
Dominique Linhardt¹

Demokratische Maschinen?

Die Vorrichtung zur Terrorismusbekämpfung in einem französischen Großflughafen (Paris-Orly)

Die zivile Luftfahrt hat ihre schwarzen Engel: eine lange Reihe von Flugzeugentführungen und Bombenattentaten begleiten ihre Geschichte. Wie wird diese dauerhafte, doch diffuse Bedrohung im französischen Flughafen Paris-Orly gehandhabt? Wie werden Terroristen davon abgehalten, Attentate zu begehen? Das Dispositiv der Terrorismusverhütung wird beschrieben als ein Prüf- und Durchschleusmechanismus, in dem potentielle Gefahrenträger – Menschen oder Objekte – aus den massiven Strömen, die tagtäglich den Flughafenraum durchqueren, herausgesondert werden sollen. Doch wie kann diese Aussonderung wirksam sein und gleichzeitig die Rechte der Kontrollierten nicht in Frage stellen? Die Bedingungen einer „guten“ Terrorismusabwehr sind nicht nur in der Qualität der Aussonderung zu suchen, sondern auch im gerechten Umgang mit den Flughafenutzern, die sich den Kontrollen unterziehen müssen und als unschuldige und harmlose Dritte in den „kalten“ Konflikt zwischen Terroristen und Antiterroristen hineingezogen werden. Ziel ist die Darlegung des normativen Horizonts der Terrorismusverhütung sowie der Art und Weise, wie diese normativen Richtlinien in die Materialität der Vorrichtung selbst „hineingelegt“ wurden.

The civil aviation has its dark angels: a long series of hijackings and aircraft bombings accompany its history. How is this enduring, but diffuse threat handled in the French airport of Paris-Orly? The device for the prevention of terrorism is described as a passing-through-mechanism the function of which is to cast out potentially dangerous persons and objects from the massive streams that make their way daily through the airport space. But how can this selection be simultaneously efficient and respectful to the rights of those being controlled? The conditions of a „good“ terrorism prevention is not only a question of the selection's efficiency, but also of a just and fair manner to deal with the airport users who are submitted to the con-

1 Doktorand am Centre de Sociologie de l'Innovation (CSI) der École Nationale Supérieure des Mines de Paris. Die hier vorliegende Arbeit ist die Frucht einer im ersten Halbjahr 1998 unternommenen sechsmonatigen Feldarbeit im Flughafen Orly und basiert hauptsächlich auf Interviews und der Auswertung von diversen Dokumenten, die im Laufe der Zeit angesammelt wurden. Dazu kamen einige teilnehmende Beobachtungen. Sie wäre nicht zustande gekommen ohne die Unterstützung vieler, die mir in Einzelgesprächen, Seminaren oder Kolloquien einen Teil ihrer Zeit, ihrer Kompetenz und ihres Wissens geschenkt haben und mich mit ihren Kommentaren immer wieder positiv angeregt haben. Allen sei hier herzlich gedankt. Besonders bedanken möchte ich mich bei Robin Foot, Stefan Hirschauer, Bruno Latour und vor allem bei Luc Boltanski.

trol procedures and who are in fact innocent and harmless thirds „enrolled“ in the „cold“ conflict between the terrorists and the antiterrorists. The purpose is the description of the normative horizon framing terrorism prevention and the way in which these guiding rules are embedded in the materiality of the device itself.

Über fachliche und theoretische Grenzen hinweg haben die meisten Terrorismusstudien einen gemeinsamen Nenner: die Absicht, durch die Erklärung des Phänomens zu seinem Verschwinden beizutragen. Die Analyse soll Hebel liefern, die seine Eindämmung möglich machen. Die Ungewißheit aufzuheben, die von der Bedrohung durch Terroristen² ausgeht, deren Persönlichkeit, Ideologie, Strategien, Handlungsgründe und -mittel darzulegen, wird von PsychologInnen und SoziologInnen, PolitologInnen, KriminologInnen und JuristInnen immer wieder als Rechtfertigung ihrer Arbeit angebracht. Jedoch, indem sie ihr Projekt ziemlich genau dem der gesellschaftlich beauftragten „Antiterroristen“ angleichen, versäumen sie eine konstitutive Dimension des Terrorismus mit in ihre Analysen einzubeziehen und zwar genau die der Ungewißheit, der besorgniserregenden Fremdartigkeit einer *Welt, deren Beständigkeit nicht mehr sichergestellt ist*. Die Bedrohung durch Terroristen macht die Stabilität der Umwelt und die Stetigkeit der Zeit problematisch. Sie stellt eine radikale Entzauberung der Welt dar, da diese in sich die Eventualität eines gezielt verursachten Unheils trägt. Wenn die Effizienz des Terrorismus darauf beruht, die Umwelt, deren Beständigkeit normalerweise als selbstverständlich angesehen wird, bedrohlich werden zu lassen, dann hat der Staat die Aufgabe, das Vertrauen der Bürger wieder herzustellen, indem er Dispositive errichtet, die es ermöglichen, die Terroristen aufzuspüren. Der Terrorismus ist eine Konfliktform, in der die Kontrollfunktion des Staates und die Fähigkeit, seine Bürger zu schützen, auf die Probe gestellt werden. Nur indem er die Ohnmacht des Staates unter Beweis stellt, gelingt es dem Terrorismus, Verheerungen zu verursachen, deren Ausmaße unverhältnismäßig sind verglichen mit den direkten Schäden. Der Staat wird gezwungen, Kontrollvorrichtungen zu erstellen, durch die er sich einen Zugriff auf die in seinem Territorium operierenden Terroristen schafft und sie bis zu einem Grad behindert, daß ihre Handlungsfähigkeit bis zum Unvermögen beeinträchtigt wird. Von einer solcher Kontrollvorrichtung soll hier die Rede sein: Wie werden Terroristen davon abgehalten, Attentate gegen die zivile Luftfahrt zu verüben?

Was ist technisch? Was ist politisch?

Von Foucaults Untersuchungen zur Entwicklung des Strafvollzugs und der Machtapparate ausgehend, wollen wir die Vorrichtung zur Terrorismusverhütung im Flughafen Orly als ein „technopolitisches Dispositiv“ ansehen, d.h. als eine Zusammenstellung von Techniken, die keine neutralen Funktionsträ-

2 Ich spreche zwar von „Terroristen“ und von „Terrorismus“, habe jedoch nicht den kleinsten Ansatz einer Definition. Diese stellt ein großes Problem in den Terrorismusstudien dar, denn die Definition bezieht ein moralisches Urteil mit ein (wenn man freundlich gesinnt ist, wird man das Wort „Terrorist“ erst gar nicht benutzen, sondern „Partisan“, „Guerillero“ oder „Freiheitskämpfer“ zur Bezeichnung wählen). Ich benutze hier das Wort *nur als eine im Feld vorhandene Kategorie*.

ger sind, sondern tief in die Gesellschaft selbst eindringen. Technik und Politik: Beide Sphären sind nicht auseinander zu denken. Sie fließen bis zur Untrennbarkeit ineinanderüber, und eigentlich müsste ein neues Vokabular erfunden werden, um diese Hybridformen zu benennen – denn selbst „Techno-Politik“ weist noch zu sehr auf die Existenz der zwei von den Modernen hermetisch abgegrenzten Ordnungen hin: auf der einen Seite die Gesellschaft und die Politik; auf der anderen das stumme Reich der funktionellen Gegenstände, die wesentlich neutral sind und allenfalls durch die Art ihrer „Nutzung“ in die politische Sphäre Eintritt finden (vgl. Latour 1988). Ich besitze dieses Vokabular nicht, deshalb komme ich auch nicht darum herum, weiterhin auf die Worte „Technik“ und „Politik“ zurückzugreifen. Jedoch werde ich beide Ausdrücke umdefinieren, um sie von der modernen Subjekt/Objekt- bzw. Mensch/nicht-Mensch-Dichotomie abzukoppeln (vgl. Akrich 1993; Latour 1991).

Technisches: im Zeichen der Wirksamkeit

Was ist „technisch“ in der Terrorismusverhütung in Orly? Am offensichtlichsten sind die materiellen Techniken, die Maschinen, wie zum Beispiel die Metall-detektoren, bestimmte mit Alarmanlagen versehene Türvorrichtungen oder die Röntgenstrahlengeräte zur Gepäckkontrolle. Nicht weniger wichtig sind die Menschen, die diese Maschinen bedienen. Aus einer enormen Anzahl von Objekten (Gepäck, Briefsäcke, Fracht, Treibstoff- und Lebensmittelversorgung) und Personen (Angestellte des Flughafens und der Fluggesellschaften, Passagiere) die wenigen gefährlichen Objekte (Waffen, Bomben, Messer, chemische oder sogar radioaktive Stoffe) und Personen (Terroristen, Fanatiker, Möchtegern-Terroristen, Verrückte) auszuspähen, erfordert einen sehr hohen Grad an Wachsamkeit, denn Attentäter geben sich zunächst als ganz „normale“ Personen aus und ihren Waffen verleihen sie einen ganz „ordinären“ Anstrich (Bombe als Koffer, Maschinengewehr als Rollstuhl, Pistole als Feuerzeug usw.). Die verlangte Wachsamkeit wird im Zusammenspiel der Operateure und ihrer Maschinen erreicht. Der Mensch ohne die Maschine müsste sich auf seine Intuition verlassen, um die feindlichen Eindringlinge aus der Masse zu fischen, was doch sehr gewagt erschiene, würde solch eine „intuitive Terroristenbekämpfung“ eingerichtet werden. Die Maschine ohne den Menschen hingegen wüsste nicht eigenständig darüber zu urteilen, ob ihre „Wahrnehmungen“ auf eine reale Gefahr hinweisen oder ob es sich um ein Artefakt handelt. Die Terrorismusverhütung basiert also auf einer Assoziation zwischen den „Wahrnehmungsfähigkeiten“ der Maschinen und der hermeneutischen Fähigkeit – denn „jede Wahrnehmung schließt das Problem der Auswahl ein“ (Schütz 1971, S. 44) – der Menschen, die *in fine* darüber entscheiden müssen, ob wirklich eine Gefahr vorhanden ist.

Die Frage, die sich jedoch stellt, ist, was mit dem mit der Maschine verkoppelten Menschen geschieht, denn die Maschine ist nicht nur eine kognitive Erweiterung, sie zwingt diesen in ein ganz bestimmtes Handlungsformat. Da Maschinen dafür geschaffen sind, vorprogrammierte Vorgänge beständig zu wiederholen, weitet sich die Routine auf den in ihrem Kontakt arbeitenden Menschen aus. Von Maschine und Mensch wird gleichermaßen verlangt, nach im voraus erstellten Kodifizierungen zu handeln, um die Wachsamkeit des Systems zu gewährleisten. Direktive werden von internationalen Gremien formuliert, von nationalen Instanzen weitergeleitet und von lokalen Dienststellen

umgesetzt. Sie unterziehen Mensch und Maschine einem Normierungsprozeß³. Die Tätigkeit der einen und der anderen muß bestimmten Regeln entsprechen. Doch ist es für eine Maschine einfacher, sich solchen Regeln zu unterwerfen, denn um diesen zu entsprechen, wurde sie ja geschaffen. Im Innovationsprozeß sind die Regeln in die Maschine „eingeschrieben“ worden (Akrich 1987). Sie sind so in ihr eingebettet, daß es nicht nötig ist, sie an die Regeln zu „erinnern“. Sie ist ein spontaner „Regelwisser“. Dadurch, daß die Maschinen die Regeln kennen, und *nur* diese Regeln kennen (im Gegensatz zum Menschen ist noch keine Maschine aus „ihrer Haut gefahren“), wird der Mensch im Kontakt mit ihnen zum *Techniker* – nicht im Sinne eines Berufsstandes, sondern im Sinne eines *Handlungstypus*. Der Techniker weiß die Maschine zu bedienen; aber auch die Maschine bedient in gewisser Weise den Techniker: Es ist die Interaktion, die diese Verknüpfung zwischen Mensch und Maschine zu einem Funktionsträger innerhalb eines Systems werden läßt.

Vielleicht träumen manche Angestellte in Orly insgeheim davon, ihren virtuellen Umgang mit der Maschine unter Beweis zu stellen, indem sie eine in einem Koffer (fast) perfekt getarnte Bombe entdecken. Doch das, was die attraktive Dimension (Boltanski/Chiapello 1999, S. 134) der Aufgabe ausmachen könnte, wird von der Wirklichkeit schnell verdrängt, denn der Terrorist, den es abzuwehren gilt, ist ein abwesender Feind. So entsetzlich die Attentate von Lockerbie oder das über der Teenehrewüste auch waren, sie bleiben, gemessen am beruflichen, routinierten Alltag eines Orly-Angestellten, Sonderfälle, die mit der alltäglichen Aufgabe nur schwer in Verbindung gebracht werden können. Verglichen mit den Millionen von kontrollierten Menschen und durchleuchteten Koffern, liegen diese tragischen Ereignisse in weiter Ferne.

Unter diesen Umständen ist leicht einzusehen, daß die Frage nach der erforderlichen Aufmerksamkeit schwierig ist: wie kann dem tendenziellen Nachlassen der Wachsamkeit, d.h. der Tendenz der Operateure „einzuschlafen“, sowie der Tendenz der Maschinen, Pannen zu haben, Einhalt geboten werden, wo die lauernde Gefahr doch so verschwindend gering erscheint? Die Wege und Methoden, die dies ermöglichen – die Mobilisierung und Assoziation von Menschen

3 Es ist hier unmöglich, komplett die verschiedenen Instanzen, die zu den Normierungsprozessen beitragen, darzustellen. Auf der internationalen Ebene handelt es sich hauptsächlich um die I.C.A.O. (*International Civil Aviation Organisation*), die im regelmäßig aktualisierten Anhang 17 der Chicagoer Konvention Empfehlungen zur Verbesserung der Luftfahrtsicherheit formuliert. In Frankreich werden diese Empfehlungen vom „*Conseil National de Sûreté de l'Aviation Civile*“ aufgenommen, diskutiert und für die französischen Flughäfen angepaßt. Die „*Groupe d'Experts de la Sûreté de l'Aviation Civile*“ hat dann den Auftrag, die noch generell gefaßten Entscheidungen des C.N.S.A.C. in konkrete Normen zu packen. Diese sind im „*Manuel de Sûreté de l'Aviation Civile*“ niedergeschrieben und sind für alle französischen Flughäfen zwingend. In den Flughäfen werden diese Regeln von zwei Ausschüssen (das „*Comité Local de Sûreté*“ und das „*Comité Opérationnel de Sûreté*“) an die örtlichen Bedingungen angepaßt. Der „*Plan Local de Sûreté*“ hält dann sehr genau fest, wer was zu tun hat. Die aufeinanderfolgenden Übersetzungen, von der umfassenden internationalen Ebene zur begrenzten ortsgebundenen, sollten im Idealfall so gehalten werden, daß die örtlichen Richtlinien, den generellen genau entsprechen.

und Objekten, die genaue Normierung und Planung ihrer Aufgaben und Interaktionen, die Sanktionierung eventueller Abweichungen – möchte ich hier als das spezifisch Technische der Vorrichtung begreifen. Kurz gesagt: „*Technisch*“ ist das, was die *Effizienz des Systems* garantiert.

Politisches: im Zeichen der Gerechtigkeit

Die Literatur über Terrorismusverhütung in Flughäfen beläßt es oft bei der Beschreibung dieser Effizienz und vergißt dabei, der politischen Dimension ihren Platz einzuräumen (vgl. z.B. John 1986; Tosello/Lebrun 1993). Was ist denn nun politisch in Orly? Wie bereits angesprochen, besteht die offensichtlichste politische Komponente der Terrorismusverhütung darin, daß der Staat seiner Aufgabe nachkommt, den unter seiner Hoheit stehenden Menschen Schutz vor Anschlägen zu gewährleisten. Wie Wagner (1996) gezeigt hat, ist das Sicherheitsbestreben – neben dem Autonomiebestreben – ein herausragendes Merkmal der Moderne (Wagner 1996). Sicherheitsleistungen sind zentral im Hinblick auf die Erhaltung staatlicher Legitimität. Doch nicht nur das, denn der Staat würde, wollte er die Sicherheit *um jeden Preis* erhalten wollen, sich sehr schnell der Kritik, „repressiv“, „freiheitsberaubend“ oder „autoritär“ zu sein, ausgesetzt sehen⁴. Die Demokratie in der westlichen liberalen Tradition ist eine selbsteinschränkende Form politischer Organisation: bestimmte Bereiche fallen nicht in die Zuständigkeit der politischen Macht. Der Staat muß den politischen Rechten und Freiheiten seiner Bürger Rechnung tragen. Er ist demnach zwei symmetrischen Pflichten ausgesetzt: zum einen, der Pflicht, die auf seinem Territorium legal anwesenden Personen vor nicht legitimen politischen Gewaltakten zu schützen; und zum anderen der Pflicht, dieselben Personen vor der Willkür seiner eigenen Macht zu bewahren. Diese beiden Anforderungen stehen häufig in Spannung zueinander, eine Spannung, die jedoch überwunden werden muß, will der Staat den symmetrischen Kritiken der polypenartigen Despotie und des Nichtnachkommens seiner Schutzobligationen entgegentreten.

Dieses Dilemma kann auch anders ausgedrückt werden, nämlich indem man die „terroristische Beziehung“ nicht auf die Interaktion zwischen Terroristen und staatlichen Sicherheitsorganen begrenzt, sondern den *Dritten*, denjenigen der außerhalb dieser Konstellation steht, mit einbezieht (Bigo/Hermant 1988). Terroristen beziehen ihre Handlungsfähigkeit daraus, sich als Dritte, als ganz „normale Person“ auszugeben. Im Gegensatz zum Guerillero, der die physischen Falten der Landschaft ausnutzt, um sich vor dem Zugriff seiner Gegner zu schützen, ist der Hinterhalt der Terroristen sozial (Walzer 1977, S. 176). Die Aufgabe des Antiterrorismus besteht deshalb darin, zu unterscheiden, wer wirklich ein Dritter ist und wer nur so tut als ob er es wäre. In diesem Sinn produziert der Terrorismus eine Situation asymmetrischen Zugriffs (vgl. Bessy/Chateauraynaud 1995): der Terrorist versucht, dem Zugriff seiner Gegner zu entkommen, wogegen diese alles tun, um sich diesen Zugriff zu verschaffen. Jedoch

4 Man möge nur an die Auseinandersetzungen in Deutschland in den siebziger und achtziger Jahren denken: Der Terrorismus wurde von Seiten der Staatskritiker als Vorwand für eine Aufrüstung des Sicherheitsapparats zur Erhaltung herrschender Machtstrukturen ausgelegt. Siehe zum Beispiel Cobler 1976; Wisniewski/Landgraeber/Sieker 1997.

sollten die Dritten dabei nicht zu Schaden kommen. Auf Orly bezogen ist das Paradox folgendes: Diejenigen, die sich den Sicherheitskontrollen unterziehen müssen, sind genau diejenigen, die vor dem Terrorismus geschützt werden sollen. Diese eigentümliche Disposition zwischen zwei Gegnern und den Dritten klärt sich auf, wenn wir uns einer Disziplin zuneigen, die sich schon seit langem damit beschäftigt hat: dem Kriegsrecht.

Von den beiden Zweigen des Kriegsrechts – dem *Jus ad bellum*, der Gerechtigkeit des Krieges, die die Urteile über die Richtigkeit der Gefechtsberührung begründet, und dem *Jus in bello*, der Gerechtigkeit im Krieg, die Urteile über die Richtigkeit der im Gefecht eingebrachten Mittel und über die Einhaltung von gewissen Verhaltensregeln bestimmt (vgl. Walzer 1977; Leghorel 1996), wollen wir uns letzterem zuwenden. Die Problemstellung des *Jus in bello* ist, Regeln zu etablieren, die einen loyalen Kampf der sich gegenüberstehenden Soldaten ermöglicht und gleichzeitig die Dritten (die Zivilisten) aus dem Feuer des Gefechts ausschließen. Von den Kriegsparteien wird die Einhaltung des Prinzips einer geteilten Welt, in der die Gewaltanwendung räumlich, zeitlich und sozial begrenzt ist, gefordert.

Wie wird dieser außenstehende Dritte im *Jus in bello* qualifiziert? Zwei Aspekte müssen unterschieden werden. Zum einen basiert der gerechte Krieg auf dem Bestrafungsprinzip. Er ist ein Gegenschlag gegen eine von einer anderen politischen Entität begangene Ungerechtigkeit. Aber es dürfen nur diejenigen bestraft werden, die für diese Ungerechtigkeit auch wirklich verantwortlich sind, was nicht unbedingt für alle Mitglieder der beschuldigten Entität zutrifft: Die erste Figur des Dritten ist demnach der *Unschuldige*. Zum zweiten gilt auch, sich selbst vor den Zugriffen des Gegners zu schützen. Man muß also in der Lage sein, die Gefahrenträger von denjenigen zu trennen, von denen keine Bedrohung ausgeht. Die zweite Figur des Dritten ist der *Harmlose*. Terroristen verschaffen sich ihren Handlungsraum, indem sie den Anschein des ‚Dritt-seins‘ wahren. Indem sie die Kleider der Harmlosen tragen, leiten sie den Verdacht potentiell auf jedermann. Nur, der Harmlose ist auch gleichzeitig der Unschuldige, der geschützt werden muß. Ihm darf in keiner Weise ein Leid widerfahren – ein Teufelskreis.

Die terroristische Beziehung erscheint als eine Art photographisches Negativ des gerechten Krieges: Anstatt durch Unterscheidungstechniken, den Ort, den Zeitpunkt und die Teilnehmer des Gefechts genau festzulegen, werden Unterschiede verwischt und strategisch ausgenutzt. Dennoch bleibt der *Jus in bello* der normative Horizont, aus dem sich moralische Urteile ergeben. Er sollte deshalb in die Beschreibung des Phänomens einbezogen werden. Er liefert den Schlüssel für die Darstellung dessen, was politisch ist. Politisch ist die Einbeziehung der Zwänge, die von der Anwesenheit der harmlosen und unschuldigen Dritten ausgehen: Sie gilt es vor Attentaten genauso wie vor eventuellen „Kollateralschäden“ – die einer Willkür des staatlichen Machtapparates entspringen könnten – zu schützen. Kurz gesagt: „Politisch“ ist, was die Gerechtigkeit des Systems garantiert.

Gekreuzte Perspektiven

Potentielle Gefahrenträger, seien es Menschen oder Objekte, von der Masse der Harmlosen zu trennen, darin besteht in seinem einfachsten Ausdruck die Aufgabe der Akteure der Terrorismusverhütung. Diese sollen, ohne die Offen-

heit des Flughafens in Frage zu stellen, eine Welt kontrollieren, die Terroristen enorme Handlungsmöglichkeiten eröffnet (Mobilität, Verheimlichung). Der Flughafen wird täglich von massiven Passantenströmen durchquert, die ideale Nischen für Terroristen in ihrem Vorhaben, ein Attentat zu begehen, darstellen. Die Gegenbewegung der Terrorismusverhütung besteht darin, ein *politisch-technisches Netzwerk* zu errichten, im Sinne eines Gebildes, in dem verschiedene Entitäten (Objekte und Menschen) mobilisiert und gegenseitig in einer Weise justiert werden, die es ermöglichen soll, die Terroristen wirksam abzuhalten, ohne dabei die Rechte der Dritten in Frage zu stellen.

Das Funktionieren dieses Netzwerks hängt ab von der stetigen Produktion und Aufrechterhaltung von Kompatibilitäten zwischen den mobilisierten Entitäten, die gleichzeitig die Fähigkeit besitzen, normative Anforderungen zu stellen und sich an die Anforderungen, die an sie gestellt werden, zu akkommodieren (vgl. Dodier 1995). Anders gesagt, das Netzwerk ist eine soziale Form, in der simultan die Anpassungen der Mitglieder und ihre Rigidität – d.h. die Fähigkeit, ihre eigenen Anforderungen an ihre Nachbarn im Netz geltend zu machen – auf die Probe gestellt wird. Menschen und Objekte sind gleichfalls mit diesen Fähigkeiten ausgestattet. Jede Entität des Netzwerks handelt demnach sowohl als „Operateur“ als auch als „Instanz“. Als „Operateur“ versucht sie den normativen Anforderungen, die an sie gestellt werden, gerecht zu werden und sich somit dem aktuellen Zustand des Netzwerks anzupassen. Als Instanz ist sie Trägerin ihrer eigenen Anforderungen und macht diese ihren Partnern gegenüber geltend. Das Netzwerk ist folglich ein Ort ständiger Verhandlungen, permanenter Aufeinandertreffen verschiedener Ansichten, die eine wiederholte Einreihung und Anpassung der Instanzen notwendig werden lassen. Jede Instanz kann in eigenem Namen sprechen, als konkret anwesendes Wesen, doch häufiger sprechen Instanzen als Repräsentanten anderer, die sie in ihre Beurteilungen mit einbeziehen.

Den Beobachter dieser wuchernden Verhandlungs- und Anpassungsprozeduren überkommt sehr schnell ein Eindruck der Unübersichtlichkeit. Die Frage danach, wie sich das Netzwerk überhaupt aufrechterhalten kann, drängt sich geradewegs auf. Ich meine die Antwort darauf ist nicht allein in ordnenden, normierenden, hierarchischen Aspekten zu finden, sondern in einer Art Grammatik, d.h. in den normativen Richtlinien dessen, was getan werden soll, die (wie die grammatikalischen Regeln einer Sprache) eingehalten werden können oder nicht, die jedoch ständig mobilisiert werden – sei es als Kritik oder als Rechtfertigung – in den Verhandlungen zwischen Instanzen sowie in den Anpassungen der Operateure.

Wenn wir die Hypothese ernst nehmen, daß die Terrorismusverhütung in Orly wirklich dem entspricht, was Michel Foucault ein „technopolitisches Dispositiv“ genannt hat, dann erscheint es nützlich, analytisch zwischen den beiden Komponenten – der Politik und der Technik – zu unterscheiden und aus beiden Ordnungen die grammatikalischen Regeln der Vorrichtung abzuleiten. Anders ausgedrückt, Effizienz als technische und Gerechtigkeit als politische Anforderungen an die Vorrichtung sind die grammatikalischen Schlüssel, die gleichzeitig zu einem besseren Verständnis der Erhaltung und der Logik der Vorrichtung führen. Sie geben auch eine Antwort auf die Frage, unter welchen Bedingungen der Staat seine Legitimität aufrechterhalten kann.

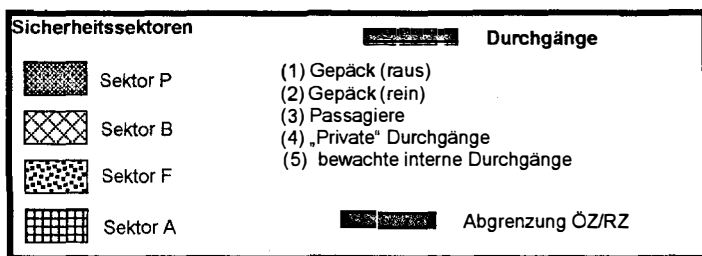
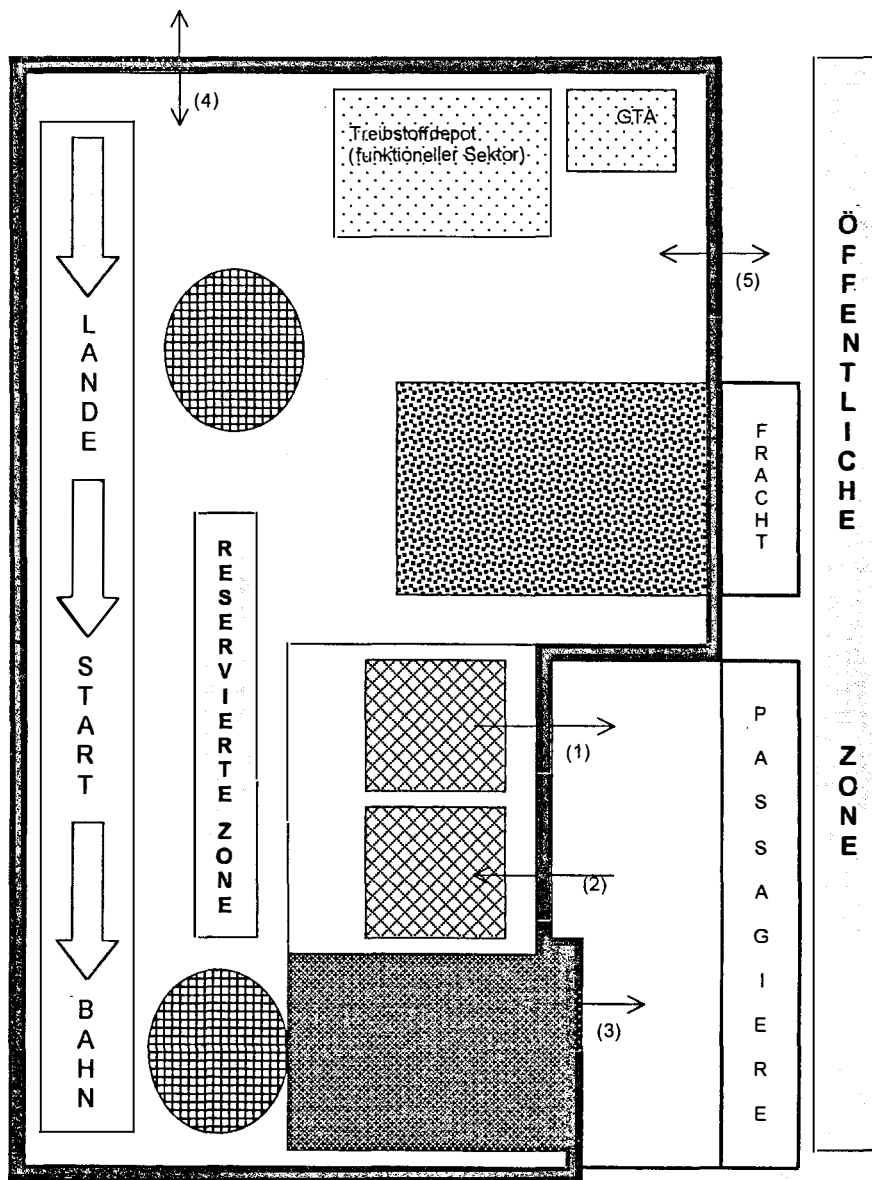
Eine Grammatik ist nicht nur ein Corpus von Regeln, sie beinhaltet auch immer schon die Regeln ihrer Anwendung. Sie schließt in die Theorie die Konstitution ihres eigenen Objekts ein. Folglich werde ich das Augenmerk auf die konkreten Verwirklichungen der grammatikalischen Vorgaben richten, um zu zeigen, wie diese in die Vorrichtung „eingebettet“ wurden. Im folgenden Abschnitt werde ich mich der Vorrichtung aus der Perspektive der Technik nähern. Ziel ist es, darzustellen, daß die Effizienz der Aussonderung zwischen – wie man in Orly sagt – „sterilen“ und „nicht sterilen“ Personen und Objekten auf einer Semiologie der Kennzeichen beruht, d.h. auf einer bewußten Einengung des Blicks auf im voraus festgelegte Zeichen anhand derer die Gefahr erkannt werden soll. Anschließend werde ich beschreiben, wie die „Technik“ es unternimmt, die Vorgaben der Gerechtigkeit mit in ihre eigene Logik einzubeziehen.

Fallen stellen: eine Ökonomie des Verdachts

In den Berichten einiger (zwangsgesetzter) TerroristInnen wird deren Aktivität im Licht einer permanenten Prüfung ihrer Verschleierungskünste thematisiert. Sie quellen über vom Vokabular des Auf-der-Hut-seins, des Auf-der-Lauerliegens und der Täuschung, das die Forderung einer ununterbrochenen Wachsamkeit, um dem Zugriff des Gegners zu entweichen, übersetzt. Die Alltäglichkeit des Zwangs, der Polizei auszuweichen, macht aus der *List* – verstanden als eine Art Intelligenz, „die im Tun verankert ist und sich konfrontiert sieht mit Hürden, die es zu überwinden gilt, um in verschiedensten Handlungsbereichen erfolgreich zu sein“ (Détienne/Vernant 1974, S. 8) – eine herausragende Kompetenz der Terroristen. Die *List* schließt eine große Anzahl geistiger Haltungen und Vorgehensweisen ein, die zum Ausdruck kommen als eine Kombination von Spürsinn, Scharfsinn, Vorsicht, mentaler Wendigkeit, Fintemachen, Pfiffigkeit, Sinn für Gelegenheit und verschiedensten Geschicklichkeiten in Situationen einer beweglichen, zwiespältigen und verwirrenden Realität (ebd., S. 10). Den Finten der Terroristen setzt der Staat seine eigene Raffinesse entgegen. Doch diese nimmt eine andere Form an. Die Verheimlichung ist für den Staat nicht so zentral wie der Ausdruck seiner Präsenz. Was die *List* des Staates von der der Terroristen differenziert, entspricht der von Michel de Certeau vorgenommenen Unterscheidung zwischen Taktik und Strategie: „Taktik wird bestimmt von einem Fehlen an Macht, wie die Strategie auf einem Postulat einer Machtausübung beruht“ (Certeau 1980, S. 62). Die Strategie des Staates steht auf der Seite der Falle, d.h. auf der Seite eines normierten, dauerhaften und materiellen Gebildes, das durch formelle Planung und Kodifizierung die Zwischenräume, die blinden Flecken, die von eventuellen Terroristen ausgenutzt werden könnten, reduziert. Diesen möglichen Spielraum so klein wie möglich zu halten, fängt in Orly mit der Raumorganisation an.

„Adrige Räume“

Mit Deleuze und Guattari können wir den Unterschied zwischen Taktik und Strategie auf die Ebene der Raumergreifung übertragen. Genauso wie das Go-Spiel dem Schachspiel gegenübersteht, so steht der „adrige Raum“ der Staaten dem „glatten Raum der Nomaden“ (Deleuze/Guattari 1980, S. 480) (denen der Rebell angehört) gegenüber. „Die Antwort des Staates auf alles, was seiner Kontrolle entrinnen könnte, besteht darin, den Raum zu rillen“ (Deleuze/Guat-



tari 1980, S. 436). Den Raum zu „rillen“ heißt, die Bewegungen, die sich in seinem Rahmen vollziehen, zu reglementieren, feste Wege zu etablieren, die Ströme zu umrahmen und zu messen. So verstanden entspricht das Konzept der „adrigen Räume“ ziemlich genau der Raumorganisation in Orly. Es erlaubt die Beschreibung des scheinbaren Widerspruchs zwischen zwei Notwendigkeiten: einerseits die Nichtbehinderung der den Flughafen durchdringenden Ströme, andererseits die Abhaltung feindlicher Eindringlinge, die sich im Schutz der Anonymität dieser Ströme wägen.

Die herrschaftsbringende „Rillung“ des Flughafenraums wird erreicht durch seine Zerteilung. Der Raum wurde gedacht als eine Folge konzentrischer Kreise um das Flugzeug herum. Je mehr man sich dem Flugzeug nähert, desto weniger Menschen und Objekte sind zugelassen. Der Raum wurde in Zonen unterteilt, von der jede ein bestimmtes Statut zugesprochen bekommt und zu deren Zutritt man gewisse Bedingungen erfüllen muß: jede Abgrenzung zwischen zwei Zonen unterschiedlicher Statuten wurde entweder durch die Errichtung physischer Barrieren hermetisch undurchdringbar gestaltet oder mit Durchgängen versehen. Im zweiten Fall unterzieht sich jeder Passant⁵ einer „Ein- oder Ausschlußkontrolle“ (King 1997), in der geprüft wird, ob der Passant den Zutrittsbedingungen entspricht oder nicht. Als grundlegende Abgrenzung in französischen Flughäfen wurde die Trennung zwischen einer „öffentlichen Zone“ und einer „reservierten Zone“ (man spricht auch von *land-side* und *air-side*) erstellt. Das leitende Prinzip dieser Aufteilung ist, in der reservierten Zone nur die Funktionen zu konzentrieren, die eine unbedingte Notwendigkeit besitzen im Hinblick darauf, daß Flugzeuge abheben können. Alles was als nicht unerlässlich erschien, wurde aus ihr ferngehalten. Zur reservierten Zone gehören innerhalb des Flughafengebäudes alle Räumlichkeiten, die sich hinter den Grenzkontrollen befinden und außerhalb des Flughafengebäudes: die Landebahnen, die Manövrierflächen, der Kontrollturm und einige technische Gebäude (zum Beispiel die Treibstoffdepots). Die reservierte Zone ist wiederum unterteilt in funktionelle Sektoren und Sicherheitssektoren. Letztere zeichnen sich durch die unmittelbare Nähe zu den Flugzeugen aus. Hier sind die Zutrittsbedingungen am schärfsten. Man unterscheidet vier Typen von Sicherheitssektoren. Die „Sektoren A“ – wie *avion*, Flugzeug – entsprechen der unmittelbaren Nähe des Flugzeugs, sobald dieses in einer Ein- oder Ausladephase ist. Jeder Parkposten wird zu einem Sektor A für die Dauer dieser Vorgänge. Die „Sektoren B“ – für *bagages*, Gepäck – entsprechen den Sortier- und Lagerhallen für das Laderaumgepäck. Die „Sektoren F“ – für *fret*, Fracht – entsprechen den Konditionier- und Lagerhallen der Fracht. Und die „Sektoren P“ – Passagiere – entsprechen bei den Abflügen, den Abflugsälen und bei den Ankünften den Wegen, die zur Gepäckausgabe führen.

Diese Einteilung des Flughafengeländes ist die Frucht einer Überlegung, die Anfang der neunziger Jahre angesichts der Notwendigkeit, die Passantenströme innerhalb des Flughafens besser unter Kontrolle zu bringen, initiiert wurde. Um die Neuordnung umsetzen zu können, wurde damit begonnen, alle Ströme erst einmal so genau wie möglich abzuschätzen. Dann ging man dazu über,

5 Von hier an wollen wir alles, was sich in Orly bewegt, sei es Mensch oder Objekt, „Passant“ nennen.

eine Liste aller Zu- und Durchgänge zu erstellen. Der Neuentwurf der Raumaufteilung hat grundsätzlich die herkömmlichen Konzeptions- und Nutzungsregeln der Einrichtungen in Frage gestellt. Die Anpassung Orlys an die neuen Erfordernisse war besonders schwer wegen des hohen Dienstalters der Anlage (Baujahr 1962). Die beiden Hauptaspekte der Neuordnung waren zum einen die strikte Trennung der Passantenströme (denn es sollte fortan verhindert werden, daß nicht kontrollierte Passanten mit kontrollierten in Kontakt treten können) und zum anderen die Verstärkung der Sicherheitsvorkehrungen an den Zu- und Durchgängen zwischen öffentlicher Zone und reservierter Zone und innerhalb dieser zwischen den funktionellen Sektoren und den Sicherheitssektoren. Das formulierte Ziel war, die Anzahl der Zu- und Durchgänge so niedrig wie möglich zu halten und genau zu definieren, wer oder was und unter welchen Bedingungen sie benutzen darf. Jedem Zugang wurde eine Nummer zugeteilt und eine Art *ID-card*, welche die Angaben erfaßt, die ihn charakterisieren.

Von diesen *IDs* ausgehend könnte man verschiedene Typologien der Zu- und Durchgänge erstellen. Dies soll jedoch hier vernachlässigt werden, da wir uns die Durchgänge ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Schließ- und Kontrollvorrichtungen ansehen wollen. Die meisten werden ganz einfach mit Schlüsseln oder mit elektronischen Codes bedient. Nur den Personen, die diese Durchgänge im Rahmen ihrer Arbeit brauchen, wird ein Schlüssel oder der Code ausgehändigt. Manche werden bewacht. Die Wachen sind für den Einlaß zuständig und prüfen, ob der Passant die Voraussetzungen für den erlaubten Einlaß erfüllt. Die Kontrollstellen der Passagiere, so wie wir sie alle kennen, und des Laderaumgepäckes sind in diese Gruppe der bewachten Durchgänge einzuschließen. Die „empfindlichsten“ der internen – d.h. ausschließlich von Angestellten benutzten – Durchgänge sind an das zentrale Türenkontrollsystem gekoppelt. Diese Türen werden mit einer individuellen Magnetkarte geöffnet und haben den Vorteil, jede Nutzung eines Durchganges durch einen bestimmten Passanten speichern zu können.

So unterschiedlich die Kontrollvorrichtungen sind, alle Türen sind damit ausgestattet. Diese Vorrichtungen unterziehen die Passanten einer Bestimmungsprüfung: sei es, durch einen Metalldetektor zu gehen oder sei es der Besitz eines Schlüssels oder einer Magnetkarte, es wird in jedem Fall die Ungefährlichkeit des Passanten *bestimmt*. Im ersten Fall wird diese Bestimmung vor Ort – *in situ* – vorgenommen; im zweiten wird eine bereits vorangegangene Bestimmung durch ihre Einschrift in eine technische Vorrichtung in „Erinnerung“ gerufen⁶: den richtigen Code, die richtige Karte oder den richtigen Schlüssel zu besitzen, der den Zutritt in einen bestimmten Sektor ermöglicht, heißt nicht nur die technischen Mittel zur Verfügung zu haben, sondern auch die auf einer vorhergehenden Bestimmung basierende Erlaubnis zu besitzen.

Das Ziel, das mit diesem System erreicht werden soll, ist die völlige „Sterilität“ der Sicherheitssektoren. Die angesprochene Bestimmung der Passanten an den Durchgängen ist eine Bestimmung ihrer „Sterilität“. In den Durchgän-

6 Zu der Frage des „Erinnerungsvermögens“ technischer Vorrichtungen siehe Hutchins (1994).

gen werden die Passanten unter diesem Gesichtspunkt erfaßt, d.h. die Sicherheitsbehörden zielen darauf ab, sich ein Urteil über ihre Gefährlichkeit oder Ungefährlichkeit bilden zu können. Nur wenn ein Passant kein Anzeichen von Gefahr trägt, kann er seinen Weg fortsetzen. Man sieht, daß die Sterilität der Zonen und die Sterilität der Passanten nicht getrennt werden kann: Der Raum ist steril nur unter der Bedingung, daß die Passanten, die sich zu einem bestimmten Zeitpunkt in ihm aufhalten, es auch sind und der Passant behält seine Bestimmung als steril nur, wenn die Umgebung um ihn herum es ist⁷. Die Sterilität der Passanten und die Sterilität des Raums stehen in einer Notwendigkeitsbeziehung.

Unter diesen Umständen soll uns jetzt die Frage interessieren, wie der Passant seine Qualifikation als steril erhält. Mit Simmel (1966) gehen wir davon aus, daß es unmöglich ist, *alles* über unser Gegenüber zu kennen. Daher muß man sichergehen können, das „Richtige“ über ihn zu erfahren. Im Flughafen ist dieses Richtige das Anzeichen, das seine Unsterilität verrät – d.h. eine mögliche Gefahr. Diese Sterilitätskontrollen basieren auf dem Modell des „Indizienparadigmas“, das von Carlo Ginzburg (1980) so benannt wurde, weil es um das Entschlüsseln von Spuren geht.

Semiologien der Kennzeichen (1): Outsider

Was die Kontrollen betrifft, die an den Durchgängen von einer Zone zu der anderen vorgenommen werden, kann in Orly zwischen der Passagier- und Gepäckkontrolle und der Kontrolle der Flughafenangestellten unterschieden werden.

Die Erstgenannten werden immer *en situation* vorgenommen, indem örtlich versucht wird, bei den Passanten die Anzeichen einer Gefahr zu erkennen. Diese Kontrollen beruhen darauf, im vorhinein den Ort der Prüfung, die relevante „Falte“ (Deleuze 1988) festzulegen, in der man die möglichen Anzeichen sucht. Die Falten und Anzeichen, nach denen man Ausschau hält, sind bedingt von dem „habituellen Wissensbesitz“ (Schütz 1971) über die Handlungsmittel der Terroristen und sollten so kalibriert sein, daß sie weitestgehend *alle* Aktionsformen decken. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen diese in ihrer allgemeingültigsten Gestalt erfaßt werden. Ausgehend vom Wissensvorrat werden bestimmte Charakterzüge terroristischer Vorgehensweisen ausgesondert, an denen die Achtsamkeit und die ihr assoziierten Apparaturen geeicht werden. Diese Charakterzüge sind Kenn-, d.h. eigentlich Erkennungszeichen, da sie erlauben sollen, eine Gefahr zu erkennen. Die Transformation mannigfacher Details in Äquivalenzklassen bestimmter Kennzeichen ist insofern als der grundlegende Vorgang des Überwachungssystems anzusehen, als er das Paradox des Unterschiedlichen (denn jeder Terrorist agiert in einer besonderen Weise) im Gleichen (da man nur über das Wissen typischer Regelmäßigkeiten verfügt) zu lösen vermag. Die Logik, die hinter dieser Transformation steckt, ist die des „wis-

⁷ Es kann vorkommen, daß sterile Passanten durch nicht sterile Räume geführt werden müssen (zum Beispiel wenn das Gepäck vom Flughafengebäude zum Flugzeug transportiert wird). In diesem Fall wird die Sterilität durch direkte Überwachungstechniken erhalten (Geleitschutz, Aufsicht).

senschaftlichen“ Beweises (vgl. Chateauraynaud 1996): Ziel ist es, durch sukzessive Umwandlungen von einem Weltdetail zu einem „Laborfakt“ zu gelangen. Im Laboratorium existieren die Dinge der Welt nur noch als Spuren, doch durch die Beherrschung der Übersetzungskette gibt es zwischen den Spuren und der Welt eine solch stabile Verknüpfung, daß die ersteren als Beweis für das weltliche Phänomen angesehen werden können (vgl. Latour 1993).

Welche Übersetzungsschritte sind notwendig, um vom Wissensschatz über Terroristen zu den Kennzeichen zu gelangen, auf die geachtet werden soll? Erstens wird der Terrorismus nicht an der Person des Terroristen festgemacht, sondern an seinen Handlungsmitteln und -methoden. Diese Handlungsmittel wiederum wurden auf die Kampfmethoden beschränkt. Um kämpfen zu können, brauchen die Terroristen Waffen. Also sind es die Waffen, auf die sich die Aufmerksamkeit richtet. Die Waffen haben allgemeingültige Charakteristiken. Es wird davon ausgegangen, daß die Waffen, die in die Flugkabine hereingeschmuggelt werden, um das Flugzeug zu entführen, Schußwaffen oder Stechwaffen sind. Sie bestehen also aus Metall. Die Passagier- und Handgepäckinspektion wird sich demnach darauf konzentrieren, alle metallischen Gegenstände unter die Lupe zu nehmen, um festzustellen, ob es sich dabei um Waffen handeln könnte. Was das Laderaumgepäck betrifft, sind es weder Schußwaffen noch Stichwaffen, die gefährlich sind, sondern ausschließlich die in den Gepäckstücken möglicherweise versteckten Sprengsätze. So ist das Alarm auslösende Kennzeichen nicht Metall, sondern die „pyrotechnische Kette“, definiert als die Zusammenstellung von drei miteinander verknüpften Elementen – einer Energiequelle, einer Zündkapsel und Sprengstoff. Um die Anwesenheit dieser Kennzeichen nachweisen zu können, werden zur Kontrolle Apparate benutzt, die mit „kognitiven Artefakten“ ausgestattet sind (Norman 1993): Das Pfeifen der Metalldetektoren spielt dabei dieselbe Rolle wie die Bildschirme der Röntgenstrahlengeräte. Letztere werden für das Handgepäck sowie für das Laderaumgepäck genutzt. Im ersten Fall wird die Präsenz von Metall durch das Auftreten schwarzer Flecken ersichtlich. Die Geräte, die für das Laderaumgepäck verwendet werden, erlauben es, durch die Messungen der Dichte, die algorithmisch mit gespeicherten Dichten bekannter Stoffe verglichen werden, zwischen verschiedenen Materialien zu unterscheiden. Diese Unterschiede werden auf dem Bildschirm mit Hilfe eines Farbcodes dargestellt. Die so entstehenden Farbflecken sollen die Aufmerksamkeit des Menschen anregen, der die Maschine bedient, ihm jedoch nicht eine Entscheidung abnehmen. Wenn zum Beispiel ein orangefarbener Fleck auftritt (Kennzeichen für die Eventualität eines vorhandenen Sprengstoffs), dann soll der Kontrolleur zuerst einmal die Farbe „verschwinden lassen, um zu sehen, was sich dahinter befindet“⁸. Er kann dann mit dem Zoom das zweifelhafte Objekt näher betrachten und vor allem seine Verbindungen mit anderen Objekten untersuchen: „Es ist eine Sache, einen bunten Fleck zu sehen (...); vielleicht ist es Sprengstoff (...), aber es kann Sprengstoff sein ohne Zünder, das heißt streng betrachtet, daß es harmlos ist“⁹. Es muß also die Verbindung mit einem möglichen Zünder und einem Schaltkreis hergestellt werden. Wenn der Kontrolleur diese Verbindung nicht

8 Interview, 29. Juni 1998.

9 Interview, 22. Juni 1998.

feststellen kann, dann ist der Verdacht ausgeräumt. Wenn aber alle drei Elemente vorhanden sind, so wird der Verdacht aufrechterhalten und man vollzieht zusätzliche Überprüfungen (z.B. werden Spürhunde eingesetzt, die sehr schnell und mit einer 99%igen Sicherheit Sprengstoffe aufspüren können - wobei die Wahrscheinlichkeit, daß ein orangefarbener Fleck wirklich auf einen Sprengstoff hinweist, vergleichsweise gering ist¹⁰).

Trotz des hohen Grades der Technisierung dieser Vorrichtung ist zu unterstreichen, daß die Wachsamkeit auf Vertrautheit und einem Gespür für Normalität beruht. Entweder ist die Normalitätsprüfung in die technische Vorrichtung hineingelegt worden und wird nicht mehr reflektiert oder von einem Alarmsignal der Maschine ausgehend wird der Kontrolleur dazu gebracht, seinen eigenen Sinn für das, was normal ist, einzusetzen. Zum Beispiel hält ein Metalldetektor es für „normal“, daß ein Passagier eine Metallmasse von weniger als zwanzig Gramm mit sich trägt. Ist es jedoch mehr, erscheint es ihm „anormal“ und er läutet. Daraufhin ist es dem Kontrolleur überlassen, den Passagier darum zu bitten, seine Taschen auszuleeren. Findet die Tatsache, daß er mehr als zwanzig Gramm Metall bei sich trägt, eine schlüssige Erklärung, so wird der Verdacht aufgegeben: dicke Schlüsselbünde sind zum Beispiel nicht anormal. Ist es jedoch ein schweres Feuerzeug, so kann es sein, daß er seinen Verdacht weiterverfolgt und das Feuerzeug erst nach Abfühlen als ein „normales“ Feuerzeug ansieht. Kann der Verdacht jedoch wiederum durch das Abtasten nicht zerstreut werden, so müssen weitere Überprüfungen vorgenommen werden, etc.¹¹. Im Falle einer Anormalität gelingt es selten, den Zweifel ganz schnell aus der Welt zu schaffen. Die Auslegungsmöglichkeiten bilden eine Palette „problematischer Möglichkeiten“ – um den von Schütz aufgegriffenen Husserlschen Begriff zu gebrauchen (Schütz 1971, S. 50-56). Eine Interpretation wird immer von ihrem Wahrscheinlichkeitsgrad begleitet, der ihr je nach dem mehr oder weniger Plausibilität verleiht. Tritt Unnormales auf, befindet man sich zunächst im Rahmen einer „Untersuchung“, die soweit geführt wird, bis

10 Sprengstoffe sind immer organische Stoffe. Die Messungen der Dichten weisen mit großer Sicherheit darauf hin, daß ein Stoff organisch ist, doch innerhalb dieser Gruppe ist die Trennung zwischen explosiven und nicht explosiven Materialien schwierig (daher die Probleme, die häufig auftreten beim Mitführen von Marmeladengläsern, Nutella oder Zahnpasten).

11 Ein Verantwortlicher der D.G.A.C. (*Direction générale de l'aviation civile*) formuliert die Kompetenz des Gebrauchs des *Common sense*, der von den Laderaumgepäckkontrolleuren erwartet wird, sehr explizit: „Die Empfehlungen, die wir weitergeben, ist, daß der Kontrolleur nach Anormalem suchen soll. Zum Beispiel ist Rasierschaum im Reisenecessaire nichts Unnormales (...), aber inmitten der Kleider? (...) Allgemein findet man Rasierschaum im Necessaire. Ich kenne nicht viele Leute, die ihren Rasierschaum zwischen ihre Hemden legen. Zumindest könnte ich ihnen nicht garantieren, daß sie bei der Ankunft nicht eine kleine Überraschung erleben (*lachen*). Aber unnormale ist auch die Abwesenheit jeglicher Unnormalität. Ein Koffer, der zu *clean* erscheint, könnte verdächtig sein, insofern als jemand sehr geschicktes im Koffer eine sehr gut versteckte Bombe hätte unterbringen können (...); einen ganz *cleanen* Koffer, nur mit weißen Hemden, da sagen wir [den Kontrolleuren]: seid sehr wachsam.“

ein Grad an Gewißheit erreicht ist, mit dem man sich zufriedengibt. Dieser Punkt hängt von der „Wichtigkeit“ des Gegenstandes der Interpretation ab bzw. von dem spezifischen Risiko, daß man eingeht, wenn eine Ermittlung ohne ausreichende Gewißheit, richtig zu liegen, abgeschlossen wird (ebd., S. 79). Umgekehrt jedoch muß auch das Risiko berücksichtigt werden, niemals zu einer abschließenden Klärung des Verdachts zu gelangen, so daß die Untersuchung solange weiterverfolgt wird, bis man sich in einer permanenten und paranoiden Suche nach dem Feind befindet. Wie ein *Colonel* der *Gendarmerie* bemerkte: „Man kann immer weitermachen, doch man muß *wissen*, wann man Schluß machen muß“¹². Diese Beendigung der ständigen Wiederbelebung des Verdachts besteht darin, im voraus die Realitätsprüfungen zu bestimmen und gleichzeitig für diese Prüfungen die Güte des Beweises festzulegen (d.h. den für nötig empfundenen Gewißheitsgrad).

Semiologien der Kennzeichen (2): Insider

Die Kontrollbedingungen der Flughafenangestellten unterscheiden sich von denen des Gepäcks und der Passagiere dadurch, daß sie *Insider* betreffen. Die 33.000 Angestellten brauchen minimale Bewegungsfreiheiten, um ihrer Arbeit nachzugehen. Jedoch besteht gleichzeitig die Notwendigkeit einer Kontrolle, denn Flughafenangestellte können hilfreiche Komplizen für eventuelle Terroristen sein. Glaubt man einem Piloten, der sich auf „Statistiken der I.C.A.O.“ beruft, wurden drei Viertel der versuchten Attentate in der Welt von Angestellten in irgendeiner Weise unterstützt¹³. Von den meisten meiner anderen Gesprächspartner wurde die Wirklichkeit dieser „Statistiken“ stark bezweifelt. Dennoch lassen sie die Notwendigkeit der Kontrollen der Angestellten gelten. Auf diesen scheint in der Tat ein ständiger Verdacht zu liegen, vor allem auf denjenigen unter ihnen, die die undankbarsten Arbeiten verrichten (die Gepäckkrangierer zum Beispiel) und die in die unmittelbare Nähe der Flugzeuge kommen. Dieses Personal, meist Hilfsarbeiter, die sich „auf der tiefsten Stufe der sozialen Leiter befinden“, in den „Vorstädten wohnen“ und „ausländischer Abstammung sind“¹⁴, stellt für manche Personen den schwachen Punkt der Terroris-musverhütung dar.

Folglich hat die Überwachung der Angestellten Priorität. 1994 leitete die D.G.A.C. (*Direction générale de l'aviation civile*) eine Reform ein, die zur Errichtung eines neuen Magnetkartensystems, kombiniert mit einem automatischen „Durchgangsverwaltungssystem“, führte. Das Ziel ist dreifach: die Rationalisierung der Aushändigung der Zutrittsgenehmigungen, die Verstärkung der Kontrollmittel an den Durchgängen und die klare Neuverteilung der Verantwortlichkeit, was die Kontrolle der Passantenströme betrifft¹⁵. Die technische Basis dafür stellt ein EDV-System dar, das wiederum aus drei Untersystemen besteht. Das erste – S.G.I.T.A. (*Système de gestion informatisé des titres d'accès*)

12 Interview, 2. Juni 1998.

13 Interview, 21. März 1998.

14 Ich greife hier einige der im Feld gängigsten Umschreibungen auf.

15 D.G.A.C./S.T.B.A., „Guide pour la rédaction d'une charte de contrôle et de gestion des accès sur une plate-forme aéroportuaire“, internes Dokument, 1994.

benannt – ermöglicht die Verarbeitung der Zutrittsanfragen und die Überprüfung ihrer Einmaligkeit (um zu verhindern, daß ein Angestellter zwei Magnetkarten besitzen kann). Das S.G.I.T.A. ist verknüpft mit dem zweiten Untersystem, dem „Personifizierungssystem“, das für den Ausdruck der Magnetkarte zuständig ist. Es ist die Aufgabe des Arbeitgebers, diese Karte für seine Angestellten bei den Flughafenbehörden zu beantragen. Ein Konflikt zwischen diesen beiden Instanzen scheint stets latent vorhanden zu sein. Die ersten gehen davon aus, daß es in ihrem Interesse ist, dafür zu sorgen, daß ihre Angestellten die größtmöglichen Bewegungsfreiheiten bekommen, sei es nur, um ihre Produktivität – da Umwege die Arbeit verlangsamten – nicht zu beeinträchtigen. Die zweiten hingegen – sich auf das Prinzip berufend, so wenig Menschen wie möglich Zutritt zu den Sicherheitssektoren zu gewähren – wollen diese Bewegungsfreiheiten aufs Notwendigste begrenzen. Diese Meinungsverschiedenheit führt zu harten Verhandlungen. Liegt die Einigung erst einmal vor, füllen beide Parteien einen Formbogen aus, der an die Polizei, an die Gendarmerie und an den Grenzschutz weitergeleitet wird. Diese Behörden geben, nach Durchführung einer gründlichen Ermittlung – die eine Überprüfung des Strafregisters, eine Abfrage der polizeilichen Datenbanken und eine Nachfrage bei der Polizeibehörde des Wohnorts des Angestellten einschließt – die endgültige Genehmigung. Diese Untersuchung kann bis zu einem Monat dauern. Hat der Angestellte seine Karte, so ist es obligatorisch, sie immer offen, zum Beispiel an die Jackettasche angeknüpft, zu tragen. Hält man diese Pflicht nicht ein, drohen Geldbußen in einer Höhe von 900 Francs. Diejenigen, die in einem Sektor erwisch werden, für den sie keine Erlaubnis besitzen, können mit der Konfiszierung ihrer Karte rechnen, was dem Verlust ihrer Arbeitsstelle gleichkommt.

Das dritte Untersystem ist das „Zutritts-Kontrollsystem“ („*système de contrôle des accès*“). Es besteht aus einem zentralen *Server* und aus an manchen Durchgängen festgemachten elektronischen Vorrichtungen, welche die auf den Magnetkarten gespeicherten Informationen lesen können. Die Tür öffnet sich nur, wenn der Halter die Befugnis besitzt. Manche Informationen werden von den Türen zum *Server* zurückgeführt und von ihm gespeichert. So kann retrospektiv ermittelt werden, wer wann durch welche Tür gegangen ist, wer sich also zu welchem Zeitpunkt in einem bestimmten Sektor aufgehalten hat. Die Angestellten haben sehr ungehalten auf diese Überwachungsprozedur reagiert: „Sie haben sich übertrieben überwacht gefühlt (...), dachten ihre Bosse könnten sie so überwachen, wissen, was sie in ihrer Arbeitszeit tun“¹⁶. Das sollte natürlich nicht der Fall sein: Das *Conseil National Informatique et Libertés* (eine Art Datenschutzbehörde mit Exekutivvollmachten) hat das System erlaubt, aber nur unter der Bedingung, daß nur die Polizeibehörden auf die gespeicherten Informationen Zugriff haben können und das auch nur, wenn ein richterliches Rechtshilfeersuchen vorliegt.

Wie man sieht, basiert die Kontrolle der Angestellten nicht weniger als die der Passagiere und des Gepäcks auf einer Semiotik der Kennzeichen, mit dem Unterschied, daß die Angestellten sozusagen vorsorglich gekennzeichnet wer-

16 Interview, 8. April 1998.

den. Auf der einen Seite also die Kennzeichnung und auf der anderen die Erkennung bestimmter Zeichen. Doch das, was beide Semiologien miteinander verbindet, ist, daß alle beide es vermögen, den Aufwand der Durchlaßkontrollen zu reduzieren, indem man die Aufmerksamkeit auf einige wenige Falten begrenzt. Die Detailvielfalt – und wie wir schon angedeutet haben, kann jedes Detail eine große Wichtigkeit besitzen für die Entschleierung listiger Terroristen – wird auf ein Minimum reduziert. Der Schwäche der Kennzeichnung der Angestellten im Hinblick auf eventuelle „Verluste an Sterilität“, die sich im Laufe der Zeit ergeben könnten, wird durch die Erstellung gespeicherter Bewegungsbilder zu begegnen versucht.

Orlys Fallenbauer gehen von einer Kontaminationstheorie terroristischen Handelns aus. Was primär angestrebt wird – Sicherheit herzustellen –, wird erreicht durch ein sekundäres Ziel: den Raum des Flughafens frei von „Keimen“ politischer Gewalt zu halten. Die Quarantäne diente lange Zeit als das Paradigma der Erschaffung einer keimfreien Welt (Foucault 1975). Da man keinen Zugriff auf die Gefahr selbst (die Keime) hatte, sondern nur auf die Keimträger, wurden diese ausgeschlossen, isoliert und zur Unbeweglichkeit gezwungen. Die Situation in Orly hingegen ist sozusagen spiegelverkehrt. Der Terrorist als Gefahrenträger kann nicht *a priori* eingegrenzt und isoliert werden. Als Passant getarnt läßt er sich von den Strömen, die den Flughafen durchqueren, tragen, d.h. er nutzt die gegebene Mobilität für sein Vorhaben aus. Was die Semiologien der Kennzeichen ermöglichen, ist eine Verschiebung der Wachsamkeit vom Träger zum Getragenen, sprich: den Waffen. Die Durchgänge werden zu Schleusen, in denen durch die Transformation der Waffen in erfaßbare Zeichen, die Gefahr entweder festgestellt wird – in dem Fall schließen sich die Türen – oder eben nicht, und der Passant kann seinen Weg fortsetzen. Daß dabei der Terrorist (verstanden als eine Person, der die Absicht, ein Attentat zu verüben, zugeschrieben wird) verschwindet, ist eine logische Konsequenz. Ein Terrorist ohne Waffen hat in Orly nichts zu fürchten, ein bewaffneter Dritter, auch wenn er nicht die geringste Absicht hat, diese Waffen zu benutzen, sollte jedoch in den Netzen der Vorrichtung hängen bleiben.

Die Herausforderung des unsichtbaren Feindes

Würden wir die Beschreibung an diesem Punkt beenden, begnügten wir uns mit einem rein technischen Modell der Terrorismusverhütung in Orly, einem System, das es ermöglicht, durch die Einengung des Blicks *und im Hinblick auf die größtmögliche Wirksamkeit* nicht sterile Passanten (potentielle Gefahrenträger) von sterilen zu trennen. Die Vorrichtung als solche bleibt in diesem Modell völlig transparent und neutral.

Jedoch ein eingegengter Blick ist noch kein fairer Blick. Aus der Perspektive des Zwangs zur Gerechtigkeit ist die Vorrichtung kein Neutrum: sie kann mehr oder weniger berechtigt und taktvoll mit den Dritten umgehen und kann sich durchaus vehementen Kritiken von Seiten derer ausgesetzt sehen, die sich schlecht behandelt fühlen. Die Effizienz allein genügt nicht. Um die Legitimität der Vorrichtung zu erhalten, muß sie sich auch dem Zwang der Gerechtigkeit fügen.

Gehen wir von Machiavelli aus. Für ihn muß der Fürst zwei Forderungen einhalten: er braucht „gute Gesetze“, die für Gerechtigkeit sorgen und „gute Waf-

fen“, die für den Sieg im Gefecht sorgen (Machiavelli 1980, S. 135). Jedoch betreffen erstere ausschließlich die Bürger *innerhalb* des Staates; letztere beziehen sich ausschließlich auf die *zwischenstaatlichen* Beziehungen. Der Krieg wird als Duell zwischen zwei Gruppen verstanden. Nach innen gerichtet, müssen die „guten Gesetze“ verbindlich sein; nach außen gerichtet, müssen die „guten Waffen“ zum Sieg führen. Die scharfe Trennung zwischen den nach innen gerichteten „guten Gesetzen“ und den nach außen gerichteten „guten Waffen“ kann nur in einer perfekt zweigeteilten Welt standhalten. Die Zwänge, die von den Dritten in Orly ausgehen, machen jedoch diese Trennung zunichte. Ist der geprüfte Passant ein Terrorist, so soll die Vorrichtung als „gute Waffe“ ihn daran hindern, ein Attentat ver-üben zu können. Ist der Überprüfte jedoch ein harmloser Dritter, so hat das „gute Gesetz“ zu gelten. Die Unterscheidung: die Geltung der „guten Gesetze“ nach innen, die Anwendung der „guten Waffen“ nach außen hat jedoch angesichts eines noch nicht ‚identifizierten‘ Passanten keinen Bestand. Mit den undifferenzierten Strömen, aus denen die Gefahren-träger erst herausgefiltert werden müssen, implodieren die Grenzen.

Technopolitische Hypothesen

Die Vorrichtung kann zweifellos als „polizeiliches Erkenntnisprivileg“ verstanden werden. Doch wie wir alle wissen, sind „polizeiliche Erkenntnisprivilegien“ oft einer harten Kritik ausgesetzt, weil sie als freiheitsberaubend eingestuft werden können¹⁷. Deshalb beziehen die Betreiber einer erkenntnisbringenden politischen Vorrichtung (hauptsächlich Staatsinstanzen) die Möglichkeit dieser Kritik ein und versuchen, ihr aus dem Weg zu gehen, indem sie zeigen, daß die Rechte der Bürger durch die Vorrichtung nicht eingeschränkt werden. Was die Vorrichtung zur Terrorismusbekämpfung betrifft, so muß diese den Dritten drei Freiheiten gewährleisten: die Bewegungsfreiheit (in Frankreich wurde dieses Recht auf den Rang eines verfassungsrechtlichen Prinzips erhoben), das Recht auf den Schutz der Privatsphäre – das, was im Luftverkehr transportiert wird, ist nicht öffentlich, sondern privat, aber genau diese „unsichtbare Sphäre“ (Simmel 1996, S. 25) des Privaten nutzt der Terrorist aus – und schließlich das Recht, nicht grundlos verdächtigt zu werden (ein Verdacht ist deshalb schwer zu handhaben, weil er immer schon eine Anschuldigung enthält). Der kritikempfindliche staatliche Sicherheitsapparat kann sich nicht damit begnügen, seine „rechte Absicht“ zu beteuern oder seine gesamte Rechtfertigung auf der Effizienz der Vorrichtung beruhen zu lassen. Um seine Legitimität aufrechtzuerhalten, muß er auch konkret unter Beweis stellen, daß die Vorrichtung den Zwängen der Gerechtigkeit entspricht. Nur wenn er sich im unterstrichenen Feld der unten angebrachten Tabelle befindet, ist seine Legitimität gewährleistet. Um den gerechten Charakter der Vorrichtung deutlich zu machen, muß der Zwang des Einbeziehens des unschuldigen-harmlosen Dritten in der Vorrichtung selbst verankert werden. Im folgenden werde ich vier „technopolitische Hypothesen“ darüber formulieren, wie dieser Zwang in die Terrorismusverhütung einbezogen wird.

17 Ich spiele hier auf die Debatten um Herolds „gesellschafts-sanitäre Rolle“ der Polizei an.

Tabelle (1):

		DER UNSCHULDIGE DRITTE	
		Schlecht behandelt	Gut behandelt
DER TERRORIST	Ist ausgesondert	Aussonderung effizient aber ungerecht	<u>Aussonderung effizient und gerecht</u>
	Ist nicht ausgesondert	Aussonderung uneffizient und ungerecht	Aussonderung uneffizient und ungerecht

1. Terrorismusverhütung und Process

Die Vorrichtung, die zwar das Ziel verfolgt, Terroristen in ihren Bewegungen zu hindern, darf den Zugang zur Mobilität der Passagiere, des Gepäcks und der Fracht nicht beeinträchtigen. Um auf die Metapher der Tür zurückzugreifen, könnte man sagen, daß die Türen eines Flughafens gleichzeitig offen und geschlossen sein müssen: einerseits muß die notwendige Offenheit des Flughafens gewährleistet sein, andererseits herrscht eine Logik der Schließung, die Kontrollen, Überwachungsprozeduren und notfalls die Verteidigung mit einschließt. Die Debatte über diese beiden Logiken hat sich lange Zeit auf die Frage des Flughafens als „uneinnehmbare Festung“ konzentriert. Die einen plädieren für einen Flughafen, der völlig steril gemacht würde: „Es würde reichen, den Zugang zum Flughafen auf ein oder zwei Eingänge zu beschränken und alles, was hereinkommt, zu durchleuchten (...), dann wäre alles „safe““¹⁸. Andere wiederum sehen eine solche Politik als Häresie an. Für den *Colonel der Gendarmerie* z.B. ist es undenkbar: „Wir sind in einer Demokratie und in einer solchen gibt es eine Bewegungsfreiheit (...). Natürlich beinhaltet dies das Risiko, daß Terroristen davon profitieren, aber man kann diese Freiheit nicht in Frage stellen, man muß andere Mittel finden“¹⁹.

Die Analogie mit der Tür wäre nicht zufriedenstellend, verstünde man sie als einen Hinweis dafür, sich die Terrorismusverhütung als eine Art Trennungslinie zwischen einem Außen und einem Innen, die es zu überwinden gelte, vorzustellen. Das Dilemma Schließung/Öffnung wurde gelöst durch die Einrückung der Vorrichtung in einen Raum, der eigentlich geschaffen wurde, um den Anforderungen der Funktionalität des Luftverkehrs zu entsprechen. Doch dieses Spatium ist komplex, bestehend aus einer großen Anzahl verschiedener Gebäude, die wiederum in unzählige Unterräume, von denen jeder eine bestimmte Funktion innerhalb des Luftverkehrssystems erfüllt, unterteilt sind. Die Zonenaufteilung ist nur eine *zusätzliche* Bestimmung dieser vordefinierten Räume. Die Benennungen der Sicherheitszonen zeigen, daß diese an die Aktivitäten, die in ihnen hauptsächlich abgewickelt werden, angepaßt wurden. Das Schema der Zonenaufteilung, das weiter oben angeführt wurde, gibt ein falsches Bild der Zustände in Orly ab. Eine realistischere Darstellung hätte das Bild einer außergewöhnlichen Verschachtelung zum Vorschein gebracht. Die Vorrichtung zur

18 Interview, 21. März 1998.

19 Interview, 2. Juni 1998.

Terrorismusverhütung ist in den *Process* eingebettet. Sie wurde in die Falten eines Raums eingefügt und schmiegt sich ihm sozusagen an. Nur zu diesem Preis vermag es zu gelingen, daß die Flugzeuge abheben und gleichzeitig die Sicherheit der Fluggäste gewährleistet ist.

2. Das „Oligo-optikum“

Selbst wenn manche Passagiere behaupten, daß sich hinter jeder Kontrolle das Schreckgespenst des Totalitarismus versteckt (die Kontrolleure werden nur allzu häufig mit solchen Argumenten konfrontiert), so ist es dennoch eine Tatsache, daß die auf der Semilogie der Kennzeichen beruhenden Prüftechniken die Spannung zwischen einer Bewahrung des Privaten und der Notwendigkeit der Kontrolle entschärfen. Die Metalldetektoren ermöglichen keinen Einblick in die Hosentaschen der Passagiere, sondern geben nur einen Pfeifton von sich, wenn sie eine bestimmte Masse Metall aufgespürt haben. Die Röntgenstrahlengeräte lassen ein Bild erscheinen, das, fern ab von einem „Photo“, weit mehr einem expressionistischen Gemälde ähnelt. Die Kontrolleure sind nicht dazu befugt, eigenhändig im Handgepäck eines Passagiers herumzustöbern, sondern dürfen nur eine „visuelle Durchsuchung“ durchführen (d.h., daß der Passagier selbst das Gepäckstück öffnet und dem Kontrolleur Einsicht gestattet; Anfassen ist dabei streng verboten). Nur Polizeiinspektoren sind ermächtigt, selbständig die Initiative einer Abtastung eines Passagiers zu ergreifen, doch müssen sie in diesem Fall über „objektive Indizien – die später von einem Richter überprüft werden könnten – verfügen, die einen Verdacht begründen“²⁰. Für eine Leibesvisitation muß er darüber hinaus, im Rahmen eines Rechtshilfeersuchens auf Anordnung eines Richters handeln. Alles scheint in Orly so kalibriert zu sein, daß man so wenig wie möglich sieht. Das Überwachungssystem ist weit entfernt vom Benthamischen Panoptikum. Es entspricht viel mehr einem „Oligo-optikum“ (Latour/Hermant 1998, S. 76 – 80): „wenig sehen, aber dafür gut sehen“. Orly ist nicht der Ort einer ausübenden Macht, der die Körper formt, die Gesten bedingt, das Verhalten bestimmt und sich die Seelen am liebsten auch noch aneignen würde. Foucaults Mikrophysik erscheint riesig, verglichen mit dieser „Nanophysik“ verschwindender Spuren: das Piepsen eines Metalldetektors, die Pixel eines Bildschirms. Aber je mehr sich das Feld der Kontrolle verengt, desto größer wird die Präzision.

3. Gefahrenträchtige Assoziationen und Dissoziationen

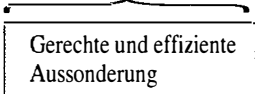
Wie vermag es die Terrorismusverhütung zu gewährleisten, Menschen vor unberechtigtem Verdacht zu bewahren? Meines Erachtens wird dieses Ziel durch einen zweifachen Vorgang erreicht. Die Vorrichtung ist nicht in der Lage, Terroristen – im Sinne einer an der Person festgemachten Qualität – zu entschleiern. Sie ist nur in der Lage, sterile Passanten von nicht sterilen zu unterscheiden. Die Betonung verschiebt sich von der Person auf eine Disposition von materiellen Elementen, in die sie eingegliedert ist. Nehmen wir ein fiktives Beispiel: Bei der Kontrolle des Handgepäckes eines Passagiers zeigt der Monitor an, daß sich eine Handgranate in der Tasche befindet. Die Kontrolleure wis-

20 Ministère de l'Intérieur, Direction générale de la police nationale, *Momento de l'Inspecteur*, mise à jour 1991, S. 489.

sen nicht, wer diese Person ist und ob sie feindlich gesinnt ist (vielleicht ist die Handgranate ja ein Sammlerstück). Jedoch wissen sie, daß der Passagier nicht (mit seiner Granate ausgerüstet) seinen Weg fortsetzen kann. Nicht, weil sie ihn für einen Terroristen halten, sondern weil er nicht steril ist. Es genügt aber, daß der Passagier seine Granate den Kontrolleuren aushändigt, damit er seinen Weg verfolgen kann, *selbst wenn er ein Terrorist ist*.

Tabelle (2):

	Steril	Nicht Steril
Terrorist	Wird nicht des Terrorismus verdächtigt oder beschuldigt	Zu verhindernde Disposition
Nicht Terrorist	Normalität	Zu verhindernde Beschuldigung des Terrorismus



Gerechte und effiziente Aussonderung

Es ist demnach die Assoziation zwischen einer Spur auf einem Bildschirm, einer Tasche in der Röntgenröhre und dem Menschen, der sich als der Besitzer ausgibt, die diese Situation hervorbringt. Andere Assoziationen sind zu verhindern, wie die „pyrotechnische Kette“ im Laderaumgepäck, die schon angesprochen wurde. Umgekehrt kann es vorkommen, daß der Alarm ausgelöst wird von der Feststellung einer Auflösung (im wahrsten Sinn einer Exartikulation) von Verknüpfungen, die als stabil angesehen werden. So basiert ein essentielles Prinzip der Terrorismusverhütung darauf, die Übereinstimmung der eingeladenen Gepäckstücke und dem tatsächlichen An-Bord-Gehen des Besitzers zu überprüfen²¹. Diese Übereinstimmungskontrolle kann zwei Formen annehmen. Die erste besteht darin, anhand von maschinenlesbaren Codes auf der *Boarding card* und auf dem Gepäcketikett, elektronisch das Einsteigen des Passagiers mit dem Laden des Gepäcks in Verbindung zu bringen. Die zweite Variante besteht darin, jedes Gepäckstück einzeln am Fuß des Flugzeugs von den Besitzern erkennen zu lassen und es erst einzuladen, wenn jeder von ihnen in die Flugkabine gestiegen ist. Diese Prozedur wird verwendet, wenn ein Problem in der Informatik auftaucht oder wenn eine bestimmte Bedrohung auf dem Flug ruht. In beiden Fällen gilt: Nie das Gepäck einladen, wenn der Passagier fehlt. Man weiß nichts vom Passagier und nichts von seinem Gepäck. Der Alarm wird gegeben aufgrund der Dissoziation. Gleichfalls, findet man irgendwo im Flughafen ein „verlassenes Gepäckstück“ („*bagage abandonné*“), so verliert dieses seinen Status eines Gepäcks und wird zur potentiellen Bombe. Wird der Besitzer nicht schnellstens gefunden, wird das Gepäck-

21 Sollte sich eine Bombe im Gepäckraum befinden, so müßte der Täter ein Selbstmordattentäter sein. Dadurch, daß die „Kostspieligkeit“ eines Attentats so hoch angesetzt ist, wird davon ausgegangen, daß die Wahrscheinlichkeit eines Attentats drastisch sinkt.

stück von einem Sprengstoffexpertenteam zerstört. Indem das Augenmerk auf die Assoziationen und Dissoziationen von Menschen und Objekten gelenkt wird, wird es möglich, nicht permanent nach der „wirklichen Identität“ der Menschen zu fragen. Diese spielt zumindest bis zur Auslösung des Alarms überhaupt keine Rolle.

4. Der Verdacht als „machine like action“

Der zweite Vorgang, durch den die Gefahr eines ungerechtfertigten Verdachts vermindert wird, besteht darin, den Verdacht von jeglichem subjektiven Beigeschmack zu befreien, indem seine Ausübung strengen Regeln unterworfen wird. Das Verdächtigen sollte im Idealfall eine – wie Harry Collins (Collins 1992) sagt – „*machine like action*“ werden. Es geht darum, dem Verdacht in einer einförmigen Art nachzugehen, egal von wem und zu welchem Zeitpunkt der Verdacht formuliert wird. Intendiert ist eine Art Taylorisierung des Verdachts, durch die der Verdacht nicht mehr als individuell (und folglich als subjektiv) abgewertet werden kann, sondern als kollektiv und objektiv der Vorrichtung als solcher zugerechnet werden kann. Die zahlreichen Reglementierungen und Normsetzungen können verstanden werden als eine Methode zur Formatierung der Wachsamkeit, indem im voraus die „Verhaltenskoordinaten der Handlung“ – eine Art mechanischer Faksimile des Handelns – festgelegt werden und denen, die in der Vorrichtung mobilisierten Entitäten sich unterziehen müssen, ohne Kenntnisnahme ihrer Qualitäten und Schwächen, ihrer Geisteszustände und Ideologien, ihrer Vorstellungen und Abstammungen. Für die Akteure ist diese Taylorisierung eine Garantie für die Effizienz, doch es ist auch eine Garantie für Parteilosigkeit und Sicherheit vor der Willkür. Genauso wie der Terrorist selbst objektiviert wird durch seine Reduktion auf äußerlich feststellbare Kennzeichen (und sogleich seine Qualität als Terrorist verliert, um die eines „nicht sterilen Passanten“ anzunehmen), so wird der Verdacht objektiviert, indem man ihn in einem vorher kodifizierten Rahmen fixiert.

Die Einbeziehung des Dritten

In der Literatur wird oft eine sonderbare Symmetrie zwischen Terroristen und Antiterroristen postuliert, die teilweise zurückzuführen ist auf die Vorstellung eines strategisch-interaktionistischen Austauschs von reziprok antizipierten und gegenseitig ausgerichteten Zügen: beiderseits muß man sich auf einen unfaßbaren Gegner einstellen; beiderseits lebt man in einer Welt der Ungewißheit und des Verdachts; und beiderseits spielen List, Geschick, Einfallsreichtum und nicht zuletzt Glück eine ausschlaggebende Rolle, um sich Handlungsräume zu verschaffen. In ganz bestimmten Situationen mag dies auch zutreffen. Sobald auf der Seite der Antiterroristen auf Verschleierungs- und Infiltrationstechniken zurückgegriffen wird – d.h. sobald der Jäger die Methoden der Gejagten nachahmt – verschwimmen die Differenzen²².

Die Vorrichtung zur Terrorismusverhütung in Orly jedoch ermöglicht es, entscheidende Unterschiede zwischen Terroristen und Antiterroristen herauszu-

22 Siehe z.B. aus der Perspektive eines Polizisten einer französischen Anti-Terror-Einheit Burdan (1990).

heben. Diese Unterschiede können durch die drei von Hannah Arendt behandelten Formen des aktiven Lebens – die Tat, die Arbeit und das Werk – beschrieben werden (Arendt 1998). Der Terrorist ist auf der Seite der Tat. Das Engagement für „seine Sache“ aktualisiert sich im Hier und Jetzt des Tuns. Bis zur Aktion bleibt er unsichtbar, dann tritt er blitzartig auf die Bühne der Tat: die Aktion ist der Moment der Wahrheit²³, in ihr wird er geprüft, seine Größe – oder seine Dekadenz – ermittelt²⁴. Im Gegensatz dazu erscheint die Terrorismusverhütung ganz im Licht der Arbeit und des Werks, denn sie ruht einerseits auf der Wiederholung standardisierter Handlungen, die auf Stabilität und Erhaltung abzielen (Arbeit) und andererseits hat sie eine Konsistenz und eine Dauerhaftigkeit, die sie unabhängig macht sowohl von ihren Erschaffern als auch von den menschlichen und nicht-menschlichen Entitäten, aus der sie zu einem bestimmten Zeitpunkt besteht (Werk). Sie ist eine Maschine: eine Maschine zusammengesetzt aus auswechselbaren Maschinen, die gemeinsam als Sterilitätsprüfstelle, als Aussonderungsmechanismus, als Schleuse fungieren.

Als solche wird sie nur allzu häufig ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Effizienz einem Urteil unterzogen: Die Frage, ob sie wirksam Terroristen abhält, wird als das ausschlaggebende Kriterium zur Bewertung herangezogen. Sie wird ausgelegt, als ein zu den Terroristen hin senkrechter Wall. Nur, – provokativ ausgedrückt – mit Terroristen hat das Dispositiv nichts zu tun, sondern mit Urlaubern, Geschäftsreisenden und Aussiedlern, mit ihrem Gepäck und mit Frachtstücken. Dritte sind es, die jährlich zu Millionen durch den Flughafen in die Flugzeuge geschleust werden. Die Vorrichtung kann nicht ausschließlich als ein zum Feind hin orthogonaler Wall gedeutet werden kann, sondern sie ist auch ein zu den Dritten, die es zu schützen gilt, paralleles Gebilde. Die Vorrichtung ist kein glattes, neutrales, transparentes Gebilde. Je nachdem, ob man gerecht oder ungerecht mit den Dritten umgeht – und unabhängig von der Effizienz – kann sie freundschaftlich oder monsterhaft erscheinen. Anders gesagt: Die Vorrichtung muß fähig sein, nicht nur den unschuldig-harmlosen Dritten zu erkennen, sondern sie muß auch zeigen, daß sie ihm diesen Status zuerkennt, d.h. ihn in gerechter Weise zu behandeln weiß. Die Vorrichtung zieht den Dritten auf ihre Seite, indem sie sich an seine Seite stellt. Vorrichtung und Dritte bilden eine Art politisches Kollektiv aus Kontrolleuren und Kontrollierten – in beiden Fällen handelt es sich um Menschen und um Gegenstände. Innerhalb dieses Kollektivs müssen erstere darauf achten, entsprechend behutsam, vorsichtig und im Respekt ihrer Rechte mit letzteren umzugehen. So wie Latour dazu auffordert, die Wissenschaften (endlich) in die Demokratie einzugliedern (Latour 1999), so sollten auch die politischen Technologien – vor allem die Technologien der Machtausübung – „demokratisiert“ werden. Dabei geht es nicht nur darum, die Maschinen richtig zu nutzen. Diese müssen selbst wesentlich zu „demokratischen Maschinen“ werden.

23 Siehe dazu, was Albert Camus (1977, S. 28) Voinov in den Mund legt: „Ich lüge. Aber an dem Tag, an dem ich die Bombe werfen werde, werde ich nicht mehr lügen.“ (Übersetzung vom Autor)

24 So Voinov, nach seinem gescheiterten Attentat gegen den Großherzog: „Ja ich schäme mich. Ich habe zu hoch gezielt. Ich muß an meinem Platz arbeiten. Ein ganz anderer Platz. Der einzige, dem ich würdig bin.“ (ebd., S. 106).

Epilog

Die kritischen LeserInnen mögen sich nun die Frage stellen: Ist Orly ein demokratisches Paradies? Kann man sich wirklich auf die Fairneß der Vorrichtung verlassen? Ist es nicht eine hübsche Fassade, die dazu dient, die eigentliche Willkür der Staatsmacht zu verhüllen? Wie kommt es, daß man sich im Flughafen fühlt, als würde man in die „Mangel“ genommen, als wäre man bei irgend etwas „ertappt“ worden? Sind diese kritischen LeserInnen auch noch kritische SoziologInnen, ist es ihnen ein Leichtes, die *Illusio* der Konstruktion zu entschleiern, die Gewalt der Vorrichtung zu untermalen, die um so größer ist, als sie sich als Gewalt verkennen läßt.

Meine Ausführungen sollten nicht zu verstehen geben, daß in Orly alles perfekt ist. Es gibt zweifellos Formen der Willkür und auf das Abflug- oder Ziel-land der Menschen, auf ihre Staatsangehörigkeit oder gar auf ihr Aussehen rekurrierende Vorurteile sind nach wie vor an der Tagesordnung. Mein Argument beschränkt sich erstens darauf zu zeigen, daß es sich dabei um eindeutige „Grammatikfehler“ im Sinne der normativen Richtlinien, die hier dargelegt wurden, handelt, denn sowohl die Effizienz als auch die Gerechtigkeit leiden darunter. Zweitens sollte gezeigt werden, inwiefern die Materialität der Vorrichtung selbst dazu beiträgt, daß solche Fehler tendenziell abnehmen. Der Motor dazu liegt in der Kritik, auf die sie unweigerlich stoßen – sei es im Feld selbst oder von außen (z. B. von den oben erwähnten Sozialwissenschaftler/Innen). Anstatt sie als einfache Ausdrücke einer Machtausübung, die ausnahmsweise ihr wahres Gesicht zeigt, zu deuten, ist es wichtig zu bemerken, daß Kritikfähigkeit vorhanden ist und daß diese Kritik auch wirksam ist, d.h. daß durch sie eine wirkliche Verbesserung des Dispositivs erreicht werden kann²⁵.

Unter diesem Gesichtspunkt verändert sich auch die Rolle der Sozialwissenschaften, denn diese haben nicht das Monopol der Kritik. Es geht nicht mehr darum, von oben herab und sich auf die Wissenschaft berufend, Sentenzen von sich zu geben, die genau so vielen Fatalismen entsprechen. Die Sozialwissenschaften könnten als eine Art Vermittler fungieren oder als Diplomaten – wie Isabelle Stengers (1997) und Bruno Latour (1999) sagen –, die Beschreibungen der Kritiken und Rechtfertigungen liefern und deren konkrete Verwirklichungen darstellen, um dazu beizutragen, Paradoxien nicht als strukturelle Antagonismen zu interpretieren. Die Türen gleichzeitig offen und geschlossen zu halten, parallel zum Freund und senkrecht zum Feind zu stehen; das sind scheinbar unerfüllbare, konträre Anforderungen. Sie zu vereinbaren, scheint jedoch die einzige Möglichkeit zu sein, Pascals Maxime einzulösen: „Gerechtigkeit ohne Stärke ist Machtlosigkeit; Stärke ohne Gerechtigkeit ist Tyrannei“ (Pensées, n° 298).

25 Das wurde in den letzten Jahren in Frankreich an vielen anderen Objekten gezeigt. Was zum Beispiel die Transformationen des Kapitalismus unter den Hämmern der Kritik betrifft, siehe Boltanski/Chiapello (1999) (besonders den Epilog: „Die Wirksamkeit der Kritik“). Zur Wandlung von einer kritischen Soziologie zu einer Soziologie der Kritik siehe Boltanski (1990).

Literatur

- AKRICH, M., Comment décrire les objets techniques, in: *Technique et Culture*, Heft 5, 1987, S. 49-63.
- AKRICH, M., Les formes de la médiation technique, in: *Réseaux*, Heft 60, 1993, S. 88-98.
- ARENDT, H., *The human condition*, Chicago 1998 (1958).
- BESSY, C./CHATEAURAYNAUD, F., *Experts et faussaires. Pour une sociologie de la perception*, Paris 1995.
- BIGO, D./HERMANT, D., La relation terroriste: cadre sociologique pour une approche comparatiste, in: *Études polémologiques*, Heft 47, 1988, S. 13-79.
- BOLTANSKI, L., *L'amour et la justice comme compétences. Trois essais de sociologie de l'action*, Paris 1990.
- BOLTANSKI, L./CHIAPELLO, E., *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris 1999.
- BURDAN, D., *DST: neuf ans à la division antiterroriste*, Paris 1990.
- CAMUS, A., *Les Justes*, Paris 1977.
- CERTEAU, M. de, *L'invention du quotidien*, 1. *Arts de faire*, Paris 1990 (1980).
- CHATEAURAYNAUD, F., *Essai sur le tangible. Entre expérience et jugement: la dynamique du sens commun et de la preuve*, Paris 1996.
- COBLER, S., *Die Gefahr geht von den Menschen aus. Der vorverlegte Staatsschutz*, Berlin 1976.
- COLLINS, H. M., *Experts artificiels. Machines intelligentes et savoir social*, Paris 1992.
- DELEUZE, G., *Le Pli. Leibniz et le baroque*, Paris 1988.
- DELEUZE, G./GUATTARI, F., *Mille plateaux (capitalisme et schizophrénie)*, Paris 1980.
- DÉTIENNE, M./VERNANT, J.-P., *Les ruses d l'intelligence. La mètis des Grecs*, Paris 1974.
- DODIER, N., *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris 1995.
- GINZBURG, C., Signes, traces, pistes. Racines d'un paradigme de l'indice, in: *Le Débat*, Heft 7, 1980, S. 3-44.
- HUTCHINS, E., Comment le cockpit se souvient de ses vitesses, in: *Sociologie du travail*, 36, 1994, S. 451-473.
- JOHN, P. S., *Air Piracy, Airport Security, and International Terrorism. Winning the war against hijackers*, London 1986.
- KING, M., Le contrôle des différences en Europe, in: *Cultures et Conflits*, Heft 26-27. 1997, S. 35-49.
- LATOUR, B., The Prince for machines as well as for machinations, in: ELLIOT, B. (Hrsg.) *Technology and social change*, Edingburgh 1988, S. 20-43.
- LATOUR, B., *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*, Paris 1991.
- LATOUR, B., Le topos de Boa Vista, in: CONEIN, B./DODIER, N./THÉVENOT, L. (Hrsg.), *Les objets dans l'action. De la maison au laboratoire (Raisons Pratiques 4)*, Paris 1993, S. 187-216.
- LATOUR, B., *Politiques de la nature. Comment faire entrer les sciences en démocratie*, Paris 1999.
- LATOUR, B./HERMANT, E., *Paris ville invisible*, Paris 1998.
- LEGHOREIL, H., *Histoire du droit international public*, Paris 1996.
- MACHIAVEL, H., *Le Prince*, Paris 1980 (1532).
- SCHÜTZ, A., *Das Problem der Relevanz*, Frankfurt a. M. 1971.

- SIMMEL, G., Secret et sociétés secrètes, Paris 1996.
STENGERS, I., Cosmopolitiques, 7. Band: Pour en finir avec la tolérance, Le Plessis-Robinson, 1997.
TOSELLO, J.-L./LEBRUN, V., La sûreté du transport aérien, Paris 1993.
WAGNER, P., Liberté et discipline. Les deux crises de la modernité, Paris 1996.
WALZER, M., Just and unjust wars. A moral argument with historical illustrations, o. O., 1997.
WISNEWSKI, G./LANDGRAEBER, W./SIEKER, E., Das RAF-Phantom. Wozu Politik und Wirtschaft Terroristen brauchen, München 1997.

Februar 2000

Centre de Sociologie de l'Innovation
Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris
60, Boulevard Saint-Michel
75006 Paris
linhardt@csi.ensmp.fr