

Duty-free

Autor(en): **Esslinger, Ella / Lortie, Victor**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am
Departement Architektur der ETH Zürich**

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 37

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-981460>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«Am Flughafen liegen, in einem betäubenden Widerspruch, die grösstmögliche Freiheit des Individuums (Reisen) und die totale Kontrolle des Staates und des Marktes eng beieinander.»

DUTY-FREE

Ella Eßlinger, Victor Lortie

Ella Eßlinger, geboren 1996, studiert im Master Architektur an der ETH Zürich, engagiert sich für das Videoex, ein experimentelles Video- und Filmfestival, und arbeitet an ihrem ersten Szenografie-Projekt.

Victor Lortie, geboren 1996, studiert im Bachelor Architektur an der TU Berlin, wo er Vorstand des Roundabout e.V. am Institut für Architektur ist. Er organisiert Vorträge und Talks und arbeitet als freier Mitarbeiter für Künstler*innen und Architekturbüros.

«The airport becomes the local assembly of global authority, in which the miniaturization of the city, which is itself a miniaturization of the world's system, itself a miniaturization of that cabin space. To hijack one is to purloin the other.»

— Benjamin H. Bratton⁽¹⁾

Du riechst es meistens schon von weitem. Eigentlich warst du gerade dabei, deinen Gürtel wieder in deine Hose einzufädeln, dein Kleingeld aus dem Plastikbehälter zu klauben, nachdem du den Sicherheitsbeamten hinter der Schleuse nervös zugenickt hast, aber du riechst es schon jetzt. Aus dem Duty-free-Shop, der sich vorhersehbar hinter der Sicherheitskontrolle über gefühlte drei Quadratkilometer erstreckt, weht der Duft herüber, schon bevor du ihn unwillkürlich durchschreiten musst. In der olfaktorischen Überforderung, die zwischen dem Röntgenscanner und den spärlichen Sitzplätzen in jedem Flughafen dieser Erde fast unausgesprochen einprogrammiert wurde, ist es vielleicht sogar der Geruch, der alle anderen zu überlagern vermag. Es ist *Alien* von Thierry Mugler.

In den Worten von Chrissi2307: «*Alien* ist einfach einzigartig. Ich konnte nie verstehen, warum jemand so viel Geld für Parfum ausgibt, aber als ich daran gerochen habe, war mir der Preis egal. Zum ersten mal gerochen habe ich es, als eine Freundin sich im Duty Free Shop damit eingedieselt hat. Den ganzen Flug über habe ich *Alien* gerochen und konnte gar nicht genug bekommen. Es erinnert mich irgendwie an Gummibärchen, aber nicht auf die negative Art und Weise.»⁽²⁾ Nicht alle sind dieser Meinung: «In meiner Augen und Nase ist es pure Gift. 5 von 6 Kolleginnen stingen buchstäblich danach. Viel früher nach Poison. Schwere Zeiten der Uniformität. Eine Frau hat gesagt, der ist gut und teuer, dann musst man den unbedingt kaufen. Sorry, WC Reiniger riechen manchmal angenehme.»⁽³⁾

Die Meinungen über das Elixier aus dem ungeniert kitschig-lilanen Flakon mögen stark auseinandergehen, es handelt sich bei der kostbaren Lösung jedoch tatsächlich um eines der umsatzstärksten Parfums (zumindest auf diesem Planeten, statistische Erhebungen über Verkaufszahlen von *Alien* in der Exosphäre waren zu Redaktionsschluss nicht vorhanden).⁽⁴⁾ Doch welche Eigenschaften hat die *Alien*-Frau von Thierry Mugler? Der Internetauftritt des in finanzielle Schwierigkeiten geratenen Ex-Designers beschränkt sich auf ein nichtssagendes «Like a positive energy force, the *Alien* woman radiates her generous light to reveal the radiance and splendour of all women.»⁽⁵⁾ All women? Alle Frauen? Ist das *Alien*-Sein, die *Alieness*, an und für sich, nicht gerade die Eigenschaft, nicht so zu sein wie die anderen?

Merriam-Webster beschreibt das Adjektiv «alien» als wahlweise «relating, belonging, or owing allegiance to another country or government», «coming from another world» oder «differing in nature or character typically to the point of incompatibility.»⁽⁶⁾ Im englischen Sprachgebrauch sind «aliens» nicht nur Ausserirdische, sondern auch alle, die nicht Staatsbürger eines Landes sind. *Alien* ist also aus der Perspektive eines gegebenen Systems, wer nicht dazugehört. Die Autoren dieses Artikels sind sich sicher, dass dies kein Zufall sein kann. Handelt es sich hierbei nicht genau um das

Gefühl, das Reisende in der Transitzone — zwischen 0,5 Liter Evian-Flaschen zu 3 Franken 50, gar nicht so günstigem Parfum, allgegenwärtigen Sicherheitskameras und überfrachteten Förderbändern — verspüren? Wer, fragen sich die Autoren, fühlt sich in einem Flughafen wohl? Alle sind wir in diesem Raum fremd, verletztlich, ausgeliefert, wartend. Nicht ohne Grund beschreibt Marc Augé den Flughafen als Nicht-Ort par excellence.⁽⁷⁾ Ist der Duft von Thierry Mugler vielleicht genau vor diesem Hintergrund so anziehend, so vertraut? Weil das Einzige, dessen wir uns sicher sein können, die Gewissheit ist, nicht zugehörig zu sein?

Dietrich Erben konstatierte unlängst: «Infrastrukturen sind, bei allem Wandel der Technik und der Intensität territorialer Durchdringung, überzeitliche Konstanten politischer Kommunikation.»⁽⁸⁾ Begeben wir uns also auf die Spur dieser *alienation*, der wir alle an Flughäfen anheimfallen. Welche sind die staatlichen, marktwirtschaftlichen und folglich auch räumlichen Mechanismen, die diese Entfremdung produzieren? Warum existieren sie? Und wie bleiben wir in diesem System, trotz allem, menschlich?

Wir entscheiden uns aus zwei Gründen bewusst für den Terminus *alienation*. Erstens ist das englische Wort als Sammelbegriff fruchtbarer als die viel konnotierten, jedoch insularen Begriffe der Entfremdung⁽⁹⁾, Enttäusserung⁽¹⁰⁾ oder Unaufrichtigkeit⁽¹¹⁾, die es auch umfasst.⁽¹²⁾ Eine präzise soziologische und philosophische Einordnung des hier beschriebenen Gefühls sprengte sicher Rahmen und Anspruch unseres Artikels. Doch auch ontologisch ist das Wort im Englischen dienlicher: Statt über das Präfix «ent-» eine negative Definition weg von einer Zugehörigkeit zum System zu geben, erlaubt *alienation* eine positive Definition als Prozess hin zu einer neuen Gruppenzugehörigkeit, mithin einer neuen räumlichen Kondition.

Betreten Reisende einen beliebigen Flughafen im 21. Jahrhundert, so treffen sie auf eine Dualität der Macht. Einerseits begeben sie sich in ein System staatlicher (oder zumindest teilweise staatlich beauftragter) Sicherheitsarchitektur. Es ist ein militarisiertes Filtersystem aus Körperscannern, Passkontrollen, Zolltresen und Überwachungskameras, das Personen, Gepäck, Flugzeuge, unbeaufsichtigte Gegenstände etc. in vorprogrammierten und fein aufeinander abgestimmten Bahnen lenkt und steuert. Hier gibt es keinen Bereich, der sich der totalen Überwachung, Selektierung, Kartierung entziehen kann. Jedes unvorhergesehene Verhalten wird sofort erkannt und unterbunden. De facto sieht das System für die Reisenden zwischen der Sicherheitskontrolle am Abflughafen und dem Verlassen der internationalen Zone am Zielort zu jedem Zeitpunkt nur eine sehr begrenzte Anzahl an möglichen Handlungen vor, in wahlweise wartenden oder ausharrenden Positionen in Schleusen, auf Bänken, an Gepäckbändern.

Der einzige Ort, an dem hier andererseits noch eine Wahl zu herrschen scheint, ist der Duty-free-Shop. Und das ist kein Zufall. Die Reize des freien Marktes — überdimensionale Toblerone, funkelnde Flakons, schlecht verarbeitete Sonnenbrillen, Schneekugeln mit lokalen Wahrzeichen (Made in China) — machen es sich in dieser Nische gemütlich: Wo der Staat den Reisenden scheinbar jede Handlungsmöglich-



Flughafen Zürich, Dezember 2019
Foto: Autoren



Martha Rosler, *Untitled*, Hamburg, 1993; from the series:
In the Place of the Public: Airport Series, (1983 — today), C-Print

keit raubt, da ist der Markt schnell zur Stelle, um Freiheit zu suggerieren. Doch wie frei kann der Markt an einem so konditionierten Ort überhaupt sein? Wir erlauben uns hier exemplarisch den Hinweis darauf, dass alle 20 Duty-free-Shops im Flughafen Zürich ZRH (Aufgeteilt in die Untermarken Zurich Duty Free und Hudson), sowie weitere 15 Konzessionen im Terminal der Dufry AG mit Sitz in Basel gehören. Die Dufry AG ist der global grösste Anbieter von zollfreien Waren und bewirtschaftet weltweit Duty-free-Shops von zusammengerechnet 45,3 Hektar, was mehr als dem Staatsgebiet des Heiligen Stuhls entspricht.⁽¹³⁾ Wo auch immer wir eine Flasche überteuertes Mineralwasser kaufen, das Geld landet wahrscheinlich bei den Anteilseignern einer Aktiengesellschaft, die 2019 eine Gewinnmarge von knapp 60 Prozent verzeichnen konnte.⁽¹⁴⁾

Diese zwei Systeme totaler Kontrolle, das eine staatlich, das andere marktwirtschaftlich, mit denen die Reisenden konfrontiert werden, existieren nicht etwa parallel zueinander: Sie verschmelzen, wie Paul Virilio es schon 1997 konstatierte, vielmehr zu einer neuen topologischen Ordnung.⁽¹⁵⁾ Diese wird von Benjamin H. Bratton als Kohabitation von Sicherheit und Entertainment unter dem Begriff «airport urbanism» zusammenfasst: «securitized entertainment and entertaining securitization».⁽¹⁶⁾ In einem Transitbereich, der militärischen und zivilen Raum vereinigt, findet sich der Reisende in einer «scripted reality» wieder; jede Bewegung ist vorprogrammiert, von der automatisierten Gepäcksortie-

rung zum Einkaufserlebnis. Am Flughafen liegen, in einem betäubenden Widerspruch, die grösstmögliche Freiheit des Individuums (Reisen) und die totale Kontrolle des Staates und des Marktes eng beieinander. Den Reisenden wird jede Einwirkungsmöglichkeit auf das System, jede Form von Partizipation verweigert; es bleibt nur banale Interaktion.

Dieser Souveränitätsverlust ist kein rein rechtliches Phänomen. Auch räumlich äussert sich der Verlust der menschlichen Einwirkungsmöglichkeit auf die bestimmenden Mechanismen der Infrastruktur sehr konkret. So bevölkern eine Reihe generischer Gestaltungselemente die Flughafenlandschaft. Martha Rosler fängt diese Atmosphäre in ihrer fotografischen *Airport Series* ein: hygienisch glänzende Oberflächen, funktionale Sitzmöbel unverrückbar am Boden festgeschraubt, Fenster sind (aus Sicherheitsgründen) nicht zu öffnen, Teppiche sind schwer entflammbar, Flaschen nicht aus Glas, Pflanzen weich, Kakteen unauffindbar. Kein Gegenstand weit und breit, der gewaltsam umfunktioniert werden könnte. Selbst der Gang zur Toilette ist ausnahmslos ereignislos, die Spülung, der Wasserhahn, der Händetrockner reagieren nur auf wildes Gefuchtel vor ihren müden Sensoren. Überall Überwachungskameras. Virilio: «Paradoxically, the equipment that ensured maximal freedom in travel formed part of the core of penitentiary incarceration.»⁽¹⁷⁾ Das System, das uns die Freiheit des Reisens gibt, ist zugleich das System, das uns die Freiheit an anderer Stelle aberkennen kann.

Der Grund hierfür liegt in einem durch den 11. September 2001 beschleunigten globalen Verteidigungsimperativ. Weltweit koordiniert, wie sonst in keiner Aufgabe, wurde jeder noch so kleine Regionalflughafen der Welt ausgestattet mit vergleichbaren Systemen der Filterung, Sortierung und Sicherung, sowie Räumen, die unser Rechtssystem gerade noch tangieren (Quarantänezonen, Räume zur willkürlichen Sicherheitskontrolle, internationale Zonen und nicht zuletzt kartellartig verwaltete Duty-free-Bereiche). Das weltweite System der durch Flugbewegungen verwobenen Airports weist in sich selbst eine grössere Kohärenz auf als im Verhältnis zu den Städten, die diesen Flughäfen beigeordnet sind. Der Flughafen ist die Ausgeburt dessen, was Walter Benjamin «mythische Gewalt»⁽¹⁸⁾ nennt: zugleich rechtsetzend und rechtserhaltend.⁽¹⁹⁾ Der Staat zeigt sich hier unnachgiebig in seinem Streben nach einem Raum, in dem seine Macht nicht durch «fremde» Gewalt in Frage gestellt werden kann.⁽²⁰⁾ Die Militarisierung der Flughäfen wurde in den vergangenen Jahrzehnten begleitet von der Entwicklung der «supply chain security»: Transportwege im globalisierten Güterfluss werden (paradoxaer Weise Staatsgrenzen durchdringend) mit den gleichen gewaltsamen Mitteln vor Disruption geschützt wie die Staatsgrenzen selbst.⁽²¹⁾ Wenig auffallend erscheint daher die Tatsache, dass der Markt sich in allen Flughäfen dieser Welt in der gleichen Art und Weise breitgemacht zu haben scheint. Betreten wir ZRH, könnten wir ebenso gut JFK, FRA oder HKG betreten haben — überall finden wir, Dufry sei Dank, die gleichen Flakons, die gleichen Toblerone- oder Zigarettenstangen. Staat und Markt profitieren gleichermaßen von der Martialisierung dieses Raums, der sich gleichzeitig am Rande des Hoheitsgebiets und im Herzen eines weltumspannenden Handelsnetzwerks befindet.

Bratton beschreibt das Resultat der Kollusion von Staat und Markt wie folgt: «Soft Target, Hard Target — Security design, form, program, system — simulates the veneer of an open field normalcy even as it turns the environment into a deliberate instrument of force and counterforce. It shows force when none is there, and shows no force when force is actually there. Depersonalization by assimilation into space, the hostage is caught up in a lure of spatial identification and assumes an alienating identity, which will mark with its rigid structure the subject's entire mental development.»⁽²²⁾ Er nennt diesen Prozess auch «flattening»⁽²³⁾, also Neutralisierung, analog zu Designprozessen für andere Meta-Infrastrukturen und Mega-Architekturen globaler marktwirtschaftlicher Akteure mit rechtsetzendem und rechtserhaltendem Potential wie beispielsweise die «fulfillment centers» von Amazon und UPS. Und tatsächlich ist der gedankliche Weg nicht weit. Zwischen riesigen Amazon-Lagern, deren magnetisierte Estrichböden so entworfen sind, dass sie sich der natürlichen Erdkrümmung widersetzen — gewaltsam unangepasst an das bauliche Terrain, den perfekten Untergrund für den Einsatz patentierter vollautomatisierter Roboter bietend, in deren Gegenwart die Lohnarbeit-leistenden bloss akzessorische Funktionen erfüllen — und der globalisierten Sicherheitsarchitektur von Flughäfen inklusive penibel planierter Landebahnen und legal nivellierter Transitzone verschimmen die Grenzen allmählich:⁽²⁴⁾ die Neutralisierung schlägt über auf die räumlich

dominanten Elemente der Flughafeninfrastruktur und erlaubt keine Rückstände, keine Möglichkeit der Verewigung, schlicht kein Mitbestimmungsrecht und Handlungsraum.

Entsprechend dazu werden die Reisenden über das geografisch periphere System des Flughafens hinaus in ein internationales übergeordnetes System eingebettet. Durch globale, standardisierte Abfertigungs- und Sicherheitsprotokolle sowie unemotionale Boarding-Lounge-Rituale⁽²⁵⁾ wird der Flughafen Teil eines intermodalen Informationsaustauschs in einem internationalen Netzwerk aus Flughäfen und Städten. Ähnlich einem Paket in einem DHL-Frachtzentrum oder einer Information in einem Computernetzwerk ist es während des Transits plötzlich nicht mehr wichtig, wo die Person herkommt, sondern nur wie effizient sie an ihren Bestimmungsort geschleust werden kann. Der Flughafen wird als militarisierter Raum zum «fulfillment center». Oder umgekehrt. Gilles Deleuze drückt es in *Postscript on the Societies of Control* so aus: «Enclosures are molds, distinct castings, but controls are a modulation, like a self-deforming cast that will continuously change from one moment to the other, or like a sieve whose mesh will transmute from point to point.»⁽²⁶⁾

Wir schwingen uns also in die Lüfte, hinein in dieses weltweite Netzwerk. Aus dem Fenster schauend sehen wir den immer kleiner werdenden Flughafen, wie er beinahe wie ein Modell neben der Stadt erscheint. Oder nicht eher als Modell für die Stadt? Ist er nicht ein Versuchslabor, in dem in Miniatur eine aussergewöhnlich militarisierte und generische Global City sich als einer von vielen Anschlusspunkten in einem planetarischen Netzwerk positioniert? «Human occupation of this space, a soft enveloping of delays and digestion in collaboration with the hard enveloping of security and filtering, is elevated now to a general principle of contemporary urbanism.»⁽²⁷⁾ Erst die Luftfahrt ermöglicht, diesen buchstäblichen Perspektivwechsel zu vollziehen. Lehnen wir uns also zurück und lauschen dem Bordpersonal, das, wie es immer wieder betont, für unseren Komfort und unsere Sicherheit da ist, wie es uns zwischen dem (kostenpflichtigen) Snack und der (kostenfreien) Sicherheitsanweisung versucht, Parfums und Uhren unterzujubeln. Hoffentlich «dieselt» sich jetzt niemand mit *Alien* ein.