

International Airport

Hub, Gate oder Lock?

Markus Dauss

Internationale Airports vermitteln Übergänge aus dem aeronautischen Raum in das nationalstaatliche Territorium und vice versa. Der folgende Beitrag zeigt, vor allem am Beispiel des Flughafens Frankfurt, dass sie dabei teils als Drehscheibe (verteilend), teils als Tor (semipermeabel), teils aber auch als Sackgasse (verhindernd) fungieren, abhängig von der Gruppenzugehörigkeit der Reisenden. Mithilfe von Medientechnik wird eine Masse der Nutzer*innen erschaffen, beobachtet und schließlich differenziert. Die Architektur als »gebaute Strömungswissenschaft« stellt entsprechend gestaltete Räume zur Verfügung, in denen Durchgang, Filterung und Separierung organisiert werden. Übergangsrituale vermitteln dabei Trennung, ermöglichen aber gegebenenfalls auch die Eingliederung in neue Status. Sie sind mit der Frage von Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit von Individuen verbunden. Zu beidem tragen sowohl Medientechnik als auch Architektur in enger Wechselwirkung bei; sie sind also nicht nur, wie häufig vermutet, auf Sichtbarkeit hin programmiert, sondern arbeiten auch mit Ausblendungen.

Hubs/Gates

Flughäfen gelten als Monumente des aeronautischen Zeitalters, das im Zeichen globaler Vernetzung steht. Als internationale Drehscheiben (»Hubs«) stiften sie Verbindungen zwischen Territorien. Sie knüpfen damit an die Tradition frühmoderner Aufbruchs- und Explorationsdynamik sowie entsprechender Freiheitsversprechen an.¹ Jenseits dieser Funktion als Öffnung lassen Airports sich aber auch

1 Schon in der Vormoderne, im Zuge der sogenannten europäischen Expansion oder ozeanischen Frühglobalisierung, wurde das Überschreiten bisher etablierter Schranken als Erschließung eines neuen territorialen und mentalen Raums gefeiert. Das *non plus ultra*, die äußerste Grenze der Oikumene und der vertrauten Welt des *mare nostrum*, wurde nun zu einem *plus ultra* umcodiert, einem Aufruf zum Darüber-Hinausgehen (vgl. Jochum 2022: 27–41). Das Titelkupfer von Francis Bacons *Novum Organum* (1620) bringt das mehr noch als alle Karten der frühglobalen »Entdeckungen« auf den Punkt: Durchsegelt werden hier die mythischen Säulen des

als paradigmatische Architekturen des Gatekeeping verstehen, also als gesicherte Eintrittstore. Auch der mit der Aeronautik hauptsächlich verknüpfte Bautypus des Terminals suggeriert begrifflich mehr einen Endpunkt als einen Durchgang (vgl. Young/Wells 2019: 201). Eine solche Lesart steht in Spannung zu seinem offiziellen Verständnis als Durch- und Übergangszone: Per definitionem dient ein Terminal nämlich dem Empfang, der Abfertigung von ankommenden, ab- oder durchreisenden Passagieren sowie dem Umschlag von Gepäck bzw. Fracht.

Hervorgegangen ist die Nomenklatur ›Terminal‹ aus der Anlehnung der frühen Aeronautik an das System des schienengebundenen Transports (*Terminus*). Die Eisenbahn stand nicht nur organisatorisch wie formal bei der Implementierung des jungen Flugwesens Pate, sondern wirkte vor allem auch terminologisch bei der Bezeichnung von Infrastrukturen für das neue Verkehrsmittel inspirierend: Die frühesten Abfertigungsgebäude, die in den 1920er Jahren entstanden, wurden sogar als ›Air‹ oder ›Airway Stations‹ bezeichnet (vgl. Voigt 1996: 32–33). Ab Mitte der 1930er Jahre setzte sich die dem gleichen Feld entnommene ›Terminal-Nomenklatur durch. Einziger – und langfristig erfolgreicherer – Konkurrent bei der metaphorischen Anlehnung war die Seefahrt. Auch deren Begrifflichkeiten wurden bald auf die Aero-Nautik übertragen, so etwa auf Personal (*captain/stewart*) und Material (*flight deck*). Dieses Nebeneinander von Bezügen manifestiert sich auch baulich: Kontrolltürme früher Flughäfen erinnern teils an Eisenbahnstellwerke, teils an (Schlacht-)Schiffbrücken (vgl. Abb. 1).² Die landseitige Architektur der zugehörigen Terminals hingegen orientierte sich ausschließlich an Bahnhofempfangsgebäuden, speziell an deren repräsentativen Schauseiten. Bei manchen Abfertigungsgebäuden wurde die Front der Passagierwarte Halle sogar mit einem bei Bahnhöfen breit vertretenen Triumphbogenmotiv versehen, wie etwa im Fall von Croydon (vgl. Abb. 2). Hier, in dieser bewährten Formulierung, die eine Statustransition markiert, artikulierten sich also bereits räumliche Öffnung, nicht nur Abschluss, Anknüpfung, nicht nur Zäsur. In den 1930er Jahren zog dann die Nomenklatur für das Gesamtensemble nach: ›airport‹, ›aéroport‹, ›luchthaven‹, ›flughafen‹ etc. (vgl. Voigt 1996: 28–29).³ Der ›Hafen‹ suggeriert ein An- und Ablegen, Aus- und Umladen. Der nun verwendete Begriff ist dynamischer gefasst als der ›Terminus‹, der einen statischen Endpunkt suggerierte.

Herkules – die unbegrenzte Weite des verbindenden Ozeans wird als ein Raum der Möglichkeiten erschlossen (vgl. Kim 2008: 1999).

- 2 So z. B. der an Schiffsaufbauten erinnernde Tower des Terminals des Croydon Airports bei London (1926–28) von Architekten des Air Ministry oder der nautische und ferroviäre Referenz kombinierende Turm des Terminals des Airports Amsterdam Schiphol (1929) von Dirk Roosenberg.
- 3 Zuvor sprach man auch von ›aérodrome‹ – in Anlehnung an Rennbahnen; die Flugschauen der Pionierphase mit ihrer noblen Aura kopierten viele von deren Merkmalen.



Abb. 1: Control Tower, Airport Amsterdam Schiphol, Niederlande, 1929 (Foto 1935)



Abb. 2: Croyden Airport, Terminal Building, 1928 (Foto 2012)

Am besten beschreibt aber die eigentlichen Prozesse in einem ›Airport‹ wohl der Begriff des *gate* im Sinne von ›Tor‹/›Pforte‹ – *pars pro toto* (vgl. Young/Wells 2019: 214; Mensen 2013: 696). Dieser Begriff bezeichnet am Flughafen konkret nur ein Scharnier zwischen Vorfeld und Flughafengebäude.⁴ Es wird von Passagieren, Gepäck bzw. Waren, Servicepersonal und Verbrauchsgütern durchquert, während ein Flugzeug sich in Parkposition befindet und an den Terminal angedockt ist. Warum lässt sich mit dieser Metapher des Tores oder der Pforte nun die

4. Meiner Recherche nach taucht dieser Begriff, der baulichen Entwicklung separater, vorgelagerter Flugsteige ab den späten 1930er Jahren entsprechend, vor allem ab den 1940er Jahren im Diskurs auf.

Gesamtheit der Vorgänge im Flughafen am treffendsten erfassen? Wie die Scharniere, die Gates, ist der gesamte Airport eine Zwei-Seiten-Form. Sie markiert den Übergang zwischen unterschiedlichen Räumen, und zwar Luft und Boden. Dementsprechend unterscheidet man bei Flughäfen zwischen Luft- und Landseite. Man kann in dieser Binarität ein Update der Struktur etwa von traditionellen Stadttoren sehen (vgl. Schweizer 2002; Ressel 2019: 51–63). Denn auch sie trennten zwei Zonen, den (Rechts-)Raum der Stadt und das umgebende Territorium, vermittelten aber eben auch dazwischen. Hier lag eine ›Schaltstelle der Macht‹ vor: Die Verfügung über Zugangskontrolle begründete die Hoheit über die Stadt mit. Entsprechend ging es beim Torbau auch immer um Machtrepräsentation. Ihr Modell wirkte auch über die Entfestigung der Städte hinaus fort.

So machten sich auch Bahnhöfe, die ersten mehr infrastrukturell als repräsentativ bestimmten Architekturen der mobilen Moderne, die Terminologie der Tore zu eigen, zumindest als ›Subtitel‹: angesprochen wurden sie etwa als *›nouvelles‹* oder *›vraies portes de la ville‹* (vgl. Sauget 2004: 121). Sie vermittelten zwischen dem Draußen der Landschaft, die nun mit einem industriellen (Verkehrs-) Mittel durchmessen wurde, und dem Raum der Metropole, der über seine alten Grenzen hinaus gewachsenen war. Gefasst wurde diese Scharnierfunktion auch in das Bild vom ›Janusgesicht‹ des Großstadtbahnhofs. Baulich zerfiel er meist in eine Art nüchterne Industriehalle und ein opulenteres Empfangsgebäude (*›mi-usine, mi-palais‹*) (Schivelbusch 1995: 153).

Auch Flughäfen sind noch einer Zwei-Seiten-Disposition verpflichtet, weisen aber ein komplexeres Raumprogramm als Bahnhöfe auf (vgl. Young/Wells 2019: 206–207; Horonjeff 1975: 272–273). Das liegt an der explosionsartigen Entwicklung, die diese noch junge Bauaufgabe in ziemlich genau 100 Jahren durchlaufen hat. Die Disposition der exponentiell gewachsenen Anlagen hat sich in weit verzweigte Fingersysteme und Satellitenanlagen mit autonomen Terminaldependenzen aufgefächert. Vollzogen hat sich dabei nicht nur eine Differenzierung in bisher ungekannte Grundrisstypen, sondern zunehmend auch ein *typologisches* Absetzungsbestreben.⁵ Als ›Flugbahnhof‹ sollten die Knotenpunkte des Luftverkehrs nicht mehr aufgefasst werden. Denn angesichts der Potenzierung ihrer *Hub*-Funktion erschien diese Referenz nun zu eingeschränkt. Stattdessen war der neuen Bauaufgabe ein eigenes symbolisches Profil zu geben. Einer der dabei am meisten bemühten Bezüge war und ist naheliegenderweise derjenige auf die Aeronautik selbst: Man schaut(e) auf die fliegenden Vehikel selbst oder deren lebende Vorbilder mit ihrer Leichtig- und Beweglichkeit. Entsprechende Bauten wurden durch die neuen konstruktiven Möglichkeiten vor allem ab der Mitte des

5 Martin Pawley hat dieses Programm der typologischen Autonomisierung übersteigernd generalisiert: Er sieht den Flughafenterminal als das Paradigma einer technologisch-informationell bestimmten, vernetzten Architektur (vgl. Pawley 1998).

20. Jahrhunderts in großem Maßstab möglich, auch wenn sich der Trend bereits in den 1920er und 1930er Jahren abgezeichnet hatte (vgl. Voigt 1996: 46 f.).⁶

Mit derartigen Formen verortet sich die Terminalarchitektur mehr auf der Luft- als auf der Landseite. Aufletztere war ja noch die Form des massiv lastenden Triumphbogens (eben von den Bahnhöfen übernommen) orientiert. Aber die *gate*-Referenz kommt nicht nur in der älteren Terminalarchitektur, sondern punktuell auch noch in der neueren zum Einsatz. Verwendet wird das Tormotiv dabei als Abschluss infrastrukturell oder konstruktiv bestimmter Hallen, die selbst letztlich aus der Tradition der Bahnhofsbauten hergeleitet werden können. Zwar kann man diese Gebilde als luftig-leichte Raumcontainer oder als atmosphärische Schläuche verstehen und damit in der aeronautischen Sphäre verorten; die frontalen Glasschürzen dieser Hallen lassen sich als schwebende Sektionen in einem modularen, rein konstruktiven Kontinuum deuten. Aber auch diese leicht wirkenden Konstruktionen leiten große Lasten in den Boden ab und entbehren schon aufgrund ihrer Dimension nicht jeglicher Monumentalität. Daher können sie sinnvoll auch mit gleichsam klassischen Bogenportalen abgeschlossen werden, die formal mit wenig Aufwand als veritable Tormotive anzulegen sind. Ersichtlich ist dies etwa am Terminal 2 des Flughafens Frankfurt (vgl. Krüger-Heyden/Joos 2001: 18 f.). Die Mittelachse des symmetrischen Ensembles besteht aus einer transparenten Stahl- und Glashalle. Deren landseitige Front lässt sich als klassisches Tor lesen (vgl. Abb. 3), dessen Inschrift hier im Markennamen Frankfurt Airport besteht. Das Triumphtormotiv tritt an die Seite der aeronautischen Ikonografie, die zuvor die markantesten Bauten des Flughafens bestimmt hatte. Ihr war noch die sogenannte Schmetterlingshalle von Otto Apel et al. verpflichtet, die damals größte Wartungshalle Europas (1961, 2007 gesprengt) (vgl. Abb. 4). Auch die Jumbo-Wartungshalle (1972) von ABB Architekten mit ihren beschwingten Dachformen gab sich gleichsam levitiert.

Der Frankfurter Terminal 2 verschiebt nicht nur diese Bezüge. Vielmehr antwortet er auf die vorangehende Tranche des Terminalbaus, den damaligen Terminal Mitte (1972) (vgl. Trunz 2008: 100–103). Das Ensemble bestand luftseitig aus einem ›rationalen‹ Riegel mit vorgelagertem Tower und mittig und schräg abgehenden Flugsteigfingern (vgl. ebd.: 68–82; Sperlin 1986: 27–32). Landseitig dominierte eine Folge von drei Abflughallen mit fächerförmigen Betondecken auf Pilzstützen (vgl. Abb. 5). Einzig diese brachten eine skulpturale Expressivität in das ansonsten technisch-logistisch bestimmte und funktional differenzierte Gebäude – offenbar waren diese Akzente aber nicht stark genug. Dem Gesamtensemble

6 Als erste gebaute Flugmetapher gilt das Abfertigungsgebäude mit Restaurant des Flughafens Halle-Leipzig (1929) von Hans Wittwer (vgl. Voigt 1996: 15). Frappierende Beispiele sind auch der Terminal des Elmdon Airport bei Birmingham (1939) von Nigel Norman und Graham Dabarn oder derjenige des Ramsgate Airport (1939) von David Pleydell-Bouverie (vgl. ebd.: 25 f.).



Abb. 3: Terminal 2, Airport Frankfurt am Main, Deutschland, 1994 (Foto 2013)



Abb. 4: Lufthansa-Wartungshalle V in Frankfurt am Main, 1972



Abb. 5: Terminal Mitte/1, Airport Frankfurt am Main, Deutschland, 1972 (Foto 2021)

wurde von den Zeitgenoss*innen ein Mangel an typologischer Lesbarkeit attestiert (vgl. Trunz 2008: 77). Ferner schien die Erschließung für die Nutzer*innen nicht evident zu sein. Anders der Terminal 2 mit seiner axialsymmetrischen Anlage: Das Durchgangsmotiv der Halle markiert eine zentrale Erschließungsachse. Vor allem aber bietet der Bau dem sich Annähernden eine konstruktive Variante des Typus ›Tor‹ dar.

Security/Gate-Keeping

Tore gelten stets als fragilste Zonen in Verteidigungsgürteln. Auch Flughäfen fungieren als Toranlagen in ansonsten fest umschlossenen Gebilden – der Frankfurter Flughafen wird auch als größte Schengen-Außengrenze Deutschlands beschrieben (vgl. Tiedemann 2018: 132). Als zu verteidigen gegen illegitime Einreise gilt hier nicht nur das Nationalterritorium, sondern eine supranationale, durch ein gemeinsames Grenzregime bestimmte Zone. Zu begegnen ist ferner Sicherheitsbedrohungen, die sich gegen die Flughafenanlagen, Passagiere oder Vehikel richten (vgl. Young/Wells 2019: 247–271). In ihrer massivsten Form werden sie dem (internationalen) Terrorismus zugeordnet; einschneidende Anpassungen der Sicherheitsregimes an Airports fanden jeweils nach entsprechenden Attacken statt.

Flughafensicherheit ist also nicht nur durch Grenzregimes bestimmt, sondern auch durch den Wettkampf zwischen klandestinen Infiltrationsstrategien und offiziellen Detektierungsmethoden. Als aktuelle, wenn auch schon länger bekannte Bedrohung kommt noch das Eindringen von Viren hinzu, die bisher nur mit Aufwand zu detektieren und aufzuhalten sind. Der Anfang 2020 zirkulierende SARS-CoV-2-Virus ist in Flug- bzw. Fledertieren entstanden, bediente sich aber auch menschlicher Wirte (vgl. Quammen 2020: 67 f.). Das Mitreisen dieser kaum aufzuspürenden ›blinden Passagiere‹ hat zu einer historisch einmaligen Baisse des Flugverkehrs geführt: Solange Viren fliegen, wird weniger geflogen (vgl. o.A. 2020).⁷

Eigentlich ist es oberstes Programmziel von Flughäfen, eine möglichst große Menge von Passagieren durch die Abfertigung zu schleusen – und das nicht nur sicher, sondern auch schnell. Sie sollen Menschen auf direktem Wege von der Land- auf die Luftseite bringen und damit zwischen boden- und luftgebundener Verkehrsinfrastruktur vermitteln (vgl. Blankenship 1983: 45). Das Gebot der Geschwindigkeit kann sich mit dem Ziel der Sicherheit reiben. Sicherheitstechnische

7 Hier werden aktuelle Luftfotos von Tom Hegen besprochen, der während der Corona-Pandemie zum Stillstand gekommene Airports im Stillstand dokumentiert hat (Aerial Observations on Airports, Berlin 2021).

Zugriffe, das Identifizieren und Durchleuchten von Mensch und Material, verlangsamen die Abfertigungsprozesse. Dabei sind sich die logistischen Methoden zur Herstellung von Sicherheit wie von Geschwindigkeit eigentlich nicht unähnlich: Auch für ein schnelles Handling ist eine ständige Identifizierung von Reisenden nötig. Auch sie beruht auf einer effizienten Differenzierung, Separierung und Zerlegung von Menschenströmen (vgl. Young/Wells 2019: 263–271). Ferner sind die Passagiere aus Sicherheits- wie Effizienzgründen von ihrem Gepäck zu trennen und später wieder mit diesem zusammenzuführen. Für das permanente Identifizieren, Sortieren und Leiten sind komplexe Systeme respektive technische Apparate vonnöten. Als *Infrastrukturen* liegen sie meist unterhalb des Horizonts der Sichtbarkeit – so etwa gigantische und kostspielige Gepäcksortieranlagen (vgl. Elger et al. 2010). Aber nicht nur hier waltet ein Prinzip der Zerlegung und koordinierten Weitergabe, sondern auch beim generellen Management von Informationen, das im Hintergrund all dieser Prozesse abläuft – bis hin zum Abwickeln von Flugzeugbewegungen beim An- und Abflug und auf dem Vorfeld.⁸ Sowohl effizienter Durchsatz als auch sicherheitstechnische Kontrolle sind also an das Zergliedern, Weiterschleusen und Rekombinieren gebunden – nur so ist ein effizientes Management von *flows* möglich (vgl. Cuadra 2002: 15). Je weniger in diese korrigierend eingegriffen werden muss, desto mehr wird dem Ideal des fast reibungslosen Fließens Genüge getan.

Damit ist in die gigantische Maschine ›Flughafen‹ etwas inkorporiert, was Michel Foucault als *Gouvernementalität* und Sicherheitsdispositiv bezeichnet hat (Foucault 2004: 17–51).⁹ Ziel modernen Regierungshandelns ist es demnach nicht mehr (nur), einen beherrschten Raum sanktionierend zu kontrollieren. Vielmehr geht es auch darum, proaktiv soziale oder wirtschaftliche Kreisläufe zu initiieren und zu optimieren. Mit der gezielten Stärkung ›guter‹ Zirkulationen sollten unerwünschte Bewegungen minimiert und eine produktive soziopolitische Gesamtoökonomie gestiftet werden; im Idealfall wird Sicherheit so zum Effekt eines selbstregulierten Systemzusammenhangs. Die dennoch unvermeidbaren Eingriffe zu ihren Gunsten werden in der Moderne auf der Basis von statistischen Wahrscheinlichkeiten vorgenommen (vgl. Folkers 2018: 63) – was ja in der Coronapandemie wieder zu erleben war. Sie werden im Sinne eines machtechnischen Feintunings kalkuliert, um nicht die angestrebte Selbstregulierung der Prozesse zu behindern. So sind Frei- und Spielräume Teil dieser Matrix. Gerade durch ein liberales Risikomanagement wird eine Bevölkerung als abstrakte Menge *in toto* adressiert (vgl. ebd.: 57 f.). Damit wird die Bevölkerung als politisches Subjekt er-

8 Diese Prinzipien haben schon das Logistikmanagement der Eisenbahn im 19. Jahrhundert bestimmt (vgl. Du Camp, 1879: 311–322).

9 Das Profil der beiden eng verzahnten Begriffe hat Foucault übrigens am historischen Umgang mit Seuchengeschehen (Lepra, Pest, Pocken) entwickelt.

schaffen, aber zugleich auch im Hinblick auf ihre komplexe Zusammengesetztheit differenziert. Entsprechend werden durch moderne Sicherheitsdispositive auch die älteren Zugriffsweisen wie juristische oder disziplinierende nicht suspendiert. Vielmehr werden sie unter dem Primat der Sicherheit nur neu korreliert und verschränkt – teils, wo geboten, können die ›alten‹ Regimes fortbestehen oder sogar gestärkt werden.

Viele dieser gekoppelten Dynamiken kann man auch am Sicherheitshandling in Flughäfen beobachten. Dass hier nicht die Gesamtbevölkerung eines Staates, sondern nur die Menschen anvisiert werden, die sich temporär im Raum des Airports bewegen, tut dem keinen Abbruch. Auch hier sind wahrscheinkeitsbasierte Erhebungen zu Gefährdungen Basis der sicherheitstechnischen Operation. Auch hier werden Maßnahmen der Zugangsregulierung und -kontrolle so in die Rahmung von Strömen integriert, dass sie diese möglichst wenig behindern. Erleichternd wirkt, dass an internationalen Drehscheiben der Umstieg dominant ist.¹⁰ Die meisten Passagiere verlassen das System *Flugreise* also gar nicht, sondern verbleiben im Inneren einer geschlossenen, fast barrierefreien Sphäre.¹¹ Aber auch hier schließt das Ideal der Nichtbeeinträchtigung im Falle der Sicherheitsgefährdung den harten disziplinarischen Zugriff und die physische Exklusion von ›gefährlichen Elementen‹ nicht aus. Auch diese Interventionen dienen dazu, die zugelassenen *flows* zu schützen. Zudem werden nun Zonen mit unterschiedlich hohen Sicherheitsgraden gestaffelt. Durch diese Differenzierung wird der Idee eines fein angepassten Sicherheitsregimes entsprochen. (Die höchste Sicherheitsqualifikation von Räumen in US-Airports wird als ›sterile area‹ bezeichnet, was den Bezug zu ›hygienistischen‹ Ideologien erneut verdeutlicht; Young/Wells 2019: 260). Auch ›liberale‹ Zonen werden in die gesicherten Fließräume integriert. Gemeint sind nicht nur Räume für entspannten Aufenthalt (Lounges), sondern vor allem die heutigen Haupteinkommensquellen von Flughäfen (Klußmann/Malik 2006: 81).¹² ausgedehnte Shopping-Areas. Sie kennzeichnet ein Nebeneinander von scheinbarer Kontingenz (der Idee des Flanierens entsprechend) und minutiöser strategischer Planung, von langweiliger Erwartbarkeit und maximaler Stimulierung. Auch Indoor-Grünzonen, Reprisen des liberal konnotierten Landschafts- oder des exotistischen Wintergartens, dienen als Füllsel oder Scharniere. In diesen Arealen wird Kontrolle, bis hin zu der des Klimas, mit Entspannung, ja sogar (kommerzieller) Enthemmung verzahnt (vgl. Hellmann 1990).

10 Im Jahr 2019 machte der Transit in Frankfurt 53 Prozent des Verkehrs aus (vgl. Fraport AG 2019: 11).

11 Zur schmerzhaften Präsenz von Barrieren aus der Perspektive von Mobilitätseingeschränkten siehe Schaefer 2017: 209–231.

12 Aktuell werden in der Regel ca. 30 bis 60 Prozent der Einnahmen im Non-Aviation-Bereich generiert (GENIOS 2017; für weitere Details vgl. Fraport AG 2020).

Ergebnis dieser Differenzierung ist eine Folge von rechtlich – durch Gesetze und Verordnungen – unterschiedenen Räumen (vgl. Hackenbroich 2007). Sie sind mehr abstrakt als konkret definiert, durch formale Gültigkeitsgrenzen oder auch durch eine limitierte Geltung für bestimmte Personengruppen. Daher können sie sich auch durchdringen und überlappen. Die alte Strategie, Schwachstellen wie Tore in Sicherheitswällen durch Streckung in die Tiefe zu kompensieren, wird hier juristisch reformuliert. Aus diesem Zusammenspiel resultiert ein Sicherheitsdispositiv, das den Flughafen als Durchgangsmechanismus oder ›großen Tauschers‹, der Ströme und Dynamiken organisiert, bestimmt.

Die Staffelung des Raumes ist dabei allerdings aus zwei Gründen begrenzt: Erstens muss sie sich immer am Gebot der Zumutbarkeit der Weglänge messen lassen. Vor der Dominanz des *Retail-Regimes* in Flughäfen galt rigoros dasjenige der kürzesten Wege, verkörpert im sogenannten »gate arrival concept« (De Neufville 1976: 101). Gerade funktionalistische Großformen wie Berlin-Tegel (1972/75) von Gerkan, Mark und Partner (gmp) rühmten sich als rationalistische Effizienzmaschinen, die ein *drive-in*-Konzept mit möglichst kurzen Wegen von der *curb-side* zum *gate* verfolgten (vgl. Cuadra 2002: 33 f.). Mittlerweile ist der Widerstand gegen die ›Vermallung‹ gefallen, was gelängte Flanierstrecken zur Folge hat; vermittelbar müssen sie dennoch bleiben. Und zweitens kann eine Überdehnung von Sicherheitszonen auch neue Risiken mit sich bringen. Als prekär gilt vor allem die Streckung der Flanken der *secured area* – eine Art paradoxer Kippeffekt bei der Expansion von Sicherheitszonen. Das sogenannte ›Off-Airport Check-In‹ etwa, bei dem die entsprechenden Anlagen weit im Vorfeld des eigentlichen Terminals lokalisiert sind, gilt als sicherheitstechnisch fragwürdig (vgl. Schulz/Baumann/Wiedenmann 2010: 138 f.; Prasad 2001: 123 f.), denn hier könnten bedenkliche Infiltrationen stattfinden.

Dennoch wird der gestaffelte Sicherheitsraum primär durch die Kontrollen strukturiert, die an seinen End- oder auch Zwischenpunkten positioniert sind. Sie verpflichten die Nutzer*innen zur informatorischen Offenbarung – durch das Vorzeigen von politischen Identitätsausweisen (*Pass-Ports*) oder ökonomischen Potenznachweisen (Kreditkarten). Nach Marc Augé, einem der maßgeblichen Theoretiker transitorischer Räume, fungieren sie als permanente Unschuldsnachweise. Ein abstraktes, statistisches Individuum hat sie als politisches Element (Staatsangehöriger) oder wirtschaftlicher Agent (Käufer/Kunde) beständig zu führen. Augé sieht diese Kontrollakte als Ausdruck einer identifikatorischen Obsession (vgl. Augé 2010: 101–103). Sie kennzeichnet die von ihm so genannten »Nicht-Orte«: Mit derartigen Akten der Identitätskontrolle und -zuweisung versuchen ihm zufolge diese Räume, ihre essentielle Leere zu kompensieren. Neben Identitätskontrollen tritt das Screening von Personen und Gepäck, das die Raumcontainer der Gegenwart mit einer Art von beglaubigter Unverdächtigkeit füllen soll.

Der Architekturtheoretiker Rem Koolhaas geht noch einen Schritt weiter: Ihm zufolge stellt Video-Screening den einzig verbleibenden Kitt von Raumfolgen dar, die aus Sicherheitsregimes, Kommerz und Entertainment zusammengcollagiert werden. Er leugnet nicht, dass das Screening primär von einem statistisch motivierten Aufzeichnungsinteresse getragen ist. Auch erkennt er an, dass es dem Herstellen einer strategischen Sichtbarkeit dient, die prinzipiell dem Blick Verborgenes visuell verfügbar macht (vgl. Koolhaas 2000: 58). Aber die Durchleuchtung oder beobachtende Erfassung geht nicht darin auf, Nutzerinformationen zu generieren, Bedrohungen zu minimieren oder unerwünschtes Verhalten zu reduzieren (siehe Schabacher/Spallinger 2025, in diesem Band). Vielmehr soll die beobachtende Erfassung eine Visualität stiften, die dem Räumlichen wieder Einheit verleiht; mit rein architektonischen Mitteln hingegen ist sie in der Gegenwart gar nicht mehr herstellbar, so der Zeitkritiker. Screening dient als Kompensation, als Reaktion auf einen Phantomschmerz (vgl. Ursprung 2006).

Auch mit dem Medienphilosophen Paul Virilio kann man diese Verschiebung als ein Grundmotiv moderner Raumkonzepte deuten: Der Kampf zwischen Sicht- und Unsichtbarkeit, zwischen Detektieren und Camouflieren bestimmt nicht nur den Wettstreit von Terrorismus und Sicherheitstechnik. Vielmehr erfasst er grundsätzlich die architektonische Raumartikulation, die zunehmend medienkulturell bestimmt ist (vgl. Virilio 1992). Verbunden sind die Raum- und Medienproduktion durch einen kriegereischen Hintergrund, der auch zivile Kulturformen immer umfassender bestimmt (vgl. Morisch 2006).¹³ Auch wenn man dieser pessimistischen Vision nicht vollständig folgen mag, lassen sich ihr doch Hinweise auf eine Spannung entnehmen, die auch an Flughäfen omnipräsent ist: die von Visualität und ihrem Entzug.

Auch Foucault hat wiederholt die mit Sicherheitsdispositiven einhergehende Verschränkung von Sicht- und Unsichtbarkeit thematisiert (vgl. Gente 2004: 20 f.). Sie strukturiert nicht nur Diskurse als Generatoren des Sag- und Denkbaren (etwa in Sprache, Wissenschaft und ihren Institutionalisierungen). Vielmehr durchzieht sie auch medial generierte und, eng angeschlossen, räumlich verfasste Ordnungen von Dingen und Subjekten (vgl. Foucault 2004: 56 f.). Vor allem am Ideal der Transparenz hat Foucault gezeigt, wie Praktiken der Sichtbarmachung neue Unsichtbarkeiten hervorbringen (vgl. Foucault 1994). Visualisierung *verdeckt* immer auch – im Sinne eines Zurückweichens des Horizontes. Gerade in der Moderne, die in neue Bereiche des zuvor Unsichtbaren vordringt, wird Letzteres nicht eliminiert, sondern kehrt an unerwarteten Systemstellen wieder, an Stellen, an denen auch scheinbar Rationalisiertes als Rituelles wieder lesbar wird.

13 Für eine Perspektivierung von Architektur unter medialen Aspekten vgl. ein Beispiel aus einem größeren Feld der jüngeren Thematisierungen: Sonne 2011.

Architektur, Sicherheit, Ritual- und Bildpraktiken

Das sei am Umgang mit einer vom Sicherheitsdispositiv verunsichtbarten Gruppe, den Schutz- und Asylsuchenden, aufgezeigt. Sie wird von einer Art invisiblen (und damit ›magischen‹) Hand auf wundersame Weise zum Verschwinden gebracht.¹⁴ Voraussetzung ist allerdings, dass die dieser Gruppe zugerechneten Individuen zuvor als nicht einreiseberechtigt detektiert und damit als Sondergruppe der Mobilen durch Überwachung sichtbar gemacht worden sind. Schon Koolhaas hatte auf die magisch anmutende Dimension von ›kubistisch‹ zusammengestellten Überwachungsbildern hingewiesen (Koolhaas 2000: 58). Ein geschultes Auge mag in ihnen tatsächlich eine Art mediales Update alter bildmagischer Praktiken erkennen (vgl. Macho 2007: 235 f.), das zugleich ein Zerrbild avantgardistischer Multiperspektivität darstellt. Vor allem aber lässt sich vom (Sicherheits-)Screening aus der Schritt zu einem weiteren *re-entry* ebenfalls abgelegt erscheinender Praktiken gehen.

Sichtbar werden kann in ihnen nicht nur ein Bilder›glaube‹, sondern auch die latente Präsenz von Rituellen: Es scheint selbst in der Sphäre des Funktionalen, Kontrollierten immer wieder auf. Eine Stelle, an der rituelle Performanzen und Symbole sich bevorzugt artikulieren, sind insbesondere Übergänge – soziale wie auch räumliche. Darauf hat der Ethnologe Arnold van Gennep in seinen berühmten *Rites de passage* hingewiesen (van Gennep 1999). Es ist demnach Zweck von Ritualen, die Verunsicherung oder Destabilisierung aufzufangen, die Individuen bei Wechseln von sozialen ›Aggregatzuständen‹ erfahren. Ebenfalls beruhigen sie Kollektive, denn diese fühlen sich häufig durch Personen, die sich in Zwischen- oder Schwebezuständen befinden, bedroht. Rituale finden Formen, um Transitionen symbolisch verhandelbar zu machen. Die dabei entstehenden Ängste können so kanalisiert, ja aus ihnen sogar sozial positive Energie bezogen werden. Van Gennep hatte dies zunächst für sogenannte ›halbzivilisierte‹ (ebd.: 15, 27) Gesellschaften gezeigt. Ein durch die heutigen Kulturwissenschaften geschulter Blick würde aber auch an vielen Stellen in der säkularen Hochmoderne Krypto-Rituale aufspüren können:¹⁵ etwa an Flughäfen – sind sie doch Orte des Grenzübertritts, der Ablösung von einer Sphäre, des temporären Innehaltens und der Wiederangliederung an eine andere. Sie lassen sich also als Übergangsphase deuten, die die von van Gennep beobachteten Trennungs- wie Angliederungsriten

14 Eine politische Lektüre einer Aufteilung des Raumes gemäß Sicht- und Unsichtbarkeit hat auch Jacques Rancière (2019) mit seiner Analyse von ihm als post-demokratisch gelesener Systeme (die sich selbst als demokratisch begreifen) vorgelegt. Einführend zur Spannung von Sicht- und Unsichtbarkeit bei Rancière: Rosemann 2013.

15 Einen Überblick über die dabei zu differenzierenden (funktionalistischen, symbolischen, performanzbetonten etc.) Ritualkonzepte liefert: Roslon 2017: 68–121.



Abb. 6: Flughafen Tempelhofer Feld, Berlin, Deutschland, Eingänge zu Abflug, Wartesaal, Restaurant, 1929 (Foto 1929)

umfasst, mit denen die Transition von einem topographischen oder sozialen Ort an einen anderen abgefedert wird.

Besonders markant artikuliert Rituelles sich wohl beim Check-in, einer prototypischen Schwellensituation. Verhandelt wird hier der Übergang vom Land- in den Luftraum, in ein dem Menschen fremdes Element. Gerade die frühe Terminalarchitektur mit ihrer noch basalen Struktur bringt diese fast mythische Scheidesituation auf den Punkt. Ersichtlich ist das etwa am Flugsteig des 1920er-Jahre-Terminals in Berlin Tempelhof, der eine binäre Opposition räumlich artikuliert: Abflug contra Warten am Boden bzw. leibliche Stärkung (vgl. Abb. 6). Nachkriegsterminals, gerade »funktionalistische« Großmaschinen wie Paul Andreus Terminal 1 Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (1974), bauen aus dieser grundlegenden Unterscheidung komplexe, tief gestaffelte und geschichtete Raumstrukturen. Sie beinhalten durchaus Elemente mythischer Passagen (etwa das Abtauchen in die Unterwelt und den anschließenden Wiederaufstieg) und inszenieren damit Trennungsriten (vgl. Lippert 2003). Bei den heutigen Terminals erstreckt sich weit vor dem letzten Kabinen-Check-in ein immer tiefer gestaffeltes System der Übergänge und Schleusen. Diese Multiplikation von Zäsuren entspricht einer Streckung und Differenzierung von Schwellenräumen – und damit von Übergangsriten, wie schon van Gennep beobachtet hatte (vgl. van Gennep 1999: 27–31): Vor dem Eintritt in die *secured area* von Terminals, der seit 2001 fast überall nur noch mit Flugtickets Ausgestatteten möglich ist (vgl. Young/Wells 2019: 260), werden

Passagiere von ihrem Gepäck getrennt. Sie geben mit ihren Habseligkeiten auch einen Teil ihrer materiell-symbolischen Identität auf. Erst durch diesen Verzicht und das implizite ›Unschuldsbekenntnis‹ (vgl. Augé 2010: 103), das Vorzeigen von formalen Identitätsdokumenten, erhalten sie Zutritt zum Duty-free-Bereich. Ein Trennungsritual und eine Art Offenbarungseid wirken hier zusammen. Rituelles ist nach van Gennep nicht immer sakral zugeschnitten, die bei Übergängen stattfindende Statusveränderung findet ihren stärksten Ausdruck aber im Sakralen bzw. der Markierung der Grenze von Profanem und Sakralem (van Gennep 1999: 22 f.). So lässt sich die These wagen, dass nicht nur Rituelles, sondern Sakralität beim Kabinen-Check-in aufscheint, der auf die Gepäckaufgabe und die erste Identitätskontrolle folgt. Wenn der oder die Reisende die Bordkarte zum Scanner führt, steht das in einer Analogie zum Griff in ein Weihwasserbecken beim Betreten christlicher Sakralgebäude oder an eine Mesusa, die im Judentum vor dem Eintritt in ein Haus berührt wird (vgl. Much 2018: 41). Beim Übertritt in die Flugkapsel wirken also Angliederungsrituale. Sakralität scheint aber auch dann auf, wenn man die zahlreichen Schranken und Sicherheitsschleusen (vgl. Abb. 7) als Wiedergänger der Chorschranken deutet, die im Sakralraum Laien und Initiierte separieren. Die letzte Barriere vor der Kabine wird zudem von lächelnden Türstehern markiert (siehe Reichenbecher 2025, in diesem Band), sanften Reinkarnationen mythischer Schwellenwächter.¹⁶ Im Inneren des Flugvehikels wird dann ein Sicherheitsritual vollzogen. Seine Funktion besteht mehr in einer stabilisierenden Wiederholung als in einer sachbezogenen Instruktion – auch dies eine Variante von Angliederungsritualen.

Vor das Verlassen des Bodens geschaltet sind rituelle Kaufakte, die das Intervall zwischen Check-in und Boarding füllen. Das Schlendern und Kaufen generiert nicht nur unerlässliche Gewinne für die Flughafenbetreiber. Vielmehr dient es vor allem auch einer Suggestion entspannter Normalität und perfekter Sicherheit. Man kann das Flanieren entlang kommerzieller Stationen aber auch als Reprise des Abgehens von Kreuzwegstationen oder von Prozessionen deuten – in Abwandlung von Walter Benjamins »Wallfahrten zum Fetisch Ware« (Benjamin 1983: 50). Aufwändige Warenpräsentationen und -verpackungen darf man zudem als Reprise einer kirchlicher Reliquienschau, als Analogie zu deren Präsentation in sogenannten *ostensoria* (Schauefäßen), unter umgekehrten Vorzeichen begreifen. Denn hier geht es um das von Spuren noch ganz freie ›Neue‹, nicht um einen Authentizität begründenden, indexikalischen Überbleibselcharakter (Kasper 1998: 432 f.). Die so generierten symbolischen Überschüsse dienen dazu, die durch den Transit destabilisierte personale Identität zu stärken. Auch helfen sie,

16 Schon Walter Benjamin hatte die Präsenz abgewandelter mythischer Figuren an den Schwellen urbaner Zwischenräume wie den Passagen beobachtet (vgl. Benjamin 1983: 138 f.; dazu auch: Menninghaus 1986).



Abb. 7: Zugangskontrollen im Flughafen Frankfurt, Terminal 1 (Foto 2021)

eine abstrakte Gemeinschaftskohärenz wiederherzustellen: die *communitas* der sich der Sicherheit Unterwerfenden oder Konsumierenden. Trotz der verstörenden Statusänderung können so »Alltagstrancen« hergestellt werden (zum Begriff: Erickson/Rossi 1998: 18). Gerade beim Shoppen werden dazu Profanität und Sakralität in ein genau austariertes Verhältnis gesetzt.

Das hat auch Auswirkungen auf die Architektur, nicht nur der Innenräume von Terminals, sondern auch ihrer Außengestalt. Durch- und Übergänge rufen nach räumlicher Fassung, vor allem aber auch nach visuellen Orientierungen, gleichsam wegweisenden abstrahlenden Kirch- oder »Leuchttürmen« (vgl. Russo 2015). In diesem Bedürfnis nach Versicherungen dürfte der starke Zug zur Ikonisierung von Airports begründet sein: Sie werden als *iconic buildings* nicht nur zu urbanen oder nationalen Visitenkarten aufgebaut, die die aufmerksamkeitsökonomischen Konkurrenzen von globalen »Standorten« illustrieren (vgl. Jencks 2005). Sie fungieren vielmehr auch als bildmythisch aufgeladene Ikonen, die visuellen Halt und mentale Orientierung in einem Regime des »großen Gleitens« vermitteln. Die hypernervöse wie eben auch -mobile Welt des globalen Kapitalismus verlangt nach einer architektonischen Beruhigung.

Un-/Sichtbarkeit

Der Präsenz der gebauten Ikonen stehen Verunsichtbarungen an signifikanter Stelle entgegen. Invisibel werden vor allem Menschen, die über den Flughafen aus einem Nicht-EU-Land einreisen und einen Antrag auf internationalen Schutz stellen. In Frankfurt ist er beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge vorzubringen, das am Flughafen eine Außenstelle unterhält. Die Antragsteller*innen verbringen die Zeit bis zur Entscheidung durch das Amt in einer Erstaufnahmeeinrichtung. Sie wird vom jeweiligen Bundesland betrieben – in Frankfurt untersteht sie dem Regierungspräsidium Hessen. Bis zu einer endgültigen Entscheidung sollen die Antragsteller*innen maximal 19 Tage in der Einrichtung verbleiben, die sie in dieser Zeit nicht verlassen dürfen. Bei einem ablehnenden Bescheid kann sich der Aufenthalt bis zu 30 Tage hinziehen, wenn der ›Rückführung‹ der Antragsteller*innen Hindernisse wie fehlende Papiere entgegenstehen.¹⁷ Danach ist eine richterliche Entscheidung über eine Verlängerung vonnöten. Rechtlich kommt dem Aufenthalt nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts nicht der Charakter eines Freiheitsentzugs zu (vgl. Amos 2018): Eine Ausreise in Richtung Herkunftsland gilt als *hypothetisch* möglich.

Eine ähnlich abstrakte Interpretation betrifft auch den örtlichen Status der in der Einrichtung festgesetzten Personen: Das Asylprozedere findet im Rahmen des sogenannten Flughafenverfahrens in offizieller Lesart *vor* der Einreise statt (vgl. Wissenschaftliche Dienste 2018). Als entscheidend gilt, dass keine Grenzübergangsstelle passiert worden ist. Ersonnen worden ist diese auch juristisch so genannte Nicht-Einreisefiktion, um der Administration einen beschleunigten Filterprozess zu ermöglichen: Das Flughafenverfahren ist als sogenanntes ›Schnellverfahren‹ klassifiziert. Die entscheidenden Instanzen können Schutzbegehren, die als offensichtlich unbegründet einzustufen sind, effektiv erkennen und abwickeln. Eine einfache Rückführung der Abgewiesenen ist über die dazu verpflichteten Fluggesellschaften möglich. Die Konstruktion der Nichteinreise schafft eine Entortung des Geschehens, die Shortcuts im Verfahren ermöglicht. Die Situation der Betroffenen ist so, als befänden sie sich an Bord eines Schiffes außerhalb der EU-Grenzen, das sie wieder in die Hoheitsgewässer des Ausreiselandes zurückschleppen könnte.

Die Analogie macht nachvollziehbar, warum das Flughafenverfahren aus menschenrechtlicher Sicht in der Kritik steht (vgl. Amnesty International 2012). Die Ablehnungsquoten an diesen ›Gates‹ sind höher als an anderen Außenstellen. In den letzten Jahren sind sie stark, auf über 50 Prozent, angestiegen (vgl. Stempfle

17 Generell verbraucht Entscheiden Zeit, wie die Systemtheorie gezeigt hat. Wie weit sie gedehnt wird, ist aber auch eine machttechnische Entscheidung, die Hierarchien medialisiert (vgl. Nassehi 2012: 127 f.).



Abb. 8: Erstaufnahmeeinrichtung am Frankfurter Flughafen für Geflüchtete, Cargo City Süd (Foto 2014)

2020), so dass das Flughafenverfahren und seine Räume treffend als ›lock‹ bezeichnet werden können. Aussagekräftig ist, dass das Prozedere als Modell für die Etablierung von Schnellverfahren auf realen Schiffen oder in sogenannten Transitzentren an der EU-Außengrenze gilt (siehe Sander 2025, in diesem Band). Das ist wohl gerade deshalb so, weil im Flughafenverfahren die Entscheidungen bzw. die von ihnen Betroffenen gar nicht erst sichtbar werden – gemäß dem Telos einer diskret operierenden Bürokratie.¹⁸

Die Verunsichtbarung der Insassen der Erstaufnahmeeinrichtung entspricht ihrem rechtlichen Schwebezustand.¹⁹ Lokalisiert ist die Erstaufnahmeeinrichtung am Frankfurter Flughafen im Transitbereich der *Cargo City Süd*, einem der größten Luftfrachtzentren Europas (vgl. Fraport AG/NAI Apollo 2018). Sie ist fernab des sonstigen Passagierverkehrs gelegen, der sich bisher am nördlichen Rand des Flugfeldes konzentriert. Das ›Gebäude 587‹, so die Einrichtung im Flughafenjargon, ist auch morphologisch eine ›graue Architektur‹ (vgl. Abb. 8). In ihrem modularen Aufbau kommuniziert sie logistische und administrative Effizienz. Typologisch changiert der Bau zwischen Jugendherberge, Normschule, Bürogebäude oder Motel. Äußere Anzeichen auf den hier stattfindenden Einschluss gibt es kaum, vor allem keine Gitter an den Fenstern. Es wird weitgehend der martialische Charakter vermieden, den traditionelle Gefängnisse als Teil einer

18 Am klarsten wurde das von Franz Kafka (*Das Schloss*) und seiner Interpretin Hannah Arendt erkannt (Arendt 1946).

19 Insbesondere zur Verunsichtbarung als ein Revers von selektiver Sichtbarkeit (etwa von bestimmten Migrantengruppen oder für sie ›typischen‹ Situationen in den Medien): Frieze 2017.

Abschreckungsrhetorik zur Schau stellten.²⁰ Stattdessen setzt man auf bruchlose Einfügung in den Kontext und betonte Charakterlosigkeit – eine Art bauliche Prosaik, an der der Blick abgeleitet. Ziel ist das Nicht-Auffallen, ganz anders als bei den *iconic buildings* heutiger Terminalbauten. Dennoch ist auch diese *camouflage*-Architektur lesbar: als kaum sichtbare Markierung einer dezenten Heterotopie, die administrativ hergestellt und rechtlich abgesichert ist (vgl. Foucault 2005). Die Unsichtbarkeit von Anstalt und temporären Bewohner*innen komplettiert das Sicherheitsdispositiv an den offiziellen Eingangspforten des Territoriums, das von Visualität (Ikonizität) und Visualisierung (Screening) geprägt ist.

Nur scheinbar stehen die Sichtbarkeitspraktiken im Terminal im Kontrast zu den Verunsichtbarungen in der Cargo City. Schnittmengen zu den Prozessen im öffentlichen Bereich der Abfertigung fallen etwa schon hinsichtlich der Separierung und Ausgliederung auf. Schon im Eisenbahnzeitalter hatten sich Passagiere beklagt, mit ihnen werde verfahren wie mit Paketen, also mit logistischen Einheiten, die gemäß Zerlegung, Identifikation, Verladung etc., behandelt würden (vgl. Schivelbusch 1995: 40, 53, 170). Aber das Dividieren und Separieren im Fluggastbereich steht im Zeichen von späterer Wiedereingliederung und Zusammenführung. Das ist ein wesentlicher Unterschied zu den unsicheren Perspektiven in der Erstaufnahmeeinrichtung. Trotz dieser Differenz kann man die Situation von Schutzsuchenden auch als Zuspitzung einer allgemeinen Konstellation an Airports sehen, die von Logistik und Sicherheitsmechanismen bestimmt ist. In den ent-orteten Orten für den provisorischen Aufenthalt von Asylsuchenden werden die Merkmale derjenigen Räume übersteigert, die Augé als ›Nicht-Orte‹ bezeichnet hat – und die für ihn gerade von Terminal-Architekturen verkörpert werden. Diese sind nicht nur glatte, sondern regelrecht eindimensionale Räume. Sie fungieren nicht (mehr) als Kreuzungspunkte von Wegen im traditionellen Verständnis (vgl. Augé 2010: 58–63); diese konnten ein geteiltes Gebiet sinnlich erschließen und dessen Fülle und Tiefe an Qualitäten nachdrücklich vermitteln (vgl. Kanne 2011: 19). ›Nicht-Orte‹ aber sind vielmehr auf schnelles Verlassen, gelangweiltes Warten oder den delirierenden Aufenthalt in den oben beschriebenen Konsum›paradiesen‹ programmiert. Stets fungieren sie als gigantische soziale Vereinzelungsanlagen, lösen Individuen endgültig aus den traditionellen Restnetzwerken heraus, die in der differenzierten Spätmoderne noch geblieben sind. Gerade damit wären ›Nicht-Orte‹ auch Gatekeeper.

Die Kontakt- und Vermittlungsfunktion, die traditionelle Stadttore noch hatten, wird in ihnen zugunsten einer Separierungs- und Identifizierungsfunktion zurückgedrängt. Der Aufbau nachhaltiger sozialer Strukturen und/oder spiritueller Bindungen ist hier tatsächlich wohl nur schwer möglich. Auch die Berüh-

20 Zur sozialen Kommunikation der Gefängnisarchitektur zwischen 18. Jahrhundert und Gegenwart: Schubert 2009.

rung von Individualbiographien mit historischen Tiefenschichten ist in diesen Räumen nicht vorgesehen. Dafür häuten sie sich mit zu hoher Geschwindigkeit. Zudem wird in miteinander verschalteten transitorischen Räumen Geschichte generell buchstäblich umgangen (vgl. ebd.: 69 f., 100, 107). Historische Reminiszenzen tauchen nur in Form von Abziehbildern auf – etwa als City-Images im Dienste touristischer Werbung für die alten Zentren. An Flughäfen werden vielfach bildliche Antizipationen der etliche Kilometer vom Airport entfernt liegenden Kern- oder Altstadt gezeigt, die Lust auf einen *City-Trip* machen sollen. Ins gleiche Register fällt die bauliche Zurschaustellung von ›Lokalgeschichte‹, wie etwa beim unlängst eröffneten Flughafen Berlin Brandenburg (Gerkan, Marg und Partner), wo Schinkel, Mies van der Rohe oder ›Bauhaus‹ im Modus einer kondensierten Vorwegnahme dargeboten werden (vgl. Kieren 2020).

Vor allem aber sind ›Nicht-Orte‹ keine öffentlichen Räume (mehr): An die Stelle von vertraglicher Öffentlichkeit tritt ein solitärer Kontrakt von Nutzer*innen und Anbieter*innen (vgl. Precht 2008: 212 f.). Sie entwerfen keine politischen Subjekte, sondern prüfen Nachweise der richtigen sozialen Zugehörigkeit, Unverdächtigkeit, vor allem aber wirtschaftlichen Potenz/Zahlungsfähigkeit. Digitale Codes ersetzen mechanische Schlüssel (vgl. Augé 2010: 11). An die Stelle von interpersonalen Kommunikationen treten unumgängliche administrative Prozesse oder zudringliche kommerzielle Adressen.

Auch wenn die kommerzielle Funktion von penetranten Adressen im *Off-Bereich* der Erstaufnahmeeinrichtungen wegfällt, werden Analogien deutlich: Die Glattheit und A-Historizität von Architekturen, an denen der Blick abgeleitet, haben wir bereits benannt. Zwar ist es theoretisch unmöglich, sich nicht ›bewohnend‹ zu Räumen zu verhalten (vgl. Delhom 2009). Dennoch dürfte es schwer für die gleichsam vom Himmel gefallenen Schutzsuchenden sein, sich in den ihnen am Boden zugewiesenen Räumlichkeiten zu verorten. Vielmehr ist Warten – also ›leere‹ Zeit – die dominante Tätigkeit in Räumen, deren einziges Telos in einem schnellen Verlassenwerden besteht.²¹ Biographische Geschichten der Antragsteller*innen werden hier nicht als verbindende Erzählungen präsent. Stattdessen werden sie rein juristisch zur Identifizierung der jeweiligen Fallprofile abgerufen. Vor allem ist die Öffentlichkeit in der Durchgangszonen normativ ausgeschlossen.

Darin besteht nicht nur ein Bezug zu den Architekturen des Transitorischen wie den Terminals. Vielmehr gibt es auch Schnittmengen mit den von hier ausgreifenden räumlichen Strukturen, die Koolhaas als *Generic City* bezeichnet hat (Koolhaas 1996). Die ›Stadt ohne Eigenschaften‹ setzt sich aus rein infrastrukturell-utilitären Bausteinen zusammen. Bestimmend sind Autobahnen, Bahntrassen, Einzelhandelszentren, Gewerbegebiete oder Logistikzentren in Kombination

21 Zur Kulturpraxis des Wartens: Reuter 2019. Warten wird hier allerdings nicht nur in seinen repressiven, sondern auch ermöglichenden Funktionen betrachtet.

mit sich anschließenden *Suburbs*. Das Gewebe dieser ›Stadt‹ neuen Typs besteht also aus allem, was sich um einen zeitgenössischen Flughafen versammelt hat. Diese Agglomerationen sind von einem schmerzfreien Collagieren und/oder clusterhaften Wachstum bestimmt. Kategorien wie Zentralität, Historizität und Charakteristik spielen keine Rolle. Es zählt einzig pragmatisch gedachte Funktionserfüllung sowie Anpassungsfähigkeit. Öffentliche Räume ergeben sich hier maximal als kontingente Reste oder ›Löcher‹, nicht aber mehr als programmatisch geplante Zonen. Auch treten auf schnellen Durchlass hin angelegte *gates* (etwa Mautstellen oder Zollstationen) an die Stelle von urbanistisch markierten Viertel- oder Stadtgrenzen. Das Gegenbild dieser mobilen Zonen stellen diejenigen Räume dar, in denen die aus der Zirkulation Ausgeschlossenen verharren. Aber auch die Situation ihrer temporären ›Bewohner*innen‹ steht im Zeichen eines beschleunigten Durchsatzes (Stichwort ›Schnellverfahren‹). Insofern werden in modernen *gates* Zusammenhänge wie auch Paradoxien einer gesellschaftlichen Gesamtkonstellation anschaulich, die im Zeichen von Transitorik und zugleich von Sicherheitsdispositiven steht.

Literatur

- Amnesty International (2012): Positionspapier zum Flughafenverfahren vom 18.04.2012, Berlin. Online unter: https://www.amnesty.de/sites/default/files/downloads/Amnesty_Positionspapier_Flughafenverfahren_20120418_o.pdf (zuletzt abgerufen 12.12.2023).
- Amos, Maximilian (2018): »BGH zum ›Flughafenverfahren‹ für Asylsuchende: Freiheit im Transitbereich«, in: Legal Tribune Online vom 21.08.2018, <https://www.lto.de/recht/hintergruende/h/bgh-vzb98-16-flughafenverfahren-transitbereich-asyl-gewahrsam-keine-freiheitsentziehung> (zuletzt abgerufen 05.11.2023).
- Arendt, Hannah (1946): Franz Kafka, von neuem gewürdigt, Heidelberg: Schneider.
- Augé, Marc (2010): Nicht-Orte, München: C. H. Beck.
- Benjamin, Walter (1983): Das Passagen-Werk. Erster Band, hg. v. Rolf Tiedemann, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Blankenship, Edward G. (1974): The Airport. Architecture-Urban Integration-Ecological Problems, New York: Praeger.
- Camp, Maxime du (1879): Paris. Ses organes, ses fonctions et sa vie, Bd. 1, Paris: Hachette.
- Cuadra, Manuel (2002): World Airports/Weltflughäfen, Hamburg: Junius.
- De Neufville, Richard (1976): Airport Systems Planning. A Critical Look at the Methods and Experience, London: The MIT Press.

- Delhom, Pascal (2009): »Grenzüberschreitungen. Versuch über die Normativität des Raumes«, in: Thomas Bedorf/Gerhard Unterthurner (Hg.), Zugänge – Ausgänge – Übergänge. Konstitutionsformen des sozialen Raums, Würzburg: Königshausen & Neumann, S. 83–96.
- Elger, Jürgen/Haußner, Carolin/Hofmeister, Michael/Baier, Georg (2010): »Chancen und Herausforderungen von dezentral gesteuerten Flughafen-Gepäckförderanlagen«, in: Willibald Günthner/Michael ten Hompel (Hg.), Internet der Dinge in der Intralogistik, Berlin: Springer, S. 275–312.
- Erickson, Milton H./Rossi Ernest, Lawrence (1998): Hypnotherapie. Aufbau – Beispiele – Forschungen, Stuttgart: Klett Cotta.
- Folkers, Andreas (2018): Das Sicherheitsdispositiv der Resilienz katastrophische Risiken und die Biopolitik vitaler Systeme, Frankfurt a.M.: Campus.
- Foucault, Michel (1988): Die Ordnung der Dinge. Eine Archäologie der Humanwissenschaften, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Foucault, Michel (1994): Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Foucault, Michel (2004): Geschichte der Gouvernementalität I. Sicherheit, Territorium, Bevölkerung, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Foucault, Michel (2005): Die Heterotopien/Der utopische Körper. Zwei Radiovorträge, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Fraport AG/NAI Apollo (Hg.) (2018): Die CargoCity am Flughafen Frankfurt, Frankfurt a.M.
- Fraport AG/Frankfurt Airport Services Worldwide (Hg.) (2019): Frankfurt Airport Luftverkehrsstatistik 2019, Frankfurt a.M.
- Fraport AG/Frankfurt Airport Services Worldwide (Hg.) (2020): Geschäftsbericht 2019, Frankfurt a.M.
- Friese, Heidrun (2017): »Repräsentationen illegalisierter Mobilität. Lampedusa als tragisches Grenzregime«, in: Christoph Rass/Melanie Ulz (Hg.), Migration ein Bild geben. Visuelle Aushandlungen von Diversität, Wiesbaden: Springer, S. 269–296.
- Gennep, Arnold van (1999 [1909]): Übergangsriten (Les rites de passage), Frankfurt/Paris/New York: Campus.
- Gente, Peter (2004): Foucault und die Künste, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Hackenbroich, Wilfried (2007): »Aufgesplitterte Räume. Flughafen Frankfurt am Main«, in: Regina Bittner/Wilfried Hackenbroich (Hg.), Transnationale Räume/Transnational Spaces, Berlin: Jovis, S. 152–162.
- Hellmann, Ullrich (1990): Künstliche Kälte. Die Geschichte der Kühlung im Haushalt, Gießen: Anabas.
- Horonjeff, Robert (1975): Planning and Design of Airports, New York: McGraw-Hill.

- Jencks, Charles (2005): *The Iconic Building. The Power of Enigma*, London: Frances Lincoln Publishers.
- Jochum, Georg (2022): *Jenseits der Expansionsgesellschaft. Nachhaltiges Dasein und Arbeiten im Netz des Lebens*, München: Oekom Verlag.
- Kanne, Miriam (2011): »Provisorische und Transiträume. Raumerfahrung ›Nicht-Ort««, in: dies. (Hg.), *Provisorische und Transiträume*, Münster: Lit, S. 7–34.
- Kasper, Walter (Hg.) (1998): *Lexikon für Theologie und Kirche* (Band 7), Freiburg im Breisgau: Herder.
- Kieren, Martin (2020): *Das Auge fliegt nicht mit. Flughafen BER eröffnet*, in: taz vom 27.10.2020, <https://taz.de/Flughafen-BER-eroeffnet/!5720937/> (zuletzt abgerufen 14.04.2021).
- Kim, Shi-Hyong (2008): *Bacon und Kant. Ein erkenntnistheoretischer Vergleich zwischen dem ›Novum Organum‹ und der ›Kritik der reinen Vernunft‹*, Berlin: De Gruyter.
- Klußmann, Niels/Malik, Arnim (2006): *Lexikon der Luftfahrt*, Berlin/Heidelberg: Springer.
- Koolhaas, Rem (1996): »Die Stadt ohne Eigenschaften«, in: *Arch+* 132, S. 18–27.
- Koolhaas, Rem (2000): »Junk-Space«, in: *Arch+* 149/150, S. 57–61.
- Krüger-Heyden, Karsten/Joos, Helmut W. (2001): *Airports*, Tübingen: Wasmuth & Zohlen.
- Lippert, Hans-Georg (2003): »Charles-de-Gaulle revisited. Eine Zukunftsvision wird 30«, in: *Ausdruck und Gebrauch* 3 (2), S. 11–23.
- Macho, Thomas (2007): »Hitchcocks Bildmagie«, in: Philine Helas/Maren Polte/Claudia Rückert/Bettina Uppenkamp (Hg.), *Bild/Geschichte. Festschrift für Horst Bredekamp*, Berlin: Akademie Verlag, S. 235–244.
- Menninghaus, Winfried (1986): *Schwellenkunde. Walter Benjamins Passage des Mythos*, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Mensen, Heinrich (2013): »Abfluggates«, in: ders., *Handbuch der Luftfahrt*, 2. Aufl., Berlin/Heidelberg: Springer, S. 696.
- Morisch, Claus (2006): »Paul Virilio. Geschwindigkeit ist Macht«, in: Stephan Moebius/Dirk Quadflieg (Hg.), *Kultur. Theorien der Gegenwart*, Wiesbaden: Springer, S. 559–571.
- Much, Theodor (2018): *Faszination Judentum. Grundlagen – Vielfalt – Antijudaismus*, Wien: Lit.
- Nassehi, Armin (2012): »Zeit«, in: Oliver Jahraus/Armin Nassehi/Mario Grizelj/Irmhild Saake/Christian Kirchmeier/Julian Müller (Hg.), *Luhmann-Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*, Stuttgart: Springer, S. 127–128.
- o.A. (2020): »Flughäfen im Ausnahmezustand«, in: FAZ online vom 01.11.2020, <https://www.faz.net/aktuell/fotografie/stillstand-wegen-corona-flughaefen-aus-der-luft-17019992.html> (zuletzt abgerufen 04.11.2020).
- Pawley, Martin (1998): *Terminal Architecture*, London: Reaktion Books.

- Prasad, Sharda (2001): *Aviation Security*, Delhi: Abha Publications.
- Precht, Peter (2008): »Gesellschaftsvertrag«, in: ders./Franz-Peter Burkhard (Hg.), *Metzler Lexikon Philosophie*, Stuttgart: Metzler.
- Quammen, David (2020): *Spillover. Der tierische Ursprung weltweiter Seuchen*, München: Pantheon.
- Rancière, Jacques (2019): »Von der Aufteilung des Sinnlichen und den daraus folgenden Beziehungen zwischen Politik und Ästhetik«, in: Martin Tröndle/Claudia Steigerwald (Hg.), *Anthologie Kulturpolitik. Einführende Beiträge zu Geschichte, Funktionen und Diskursen der Kulturpolitikforschung*, Bielefeld: transcript, S. 645–652.
- Ressel, Gert (2019): »Stadttore im Mittelalter als Knotenpunkte der Kommunikation«, in: Martin Holý/Michaela Hrubá/Tomáš Sterneck (Hg.), *Die frühneuzeitliche Stadt als Knotenpunkt der Kommunikation*, Berlin: Lit, S. 51–63.
- Reichenbecher, Franziska (2024): »Door Work. Türsteher, Türhänger und die Medien des Gatekeeping«, in: Dies./Gabriele Schabacher (Hg.), *Medien des Gatekeeping. Akteure, Architekturen, Prozesse*, Bielefeld: transcript, S. 67–102.
- Reuter, Timo (2019): *Warten. Eine verlernte Kunst*, Frankfurt a.M.: Westend.
- Rosemann, Till (2013): »Mit Jacques Rancière über Raumplanung und Demokratie nachdenken«, in: *sub|urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 2, S. 41–60.
- Roslon, Michael (2017): *Spielerische Rituale oder rituelle Spiele. Überlegungen zum Wandel zweier zentraler Begriffe der Sozialforschung*, Wiesbaden: Springer.
- Russo, Carolyn (2015): *Art of the Airport Tower*, Washington: Smithsonian Books.
- Sander, Sarah (2024): »Transitstationen, Hotspots, Pushbacks: Grenzregime der EU«, in: Franziska Reichenbecher/Gabriele Schabacher (Hg.), *Medien des Gatekeeping. Akteure, Architekturen, Prozesse*, Bielefeld: transcript, S. 181–212.
- Sauget, Stéphanie (2004): *Les séductions de Paris au XIXe siècle vues des gares*, in: *Hypothèses* 7 (1), S. 119–128.
- Schabacher, Gabriele/Spallinger, Sophie (2024): »Human Activity Recognition. KI-basiertes Gatekeeping im öffentlichen Raum«, in: Franziska Reichenbecher/Dies. (Hg.), *Medien des Gatekeeping. Akteure, Architekturen, Prozesse*, Bielefeld: transcript, S. 287–328.
- Schaefer, Kerstin (2017): *Zwischen Departure und Arrival. Eine Ethnografie des aeromobilten Unterwegsseins*, Münster/New York: Waxmann.
- Schivelbusch, Wolfgang (1995): *Geschichte der Eisenbahnreise*, Frankfurt a.M.: Fischer.
- Schubert, Herbert (2009): »Figurationszeichen. Die ›Architektur der Gesellschaft‹ aus Sicht der Figurationssoziologie von Norbert Elias«, in: Joachim Fischer/Heike Delitz (Hg.), *Die Architektur der Gesellschaft. Theorien für die Architektursoziologie*, Bielefeld: transcript, S. 49–78.

- Schulz, Axel/Baumann, Susanne/Wiedenmann, Simone (2010): Flughafen Management, München: De Gruyter Oldenbourg.
- Schweizer, Stefan (2002): Zwischen Repräsentation und Funktion. Die Stadttore der Renaissance in Italien, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Sonne, Wolfgang (Hg.) (2011): Die Medien der Architektur, Berlin/ München: Deutscher Kunstverlag.
- Sperlin, Thomas (1986): »Riesenapparat mit fliehenden Fingern. Flughafen-Abfertigungsgebäude«, Frankfurt/Main, in: Matthias Schreiber (Hg.), Deutsche Architektur nach 1945. Vierzig Jahre Moderne in der Bundesrepublik, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, S. 27–32.
- Stempfle, Michael (2020): »Ein Verfahren zur Abschreckung?« in: Tagesschau.de vom 18.05.2020, <https://www.tagesschau.de/investigativ/hsb/asyl-flughafen-verfahren-101.html> (zuletzt abgerufen 05.11.2020).
- Tiedemann, Paul (2018): Flüchtlingsrecht. Die materiellen und verfahrensrechtlichen Grundlagen, Berlin: Springer.
- Trunz, Helmut (2008): Flughafen Frankfurt. Drehkreuz Europas, Stuttgart: Motorbuch.
- Ursprung, Philip (2006): »Phantomschmerzen der Architektur. Verschwindende Körper und Raumprothesen«, in: kritische berichte 34 (1), S. 17–28.
- Virilio, Paul (1992): Bunker-Archäologie, München/Wien: Carl Hanser.
- Voigt, Wolfgang (1996): »From the Hippodrome to the Aerodrome, from the Air Station to the Terminal. European Airports, 1909–1945«, in: John Zukowsky (Hg.), Building for Air Travel. Architecture and Design for Commercial Aviation, München/New York: Prestel, S. 27–50.
- Wissenschaftliche Dienste (2018) Deutscher Bundestag: Zur Fiktion der Nichteinreise nach § 13 Abs. 2 Aufenthaltsgesetz und zum Flughafenverfahren nach § 18a Asylgesetz (Aktenzeichen WD 3-3000-255/18), Berlin.
- Young, Seth B./Wells, Alexander T. (2019): Airport Planning & Management, New York u.a.: McGraw-Hill Education.

Onlinequellen

- GENIOS (2017): »Titel des Branchenberichts«, in: BranchenWissen Nr. 01, 11.01.2017, https://www.genios.de/document/BRAW__s_tou_20170111 (zuletzt abgerufen 04.11.2020).

Abbildungen

Abb. 1: Dirk Roosenburg, Control Tower, Airport Amsterdam Schiphol, Niederlande, 1929. Foto: »Terras op Schiphol is uitgebreid«, unbekannter Fotograf, 1935, Stadsarchief Amsterdam, Bildnr. D10067003315, gemeinfrei, online unter: <https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/4c846eeb-6360-2c35-c0c7-ccd9849fe591> (zuletzt abgerufen 09.08.2024).

Abb. 2: Architekten des Air Ministry, Croydon Airport, Terminal Building, 1928. Foto: 2012, © Christopher Hilton, gemeinfrei, online unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Croydon_Airport_former_terminal_building_-_geograph_3044446.jpg (zuletzt abgerufen 08.08.2024).

Abb. 3: JSK Architekten, Terminal 2, Airport Frankfurt am Main, Deutschland, 1994. Foto: Markus Dauss, 2021.

Abb. 4: Otto Apel, Lufthansa-Wartungshalle V in Frankfurt am Main, 1972. Foto: Ulfert Becker, vermutlich frühe 1970er Jahre, © Jens Beckert und Sven Beckert.

Abb. 5: Alois Giefer/Hermann Mäckler, Terminal Mitte/1, Airport Frankfurt am Main, Deutschland, 1972. Foto: Markus Dauss, 2021.

Abb. 6: Foto: 1929, © Ullstein Bild.

Abb. 7: Foto: Markus Dauss, 2021.

Abb. 8: Foto: 2014, © RP Gießen.

