

Kritische Infrastrukturen: Sicherheitskulturen urbaner Gesellschaften im Wandel¹

Eingeladener Beitrag zum Fachworkshop „Konturen eines technik- und sozialwissenschaftlichen Sicherheitsverständnisses“²

Jörg Potthast, 4.12.15

potthast@soziologie.uni-siegen.de

Wie lässt sich ein technik- mit einem sozialwissenschaftlichen Verständnis von Sicherheit anreichern und umgekehrt? Inwiefern kann eine solche Verbindung oder gar eine Integration gelingen, wenn man sich auf die „Mikroebene“ begibt? Ich möchte zu dieser Frage Überlegungen zu einem exemplarischen Fall beisteuern.

Ein Ort, an dem sich unsere urbanen Gesellschaften beinahe schon „traditionell“ als besonders verwundbar erweisen, sind Flughäfen. Flughäfen und der Flugverkehr stehen im Zentrum der folgenden Ausführungen. Sie fehlen in keiner Aufstellung „kritischer Infrastrukturen“. Diese Rubrik hat jedoch (wenn ich das so schroff sagen darf?) kaum zu einem empiriefähigen Sicherheitsverständnis beigetragen. Das heißt nicht, dass man auf sie verzichten sollte; ich kann aber wohl behaupten, dass eine konzeptuelle Fundierung von Seiten

¹ Nicht zitierfähige Manuskriptversion. Folgende Ausarbeitungen sind in Vorbereitung: „Flughäfen sind keine Nichtorte. Perspektiven für die Erforschung von Infrastrukturen mit politischen Eigenschaften“ (*Soziologie*); „Dienstbarkeitsarchitekturen im Widerstreit: Zur politischen Soziologie internationaler Flughäfen“ (*Dienstbarkeitsarchitekturen*, hrsg. von M. Krajewski, K. Marshall, S. Trüby. Tübingen); *Gefährlich unauffällige Passanten. Eine technografische Studie des globalen Terrorismus* (Wiesbaden; zusammen mit Dominique Linhardt).

² Der Fachdialog Sicherheitsforschung ist eine im Verbund von Fraunhofer ISI (Peter Zoche), der Universität Freiburg (Stefan Kaufmann) und dem MPI für ausländisches und internationales Strafrecht (Harald Arnold) konzipierte Veranstaltungsserie und wird aus Mitteln des BMBF gefördert (<http://www.sifo-dialog.de/sifo-de/index.php>).

der Sozialwissenschaften noch aussteht – und dafür folgenden Vorschlag unterbreiten: Flughäfen sind kritische Infrastrukturen, insofern sich darin einander widerstrebende Praktiken der Aneignung begegnen.

Diese Lösung klingt so lapidar, dass ich zunächst noch einmal das Problem zuspitzen muss, auf das sich auch die Konzeption dieser Tagung beruft. Es bedürfe eines von Technik- und Sozialwissenschaften gemeinsam getragenen Sicherheitsverständnisses. Gehen wir einmal vom Schlimmsten aus: Der Dialog zwischen diesen Fraktionen ist abgebrochen. In der folgenden, einem schon längere Zeit zurückliegenden Interview entnommenen Szene sehe ich ein Muster für solche Abbrüche.

Paul Andreu, Architekt aller Terminals am Flughafen Paris-Roissy Charles de Gaulle berichtet von einem heftigen Streitgespräch. Eines Tages habe ihm der Vorstand der Geschäftsleitung vorgehalten: „Was glaubst Du eigentlich, wem dieser Flughafen gehört? Dir oder mir?“ Seiner Darstellung nach hat er diese provozierende Frage zunächst stockend, aber dann doch recht kühl mit den folgenden Worten pariert: „Er gehört, ... er gehört weder Dir noch mir. Er gehört gar niemand.“ Der Kontext des Gesprächs lässt keinen Zweifel zu, worum es geht. Hier stehen einander gegenüber: ein Stararchitekt, der über ein enormes symbolisches Kapital verfügt – und ein Vorstand, der sich zum Anwalt all jener erklärt, die diesen Flughafen nutzen und betreiben und dabei mit gravierenden Mängeln bei der Funktionalität konfrontiert sind.³

Ich lege mich fest: dies ist keine Karikatur, sondern ein Muster, nach dem auch Gespräche zwischen Technik- und Sozialwissenschaften über ein gemeinsames Sicherheitsverständnis abreißen. Sie kennen die Klischees: Der eine spricht über die Welt und ist Realist, der andere über die Welt im Kopf und ist Mentalist; der eine kennt nur Funktionalität, der andere nur symbolische Ordnungen. Der erste buchstabiert Sicherheit in handfesten Anforderungen an Personen und Geräte; der zweite betont, dass es weniger auf objektive, als vielmehr auf subjektiv wahrgenommene und interpretierte Aspekte der Sicherheit ankommt. Mit dieser Arbeitsteilung befestigt sich dann, immer weiter, eine große Trennung: Hier die

³ Interview mit dem Verfasser (Verwaltungssitz der Pariser Flughäfen, 13.4.1999); vgl. Potthast 2007: 168ff.

Objektbestände und die harten Wissenschaften, dort die Bedeutungen und die weichen Disziplinen.

Der Unterschied zwischen dem zitierten Muster auf der einen Seite und der Realität des Dialogs zwischen Sozial- und Technikwissenschaften auf der anderen Seite liegt darin, dass sich Vorstand und Architekt, wenn der Betrieb weitergehen soll, einen Gesprächsabbruch nicht erlauben können. Auch nicht mit dem Hinweis (des Architekten) auf ein Niemandsland, in dem keiner das letzte Wort hat oder in letzter Instanz bestimmt.

Hier möchte ich ansetzen und ihre Auseinandersetzung in einer fingierten Weise fortsetzen, insofern ich nämlich unterstelle, dass die Kontrahenten eine Anregung aufgreifen, die in den Sozialwissenschaften unter dem Titel „practice turn“ (Schatzki et al. 2001) diskutiert wird. Wer sich auf diese „Wende zu den Praktiken“ verpflichtet, versetzt sich in die Lage, die Polarisierung und die ungeeignete Arbeitsteilung zwischen Realisten und Mentalisten zu beenden, und stattdessen nach Praktiken oder Praxisformen der Aneignung fahnden. Diese fingierte Verlängerung stützt sich nicht auf Primärdaten, sondern auf einen Literaturüberblick, dessen Ergebnis ich schon vorweggenommen habe: an zeitgenössischen Flughäfen überlagern sich Praxisformen der Aneignung, kommen einander in die Quere und lassen sich folglich nicht, auch nicht im Namen der Sicherheit, entwirren, vereinheitlichen und bereinigen. Aus solchen Einsichten in „kritische Spannungen“ lassen sich keine „Maßnahmen“ zur Erhöhung von Sicherheit ableiten, aber sie erhöhen, ohne in Sphären der Abstraktion abzuheben, das Reflexionsniveau.

„Praktiken“ haben sich in der sozialwissenschaftlichen Theoriediskussion, stark durch Anthony Giddens befördert, als „dritter Weg“, quer zur etablierten Arbeitsteilung zwischen Realisten und Mentalisten, weitgehend etabliert. Praktiken der Aneignung zu eruieren heißt, in leichter Abwandlung einer bemerkenswerten Synthese von Andreas Reckwitz (2003): Verhaltensroutinen als zugleich verkörpert, verdinglicht und im Hinblick auf „praktisch“ gebundene und doch auf Generalisierung drängende Wissensbestände zu beschreiben. Wie soll das gehen? Drei Komponenten müssen zusammenkommen: Praktiken der Aneignung sind (1) dort zu bestimmen, wo langwierige Kontroversen den Verdacht auf heterogene Praxisformen und darin eingebundene Wissensbestände nahelegen; dort lohnt sich (2) der Aufwand einer deskriptiven Mikrofundierung; Praktiken sind m. a. W. immanent, aus sich

selbst heraus, in einem platten, flachen, verdichtenden Modus der Beschreibung zu erschließen; dabei ist (3) ihrem expansiven Charakter zu folgen und ihr Drang zum Holismus herauszustreichen.⁴

Dieser Vorgehensweise verpflichtet werde ich nun, Abschnitt für Abschnitt, immer wieder von vorn, Praktiken der Aneignung charakterisieren. Im ersten Abschnitt gehe ich der Äußerung des zitierten Vorstands nach. Dessen Forderung nach einer konsequenten Dienstleistungsorientierung läuft auf Praktiken der Aneignung hinaus, die alle Beschäftigten auf eine kommerzielle Dauerrevolution verpflichten. In den darauffolgenden Abschnitten werden zweitens rituelle, drittens imperiale sowie drittens experimentelle Praktiken der Aneignung charakterisiert.

1. Kommerzielle Praktiken der Aneignung

Seit der Flugverkehr in globalem Maßstab weitgehend über Hub-Flughäfen abgewickelt wird, beziehen diese stetig wachsenden Drehkreuze als Plattformen des Umsteigeverkehrs teilweise mehr Einnahmen aus dem Einzelhandel als mit dem Flugbetrieb. Zahlungskräftige Kundschaft im Transferbereich: Was für die Bewirtschaftung der Immobilien eine willkommene Einkommensquelle darstellt, ist für die Enthusiasten des Fliegens eine ernüchternde

⁴ Durch die Betonung der „Aneignung“ wird dieser dritte Schritt hier deutlich stärker betont als in Reckwitz‘ Skizze der „Grundelemente“ einer Theorie sozialer Praktiken (2003: 289). „Der ‚Ort‘ des Sozialen ist damit nicht der (kollektive) ‚Geist‘ und auch nicht ein Konglomerat von Texten und Symbolen (erst recht nicht ein Konsens von Normen), sondern es sind die ‚sozialen Praktiken‘, verstanden als know-how abhängige und von einem praktischen ‚Verstehen‘ zusammengehaltene Verhaltensroutinen, deren Wissen einerseits in den Körpern der handelnden Subjekte ‚inkorporiert‘ ist, die andererseits regelmäßig die Form von routinisierten Beziehungen zwischen Subjekten und von ihnen ‚verwendeten‘ materialen Artefakten annehmen. Aus praxeologischer Perspektive geht es weniger um die emphatische Totalität einer ‚Praxis‘, sondern darum, dass sich die soziale Welt aus sehr konkret benennbaren, einzelnen, dabei miteinander verflochtenen Praktiken (im Plural) zusammensetzt.“

Entdeckung (***)ABB. 1, „We turn fliers into buyers“)⁵ und für die Betreiber der Flughäfen der Anlass, eine Dienstleistungsrevolution anzustrengen, auf die Sozialwissenschaften über eine Arbeit zu Flugbegleiterinnen aufmerksam geworden sind.

Ein ehemaliger Vorstand der schwedischen Fluggesellschaft SAS hält sich zugute, diese Revolution eingeleitet zu haben. Sein Manifest ist unter dem Titel „Moments of truth“ (Carlzon 1987) erschienen. Es erklärt Wahrhaftigkeit zur entscheidenden Ressource und führt aus, dass sich Unternehmen nur dann am Markt behaupten werden, wenn sie alles auf die Optimierung von Dienstleistungsbegegnungen setzen, die dieses Prädikat der Wahrhaftigkeit verdienen. Die Rede von „Momenten“ (der Wahrheit) ist mit Bedacht gewählt; das Produkt einer Fluggesellschaft setze sich aus Millionen kurzer Dienstleistungssequenzen zusammen (vgl. Lash, Urry 1994: 201). Beim Imperativ des Gefühls(mikro)managements und der Verpflichtung auf permanente „Emotionsarbeit“ geht es nicht nur um die Vermeidung negativer Gefühlsäußerungen gegenüber Kundinnen und Kunden. Dem Personal werde nicht nur nahegelegt, Ärger und Ängste der Fluggäste wegzulächeln. Vielmehr werde es dazu angehalten, die Kabine wie ihr eigenes Wohnzimmer zu begreifen und den Passagier darin wie einen privaten Gast zu empfangen und zu bemuttern (Hochschild 1990: 100). Diese Art des Gefühlsmanagements erschließt also gezielt im häuslichen Kontext erlernte Formen der Selbstkontrolle. An die Beschäftigten ergehe die Anweisung, die Authentizität privater Räume zur Norm der Darstellung im beruflichen Kontext zu machen (ebd.). Das Muster, mit dem hier bis dahin unscheinbare Dienstleistungsbegegnungen aufgewertet, zum Gegenstand emotionalen Managements gemacht und als Geschäftsmodell generalisiert werden (***)ABB. 2, „we’re just as essential to customer satisfaction“), erhält sich bei der Übertragung auf das Bodenpersonal. Seit Flughäfen hinsichtlich regionaler Einzugsgebiete ihre Monopolstellung verloren haben, gilt die Formel: Wie im Himmel so auf Erden: kommerzielle Praktiken dehnen sich aus und bilden ein Regime, das noch die letzte Bastion einnimmt. Praktiken der kommerziellen Aneignung erobern – in der anschaulichen Sprache Hochschilds – auch noch die Herzen des an Flughäfen beschäftigten Bodenpersonals.

⁵ Die Abbildungen finden sich im Anhang. Alle dort gezeigten Abbildungen sind als Werbeanzeigen in den Jahrgängen 2000-2003 der Zeitschrift *Passenger Terminal World* erschienen.

Zumindest der zahlungskräftigen Kundschaft möchte man nicht zumuten, dass sie Flughäfen vor allem mit langen Warteschlangen an der Sicherheitsschleuse und einer unangenehmen oder gar konfrontativen Begegnung an deren Ende in Verbindung bringen. Hier lassen sich im Sinne der Ausweitung kommerzieller Praktiken beträchtliche Anstrengungen erkennen.

2. Rituelle Praktiken der Aneignung (sakrales Regime)

Dafür dass die Kundschaft im Regime kommerzieller Praktiken zum Souverän erklärt wird, wirken die meisten Fluggäste ganz schön passiv. Passagiere erfahren sich, sobald sie von ihren Gepäckstücken getrennt wurden, als eigentümlich hilflos. Offenbar haben sie keine andere Wahl, als neben sich zu stehen und im Weiteren auf Anweisungen zu warten. Zudem lässt die umfängliche Beschilderung von Flughäfen darauf schließen, dass sich Passagiere in diesem eigentümlichen Zustand auch nicht mehr auf ihre Orientierungsfähigkeit verlassen können. Was bei unübersichtlichen Flughafenanlagen beginnt, setzt sich bei den Zeitverschiebungen des Luftverkehrs fort. Im Schwebezustand des Jetlag erfahren sich Passagiere als exzentrisch positionale Wesen (Helmuth Plessner; vgl. Allert 2008: 61). Raum und Zeit sind für sie weder natürlich gegeben noch unbegrenzt. Vielmehr bewegen sie sich durch Räume und Zeiten, die nach sozialen Kategorien begrenzt sind. Die markanteste räumliche Zäsur betrifft die Grenze zwischen *landside* und *airside*. Folglich lässt sich an dieser auch im Bauplan von Flughafenterminals leicht erkennbaren Stelle am besten sehen, wie eine soziale Struktur, die noch den elementaren Kategorien individueller Wahrnehmung (Raum; Zeit) vorgelagert ist, wirksam wird. Wie angedeutet, äußert sich dies in einer Weise, die nicht auf zu souveränen Entscheidungen befähigte Kundinnen und Kunden schließen lässt. In der Warteschlange vor der Sicherheitsschleuse lässt sich eher mimetisches Verhalten beobachten: Das Blickfeld schrumpft auf wenige Vorderleute, deren Verhalten umgehend imitiert wird (Molotch 2012: 92f.).

Sicherheitserwägungen haben dazu geführt, dass Flughäfen ähnlich wie Sakralbauten zoniert, d.h. in eine Peripherie und ein (religiöses) Zentrum unterteilt werden (Krause 1990). Es liegt daher nahe, die Struktur dieser Gebäude aus der (nach Arnold van Gennep) dreistufigen Organisation ritueller Praktiken zu erschließen. Zunächst werden Individuen in stren-

ger Weise isoliert (voneinander und von fast allen mitgeführten Gegenständen); sie durchlaufen dann, wie aus den beschriebenen Symptomen ersichtlich, eine Phase der Liminalität; aufgelöst wird dieser Schwebestand über die entsprechend intensiv erlebte Integration in eine neue Gruppe. Bemerkenswert an der Leistung auf Flughöhe Null ist demnach, wie eine vertikale Bewegung in eine horizontale Passage übersetzt wird. Hier lässt sich bereits erkennen, dass stark gegenläufige Anforderungen an das Gebäudeprogramm von Terminals gestellt werden: Unter Gesichtspunkten der Kundenorientierung zählen Kontinuität und Durchlässigkeit (***)ABB. 3: „effortless gliding“); ein sakrales Regime verlangt Diskontinuität statt Fluss und äußert sich in stark regulierten Unterbrechungen (***)ABB. 4).

Der Zustand, in dem die Passagiere zu einer neuen Gruppe vereinigt werden, wird in den 1920er Jahren auch mit einem neuen Wort belegt: *Airmindedness*. Folgt man historischen Arbeiten (Corn 1983; Fritzsche 1992; Höhler 2001), ist diese neue Form kollektiver Identität nicht nur die spiritualistische Begleiterscheinung einer rasanten technischen Entwicklung, sondern spielt vielmehr bei der Durchsetzung des motorisierten Flugs eine entscheidende Rolle. Demnach verdankt sich die Fortsetzung riskanter Flugexperimente den Kräften sich selbst stabilisierender Rituale, ein unter dem Titel *The winged gospel* (Corn 1983) als zunehmend organisiert beschriebenes Spektakel mit mal messianistischen, mal dämonisierenden Auslegungen. In seiner Entstehungsphase, so wird behauptet, geht die Eroberung der Luft auf rituelle Praktiken der Aneignung zurück (***)ABB. 5).

Hält diese mobilisierende Kraft an? Marc Augé (1994) hat das Gegenteil behauptet. Flughäfen seien keine Orte, die kollektive Identität schaffen und gemeinsame Erinnerungen zu binden vermögen. Sie fallen wie andere als Erinnerungsorte aus und sind darum als Nichtorte zu bezeichnen; endlose und gleichförmige Korridore, die stattdessen einsame Individuen hervorbringen (***)ABB. 6).

3. Imperiale Praktiken der Aneignung

Flugräume mögen über Jahrhunderte unendliche Varianten künstlerischer und spiritueller Hervorbringungen angeregt haben und über diese Praktiken selbst wieder genährt worden sein. Sobald erste Erfolge darauf hinweisen, dass sich Techniken des Fliegens entwickeln lassen, beteiligt sich das Militär daran (Corn 1983: 3; Gras 2007: 223f.). Diese Beteiligung

verengt in der Folgezeit zur Entwicklung eines bestimmten Typs von Fluggeräten: Motorisierte Flugzeugen. Als deren Produktion industrielle Maßstäbe annimmt, fällt sie längst in die Sparte der Rüstung. Der Erste Weltkrieg beschert der Produktion von Flugzeugen nicht nur eine enorme Nachfrage. Vor allem bieten sich über militärische Einsätze in grausamer, aber effektiver Weise Bedingungen für die Entwicklung und Erprobung einer noch keineswegs zuverlässigen Technik (Kehrt 2010). Militärische Überlegenheit erweist sich also nicht nur und in erster Linie als eine Frage leistungsfähiger Produktionsstandorte, sondern ist eine Frage der Nachschub- und Ersatzteillogistik, der Reparatur und nicht zuletzt der Dokumentation und Auswertung einer in die Kriegsführung eingelassenen Erprobung (Chadeau 1996: 119).

Die so charakterisierten Praktiken der Aneignung unterscheiden sich grundlegend von rituellen Praktiken der Aneignung. Das Flugzeug sei eine Weiterentwicklung der Kanone, eine Kanone mit verlängerter Reichweite. Flughäfen partizipieren demnach gar nicht an der Geschichte der Luftfahrt (***) ABB. 7). Sie sind vielmehr ein bedeutendes Kapitel in einer „Geschichte der Bomben“ (Lindqvist 2001) und einer mit unerbittlich gesteigertem Energieaufwand betriebenen Ballistik. Bemannte Militärflugzeuge verlängern zwischenzeitlich die Reichweite von Kanonenkugeln und werden derzeit wieder abgelöst, von unbemannten Kampfdrohnen.

Ab 1940 wird der Luftkrieg zu einer eigenständigen Form der Kriegsführung; nach Ende der Kampfhandlungen ist die Weltordnung über Jahrzehnte durch eine in sich verkantete Geopolitik der Luftherrschaft charakterisiert. Die von den USA auch nach Ende des Kalten Kriegs kontinuierlich ausgebauten „Base politics“ (Cooley 2008) verweisen auf imperiale Praktiken der Aneignung im Weltmaßstab. Der Status dieser extraterritorialen Stützpunkte steht nicht erst seit Guantánamo, aber stark durch seine Mediatisierung befördert, im Fokus anti-imperialer Kritik.

4. Experimentelle Praktiken der Aneignung

Lässt sich die Ordnung des Lagers als ein Modell politischer Herrschaft begreifen und generalisieren (Agamben 2002)? An Flughäfen lässt sich insbesondere die „Wartezone“, in der Personen zur Klärung ihrer Identität festgehalten werden können, als ein Niemandsland dar-

stellen, in dem ähnlich wie in einem Lager politische Souveränität dauerhaft per Ausnahmezustand hergestellt wird (ebd.: 185; vgl. Denicke 2012). Folgt man dieser Deutung, dann bietet der Flugverkehr ein Experimentierfeld für diese Art der Politik. Charakteristisch ist für diese neuartige Form der Machtausübung, dass sie auf gesteigerter Sichtbarkeit beruht, sich aber selbst der Sichtbarkeit und einer demokratischen und rechtsstaatlichen Legitimation entzieht (***)ABB. 8). „Sichtbarkeit“ ist dabei sowohl auf architektonische Gestaltungsprinzipien zu beziehen. Darüber hinaus geht es im übertragenen Sinn um die Bedingungen, unter denen etwas zu einem Wissensobjekt wird. Sichtbarkeitsregimes zeichnen sich dadurch aus, dass solche epistemischen Bedingungen beständig überprüft und verfeinert werden (Hempel et al. 2011) (***)ABB. 9 & 10). Über den Gewinn an Objektivierung, so postuliert diese stark an den Arbeiten von Michel Foucault geschulte Perspektive, werde auch eine Steigerung der Kontrolle über das Erkenntnisobjekt erzielt. In sich geschlossene Kontrollraum-Architekturen erreichen globale Ausmaße und bilden die Außenwelt mittels immer wieder erneuerter informationstechnischer Methoden in sich ab (Edwards 1996).

Der Flugverkehr liefert eine Illustration dafür, wie solche Kontrollverhältnisse erweitert werden, etwa indem Sicherheitskontrollen „mobilisiert“ (***)ABB. 11) und darüber immer weiter vorgezogen werden und nicht mehr mit einer eindeutig lokalisierbaren „Vor-Ort-Kontrolle“ zusammenfallen (Potthast 2011). Demnach kommt es zwar nicht zur Auflösung der Sicherheitsschleusen. Im Gegenteil, diese wurden und werden weiterhin nachgerüstet. Wer sich jedoch im Rahmen eines *Trusted traveller*-Programms einer „vorgezogenen Sicherheitsprüfung“ unterzieht (***)ABB. 12; „seconds after check-in“), kann als Kundin oder Kunde etlicher Fluggesellschaften an den meisten Flughäfen vor Ort aufwendige Sicherheitskontrollen umgehen. An ihre Stelle tritt der Aufbau biometrischer Datenbanken; bei entsprechender technischer Ausstattung ist der Abgleich biometrischer Merkmale mit diesen Datenbanken nicht an einen bestimmten Ort gebunden, erfolgt weitgehend automatisch und in der Regel kontaktlos. Um zu illustrieren, dass ein solches Sichtbarkeitsregime beständig lokalisiert, ohne selbst an einen Ort gebunden zu sein, sei darauf hingewiesen, dass es sich tatsächlich auf die Terminals in ihrer gesamten Ausdehnung erstreckt. Bei der Anreise mit dem Flugzeug beginnt die Videoüberwachung nebst Auswertung der darüber gewonnenen biometrischen Daten etwa gleich nach der Kabinentür im Fluggaststeig.

Es wurde oft darauf hingewiesen, dass sich Übereinstimmungen, die über solche Formen des Datenabgleichs zustande kommen, vor Ort nicht hinterfragen und überprüfen lassen. Die öffentliche Kritik daran hat sich immer wieder an *false positives* entzündet. Die Surveillance Studies haben sich wiederholt mit Knotenpunkten des Massentransportmittels Flugzeug beschäftigt und versucht, experimentelle Praktiken der Aneignung nachzuweisen, die auf einen vollständigen territorialen Einschluss zielen (Adey 2004; Lyon 2003; Shamir 2005; Walters 2006). Das ist jedoch insofern eine fragwürdige Behauptung, als an diesem Regime mehrere Parteien beteiligt sind. Auch terroristische Anschläge lassen sich als epistemische Aktivitäten beschreiben (Sloterdijk 2002). Mit Blick auf die Geschichte der Flugzeugentführungen (Vowinckel 2011) ist ein Regime der Sichtbarkeit in zwischen terroristischen und antiterroristischen verteilten Handlungsinitiativen zu sehen, die in einem – einseitigen – Verhältnis der Provokation und des „Austestens“ stehen (Linhardt 2001: 79).

5. Fazit

Flughäfen sind Kompromissarchitekturen. Die vorangehenden Abschnitte erlauben es, diese Kompromisse zu entschlüsseln, statt bei der Behauptung stehen zu bleiben, Flughäfen stünden ausschließlich im Dienst entweder der Kundschaft, einer sakralen Ordnung, imperialer Weltherrschaft oder Experimenten gesteigerter Überwachung. Mit Blick für die im Vorhergehenden rekonstruierten Praktiken schärft sich der Blick für den Kompromisscharakter von Flughäfen als kritischen Infrastrukturen. Die folgende Abbildung zeigt diese einander überlagernden Regimes im Überblick. Sie erhebt keinen Anspruch auf eine vollständige Darstellung, eher lädt sie dazu ein, die Aufmerksamkeit von den besprochenen (und jeweils mit einem kanonischen Text belegten) Feldern auf die „weißen“ Felder zu lenken, d.h. von der Rekonstruktion einzelner Praktiken und ihrer Regimes zur empirischen Analyse von Kompromissbildungen überzugehen.

Kritische Infrastrukturen, praxeologisch gewendet: Das Beispiel Flughafen				
	Kommerzielles Regime	Sakrales Regime	Imperiales Regime	Sichtbarkeitsregime
Kommerzielle Praktiken der Aneignung	The managed heart (A. Hochschild)			
Rituelle Praktiken der Aneignung		The winged gospel (J. Corn)		
Imperiale Praktiken der Aneignung			Le rêve et la puissance (E. Chadeau)	
Experimentelle Praktiken der Aneignung				The closed world (P. Edwards)

Einschränkend ist gegenüber dieser stark vereinfachenden synoptischen Darstellung anzuführen, dass sie sich bei historiografisch strengerer Betrachtung einige Sprünge leistet. Wenn die charakterisierten Praktiken einmal synchron aufgetreten und überlagert haben, dann in der Folge der terroristischen Anschläge vom 11. September 2001. In den umfassenden und doch unabgeschlossenen Kontroversen über dieses Ereignis und seine Folgen bleiben Flughäfen in ihrer weiterhin heterogenen sozialen und materiellen Konstitution bisher eher schwach repräsentiert. Es gilt, noch mehr darüber herausfinden, wie der Ort beschaffen ist, aus dem die Attentate im Jahr 2001 hervorbrachen.

Literatur

- Adey, P. 2004: Secured and sorted mobilities: Examples from the airport. *Surveillance and society*, 1. Jg., Heft 4, 500-519.
- Agamben, G. 2002: *Homo sacer. Die souveräne Macht und das nackte Leben*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Allert, T. 2008: Das Flugzeug als Kommunikationsraum. Handlungsformen, Vergemeinschaftungstypen und Berufsprofile an Bord. *Sozialer Sinn*, 9. Jg., Heft 1, 57-72.
- Augé, M. 1994 (frz. 1992): *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Frankfurt a. M.: Fischer.
- Carlzon, J. 1987: *Moments of truth*. Cambridge: Ballinger.
- Chadeau, E. 1996 : *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*. Paris: Fayard.
- Cooley, A. 2008: *Base politics: Democratic change and the U.S. Military overseas*. Ithaca: Cornell UP.
- Corn, J. J. 1983: *The winged gospel. America's romance with aviation, 1900-1950*. Oxford: UP.
- Denicke, L. 2012: *Global/Airport. Zur Geopolitik des Luftverkehrs (Dissertationsschrift Philosophische Fakultät III, Humboldt-Universität zu Berlin, 424 Seiten)*.
- Edwards, P. 1996: *The closed world: Computers and the politics of discourse in cold war America*. Cambridge: MIT Press.
- Fritzsche, P. 1992: *A nation of fliers: German aviation and the popular imagination*. Cambridge: Harvard UP.
- Gras, A. 2007: *Le choix du feu: Aux origines de la crise climatique*. Paris: Fayard.
- Hempel, L., Krasmann, S., Bröckling, U. (Hg.) 2010: *Sichtbarkeitsregime: Überwachung, Sicherheit und Privatheit im 21. Jahrhundert (Leviathan Sonderheft 25)*. Wiesbaden: VS.
- Hochschild, A. R. 1990 (engl. 1983): *Das gekaufte Herz. Zur Kommerzialisierung der Gefühle*. Frankfurt a. M.: Campus.
- Höhler, S. 2001: *Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos. Wissenschaftliche Ballonfahrt in Deutschland, 1880-1910*. Frankfurt a. M.: Campus.
- Kehrt, Ch. 2010: *Moderne Krieger. Die Technikerfahrten deutscher Militärpiloten 1910-1945*. Paderborn: Schöningh.

- Krause, H. 1990: Maßnahmen der Polizei bei Flugunfällen und kriminellen Eingriffen in den Flugverkehr. Anleitung für die Kriminal- und Schutzpolizei. Wiesbaden: Schriftenreihe des Bundeskriminalamts.
- Lash, S., Urry, J. 1994: Economies of signs and space. London: Sage.
- Lindqvist, S. 2001: A history of bombing. London: Granta Books.
- Linhardt, D. 2001: L'économie du soupçon. Une contribution pragmatique à la sociologie de la menace. *Genèses*, 44. Jg., Heft 3, 76-98.
- Lyon, D. 2003: Airports as data filters: Converging surveillance systems after September 11th. *Information, Communication and Ethics in Society*, 1. Jg., Heft 1, 13-20.
- Molotch, H. 2012: Against security: How we go wrong at airports, subways, and other sites of ambiguous danger. Princeton: UP.
- Potthast, J. 2007: Die Bodenhaftung der Netzwerkgesellschaft. Eine Ethnografie von Pannen an Großflughäfen. Bielefeld: transcript.
- Potthast, J. 2011: Sense and security. A comparative view on recent changes of access control at airports. *Science, Technology & Innovation Studies*, 7. Jg., Heft 2, 87-106.
- Potthast, J. 2012: Terminal. In N. Marquardt, V. Schreiber (Hg.), *Ortsregister. Ein Glossar zu Räumen der Gegenwart*. Bielefeld: transcript, 273-279.
- Reckwitz, A. 2003 : Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. *Zeitschrift für Soziologie*, 32. Jg., Heft 4, 282-301.
- Schatzki, T. R., Knorr Cetina, K. D., von Savigny, E. (Hg.) 2001. *The practice turn in social theory*. London: Routledge.
- Shamir, R. 2005 : Without borders? Notes on globalization as a mobility regime. *Sociological Theory*, 23. Jg., Heft 2, 197-217.
- Sloterdijk, P. 2002: *Luftbeben. An den Quellen des Terrors*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Vowinckel, A. 2011: *Flugzeugentführungen. Eine Kulturgeschichte*. Göttingen: Wallstein.
- Walters, W. 2006: Border/control. *European Journal of Social Theory*, 9. Jg., Heft 2, 187-203.