

Luftraumsoziologie

Flughäfen als Herausforderung für eine Theorie sozialer Praktiken¹

Metadata, citation and sim

utschen Gesellschaft für Soziologie

Paul Andreu, langjähriger Chefplaner und Architekt des Pariser Flughafens 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 Worten pariert: »Er gehört, [...] er gehört weder Dir noch mir. Er gehört gar niemand.« Auf diese Weise habe er den Eklat, auf den es der Vorstand angelegt habe, abgewendet. Demnach ist alles beim Alten geblieben: Ein Stararchitekt vermehrt an der Spitze einer großen Planungsabteilung symbolisches Kapital; ein Vorstand tritt als Anwalt all jener auf, die den Flughafen nutzen und betreiben und dabei mit gravierenden Mängeln bei der Funktionalität konfrontiert sind (Hauptsitz der Pariser Flughäfen, Interviewaufzeichnung vom 13. April 1999; vgl. Potthast 2007: 168 ff).

»Wem gehört dieser Flughafen eigentlich?« Im Kontext des hier re-inszenierten Gesprächs ist das alles andere als eine offene empirische Frage. Wenn dieser Disput eine Vorgeschichte hat, dann hat sie dafür gesorgt, dass von vornherein nur zwei Antworten zugelassen sind (»Dir oder mir«). Dieser Engführung versucht der Architekt zu entkommen. Lässt sich die Frage dann auch als eine empirische Frage reformulieren? Wer ist damit befasst, sich Flughäfen anzueignen? Wie lassen sich Formen der Aneignung charakterisieren? Was ist, wenn diese einander ins Gehege kommen? Wie lassen sich solche Konflikte fassen?

¹ Zwei deutlich umfangreichere Versionen dieses Beitrags sind in Vorbereitung: Potthast 2016 und Potthast, Linhardt 2016.

Georg Vobruba hat unlängst in einem Editorial dieser Zeitschrift festgehalten, dass Flughäfen in der Soziologie zunächst als Politikum angekommen sind (vgl. etwa Rucht 1984). Seither haben sie eher in Nachbardisziplinen Beachtung gefunden, ganz so, als habe eine Empfehlung nachgewirkt, die Hans Linde einmal an die (Technik-)Soziologie gerichtet hat. Er hat ihr explizit davon abgeraten, sich mit dem Flugverkehr zu beschäftigen. Die Luftfahrt berühre im Unterschied zu anderen Technologien die Kategorie der Menschheitsträume und sei darum bei der Anthropologie besser aufgehoben (Linde 1982: 12).

Wer sich mit Teilen der Sozialwissenschaften auf eine »Wende zu den Praktiken« (Schatzki, Knorr Cetina, von Savigny 2001) verpflichten lässt, wird dieser Einschätzung widersprechen. Zwar bietet die Luftfahrt Stoff für eine bemerkenswerte Ideengeschichte (Parrochia 2003). Aber daraus folgt nicht, dass der Flugverkehr vornehmlich als ein mentales Phänomen zu betrachten und ausschließlich im Hinblick auf Imaginationen und Prozesse kollektiver Identitätsbildung zu untersuchen wäre. Um diesen – im Fall des Flugverkehrs besonders hartnäckigen – mentalistischen Bias zu korrigieren, haben sich praxistheoretische Angebote ja gerade empfohlen (Reckwitz 2000). Mit der Wende zu den Praktiken ist der »Ort« des Sozialen nicht länger die Frage einer theoretischen Setzung; er ist vielmehr über die Beschreibung von Verhaltensroutinen als verkörpert, verdinglicht und im Hinblick auf »praktisch« gebundene Wissensformen zu bestimmen.

»[S]oziale Praktiken« [sind] als know-how abhängige und von einem praktischen »Verstehen« zusammengehaltene Verhaltensroutinen [zu verstehen], 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.« (Reckwitz 2003: 289)

Wenn nun, wie im eingangs skizzierten Beispiel, langwierige Kontroversen auf heterogene Praxisformen und darin eingebundene Wissensbestände hindeuten; wenn Praktiken *im Plural* zusammenkommen, dann ist der Aufwand einer deskriptiven Fundierung zwingend geboten. Dann stellt sich die Aufgabe, mehrfach anzusetzen und Praktiken immanent, immer wieder von vorn aus sich selbst heraus zu erschließen, in einem möglichst flachen, verdichtenden Modus der Beschreibung. Der Eindruck einer »emphatischen Totalität«

lässt sich so allerdings nicht vermeiden. Im Gegenteil, in dieser Weise charakterisierte Praktiken erscheinen jeweils als in sich geschlossen.

Die Forderung nach einer praxeologischen Revision findet im Flugverkehr also nicht nur den Fall eines bisher vergessenen Nachzüglers, der eine ansonsten bewährte Theorieperspektive unberührt lässt. Vielmehr fordern Flughäfen die vorliegenden praxistheoretischen Grundelemente in einem Punkt heraus, der einer höheren Auflösung bedarf, und drängen auf eine Weiterentwicklung. Um dieses Desiderat anzumelden, hat sich der Text eingangs eines rhetorischen Stilmittels bedient: Mit den Protagonisten des erwähnten Dialogs hat er die Frage nach unvereinbaren Praktiken der Aneignung personalisiert. Im Folgenden nimmt er den Streit, wem dieser Flughafen eigentlich gehört, ernster als die Kontrahenten selbst. Nach Darstellung des Architekten genügt der Hinweis auf ein Niemandsland, in dem keiner das letzte Wort hat oder in letzter Instanz bestimmt, um den Disput verpuffen zu lassen. Damit ist es jedoch nicht getan.

Die Technikchefin am Flughafen Paris-CDG sieht ihr Unternehmen ganz am Anfang einer grundlegend neuen Aufgabe. Inhalt und Bedeutung dieser Aufgabe hebt sie hervor, indem sie einen besonders einfachen Satz formuliert, eindringlich betont und auf den letzten Silben beinahe buchstabiert: »Nous devons apprendre à gé-rer.« (Flughafen Paris-CDG, Interviewaufzeichnung vom 11.5.1999; vgl. Pottbast 2007: 170 f.).²

In ihrem Kontext lässt sich diese Äußerung so übersetzen: *Wir müssen lernen, ein Dienstleistungsunternehmen zu werden.* Dieser Flughafen dürfe nicht länger als eine Planungs- und Bauaufgabe, er sei endlich als eine Managementaufgabe zu betrachten. Diese Forderung nach einer konsequenten Dienstleistungsorientierung gibt einen Hinweis auf Praktiken der Aneignung, denen ich im ersten Abschnitt nachgehe. Kommerzielle Praktiken haben die Soziologie seit Ankunft der Dienstleistungsökonomie intensiv beschäftigt – maßgeblich befördert durch Arlie Hochschilds (1990) Arbeiten zum Kabinenpersonal, die kommerziellen Praktiken einen besonders offensiven Charakter attestieren. Auch in den darauffolgenden Abschnitten werden, immer wieder von vorn, Praktiken der Aneignung charakterisiert, als in je spezifischer Weise verkörpert und materialisiert sowie im Hinblick auf darin ge-

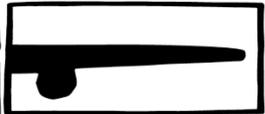
2 Sie kann voraussetzen, dass an Kompetenzen zur Planung und zum Bau von Flughäfen kein Mangel besteht. Im Fall der Berliner Flughäfen stellt sich die Lage derzeit offenbar genau umgekehrt dar. Die Eröffnung des neuen Flughafens BER musste mehrfach verschoben werden; der Betrieb am bisher größten Flughafen (Tegel) gilt, obwohl die offiziell berechneten Kapazitätsgrenzen dort dauerhaft überschritten werden, als enorm zuverlässig.

bundene Wissensformen. Über einen Literaturüberblick gewonnene Quellen lassen neben kommerziellen auch rituelle, imperiale und epistemische Praktiken der Aneignung hervortreten. Jede der so charakterisierten Praxisformen stellt sich als in sich geschlossen und expansiv heraus.

Die gesichtete Literatur überschreitet zuweilen Fachgrenzen, etwa zur Kulturanthropologie oder zur Kultur-, Technik- und Sozialgeschichte. Das Theorieproblem, das sich auf diese Weise immer deutlicher zuspitzt, liegt in der Heterogenität der Praktiken und lässt sich nicht in ein anschauungsfernes Niemandsländ soziologischer Metasprachen verlegen. Vielmehr fordert es zu einer symmetrisierenden Forschungsstrategie heraus. Wenn es gelingt, parallele Formen der Aneignung nachzuweisen, dann kommt die Wende zu den Praktiken weiter voran. Dass bei diesem Vorhaben unter Umständen nicht nur theoretische Hindernisse zu überwinden sind, hat ein Kunstprojekt zum Leipziger Flughafen unter Beteiligung der Soziologin Anne König deutlich gemacht, das nicht, wie vorgesehen, in dessen Räumen gezeigt werden durfte.³

3 Die Abbildung auf der rechten Seite zeigt das kontroverse Exponat der Künstler Jan Caspers, Anne König und Jan Wenzel (vgl. Caspers et al. 2008). Für einen Bericht zur Zensur vgl. Hünninger (2008). Die folgenden Ausführungen möchten zu weiteren Versuchen anstiften, parallele Formen der Aneignung auch ästhetisch zur Darstellung zu bringen, und dazu ermuntern, erneut in Verhandlung mit Flughafenbetreibern zu treten, um diese Einsichten vor Ort öffentlich, konkret und greifbar werden zu lassen.

Anm. der Redaktion: Wir bedanken uns bei Jan Caspers, Anne König und Jan Wenzel für die Erlaubnis zum Wiederabdruck.



Kommerzielle Praktiken und ihre Räume

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.⁴ Zahlungskräftige Kundschaft im Transferbereich zählt: Die Bewirtschaftung der Immobilien stellt nicht nur eine unverhoffte und willkommene Einkommensquelle dar. Vielmehr bestimmt »die Leistung auf »Flughöhe Null [...] die Stellung an der Spitze.«⁵ Diese Nachricht betrifft nicht nur die Enthusiasten des Fliegens (und dürfte sie ernüchtern). Vielmehr ist davon auszugehen, dass ein Kommerzialisierungsschub, auf den die Soziologie mit den Analysen Arlie Hochschilds (1990) in der Kabine aufmerksam geworden ist, inzwischen auch das Bodenpersonal unter Druck setzt.

Kommerzielle Praktiken, erkennbar über neue Anforderungen an das Gefühlsmanagement, erreichen also zunächst die Flugbegleiterinnen (ebd.). Jan Carlzon hält sich zugute, diese Revolution im Rahmen seiner Tätigkeit als Vorstand der schwedischen Fluggesellschaft SAS durchgesetzt 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 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).

Der Imperativ zum Gefühls(mikro)management läuft nach Hochschilds Befunden auf eine subtile Form perfektionierter, weil vollständiger Entfremdung hinaus. Die Geschäftsleitung sei nicht einfach darum bemüht, dem Kabinenpersonal Gefühlsnormen beizubringen, die sich auf die Vermeidung negativer Gefühlsäußerungen (gegenüber aggressiven oder ängstlichen Kundinnen und Kunden) richten. Es bleibe nicht bei der Vorgabe an die Belegschaft, ihre Gefühle auf der Vorderbühne unter Kontrolle zu halten. Solche Vorgaben seien eher harmlos, solange den Flugbegleiterinnen eine geschützte Hinterbühne zur Verfügung steht – als eine Sphäre

4 Bis dahin haben diese Flughäfen, vereinfacht gesagt, eine Monopolstellung inne gehabt, seither stehen sie in Konkurrenz zueinander (vgl. Potthast 2007: 20 ff.).

5 So der Titel eines Beitrags des damaligen Arbeitsdirektors am Flughafen Frankfurt/Main, Herbert Mai in einer Beilage zur Frankfurter Rundschau vom 31. Oktober 2001.

authentischer Interaktion, in der beschädigte Identitäten repariert werden können (Erving Goffman). Alarmierend sei vielmehr, dass Flugbegleiterinnen diese Hinterbühne genommen wird. Hochschild macht diesen Unterschied klar, indem sie auf eine Veränderung in der Ausbildung eingeht: Statt den zukünftigen Flugbegleiterinnen nahezu legen, Ärger und Ängste der Fluggäste wegzulächeln, werden sie dazu angehalten, die Kabine wie ihr eigenes Wohnzimmer zu begreifen und Passagiere darin wie private Gäste zu empfangen und zu bemuttern (1990: 100). Diese Art des Gefühlsmanagements setze nicht mehr allein auf Fremdkontrolle, sondern erschließe gezielt im häuslichen Kontext erlernte Formen der Selbstkontrolle. An die Beschäftigten ergehe die Anweisung, die Authentizität der privaten Hinterbühne zur Norm der Darstellung im beruflichen Kontext zu machen (ebd.).

Das Muster, mit dem hier bis dahin unscheinbare Dienstleistungsbegegnungen aufgewertet und zum Gegenstand emotionalen Managements werden, erhält sich bei der Übertragung auf das Bodenpersonal. Seit Flughäfen hinsichtlich regionaler Einzugsgebiete ihre Monopolstellung verloren haben, ist auch hier, Schritt für Schritt, die Maxime eingeführt worden: Reflektiere Deine gegenwärtige Interaktionssituation, misstrau Deine Gefühlsäußerungen permanent. Sie könnten nur aufgesetzt sein, während Du die wahren und nie standardisierten Bedürfnisse der Kundschaft übergehst. Sobald Du Dich jedoch hinter vorgespülte Fassaden zurückziehst und es Dir dort wie zu Zeiten des Monopols bequem machst, wird Deine Firma im Konkurrenzkampf Kundschaft verlieren.

Vor einer Dauerrevolution im Namen kommerzieller Gefühlsarbeit bleibt etwa auch das Sicherheitspersonal an den Kontrollschleusen nicht verschont (Pütz 2012; vgl. Parks 2007). Es steht dabei nicht zu erwarten, dass die Auflösung der Opposition von Vorder- und Hinterbühne als eine architektonische Vorgabe wörtlich genommen wird und (eines Tages) zu einer vollständigen Umsetzung gelangt. Es geht also nicht darum, dass die pausenlosen Umbaumaßnahmen allesamt der Errichtung einer panoptischen Architektur ohne Refugium verpflichtet sind. Solange Flughäfen im Namen kommerzieller Praktiken eine Dauerbaustelle bleiben, ist jedoch dafür gesorgt, dass sich keine anderen sozialen Praktiken dauerhaft anlagern, dass sich keine Routinen stabilisieren und keine langfristigen Herrschaftsordnungen herausbilden können.⁶ Es ist demnach auch nicht damit

⁶ Vgl. Castells' Diagnose vom Aufstieg der Netzwerkgesellschaft (2001). Auch hier stehen nicht die technischen Komponenten im Vordergrund, sondern ein unerbittliches Muster sich selbst beschleunigender Innovationsprozesse. Am Beispiel des Flugverkehrs: Mit

zu rechnen, dass die hier betriebene Dienstleistungsrevolution die Rückkehr einer höfischen Ordnung vorbereitet.⁷

Dennoch wird am Pariser Flughafen genau dieses Register laufend bemüht, um im Namen der Nutzung und des Betriebs harsche Architekturkritik zu üben – sei es in Anwesenheit des Chefarchitekten (wie in der Eingangssequenz) oder in seiner Abwesenheit. Vielfach stellen sich die Kritiker so dar, als seien sie Subalterne, deren Aufbegehren gegenüber einem »Gott«⁸ völlig aussichtslos bleiben muss. Im Licht der emotionssoziologisch geschärfte Analyse expansiver kommerzieller Praktiken erscheint diese Kritik als gegenstandslos. Gehen die Generalangriffe auf symbolische Ordnungen (»Wem gehört dieser Terminal?«) also ins Leere?

Sakrale Praktiken und ihre Räume

Dafür, dass sie zum Souverän erklärt werden, wirken die meisten Fluggäste ganz schön passiv.⁹ Passagiere erfahren sich, sobald sie von ihren Gepäckstücken getrennt wurden, als eigentümlich hilflos.¹⁰ Offenbar haben sie keine andere Wahl, als neben sich zu stehen und im Weiteren auf Anweisungen zu warten. Zudem lässt die umfangliche Beschilderung von Flughäfen darauf schließen, dass sich Passagiere in diesem eigentümlichen Zustand auch nicht mehr auf ihre Orientierungsfähigkeit verlassen können. Was bei unübersichtlichen Flughafenanlagen beginnt, setzt sich bei den Zeitverschiebungen des Luftverkehrs fort. Im Schwebezustand des Jetlags erfahren sich Passagiere als exzentrisch positionale Wesen (Helmuth Plessner; vgl. Allert 2008: 61). Raum und Zeit sind für sie weder natürlich gegeben

Blick auf seit Jahrzehnten beinahe unveränderte technische Kennziffern der Flugzeuge (Antriebsart, Geschwindigkeit, Größe) wäre eine Revolution in Abrede zu stellen.

7 Auch wenn sich die Abfertigung der Passagiere nach VIP-Status und Bonusmeilen-Konto unterscheidet; auch wenn rote Teppiche ausgerollt und aufwändige Limousinen-Dienste vorgehalten werden (Frétigny 2013: 290): Flughäfen stehen im Dienst eines Massentransportmittels.

8 So bezeichnen sie Paul Andreu, Stararchitekt und weltweit von China bis Abu-Dhabi mit Großprojekten im Geschäft.

9 Ähnliches lässt sich über Piloten sagen; mit Eintritt in die Ära der Düsenjets haben sie viel von ihrem Status als heroischen Figuren eingebüßt (Barthes 1957).

10 Julian Pitt-Rivers nach Moricot (1992: 130). Für eine detaillierte Beschreibung, wie diese Trennung (*separation*) und die spätere Versöhnung (*reconciliation*) vorstattengehen vgl. Potthast (2011).

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 den Sicherheitsschleusen, einer auch im Bauplan von Flughafenterminals leicht erkennbaren Stelle, am besten sehen, wie eine soziale Struktur wirksam wird, die noch den elementaren Kategorien individueller Wahrnehmung (Raum; Zeit) vorgelagert ist. Wie angedeutet, äußert sich dies in einer Weise, die nicht auf zu souveränen Entscheidungen befähigte Kundinnen und Kunden schließen lässt. In der Warteschlange vor der Sicherheitsschleuse lässt sich eher mimetisches Verhalten beobachten: Das Blickfeld schrumpft auf wenige Vorderleute, deren Verhalten umgehend imitiert wird (Molotch 2012: 92 f.).

Sicherheitserwägungen haben dazu geführt, dass Flughäfen ähnlich wie Sakralbauten zониert, das heißt, 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 strenger Weise isoliert (voneinander und von fast allen mitgeführten Gegenständen); sie durchlaufen dann, wie aus den beschriebenen Symptomen ersichtlich, eine Phase der Liminalität; aufgelöst wird dieser Schwebezustand über die entsprechend intensiv erlebte Integration in eine neue Gruppe. Bemerkenswert an der Leistung auf Flughöhe Null ist demnach, wie eine bevorstehende vertikale Bewegung über die Sicherheitsschleuse in eine horizontale Passage übersetzt wird. Dabei werden stark gegenläufige Anforderungen an das Gebäudeprogramm von Terminals erkennbar: Unter Gesichtspunkten der Kundenorientierung zählen Kontinuität und Durchlässigkeit; ein sakrales Regime verlangt Diskontinuität statt Fluss und äußert sich in stark regulierten Unterbrechungen.

Der Zustand, in dem die Passagiere nach dieser horizontalen Umleitung 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 ritueller Praktiken. Der Kult der *Airmindedness* stabilisiert den Prozess der Technikentwicklung in kritischen Übergangspha-

sen und wird darüber auch architekturhistorisch zu einer konstitutiven Größe. Um diese Zeit entstandene Flughäfen lassen sich auf Flugfelder mit provisorischen Aufbauten für ein schaulustiges Publikum zurückverfolgen (Roseau 2012). Insofern gehen Flughafenterrassen, die auch bei zeitgenössischen Flughäfen nicht fehlen, auf die Eventarchitektur früherer Flugshows zurück. Zunächst ohne Beteiligung von Verkehrsbetrieben oder anderen Behörden waren es Schausteller, die über längere Zeiträume große Publika mobilisiert haben (ebd.). Ihr Spektakel umfasste die Ausrichtung von Wettbewerben; die in diesem Zuge ausgelobten Preisgelder stellten für die Fortsetzung von Flugexperimenten eine wichtige Finanzierungsquelle dar (Corn 1983). Was die Piloten und ihr Publikum gebunden und den Beteiligten das Bewusstsein gegeben hat, über lokale Erscheinungen hinaus an einer Erweckungsbewegung teil zu haben, waren Formen einer bis dahin nicht bekannten Berichterstattung, die ihrerseits auf (bewährte) religiöse Kategorien zurückgegriffen hat.

Zurück in der Gegenwart wird die imaginäre Kraft, die von einer *Winged Gospel* ausging (ebd.), eher zurückhaltend eingeschätzt. Theodor W. Adorno äußert sich schon nach seinem ersten Flug skeptisch. Der Flugtraum sei unter den Bedingungen seiner massenhaften organisatorischen Reproduzierbarkeit wohl dahin.¹¹ Marc Augé (1994) führt diesen Gedanken später weiter. Flughäfen seien keine Orte, die Erinnerungen zu binden vermögen. Sie fallen wie andere als Erinnerungsorte aus und sind darum einer neuen Kategorie nicht-identitätsstiftender Nicht-Orte zuzuschlagen. Statt über geteilte Erinnerungen Prozesse der Vergemeinschaftung zu unterstützen, bringen sie einsame Individuen hervor.

Folgt man diesen deutungsmächtigen Darstellungen, dann spielt es keine Rolle mehr, dass Flughäfen auf Bühnenarchitektur zurückgehen. Flughafenterrassen sind Peripherie. Die unerhörte spirituelle Aufladung, die dem Luftverkehr einst Flügel verliehen hat, überlebt nur in Randgruppen versponnener Weltumrunder und im wunderlichen Vereinswesen des schwach motorisierten Flugs und der Segelfliegerei. Wenn sich diese Leute prophetisch geben und zuweilen massenwirksam das Heilsversprechen eines neuen Zeitalters der Luftfahrt beschwören (Fallows 2001), dann richtet sich ihre Wiedererweckungsrhetorik gegen die Diktatur der Hub-Flughäfen. Das Bild, das sie von einer Gesellschaft der Zukunft entwerfen, sieht stattdessen vor, dass alle Privathaushalte mit Kleinflugzeugen auszustatten sind.

11 »So ergeht es dem, der heut zum ersten Male fliegt« (Theodor W. Adorno, Frankfurter Rundschau vom 9. Januar 1954, wiederabgedruckt am 11. September 2003).

Der prophetische Ansatz richtet sich dann (doch nur) darauf, den Flugbetrieb im Namen einer besseren Dienstleistung zu reorganisieren: *An airplane in every garage* (Corn 1983: 91ff.).

Wem gehören die Flughäfen? Wenn es sich um Sakralbauten handelt, dann verbietet sich diese Frage. Flugträume sind universell verbreitet und entziehen sich exklusiven Aneignungen. Liegt das Augenmerk auf dem universalen Phänomen dieser Imaginationen, dann erscheinen die Experimente, zu denen sie Anlass geben, austauschbar. Es ist dann unerheblich, ob sie wissenschaftlich, technisch, militärisch oder spirituell ausgerichtet sind (Hauschild et al. 2011). Die These vom Primat des imaginierten Flugs ist wohl unumgänglich um zu erklären, warum Flugexperimente trotz erschütternder Erfolglosigkeit über Jahrhunderte hinweg immer weitergeführt wurden (Parrochia 2003). Zudem erscheint sie besonders plausibel in den erwähnten Studien zur Pionierphase des technisierten Flugs. Wenn sie überdauert, dann in einem grundlegenden Designprinzip der Flughäfen. Im Zuge der sicherheitstechnischen Nachrüstungen wurde die Architektur der schleusenartigen Passage eher noch ausgebaut (Potthast 2011). Insofern bleibt es dabei, dass eine sakrale Ordnung der Vertikale in ein horizontales Ordnungssystem von Schleusen und Schwellen übersetzt wird. Aus getrennten Naturzuständen (menschliche und himmlische Wesen) wird eine Passage, die einen neuartigen sozialen Zustand stiftet.

Zeitgenössische Soziologen, darunter Manuel Castells und Richard Sennett, haben für rituelle Praktiken und ihre Geschichte kein Sensorium. Im Gegenteil, sie haben sich beinahe durchgehend der Diagnose von Marc Augé angeschlossen (Potthast 2012). Demnach gehört der Flughafen niemand, weil er zum Teilstück eines gleichförmigen und kontinuierlichen globalen Korridors mutiert ist, der sich nicht mit Erinnerungen besetzen lässt. Damit bleiben ihnen auch Praxisformen vorenthalten, die im nächsten Abschnitt ausgeführt werden. Demnach ist an Flughäfen ein Modus der Herrschaft und Kollektivbildung am Werk, der sich auf die Manipulation imaginärer Ordnungen stützt. Die Luftfahrt und ihre Infrastrukturen sind nicht länger das Objekt universaler Flugträume, sondern ein imperiales Projekt. Der Traum vom Flug hat Träume von Macht geweckt, die sich dann in Gestalt der Luftkriege als ein unvorstellbarer, fortdauernder Alptraum erwiesen haben (Chadeau 1996).

Imperiale Praktiken und ihre Räume

Die Eroberung der Luft – mit allen religionshistorischen Konnotationen – ist nur eine kurze Zwischenstufe auf dem Weg zu einer neuen Form der Beherrschung der Erde. Eine sakral gefestigte Weltordnung kippt und eine imperiale tritt an ihre Stelle. Wer diese Deutung stark macht, wird in der Baugeschichte von Flughäfen Phasen hervorheben, in denen sie als Militärstützpunkte gedient haben. Mit der Erfindung und dem Ausbau von Luft-herrschaft (Buckley 1999) gewinnen Flughäfen derart an geopolitischer Bedeutung, dass die Frage danach, wem sie eigentlich gehören, unhaltbar erscheint und die anarchistische Verweigerung einer Antwort (»Niemand!«) im besten Fall naiv. Flughäfen sind bei geopolitisch nüchterner Betrachtung Knotenpunkte imperialer Weltherrschaft.

Die These des Umschlags »vom Traum zur Macht« (Chadeau 1996) sieht im Flugverkehr und seinen Anlagen eine unheimliche Wechselwirkung zwischen universellen Flugräumen auf der einen Seite und einer technischen Realisierung, die an höchst partikuläre Bedingungen gebunden ist, auf der anderen Seite. Flugräume haben über Jahrhunderte unendliche Varianten technischer, künstlerischer und spiritueller Hervorbringungen angeregt und sind darüber selbst wieder genährt worden. Eine bestimmte Sorte dieser Hervorbringungen hat dann aber eine bestimmte Sorte von Träumen hervorgerufen: imperiale Machtphantasien, die im Zuge ihrer Realisierung alle anderen Vorstellungen vom Fliegen in Beschlag genommen haben.

Eine geschichtsphilosophische Aufladung dieser Deutung ist unverkennbar. Die Menschheit durchläuft eine schicksalhafte Passage, an deren Ende Flugräume ausgeträumt sind. Demnach werden für Enthusiasten der Luftfahrt Flughafenterrassen bereitgestellt, um sich dort die unheimliche Nähe von Flugraum und imperialer Logistik zu vergegenwärtigen (Aaltola 2005). Flughäfen machen Globalität in ihrer höchsten Widersprüchlichkeit erfahrbar: auf der einen Seite die Vorstellung einer vereinten Menschheit, die durch einen gemeinsamen Traum verbunden ist und sich dieses Traums dort vergewissert, wo Menschen »aller Herren Länder« wie bei einer permanenten Weltausstellung zusammenkommen; auf der anderen Seite eine militärische Bedrohung, die die Menschheit spaltet und der Vernichtung aussetzt.

Was sich hier als ein spannungsreiches Nebeneinander erinnern lässt, wird in eher historischen Zugängen (zum Beispiel Chadeau 1996; Gras 2007) als ein unumkehrbares Nacheinander dargestellt. Flugräume mögen über Jahrhunderte kultiviert 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.). Militärische Interessen befördern nur die Entwicklung motorisierter Flugzeuge, also eines bestimmten Typs von Geräten, der einen besonderen militärischen Nutzen verspricht. Als die Produktion dieser Flugmaschinen industrielle Maßstäbe annimmt, fällt sie schon in die Sparte der Rüstung. Der Erste Weltkrieg beschert der Produktion von Flugzeugen nicht nur eine enorme Nachfrage. Vor allem stellt er für die Entwicklung dieser Technik ein grausames, aber effektives Testlabor bereit (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 Testpraxis (Chadeau 1996: 119). Insofern ist auch in diesem Kontext der Formulierung beizupflichten, dass die Leistung auf »Flughöhe Null« entscheidend ist.

Wurde der einst unschuldige und zivile Traum vom Fliegen imperial vereinnahmt? Dieser Deutung lässt sich eine Alternative entgegenhalten, die im Flugverkehr eine Kontinuität imperialer Praktiken erkennt: Für sie ist das Flugzeug nicht mehr als eine verlängerte Kanone. Dann stand am Anfang nicht der Flugraum, sondern »die Wahl des Feuers« (Gras 2007), das heißt der Kriegsführung mit Feuerwaffen. Diese Wahl hat die Flugbahn der Geschichte festgelegt. Im wörtlichen wie im übertragenen Sinn ist alles weitere eine Frage einer mit unerbittlich gesteigertem Energieaufwand betriebenen Ballistik.¹² Flughäfen partizipieren demnach gar nicht an der Geschichte der Luftfahrt. Sie sind vielmehr ein bedeutendes Kapitel in einer »Geschichte der Bomben« (Lindqvist 2001). Bemannte Militärflugzeuge verlängern zwischenzeitlich die Reichweite von Kanonenkugeln und werden derzeit wiederum von unbemannten Kampfdrohnen abgelöst. Flughäfen dienten in dieser Zwischenzeit im Wesentlichen als Festungen, von denen Kanonen abgefeuert werden.¹³

Nachdem der Luftkrieg ab 1940 zu einer eigenständigen Form der Kriegsführung geworden ist, ist die Weltordnung nach Ende der Kampf-

12 Flügel, unverzichtbares Element für die Imaginationen vom Fliegen (*The winged gospel; Les ailes du désir* usw.; vgl. Bauer, Behringer 1997), kommen in dieser Geschichte nicht mehr vor.

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

handlungen über Jahrzehnte durch eine in sich verkantete Geopolitik der Luftherrschaft charakterisiert. Während Militärflugzeuge an dieser Front nicht zum Einsatz kommen, entwickelt sich im Schatten des militärisch-industriellen Komplexes eine zivile Branche des Luftverkehrs. Bis 1939 hieß etwa die Fluggesellschaft British Airways noch Imperial Airways. Umbenennungen wie diese ändern jedoch nichts daran, dass zahlreiche Verbindungen zwischen zivilen und militärischen Nutzungen bestehen, die sowohl Flugzeuge als auch Flughäfen betreffen (vgl. die Abbildung). Bei imperialen Praktiken der Aneignung im Weltmaßstab, die im Zuge der »Base politics« (Cooley 2008) kontinuierlich ausgebaut wurden, handelt es sich zweifelsohne um Instrumente der US-amerikanischen Militärpolitik. In elementaren rechtlichen Belangen ist jedoch unklar, wem diese Flughäfen gehören.

Der Status dieser extraterritorialen Stützpunkte ist mit Rechtsstaatlichkeit nicht vereinbar und nicht erst seit Guantánamo Gegenstand anti-imperialer Kritik. Im folgenden und im letzten Abschnitt rücken derartige Beobachtungen ins Zentrum. Zur kritischen Diskussion stehen dann nicht mehr skandalöse Ausnahmen, sondern ein neues Prinzip der postsouveränen Konstitution von Herrschaft.

Epistemische Praktiken und ihre Räume

Ist die Ordnung des Lagers als ein Modell politischer Herrschaft zu begreifen und zu generalisieren (Agamben 2002)? An Flughäfen lässt sich insbesondere die »Wartezone«, in der Personen zur Klärung ihrer Identität festgehalten werden können, als ein Niemandsland darstellen, in dem ähnlich wie in einem Lager politische Souveränität dauerhaft per Ausnahmezustand hergestellt wird (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. »Sichtbarkeit« ist dabei sowohl auf architektonische Gestaltungsprinzipien zu beziehen als auch auf die Bedingungen, unter denen etwas zu einem Wissensobjekt wird. Sichtbarkeitsregimes zeichnen sich dadurch aus, dass solche epistemischen Bedingungen beständig überprüft und verfeinert werden (Hempel, Krasmann, Bröckling 2011). Über den Gewinn an Objektivie-

rung, 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 bilden die Außenwelt mittels immer wieder erneuerter informationstechnischer Methoden in sich ab (Edwards 1996).

Der Flugverkehr liefert eine Illustration dafür, wie sich solche Kontrollverhältnisse in globalem Maßstab steigern lassen. Zugleich bieten Flughäfen Anschauungsmaterial dafür, wie prekär die Verbindungen zwischen zwei Raumtypen sind, die Massentransportmittel überbrücken müssen: auf der einen Seite öffentliche Räume der Anonymität, auf der anderen Seite Räume, die auf vollständige Identifizierung drängen; vor der Sicherheitschleuse eine anonyme Menge, die Personen mit schlechten Absichten ein perfektes Versteck bietet, nach der Sicherheitsschleuse eine vollständig erfasste und überwachte Population. Diese Relation hat sich im Zuge verschärfter Sicherheitsmaßnahmen stark verändert. Auch wenn die Folgen dieser Umstellungen durchaus unterschiedlich eingeschätzt werden, ist unstrittig, dass die Sicherheitskontrollen immer weiter vorgezogen werden und nicht mehr mit einer eindeutig lokalisierbaren »Vor-Ort-Kontrolle« zusammenfallen (Potthast 2011). Dabei kam es zwar nicht zur Auflösung der Sicherheitsschleusen. Im Gegenteil, diese wurden und werden weiterhin nachgerüstet. Seit sich die oben beschriebenen rituellen und stark assistierten Vorgänge der Reinigung von einer eindeutig lokalisierten Sicherheitsprüfung gelöst haben, ist ihr Status jedoch ambivalent. Zwar mag diese Passage weiterhin Verortungskrisen bearbeiten (Allert 2008), aber sie steht seither unter dem Verdacht, für die Sicherheitsarchitektur des Flugverkehrs nur noch eine symbolische Rolle zu spielen.

Der Kontrast zwischen Infrastrukturen, die durch eine rituelle Passage integriert werden, und solchen, die diese Integration über ein umfassendes Sichtbarkeitsregime zu leisten versuchen, lässt sich etwa an der Einrichtung von *Trusted traveller*-Programmen erkennen. Wer sich einer »vorgezogenen Sicherheitsprüfung« bei den Sicherheitsbehörden unterzieht, kann als *Kundin* oder *Kunde* etlicher Fluggesellschaften an den meisten Flughäfen vor Ort aufwendige Sicherheitskontrollen vermeiden.¹⁴ An ihre Stelle tritt der

14 Vgl. www.tsa.gov/tsa-precheck/notification-tsa-precheckR-eligibility (letzter Zugriff 2. Juli 2015). Geprüft werden diese Anträge nicht nur über den Abgleich mit dem Strafregister. Vielmehr müssen auch eine stabile Erwerbsbiografie nachgewiesen und gesicherte finanzielle Verhältnisse ohne unerklärte Abweichungen von typischen Mustern belegt werden. Weitere Voraussetzungen sind eine feste lokale Verwurzelung (*firm community roots*), eine Bescheinigung des Arbeitgebers über die Vertrauenswürdigkeit der an-

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.

Übereinstimmungen, die über solche Formen des Datenabgleichs zustande kommen, lassen sich vor Ort weder hinterfragen noch überprüfen. Abgesehen von der öffentlichen Kritik, die sich immer wieder an Sicherheitskontrollen mit falsch-positiven Ergebnissen entzündet und die Einrichtung von Wartezonen als extraterritoriale Bereiche ohne Grundrechte skandalisiert, hat diese Beobachtung auch zu einer eher theoretischen Zuspitzung geführt. Nach den aktuellen Vorgaben muss die Terrorismusprävention so handeln, wie es streng strukturalistische Deutungen vorgeben. Die Ordnung der Sichtbarkeit beruht allein auf asymmetrischen, technisch vermittelten Blickbeziehungen und bleibt darüber im Prinzip körperlos und von Interaktionsformen abgetrennt. Nur unter diesen Voraussetzungen kann die Wissensproduktion weiter gesteigert werden; nur unter diesen Voraussetzungen kommen große (Real-)Experimente mit enormen Datenbeständen zustande.

Die *surveillance studies* haben sich wiederholt mit Knotenpunkten des Massentransportmittels Flugzeug beschäftigt und versucht, epistemische 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.¹⁵ Wiederholt wurde demonstriert, dass die Regie keinesfalls zwangsläufig und ausschließlich bei den Sicherheitsbehörden liegt. Vielmehr lassen sich auch terroristische Anschläge als epistemische Praktiken beschreiben (Sloterdijk 2002). Mit Blick auf die Geschichte der Flugzeugentführungen (Vowinckel 2011) liegt also ein Re-

tragstellenden Person und eine Reisetätigkeit, die mit der Berufsbiografie im Einklang steht (vgl. Molotch 2012: 103).

15 Von der Errichtung einer totalen Institution kann selbst im Fall von Flugzeugträgern, also im Prinzip völlig autarken und abgeschlossenen Flughäfen ohne jeden Publikumsverkehr, nicht gesprochen werden (Weick, Roberts 1993; vgl. Dufoulon 1998).

gime der Sichtbarkeit mit verteilten Handlungsinitiativen vor: Maßnahmen der Terrorismusprävention auf der einen Seite stehen terroristische Akte der Provokation und des »Austestens« auf der anderen Seite gegenüber (Linhardt 2001: 79). Was für den Fall erfolgreicher Anschläge gilt und die Behörden auf einen inkrementellen Lernprozess festlegt (Birkland 2004), gilt auf der anderen Seite auch für verhinderte Anschläge. Sofern nämlich bekannt wurde, dass seit 2001 Anschlagversuche gescheitert sind, lag dies nicht an neuen Sicherheitstechnologien, sondern an der Wachsamkeit der Mitreisenden. Daraus ist zu schließen, dass neben dem Sichtbarkeitsregime eine Interaktionsordnung fortbesteht (Molotch 2012).

Praktiken im Plural: Kompromissarchitekturen

Wenn sich im Kontrollraum der Gepäckabfertigung alle wie verabredet (und für den Ethnografen aus zunächst unerfindlichen Gründen) zum einzigen Fenster begeben, dann ist ein ungewöhnlicher Kompromiss zwischen Räumen asymmetrischer Sichtbarkeit und Praktiken der Verehrung eines startenden Überschallflugzeugs zu sehen (Flughafen London-Heathrow, Beobachtungsnotiz vom 16. Juni 2000; der Betrieb der Concorde wurde 2003 eingestellt).

Terminals sind Kompromissarchitekturen. Die vorangehenden Abschnitte erlauben es, diese Kompromisse zu entschlüsseln, statt bei der Behauptung stehen zu bleiben, Flughäfen stünden ausschließlich im Dienst entweder der Kundschaft, einer sakralen Ordnung, imperialer Weltherrschaft oder von Experimenten gesteigerter Überwachung. Mit geschärftem Blick für den Kompromisscharakter lässt sich nicht länger behaupten, Flughäfen entzögen sich der Aneignung und seien Nichtorte (Augé 1994). Wie im Vorangehenden um den Preis einer zuweilen starken Verdichtung und Zuspitzung gezeigt wurde, lassen sich in den am Flughafen überlagerten Praktiken konkurrierende Modelle politischer Souveränität erkennen.

Einschränkend ist gegenüber dieser verdichteten Darstellung anzuführen, dass sie sich bei historiografisch strengerer Betrachtung einige Sprünge leistet. Im Hinblick auf Sicherheitskontrollen können die geschilderten Überlagerungen allerdings eine hohe Plausibilität beanspruchen. Insofern bietet der Beitrag ein neues Fundament für die umfassenden und doch un-abgeschlossenen Kontroversen über den 11. September 2001 und seine Folgen. Das ist bemerkenswert, weil er weit unterhalb der großen Schlag-

worte – vom »Kampf der Kulturen« bis zum »Krieg gegen den Terror« – ansetzt. Von den spektakulären Einschlügen und den einstürzenden Monumenten lenkt er die Aufmerksamkeit auf die unscheinbaren Momente, in denen die späteren Attentäter die Sicherheitsschleusen passiert haben, und das soziotechnische Geflecht, aus dem die Anschläge hervorbrachen.

Literatur

- Aaltola, M. 2005: *The International Airport: The Hub-and-Spoke Pedagogy of the American Empire*. *Global Networks*, 5. Jg., Heft 3, 261–278.
- 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 am Main: Suhrkamp (ital. Original 1995).
- Allert, T. 2008: *Das Flugzeug als Kommunikationsraum. Handlungsformen, Vergemeinschaftungstypen und Berufsprofile an Bord*. *Sozialer Sinn*, 9. Jg., Heft 1, 57–72.
- Augé, M. 1994: *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Frankfurt am Main: Fischer (frz. Original 1992).
- Barthes, R. 1957: *L'homme-jet*. In ders., *Mythologies*. Paris: Seuil, 94–96.
- Bauer, D. R., Behringer, W. (Hg.) 1997: *Fliegen und Schweben. Annäherung an eine menschliche Sensation*. München: dtv.
- Birkland, Th. A. 2004: *Learning and Policy Improvement after Disaster. The Case of Aviation Security*. *American Behavioral Scientist*, 48. Jg., Heft 3, 341–364.
- Buckley, J. 1999: *Air Power in the Age of Total War*. Bloomington: Indiana UP.
- Carlzon, J. 1987: *Moments of Truth*. Cambridge: Ballinger.
- Caspers, J., König, A., Tollmann, V., Wenzel, J. (Hg.) 2008: *Was Du wissen solltest (Die Zukunft)*, Begleitband zum Symposium »Diskursdorf – Die Zukunft« am 11., 12. und 19. April 2008. www.veratollmann.net/blog/wp-content/uploads/2011/10/was-du-wissen-solltest.pdf, letzter Zugriff 9. Januar 2016.
- Castells, M. 2001: *Das Informationszeitalter. Wirtschaft. Gesellschaft. Kultur*. Band 1: *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft*. Opladen: Leske+Budrich (engl. Original 1996).
- 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. <http://edoc.hu-berlin.de/dissertationen/denicke-lars-2012-07-23/PDF/denicke.pdf>, letzter Zugriff 14. Januar 2016.
- Dufoulon, S. 1998: Les Gars de la marine: Ethnographie d'un navire de guerre. Paris: Métalié.
- Edwards, P. 1996: Closed World: Computers and the Politics of Discourse in Cold War America. Cambridge: MIT Press.
- Fallows, J. M. 2001: Free Flight: From Airline Hell to a New Age of Travel. New York: PublicAffairs.
- Frétigny, J.-B. 2013: Les mobilités à l'épreuve des aéroports: des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00951463/> (letzter Zugriff 18. Januar 2016).
- 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.
- Hauschild, Th., Heinrich, B., Potthast, J., Tkaczyk, V. 2011: Von Vogelmenschen, Piloten und Schamanen: Kulturgeschichte und Technologien des Fliegens. Dresden: edition AZUR.
- 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: Das gekaufte Herz. Zur Kommerzialisierung der Gefühle. Frankfurt am Main: Campus (engl. Original 1983).
- Höhler, S. 2001: Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos. Wissenschaftliche Balonfahrt in Deutschland, 1880–1910. Frankfurt am Main: Campus.
- Hünniger, A. 2008: Die unsichtbare Armee. Der Leipziger Flughafen zensiert ein Kunstprojekt, das seine militärische Nutzung aufdeckt. Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 6. Juli 2008, 26.
- Kehrt, Ch. 2010: Moderne Krieger. Die Technikerfahrungen 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.
- Linde, H. 1982: Soziale Implikationen technischer Geräte, ihrer Entstehung und Verwendung. In J. Rodigro (Hg.), Techniksoziologie. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1–31.
- 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.
- Moricot, C. 1992: Le paradoxe du passager aérien. In A. Gras, C. Moricot (Hg.), *Technologies du quotidien. La plainte du progrès*. Paris: Editions Autrement, 127–133.
- Parks, L. 2007: Points of Departure: The Culture of US Airport Screening. *Journal of Visual Culture*, 6. Jg., Heft 2, 183–200.
- Parrochia, D. 2003: L'homme volant. Philosophie de l'aéronautique et des techniques de navigation. Seyssel: Editions Champ Vallon.
- 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.
- Potthast, J. 2016: Dienstbarkeitsarchitekturen im Widerstreit: Zur politischen Soziologie internationaler Flughäfen. In M. Krajewski, K. Marshall, S. Trüby (Hg.), *Dienstbarkeitsarchitekturen. Vom Service-Korridor zur Ambient Intelligence*. Tübingen: Wasmuth (Im Erscheinen).
- Potthast, J., Linhardt, D. 2016: Gefährlich unauffällige Passanten. Eine technografische Studie des globalen Terrorismus. Wiesbaden: VS (Im Erscheinen).
- Pütz, O. 2012: From Non-places to Non-events: The Airport Security Checkpoint. *Journal of Contemporary Ethnography*, 41. Jg., Heft 2, 154–188.
- Reckwitz, A. 2000: Der Status des »Mentalen« in kulturwissenschaftlichen Handlungserklärungen. Zum Problem der Relation von Verhalten und Wissen nach Stephen Turner und Theodore Schatzki. *Zeitschrift für Soziologie*, 29. Jg., Heft 3, 167–185.
- Reckwitz, A. 2003: Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. *Zeitschrift für Soziologie*, 32. Jg., Heft 4, 282–301.
- Roseau, N. 2012 : *Aérocité: Quand l'avion fait la ville*. Marseille: Parenthèses.
- Rucht, D. (Hg.) 1984: Flughafenprojekte als Politikum. Die Konflikte in Stuttgart, München und Frankfurt. Frankfurt am Main: Campus.
- Schatzki, T. R., Knorr Cetina, K. D., von Savigny, E. (Hg.) 2001: *The Practice Turn in Contemporary 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 am Main: 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.
- Weick, K. E., Roberts, K. H. 1993: Collective Mind in Organizations: Heedful Interrelating on Flight Decks. *Administrative Science Quarterly*, 38. Jg., Heft 1, 357–381.