

Vielflieger als Akteure der Versicherunglichung : das Fallbeispiel Hamburger Flughafen, 1970er- bis 1990er-Jahre

Autor(en): **Liebisch-Gümü, Carolin**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **27 (2020)**

Heft 3: **Mobilität : ein neues Konzept für eine alte Praxis = Mobilité : un
nouveau concept pour décrire une pratique ancienne**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-914087>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Vielflieger als Akteure der Versicherheitlichung

Das Fallbeispiel Hamburger Flughafen, 1970er- bis 1990er-Jahre

Carolin Liebisch-Gümüş

Das Wort «Vielflieger» tauchte in der deutschsprachigen Presselandschaft erstmals um das Jahr 1974 herum auf und durchlief bis zum Ende des Jahrhunderts eine steile Karriere.¹ Als Ausdruck eines beschleunigten, «singularistischen Lebensstils»² der Spätmoderne und (Selbst-)Bezeichnung einer geschäftigen Elite spiegelt die Konjunktur des Begriffs auch eine mobilitätshistorische Entwicklung wider: In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts avancierte das Flugreisen zunehmend zu einer Form von Alltagsmobilität. Flughäfen wurden nicht nur zu *den* Dreh- und Angelpunkten des wachsenden globalen Personenverkehrs. Gleichzeitig entwickelten sie sich zu immer komplexeren Räumen, in denen Mobilität verschiedenen Formen von Kontrolle unterworfen wurde. Eine tragende Rolle spielte dabei die ansteigende Versicherheitlichung³ der Passagier/-innenabfertigung seit den 1970er-Jahren, die unsere Flugenerfahrungen – zumal nach 9/11 – bis heute prägt.⁴ In Reaktion auf Flugzeugentführungen und Anschläge, die sich seit den späten 1960er-Jahren weltweit häuften, wurden aus den Wartebereichen vor den Flugsteigen «Welten der Sicherheit».⁵ Hinter Kontrollbarrieren und räumlichen Grenzen entstanden sogenannte sterile Zonen, die nicht nur Fluggäste von Besuchern/-innen trennten, sondern auch sicherheitsgeprüfte Reisende von ungeprüften. Potenzielle Attentate sollten so buchstäblich ausgeschlossen werden.⁶ Während sich die sicherheitsstrategische Bedeutung dieser Massnahmen schnell erschliesst, stellt sich die Frage, welche Bedeutung die Sicherheitschecks vor dem Abflug im Alltag der Passagiere/-innen einnahmen.

In ihrem Aufsatz zur Entwicklung der Flughafensicherheit in den USA seit den 1970er-Jahren vertritt die Historikerin Anke Ortlepp die These, dass sich die Durchsetzung von Sicherheitsmassnahmen einschränkend auf die Mobilität der Flugreisenden ausgewirkt habe: «security programs [...] negatively affect patterns of mobility and contribute to the de-individualization of the travel experience».⁷ Passagiere/-innen mussten sich gezwungenermassen an Körper- und Gepäckkontrollen und an eine begrenzte Bewegungsfreiheit im Flughafen anpassen. Dieser Befund entspricht der generellen Tendenz innerhalb des *new mobilities paradigm*, individuelle Mobilität ausgehend von übergeordneten

Mobilitätspolitiken und -systemen zu bewerten.⁸ Was aber, wenn eine Mikro-perspektive eingenommen und differenzierter untersucht wird, wie Reisende mit den neuen Sicherheitsmassnahmen umgingen? Statt die Fluggäste als blosse Rezipienten/-innen von Mobilitätskontrolle zu begreifen, nimmt der vorliegende Aufsatz eine alltagsgeschichtliche Perspektive ein und fragt nach individuellen Reaktionen und Einflussmöglichkeiten.⁹ Die Pluralität und Verschiedenheit von Mobilitäten, die das *new mobilities paradigm* betont, lädt geradezu dazu ein, strukturellen Tendenzen die historische Erfahrung konkreter Personengruppen gegenüberzustellen. Im vorliegenden Fall handelt es sich um jene Geschäfts- und Vielflieger, für die nicht nur das Fliegen selbst, sondern auch die Sicherheitschecks zunehmend zur Routine wurden. Greifbar wurde diese Gruppe über die behördliche Überlieferung zum Flughafen Hamburg, auf die sich der Artikel stützt und die in Zukunft durch weitere Forschungen zu ergänzen ist. Untersucht wurden Eingaben, in denen sich Passagiere nachträglich zu den Sicherheitskontrollen äusserten. Tatsächlich stammten die meisten der Eingaben von Geschäftsmännern. Zum einen waren sie naturgemäss häufig mit dem Thema konfrontiert. Zum anderen gehörten sie einer gesellschaftlichen Gruppe an, die selbstbewusst ihre Ansichten gegenüber staatlichen Stellen artikulierte. Nahezu alle Petenten bezogen sich in ihren Schreiben direkt oder indirekt auf ihren beruflichen und sozialen Status, der sich zwischen Management und selbstständigem Unternehmertum bewegte. Sie kamen, der Sprache und dem Wohnort nach, aus der Bundesrepublik Deutschland oder einem westlichen Nachbarland.¹⁰ Männlich, gebildet und souverän im Gebaren entsprechen sie dem typischen Profil der deutschen beziehungsweise westeuropäischen Wirtschaftselite im späteren 20. Jahrhundert.¹¹

Da es nicht nur um allgemeine Wahrnehmungen, sondern auch um eine mögliche Einflussnahme auf konkrete Entwicklungen vor Ort gehen soll, wird mit dem Flughafen Hamburg eine lokale Fallstudie durchgeführt. Als einer der fünf grössten internationalen Passagierflughäfen in der Bundesrepublik nahm Hamburg-Fuhlsbüttel eine Vorreiterrolle bei der Einführung neuer Sicherheitspraktiken ein. Entscheidend für den Ausbau der Kontrollen in Hamburg war das Jahr 1970. Dieses Jahr stellte insgesamt einen Wendepunkt für die Sicherheitspolitik an Flughäfen in der Bundesrepublik dar. Am 21. Februar 1970 explodierte eine Bombe an Bord einer schweizerischen Passagiermaschine auf ihrem Weg von Zürich Kloten nach Tel Aviv. Das Flugzeug stürzte über dem Kanton Aargau ab, alle Insassen/-innen kamen ums Leben. Fast zeitgleich erfolgte eine zweite Explosion in einem österreichischen Flugzeug kurz nach dem Start in Frankfurt am Main. Der Pilot konnte notlanden und die Menschen an Bord überlebten. Beide Ereignisse hatten die Möglichkeit eines tödlichen Anschlags auf den Luftverkehr in der Bundesrepublik drastisch offenbart. Hinzu kam die Vorreiterfunktion an-

derer Länder, wie der USA, Israels oder der Schweiz, wo Sicherheitsvorkehrungen an Flughäfen kurz zuvor ebenfalls massiv gesteigert worden waren.¹²

Als bekannt wurde, dass die Anschläge vom Februar mutmasslich auf eine palästinensische Gruppierung zurückgingen, ordnete der deutsche Innenminister Hans-Dietrich Genscher zunächst die Kontrolle sämtlichen Gepäcks der Flugzeuge an, die nach Israel flogen beziehungsweise israelische Fluggäste beförderten.¹³ Eine Landesinnenministerkonferenz im September 1972, deren Beschluss der Hamburger Innensenator Heinz Ruhnau nachdrücklich unterstützte, weitete die Sicherungsmassnahmen schliesslich auf alle Flughäfen und Flugzeuge in der Bundesrepublik aus. Dazu gehörte die «100%ige Personenkontrolle und die Identifizierung des Gepäcks durch die Passagiere vor jedem Flug».¹⁴ Diese Massnahme sollte «auf zunächst nicht absehbare Zeit ergriffen» werden. Tatsächlich war sie von Dauer. Terroristische Bedrohungen – antizipiert und real – trugen über die turbulenten 1970er-Jahre hinaus dazu bei, dass Politiken innerer Sicherheit auf Flughäfen und im Allgemeinen anhielten.¹⁵ Hamburg, wo die Security-Checks in der Verantwortung von Innenbehörde und Landespolizei lagen,¹⁶ war Teil eines bundesweiten Behördennetzwerks, über das Sicherheitsabsprachen zirkulierten und in das auch Airlines, Flughafenverwaltungen und ausländische Stellen eingebunden waren. Entsprechend wurden in Hamburg Massnahmen realisiert, die aus einer Mischung aus staatlichen Sicherheitspolitiken, transnationalen Absprachen und örtlichen Entscheidungen resultierten. Im Kleinen – anhand der Geschichte der Sicherheitskontrollen im Hamburger Flughafen und ihrer archivalischen Überlieferung im Staatsarchiv Hamburg – kann sondiert werden, inwiefern neben den genannten Akteuren auch Flugreisende selbst am Prozess der Versicherheitlichung beteiligt waren.

Kontrolllücken und Sicherheitskomplizen

Trotz anhaltender Bemühungen, die Kontrollen immer zuverlässiger und mithilfe neuer technischer Equipments durchzuführen, kamen regelmässig Sicherheitslücken zum Vorschein. Aus dem Streben nach Sicherheit, so eine zentrale These der Sicherheitsforschung, resultiert selten eine totale Sicherheit. Stattdessen sorgt die Entdeckung von stets neuen Bedrohungsszenarien dafür, dass sowohl Unsicherheit als auch ihre Bekämpfung normalisiert werden.¹⁷ Sowohl in den 1970er-Jahren als auch in den Folgejahrzehnten bemühten sich die Hamburger Innen- und Verkehrsbehörde und die Flughafenverwaltung ständig, potenzielle Schlupflöcher zu schliessen. Nicht Attentate oder Sabotageversuche vor Ort gaben den entscheidenden Ausschlag für Nachbesserungen. In der Regel reagierten die Hamburger Behörden auf Vorfälle anderenorts oder auch auf hypo-

thetische Gefährdungen, die sie entweder selbst antizipierten oder die ihnen von anderen Stellen wie dem Bundesinnenministerium kommuniziert wurden. Auch Mitglieder von Fluggesellschaften und Crews wiesen auf Mängel hin. So machte etwa Cockpit e. V. 1978 die Hamburger Innenbehörde darauf aufmerksam, dass im Duty-free-Shop fahrlässigerweise Messer mit langen Klingen zum Verkauf stünden.¹⁸

Norddeutsche Medien berichteten in den 1980er- und 1990er-Jahren wiederholt kritisch über Sicherheitsmängel am Flughafen.¹⁹ Einem Journalisten der *Hamburger Morgenpost* war es 1993 testweise gelungen, über versteckte Wege an allen Kontrollen vorbei auf das Rollfeld zu gelangen, woraus dann die alarmierende Titelschlagzeile «Sicherheitsskandal im Flughafen. Freie Bahn für Attentäter»²⁰ entstand. Die Medien erfüllten hier eine für (Un-)Sicherheitsdiskurse typische Rolle. Sie griffen «Risikonarrative»²¹ aus Experten/-innenkreisen auf, um diese dann öffentlich zu kommunizieren beziehungsweise zu skandalisieren. Die Flughafenleitung und die Behördenleiter/-innen reagierten nicht nur, indem sie die Durchgänge abdichteten.²² Sie handelten auch proaktiv. Der Leiter der städtischen Abteilung für Verkehrswirtschaft und Luftfahrt unternahm gleich mehrere Selbsttests. Einmal gelang es ihm, über den Inlandsabflugbereich in die Fluggastbrücke und von dort «gegen den Strom» in ein gerade gelandetes Flugzeug zu kommen, dessen Piloten er erklärte, sie sollten sich «bitte als entführt»²³ betrachten. Ausdrücklich ging es den Behörden auch darum, einer erneuten Skandalisierung durch die Medien zuvorzukommen.²⁴

Zuweilen waren es auch Passagiere/-innen, die Unsicherheiten ausmachten und den Behörden oder der Flughafenleitung zur Kenntnis brachten.²⁵ Nicht alle taten dies ruhigen Gemütes. Ende Oktober 1972 wandte sich ein aufgebrachter Geschäftsreisender, der Inhaber der PR-Agentur Stephan M. Pietsch & Partner, mit einem erregten Brief an Innenminister Hans-Dietrich Genscher persönlich. Der Innenpolitik warf er vor, an den Flughäfen einen «dumme[n] Kontroll-Komprobiß»²⁶ zu betreiben. Es wäre ihm auf jedem seiner Flüge möglich gewesen, «sowohl im Handgepäck als auch am Körper allerlei hübsche Dinge mit ins Flugzeug zu nehmen». Und zwar, fügte er hinzu, «an Stellen, die man in jedem Krimi für 80 Pfennig nachlesen kann». Er forderte ein «Minimum an Sicherheit», was für ihn «100%ige Körper- und Gepäckkontrollen» bedeutete. Das Schreiben war nur einen Tag nach der Entführung einer Passagiermaschine der Lufthansa durch Mitglieder der Volksfront zur Befreiung Palästinas verfasst worden. Die Maschine befand sich mit Zwischenstopps auf dem Weg von Damaskus nach Frankfurt. Mit der Entführung sollten drei inhaftierte Palästinenser, die das Olympia-Attentat von München mitverübt hatten, freigesetzt werden. Das Attentat erwähnte Pietsch in seinem Brief explizit. Neben einer landläufigen Polemik gegen untätige «Partei-Politiker» und einem pauschalen Bild von «Arabern»

als potenziellen Terroristen äusserte sich in seinem Schreiben vor allen Dingen Angst. Pietsch zählte sich selbst «zu den momentan recht unsicher daher lebenden Menschen», da er häufig beruflich mit dem Flugzeug unterwegs sei. Seine Angst speiste sich aus der ganz konkreten Vorstellung, Attentäter/-innen («Araber») könnten mit versteckten Waffen an den Sicherheitskontrollen vorbei ins Flugzeug gelangen. Von einem Gefühl der Einschränkung durch Kontrollen kann gar keine Rede sein. Als Vielflieger prägte Pietsch vielmehr ein starkes Unsicherheitsempfinden, das in ihm den Wunsch nach staatlichem Schutz auslöste.

Damit war er keineswegs allein. Im Dezember 1977 verschickte das Bundesinnenministerium ein Rundschreiben an alle Landesregierungen, das verschiedene Eingaben von Reisenden zusammenfasste.²⁷ Anders als Pietschs generelle Unmutsbekundung gingen sie ins Detail und monierten spezifische Sicherheitslücken; etwa, dass unkontrolliertes Reisegepäck als Handgepäck mit an Bord genommen werden konnte, Einkäufe aus Duty-free-Shops ungenügend kontrolliert wurden und Lunchpakete (die wohl als potenzielles Waffenversteck verdächtig schienen) schon vor den Sicherheitskontrollen ausgehändigt worden waren. Ein Passagier hatte dem Innenministerium zufolge gar kritisiert, dass bei Körperkontrollen «kritische Körperpartien (Intimbereich) zu weiträumig ausgespart»²⁸ blieben. Die Hamburger Pauschaltouristin Rita Buschmann beschwerte sich «mit aller Härte»,²⁹ dass ihr Handgepäck vor dem Abflug nach Mallorca nicht untersucht worden war. Als Touristin steht sie in Kontrast zum Gros der Eingaben, das von häufig fliegenden Geschäftsmännern stammte, für die das Thema freilich sehr viel präsenter war. Genau diesen Umstand reflektierte Rita Buschmann selbst. Es werde mit «zweierlei Maß» gemessen, so ihr Vorwurf. Linienflugreisende würden gewissenhaft kontrolliert, Touristen/-innen auf einem «billigeren Charterflug» dagegen nicht. Letztere sah sie daher zu «zweitrangigen Bürgen [sic]» degradiert. In ihrem Fall reichte die Befürwortung von Sicherheitsvorkehrungen so weit, dass sie gründliche Kontrollen gar zu einer Art Bürgerrecht erklärte.

Insgesamt, darauf verwies auch der damalige Innenminister Werner Maihofer, meldete sich nur ein kleiner Teil aller Fluggäste in derartigen Eingaben zu Wort. Das Sicherheitsbedürfnis und die Bereitschaft zu weitreichenden Kontrollen kann aber durchaus – und über den Kontext des Flugverkehrs hinaus – als zeittypisch gelten. Frank Biess spricht von einer «Eskalation politischer Ängste» in der Bundesrepublik der 1970er-Jahre, speziell im Herbst 1977, als die Anschläge der Rote-Armee-Fraktion eine Krisenstimmung in der Öffentlichkeit auslösten. Ähnlich wie Pietsch artikulierten zu jener Zeit viele Bürger/-innen ihre Angst vor Terror und davor, dass der Staat keinen ausreichenden Schutz bieten könnte.³⁰ Zwar implizierte dies eine Kritik am Staat, aber diese legitimierte zugleich staatliche Sicherheitsmassnahmen, indem sie an einen staatlichen Schutzauftrag appellierte.³¹

So wie insgesamt das Thema innere Sicherheit überdauerte das Unsicherheitsempfinden vieler Passagiere/-innen den Deutschen Herbst. In den 1980er- und 90er-Jahren blieben Anschläge und Entführungen im Passagierluftverkehr ein internationales Phänomen. Dies beeinflusste das allgemeine Bedrohungs-bewusstsein unter Flugreisenden. Ein Mitarbeiter des Springer Auslandsdienstes, Hans Gernet, wandte sich 1989 an die Hamburger Flughafenverwaltung, um auf «mangelnde Sicherheitsmaßnahmen»³² am Flughafen Agadir in Marokko aufmerksam zu machen. Vor seinem Rückflug nach Hamburg habe er beobachtet, dass dort Reisegepäck aufgegeben werden könne, ohne vorher ein Flugticket vorzuzeigen. Mithin, so fürchtete er, könnte es «irgendjemand mit einem getürkten Ticket» gelingen, «eine gefährliche Fracht an Bord zu schmuggeln». Eine solche Möglichkeit sollte «umgehend unterbunden werden». Tatsächlich war das Szenario nicht unrealistisch. Im Januar 1976 hatte eine Bombe im Reisegepäck eines Flugzeugs der Middle East Airlines einen Absturz und den Tod aller Personen an Bord verursacht. Der Attentäter war wohl selbst nicht mitgeflogen.

Diesen Vorfall auf der Strecke von Beirut nach Abu Dhabi nahm das Innenministerium unter Werner Maihofer zum Anlass, ein Rundschreiben an alle Verkehrsflughäfen und Landesbehörden in der Bundesrepublik zu senden.³³ Sie wurden dazu aufgerufen, dringend an der zuvor eingeführten Gepäckidentifizierung festzuhalten. Demnach setzte die Gepäckaufgabe nicht nur ein gültiges Ticket voraus. Daneben war die Anzahl der Bordgäste mit der Menge der aufgegebenen Gepäckstücke abzugleichen. Schon 1974 hatte die Internationale Zivilluftfahrtorganisation auf die neuen Bedrohungen reagiert und ihrer Konvention einen umfassenden Katalog mit Sicherheitsartikeln, unter anderem zur Behandlung von Gepäck, hinzugefügt.³⁴ Im Falle des grenzübergreifenden Flugverkehrs wurde innere Sicherheit selbstverständlich international gedacht. Laut eigener interner Aussage unternahm die Bundesregierung seit der Entführung der Lufthansamaschine «Landshut» nach Mogadischu im Oktober 1977 «größte Anstrengungen, um die Sicherheitsmaßnahmen auf allen größeren internationalen Flughäfen dem deutschen Sicherheitsstandard anzupassen».³⁵ Der Mangel an Sicherheit, den Hans Gernet in Agadir konstatierte, bemass sich an einem international definierten Sicherheitsstandard, den er in Hamburg realisiert sah. Indem er diesen Standard internalisierte und die Hamburger Flughafenverwaltung darum bat, auf die Gepäckabfertigung in Agadir Einfluss zu nehmen, kooperierte er mit der staatlichen Sicherheitspolitik. Auf Gernets Brief hin kontaktierte die Hamburger Landespolizeidirektion zunächst Gernet persönlich und liess sich die Situation detailliert schildern. Der anschliessende Bericht wurde an den Bundesverkehrsminister gesandt.³⁶ Das Beispiel illustriert, dass ein einzelner Passagier potenziell zur Versicherheitlichung im Luftverkehr und zur Internationalisierung

von Sicherheitskonzepten beitragen konnte; sei es auch nur indirekt und in minimalem Ausmass.

Die besorgten Reisenden bestätigten nicht nur allgemein die Legitimation staatlicher Kontrollen, indem sie den Unsicherheitsdiskurs in Politik und Öffentlichkeit reproduzierten. Durch ihre teils sehr konkreten Eingaben avancierten sie darüber hinaus zu Hinweisgebern – sozusagen zu Sicherheitskomplizen. Als Vielflieger verfügten sie über Vergleichswerte und Erfahrung mit unterschiedlichen Flughäfen und Kontrollvorgängen, woraus sie implizit eine Form von Praxisexpertise ableiteten. Staatliche Stellen nahmen ihre Hinweise ernst. Die Eingaben, die in den 1970er-Jahren im Bundesinnenministerium eintrafen, wurden von Bonn an die Länder und Flughäfen weitergeleitet, verbunden mit der Bitte, den möglichen Kontrollmängeln vor Ort nachzugehen.³⁷ Umgekehrt leiteten Hamburger Behörden Meldungen von Passagierseite an den Bund weiter, wie der eben skizzierte Fall Agadir zeigt.

Dass sich gerade Vielflieger als ausgemachte Experten in Sachen Unsicherheiten und Flughafenkontrollen verstanden, unterstreicht auch die folgende Episode. Im Oktober 1983 war in der Presse ein Artikel erschienen, der das wirksame Sicherheitssystem an deutschen Flughäfen gepriesen hatte. Die Erfolgsmeldung provozierte den selbsterklärten Vielflieger Klaus-Dieter Kurtz dazu, einen Härte-test durchzuführen. Es gelang ihm nach eigener Aussage, alle Sicherheitskontrollen in Hamburg und anderen Flughäfen der Bundesrepublik zu passieren – und zwar mit einer Pistole im Schuh. Seinen Clou inszenierte er anschliessend im Politikmagazin *aktionsReport*. Kurtz, Abteilungsleiter im PR-Bereich eines internationalen Unternehmens, habe bewiesen, was zuvor selbst bei den Sicherheitszuständigen der Lufthansa und «auch bei Mogadischu-erfahrenen GSG 9-Leuten»³⁸ nicht für möglich gehalten wurde. Der Bericht porträtierte ihn als gewieften Vielflieger «mit mehr als 600 000 Flug-km auf dem Buckel» und als Mann der «Taten», bestrebt, das «Sicherheitssystem wirklich «pistolenfest» zu machen». Eine solche Darstellung entsprach fast idealtypisch dem damals verbreiteten, geschlechterstereotyp aufgeladenen «Bild vom unternehmerisch tätigen «Mann der Tat»». ³⁹ Zwar wurde im Pressebericht betont, Kurtz sei nicht von Ehrgeiz, sondern von der Sorge um Sicherheit getrieben. Dass Kurtz – in eigenen Worten «zufrieden und dennoch nicht zufrieden, es ging einfach zu leicht» – die Aktion als persönlichen Triumph gegenüber den Sicherheitsexperten/-innen betrachtete, ist dennoch deutlich. Selbstgewiss forderte er, die Sicherheitsbeamten/-innen müssten «erneut und nachdrücklich auf gründliche Check-Methoden verpflichtet werden». Im Bayrischen Staatsministerium, dem der Pressebericht noch vor Veröffentlichung vorlag, wurde sofort reagiert. «Auf Grund eines Hinweises durch einen Fluggast», hiess es in einem Eilrundsreiben an die anderen Innenministerien, sei festgestellt worden, «daß die Kontrollmaßnahmen auf den

deutschen Flughäfen u.U. unterlaufen werden können».⁴⁰ In der Folge drängten die Innenministerien, einschliesslich der Hamburger Behörden, nicht nur auf genauere Kontrollen. Bundesweit wurde zudem die Entwicklung von Metall-aufspürgeräten für den Fussbereich in Auftrag gegeben.⁴¹ Der Coup von Klaus-Dieter Kurtz veranschaulicht, dass der Einsatz von Fluggästen mitunter zu ganz konkreten Anpassungen der Sicherheitsvorkehrungen vor Ort führen konnte.

Das selbstbewusste Subjekt in der Versicherheitlichung

Bislang, so teilte Bundesinnenminister Werner Maihofer Ende 1977 intern mit, sei ihm «noch keine Beschwerde über zu strenge, zu genaue Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen zugegangen».⁴² Tatsächlich fand sich auch in den Akten im Staatsarchiv Hamburg im Zeitraum der späten 1960er- bis in die frühen 1990er-Jahre keine Eingabe, die sich per se gegen den hohen Sicherheitsaufwand gewandt hätte. Selbst Personen, die sich über spezifische Vorgänge bei den Kontrollen ärgerten, befürworteten die Sicherheitsvorkehrungen im Allgemeinen. Andreas Grabau, ein Beschwerdeführer, bestätigte dies ausdrücklich: «Bei allen notwendigen und sinnvollen Sicherheitsmaßnahmen im Flugverkehr, auch wenn sie häufig mit Unbequemlichkeiten verbunden sind, können Sie bei uns <Vielfliegern> mit Verständnis und voller Unterstützung rechnen.»⁴³ Immerhin war das Thema Sicherheit beim Fliegen keine theoretische Streitfrage von staatlicher Intervention versus bürgerlicher Freiheit, wie das beim Thema Datensammlung durch das Bundeskriminalamt und anderen Politiken der inneren Sicherheit zur selben Zeit der Fall war.⁴⁴ Vielmehr schien sie jedes Individuum existenziell zu betreffen. Für das «angstbesetzte Selbst»,⁴⁵ das sich in den 1970er-Jahren herausbildete, als Bürger/-innen potenzielle äussere Bedrohungen zunehmend in ihr Selbstverständnis und Handeln integrierten, war Sicherheit ein Eigeninteresse. Weniger ein allgemeines Unbehagen gegen Sicherheitskontrollen veranlasste Reisegäste zu Kritik an den Massnahmen. Vielmehr traten dort Konflikte auf, wo die Kontrollen mit anderen subjektiven Interessen neben dem individuellen Sicherheitsbedürfnis kollidierten.

Die häufigsten Beschwerdegründe waren Zeitverzug und Verspätung. Die Optimierung der Passagierabfertigung bei stetig steigenden Fluggastzahlen galt bereits in den 1950er- und 60er-Jahren als eine der grössten Herausforderungen des Flughafenmanagements. Nicht nur bei Behörden, Flughafenverwaltung und Airlines war das Thema ein Dauerbrenner, sondern auch in der Presse, wo sich der Unmut der Reisenden artikulierte.⁴⁶ Mittels Technisierung, architektonischen Neuerungen und räumlicher Lenkung der Fluggäste versuchten die Flughafenbetreiber mit dem anbrechenden Massenflugzeitalter Schritt zu halten.⁴⁷ Die lü-

ckenlosen Kontrollen, die 1972 beschlossen und in Hamburg zunächst manuell umgesetzt wurden, störten dieses Bestreben erheblich. Auch technische Hilfsmittel – Handsonden, Gepäckröntengeräte und Torsonden –, die ab 1974 zum Einsatz kamen, lösten das Problem nicht vollständig. Zwar bemerkte die Hamburger Polizei, dass dank des Röntgengeräts «schneller, intensiver und sowohl für Flugpassagiere als auch für das Kontrollpersonal <angenehmer> kontrolliert»⁴⁸ wurde. Airlines beklagten aber weiterhin Verzögerungen bei Abläufen und Abflugzeiten, die zu «Verärgerungen bei zahlreichen Passagieren»⁴⁹ führten. «Die Gründlichkeit des Suchvorgangs darf nicht durch zu große Schnelligkeit leiden»⁵⁰ und «[n]icht zur Eile drängen lassen!», hiess es in der Anleitung zu einer Handsonde, die die Beamten/-innen erhielten, was auf die Ungeduld zumindest einiger Reisegäste hindeutet. Passagierstaus bei den Kontrollen wurden auch später immer wieder zum Thema. 1989 monierte der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa den Personalmangel bei den Sicherheitschecks in Hamburg und berief sich auf zahlreiche Beschwerden von Reisenden.⁵¹

Einen weiteren Anlass für Klagen boten einzelne, konkrete Vorkehrungen, die einigen Flugreisenden unnötig vorkamen. Der zuvor schon erwähnte Andreas Grabau reklamierte, dass ihm und den Mitarbeitern seiner Unternehmensberatung die Mitnahme eines «sog. Laptop-Computer» im Handgepäck durch die Beamten in Hamburg verwehrt worden sei. Das Gleiche war einige Wochen zuvor einem niederländischen Bankier auf seiner Rückreise von Hamburg nach Amsterdam widerfahren.⁵² Die Beamten hatten beide Male darauf bestanden, die Laptops entweder im Frachtraum oder gar nicht an Bord zuzulassen. Am Ende traten beide – wie ihre Besitzer betonten – empfindlichen und teuren Geräte die Rückreise per PKW an. In beiden Beschwerdebriefen wurde dargelegt, es sei nicht einzusehen, warum der Laptop im Handgepäck gefährlicher sei als im Reisegepäck. Neben die selbstbewusste Überzeugung, zwischen einer effektiven Sicherheitsvorkehrung und unnötiger Gängelung unterscheiden zu können, trat ein deutliches Ressentiment gegen engstirniges Beamtentum. Zudem setzten die beiden Geschäftsflieger ihr soziales und ökonomisches Kapital ein. Grabau behauptete, seine Beratungsagentur sei dabei, eine Hamburger Niederlassung zu gründen, habe aber nun wegen der Komplikationen am Flughafen den Plan vorerst auf Eis gelegt. Die niederländische Bank adressierte ihre Eingabe wenig subtil an die Abteilung für Wirtschaftsförderung der Stadt Hamburg und erwähnte, dass eine Kopie an das Generalkonsulat gesandt worden sei. Nicht zuletzt leiteten auch sie aus ihrer Flugerfahrung ein Argument ab, erklärten sie doch, an anderen Flughäfen hätten sie ihren Laptop mit an Bord nehmen dürfen.

Andere Reisende monierten die Art und Weise, wie Gepäckkontrollen durchgeführt wurden. Im Jahr 1976 hatte sich eine «bekannte Persönlichkeit»⁵³ beim Bundesministerium beschwert, dass Gepäcküberprüfungen vor den Augen der

anderen Passagiere/-innen stattfänden, die besonders bei VIPs ein grosses Interesse am Inhalt der Taschen zeigen würden. Der Bundesminister, der die Identität der Person offenliess, bat die zuständigen Landesstellen, die manuellen Kontrollen diskret durchzuführen. Ein anderer Beschwerdefall aus dem Jahr 1984 drehte sich um eine Herrenhandtasche «mit wertvollem Inhalt».⁵⁴ Ihr Besitzer, Werner Trautmann, hatte ihr die Fahrt durch das Röntgengerät ersparen wollen, allerdings vergeblich um eine manuelle Durchsicht gebeten. Seine Erfahrung als «Oft-Flieger» setzte er ein, um klarzustellen, dass ihm dies bisher an allen Flughäfen gewährt worden sei. «Nur in Hamburg nicht!», wo ihn die Beamten mit «recht flapsigen Bemerkungen» abgespeist hätten.

Für ähnlichen Konfliktstoff sorgte im gleichen Zeitraum das Röntgen oder Öffnen von Fotofilmen bei der Handgepäcküberprüfung. Als lautstärkster Kritiker des Prozederes in Hamburg wandte sich der Diplomingenieur Hermann Berghoff «stocksauer»⁵⁵ direkt an den Bundesminister des Innern. Berghoff hatte sich seit längerem in der Sache starkgemacht und Artikel in Fotofachzeitschriften publiziert.⁵⁶ Er hatte erreicht, dass das Bundesministerium seinen Kompromissvorschlag an die Länder weitertrug, pro Person nur drei Filme probeweise zu kontrollieren. Inzwischen, so erklärte er, sei er wiederholt mit dem Flugzeug gereist. In Hamburg, dem «in dieser Frage durchaus berüchtigten Flughafen», sei wieder auf das Röntgen bestanden worden: «Am 21. 2. 85 wieder auf meinem Flug nach Marokko. Der gesamte Laden stand Kopf, die Schlange schimpfender Passagiere hinter mir wurde größer und größer.» Der leitende Polizeibeamte, der hinzugeholt wurde, habe ihm dann «mit Gönnermiene gaaaaanz [sic] langsam» zu verstehen gegeben, dass nichts zu machen sei. Noch offensiver als die Besitzer der Laptops liess sich Berghoff über «diese uniformierten Leute da» aus, die «(angeblich) von gar nichts» wüssten und dadurch die Fotofilme im Handgepäck von Passagieren/-innen beschädigten: «Da muß doch mal jemand dem kleinen Beamten – der das ja gar nicht anders weiß – sagen, daß das falsch ist.» Aus Sicht des leitenden Beamten verwies Berghoff belehrend und «mit einer gewissen Arroganz» auf seine Beziehungen zum Bundesinnenministerium und «unterstellte den Beamten sachliche Unkenntnis».⁵⁷

Einen Grund dafür, dass derartige Beschwerden in den 1980er-Jahren tendenziell zunahmen, mag man in einem Abflauen der unmittelbaren Bedrohungsstimmung wähen, die in den 1970er-Jahren und im Deutschen Herbst prägend gewesen war. Da Beschwerden über Kontrollabläufe aber durchaus auch in den 1970er-Jahren vorkamen, liegt es näher, von einer generellen Spannung auszugehen, die zwischen der grundlegenden Unterstützung der Versicherheitlichung einerseits und der Ablehnung einzelner Vorgehensweisen andererseits bestand. Dabei werden die Grenzen von Handlungsspielräumen der Vielflieger deutlich. So ist zunächst Anke Ortlepp zuzustimmen, dass die Sicherheitsmassnahmen die

Zeitplanung der Passagiere/-innen, die freie Verfügung über ihr Gepäck und dessen Inhalt beeinträchtigten.⁵⁸ Wenn sie sich auch vor Ort in der Kontrollsituation beschwerten, blieb ihnen am Ende meist nur übrig, sich zu fügen – ihren Fotoapparat zu öffnen, die Handtasche röntgen zu lassen, oder die Laptops nicht mit an Bord zu nehmen.

Nichtsdestoweniger ist es zu kurz gegriffen, die Sicherheitskontrollen pauschal als staatlichen Zugriff zu deuten, dem sich die Reisenden beugen mussten und der ihre individuellen Freiheiten einschränkte. Stattdessen legen die in diesem Abschnitt angeführten Beschwerdefälle nahe, zwischen situativer Fügung und nachträglicher Renitenz zu unterscheiden. Die Beschwerden, die Reisende im Nachhinein einreichten, eröffneten ihnen die Möglichkeit, ihre individuellen Anliegen vorzubringen und potenziell Veränderungen im System anzustossen. Auf alle genannten Beschwerden folgten Antwortschreiben der Hamburger Behörden beziehungsweise des Bundesinnenministeriums, in denen für Verständnis gegenüber der jeweiligen Vorgehensweise geworben wurde. In manchen Fällen, wie der Offenlegung von Tascheninhalten und Fotofilmen, wurde sogar eine Anpassung der Kontrollvorgänge angeregt, was immerhin kleine Einflussmöglichkeiten der Reisenden belegt. Entscheidender als die Reaktion der zuständigen Instanzen ist aber das Selbstverständnis der Beschwerdeführer. Sie ordneten sich sicherheitsbehördlichen Massnahmen nicht unhinterfragt unter. Stattdessen evaluierten sie diese auf der Grundlage ihrer Erfahrung mit anderen Flughäfen und erhoben ihre je eigenen Auffassungen von Sicherheitsrelevanz und Adäquanz zum Massstab.

Fazit

Politiken der inneren Sicherheit und staatliche Antiterrorismussmassnahmen werden im Allgemeinen schnell als eine Politik des Durchregierens gedeutet, wie Klaus Weinbauer bemerkt.⁵⁹ Gegenwärtige Debatten um Flughafensicherheit seit 9/11, etwa um die Einführung von Ganzkörperscannern oder Gesichtserkennung, unterstreichen den Eindruck, bei Flughäfen handle es sich um panoptische Orte par excellence. Die umfassende Versicherunglichung der Fluggastkontrollen, die in den 1970er-Jahren begann und sich über die Folgejahrzehnte hinweg fest etablierte, war indes kein reiner Top-down-Prozess, dem die Passagiere/-innen handlungssohnmächtig ausgesetzt waren. Staatliche Kontrollmacht war auch im Falle der Flughäfen nicht voraussetzungslos, sondern erforderte ein gewisses Mass an Akzeptanz. In den 1970er-Jahren und darüber hinaus weckte die angespannte Sicherheitslage ein ausgeprägtes Unsicherheitsempfinden bei vielen Reisenden, die die Kontrollmassnahmen daher begrüsst und damit staatliche

Intervention legitimierten. Indes waren einige Fluggäste mehr als nur passive Unterstützer/-innen der Versicherheitlichung. Sie nahmen eine aktive Rolle als Sicherheitskomplizen ein, indem sie Sicherheitslücken identifizierten, engmaschigere Security-Checks forderten oder konkrete Verbesserungsanstöße gaben. Als Vielflieger sahen sie sich selbst in der Rolle von Insidern und Experten, die sie gegenüber den staatlichen Behörden geltend machten. Diese selbstzugedachte Rolle setzten sie auch ein, um Kritik an einzelnen Kontrollvorgehensweisen zu üben. Weniger die Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit im Flughafen oder grundlegender Freiheitsrechte veranlasste sie dabei zu Widerspruch als kleinteiligere, vorwiegend besitzbezogene Anliegen. Ausgehend von diesem Befund lässt sich die eingangs zitierte These einer Entindividualisierung des Reiseerlebnisses, die im Zuge der Versicherheitlichung eingesetzt hat, hinsichtlich der untersuchten Gruppe der Vielflieger differenzieren. Die neue, durch Sicherheitsregeln geprägte Reiseerfahrung stand in Einklang mit der «neuen angstbesetzten Subjektivität»,⁶⁰ das heisst, sie entsprach nicht nur staatlicher Politik, sondern gerade auch dem ganz individuellen Bedürfnis der Reisenden nach Sicherheit. Nicht nur waren diese selbst unterstützend am Prozess der Versicherheitlichung beteiligt. Als selbstbewusste Angehörige einer wirtschaftlichen Elite konfrontierten sie die Sicherheitsverantwortlichen und wirkten kritisch auf bestimmte Abläufe ein. Der Blick auf die Alltagsebene zeigt, dass die strukturelle Entindividualisierung der Flughafenerfahrung durch standardisierte Kontrollen paradoxerweise mit der Wahrnehmung, Artikulation und teils sogar Durchsetzung individueller Interessen einherging.

Anmerkungen

- 1 DWDS-Wortverlaufskurve für «Vielflieger», erstellt durch das Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache, www.dwds.de (17. 11. 2019).
- 2 Andreas Reckwitz, *Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne*, Berlin 2017, 119.
- 3 Versicherheitlichung meint hier, dass ein spezifisches Thema im Kontext von Diskursen um Sicherheit und Bedrohung (neu) gedeutet und gestaltet wird. Siehe Eckart Conze, «Securitization. Gegenwartsdiagnose oder historischer Analyseansatz?», *Geschichte und Gesellschaft* 38 (2012), 453–467.
- 4 Siehe Peter Adey, «Secured and Sorted Mobilities. Examples from the Airport», *Surveillance & Society* 1/4 (2002), 500–519, hier 501. Allgemein zum Thema Mobilität und Sicherheit Barbara Lüthi, Patricia Purtschert, «Sicherheit und Mobilität. «Making the World a Safer Place?»», *traverse* 16/1 (2009), 15–19.
- 5 Herfried Münkler, «Strategien der Sicherung. Welten der Sicherheit und Kulturen des Risikos. Theoretische Perspektiven», in Herfried Münkler, Matthias Bohlender, Sabine Meurer (Hg.), *Sicherheit und Risiko. Über den Umgang mit Gefahr im 21. Jahrhundert* (Sozialtheorie), Bielefeld 2010, 11–34, hier 12.
- 6 Vgl. Adey (wie Anm. 4), 505.

- 7 Anke Ortlepp, «Airport Security and the Limits of Mobility. The Case of the United States», *traverse* 16/1 (2009), 75–88, hier 75 f.
- 8 Peter Adey, «Facing Airport Security. Affect, Biopolitics, and the Preemptive Securitization of the Mobile Body», *Environment and Planning D. Society and Space* 27/2 (2009), 274–295, hier 276; Matthias Leese, Stef Wittendorp, «The New Mobilities Paradigm and Critical Security Studies. Exploring Common Ground», *Mobilities* 13/2 (2018), 171–184, hier 176; Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A. Economy and Space* 38/2 (2006), 207–226, hier 222.
- 9 Zu Dynamiken zwischen Sicherheitspraktiken und Alltagsakteuren/-innen siehe auch Katharina Eisch-Angus, Alexandra Schwell, «Perspektiven auf die Erforschung von (Un-)Sicherheit in der Alltagskultur», in Katharina Eisch-Angus, Alexandra Schwell (Hg.), *Der Alltag der (Un-)Sicherheit. Ethnografisch-kulturwissenschaftliche Perspektiven auf die Sicherheitsgesellschaft*, Berlin 2018, 7–35.
- 10 Dass die Reiseerfahrung je nach tatsächlicher oder zugeschriebener Herkunft und Hautfarbe durchaus variieren konnte, zeigt die Geschichte des *profiling* an Flughäfen. Auch unter den Hamburger Akten fand sich eine Beschwerde aus dem Jahr 1989, in der erklärt wurde, ein kenianischer Professor aus Kinshasa sei vor dem Abflug in Hamburg seitens der amerikanischen Airline einem diskriminierenden Verhör unterzogen worden. Die Hamburger Innenbehörde stellte intern fest, dass es sich um das «profil-system» der U. S. Federal Aviation Administration handelte. Staatsarchiv Hamburg (im Folgenden STAHH), 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4400: Interne Notiz, 28. 6. 1989. Zu rassistischen Praktiken an Flughäfen siehe Anke Ortlepp, *Jim Crow Terminals. The Desegregation of American Airports*, Athens/Georgia 2017.
- 11 Siehe Michael Hartmann, «Soziale Homogenität und generationelle Muster der deutschen Wirtschaftselite seit 1945», in Volker R. Berghahn, Stefan Unger, Dieter Ziegler (Hg.), *Die deutsche Wirtschaftselite im 20. Jahrhundert. Kontinuität und Mentalität*, Essen 2003, 31–50; Andrea Rehling, «Die deutschen Wirtschaftseliten in der öffentlichen Wahrnehmung am Beispiel von «Spiegel», «Stern» und «Quick»», *Akkumulation. Informationen des Arbeitskreises für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte* 18 (2003), 1–13, hier 11.
- 12 Robin Leins, «Sicherheit am Fließband», in Nils Güttler, Niki Rhyner Max Stadler (Hg.), *Æther #1. Flughafen Kloten. Anatomie eines komplizierten Ortes*, Zürich 2018, D1–12, 6; Ortlepp (wie Anm. 7), 77 f.
- 13 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Hamburger Behörde für Inneres an Bundesminister für Verkehr, 25. 9. 1972.
- 14 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Bundesminister des Innern (f. BMI), Rundschreiben, 21. 2. 1970.
- 15 Siehe Eckart Conze, *Geschichte der Sicherheit. Entwicklung – Themen – Perspektiven*, Göttingen 2018, 472.
- 16 Jahrzehntelang rangen die Hamburger Behörden um eine Aufstockung von Bundesgrenzschutzbeamten/-innen, die die Landespolizei entlasten sollte. 1994 übernahm schliesslich der BGS ganz die Verantwortung, da durch den Wegfall der EU-Binnengrenzkontrollen Kapazitäten freigezogen waren.
- 17 Siehe Conze (wie Anm. 15), 144; Münkler (wie Anm. 5), 12 f., 23 f.
- 18 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4400: Ulrich Mack, AG Security, Vereinigung Cockpit e. V., an Hamburger Behörde für Inneres, 14. 12. 1978.
- 19 Der Norddeutsche Rundfunk berichtete 1989. 1993/94 folgten zahlreiche Berichte in der Hamburger Presse. Siehe auch STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Senator Hackmann und Staatsrätin Dr. Bludau-Krebs, Antwortentwurf zu: Kleine Anfrage zu Sicherheitskontrollen auf dem Hamburger Flughafen, 21. 7. 1989.
- 20 «Hamburg: Sicherheitsskandal im Flughafen. Freie Bahn für Attentäter», *Hamburger Morgenpost*, 12. 8. 1993.
- 21 Tatjana Tönsmeier, Annette Vowinkel, «Sicherheit und Sicherheitsempfinden als Thema der Zeitgeschichte. Eine Einleitung», *Zeithistorische Forschungen* 7/2 (2010), 163–169, hier 168.

- 22 STAHH, 371-19, Wirtschaftsbehörde, Nr. 2662: Flughafen Hamburg GmbH an die Hamburger Wirtschaftsbehörde, 12. 8. 1993; Amt für Innere Verwaltung und Planung, Hamburger Behörde für Inneres, an BMI, 24. 8. 1993.
- 23 STAHH, 371-19, Wirtschaftsbehörde, Nr. 2664: Abteilung für Verkehrswirtschaft und Luftfahrt, Vermerk: Sicherheitslücke am Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel, 26. 9. 1994.
- 24 STAHH, 371-19, Wirtschaftsbehörde, Nr. 2662: Grenzschutzstelle Flughafen Hamburg an Flughafen Hamburg GmbH, nachrichtlich an die Wirtschaftsbehörde, 14. 1. 1994.
- 25 Alle Namen von Passagieren (und ggf. ihren Unternehmen) wurden in diesem Aufsatz durch Pseudonyme ersetzt.
- 26 Alle Zitate in diesem Absatz: STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Eingabe an BMI, 30. 10. 1972. Die Eingabe wurde zur Kenntnisnahme an die Länder und zur Bearbeitung an das Verkehrsministerium des Bundes weitergeleitet.
- 27 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI, Rundbrief an versch. Behörden der Länder, 29. 12. 1977.
- 28 Ebd. Ähnliche Beschwerden, die nachlässige Kontrollen am Flughafen Zürich kritisierten und sich in Zuschriften an die Presse artikulierten, erwähnt Leins (wie Anm. 12), 11.
- 29 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4400: Eingabe an den Senator für Inneres, 3. 9. 1979.
- 30 Siehe Frank Biess, *Republik der Angst. Eine andere Geschichte der Bundesrepublik*, Hamburg 2019, 342, 350.
- 31 Siehe Eckart Conze, *Die Suche nach Sicherheit. Eine Geschichte der Bundesrepublik Deutschland von 1949 bis in die Gegenwart*, München 2009, 472.
- 32 Zitate in diesem Absatz: STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Eingabe an Flugsicherheit Flughafen Hamburg, 26. 4. 1989.
- 33 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI an versch. Behörden der Länder, 8. 3. 1976.
- 34 International Civil Aviation Organization, *Convention on International Civil Aviation, Annex 17: Security* (1974).
- 35 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4400: Landespolizeidirektion an Hamburger Innensenator, 27. 11. 1978.
- 36 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Polizeidirektion Hamburg an Bundesminister für Verkehr, 10. 5. 1989.
- 37 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI, Rundbrief an versch. Behörden der Länder, 29. 12. 1977.
- 38 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4401: Bayrisches Staatsministerium des Innern an BMI und Innenminister/Senatoren der Länder, 22. 11. 1983. Der Pressebericht ist dem Schreiben angehängt.
- 39 Rehling (wie Anm. 11), 11.
- 40 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4401: Bayrisches Staatsministerium des Innern an BMI und Innenminister/Senatoren der Länder, 22. 11. 1983.
- 41 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4402: Beschaffungsstelle des BMI an Bundesminister des Innern, 19. 3. 1985.
- 42 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI, Rundbrief an versch. Behörden der Länder, 29. 12. 1977.
- 43 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Eingabe an Hamburger Innensenator, 26. 5. 1989. Eine Kopie sandte Grabau mit der Bitte um Unterstützung an den Wirtschaftssenator.
- 44 Zur Kritik an staatlicher Überwachung in den späten 1970ern siehe Klaus Weinbauer, «Staatsmacht ohne Grenzen? Innere Sicherheit, <Terrorismus>-Bekämpfung und die bundesdeutsche Gesellschaft der 1970er Jahre», in Susanne Krasmann, Jürgen Martschukat (Hg.), *Rationalitäten der Gewalt. Staatliche Neuordnungen vom 19. bis zum 21. Jahrhundert*, Bielefeld 2007, 215–238, hier 215, 217, 226.
- 45 Frank Biess, «Die Sensibilisierung des Subjekts. Angst und <neue Subjektivität> in den 1970er Jahren», *WerkstattGeschichte* 49 (2008), 51–71, hier 52.
- 46 Zum Beispiel Rolf Görtz, «Keine schnellen Lufthäfen», *Die Welt* (Hamburg), 24. 8. 1960, 9.

- 47 Zur Transformation von Flughäfen an der Wende zu den 1970er-Jahren siehe Alastair Gordon, *Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, 2. Auflage, Chicago 2008, 217–239. Speziell zu Hamburg siehe Wolfgang Voigt, *Vom Flughafen zum Terminal. Flughafen Hamburg 1929–1999*, i. A. Flughafen Hamburg GmbH, Zürich 1999, 89–97.
- 48 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Hamburger Schutzpolizeiamt an Hamburger Verkehrsbehörde, 3. 7. 1975.
- 49 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Hamburger Innensenator an BMI, 18. 6. 1975.
- 50 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4409: BMI an versch. Behörden der Länder, 18. 11. 1974.
- 51 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Vorstand des Vorsitzes der Lufthansa an Hamburger Innensenator, 13. 4. 1989.
- 52 STAHH, 136-1, Wirtschaftsbehörde, Nr. 1214: Dr. Kits van Heijningen, Rechtsabteilung der Bank Mees & Hope, an Abteilung Wirtschaftsförderung, Hamburger Wirtschaftsbehörde, 26. 6. 1989.
- 53 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI an versch. Behörden der Länder, 7. 4. 1976.
- 54 Zitate in diesem Absatz: STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4401: Eingabe an Hamburger Behörde für Inneres, 21. 12. 1984.
- 55 Zitate in diesem Absatz: STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4402: Eingabe an BMI, 18. 3. 1985.
- 56 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4402: Dienstgruppe Flughafen 328 an Polizeidirektion 313 D, 2. 5. 1985. 1983 war er in einem solchen Zeitschriftenartikel ausführlich zitiert worden: Günther Spitzing, «Wirklich sicher? Film-Röntgenkontrolle», *Color Foto* 6 (1983).
- 57 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4402: Dienstgruppe Flughafen 328 an Polizeidirektion 313 D, 2. 5. 1985.
- 58 Ortlepp (wie Anm. 7), 85.
- 59 Weinhauer (wie Anm. 44), 215–217.
- 60 Biess (wie Anm. 45), 53.

Résumé

Les voyageurs fréquents en tant qu'acteurs de l'amélioration de la sécurité dans les aéroports. Le cas de l'aéroport de Hambourg dans les années 1970 à 1990

On interprète parfois hâtivement les politiques de sécurité intérieure comme des politiques imposées d'en haut. Dans les aéroports en particulier, elles semblent être l'expression d'une surveillance rigide de la mobilité de la part de l'État et d'une désindividualisation de l'expérience du voyage. Fondé sur le cas de l'aéroport de Hambourg, cet article soumet cette interprétation à une différenciation empirique, se penchant sur le quotidien et sur un groupe spécifiques d'acteurs, à savoir les voyageurs fréquents. Comment ces individus, pour qui les voyages en avion représentent une forme quotidienne de mobilité, ont-ils réagi à l'augmentation progressive des mesures de sécurité intervenues depuis les années 1970? À partir de sources écrites et de déclarations des voyageurs fréquents, l'auteur

montre que ces derniers ont eux-mêmes activement participé au processus de sécurisation. Dans le contexte d'une ambiance d'insécurité généralisée depuis les années 1970, ils ont accueilli favorablement ces mesures, ont signalé les failles du système de contrôle et ont ainsi agi en tant que «complices» en matière de sécurité; l'amélioration de la sécurité n'était donc pas simplement un processus imposé d'en haut (*top down*). Même les passagers mécontents par certaines mesures ont exprimé leurs revendications sans remettre en question le principe de sécurité en tant que tel. Il est donc réducteur d'interpréter globalement les contrôles comme une intervention étatique à laquelle les passagers seraient obligés de se soumettre et qui restreindrait leurs libertés individuelles. Ce regard porté sur la réalité quotidienne montre plutôt que la désindividualisation structurelle par des mesures de sécurité de routine correspondait paradoxalement à la prise en compte, à l'articulation et, même en partie, à la satisfaction d'intérêts individuels.

(Traduction: Sabine Citron)