

## **ABSTURZ ZU BODEN. FLUGZEUGKATASTROPHE, TERRORISMUS UND INFLIGHT ENTERTAINMENT**

Wer fliegt, kann abstürzen. Dieser an sich selbstverständliche Gedanke scheint gleichermaßen allgegenwärtig wie verdrängt zu sein und ist Grundlage der paradoxen Zuschreibungen, die sich mit dem Fliegen verbinden. Er manifestiert sich bereits im Urbild vom fliegenden Menschen, Ikaros, der zu hoch in den Himmel will und dabei stürzt (und nach dem sich daher keine Fluggesellschaft benennen kann). Fliegen steht für Aufstieg und Fortschritt, trägt aber immer die Möglichkeit des Fallens und Scheiterns in sich. Es suggeriert Befreiung von der Schwerkraft und Überwindung von Grenzen, zugleich Gefahr und Kontrollverlust, das Unbehagen, einer widrigen Umgebung hilflos ausgeliefert zu sein – losgelöst, aber auch losgerissen vom Boden. Das Reisen mit dem Flugzeug mag noch so alltäglich geworden sein, es bleibt doch eine Ausnahmesituation, die mit diffusen wie auch konkreten Ängsten behaftet ist.

»Verdrängung ist als psychologischer Mechanismus in der Flugreise ähnlich mächtig wie in vielen Bereichen des alltäglichen Lebens, aber das Fliegen produziert eine Dringlichkeit, die vorher nur für Situationen von tatsächlicher Gefahr reserviert war. Verdränge die Dünne der Aluminiumhaut des Flugzeuges, die Wärme, Sauerstoff, Schutz bedeutet. Verdränge die Totalität der Flugzeugunglücke, die Gefahren, die in alternden Luftflotten stecken, die Möglichkeit inkompetenter oder unangemessener Wartung. Verdränge den Schrecken einer vollständigen Abgabe von Kontrolle an die versteckten Männer oder Maschinen da vorne. Verdränge die geringe Wahrscheinlichkeit einer Flugzeugentführung oder die größere eines ›Pilotenfehlers‹. Verdränge die Absurdität des Raumes, in den du mit dem Schuhlöffel eingepasst bist« (Rosler 1998, 38).

Flugzeugabstürze sind ein prozentual gesehen vernachlässigbares Phänomen, das die kollektive Imagination nichtsdestotrotz stark beschäftigt; entscheidend ist nicht die statistische Häufigkeit, es geht um die bloße Möglichkeit. Dass das Flugzeug als »sicherstes Verkehrsmittel der Welt« gilt, wirkt dem nicht entgegen – im Gegenteil. Flugzeugabstürze werden immer weit mehr Aufsehen erregen als Zugunglücke oder Autounfälle (und seien es Massenkarambolagen). Das mag mit ihrem Seltenheitswert und mit den Opferzahlen zu tun haben, doch nicht zuletzt auch mit der symbolträchtigen Zielrichtung des Absturzes: nach unten.



THE SHADOW OF AN AIRPLANE CLIMBS THE EMPIRE STATE BUILDING nannte der Filmtheoretiker Parker Tyler 1973 seinen Entwurf einer »World Theory of Film«, die heute in amerikanischen Online-Antiquariaten mit dem Zusatz »shocking cover« gehandelt wird. Der sich über das Empire State Building bewegendende Schatten eines Flugzeugs, den er während des Schreibens beim Blick aus dem Fenster beobachtet haben will, dient ihm als Metapher für die Beziehung von Film und »wirklicher« Welt.

Die merkwürdige Faszination, die von Flugzeugunglücken ausgeht, hat sich unter anderem in einem speziellen Genre von Fotobänden manifestiert. Ein Beispiel: *Die größten Flugzeugkatastrophen* (Sharpe 1998), in dem die »Bilder grauenhafter Zerstörung« (Umschlagtext) ausführlich dokumentiert werden. Die Kapiteileinteilung nimmt eine Klassifikation von fünf verschiedenen Katastrophentypen vor: »menschliches Versagen«, »Kollisionen«, »Wetter«, »technisches Versagen« – und vorweg, an allererster Stelle, »gezielte Gewaltanwendung«. Letztere wird also unter »Katastrophe« subsumiert, aber doch deutlich von den übrigen, eher im Sinne von »Unfall« zu verstehenden Kategorien abgehoben. Gemeint sind (neben einigen Fällen von Militärangriffen auf Zivilflugzeuge) terroristische Anschläge bzw. Entführungen.

Mit »Terrorismus« verbundene Flugzeugunglücke haben immer schon besonders große öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Die symbolische Ausstrahlung von Flugzeugen und Flugzeugkatastrophen ist gezielt für terroristische Anschläge genutzt und mit Bedeutungen besetzt worden. Nach einer Hochphase politisch motivierter Flugzeugentführungen zwischen 1968 und 1977 und der damit einhergehenden ersten Aufrüstungswelle im Flugsicherheitsbereich verringerte sich die Anzahl der Fälle zwar deutlich, doch mit den Anschlägen vom 11. September 2001 hat sich die Assoziation von Luftverkehr und Terrorismus wieder drastisch verstärkt. Der mit »From Lindbergh to Bin Laden« überschriebene Epilog des Buches *Naked Airport* formuliert gar:

»The trajectory that began with Lindbergh's landing at Bourget in 1927 culminated when the first plane struck the north tower of the World Trade Center on September 11, 2001. Two icons of the machine age – airline and skyscraper – came into collision and the tragic result was simulcast around the world. [...] these images conveyed the inescapable truth: airports would

play a frontline role in the coming global showdown« (Gordon 2004, 261f.).

Vom schieren Ausmaß der Zerstörung einmal abgesehen, spielte die simultane Übertragung und allgegenwärtige Sichtbarkeit der Anschläge eine zentrale Rolle für ihre einschneidende Wirkung. In den publizistischen und wissenschaftlichen Analysen ist nie versäumt worden, auf die symbiotische Beziehung zwischen Katastrophe, Terrorismus und Medien zu verweisen; die Fokussierung der Kommentare auf den »medialen« Aspekt hat mit dem 11. September ebenfalls neue Ausmaße erreicht (vgl. dazu auch Theweleit 2002).

In meinen Überlegungen zu Flugzeugunglücken und Medienbildern werde ich mich weniger auf die Bilder *vom* Luftverkehr beziehen, sondern vor allem auf die Bilder *im* Luftverkehr – das so genannte »Inflight Entertainment«. In dieser speziellen medialen Anordnung sind gerade die Bilder von Katastrophe und Terrorismus tabu; auch darüber hinaus werden »problematische« Bilder nach Möglichkeit ausgeblendet. Eine Trennung von der »Welt« bzw. vom »Boden«, die sich, so meine Annahme, nicht aufrechterhalten lässt.

## Up in the Air(world)

Der Möglichkeit des Absturzes muss mit viel Optimismus begegnet werden. Das hat zur Ausbildung einer ganz eigenen Idealwelt rund um die kommerzielle Passagierluftfahrt geführt – eine »totalisierte Repräsentation [...], in der die Flugreise und die mit ihr verbundenen Räume sich vollkommen von jeder anderen Form öffentlicher Verkehrsmittel unterscheiden« (Rosler 1998, 28), ein »geschlossenes ästhetisches System« (Eisenbrand/Vegesack 2004, 6) oder gar ein »parallel universe« (Lovegrove 2000, 7). In diesem Universum strahlt ein ewig blauer Himmel, die Bordmagazine glänzen, die Flugbegleiterinnen lächeln und die Vögel, Flugzeuge



Zum historischen Schauplatz wurden die Twin Towers des World Trade Center, die das Empire State Building im Erscheinungsjahr von Tylers Buch als höchstes Bauwerk New Yorks ablösen und am 11. September 2001 nach dem Einschlag zweier entführter Linienmaschinen in sich zusammenstürzten. Das in Endlosschleufe präsentierte Bild des Crashes hat das Flugzeug endgültig und untrennbar mit dem Katastrophischen verknüpft.

oder Pfeile in den Logos der Airlines zeigen immer nach oben oder zumindest geradeaus. Selbst als Notbehelf entstandene Elemente der Flugreise wie Bordgeschirr oder Spucktüten können hier zu Devotionalien werden.

Die so entstandene Kunstwelt hat in jüngerer Zeit den Namen »Airworld« erhalten – in Walter Kirns Roman *Up in the Air* (2001), der sich auf die Spur eines bonusmeilensammelwütigen Geschäftsmannes begibt, und im Titel der 2004 vom Vitra-Design-Museum gezeigten Ausstellung *Airworld – Architektur und Design für die Flugreise*. Den Katalogumschlag ziert ein Zitat von Andy Warhol aus dem Jahr 1977:

»Airplanes and airports have my favourite kind of food service, my favourite kinds of entertainment, my favourite graphics and colors, the best security checks, the best views, the best employees and the best optimism«.

Doch mittlerweile hat die Luft- und auch die Raumfahrt, wie Christof Asendorf konstatiert, durch die Verschiebung des »kulturelle[n] Interesse[s] an der Erschließung wirklicher Räume [...] zu der von »Datenräumen« ihren Status als Leittechnologie an die Informationstechnologie verloren, ebenso ihren Anspruch auf die »Emanzipation von allen räumlichen Beschränkungen« – und damit viel von ihrem »Glamour« (2004, 283). Selbst der 2005 mit viel Pomp inszenierte, von beträchtlicher Medienpräsenz begleitete und zum europäischen Ereignis stilisierte Erstflug des Airbus-Jets A 380, der die Boeing 747 als größtes existierendes Passagierflugzeug ablöst, wirkt ein wenig wie ein Abgesang.◀1

Interessanterweise wird die kulturelle Bedeutung der Luftfahrt also gerade in einer Phase beschworen, in der ihre klassischen »großen Zeiten« lange vorüber scheinen und sie sich in erheblichem Umbruch befindet – einer zwischenzeitlich auch krisenhaften Entwicklung, in die sie durch die Anschläge vom 11. September geriet und längerfristig durch den Aufstieg der Billigfluglinien. Durch letztere hat sich der zunehmende Wandel des Flugverkehrs vom exklusiven Luxus zum Massenphänomen endgültig vollzogen. Hier geht es kaum noch um Ästhetik und Image, sondern um den nackten Preis. Dies mag durchaus zu einer neuen Bedeutung des Fliegens im Sinne von Breitenwirksamkeit geführt haben. Der Presstext zu einer von RTL II produzierten Doku-Soap (*ZWISCHEN HIMMEL UND HEKTIK*, 2004), die Mitarbeiter der Billiglinie Air Berlin in den Mittelpunkt stellt, verkündete schlicht: »Fliegen ist ›in«.

Wenn eine ästhetische Überhöhung der Luftfahrt stattfindet, hat sie vor allem Nostalgiecharakter. Nicht unpassend widmete sich eine der größten Hollywood-Produktionen des Jahres 2005, *AVIATOR* von Martin Scorsese, dem exzentrischen Millionär Howard Hughes, der als Luftfahrtunternehmer und Produzent, als Pilot und Regisseur den Glamour des Films und den des Fliegens

in seiner Person vereinte. Legendäre Airlines wie die von Hughes aufgekaufte TWA oder der einst schärfste Konkurrent PanAm, dem das Lockerbie-Desaster 1988 den Todesstoß versetzte, existieren mittlerweile nicht mehr; auch scheinbar unanfechtbare Nationalstolzträger wie Swiss Air sind nun schon mehrfach untergegangen. Die Deutsche Lufthansa indessen konnte 2005 ihr 50-jähriges Bestehen feiern (gerechnet ab der Neugründung nach dem Zweiten Weltkrieg) – begleitet von einer Produktlinie im alten Firmendesign fügte sich das Firmenjubiläum harmonisch in die allgemeine Retro-Welle. Das Frankfurter Museum für angewandte Kunst adelte die Lufthansa aus diesem Anlass mit einer konzeptionell an *Airworld* angelehnten Ausstellung unter dem etwas mythologisierenden Titel *Die Schwingen des Kranichs*.

In Ausstellungen und Publikationen wird die »Airworld« fast schon kanonartig in verschiedene Bereiche aufgeteilt: Corporate Design, Innenausstattung der Flugzeuge, Uniformen der Flugbegleiter, Bordgeschirr und Bordessen usw.◀2 Das Inflight Entertainment bleibt als eigenständiger Untersuchungsgegenstand hingegen ausgeklammert. Das mag daran liegen, dass es sich um eine Gesamtheit aus verschiedenen Medien und technischen Apparaturen, aus statischen und bewegten Bildern handelt, die nicht so einfach als »Design« vermittelbar ist. Zudem werden diese Bilder nicht alle ausschließlich von und für die Luftfahrt produziert, wie es etwa bei den Bordmagazinen der Fall ist, sondern viele von ihnen kommen von »außen« – wie die während des Fluges gezeigten Filme. Sie werden allerdings für ihre Aufführung im Flugzeug speziell bearbeitet und angepasst. Denn Inflight Entertainment ist ein integraler Teil des »geschlossenen ästhetischen Systems« Luftfahrt – zugleich eine seiner sensibelsten Schwachstellen.

## Airworld Entertainment

Die Entwicklung von Inflight Entertainment wird in der Regel als Technikgeschichte betrachtet: von den ersten Anfängen des klassischen d.h. mit Filmprojektoren betriebenen »Bordkinos« über die Einführung verschiedener Videosysteme und Sitzkopfhörer bis hin zur gegenwärtigen Ausdehnung des Bordmedienangebots nicht nur auf mehrere Filmkanäle, sondern auch auf andere interaktive Optionen wie Videospiele und Internetnutzung. ◀3 Mit »Inflight Entertainment« sind allerdings nach wie vor hauptsächlich die an Bord gezeigten Filme und anderen Bewegtbilder gemeint; von »Bordkino« ist z.T. im-

mer noch die Rede, manchmal auch von »Bordfernsehen«, was schon auf eine wichtige Veränderung hinweist.

Dass in den Anfängen der Luftfahrt die Notwendigkeit bestand, von widrigen Faktoren wie Lärm, Abgasen und der niedrigen Temperatur abzulenken (vgl. Fitton Hauß 2003, 85), oder dass Fliegen irgendwann doch als »langweilig« empfunden wurde, wie Lovegrove (2000, 92) in einer lapidaren Randnotiz zu Bordfilmvorführungen schreibt, sind sicher keine hinreichenden Erklärungen dafür, dass sich Inflight Entertainment als ein fester Bestandteil der Flugreise etabliert hat, der mindestens ebenso zentral zu sein scheint wie das Bordessen. Es handelt sich nicht einfach um beliebiges Beiwerk, und es geht, wie Bourry (2004, 103) feststellt, nicht nur um »Langeweile oder Unterhaltung« – sondern es bestehen grundlegende strukturelle Zusammenhänge, mit denen sich Alexandra Schneider in diesem Band befasst.

In einer der wenigen kulturwissenschaftlichen Analysen zum Thema beschreibt Bourry, dessen Ausgangspunkt die paradoxe Zeitwahrnehmung während des Fliegens ist, Inflight Entertainment als »Gelenkstelle zwischen der Verkehrstechnologie Luftfahrt einerseits und Medien andererseits« (ibid. 102). Im Anschluss an Virilio und indirekt auch an McLuhan verweist er auf die Gemeinsamkeit von Mobilitäts- und Kommunikationstechnologien als Transportmittel, »um räumliche Ferne zu überwinden und Zeit zu gewinnen« (ibid.), aber auch auf den Unterschied – denn nur im einen Fall findet eine tatsächliche physische Fortbewegung statt, die im anderen Fall nicht erforderlich ist. Im Flugzeug fallen beide Technologien zusammen, wobei das Inflight Entertainment nicht nur das »Warten auf die Ankunft« verkürzt, das trotz der hohen Reisegeschwindigkeit als Zeitstillstand empfunden wird, sondern letztlich das »Nicht-Reisen« inszeniert (vgl. ibid. 103).

Eine unmittelbar einleuchtende Funktion von Inflight Entertainment innerhalb der angstbesetzten Flugsituation ist die Ablenkung und Beruhigung der Passagiere. Angst wird vor allem dadurch befördert, dass man im Flugzeug ein »Gefangener« ohne Fluchtmöglichkeit ist, was sich in der Fremdbestimmung durch Pilot und Personal, konkreter noch in der mangelnden Bewegungsfreiheit an Bord und der körperlichen Einengung im Sitz bemerkbar macht. Diese klaustrrophobische Beschränkung steht im Gegensatz zum Freiheitsversprechen des Fliegens und stellt eine maßgebliche Differenz zu individuellen Verkehrsmitteln wie dem Automobil dar. Sie macht den Passagier zum »perfekten Empfänger für die unbarmherzige Fürsorge des Flugpersonals« sowie zum »perfekten Publikum des Filmes [...], der während des Fluges gezeigt wird« (Rosler 1998, 36). Inflight Entertainment dient der »Verdrängung des bewussten Erlebens der Unfreiheit und Passivität an Bord« (Bourry 2004, 104), doch zugleich ist es

selbst Teil dieser Unausweichlichkeit. Der Zuschauer ist den Bildern ausgeliefert (allenfalls den Ton kann er durch Weglassen der Kopfhörer verweigern). Diesen Umstand kommentiert der Blockbuster *FLIGHTPLAN* (USA 2005, Robert Schwentke),<sup>44</sup> wenn der mitreisende Sky Marshall die Flugbegleiterin in einer nahe liegenden selbstreflexiven Anspielung als erstes fragt, welcher Film an Bord gezeigt werde; später beschwert er sich über dessen Langatmigkeit, schaut aber trotzdem hin, denn: »In 10 Kilometern Höhe kann man ja nicht aus dem Kino rennen«.

Angesichts der bisher vorherrschenden apparativen Anordnung des Bordkinos kann man gar von einer »Verdopplung der der Kinosituation zugeschriebenen Merkmale« (ibid. 105) sprechen. Die Passivität und Stillstellung des Körpers, deren bewusstes Erleben/Erleiden Kompensation in der vermeintlichen Allmacht des Sehens findet (wie das z.B. Hitchcock in seiner Kino-Metapher *REAR WINDOW* verdeutlicht hat), ist im Flugzeug zwangsläufig auf die Spitze getrieben.<sup>45</sup> Reale Fenster gibt es zwar auch, durch sie ist allerdings die meiste Zeit nichts außer Himmel und/oder Wolken zu sehen, jedenfalls keine vorbeiziehenden Landschaften wie im Zug. Die Bildschirme und das, was sie zeigen, kann man als Ausgleich für diese fehlenden Fensterbilder begreifen. Doch inwieweit soll Inflight Entertainment ein symbolisches Fenster nach »draußen« sein?

Das unmittelbare »Außen« des Flugzeugs in der Luft, die kalte und haltlose Umgebung, in der Menschen ohne die sie umgebende Maschine nicht überlebensfähig wären, soll definitiv nicht allzu deutlich ins Bewusstsein geraten; es ist vorteilhaft, »die Erkenntnis zu unterdrücken, wo man wirklich ist und der Illusion den Vorzug zu geben« (Rosler 1998, 36). Die Vermeidung der Außenperspektive beginnt zumeist schon vor dem Start: Nur noch selten gehen Passagiere im Freien über das Vorfeld zum Flugzeug, sondern betreten und verlassen es durch Gate-Brücken, in einem geschlossenen Kreislauf von Flughafen zu Flughafen, der einen scheinbar organischen, nahtlosen Innenraum erzeugt. Der Flug selbst ist ein Zwischenstadium, eine Auszeit zwischen zwei Orten, die dem Reisenden das Gefühl vermitteln könnte, außerhalb von Regeln zu stehen, die am Boden gelten, der Welt gleichsam enthoben, »befreit [...] von seinen gewohnten Bestimmungen« (Agué 1994, 119).

Doch die Transiträume des Fliegens sind durch Sicherheitsvorschriften, internationale Rechtsabkommen und auch inoffizielle Gepflogenheiten stark reglementiert.

»Wenn ein Flugzeug auf einem Fernflug saudiarabisches Territorium überquert, verkündet die Stewardess, dass der Konsum von Alkohol für die Zeit des Überflugs untersagt ist. Hier zeigt sich, wie das Territorium in den Raum eindringt« (ibid. 137).

#### **Auch Rosler befasst sich mit der Frage von Raum und Territorium:**

»Mit dem Aufkommen der Flugreise ist der nationale Raum einerseits dreidimensional geworden; zum anderen zeigte sich der Zugang zum nationalen Territorium im Gegensatz zur Offenheit in der modernen maritimen Konvention mehr und mehr Beschränkungen unterworfen« (Rosler 1998, 28).◀**6**

Innerhalb der hochsensiblen Sphäre an Bord eines Flugzeuges herrscht eine paradoxe Form von Neutralität. In einer seltsamen Gratwanderung wird den Passagieren einerseits suggeriert, die Bodenhaftung nicht verloren zu haben, als sei letztlich alles ganz »normal«; zugleich werden sie aber von der Welt »da unten« abgeschirmt – jedenfalls von Bildern, die in der Luft zu prekär sein könnten. Insofern scheint es mir nicht uneingeschränkt zutreffend, wenn Augé von der typischen »Gegenwart des Aktuellen« (ibid. 122) auch im Flugzeug spricht, das er in die Reihe der von ihm beschriebenen »Nicht-Orte« der Übermoderne stellt. Zwar sind an Bord »Indikatoren des Aktuellen« (Bourry 2004, 111) vorhanden, vor allem durch die immer bereitliegenden Zeitungen. Doch die Bewegtbilder werden, auch aufgrund ihres stärkeren emotionalen Potenzials, nach wie vor gründlich gefiltert, und mit bisher wenigen Ausnahmen sind es immer aufgezeichnete und aufbereitete Bilder. Aktualität tritt dabei zurück, zumal wenn das Thema Terrorismus Gegenstand aktueller Berichterstattung ist.◀**7** Aber auch andere Themen, die gerade im Zusammenhang mit Flugverkehr signifikant sind, werden an Bord (tendenziell natürlich auch schon am Boden) ausgeblendet: Migration und Abschiebung zum Beispiel.◀**8**

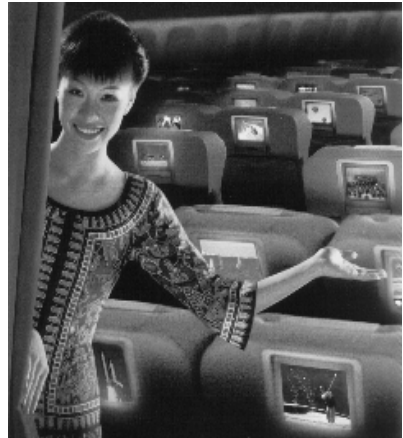
Eine Konfrontation mit dem »Anderen«, mit dem »Fremden« darf und soll in diesem Zwischenraum durchaus stattfinden, doch möglichst in Form konfliktbereinigter Exotik. Denn im unberechenbar heterogenen Publikum des Inflight Entertainment möchte man niemanden ernstlich verstimmen (von rechtlichen Problemen wie der Orientierung an Altersfreigaben hier gar nicht zu sprechen). Dabei kommen regional und kulturell unterschiedliche Standards zur Anwendung – z.B. wird US-Amerikanern bekanntlich höhere Empfindlichkeit gegenüber Flüchen bzw. Gotteslästerung (»profanity«) und sexuellen Bildern unterstellt, zugleich geringere Gewaltsensibilität; für Europa gilt das Gegenteil. Nationale Fluggesellschaften haben ihre spezifischen Richtlinien und Beschränkungen, z.B. die Lufthansa wie auch die israelische Airline El Al in Bezug auf NS-Symbole und Holocaust-Darstellungen. Umgekehrt bietet linien- und

routenspezifische Programmierung die Möglichkeit nationaler »Schaufenster«, sei es durch Dokumentationen und Imagefilme über das Reiseziel, sei es durch spezifische Genres wie Bollywood-Filme auf dem Flug nach Indien.

Zwar scheint durch die allgemeine Privatisierung des Luftverkehrsmarktes die »Tür zur Ära, in der die Herrschaft über die Lüfte eine Frage des nationalen Stolzes war, zugeschlagen« (Rosler 1998, 55). Doch das Inflight Entertainment, das den Airlines zunehmend als Branding-Instrument dient, macht weiterhin auch von nationalen Zuschreibungen Gebrauch. So beschreibt Bourry die Corporate Identity von Fluggesellschaften, die auch

die »Inhalte der medialen Angebote« einschließt, als Verortungsmechanismus: Der Flug »erfährt über den nationalen bzw. lokalen Charakter eines Luftfahrtunternehmens [...] eine jeweils spezifische eigene Prägung. Dies geschieht ganz entgegen Augés Beobachtung der Uniformität von Flughäfen und Flugzeugen« (2004, 110). Hier werden die »Paradoxien der Globalisierung« offenbar, die einerseits nach Gleichartigkeit und Anschlussfähigkeit von Strukturen verlangt, zugleich nach Produktdifferenzierung, die bei den Airlines »über lokale Zeichen bzw. die Bindung von Produkteigenschaften an einen spezifischen nationalen Charakter« (ibid. 111) erfolgt.

Die grenzüberschreitende Mobilität, die das Fliegen verspricht, wird als progressives Moment zur Schau getragen; die damit verbundenen Ängste aber werden vorsorglich durch Erwartungssicherheit gebannt und Irritationen jeglicher Art vermieden. Das mag man neben der vorseilenden Kompromiss- und Zensurbereitschaft als Grund für die oft beklagte Mittelmäßigkeit von Inflight Entertainment verstehen, für die Dominanz des »konventionellen Erzählkino[s], dessen Produkte vornehmlich in Flugzeugen zu sehen sind« (ibid. 106). »Comedy, romantic-comedy, light adventure« empfiehlt die World Airline Entertainment Association (WAEA) auf ihrer Homepage als ideale Genres. Das gilt in jedem Fall für die auf den »mainscreens« in der Economy Class präsentierten Programme, die von den Passagieren nicht durch Wahlmöglichkeiten direkt beeinflusst werden können. Und eine gemeinsame eherne Regel besteht, unabhängig von den angenommenen kulturellen Differenzen, für das Inflight Entertainment aller Fluggesellschaften weltweit: »no airline crash scenes or references to airline disasters!« ◀9



Hier ergibt sich für die Programmierung von Inflight Entertainment allerdings ein Problem: die Nähe von Filmbildern zum Katastrophischen. Eine Nähe, die unfreiwillig auch dem Fliegen eigen ist. Zugespitzt könnte man sagen: In eben diesem Punkt berühren sich die beiden Phänomene. Das zeigt sich nicht zuletzt in den Filmen über das Fliegen: Die meisten von ihnen haben drohende Abstürze und andere Katastrophen zum Gegenstand.◀<sup>10</sup> Diese Problematik betrifft oft gerade den Einsatz von Blockbuster-Filmen, die für das Inflight Entertainment von so zentraler Bedeutung sind. Bestimmte Produktionen »müssen« einfach ins Angebot und werden notfalls massiv zurechtgeschnitten. Ein Beispiel war der vorletzte Bond-Film *DIE ANOTHER DAY* (GB/USA 2002, Lee Tamahori), in dem der Agent ein Weltzerstörungsprojekt namens »Ikarus« (!) verhindern muss. Ein IFE-Redakteur seufzt damals:

»Warum findet man in Hollywood Flugzeugabstürze eigentlich so verdammt spannend? [...] Der Showdown findet in einem auseinanderfallenden Transportflugzeug statt, das neue Maßstäbe der Fluguntauglichkeit setzt [...] Wie dem auch sei, haben die Experten im Schnittraum bei MGM allerhand zu tun, um aus *DIE ANOTHER DAY* einen IFE-geeigneten Hit zu machen« (Mikolitch 2003).

Dieser Umstand verhindert, dass sich die auch im Luftverkehr vorhandene Neigung zur Selbstbespiegelung allzu stark in der Filmauswahl niederschlägt. Von im Flugzeug situierten Filmen können es lediglich Produktionen, die wie der Stewardessen-Trash *A VIEW FROM THE TOP* (*FLIGHT GIRLS*, USA 2003, Bruno Baretto) auf der harmlosesten Comedy-Ebene zu verorten sind, gänzlich unbehelligt auf den IFE-Bildschirm schaffen.◀<sup>11</sup>

## Exkurs: »A Holiday from History«

Abseits der Verwertung von Populärkultur im Inflight Entertainment gab es stets und gibt es auch heute eine breite künstlerische Auseinandersetzung mit dem Fliegen und seinen symbolischen Ebenen (damit sind nicht die glorifizierenden Ölgemälde und anderen z.T. erschütternd banalen Bilder gemeint, wie sie etwa im National Air & Space Museum in Washington in der Abteilung »Art« hängen). Sie reicht vom zeitlosen Motiv der Schwerelosigkeit als Befreiung von Raum und Materie, von der Technikeuphorie der Moderne und der Vorstellung vom globalen Zusammenrücken bis zu eher skeptischen Zugängen in der Gegenwartskunst.◀<sup>12</sup> Mit dem katastrophischen Aspekt des Fliegens hat sich insbesondere Johan Grimonprez beschäftigt. Er kehrt die im Luftraum selbst

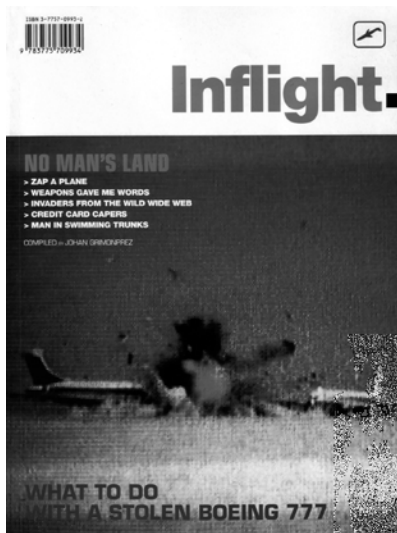
vorherrschende mediale Nicht-Präsenz der Katastrophe und ihrer Kontexte radikal um – visualisiert im Symbol eines nach unten weisenden Flugzeugs. In seinem Experimentalfilm DIAL H-I-S-T-O-R-Y (1997 erstmals als Installation auf der Documenta X zu sehen und seither immer wieder in Ausstellungen vertreten, zuletzt in *Zur Vorstellung des Terrors* in Berlin 2005) wird die Leerstelle der Flugzeugentführung – »Hijacking« oder auch »Skyjacking« – zum Zentrum einer Reflexion über die mediale Darstellung von Geschichte. Grimonprez selbst benennt den Ausgangspunkt des Filmes so:

»True, every technology invents its own catastrophe. TV technology has reinvented a way to look at the world and to think about death. That is, in fact, what the film is about. It analyzes how the media participates in the construction of reality« (Grimonprez 2000, 68).

DIAL H-I-S-T-O-R-Y kombiniert, oft durch Zapping-Geräusche voneinander abgeteilt, heterogenes fiktionales und dokumentarisches Found Footage von Flugzeugentführungen und ihren politisch-medialen Kontexten. Zu den »professionellen« Bildern gesellen sich am Ende auch Amateuraufnahmen wie der von einem Touristenpärchen 1996 zufällig mitgeschnittene Absturz eines entführten Flugzeugs in den Indischen Ozean. Die mehr oder weniger chronologisch montierten Entführungen illustrieren die historischen Entwicklungslinien des Kalten Krieges und des Nahost-Konflikts; einen gewissen Höhepunkt bildet die Flugzeugentführung von Mogadischu 1977, in der Nahost-Konflikt und »Deutscher Herbst« aufeinander trafen. Was im Inneren eines entführten Flugzeugs stattfindet, machen die Bilder dabei nicht sichtbar.◀<sup>13</sup> Auch sonst ist in den Fernsehbildern nicht wirklich viel zu *sehen*:

»When Grimonprez assembles a chronology of hijacks on the basis of television images in DIAL H-I-S-T-O-R-Y, we see that they show us almost nothing at all, or rather, what we see are the gaps and spaces that the television image has to mask because of its immediacy, because it has been broadcast simultaneously with the occurrence of the event, so that it can be perceived as an image« (Öhner 1999, o.S.).

Flugzeugentführer, so vermittelt DIAL H-I-S-T-O-R-Y, eignen sich nicht nur Flugzeuge an, sondern auch das Medieninteresse; die Aneignung der »unpolitischen« Maschine Flugzeug und die Aneignung der Maschine Fernsehen dient dazu, sich in die Geschichte einzuschreiben. »My rendezvous with history« betitelt die Palästinenserin Leila Khaled (zit. nach DIAL H-I-S-T-O-R-Y) ihre Vergangenheit als zweifache Flugzeugentführerin. Grimonprez unterstreicht diesen Zusammenhang:



Im Zusammenhang mit DIAL H-I-S-T-O-R-Y erschien die Publikation *Inflight* (Grimonprez 2000), die sich Merkmale von »realem« *Inflight* Entertainment ironisch aneignet: Sie tarnt sich äußerlich als eines der Hochglanzmagazine, wie sie in Flugzeugen ausliegen, inklusive typischer Bestandteile wie einer Spucktüte und einer Karte mit Sicherheitsinstruktionen. Die enthaltenen Texte kommentieren und ergänzen den Film; damit ähnelt *Inflight* noch in einem anderen Punkt den wirklichen Bordmagazinen: Auch sie dienen oft hauptsächlich als Begleitprodukt der Bewegtbilder d.h. als »Programmzeitschrift«.

»The plane is a metaphor for history. It is transgressive, always on the move between several countries, several homes. Nowadays, home is a nomadic place. [...] Leila Khaled stated in an interview that because there was no Palestinian territory, war had to be fought in a plane; the plane is claimed as home in a state of nowhere« (Grimonprez 2000, 68).

### Ähnlich und doch mit ganz anderer Zielrichtung äußert sich Augé:

»Er [der Nicht-Ort] gibt auch der Geschichte keinen Raum, die sich am Ende in ein Element des Schauspiels verwandelt, zumeist in Texte und Hinweise« (1994, 121f.).

»Außerdem sind sie [die Nicht-Orte] das bevorzugte Objekt all derer, die ihre Leidenschaft zur Bewahrung des Bodenständigen oder zur Eroberung eines Territoriums bis zum Terrorismus steigern. Dass Flughäfen und Flugzeuge [...] besonders häufig zum Ziel terroristischer Anschläge gemacht werden [...], hat seinen Grund zweifellos in der hohen Effizienz [...] Es mag aber auch daran liegen, dass jene, die neue Formen des Sozialisierens und Lokalisierens fordern, darin mehr oder weniger konfus nur die Negation ihres eigenen Ideals erblicken können. Der Nicht-Ort ist das Gegenteil der Utopie« (ibid. 130).

Nachdem Flugzeugentführungen zum Zeitpunkt der Entstehung von DIAL H-I-S-T-O-R-Y eher zum marginalen (oder eben historischen) Phänomen geworden waren, erfuhr das von Grimonprez in den Mittelpunkt seines Films gestellte »Motiv« im September 2001 eine ungeahnte Aktualisierung. Entsprechend wurde sechs Jahre nach der Erstausführung zwar kein »Sequel«, aber eine DVD-Fassung mit Begleitbuch veröffentlicht (Grimonprez 2003), das eine über den Film hinaus bis zum 11.9.2001 aktualisierte »Skyjacker's Timeline« enthält, außerdem einen Essay von Slavoj Žižek, der sich unter dem Titel *A Holiday from History and other real stories* mit den Anschlägen befasst.

Der Titel nimmt Bezug auf die polemische Wendung, wonach sich die USA vor dem 11. September auf »Urlaub von der Geschichte« befunden hätten, aber eben nur scheinbar: »America's peace was bought by the

catastrophes going on elsewhere« (Zizek 2001, o.S.). Den politischen Kontext der Formulierung will ich an dieser Stelle vernachlässigen und sie zu einem anderen Zweck gebrauchen – um die Frage zu stellen, ob Flugreisende sich nicht nur auf dem Weg in den Urlaub befinden, sondern im Flugzeug so etwas wie »Urlaub von der Geschichte« (und letztlich auch von der Gegenwart) machen können. Und falls ja – ist dieser Urlaub zu Ende? Oder zumindest in seiner Idylle bedroht?

## Down to Earth

Terrorismus als globales politisches Thema lässt sich im Luftverkehr kaum mehr ausblenden; eher schon scheint es als omnipräsente Bedrohung alles andere zu übertönen, insbesondere durch den massiven Ausbau von Sicherheitskontrollen und Überwachungsmaßnahmen. Mehr denn je hat sich bewahrheitet, was vor Jahren schon erahnt wurde: »Das gesamte System des internationalen Luftverkehrs scheint sich jetzt um das Gespenst des internationalen Terroristen zu organisieren« (Rosler 1998, 68). Durch die Anschläge vom 11. September haben sich auch die Tabus und Widersprüche im Inflight Entertainment verschärft. Aber mindestens ebenso wichtig wie der Blick auf äußere Einflüsse und »Inhalte« ist die Frage, wie sich die technisch bedingten strukturellen Neuerungen im Inflight Entertainment selbst auf die Bilder auswirken.

Inflight Entertainment folgte bisher einem klaren Programmschema, das auf die anderen Elemente der Flugreise wie Speisen- und Getränkeausgabe oder Warenverkauf abgestimmt ist. Aufmerksamkeitssteuerung soll die »strukturelle Passivität des Aufenthalts an Bord« (Bourry 2004, 104) überwinden, dem auf diese Weise allerdings deutlich der lineare Verlauf von Zeit eingeschrieben wird. Doch die neuen technischen Entwicklungen haben »Auflösungstendenzen [...] in Gang gesetzt. [...] Der Zwang zur Passivität an Bord von Verkehrsmaschinen wird [...] nicht mehr allein durch Programmstrukturen überspielt, sondern diese werden aufgebrochen« (ibid. 106f.). Die augenfälligste Veränderung ist der Wechsel von Großbildschirmen, die als Nachfolger der Kinoleinwand alle Passagiere zugleich adressieren, zu Kleinbildschirmen an den einzelnen Sitzplätzen. Neben den Bildschirmen vervielfältigt sich auch das Programmangebot: Statt einer alternativlosen Abfolge von Filmen stehen nun mehrere, parallel geschaltete Kanäle zur Verfügung, zunehmend auch in der Economy Class. Sie können ggf. »on demand« gestartet werden (was bis auf weiteres noch der Business und First Class vorbehalten bleibt). Die wachsenden Entscheidungsspielräume und das individuelle Zeitmanagement verstärken den von Bourry

beschriebenen Effekt des »Nicht-Reisens«.◀**15** Das Reisen wird zum »Aufenthalt in medialen Erlebnissräumen« (ibid. 112), womit sich das bisherige Empfinden von Nähe und Ferne, Raum und Zeit und somit die »Wahrnehmung von Welt« (ibid. 113) grundlegend wandelt.

Was die präsentierten Inhalte betrifft, ist der Wechsel zu Einzelbildschirmen von entscheidender Bedeutung, denn Zensurfragen knüpften sich zum Großteil an das im Flugzeug unfreiwillig versammelte »Kinopublikum« und seinen mutmaßlich kleinsten gemeinsamen Nenner. Das ändert sich, sobald Passagiere »ihr« Programm selbst wählen können wie am heimischen Fernseher.◀**16** Gemessen am »mainstream auf der mainscreen« bieten sich neue Möglichkeiten für die redaktionelle Programmgestaltung. Das Erscheinungsbild von Inflight Entertainment hat sich bereits stark dem Fernsehen angenähert; über das reine Filmprogramm hinaus gibt es deutlich mehr heterogenes Material und zugleich mehr »flow« – d.h. Serienfolgen und Magazinsendungen, die sich durch zwischengeschaltete Kurzbeiträge, Eigenwerbung der Fluggesellschaften und routenspezifische Hinweise zu einem Programmfluss verbinden, der meist schon mit den nun ebenfalls medial vermittelten Notfallinstruktionen beginnt und lediglich durch die Bilder der »Airshow« (Daten und Landkarten zum Flugverlauf) unterbrochen wird. Auch die bisherige Fixierung von Inflight Entertainment auf rein fiktionale Unterhaltung (beim Einsatz von Fernsehformaten wurde immer vor allem auf Sitcoms zurückgegriffen) verschiebt sich: Neben Dokumentationen werden zunehmend auch so genannte Reality-Formate eingesetzt, die nicht zuletzt aufgrund ihrer geringen Produktionskosten einen Großteil der aktuellen Fernsehproduktion ausmachen.

»Kino und Flugzeug« hat Edgar Morin einst im gleichnamigen Einleitungskapitel zu seinem Buch *Der Mensch und das Kino* (auf das auch Vrääth Öhner in einem Begleittext zu DIAL H-I-S-T-O-R-Y Bezug nimmt)◀**17** mit großen Worten zueinander in Beziehung gesetzt – eine antithetische Beziehung allerdings, in der die beiden Entrückungsmaschinen ihre Positionen zwischen Traum und Realität einmal vertauschen. Während das Flugzeug ursprünglich den »Traum [...] sich von der Erde loszureißen« verwirklichen, der Film dagegen »die irdische Wirklichkeit unmittelbar spiegeln« wollte (Morin 1958, 9), sei es dem Flugzeug »nicht gelungen, sich von der Erde zu lösen. Es hat sie nur bis in die Stratosphäre ausgedehnt und die Entfernungen verkürzt« (ibid. 10). Umgekehrt habe sich der Film erhoben »in einen Traumhimmel« (ibid.), »seinen Aufschwung über die Wirklichkeit hinaus genommen« (ibid. 12). In der Tat ist »die Außergewöhnlichkeit des Fliegens [...] zur Gewöhnlichkeit der Flugreise« (Rosler 1998, 37) geworden, die wenig überirdischen Glanz verbreitet – Fliegen, auf bestimmten Strecken schon alltäglicher und kostengünstiger als die Fortbewegung am Bo-

den, verbindet Teile der Erde miteinander, nicht so sehr die Erde mit dem Himmel. Ob sich das Kino noch im Traumhimmel befindet (oder je ganz dort befunden hat), sei dahingestellt; was das »Kino über den Wolken« angeht, ist es spätestens als »Fernsehen über den Wolken« deutlich bodennäher geworden. Wenn sich Inflight Entertainment strukturell immer weiter den Gegebenheiten am Boden annähert, wie weit kann es sich dann noch den »realen« oder zumindest den fernsehaktuellen Bildern der Welt entziehen? Dass im Flugzeug synchron dasselbe zu sehen ist wie in terrestrischen Fernsehprogrammen, ist technisch bereits möglich – aber ist es auch gewollt? Als »Zensurproblem« sind Nachrichten ihrer geringeren Berechenbarkeit wegen schwieriger zu bewältigen als Spielfilme. Nachrichten bedeuten eine direktere Präsenz politischer Kontexte oder auch nur eine Erinnerung des Fliegenden an den eigenen, fragilen Zustand. Hier ergeben sich wesentliche Veränderungen: Wenn für den Luftverkehr kein eigenes Material mehr vorproduziert bzw. ausgewählt wird und wenn zunehmend Live- und »Echtzeit«-Aufnahmen in das System einbrechen, ist es nicht mehr ohne Weiteres möglich, die »Airworld« als eine von unliebsamen Bildern freie Schutzzone zu erhalten, die im Wortsinne Eskapismus ermöglicht.

Will man die »Flugbilder« unterteilen in Bilder *vom* Flugzeug, Bilder *im* Flugzeug und Bilder *aus* dem Flugzeug, **18** findet sich eine Bildgattung, in der diese Kategorien alle zusammenfließen: die Bilder der Außenbordkameras, die mittlerweile auf vielen Flügen bei Start und Landung zum Einsatz kommen und den Blick nach draußen bzw. nach unten zulassen. Rosler kolportiert eine makabre Anekdote, in der Passagiere durch eine solche Kamera zu »Zeugen ihres eigenen Absturzes« wurden; sie vermutet dahinter allerdings »Seemannsgarn des Himmels« (1998, 36). Allerdings hat sich vor kurzem etwas Ähnliches tatsächlich ereignet, wobei die Verquickung von Innen- und Außensicht noch absurder war – die Passagiere sahen dabei nicht Bilder aus dem Flugzeug selbst, sondern Live-Bilder aus dem Fernsehen. Die US-Billigfluggesellschaft JetBlue war bei ihrem Start im Jahr 2000 die erste, die Satellitenfernsehen in ihre Flugzeugkabinen übertragen ließ. Am 21. September 2005 entging eine Maschine dieser Airline auf einem Flug Richtung New York nur knapp einem Unglück. Nachdem sich ein defektes Bugrad nicht einfahren ließ, kreiste der Pilot mehrere Stunden über Los Angeles, um Treibstoff zu verbrennen und anschließend auf dem dortigen Flughafen notzulanden. Während dieser Zeit schaltete sich u.a. der Nachrichtensender CNN live in das Geschehen ein, was die Passagiere direkt auf den Bordbildschirmen mitverfolgen konnten. Unmittelbar vor der Notlandung allerdings, bei der die Reifen Feuer fingen, wurden die Monitore abgeschaltet; soviel Simultanität wäre wohl auch kaum zu ertragen gewesen. Ein

Absturz wurde letztlich nicht daraus – aber doch eine recht unsanfte Rückkehr zum Boden, der das Flugzeug und seine Insassen nie wirklich losgelassen hat.

*Dieser Beitrag ist Dorothee Becker gewidmet, ehemalige Redakteurin für das Filmprogramm der israelischen Fluggesellschaft El Al und vor allem eine überaus feinfühlige und kluge Persönlichkeit, die am 15.10.2005 viel zu früh verstorben ist.*

## Anmerkungen

- 01►** Beim 2005 live im Fernsehen übertragenen »Rollout« des A 380 waren die Regierungschefs aller beteiligten Staaten anwesend; Bundeskanzler Gerhard Schröder nahm ihn in seiner Rede gar zum Anlass, einen bemühten Bogen von Goethe bis zum Airbus zu schlagen und (in Anspielung auf den amerikanischen Konkurrenten Boeing) die Innovationskraft des »guten alten Europa« zu betonen. Äußerlich unterscheidet sich der neue Jet bis auf die erweiterten Größendimensionen letztlich nicht vom Prinzip bisheriger Flugzeugtypen (ein Rumpf mit zwei separaten Tragflächen). Doch er wird wohl auch der letzte seiner Gattung sein: Während er an den Start geht, arbeiten Ingenieure schon an den »Blended Wing Bodies«, den Nur-Flüglern, die einen völligen Wandel des gewohnten Erscheinungsbildes von Luftfahrzeugen bedeuten und damit auch »das Ende des Flugzeugs, wie wir es kennen« (Eisenbrand/Vegesack 2004, 8).
- 02►** Der Band *Airline. Identity, Design and Culture* (Lovegrove 2000) gliedert sich in die Bereiche »Fashion«, »Food«, »Interiors« und »Identity«; die Ausstellung »Airworld« und der zugehörige Katalog (Eisenbrand/Vegesack 2004) behandeln die Themen Flughafenarchitektur, Flugzeugkabine, Flugzeugsitz, Corporate Design, Uniformen, Bordessen und Plakatkunst; im Katalog zur Ausstellung *Die Schwingen des Kranichs. 50 Jahre Lufthansa-Design* (Fischer 2005) gibt es Kapitel zu Corporate Design, Innenausstattung, Bordgeschirr, Mode, Shopping, Werbung und Erinnerungskultur. Das Thema Flughafenarchitektur nimmt eine Sonderstellung ein, hierzu existieren eigene Publikationen, Ausstellungen und Symposien (siehe u.a. Rosler 1998, Gordon 2004). Zum geplanten Bau eines neuen Terminals für den Frankfurter Flughafen gab es 2005 eine eigene Ausstellung im Deutschen Architektur Museum Frankfurt, parallel zur benachbarten Lufthansa-Schau.
- 03►** Vgl. die Aufstellung »Historical Firsts« auf der Homepage der World Airline Entertainment Association, [www.waea.org/ife.htm](http://www.waea.org/ife.htm) (5.12.2005).
- 04►** FLIGHTPLAN ist einer der ersten Filme, der mit der Zurückhaltung Hollywoods nach dem 11. September 2001 bricht und sich mit dem Thema Terrorismus im Flugverkehr beschäftigt (wobei sich in einer angestrengten Konstruktion statt arabischer Terroristen der Sky

Marshall als Täter erweist, der nicht aus politischen oder religiösen, sondern aus rein finanziellen Motiven handelt). Das Flugzeug, das mit seinen Ausmaßen auf den neuen Airbus-Jet verweist, wird dabei als Schauplatz ausgiebig zelebriert; es ist der eigentliche Hauptdarsteller – neben Jodie Foster als Triebwerksingenieurin, die an Bord nach ihrer verloren gegangenen Tochter sucht: »Sie baute das Flugzeug von Grund auf. Nun muss sie es wieder in seine Einzelteile zerlegen« (Presseslogan).

- 05► Diese spezielle Rezeptionsweise macht die zufällig zusammengewürfelten Passagiere auch zur idealen Werbezzielgruppe und zum perfekten Analysematerial für die Marktforschung, denn die geschlossene Versuchsanordnung im Flugzeug ermöglicht ›Vollerhebungen‹ mit 100% Reichweite (ein nicht unerheblicher Aspekt angesichts des Umstandes, dass Flugzeuge auch von Werbung und Promotion durchsetzte Orte sind, nicht nur durch den Verkauf zollfreier Waren).
- 06► Der Flughafen als Ort des Übergangs muss dabei besonders streng überwacht und kontrolliert werden; für Rosler ist er eine »Nichtnation, aber keinesfalls eine Transnation« (1998, 64), ein nicht-privater, aber auch nicht wirklich öffentlicher Raum, in dem Menschen wie Waren zirkulieren – ein Ausdruck der »Herrschaft des Konsums über das Soziale« (ibid. 77).
- 07► Seitens der Luftfahrtunternehmen liegt die Motivation, Fluggästen die Möglichkeit terroristischer Anschläge zu vergegenwärtigen, allenfalls darin, die Akzeptanz immer umfangreicherer Sicherheitsmaßnahmen zu erhöhen.
- 08► Flüchtlinge wurden allerdings in jüngerer Zeit immer häufiger zu Kinofiguren – auch in zwei auf Flughäfen angesiedelten Filmen, die das Thema stark romantisieren: *TOR ZUM HIMMEL* (D 2003, Veit Helmer) und *THE TERMINAL* (USA 2004, Steven Spielberg). Ersterer erschwert seinen möglichen Einsatz im Inflight Entertainment auch durch den Einstieg mit einem Flugzeugabsturz, der sich dann jedoch als Simulation, als Notfallübung am Boden erweist.
- 09► [www.waea.org/ife.htm](http://www.waea.org/ife.htm) (5.12.2005). Das »Darstellungsverbot« von Flugzeugkatastrophen wird in den Editing Standards der WAEA an erster Stelle genannt. Auf dieses erste »no« folgen im Weiteren »careful about terrorism or references to terrorism« und an späterer Stelle »no racist comments or denigrating references to culture, religion, or nationality« - nach »no nudity/sex scenes«, »no profanity« und »no images of/references to other airlines«. Die Schnittfassungen großer Hollywood-Filme werden diesen Regeln entsprechend von den Majors selbst gezielt für die IFE-Auswertung erstellt und ähneln den TV-Schnittfassungen (»non-theatrical releases«).
- 10► Dessen ungeachtet spart die 1991 von der Lufthansa herausgegebene Publikation *Himmliches Kino. Filme vom Fliegen* diesen dramaturgischen Faktor und damit ein nicht unerhebliches Subgenre gänzlich aus.
- 11► Anders verhält es sich mit der Filmauswahl und -zensur an Bord von Schiffen: Da Passagierschiffe als »schwimmende Hotels« begriffen werden und das Bordkino hier ein freiwillig aufgesuchtes Unterhaltungsangebot ist, ist es beispielsweise möglich, während

einer Kreuzfahrt TITANIC zu zeigen – selbst wenn reale Eisberge in Sicht sind.

- 12►Bei aller Skepsis: »Doch die Emphase des Fliegens, die in der heroischen Epoche der klassischen Moderne so vielfältigen Ausdruck fand, ist in der Gegenwart nicht ganz verschwunden« (Asendorf 2004, 283). Siehe auch die Ausstellungen SCHWERELOS – DER TRAUM VOM FLIEGEN IN DER KUNST DER MODERNE 1991/92 in Berlin und WINGS OF ART – MOTIV FLUGZEUG 2003/2004 in Aachen.
- 13►In seinem Mogadischu-Doku-Drama TODESSPIEL (D 1997) widmete Heinrich Breloer diesem »Mangel« viel dramaturgische Aufmerksamkeit und versuchte ihn mit nachinszenierten Szenen zu beheben.
- 14►Der Text erschien ursprünglich unter dem Titel »Welcome to the desert of the real«; Zizek verweist darin wie so oft auf eine lange Reihe von Filmen, in diesem Fall auf die vielen Katastrophenfilme, in denen man die Bilder des 11. September schon gesehen habe. Eine ähnliche Herangehensweise beherrschte damals viele Feuilleton-Artikel zum Thema und wird von Theweleit nicht zu Unrecht problematisiert: »Es ist eine verbreitete Mode bei Kulturwissenschaftlern, Filme als Belegmaterial für laufende kulturelle Prozesse zu gebrauchen (oder auch zu missbrauchen), wobei ein jeweils rein inhaltlicher Zugriff auf die Filme als ausreichend erachtet wird, niemals aber Besonderheiten der Machart der Filme, niemals also die Realität der Filme selbst Beachtung findet; sie werden zitiert wie Buchstabensätze, Zeitungsausschnitte, eine massive Nichtachtung der Filme als Filme« (Theweleit 2002, 229).
- 15►Auch die bisherige »Abgrenzung zur Außenwelt« (Bourry 2004, 108), die in Nicht-Erreichbarkeit an Bord bestand, wird durch Internet und E-Mail sowie den momentan noch untersagten Empfang von Mobilfunk bald ein Ende haben. Dabei konzentrieren sich immer mehr Möglichkeiten der Mediennutzung auf den Passagiersitz, während zugleich die tatsächliche Bewegungsfreiheit an Bord immer größer wird.
- 16►Es wird interessant zu beobachten, welche Tabuzonen allgemeiner und flugspezifischer Art dennoch übrig bleiben – Abstürze gehören sicherlich dazu.
- 17►»The point of Morins little story about a historical coincidence is that the airplane and cinema soon came to swap roles. [...] Of course, this story does not tell us the whole truth; it fails to mention the links that film has had and still has, with trade and war, for example. It is a falsifying tale whose sole purpose is to present familiar facts from an unaccustomed perspective. But according to Friedrich Nietzsche, this 'perspectivism' is the last possibility of truth left to us because, by merit of its apparent narrowness, it at least preserves us from the greatest illusion of all, namely that such a thing as an objective or universal truth exists at all« (Öhner 1999, o.S.). Öhner überträgt dieses Prinzip auf die Perspektivierung von Geschichte bzw. Geschichtsdarstellung in DIAL H-I-S-T-O-R-Y und beschließt seine Analyse mit der Bemerkung: »To return to Morin: after cinema had outstripped the airplane as a dream factory, the dream of flying returned on television as a nightmare« (ibid.).
- 18►Soweit man »Flugbilder« überhaupt konkret auf Flugzeuge beziehen möchte; unter Bildern

aus dem Flugzeug könnte man aber auch allgemein die Bilder fliegender Kameras verstehen.

## Literatur

**Asendorf, Christof** (1997) Leitbild Luftfahrt. Entwicklungen in Kunst, Design und Architektur seit den dreißiger Jahren. In: Eisenbrand / Vegesack 2004, S.264-288.

**Augé, Marc** (1994) Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt a.M.: S. Fischer.

**Bourry, Thomas** (2004) Wie die Zeit im Flug vergeht. Stillstand und Beschleunigung beim Reisen in Jetgeschwindigkeit. In: fast forward – Essays zu Zeit und Beschleunigung. Hrsg. v. Hartmut Rosa. Hamburg: Körber-Stiftung, S.101-114.

**Deutsche Lufthansa AG** (Hrsg.) (1991) Himmlisches Kino. Filme vom Fliegen. Frankfurt a.M.

**Eisenbrand, Jochen / Vegesack, Alexander von** (Hrsg.) (2004) Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Weil am Rhein: Vitra Design Stiftung.

**Fischer, Volker** (2005) Die Schwingen des Kranichs. 50 Jahre Lufthansa-Design. Frankfurt a.M.: Edition Axel Menges.

**Fitton Hauß, Barbara** (2003) Eine Zeitreise in der Flugzeugkabine. In: Eisenbrand / Vegesack (2003), S.82-122.

**Gordon, Alastair** (2004) Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure. New York: Metropolitan Books.

**Grimonprez, Johan** (2000) Inflight. Ostfildern: Hatje Cantz.

**Grimonprez, Johan** (2003) dial H-I-S-T-O-R-Y. Brüssel / Ostfildern: argos editions / Hatje Cantz.

**Kirn, Walter** (2001) Up in the Air. New York: Doubleday.

**Lovegrove, Keith** (2000) Airline. Identity, Design and Culture. New York / Kempen: teNeues.

**Mikolitch, Lindsay** (2005) Kino über den Wolken. In: Lufthansa Magazin 04/2005, S.108f.

**Mikolitch, Lindsay** (2003) Warum findet Hollywood Flugzeugabstürze so verdammt spannend? In: Atlas Air Newsletter, 1/2003, S.3.

**Morin, Edgar** (1958) Der Mensch und das Kino. Stuttgart: Klett.

**Öhner, Vrääth** (1999) On seeing, flying and dreaming. In: Johan Grimonprez 2003, o.S.

**Rosler, Martha** (1998) An der Stelle der Öffentlichkeit. Beobachtungen einer Vielfliegerin. Ostfildern: Hatje Cantz.

**Seeßlen, Georg / Metz, Markus** (Hrsg.) (2002) Krieg der Bilder. Bilder des Krieges. Abhandlung über die Katastrophe und die mediale Wirklichkeit. Berlin: Tiamat.

**Sharpe, Mike** (1998) Die größten Flugzeugkatastrophen. Bindlach: Gondrom.

**Theweleit, Klaus** (2002) Der Knall. 11. September, das Verschwinden der Realität und ein Kriegsmodell. Frankfurt a.M. / Basel: Stroemfeld / Roter Stern.

**Tyler, Parker** (1973) The Shadow of an Airplane Climbs the Empire State Building. A World Theory of Film. New York: Anchor Books.

**Zizek, Slavoj** (2001) A Holiday from History and Other Real sSeries. In: Johan Grimonprez 2003, o.S.