr ein Experimentierfeld für diese Art der Politik. Charakteristisch ist für diese neuartige Form der Machtausübung, dass sie auf gesteigerter Sichtbarkeit beruht, sich aber selbst der Sichtbarkeit und einer demokratischen und rechtsstaatlichen Legitimation entzieht. ^{Abb. 7} »Sichtbarkeit« ist dabei sowohl wörtlich zu nehmen als auch auf architektonische Gestaltungsprinzipien zu beziehen. Darüber hinaus geht es im übertragenen Sinn um die Bedingungen, unter denen etwas zu einem Wissensobjekt wird. Sichtbarkeitsregimes zeichnen sich dadurch aus, dass solche epistemischen Bedingungen beständig überprüft und verfeinert werden.⁵⁸ Über den Gewinn an Objektivierung, so postuliert diese stark an den Arbeiten von Michel Foucault geschulte Perspektive, werde auch eine Steigerung der Kontrolle über das Erkenntnisobjekt erzielt. In sich geschlossene Kontrollraum-Architekturen erreichen globale Ausmaße und bilden die Außenwelt mittels immer wieder erneuerter informationstechnischer Methoden in sich ab.⁵⁹

Der Flugverkehr liefert eine Illustration dafür, wie sich solche Kontrollverhältnisse in großem Maßstab stabilisieren lassen. Zugleich bieten Flughäfen Anschauungsmaterial dafür, wie prekär solche auf der Verbindung von Macht und Wissen gebauten Architekturen sind.

⁵⁶ Agamben, Giorgio (2002/1995). *Homo sacer. Die souveräne Macht und das nackte Leben*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

⁵⁷ Ebd., S. 185; vgl. Denicke, Lars (2012). *Global/Airport. Zur Geopolitik des Luftverkehrs* (Dissertationsschrift Philosophische Fakultät III, Humboldt-Universität zu Berlin, 424 Seiten).

⁵⁸ Hempel, Leon, Krasmann, Susanne, Bröckling, Ulrich,

Hg. (2010). *Sichtbarkeitsregime: Überwachung, Sicherheit und Privatheit im 21. Jahrhundert*, Leviathan Sonderheft 25. Wiesbaden: VS.

»One of these people is armed. We can tell you which one« (Abb. 11). »Mind reading is next« (Abb. 12).

⁵⁹ Edwards, Paul (1996). *The Closed World: Computers and the politics of discourse in cold war America*. Cambridge: MIT Press.

Dann rückt nicht ein spezifischer Raum in den Vordergrund - etwa die Wartezone oder ein bestimmter Kontrollraum -, sondern eine Relation zwischen zwei Raumtypen, die, je mehr der Flugverkehr zu einem Massentransportmittel geworden ist, in ein Spannungsverhältnis geraten sind. Die Rede ist von der Beziehung zwischen öffentlichen Räumen der Anonymität auf der einen Seite und Räumen, die auf vollständige Identifizierung drängen, auf der anderen. Vor der Sicherheitsschleuse eine anonyme Menge, die Personen mit schlechten Absichten ein perfektes Versteck bietet; nach der Sicherheitsschleuse ein abgeschlossener Raum, der keine Anonymität zulassen und kein Versteck bieten soll. Diese Relation hat sich im Zuge verschärfter Sicherheitsmaßnahmen stark verändert. Auch wenn die Folgen dieser Umstellungen durchaus unterschiedlich eingeschätzt werden, ist unstrittig, dass die Sicherheitskontrollen immer weiter vorgezogen werden und nicht mehr mit einer eindeutig lokalisierbaren »Vor-Ort-Kontrolle« zusammenfallen.⁶⁰ Demnach kommt es nicht zur Auflösung der Sicherheitsschleusen - im Gegenteil, sie wurden und werden weiterhin nachgerüstet. Werden Terminals als Dienstbarkeitsarchitektur des Sakralen begriffen, kommt diesem Ort weiterhin eine hervorragende Rolle zu (Abschnitt 1). Werden sie als Architekturen begriffen, die vorrangig im Dienst der Sicherheit stehen, hat dieser Ort enorm an Bedeutung eingebüßt. Anders ausgedrückt: Die oben beschriebenen rituellen und stark assistierten Vorgänge der Reinigung haben sich von der Funktion, die ihnen im Sicherheitsregime zukam, weitgehend gelöst. Diese Passage mag weiterhin Verortungskrisen bearbeiten,⁶¹ aber sie spielt für das Design der überarbeiteten Sicherheitsarchitektur vornehmlich eine symbolische Rolle.

Der Kontrast zwischen einer Dienstbarkeitsarchitektur, die durch eine rituelle Passage integriert wird, und einer Dienstbarkeits-

⁶⁰ »Mobilize your security operations« (Abb. 8).

Vgl. Potthast (2011).

⁶¹ Allert (2008).

architektur, die diese Integration über ein umfassendes Sichtbarkeitsregime zu leisten versucht, lässt sich etwa an der Einrichtung von *Trusted traveller*-Programmen erkennen. Wer sich einer »vorgezogenen Sicherheitsprüfung« bei den Sicherheitsbehörden unterzieht, kann als Kundin oder Kunde etlicher Fluggesellschaften an den meisten Flughäfen vor Ort aufwendige Sicherheitskontrollen vermeiden.⁶² An ihre Stelle tritt der Aufbau biometrischer Datenbanken; bei entsprechender technischer Ausstattung ist der Abgleich biometrischer Merkmale mit diesen Datenbanken nicht an einen bestimmten Ort gebunden, erfolgt weitgehend automatisch und in der Regel kontaktlos. Um zu illustrieren, dass ein solches Sichtbarkeitsregime beständig lokalisiert, ohne selbst an einen Ort gebunden zu sein, sei darauf hingewiesen, dass es sich tatsächlich auf die Terminals in ihrer gesamten Ausdehnung erstreckt.⁶³ Bei der Anreise mit dem Flugzeug beginnt die Videoüberwachung nebst Auswertung der darüber gewonnenen biometrischen Daten etwa gleich nach der Kabinentür im Fluggaststeig.

Es wurde oft darauf hingewiesen, dass sich Übereinstimmungen, die über solche Formen des Datenabgleichs zustande kommen, vor Ort nicht hinterfragen und überprüfen lassen. Abgesehen von der öffentlichen Kritik, die sich immer wieder an *false positives* entzündet und die Einrichtung von Wartezonen als extraterritoriale Bereiche ohne Grundrechte skandalisiert, hat diese Beobachtung auch zu einer eher theoretischen Zuspitzung geführt, die abschließend skizziert werden soll. Nach den aktuellen Vorgaben muss die Terrorisierungsprävention so handeln, wie es streng strukturalistische Deutungen vorgeben. Die Ordnung der Sichtbarkeit beruht allein auf

⁶² Vgl. <http://www.tsa.gov/tsa-precheck/notification-tsa-precheckR-eligibility> (abgerufen 02.07.2015). Geprüft werden diese Anträge nicht nur über den Abgleich mit dem Strafregister. Vielmehr müssen auch eine stabile Erwerbsbiographie nachgewiesen und gesicherte finanzielle Verhältnisse ohne unerklärte Abweichungen von typischen Mustern belegt werden. Weitere Voraussetzungen sind eine feste lokale Verwurzelung (*firm community roots*), eine Bescheinigung des Arbeitgebers über die Vertrauenswürdigkeit der antragstellenden Person und eine Reisetätigkeit,

die mit der Berufsbiographie im Einklang steht (vgl. Molotch [2012]: 103).

⁶³ »The future is [...] your customers already do the check-in while driving into the underground car park« (Abb. 4). »At airports, we've got you covered« (Abb. 14).

⁶⁴ Lyon, David (2003). »Airports as data filters: Converging surveillance systems after September 11th«. In: *Information, Communication and Ethics in Society*, Bd. 1, Nr. 1, S. 13–20; Shamir, Ronen (2005). »Without borders? Notes on globalization as a mobility regime«. In: *Sociological Theory*, Bd. 23, Nr. 2, S. 197–217; Walters, William. 2006.

asymmetrischen, technisch vermittelten Blickbeziehungen und bleibt darüber im Prinzip körperlos und von Interaktionsformen abgetrennt. Nur unter diesen Voraussetzungen kann die Wissensproduktion weiter gesteigert werden; nur unter diesen Voraussetzungen kommen große (Real-)Experimente mit enormen Datenbeständen zustande.

Der Versuch, im Knotenpunkt eines Massentransportmittels einen vollständigen territorialen Einschluss zu bewerkstelligen, ist bei den *Surveillance studies* auf besonderes Interesse gestoßen.⁶⁴ Von der Errichtung einer totalen Institution kann jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht gesprochen werden.⁶⁵ Zum einen wurde wiederholt demonstriert, dass hier ein exploratives Regime vorliegt, dessen Regie nicht zwangsläufig bei den Sicherheitsbehörden liegt. Vielmehr lassen sich auch terroristische Anschläge als epistemische Aktivitäten beschreiben.⁶⁶ Mit Blick auf die Geschichte der Flugzeugentführungen⁶⁷ liegt also ein Regime der Sichtbarkeit mit verteilten Handlungsinitiativen vor: Maßnahmen der Terrorismusprävention auf der einen Seite stehen terroristische Akte der Provokation und des »Austestens« auf der anderen Seite gegenüber.⁶⁸ Was für den Fall erfolgreicher Anschläge gilt und die Behörden auf einen inkrementellen Lernprozess festlegt,⁶⁹ gilt auf der anderen Seite auch für verhinderte Anschläge. Sofern nämlich bekannt wurde, dass seit 2001 weitere Anschlagversuche gescheitert sind, lag dies in mehreren Fällen nicht an den Technologien der Sichtbarkeitsregimes, sondern an der Wachsamkeit der Mitreisenden. Daraus ist zu schließen, dass - neben dem Sichtbarkeitsregime - eine Interaktionsordnung fortbesteht.⁷⁰

»Border / control«. In: *European Journal of Social Theory*, Bd. 9, Nr. 2, S. 187–203.

⁶⁵ Selbst Flugzeugträger, also im Prinzip völlig autarke und abgeschlossene Flughäfen ohne jeden Publikumsverkehr, lassen sich nicht als totale Institutionen beschreiben. Vgl. Weick, Karl E. und Roberts, Karlene H. (1993). »Collective mind in organizations: Heedful interrelating on flight decks«. In: *Administration Science Quarterly*, Bd. 38, Nr. 1, S. 357–381.

⁶⁶ Sloterdijk, Peter (2002). *Luftbeben. An den Quellen des Terrors*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

⁶⁷ Vowinkel, Annette (2011). *Flugzeugentführungen. Eine Kulturgeschichte*. Göttingen: Wallstein.

⁶⁸ Linhardt, Dominique (2001). »L'économie du soupçon. Une contribution pragmatique à la sociologie de la menace«. In: *Genèses*, Bd. 44, S. 76–98, hier S. 79.

⁶⁹ Birkland, Thomas A. (2004). »Learning and policy improvement after disaster. The case of aviation security«. In: *American Behavioral Scientist*, Bd. 48, Nr. 3, S. 341–364.

⁷⁰ Molotch (2012).

Schlussbemerkung

Terminals sind Kompromissarchitekturen. Die vorangehenden Abschnitte erlauben es, diese Kompromisse zu entschlüsseln, statt bei der Behauptung stehen zu bleiben, Flughäfen stünden ausschließlich im Dienst entweder der Kundschaft, einer sakralen Ordnung, imperialer Weltherrschaft oder von Experimenten gesteigerter Überwachung. Mit geschärftem Blick für den Kompromisscharakter lässt sich nicht länger behaupten, Flughäfen entzögen sich der Aneignung und seien Nichtorte.⁷¹ Wie im Vorangehenden um den Preis einer zuweilen starken Verdichtung und Zuspitzung gezeigt wurde, überlagern sich am Flughafen konkurrierende Modelle politischer Souveränität.

Einschränkend ist gegenüber dieser verdichteten Darstellung anzuführen, dass sie sich bei strenger historischer Betrachtung einige Sprünge geleistet hat. Wenn sie mit den geschilderten Überlagerungen und auf eindringliche Weise plausibel geworden ist, dann in der Folge der terroristischen Anschläge des 11. September 2001. Davon zeugt auch eine Quelle, auf die wiederholt verwiesen wurde: Werbeanzeigen, die den Jahrgängen 2000 bis 2003 des Fachmagazins *Passenger Terminal World* entnommen wurden. Sie dokumentieren, dass und wie um diese Zeit Kompromissbildungen zwischen Flugraum, Kundenorientierung, Sicherheit und Überwachung angestrengt wurden. Aus der Perspektive derer, die Flughafenbetreibern Expertisen für Dienstbarkeitsarchitekturen anbieten, wird an dieser Bildstrecke deutlich, wie die Orte beschaffen sind, aus denen die Attentate im Jahr 2001 hervorbrachen.

In den aufschlussreichen Betrachtungen wie in den unabgeschlossenen Kontroversen über dieses Ereignis und seine Folgen war dieser Ort des Geschehens in seiner weiterhin heterogenen sozialen

⁷¹ Augé (1994).

⁷² An deren Konzeption war der Verfasser auf Einladung von Thomas Hauschild beteiligt (vgl. Hauschild u. a. [2011]).

⁷³ Beobachtungsnotiz des Verfassers aus dem Jahr 2000. Der Betrieb der Concorde wurde inzwischen eingestellt.

und materiellen Konstitution bisher eher schwach repräsentiert. Diese Lücke bleibt weiter zu füllen, auch nach der Berliner Ausstellung zu »Der Traum vom Fliegen - The Art of Flying«.72

Die Zusammenstellung der in chronologischer Reihenfolge abgebildeten ganzseitigen Werbeanzeigen ist dafür natürlich nur ein Anfang. Aufschluss über den schweifenden Blick bietet - jenseits der Flughafenterrasse und unabhängig von 9/11 und den jüngst auf die Flughäfen von Brüssel und Istanbul verübten Anschlägen - auch die folgende unscheinbare Szene. *Wenn sich in einem Kontrollraum des Flughafens London Heathrow alle wie verabredet (und für den Ethnographen aus zunächst unerfindlichen Gründen) zum einzigen Fenster begeben, dann wird hier ein ungewöhnlicher Kompromiss zwischen Dienstbarkeiten im Regime asymmetrischer Sichtbarkeit und im Regime der Verehrung eines startenden Überschallflugzeugs gesehen werden.*73



Effortless gliding
between terminal
and check-in.
With bag and baggage.
By TransVario from KONE:

Passenger transfer.

In modern airports, a functioning infrastructure is a must: Good traffic links for car, bus and train. Internal feeders to departures, and transfer facilities after landing. On escalators and autowalks from KONE, passengers move smoothly from point to point. Without stops and without hassle.

KONE personal conveyor systems in the heavy-duty version are built to stand the toughest long-term use. For heavy passenger flows. And meeting all the requirements of the DIN EN ISO 9001 quality standard.

TransVario escalators and autowalks. A smart contribution to flying comfort. At over 60 airports round the world. Detailed information on request.

KONE GmbH
KONE Escalators
P O Box 80 06 47
D - 45506 Hattingen
Fax +49 23 24 20 5-2 15

Making headway.
Personal conveyor systems from KONE.

Abb. 1 Passenger Terminal World, April 2000, S. 29

WE TURN FLIERS



INTO BUYERS

Airports are changing. The days of overpriced coffee and paperbacks are over. You can buy a decent meal, a gift for your kid and the socks you forgot to pack, all while waiting for your plane. The problem is, you're the only one who knows it. With twenty-eight years of experience driving retail traffic, we're the leaders in **Transportation Retail Marketing**. So how can you turn

flies into buyers? Find out at airportads.com

airportads.com
we direct traffic.

522



**“ We don't build super wide-body aircraft.
We don't cook on-board gourmet meals.
We don't design seats that recline into beds.**

But we're just as essential to passenger satisfaction. ”

© 2001 IER

**Passenger Terminal
EXPO 2001**
Nov. 8 - Dec. 2003

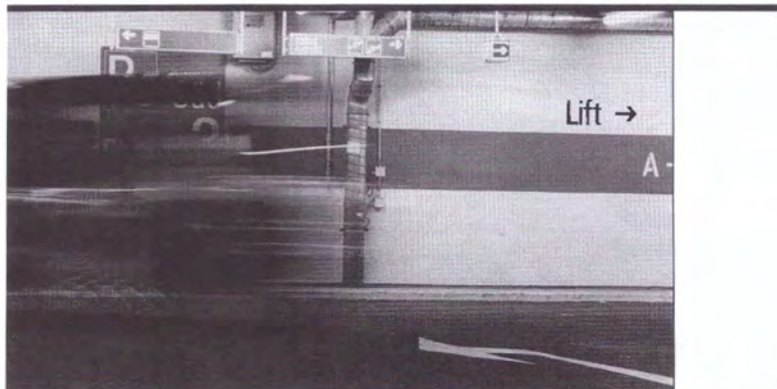
We're dedicated to making air travel a more pleasurable experience for passengers, and we begin long before they leave the ground. Because we make the technologies that make going places easier. Our innovations make check-in effortless, baggage handling easier and boarding a breeze. They streamline procedures and eliminate inefficiencies. They help you provide increased passenger satisfaction. And isn't satisfaction synonymous with better business?

- ❑ **Self-service kiosks**
- ❑ **E-ticketing solutions**
- ❑ **Wireless check-in devices**
- ❑ **Network ATB printers and readers**
- ❑ **RF baggage tag printers**
- ❑ **Specific application software**
- ❑ **Worldwide service and support**

IER **Passenger satisfaction technologies™** www.ier.fr

Abb. 3 Passenger Terminal World, January 2001, S. 85

2 seconds after check-in



255

The future is ... your customers already do the check-in while driving into the underground car park.

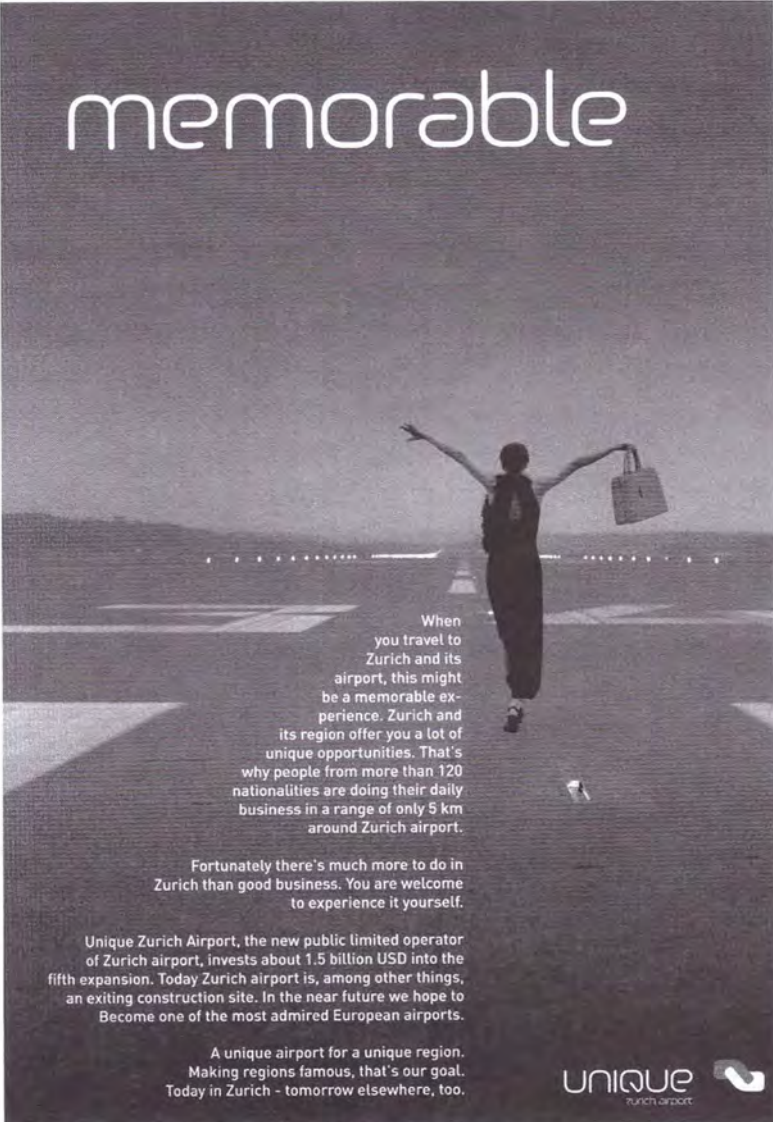
No getting off, no bump, no crew, no check-in gadgets. Frequent flyers will love you for that. That scenario can be realized today - with **EDGE-CHECK** the innovative interface solution for your check-in system, available as wap-, internet- or smart-card-solution.

Be prepared! Atraxis - And IT works

Atraxis Group - PO Box - CH-8058 Zurich Airport - phone + 41 1 812 45 45 - fax + 41 1 812 92 46 - www.atraxis.com

atraxis

Abb. 4 Passenger Terminal World, January 2001, S. 113



memorable

When you travel to Zurich and its airport, this might be a memorable experience. Zurich and its region offer you a lot of unique opportunities. That's why people from more than 120 nationalities are doing their daily business in a range of only 5 km around Zurich airport.

Fortunately there's much more to do in Zurich than good business. You are welcome to experience it yourself.

Unique Zurich Airport, the new public limited operator of Zurich airport, invests about 1.5 billion USD into the fifth expansion. Today Zurich airport is, among other things, an exciting construction site. In the near future we hope to Become one of the most admired European airports.

A unique airport for a unique region. Making regions famous, that's our goal. Today in Zurich - tomorrow elsewhere, too.

UNIQUE
zurich airport

Abb. 5 Annual showcase, issue 2001, S. 115

Brintons U.S.Axminster

Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
135,000 Square Meters of Custom Designed Axminster Carpet



Weaving our way through Airports Worldwide

Brintons U.S.Axminster, Inc. / 1856 Artistry Lane / Greenville, MS 38703 / Phone: (662) 332-1681 / Fax: (662) 332-1694
www.brintonsusax.com



surveillance

CellStack Systems - Taking CCTV surveillance into the future.

The growth in CCTV surveillance cameras has been exponential. Nearly all major airports, roads, railway stations, mass transit systems and shopping centres now have some kind of CCTV surveillance.

Of course having the right surveillance system is essential, whether it is to provide a safe and secure environment for passengers or to protect and monitor company assets.

Through talking to CellStack Systems and taking advantage of the digital CCTV revolution these requirements can be delivered both cost effectively and efficiently.

CellStack Systems specialise in high-quality, 'real-time' video networking equipment for use on digital networks. Our products enable organisations to take advantage of the benefits of a multi-service network, allowing the broadcast of video, voice and data plus the integration of other security equipment onto one reliable, scalable and manageable network.

CellStack
Systems 

For more information on CellStack products
please visit our website on:
www.cellstack.com
or email us on info@cellstack.com

CellStack Systems Limited
Brookmount Court, Kakerood Road
Cambridge CB4 2QH United Kingdom
Tel: +44(0)1223 509300
Fax: +44(0)1223 509810

CellStack Systems Inc.
Suite 345, 5080 W. Plano Parkway
Plano, Texas 75093 USA
Tel: +1(972)13-8999 Fax: +1(972)13-0537
Toll Free: 1(888)236-6638

For all enquiries please quote reference CS9/UP-1002

Abb.7 Passenger Terminal World, November 2001, S. 2

Mobilize Your Security Operations



259

Beyond Client/Server. Velocity Version 2.0 now supports additional workstations – up to 4. With a fully functional server, that's 5 stations. Since Velocity was optimized around Windows 2000 and a SQL Server database from day one, and follows industry standards including Wireless Ethernet (802.11b), these workstations can be in a permanent location or go mobile!

Go Mobile. Your doors may be fixed in place, but your security staff need not be. With a tablet PC or notebook PC, your workstation can go on patrol or accompany your staff in investigating an incident on site. Or, perhaps you need a temporary station after hours or in an emergency. With Velocity Version 2.0, you get the same operator interface for mobile as you do for our wired LAN workstations.



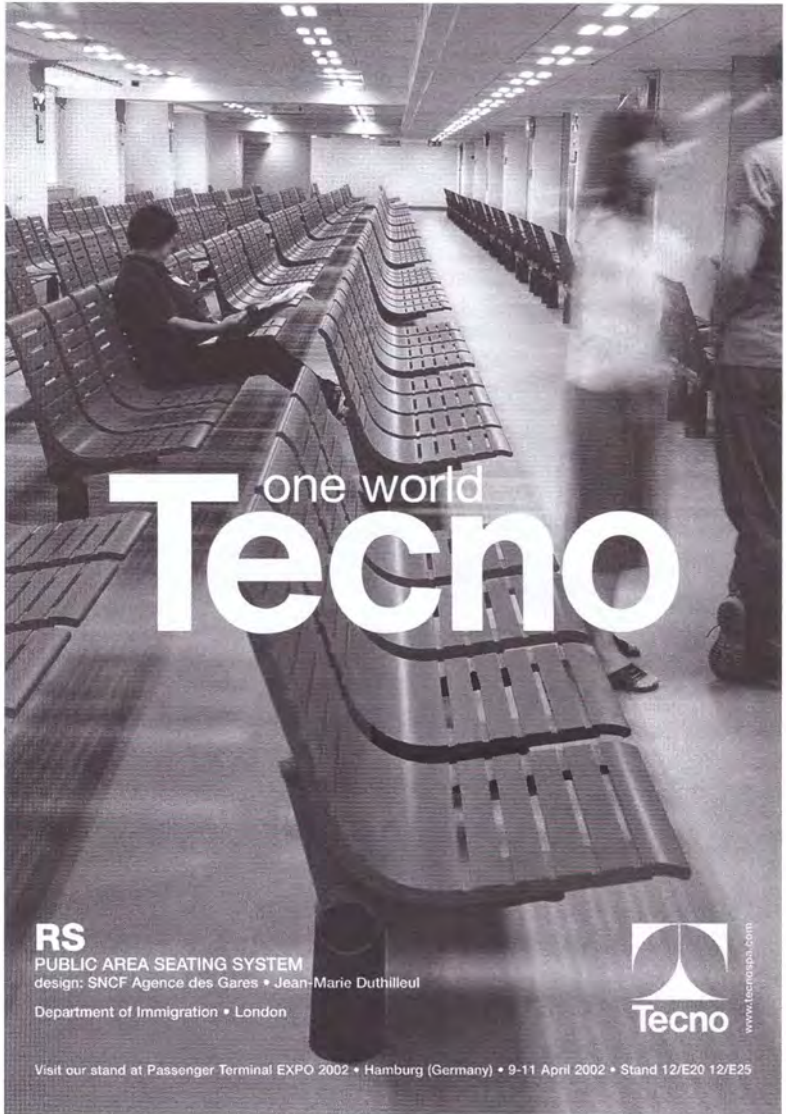
Value Class Access Control. Velocity continues to be the leader in "bundled" software. Photo Badging & Call-Up, Animated Graphics, Alarm & Event Monitoring, Dynamic Status Monitoring, CCTV Interfaces, Reports, Language Customization, and an integral Browser are all included – no extra charge.

Distributed Processing. Regardless of your workstation choice, you can be assured that the door controller and our globalized controller networks will provide reliable access control operation even if the server or LAN is down.

Upgrade to Hirsch. Give us a call or visit our Website and find out how to mobilize or optimize your access control system.




www.hirschelectronics.com 888-809-8880



one world
Tecno

RS
PUBLIC AREA SEATING SYSTEM
design: SNCF Agence des Gares • Jean-Marie Duthilleul
Department of Immigration • London


Tecno
www.tecnoitalia.com

Visit our stand at Passenger Terminal EXPO 2002 • Hamburg (Germany) • 9-11 April 2002 • Stand 12/E20 12/E25

Abb. 9 Passenger Terminal World, March 2002, S. 2



**We build everything
but the planes**



BECHTEL AVIATION
www.bechtel.com

Abb. 10 *Passenger Terminal World*, March 2002, S. 8



One of these people is armed.
We can tell you which one.

Because we're the acknowledged world leader in image quality, QinetiQ is uniquely placed to create safer environments for the aviation industry. One of Europe's leading science and technology research organisations, we're home to the UK's largest independent team of scientists and engineers. The thought power of over 8,000 people – a quarter of whom have PhDs – is at work here, creating and applying science and technology to isolate and identify potential threats and give our customers critical competitive advantage.

Our 50 year relationship with the MOD has played a crucial part in pushing the scientific brilliance and resourcefulness of our people to its very limits. So, whatever and wherever your business is, we can supply you with specialised knowledge – second to none.

For further information, please contact Jeremy Attree on +44 (0) 1252 393300 or visit our website, www.qinetiq.com

QinetiQ

Abb. 11 Passenger Terminal World, March 2002, S. 19

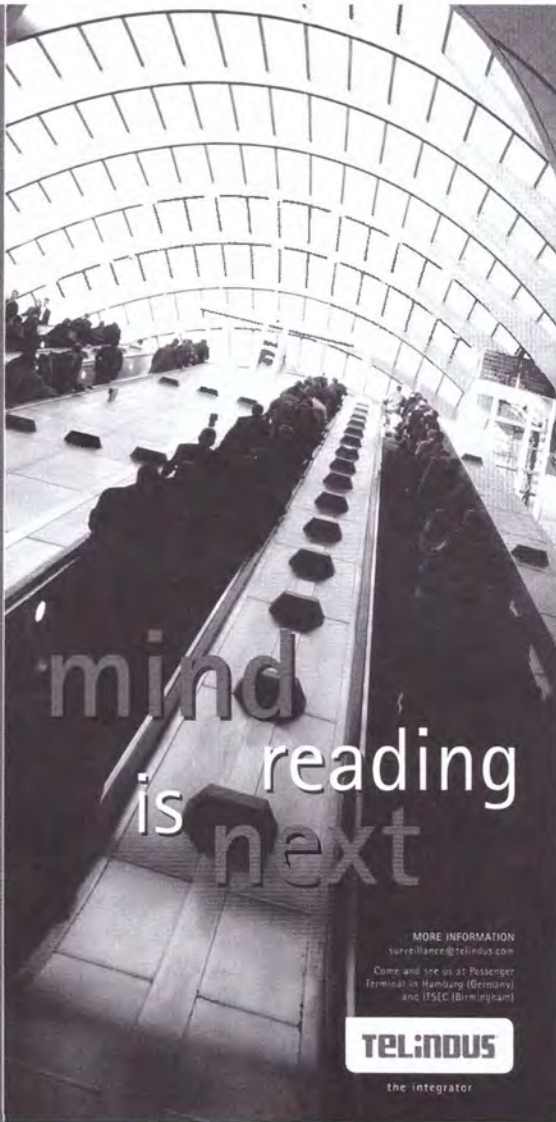
➤ Although technologies like mind-reading raise a corner of the veil to the human mind, we cannot know what goes on in people's minds nor can we look into their deepest thoughts. Digital video surveillance brings help in monitoring and scanning human activity in public space and thus conceivably prevent malicious events.

Digital technologies are paving the way for a vast expansion in networked solutions. As the only NETWORK INTEGRATOR in Europe who truly provides a TOTAL SOLUTION in multi-service networking Telindus is in an excellent position to further deploy business in the networked video surveillance field.

Telindus SURVEILLANCE SOLUTIONS enable transport organizations like airports, highways and trains and public authorities to maximize the benefits of a FULLY INTEGRATED, SERVICED and MANAGED BROADBAND communications INFRASTRUCTURE.

The unique combination of Telindus' networking know-how and video expertise is the perfect match to leverage network infrastructure and obtain lower total cost of ownership. The OVERALL SOLUTION is one of ADVANCED TELECOMMUNICATION equipment and state of the art SURVEILLANCE DEVICES. This gives customers the benefits of low cost security & surveillance solutions, a worldwide-accepted transmission method and fully managed multi-service networks.

www.telindus.com



mind
is reading
next

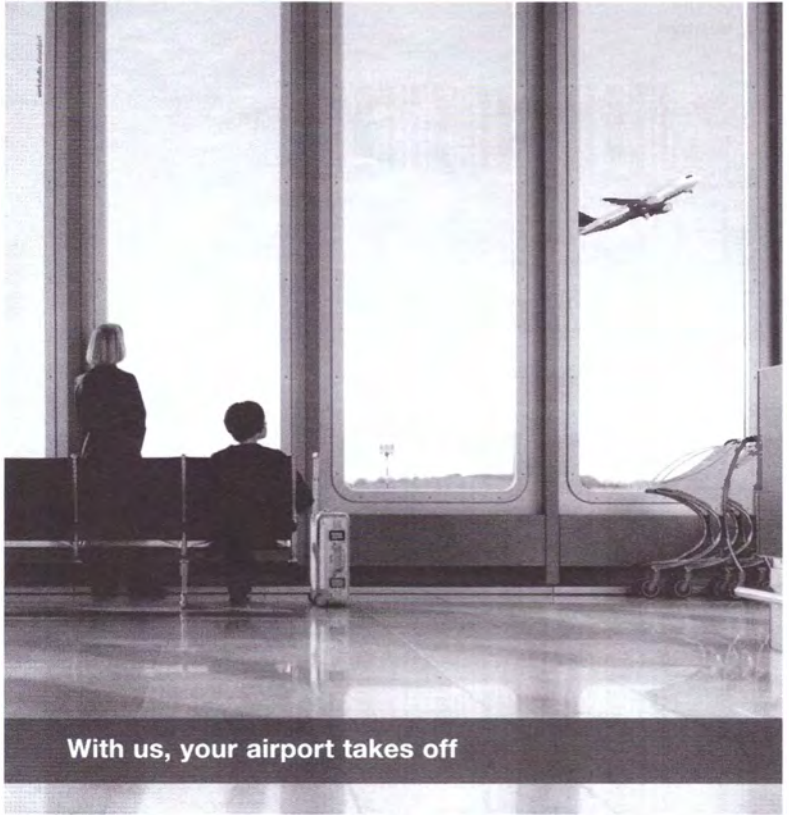
MORE INFORMATION
surveillance@telindus.com

Come and see us at: Passenger
Terminals in Hamburg (Germany)
and IJSEC (Birmingham)

TELINDUS

the integrator

Abb. 12 Passenger Terminal World, March 2002, S. 44

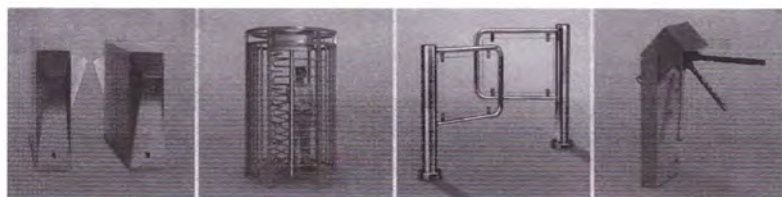


With us, your airport takes off

Airports aiming for a higher international status have a lot to achieve. They have to provide maximum efficiency, service and attractiveness in the aviation and non-aviation sectors alike. As an investor and manager, HOCHTIEF AirPort has a wealth of experience in developing and operating international airports. Whatever the challenge – the right concept is HOCHTIEF AirPort.

www.airport.hochtief.de

 **HOCHTIEF**
AirPort



Magnetic Autocontrol. Security with Technology.

Magnetic Autocontrol offers a unique solution for pedestrian access in sport stadiums, passenger terminals, health clubs, office building lobbies, fun parks, rail stations and museums.

- Fast throughput
- Safety in case of emergencies
- User friendly Wide Lanes
 - Reliable prevention of unauthorized persons

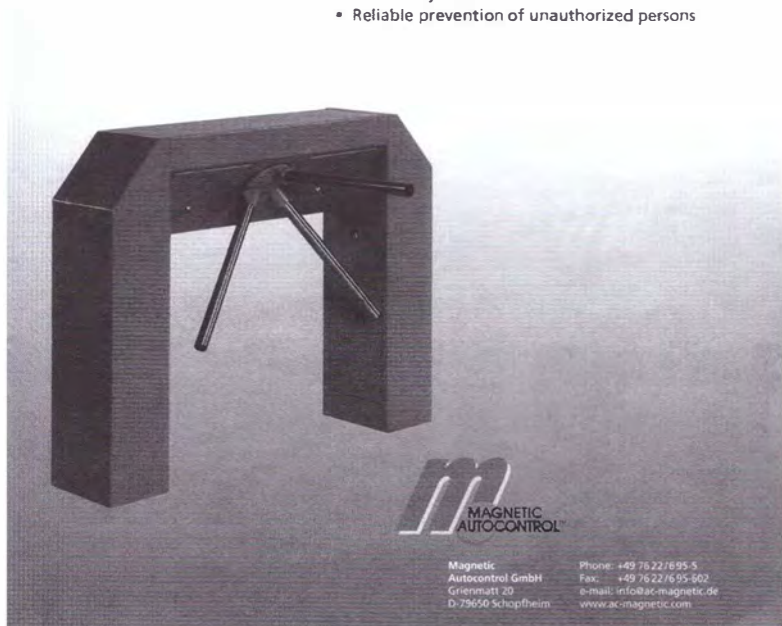


Abb. 15 Passenger Terminal World, March 2003, S. 69

© 2017 by Ernst Wasmuth Verlag Tübingen · Berlin

www.wasmuth-verlag.de

Repro: Christian Werner

Graphische Gestaltung: Christian Werner, Mario Biehs

Druck und Bindung: AZ Druck und Datentechnik, Kempten

ISBN 978 3 8030 0817 6

Printed in Germany

Dienstbarkeitsarchitekturen. Zwischen Service-Korridor und Ambient Intelligence

Herausgegeben von

Markus Krajewski, Jasmin Meerhoff und Stephan Trüby



Wasmuth

Inhaltsverzeichnis

- 10** **Zwischen Service-Korridor und Ambient
Intelligence. Eine Einleitung**
Markus Krajewski, Jasmin Meerhoff, Stephan Trüby
- 50** **Hotel California.
Petrons Cena Trimalchionis (Satyrica 26.7–79.1)
im Spiegel antiker Dienstbarkeitsarchitektur**
Ulrich Eigler und Rebecca Lämmle
- 88** **Perpetuum mobile oder menschlicher Ameisenhaufen.
Zum Raummanagement der Wiener Hofburg anhand
eines Quartierplanes (um 1775)**
Anna Mader-Kratky
- 120** **Der Dienstbarkeitsarchitekt.
David Boswell Reid und der Streit
um die Houses of Parliament**
Moritz Gleich
- 148** **Auf Wegen der Besserung.
Der Krankenhauskorridor als medizinisches Instrument**
Olga Osadtschy
- 166** **Corridors of Power**
Kate Marshall
- 198** **Gänge, Hintertreppen, Verschläge.
Kafkas Korridorgesellschaft**
Friedrich Balke

Dienstbarkeitsarchitekturen im Widerstreit. Zur politischen Soziologie internationaler Flughäfen <i>Jörg Potthast</i>	230
(Dienstbarkeits-)Architektur der Zukunft <i>Stephan Trüby</i>	270
Korridor, Kabel und einige Kippmomente der kollektiven Imagination von Dominanz und Dienlichkeit <i>Oliver Schürer</i>	288
Concierge Living. Die Renaissance von Dienstbarkeitsarchitekturen in der postfordistischen Stadt <i>Marcus Termeer</i>	332
Im Ego-Tunnel. Raum- und Bewusstseinsstrukturen des Computerspiels <i>Stephan Günzel</i>	350
»Dining, Sleeping, Bathing«. Allan Wexlers Crate Buildings <i>Carsten Ruhl</i>	396
Software/Architektur. Zum Design digitaler Dienstbarkeit <i>Christoph Neubert</i>	424