

Annette Vowinckel



FLUGZEUG- ENTFÜHRUNGEN

Eine Kulturgeschichte

Wallstein

Annette Vowinckel
Flugzeugentführungen

GESCHICHTE DER GEGENWART

Herausgegeben von Martin Sabrow
Band 2

Annette Vowinckel
Flugzeugentführungen
Eine Kulturgeschichte



WALLSTEIN VERLAG

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Wallstein Verlag, Göttingen 2011

www.wallstein-verlag.de

Vom Verlag gesetzt aus der Adobe Garamond

Umschlaggestaltung: Susanne Gerhards, Düsseldorf

Umschlagfoto: Entführte ›Landshut‹ in Dubai

Foto: picture-alliance/dpa

ISBN (Print) 978-3-8353-2140-3

ISBN (eBook, pdf) 978-3-8353-2125-0

ISBN (eBook, epub) 978-3-8353-2140-3

eBook-Herstellung und Auslieferung:

readbox publishing, Dortmund

www.readbox.net

Inhalt

Prolog: Der Preis der Moderne

Die Flugreise
Airworld
Mobilisierung und Medialisierung
Zu diesem Buch

Eine kurze Geschichte der Luftpiraterie

1. Absturz wegen Kerosinmangels vor der kubanischen Küste
2. Überfall mit Samuraischwertern
3. Der Schwarze September 1970
4. »The Real McCoy«
5. »Landet ooch in Tempelhof«

Psychologie des Fliegens

Flugangst. Jenseits der Aufklärung
Die Seele des Entführers: David Hubbard

Flugzeugentführung als Medienereignis

Medienkunst und Medienkritik
Die Macht der Bilder

Flugzeugentführung im Film

Entebbe, Mogadischu, 9/11: Erinnerungsarbeit im Dokudrama
Flugzeugentführungen im Dokumentarfilm
Tatort Flugzeug: Der kriminalistische Blick
B-Movie: Flugzeugentführungen im Spielfilm

Der Körper der Geisel: Mogadischu Fensterplatz

Hi, Jack! Ironische Töne

Epilog: Die Flugzeugentführung als wahrscheinlicher Unfall

Literatur

Spielfilme und Fernsehspiele

Dokumentarfilme und Features

Videokunst

Musikstücke

Dank

Prolog: Der Preis der Moderne

Im März 1931, als sich die zivile Luftfahrt gerade etabliert hatte, wurde zum ersten Mal ein Flugzeug entführt. Eine PanAm-Maschine, die im Auftrag eines US-amerikanischen Postdienstes unterwegs war, wurde auf einem Flughafen im Süden Perus von Rebellen gekapert, die damit Flugblätter über dem Urwald abwarfen und das Flugzeug anschließend unbeschädigt dem Piloten zurückgaben.¹ Erst eineinhalb Jahrzehnte später avancierte die Flugzeugentführung unter den Bedingungen des Kalten Kriegs zu einer Aktionsform, die zunächst von politischen Flüchtlingen, bald aber auch von Kriminellen, Psychopathen, Terroristen und Freiheitskämpfern kultiviert wurde (wobei der Unterschied zwischen Terroristen und Freiheitskämpfern mitunter eine Frage der Perspektive ist²). Insgesamt wurden seit Beginn der zivilen Luftfahrt mehrere hundert Flugzeuge entführt, wobei eine schwer zu schätzende Dunkelziffer in den Ländern einzukalkulieren ist, in denen es keine demokratische Berichterstattung gab bzw. gibt. Es gab Fälle von Luftpiraterie, die von der Öffentlichkeit mit Entsetzen verfolgt wurden, aber auch solche, bei denen die Entführer an ihrem Zielort äußerst freundlich in Empfang genommen wurden – seien es Exilkubaner in Havanna oder DDR-Republikflüchtlinge in Berlin Tempelhof. Nur eines haben alle Luftpiraten gemein: Sie wählten das Flugzeug als ›Waffe‹ und mit ihm Crew und Passagiere als Pfand, um ihre äußerst unterschiedlichen Forderungen durchzusetzen. Häufig kam ihnen dabei eine Medienöffentlichkeit zu Hilfe, die auf Zwischenfälle im Flugverkehr traditionell schnell und empfindlich reagiert.

Einzelne Flugzeugentführungen haben sich besonders tief in das Gedächtnis der jeweils betroffenen Nationen eingegraben; dazu gehören zum Beispiel die Entführung der Lufthansa-Maschine ›Landshut‹ nach Mogadischu im Oktober 1977, mit der der so genannte Deutsche Herbst zu Ende ging, und nicht zuletzt die Entführung von vier US-amerikanischen Verkehrsmaschinen, die am 11. September 2001 in das World Trade Center und das Pentagon stürzten, während eine vierte entführte Maschine von Passagieren zum Absturz gebracht wurde, um einen Angriff auf das Capitol in Washington zu verhindern. Diese und ähnliche Ereignisse sind Teil kollektiver, oft traumatischer Erinnerungen, die sowohl national als auch transnational geprägt sind. Zwar gab es in jedem Fall eine eindeutige Zuordnung des Flugzeugs zu einer Nation, doch befanden sich in den allermeisten Fällen auch Passagiere aus unbeteiligten Drittländern an Bord, die sich ihrerseits in das Geschehen einschalteten. Jenseits des Tagesgeschehens wurden Flugzeugentführungen in zahlreichen Filmen, Romanen, Dokumentationen und auch Kunstwerken verarbeitet, woraus wir schließen können, dass sie sich einen festen Platz im Alltagsleben moderner Gesellschaften erobert haben.

Dieses Buch ist in der Absicht geschrieben, eine Geschichte der Flugzeugentführung so zu erzählen, dass ihre äußerst heterogenen Erscheinungsformen (Terror, Lösegelderpressung, Flucht, Erzeugung medialer Aufmerksamkeit usw.) zu einer Einheit finden, die sich nicht aus den Motiven der Entführer ergibt, sondern aus der Kapitalnahme an dem symbolischen Mehrwert, den das Flugzeug selbst besitzt. Zusammengehalten werden die verschiedenen Erscheinungsformen der Luftpiraterie vor allem dadurch, dass sie einen Angriff auf die Mobilität moderner Menschen und damit auf einen Grundwert westlicher Wertesysteme darstellen, während sie gleichzeitig den Stoff liefern, aus dem die Träume moderner

Menschen gemacht sind: Reisen in ferne Länder, Erfolg, Freiheit und Wohlstand.

Besondere Aufmerksamkeit generieren Flugzeugentführungen nämlich dadurch, dass sie in einer Welt stattfinden, die der Romanautor Walter Kirn einmal als *Airworld* bezeichnet hat und die für die meisten Menschen auch im 21. Jahrhundert keine Alltagswelt ist. Vielmehr hat sie eigene Spielregeln und eine eigene Ästhetik, die sich selbst im Zeitalter der Billigflieger noch ein wenig von der Aura des Glamours und des Jetsets erhalten hat – so lange nicht Luftpiraten das Kommando übernehmen. Jede Flugzeugentführung ist ein Angriff auf diese *Airworld*, die längst zu einem symbolischen Kernort der Moderne geworden ist – einer Moderne, die sich über zunehmende soziale und individuelle Mobilität, die gleichzeitige Maximierung von Risiko und Sicherheit, die Pluralisierung von Lebenswelten, die Erweiterung von Öffentlichkeit(en), die wachsende Flut von Informationen und die Expansion der Medien zur Vierten Gewalt definiert.

Dieses Buch handelt also nicht nur von der Luftpiraterie. Vielmehr wird diese als integraler Teil einer Geschichte der Moderne skizziert, zu deren wichtigsten Charakteristika die Steigerung von Mobilität und die zunehmende Medialisierung zu rechnen sind. Vor diesem Hintergrund erscheint die Luftpiraterie als Preis der Moderne oder als das kalkulierte Risiko, das jeder zu tragen bereit ist, der sich in ein Flugzeug setzt. Und nicht von ungefähr sind Flugzeugentführungen auch ein Lieblingskind der Medien, lassen sie sich doch gleichermaßen im täglichen Nachrichtengeschäft verwerten wie im Kulturbetrieb auf jedem nur denkbaren Niveau reflektieren: Dazu gehört der Spiel- und Dokumentarfilm ebenso wie der Roman, das Musikstück oder das Kunstwerk – darauf soll in den nachfolgenden Kapiteln ausführlich eingegangen werden. Zunächst aber gilt es die Bedeutung der Flugreise in historischer Perspektive zu erklären, ohne deren Existenz

die *Airworld* als Schauplatz der Luftpiraterie gar nicht existieren würde.

Die Flugreise

Der Beginn der zivilen Luftfahrt fällt in die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, in der erste reguläre Fluglinien eingerichtet wurden. Tickets waren jedoch so teuer, dass das Fliegen nur für sehr reiche Menschen erschwinglich war. Zudem brauchten sie einigen Mut, da die Anzahl der Abstürze und Unfälle noch deutlich höher war als heute. Generell wurde der Flugverkehr jedoch kontinuierlich immer sicherer. Statistisch betrachtet ging die Zahl der Abstürze und Bruchlandungen nach dem Zweiten Weltkrieg sukzessive so weit zurück, dass das Fliegen seit geraumer Zeit als sicherste aller Fortbewegungsarten gilt. Durchaus zutreffend ist längst das Bonmot, dem zufolge der gefährlichste Teil der Flugreise der Weg mit dem Auto zum Flughafen sei: Allein in der Bundesrepublik kommen derzeit jedes Jahr ca. 6000 Menschen im Straßenverkehr ums Leben,³ während weltweit nur etwa 500 Menschen bei Flugunglücken sterben.⁴ In den 1960er und frühen 1970er Jahren sorgten die zunehmende Sicherheit und die fallenden Ticketpreise dafür, dass die Flugreise zum erschwinglichen Standardmodell für den Familien- oder Rucksackurlaub wurde. Die serielle Produktion von Düsenflugzeugen und vor allem die Inbetriebnahme des als Jumbo-Jet bekannten Großraumflugzeugs Boeing 747 im Jahr 1969, das mit einer Reichweite von mehr als 10.000 km und einer Reisegeschwindigkeit über 900 km/h neue Maßstäbe setzte, trugen entscheidend dazu bei, Flugreisen schneller und bequemer zu machen. Zwar fragten vereinzelt besorgte Bürger, ob das Fliegen nicht gesundheitsschädlich sei; diese Bedenken wurden allerdings schnell ausgeräumt (über die

erhöhte Strahlenbelastung in großer Flughöhe, unter der vor allem das Bordpersonal leidet, gab es damals keine sicheren Daten).⁵ Heute sind Flugreisen nicht mehr nur eine schnelle und zuweilen kostengünstige Alternative zur Reise mit Bahn, Schiff oder dem eigenen PKW, sondern auf zahlreichen Strecken das einzig relevante Verkehrsmittel. Diese Entwicklung wurde durch die Inbetriebnahme des neuesten Langstrecken- und Großraumflugzeugs Airbus A380, das bei voller Besetzung über 800 Passagiere aufnehmen könnte, jüngst noch gesteigert.

Die Folge dieser Expansion des Flugbetriebs ist indes nicht nur eine Erleichterung des individuellen Reisens und damit ein Zugewinn an Lebensqualität, sondern auch eine stetige Beschleunigung des Lebens insgesamt, wie Peter Borscheid sie in einem Buch über das »Tempo-Virus« eindrücklich beschrieben hat.⁶ Die Möglichkeit, sich schneller zu bewegen, Dinge schneller aufzunehmen und zu verarbeiten, schneller auf Reize zu reagieren und schneller zu handeln, ist eben nicht nur eine Möglichkeit; sie ist im modernen Alltag eine Notwendigkeit, ein Zwang, dem man sich kaum mehr entziehen kann. Das gleichzeitig zunehmende Interesse an Esoterik, Wellness oder Slow Food erscheint vor diesem Hintergrund als ein Reflex auf die universale Beschleunigung, deren schlagkräftigste Ikone (neben dem Computer) das Flugzeug ist.

Auch das Reisen selbst, einst ein Privileg derer, die Zeit und Geld hatten, hat sich durch die Beschleunigung verändert, und das nicht nur zum Vorteil. Was für Individuen ein Gewinn an Lebensqualität oder wenigstens Bequemlichkeit war, erwies sich allzu oft als Belastung für die Natur und die Orte, die bereist werden. Und manchmal, so vermutet Aurel Schmidt, ist auch für das reisende Individuum die Reise kein Gewinn: »Der Tourist ist der Prototyp des modernen Menschen, er darf alles, aber will nichts. ... Im besten Fall nimmt er einen Ortswechsel vor,

aber im Grund genommen stimmt nicht einmal das, er bleibt stets am gleichen Ort, in der Leere und Langeweile, in die er verstrickt ist, ohne sie zu überwinden«. ⁷ Als Kronzeugen nennt Schmidt den Weltbürger Immanuel Kant, der der Legende nach Königsberg nie verließ und dies nicht als Einschränkung, sondern als Privileg empfand (ganz den Tatsachen entspricht diese Überlieferung nicht ⁸). Doch räumt Schmidt auch ein, dass der Reisende »Menschen, Dinge, Topografien, Umstände, Techniken und so weiter« kennenlernt und sich durch »Begegnungen in der Welt Kenntnisse und Wissen« aneignet, die ihm sonst verschlossen blieben. ⁹ »Richtiges« Reisen, so Schmidt, ist eine Selbsttechnik, verlangt die Trennung vom Bekannten, antizipiert den Tod. Die Wahl zwischen »richtigem« Reisen und Daheimbleiben aus Bequemlichkeit wird auch hier gleichgesetzt mit der Wahl zwischen Stillstand und Bewegung, zwischen Sicherheit und Risiko.

Generell gelten dabei die Innenstädte der großen Metropolen als besonders gefährdete Bereiche: Das gesamte Transportwesen, vor allem die Flughäfen und alle Orte, an denen sich viele Menschen versammeln (Fußballstadien, Kaufhäuser, Diskotheken, Konzertarenen), stehen unter ständiger Beobachtung, und die Welt des Reisens steht in dem Ruch, besondere Gefahren zu bergen. Schuld daran ist nicht zuletzt die eher subjektiv empfundene als nach Maßstäben der Wahrscheinlichkeitsrechnung relevante Bedrohung durch den internationalen Terrorismus, die seit dem 11. September 2001 in keinem Verhältnis mehr zur realen Bedrohung steht. Noch immer sterben deutlich mehr Menschen weltweit im Straßenverkehr als bei islamistisch motivierten Anschlägen. »Objektiv«, genauer: statistisch betrachtet ist der Mensch auf Reisen auch nicht weniger sicher als daheim – tatsächlich verunglücken mehr Menschen im eigenen Haus als im Flugzeug oder in der Bahn. Allein, jeder negative Zwischenfall im Flugbetrieb

nährt die Vorstellung, die *Airworld* berge Gefahren, denen sich der Mensch allein durch Daheimbleiben entziehen kann.

Airworld

In seinem Roman *Up in the Air* hat der amerikanische Schriftsteller Walter Kirn 2001, also kurz vor dem Anschlag auf das World Trade Center, die Welt des Fliegens als ein eigenständiges ästhetisches Universum beschrieben, in dem alles daran gesetzt wird, Angst (vor dem Absturz, vor Terroristen usw.) gar nicht erst aufkommen zu lassen.¹⁰ Kirns Protagonist Ryan Bingham (in der Verfilmung 2009 von George Clooney gespielt¹¹) ist ein viel fliegender Geschäftsmann, dessen großes Ziel es ist, die magische Grenze von einer Million Bonusmeilen zu überschreiten. In der Rolle des Vielfliegers gehört er quasi zum Inventar der *Airworld*, die sich, wie er dem Leser erklärt, durch den »Ort, das Setting, den Stil« definiert; es ist die Welt der Nachrichten und des Glamours, der Leidenschaften und der Vorlieben, eine »Nation in der Nation, mit eigener Sprache, Architektur und Stimmung, ja selbst mit eigener Währung – den Guthaben an Bonus-Flugmeilen«. ¹² Zu Hause fühlt Bingham sich »nur in Flugzeugen und auf Flughäfen. Alles, was Leuten wie Ihnen [gemeint ist der Leser] daran missfällt – die trockene, unentwegt umgewälzte Luft, die von Viren nur so wimmelt, das salzige Essen, das scheinbar in Mineralöl gebraten wurde, das künstliche Licht, das einem die Lebenskraft aus den Knochen saugt –, ist mir im Laufe der Jahre lieb geworden. Ich liebe die Lounges des Compass Club mit ihren digitalen Saftautomaten, Samtsofas und den vom Boden bis zur Decke reichenden Fensterfronten, durch die man den Flugzeugen zusehen kann.«¹³

Materiell besteht die *Airworld* aus Terminals und Flugzeugen, aus Abflug- und Ankunftshallen, Duty Free

Shops und Vielfliegerlounges. Ihre einheitliche Formensprache erlaubt es Reisenden weltweit, sich stets nach dem gleichen Muster zu orientieren; sie schafft eine Atmosphäre der Rationalität, der Übersichtlichkeit und Berechenbarkeit und damit auch eine Atmosphäre der technischen Kontrollierbarkeit, die der Entwicklung der Unfallstatistik nach dem Zweiten Weltkrieg durchaus entspricht.

Ständig bewohnt wird die *Airworld* von Piloten, Stewardessen und Reisenden, die auf je eigene Weise dazu beitragen, das ihr eigene Flair zu erhalten: Piloten gelten als unerschrockene, kompetente, technisch versierte, souveräne, stressfeste, weltgewandte, attraktive Männer. Den Stewardessen (heute eher: Flugbegleiterinnen¹⁴) haftet das Image der stets freundlichen und adrett gekleideten, sexuell attraktiven bzw. potenziell ›heiratbaren‹ Frau an – ein Image, das sowohl durch die Werbekampagnen der Airlines und durch Filme wie *Come Fly With Me* (1963)¹⁵ oder Romane wie *Coffee, Tea, or Me?* (1967)¹⁶ geprägt wurde und das erst in den 1970er Jahren mit dem Aufkommen der neuen Frauenbewegung erste Risse bekam.¹⁷ Bis dahin repräsentierten Flugbegleiterinnen gleich in zweifacher Hinsicht die Erotik des Fliegens – einerseits als Projektionsfläche für sexuelle Phantasien, andererseits als ›Beruhigungsmittel‹: »Musik vor dem Start, Filme, Mahlzeiten und nicht zuletzt die hübsch aussehenden Stewardessen sind Ablenkungsmittel gegen Flugangst« schrieb der Pilot und Flugarzt Hans Guido Mutke 1972 in einem Stern-Artikel zum Thema: »Ist Fliegen gesundheitsschädlich?«¹⁸ Hatte Sigmund Freud Flugangst als Angst vor Sexualität gedeutet, bei der es sich seiner Ansicht nach um eine spezielle Form der Angst vor Kontrollverlust handelt¹⁹ und umgekehrt Flugträume als »Erektionsträume« interpretiert,²⁰ so tendieren neuere psychologische Studien über Flugangst eher dazu, diese als

Variante von Klaustrophobie, Agoraphobie (Angst vor der Weite) und Höhenangst zu behandeln. Dies mag zum einen daran liegen, dass Freud sich in seiner Erklärung stark auf männliche Sichtweisen und Deutungen kaprizierte; dies mag aber auch daran liegen, dass verhaltenstherapeutische Strategien der Bekämpfung von Flugangst als außerordentlich effektiv erwiesen haben (dazu mehr im Kapitel über Flugangst).

Zu den Piloten und Stewardessen gesellten sich seit den 1980er Jahren die Vielflieger und Meilensammler, die zunächst bei amerikanischen, ab den 1990er Jahren bei westeuropäischen und seit dem Mauerfall auch bei einigen osteuropäischen Airlines Meilen sammeln und diese dann wieder in Flüge, Mietwagen oder Hotelübernachtungen umwandeln können. Der Vielflieger repräsentiert den Jetset und damit eine Personengruppe, die vom Aufschwung der 1950er und 1960er Jahre nicht nur wirtschaftlich profitierte, sondern auf dessen Grundlage auch seine Reise- und Konsumgewohnheiten, seinen Habitus, Geschmack und Lebensstil

veränderte. Er steht für Dynamik, Fortschritt und Erfolg; er ist der Gewinner im Umbruch von der industriellen zur postindustriellen Ära (und deshalb vielleicht auch in zunehmendem Maße >anschlagsrelevant<).

War die größte Bedrohung der *Airworld* und ihrer Bewohner in den frühen Jahren der zivilen Luftfahrt noch das technische Versagen der Maschinen bzw. menschliches Versagen seitens der Piloten, so war der Präzedenzfall der Regelverletzung im Flugverkehr in den 1960er und 1970er Jahren die Flugzeugentführung, die im Kontext des Kalten Kriegs, der Kubanischen Revolution und des Nahostkonflikts rasant an Bedeutung gewann. Dies war die Zeit, in der Flugzeuge immer häufiger entweder als Fluchtfahrzeuge genutzt wurden (dies gilt vor allem für Fluchten aus den sozialistischen Staaten Osteuropas und von bzw. nach Kuba) oder die Passagiere von solchen Gruppierungen als Geiseln

genommen wurden, die ihre politischen Forderungen unter Androhung von Gewalt durchzusetzen versuchten. Häufig ging es indes auch oder gar vorrangig darum, die Aufmerksamkeit der Medien auf ein bestimmtes Anliegen zu lenken.

Dass Flugzeugentführer einige Jahre lang recht hohe Aussichten auf »Erfolg« hatten, lässt sich zum einen darauf zurückführen, dass Flugzeuge, sobald sie sich in der Luft befinden, quasi unerreichbar, dabei aber leicht angreifbar sind. Sie können nur von Piloten heil zur Erde zurückgebracht werden, so dass das Überleben der Geiseln unmittelbar an das Leben der Piloten gebunden ist (es sei denn, eine Flugbegleiterin landet die Maschine, wie es in vielen Spielfilmen, in der Realität aber wohl eher selten der Fall ist²¹). Schüsse an Bord, die die Außenhaut des Flugzeugs verletzen, können einen Druckabfall in der Kabine und Sauerstoffmangel zur Folge haben, und Explosionen oder Treibstoffmangel, von Entführern zuweilen nicht ernst genommen, können die Maschine zum Absturz bringen (dazu mehr im folgenden Kapitel). Auch die Stürmung eines am Boden stehenden Flugzeugs erfordert den Einsatz gut ausgebildeter Spezialeinheiten, über die viele Staaten gar nicht verfügen. Die deutsche GSG 9 beispielsweise, die die Entführung der »Landshut« nach Mogadischu beendete, wurde erst nach dem Anschlag auf die israelische Olympiamannschaft in München 1972 gegründet. Gleichwohl ist die Medienwirksamkeit der Luftpiraterie nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass sie die *Airworld* als bereits vorhandene Bühne nutzt und dass die in ihr sich aufhaltenden Menschen – ungeachtet ihrer tatsächlichen Provinzialität – geradezu prototypisch den flexiblen, mobilen, kosmopolitischen Menschen des 20. Jahrhunderts verkörpern, in dem sich viele gern stellvertretend angegriffen fühlen.

Mobilisierung und Medialisierung

Nachdem im 19. Jahrhundert bereits die Eisenbahn für eine rasante Beschleunigung des Alltags gesorgt hatte, war eine weitere Steigerung der Mobilität im 20. Jahrhundert zunächst dem Auto, schließlich dem Flugzeug zu verdanken. Eine ähnlich rasante Entwicklung ist im gleichen Zeitraum auf dem Gebiet der Medialisierung zu verzeichnen. War im 19. Jahrhundert noch die Zeitung wichtigste Quelle der Information, so hat sich im Verlauf des 20. Jahrhunderts mit der Entwicklung audiovisueller Massenmedien eine neue Basis für die Live-Berichterstattung entwickelt, die ohne Zeitverzögerung aktuelle Informationen - zumindest theoretisch - an jeden Ort der Welt übermittelt. Von besonderer Bedeutung ist dabei in unserem Kontext der Umstand, dass die Prozesse der Medialisierung und der Mobilisierung mit der Einführung des Fernsehens und der Entstehung des Massenflugtourismus in den 1960er und 1970er Jahren jeweils einen vorläufigen Höhepunkt erreichten. Beide wurden in dieser Zeit für breite Schichten der Bevölkerung erschwinglich: Mit dem Flugzeug war das bislang schnellste, zivil nutzbare Transportmittel massentauglich geworden; gleichzeitig lief das Fernsehen dem Radio den Rang ab, das zwar bereits ein Massenmedium war und auch live senden konnte, das aber keine Bilder produzierte und deshalb einen ungleich höheren Abstraktionsprozess verlangte.

Oberflächlich betrachtet haben die Entwicklungen, in deren Verlauf das Flugzeug zum leitenden Verkehrsmittel und das Fernsehen zum Leitmedium aufstiegen, nicht allzu viel miteinander zu tun (es sei denn, man macht generell den technischen Fortschritt und das Bestreben, die Welt zu »verkleinern«, als beider Ursache aus). Im Fall des Unfalls gehen sie jedoch stets eine symbiotische Beziehung ein: Jede Beeinträchtigung des Flugverkehrs ist noch im 21.

Jahrhundert Anlass für *breaking news*, und zwar unabhängig davon, ob es sich um einen Unfall oder um einen vorsätzlichen Eingriff in den Flugverkehr handelt. Gemäß der journalistischen Maxime »Only bad news is good news« steigern solche Ereignisse notorisch die Einschaltquoten der Fernsehsender. Jeder Flugunfall ist ein Medienereignis, das die von Michael Balint als »Angstlust« bezeichnete Faszination des Schrecklichen (englisch: *thrill*) für sich arbeiten lässt – darauf wird im Kapitel über Flugangst noch zurückzukommen sein.²²

Betroffen sind dabei immer »die anderen«. Wir selbst aber können zusehen und uns am heimischen Bildschirm sicher fühlen – es sei denn, der extrem unwahrscheinliche und deshalb nachgerade komische Fall tritt ein, dass das Flugzeug in eben diesen Fernseher stürzt, wie es dem Lockerbie-Überlebenden Bobbie Miller widerfuhr: »I was watching »This is your life« when the plane crashed through the ceiling and knocked me headfirst into the TV«. ²³ Katastrophen wie der Absturz einer Boeing 747 über dem schottischen Ort Lockerbie im Dezember 1988 infolge eines Sprengstoffanschlags, aber auch der Untergang von Passagierfähren, Bahntentgleisungen oder Massenkarambolagen auf Autobahnen sind Teil des Preises, den wir für unsere Mobilität und damit die Teilhabe am modernen Leben zahlen.²⁴ Wir haften dafür mit dem objektiv durchaus überschaubaren Risiko, Opfer eines Unfalls oder, im Fall der Luftpiraterie, der kriminellen Energie von Entführern zu werden. Und für das Recht, anderen bei einer solchen Misere zuschauen zu dürfen, zahlen wir mit dem Risiko, potenziell selbst Opfer des Medienvoyeurismus zu werden.

Es gehört zu den Paradoxien der Moderne, dass solcherlei Risiken nicht mehr verhandelbar sind. Zwar könnten wir individuell auf den Gebrauch des Autos oder des Flugzeugs verzichten, doch haben moderne Gesellschaften nicht mehr

die Wahl, angesichts der Unfallstatistik Autos oder Flugzeuge wieder abzuschaffen. Ebenso wenig können wir auf die Nutzung der (Massen-)Medien als Konstituenten demokratischer Öffentlichkeit(en) verzichten, weil diese *auch* vom Unglück anderer profitieren. Vielmehr ist es ein signifikantes Merkmal der Moderne, dass sie solche Risiken in Statistiken verpackt, die den Eindruck vermitteln, das Leben werde sicherer, berechenbarer, kontrollierbarer – während gleichzeitig nach jedem Unfall Hysterie und Skepsis sich breit machen. Schon in den 1980er Jahren beschrieb Ulrich Beck die Entstehung einer ›Weltrisikogesellschaft‹, in der »Wissenschafts-, Technik- und Fortschrittskritik« unter dem Eindruck des Reaktorunfalls von Tschernobyl nicht als der Moderne inhärenter Widerspruch bewertet wurde, sondern als »Ausdruck ihrer konsequenten Weiterentwicklung über den Entwurf der Industriegesellschaft hinaus«. ²⁵ Anders als in vormodernen Zeiten nämlich ist, so Beck, »die Gesellschaft heute im Umgang mit Risiken *mit sich selbst konfrontiert*. ... Die Quellen der Gefahren sind nicht länger Nichtwissen, sondern *Wissen*, nicht fehlende, sondern *perfekionierte* Naturbeherrschung, nicht das dem menschlichen Zugriff Entzogene, sondern eben das *System* der Entscheidungen und Sachzwänge, das mit der Industrieepoche etabliert wurde.« ²⁶ Mit anderen Worten: Wenn die Moderne nicht hinter sich selbst zurück kann, muss sie über sich hinaus wachsen, indem sie neue Strategien zur Kompensation selbstverschuldeter Katastrophen entwickelt. ²⁷

Übertragen auf unseren Fall heißt das: Wenn wir Flugzeugentführungen oder -abstürze nicht mehr dem Schicksal, der Vorsehung oder den Kräften der Natur anlasten können, müssen wir sie entweder verhindern oder, wenn das nicht gelingt, wenigstens medial verwerten – finden sie doch statt in einer Welt, in der geografische Distanzen auf ein Minimum schrumpfen und in der jedes

Ereignis binnen Sekunden an einen beliebigen anderen Ort übertragen werden kann. Zwar sind Flugzeugentführungen ein Angriff auf die moderne Utopie von größtmöglicher Mobilität bei größtmöglicher Sicherheit, die mit dem Flugzeug – paradoxer Weise – tatsächlich erreicht worden ist. Sie haben aber auch einen ästhetischen Mehrwert, der sich bei der Verwertung durch Massenmedien schnell in Euro und Cent auszahlt. Wenngleich seinerzeit solche Stimmen, die die ästhetische Dimension der Anschläge von 9/11 zum Thema machten, moralisch scharf verurteilt wurden, so profitierten doch alle involvierten Fernsehsender unmittelbar von der Schaulust ihrer Klientel.

Zu diesem Buch

Mit diesen Überlegungen zur Bedeutung des Reisens, der *Airworld* und der Symbiose von Mobilisierung und Medialisierung ist noch wenig gesagt über den eigentlichen historischen Gegenstand dieses Buches; gleichwohl lässt sich aus ihnen ableiten, warum aus der ursprünglich geplanten Geschichte der Flugzeugentführung schließlich eine *Kultur* geschichte geworden ist und wie das Präfix *Kultur* sich im Inhalt des Buches niedergeschlagen hat.

Während zu Beginn meiner Recherchen zur Geschichte der Flugzeugentführungen noch die politischen Ereignisse, vor allem die Ziele und Motive terroristischer Flugzeugentführungen im Kontext des Nahostkonflikts im Vordergrund standen, hat sich das Interesse im Verlauf der Arbeit an diesem Buch deutlich in Richtung der kulturellen Deutungsmuster verschoben, mit deren Hilfe wir Flugzeugentführungen in unseren Alltag, unsere Weltwahrnehmung und unsere Vorstellung vom 20. Jahrhundert integrieren. Einerseits werden Flugzeugentführungen, ebenso wie andere Ereignisse, nur dadurch Teil unseres kulturellen Langzeitgedächtnisses, dass

sie in bestimmter Weise dargestellt, nachgespielt, erinnert oder auch ironisch kommentiert werden. Andererseits ist der Untersuchungsgegenstand selbst auf Grund seiner Verortung in der *Airworld* eng verbunden mit solchen Phänomenen, die in ihrer Gesamtheit ›Kultur‹ ausmachen und zu denen vor allem Kommunikationsformen, Selbstbeschreibungen, alltägliche Gewohnheiten, ästhetische Ausdrucksformen, Konsumgüter, Gebrauchsgegenstände, technische Errungenschaften, Medien und Mentalitäten zu zählen sind.

Tatsächlich erinnern wir uns an die ›klassische‹ Luftpiraterie, die historisch in die 1960er und 1970er Jahre des 20. Jahrhunderts fällt (und die hier, was die Ereignisse an sich betrifft, vor allem auf der Grundlage von Zeitungsberichten rekonstruiert wird²⁸), weniger in ihrer Gesamtheit als vielmehr in Form einzelner Ereignisse. Häufig sind diese Ereignisse auch Gegenstand von Spiel- oder Dokumentarfilmen bzw. lassen sich an bestimmten Bildern – zum Beispiel der Aufnahme der in flimmernder Hitze auf einem afrikanischen Rollfeld stehenden ›Landshut‹ – festmachen. Diese Bilder haben wir uns selbstverständlich nicht vor Ort gemacht. Vielmehr erkennen wir häufig Fotografien wieder, die in Massenmedien wie Zeitungen, Filmen oder Fernsehen bereits vielfach gezeigt wurden. Die Aufnahme der ›Landshut‹ beispielsweise aktiviert verschiedene Schichten eines erinnernden Wissens, das die ›eigentlichen‹ Ereignisse möglicherweise bereits mehrfach gebrochen und überschrieben hat.

Teil dieses Gedächtnisses sind indes nicht nur audiovisuelle Medien, sondern auch Erinnerungen an die praktischen Veränderungen im Flugbetrieb. Personen, die in den 1970er Jahren schon mit dem Flugzeug unterwegs waren, werden sich noch entsinnen, dass man in ein Flugzeug einsteigen konnte, ohne vorher einen Metalldetektor passiert und das Handgepäck durch ein

Röntgengerät geschickt zu haben. Noch 1972 veröffentlichte der Stern Fotos von solchen Geräten mit der erklärenden Unterschrift: »Zum Schutz gegen Luftpiraterie wurden auch auf deutschen Flughäfen elektro-magnetische Schleusen installiert. Die Geräte, die wie ein Türrahmen aussehen, durch den die Fluggäste einzeln hindurchzugehen haben, reagieren auf die Veränderung des Magnetfeldes durch Metallgegenstände - etwa eine Pistole - im Handgepäck oder in den Taschen des Passagiers.«²⁹

Für diejenigen, die nach 1970 geboren wurden, sind Metalldetektoren jedoch ein kaum mehr wegzudenkender Teil der *Airworld*, und Flugzeugentführungen (mit Ausnahme des Sonderfalls 9/11) kennen sie eher aus Spielfilmen als aus Nachrichtensendungen. Die massenhaften Flugzeugentführungen der 1960er und 1970er Jahre, die die Ereignisgrundlage dieses Buches bilden, sind also Teil eines kollektiven Wissens, dessen individuelle Ausprägung vom Alter eines Menschen ebenso abhängig ist wie von seiner Nationalität und den jeweiligen Möglichkeiten der Medienrezeption. Dies gilt prinzipiell auch für die Erinnerung an die Ereignisse vom 11. September 2001. Gleichwohl liegt auf der Hand, dass diese Anschläge die klassische Ära der Flugzeugentführung nicht fortsetzten, sondern ihr ein spätes und spektakuläres Ende bereiteten. Erstmals wurden hier Flugzeuge als Vernichtungswaffen eingesetzt, und die Motive der Attentäter waren nicht Flucht, Erpressung oder Geiseltausch, sondern die wahllose Tötung beliebig ausgewählter Zivilisten sowie die symbolische Zerstörung westlicher Kultur, die sich - in der Perspektive von Al Qaida - an keinem Ort intensiver verdichtete als in den Türmen des New Yorker World Trade Centers.

Dieses Buch ist deshalb nur bedingt eine Vorgeschichte von 9/11; vor allem handelt es von der Zeit der »konventionellen« Flugzeugentführung, die nach dem Zweiten Weltkrieg mit einer Serie von Republikfluchten

anhob, die im Kontext der Kubanischen Revolution einen vorläufigen Höhepunkt erlebte und deren Bekämpfung in Entebbe und Mogadischu spielfilmtaugliche Sternstunden erlebte. Auch wenn viele Leser die Ereignisse, von denen dieses Buch erzählt, selbst nicht miterlebt haben, so bewegen sie sich doch in einer Welt, die unmittelbar von den Folgen der Luftpiraterie geprägt ist.

Noch unbeantwortet ist damit die Frage, wie man eine *Kulturgeschichte* der Gewalt schreiben kann bzw. ob diese nicht eine *contradictio in adiecto* sei. Tatsächlich ist jede Flugzeugentführung, egal welches Motiv sie verfolgt, ein Akt der Gewalt, von dem Piloten, Flugbegleiter und Passagiere unmittelbar betroffen sind. Das Flugzeug wird zu einem mobilen Gefängnis, die Geiseln zu menschlicher Manövriermasse, ihr Leben zum Unterpfand für Verhandlungen über den Austausch von Gefangenen oder die Verbreitung politischer Ansprachen in Massenmedien. Noch nach Jahren leiden viele von ihnen unter Flugangst, Klaustrophobie und posttraumatischen Depressionen.

Angesichts der Tatsache, dass der Begriff »Kultur« zunächst als positiv besetzt erscheint, mag es zynisch klingen, von einer *Kulturgeschichte* der Flugzeugentführung zu sprechen. Tatsächlich steht dieses Buch aber im Kontext einer *Kulturgeschichte* der Gewalt, die diese in historischer Perspektive als prägend für die Kultur vieler Gesellschaften wahrnimmt. In dieser Perspektive können wir zum Beispiel nach der kulturellen Bedeutung des Kriegs fragen, und zwar nicht nur in Form des gerechten Kriegs (des *bellum iustum*), in dem Demokratie und Freiheit verteidigt werden und der deshalb quasi ein »kultivierender« Krieg ist; wir können auch nach der kulturellen Bedeutung eines illegitimen Angriffs- oder Vernichtungskriegs wie des Zweiten Weltkriegs fragen, der die Kulturen der an ihm beteiligten Länder in unterschiedlichster Weise nachhaltig (und negativ) geprägt hat.

Zu einer Geschichte der Gewalt gehören zudem auch Formen ihrer kulturellen Verarbeitung von der kathartischen Erzählung über die dokumentarische Darstellung bis hin zur Satire. Es liegt auf der Hand, dass Filme, Kunstwerke oder Romane, die sich mit Flugzeugentführungen auseinandersetzen, Kulturleistungen und damit Teil einer Kulturgeschichte der Luftpiraterie sind. Es versteht sich von selbst, dass Kultur hier nicht im Sinne von ›Hochkultur‹ als positiv wertender Begriff verwandt wird, zumal gerade Trivialliteratur, B-Movies und Kitschbilder eine scheinbar natürliche Affinität zu spektakulären Ereignissen wie Flugzeugentführungen, terroristischen Anschlägen oder Naturkatastrophen entwickeln. In der Perspektive einer solchen Medienkulturgeschichte geraten auch Formen symbolischer oder zeichenhafter Gewalt in den Blick, wie Pierre Bourdieu sie in soziologischer Perspektive ausgeleuchtet hat.³⁰ Eine Flugzeugentführung ist folglich nicht nur ein Angriff auf Crew und Passagiere; sie ist auch ein Angriff auf die zivile Luftfahrt, auf unsere Vorstellung von Freiheit, unsere Wahrnehmung von Risiken und – wie im Fall der Anschläge vom 11. September 2001 – ein Angriff auf bestimmte Werte und Lebensstile.

Flugzeugentführungen sind, mit anderen Worten, kein Unfall im Sinne einer unvorhergesehenen Abweichung von einer fiktiven Normalität, sondern ein Phänomen, das von der zivilen Luftfahrt im zwanzigsten Jahrhundert quasi folgerichtig hervorgebracht wurde. Auch sind sie mehr als nur ein skurriles Thema oder eine Nische in der Terrorismusforschung. Sie sind ein Phänomen, das die Moderne mit sich selbst konfrontiert.

Eine kurze Geschichte der Luftpiraterie

Wie eingangs erwähnt, fiel die erste Flugzeugentführung in das Jahr 1931 und blieb zunächst eine merkwürdige Episode. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde diese Aktionsform noch einmal neu erfunden. Die erste regelrechte Serie von Flugzeugentführungen setzte 1947 ein, als ein Rumäne eine Verkehrsmaschine zur Landung in der Türkei zwang, um dort politisches Asyl zu beantragen. 1948 wurden eine tschechische Maschine nach Westdeutschland, eine jugoslawische Maschine nach Süditalien, eine rumänische Maschine nach Salzburg und eine weitere rumänische Maschine nach Istanbul entführt.¹ Alle diese Entführungen verfolgten einen Kurs von Ost- nach West- oder Südeuropa. Zwar gab es 1948 auch eine Entführung in entgegengesetzter Richtung: Eine griechische DC-3 wurde aus Gründen, die bis heute im Dunkeln geblieben sind, von acht Passagieren zur Landung in Tetovo bei Skopje in Jugoslawien gezwungen.² Gleichwohl riss die Serie der Ost-West-Entführungen in den folgenden Jahren nicht ab. Allein 1949 landete eine ungarische Maschine unfreiwillig in Deutschland (4. Januar), eine rumänische in Griechenland (29. April), eine polnische in Schweden (29. April) und eine weitere polnische in Dänemark (16. Dezember). Am 24. März 1950 wurden gleich drei tschechische Maschinen gezwungen, in München zu landen, und am 17. Oktober des gleichen Jahres landete eine jugoslawische in der Schweiz. Diese Liste von Entführungen, die in der Regel mit der Beantragung politischen Asyls endeten, lässt sich bis zum Fall der Mauer im November 1989 fortsetzen.³

Eine weitere Welle der Luftpiraterie setzte im Kontext der kubanischen Revolution ein. Vor der Revolution, die am 1. Januar 1959 mit der Vertreibung des Diktators Fulgencio Batista vollendet wurde, kaperten Castros Revolutionstruppen eine Reihe von kubanischen Flugzeugen, die fortan für eigene Zwecke genutzt wurden. Da der reguläre Flugverkehr zwischen den USA und Havanna nach der Revolution eingestellt wurde, häuften sich nun die Fluchten von Kubanern in die USA und umgekehrt auch von Exilkubanern in ihre alte Heimat.⁴ Dass dabei regelmäßig US-amerikanische Staatsbürger einen unfreiwilligen Aufenthalt auf der Karibikinsel in Kauf nehmen mussten, kam Castro durchaus gelegen. Angeblich wurden sie in Hotels untergebracht, auf Sightseeing-Tour durch das sozialistische Kuba und dann mit Rum und Zigarren im Gepäck nach Hause geschickt – ein Service, den die kubanische Regierung sich von den Fluggesellschaften mit 2.000-3.000 US-Dollar pro Person bezahlen ließ.⁵ Inneramerikanische Flüge endeten in diesen Jahren so häufig in Kuba, dass der Werbeslogan der United Airlines: »Fly national to Miami and get that something extra!« allenthalben für Heiterkeit sorgte.⁶

Weitere Flugzeugentführungen gehen auf das Konto von Kriminellen, die Lösegeld erpressen wollten, und von psychisch Kranken, die in der Regel in geschlossene Anstalten eingewiesen wurden. Insgesamt wurden in den Jahren 1947 bis 1990 821 Flugzeugentführungen registriert.⁷ Ihren Höhepunkt erreichte die Luftpiraterie mit 85 Entführungen im Jahr 1969, in dem der Flugterrorismus nahöstlicher Provenienz einsetzte. Fortan dominierte als Motiv nicht mehr die Flucht, sondern die Geiselnahme der Passagiere, die gegen inhaftierte Mitstreiter der Luftpiraten ausgetauscht werden sollten. 1970 wurde erstmals eine Flugzeugentführung direkt im japanischen Fernsehen übertragen – mit der Folge, dass Flugzeugentführungen