

Annette Vowinckel, Flugzeugentführungen. Eine Kulturgeschichte (Geschichte der Gegenwart, Bd. 2), Wallstein Verlag, Göttingen 2011, 192 S., geb., 19,90 €

Mitte der 1960er Jahre, als ich ein Kind war, wohnten wir in der Nähe des Flughafens Tempelhof. Ein beliebtes Abenteuer war es da, uns in die Hangars zu schleichen, um heimlich Flugzeuge zu knipsen. Stets war irgendeine Tür unverschlossen und nie hatte uns der dicke Wachmann zu fassen gekriegt. Gut zehn Jahre später fand ich das Gelände hermetisch abgeriegelt vor: Stacheldraht, Kameras, MP-bewaffnete Posten. Zwischenzeitlich hatten spektakuläre Flugzeugentführungen dazu geführt, dass die Flughäfen zu Festungen ausgebaut wurden. Nach dem 11. September 2001 wurden die Kontrollschrauben dann nochmals angezogen. Die Berlin-Potsdamer Historikerin Annette Vowinckel hat nun ein kluges Buch geschrieben, das diesen Veränderungen der „Airworld“ nachgeht, wobei sie besonders die Deutungsmuster in Kunst und Medien interessiert. Unter „Airworld“ versteht sie die Gesamtheit der mit dem Fliegen verbundenen Sets und Settings. Das Wort ist durch den gleichnamigen Sammelband des Vitra-Design-Museums 2004 bekannt geworden und dient als Chiffre einer beschleunigten, mobilen, technisierten Moderne. Vowinckel vermeidet dankenswerter Weise das Gerede von der Postmoderne. Ausgangspunkt ihrer Überlegungen sind vielmehr zwei hinlänglich bekannte Tatsachen: Luft hat keine Balken und mit dem Ausbau technischer Systeme nehmen die technisch bedingten Risiken zu. Bei Letzterem wird besonders auf Ulrich Beck und Paul Virilio Bezug genommen, der darlegt, dass die im Einzelfall oft zufällige Verkettung von Ereignissen, die zu einem Unfall, hier: zu einem Flugzeugabsturz, führt, nichts anderes ist als eine intrinsische Eigenschaft des technischen Systems.

Ersteres heißt: Die Angst fliegt mit. Vielflieger sind da entspannt, doch bei (angeblich) 30 bis 60% der Bevölkerung bleibt ein Angstgefühl, das sich zu einer veritablen Phobie steigern kann. Die Autorin meint sogar, die Quote der Menschen mit Flugangst sei „erstaunlich konstant“ geblieben. Angesichts der seit den 1960er Jahren exponentiell angewachsenen Flugtouristik mit den entsprechenden Gewöhnungseffekten will das nicht ganz einleuchten. Bis dahin war es oft weniger der Preis, als die Angst, die einen vom Fliegen abhielt. Freud, so wird berichtet, habe die Flugangst als Angst vor Sexualität gedeutet – als was sonst? Doch manchmal, so Freud ebenfalls, ist eine Zigarre eben nur eine Zigarre, will sagen: Zu Freuds Zeiten war das Fliegen tatsächlich nicht ganz ungefährlich. Erst Dank stark verbesserter Sicherheitsstandards konnte es ein Massenphänomen werden, was deutlicher hätte herausgearbeitet werden können. Nicht alle Ängste sind eingebildet. Unstrittig ist jedoch, dass sie heute die realen Risiken absurd überhöhen.

Der Flugzeugunfall stellt ein besonders spektakuläres „Medienereignis“ dar, was natürlich zur Überschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit verleitet. Da Luft keine Balken hat, die Flugzeuge aber immer größer werden, ist der Lufttransport eine besonders verletzliche Fortbewegungsart und erscheint fälschlich auch als eine besonders gefährliche. Das machen sich Hijacker und Attentäter zunutze. Ihre Höhepunkte erreichten die Angriffe auf den Luftverkehr bislang einerseits 1969, als 85 Entführungen gezählt wurden, und andererseits 2001, als auf einen Schlag fast 3.000 Menschen ermordet wurden. Die erste Flugzeugentführung datiert auf das Jahr 1931 und verlief ganz unblutig. Die ‚klassische‘ Zeit der Luftpiraterie – um die es in diesem Buch primär geht – waren die 1960/70er Jahre, als zum einen immer wieder Flugzeuge als Fluchtfahrzeuge im Kontext des Ost-West-Gegensatzes gekapert wurden, zum anderen aber palästinensische Gruppen, teils im Verbund mit linksterroristischen, die Passagiere und Crews als Geiseln nahmen, um Ihre Forderungen durchzusetzen. Dabei inszenierten sie sich effektiv auf der medialen Bühne. Im engeren Sinne sind diese Aktionen – voran in Mogadischu und in Entebbe – gescheitert. Sie haben jedoch die eingangs angedeuteten Langzeitfolgen für die „Airworld“ gehabt.

Danach pendelte sich die Zahl der Entführungen auf 20 bis 40 pro Jahr ein. Leider fehlen neuere Zahlen im Buch. Nur am Rande behandelt Vowinckel die bislang letzte Phase der Luftpiraterie, die ebenfalls durch einen arabischen, nun aber islamistischen Terror geprägt ist. Sie meint beiläufig und politisch korrekt, es gäbe da einen offenbar unberechtigten „Generalverdacht“, geht damit freilich der Frage aus dem Weg, warum seit einem halben Jahrhundert der Luftterrorismus primär islamisch-arabisch grundiert ist. Dessen bahnbrechendes Prinzip, nicht Funktionsträger, sondern Unbeteiligte ins Visier zu nehmen, wird allenfalls durch die Brille der Medienkritik thematisiert. Die Schreckensbilder der Twin Towers, auch der dramatischen Ereignisse der 1970er Jahre, haben sich ins kollektive Gedächtnis eingebrannt, da mag die Statistik noch so präzise die Sicherheit des Fliegens belegen. Insofern waren diese Anschläge auf die Mobilität beziehungsweise auf die Moderne schlechthin ein voller Erfolg. Allein schon deshalb wird es Nachahmungstäter geben – ihnen winkt nicht nur ein Platz im Himmel, sondern auch bleibender irdischer Ruhm. Kein Wunder, dass – so das Fazit – es nicht gelungen ist, die „Restangst vor dem Fliegen ganz abzustreifen“.

Großen Anteil daran hat die mediale und künstlerische Verarbeitung von Flugzeugunglücken und -entführungen zu Narrativen. Diese füllen die meisten Seiten des Buchs. Teils analytisch, teils deskriptiv werden zahlreiche Dokumentationen, Spielfilme und Bücher ausführlich, vielleicht etwas zu ausführlich vorgestellt. Insgesamt verbindet sich dies mit den realhistorischen und theoriegeleiteten Abschnitten zu einem eleganten, wenn auch nicht immer ganz klar strukturierten Großessay, angesiedelt zwischen Kultur- und Mediengeschichte. Eine anregende Lektüre, die übrigens auch buchtechnisch hervorragend aufgemacht ist.

Hasso Spode, Hannover/Berlin

Zitierempfehlung:

Hasso Spode: Rezension von: Annette Vowinckel, Flugzeugentführungen. Eine Kulturgeschichte (Geschichte der Gegenwart, Bd. 2), Wallstein Verlag, Göttingen 2011, in: Archiv für Sozialgeschichte (online) 54, 2014, URL: <<http://www.fes.de/cgi-bin/afs.cgi?id=81502>> [8.10.2013].