

Judith Keilbach

Kurve über Stammheim (Flugbild 1975)

2009

<https://doi.org/10.25969/mediarep/1717>

Veröffentlichungsversion / published version
Sammelbandbeitrag / collection article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Keilbach, Judith: Kurve über Stammheim (Flugbild 1975). In: Judith Keilbach, Alexandra Schneider (Hg.): *Fasten your seatbelt! Bewegtbilder vom Fliegen*. Münster: LIT 2009 (Medien'welten. Braunschweiger Schriften zur Medienkultur), S. 91–105. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/1717>.

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Nicht kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Non Commercial - Share Alike 3.0 License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

KURVE ÜBER STAMMHEIM (FLUGBILD 1975)

Am 21. Mai 1975 startete in Süddeutschland ein kleines Sportflugzeug. Es war kurz nach 9 Uhr. An Bord der Maschine befanden sich zwei junge Männer. Die *Piper 18* flog eine Platzrunde über das Flugfeld und steuerte dann direkt auf Stuttgart-Stammheim zu. Noch während das Flugzeug seinen Kurs aufnahm, wurde dort, in einer hierfür extra erbauten Mehrzweckhalle, der Prozess gegen Andreas Baader, Gudrun Ensslin, Ulrike Meinhof und Jan-Carl Raspe eröffnet. Als das Flugzeug gegen 9.30 Uhr in ca. 400 m Höhe über dem Verhandlungsgebäude eine Schleife drehte, starteten drei Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes und nahmen die Verfolgung der Maschine auf. Auch das Radio reagierte und unterbrach sein Programm, um ein Flugzeug über Stammheim zu melden. Die Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes drängten die inzwischen abgedrehte Maschine ab und zwangen sie schließlich zur Landung. Bei der Durchsichtung der Maschine fand die Polizei allerdings lediglich eine Kamera und einige belichtete Filme. Die beide Männer wurden wenige Stunden später wieder auf freien Fuß gesetzt.

Dieser Vorfall ereignete sich zu einem Zeitpunkt erhöhter Alarmbereitschaft. Die bundesdeutschen Polizeibehörden rechneten mit Aktionen, um die in Stammheim einsitzenden Gefangenen zu befreien. Im Februar des selben Jahres war es der »Bewegung 2. Juni« bereits mit der Entführung des Berliner CDU-Politikers Peter Lorenz gelungen, fünf inhaftierte Genossen freizupressen, und nur wenige Tage vor dem Prozessbeginn gegen den Kern der RAF hatte das »Kommando Holger Meins« in der westdeutschen Botschaft in Stockholm Geiseln genommen, um die Freilassung von Ulrike Meinhof, Gudrun Ensslin, Andreas Baader und Jan-Carl Raspe zu erzwingen. Der Hubschraubereinsatz gegen ein kleines Sportflugzeug verweist auf die Anspannung, die in jenen Tagen angesichts möglicher terroristischer Anschläge herrschte – zumal RAF-Sympathisanten angekündigt hatten, die inhaftierten Genossen mit Aktionen »auch aus der Luft« zu befreien (BNN 22.05.1975).

Dennoch wirft die erzwungene Landung des Sportflugzeugs die Frage auf, warum eine Kurve über Stammheim als Bedrohung empfunden werden kann und den Bundesgrenzschutz auf den Plan ruft. Für eine Befreiungsaktion vor Ort

war die Maschine nämlich völlig ungeeignet – und dennoch gab es plausible Gründe zur Beunruhigung. Dass Flugzeuge zu äußerst gefährlichen Werkzeugen werden können, hatte die Geschichte bereits gezeigt, und dass Terroristen sie in ihre Befehlsgewalt bringen können, war zu jener Zeit ebenfalls wohl bekannt. Der beschriebene Vorfall im Mai 1975, der so spektakulär begann und ganz simpel endete (indem die beiden Männer einfach nach Hause geschickt wurden), bietet einen hervorragenden Ausgangspunkt, um einzelne Berührungsmomente von Luftfahrt, Luftbild und Luftkrieg/Terrorismus zu schildern. Überkreuzen sich diese Bereiche ohnehin unentwegt, so können die aus einer langen gemeinsamen Geschichte herausgegriffenen Momente vielleicht eine Ahnung davon geben oder zu weiteren Spekulationen anregen, warum die *Piper 18* ins Visier des Bundesgrenzschutzes geraten ist.

Flugzeuge und Terrorismus (1975)

Die Rote Armee Fraktion hatte Anfang der 1970er Jahre den bewaffneten Kampf gegen den bundesdeutschen Staat aufgenommen, um gegen den repressiven («faschistischen») Machtapparat Widerstand zu leisten, die Revolution zu initiieren und den antiimperialistischen Kampf gegen die Ausbeutung der »Dritten Welt« auch in den Zentren des Imperialismus zu führen. Nach der spektakulären Befreiung von Andreas Baader, der wegen zwei Brandanschlägen auf Kaufhäuser in Haft saß, verübte die RAF Banküberfälle und Bombenanschläge, bei denen es mehrere Tote und Verletzte gab. Im Juni 1972 wurden die meisten Protagonisten verhaftet. Im Oktober 1974 erhob die Generalbundesanwaltschaft Anklage gegen die Kernmitglieder der RAF; der Prozess begann am 21. Mai 1975.

Wenige Wochen nach diesen Verhaftungen nahmen Mitglieder der palästinensischen Terrororganisation »Schwarzer September« während der Olympischen Spiele in München elf israelische Sportler als Geiseln. Sie wollten die Freilassung von über 200 Kampfgenossen erzwingen. Die meisten von ihnen waren in Israel inhaftiert, doch auch die Namen Andreas Baader und Ulrike Meinhof standen auf der Liste (Wunschik 2007). Nachdem die israelische Regierung nicht bereit war, die Forderung der Geiselnnehmer zu erfüllen, verlangten diese, gemeinsam mit ihren Geiseln nach Kairo ausgeflogen zu werden. Sie wurden mit zwei Hubschraubern vom Olympiadorf zum Flughafen Fürstenfeldbruck gebracht, wo eine Boeing 727 der Lufthansa bereitstand. Der Versuch, die Geiseln auf dem Flugfeld zu befreien, endete nach einer mehrstündigen Schießerei in

einem Blutbad: alle israelischen Athleten, fünf der acht palästinensischen Geiselnnehmer sowie ein deutscher Polizeibeamter starben im Kugelhagel.◀1

Der »Schwarze September« hatte einige Monate zuvor bereits mit einer Flugzeugentführung Aufsehen erregt. Am 8. Mai 1972 übernahmen Mitglieder der Terrorgruppe das Kommando über eine Maschine der belgischen Fluggesellschaft Sabena, die von Brüssel über Wien auf dem Weg nach Tel Aviv unterwegs war. Nach der Landung forderten sie von der israelischen Regierung die Freilassung von über 300 Häftlingen und drohten, die Boing 707 zu sprengen, sollte diese Forderung nicht erfüllt werden. Während die Regierung mit den Terroristen noch über die Zahl der freizulassenden Häftlinge verhandelte, bereitete eine Spezialeinheit die Befreiung der Geiseln vor. Als Mechaniker verkleidet, stürmte eine Sondereinheit der israelischen Streitkräfte die Maschine und erschoss zwei der vier Geiselnnehmer sowie – versehentlich – eine Passagierin.◀2 Es blieb nicht bei diesem einen, missglückten Versuch, inhaftierte Mitkämpfer im Austausch gegen Geiseln freizupressen. Neben der tragisch endenden Geiselnahme bei den Olympischen Spielen in München gab es zahlreiche weitere – für die Erpresser durchaus auch erfolgreiche – Austauschversuche. Vielen ging dabei eine Flugzeugentführung voraus. Die besondere Eignung von Flugzeugen als Angriffsziel für terroristische Aktionen resultiert nicht zuletzt daraus, dass es die Abgeschlossenheit der Maschinen erlaubt, das Kommando »von innen« zu übernehmen, ohne dass zunächst Eingriffe von außen zu befürchten sind, da Befreiungsversuche nur am Boden stattfinden können. Darüber hinaus ergibt sich aus der großen Anzahl von Passagieren, die sich in einem Flugzeug befinden, ein hohes Erpressungspotential. In den 1970er Jahren führte dies nicht selten dazu, dass die Forderungen der Geiselnnehmer erfüllt wurden.

So wurde beispielsweise im August 1969 eine TWA-Maschine auf dem Weg nach Tel Aviv gekapert und zur Landung in Damaskus gezwungen. Die Palästinensische Befreiungsfront, die sich zu der Entführung bekannte, brachte ihre Geiseln dort über Notrutschen in Sicherheit und sprengte dann das Cockpit des Flugzeugs. Bis auf zwei Israelis wurden alle Geiseln freigelassen. Nach mehr als drei Monaten wurden die beiden Männer schließlich gegen 13 syrische Soldaten ausgetauscht (Gero 1999, 68). Am 29. Oktober 1972, also nur wenige Wochen nach dem Attentat bei den Olympischen Spielen, gelang es zwei Geiselnnehmern, durch die Entführung einer Lufthansa-Maschine die drei Terroristen, die die Schießerei in Fürstenfeldbruck überlebt hatten, aus der Haft frei zu pressen. Die Bundesregierung erfüllte die Forderung der beiden Luftpiraten, ohne zuvor die israelische Regierung zu konsultieren. Die drei befreiten Attentäter reisten nach Tripolis, wo sie mit Jubel empfangen wurden und auf einer Pres-

sekonferenz über den Anschlag berichteten. Bei der Entführung einer Maschine der British Airways im November 1974 waren die Verantwortlichen hingegen zunächst nicht bereit, die in verschiedenen Ländern im Gefängnis einsitzenden Kampfgenossen der palästinensischen Entführer auf freien Fuß zu setzen. Um ihrer Forderung Nachdruck zu verleihen, brachten diese daraufhin eine Geisel um und drohten mit weiteren Erschießungen. Daraufhin wurden in Ägypten und den Niederlanden 15 Häftlinge freigelassen (Gero 1999, 77).

Vor allem die »Volksfront zur Befreiung Palästinas« schien sich damals darauf spezialisiert zu haben, Flugzeuge für ihre Anschläge zu nutzen (Vowinkel 2005). Entführungen garantierten eine enorme Medienaufmerksamkeit, die neben der hohen Opferzahl nicht zuletzt auch damit in Zusammenhang stand, dass Flugzeuge als Symbol für die technische Beherrschbarkeit der Elemente schon immer eine besondere Faszinationskraft besaßen und Fliegen bzw. Flugreisen für viele Menschen (noch) ein Wunschtraum war. Radikale politische Gruppierungen wussten diese Aufmerksamkeit für ihre Belange und Forderungen zu nutzen. Neben Entführungen wurden Flugzeuge (bevorzugt Maschinen der israelischen Fluggesellschaft El Al oder Flüge mit Ziel Tel Aviv) auch am Boden angegriffen, waren Ziel von Sabotageakten in der Luft oder wurden spektakulär gesprengt. Gestalteten sich die Verhandlungen über den Austausch von Gefangenen bei Entführungen schleppend, verliehen Entführer ihren Forderungen nicht selten durch die brutale Erschießung von Geiseln Nachdruck. Eine besonders grausame Aktion starteten palästinensische Terroristen im Dezember 1973 auf dem Flughafen Leonardo da Vinci in Rom. Zunächst nahmen sie im Flughafengebäude mehrere Geiseln. Dann setzten sie auf dem Flugfeld eine am Boden stehende PanAm-Maschine in Brand. In den Flammen kamen 30 Menschen ums Leben, die sich im Inneren des Flugzeugs befanden. Gemeinsam mit ihren Geiseln bestiegen sie daraufhin eine Boeing 737 der Lufthansa, erschossen auf dem Weg einen Zollbeamten und zwangen den Piloten, Richtung Athen zu starten. Dort forderten sie von der Regierung die Freilassung von zwei inhaftierten Terroristen, erschossen eine Geisel und drohten an, das Flugzeug über der Stadt abstürzen zu lassen. Nachdem die griechische Regierung nicht auf die Forderungen einging, flog die Maschine schließlich nach Kuwait, wo sich die Entführer ergaben.

Diese Beispiele aus der ersten Hälfte der 1970er Jahre verdeutlichen das Bedrohungspotential von Flugzeugen, die sich in der Hand von Terroristen befanden. In der BRD wurde die Ankündigung von »Aktionen aus der Luft« im Vorfeld des Prozesses gegen die RAF daher durchaus ernst genommen. Konnten schon keine Präventivmaßnahmen gegen Entführungen ergriffen werden, so bereitete sich der Staat zumindest mit allerlei baulichen Vorkehrungen auf

terroristische Aktionen vor, die im Zusammenhang mit dem Prozess zu erwarten waren. So war beim Bau des Prozessgebäudes beispielsweise auch die Möglichkeit eines Befreiungsversuchs aus der Luft in Betracht gezogen worden. Um zu verhindern, dass Befreier mit einem Hubschrauber auf dem Dach der Mehrzweckhalle oder des Gefängnistraktes landen konnten, waren diese mit Stahlnetzen überspannt worden (StgZ 04.09.2003). Gegen den Versuch, inhaftierte Terroristen freizupressen, gab es jedoch keine wirksamen Maßnahmen. Das zeigte sich zwei Jahre später, als im Herbst 1977 zuerst Hanns-Martin Schleyer und dann eine Lufthansa-Maschine mit Urlaubern aus Mallorca entführt wurden, um sie gegen die in Stammheim einsitzenden RAF-Mitglieder auszutauschen, die wenige Monat zuvor zu lebenslänglichen Freiheitsstrafen verurteilt worden waren.

Dass ein kleines Sportflugzeug, das während der Eröffnung des Prozesses gegen die RAF über Stammheim flog, vom Bundesgrenzschutz als Bedrohung eingestuft und auf den Boden geholt wurde, lag vermutlich nicht zuletzt daran, dass in den vorangegangenen Jahren Flugzeuge zunehmend als Werkzeug zur Durchsetzung terroristischer Zwecke dienten. Die zielstrebig anfliegende und dann eine Schleife drehende *Piper 18* wurde von den Sicherheitsbeamten, die neben vielen anderen Szenarien auch auf einen Befreiungsversuch aus der Luft eingestellt waren, daher als Gefahr eingeschätzt. Tatsächlich war die Kurve über Stammheim allerdings eher eine sich selbst erfüllende Prophezeiung: Die beiden Männer waren auf dem Weg in den Schwarzwald, um dort Luftaufnahmen anzufertigen, und überflogen dabei zufällig das Gelände der Haftanstalt. Sie erinnerten sich an Berichte über die zusätzlichen Baumaßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen für den Prozess und beschlossen kurzerhand, sich davon selbst ein Bild zu verschaffen. Ob sie tatsächlich auch fotografiert haben und wo die (materiellen) Bilder abgeblieben sind, für die sie vom Bundesgrenzschutz verfolgt wurden, ist in den Quellen nicht vermerkt.



JVA Stammheim



Aufnahmen mit dem Reihenbildner, ©Bundesarchiv

Luftaufnahme

An Bord der Maschine, die über Stammheim flog, befand sich eine Kamera. Es handelte sich um ein Modell, das Victor Hasselblad 1941 im Auftrag des schwedischen Militärs für die Luftaufklärung entwickelt hatte. Zwar war Schweden im Zweiten Weltkrieg neutral geblieben, doch die Besetzung der skandinavischen Nachbarländer durch die deutsche Wehrmacht führte in Schweden zur Mobilisierung und militärtechnischen Aufrüstung. Als dem schwedischen Militär 1940 eine Kamera in die Hände fiel, mit denen die Flugzeuge der deutschen Luftwaffe ausgerüstet waren, bat sie den ausgewiesenen Fotoexperten Hasselblad um einen Nachbau. Dieser konstruierte

daraufhin zunächst eine Handkamera mit Wechselobjektiven für das Format 7x9 und baute 1941 dann die Kamera *SKa4* für größere Formate (12x12 und 18x24), die sich fest in einem Flugzeug installieren ließ und mit einem austauschbaren Filmmagazin ausgestattet war.

Luftaufnahmen wurden bereits im Ersten Weltkrieg verwendet, um Gelände zu erkunden oder Truppenbewegungen des Feindes zu beobachten. Wurden zu Beginn aus Ballons oder Aufklärungsflugzeugen noch Einzel- oder Rundblickaufnahmen vom Schlachtfeld angefertigt, so ermöglichte ab 1915 Oskar Messters automatischer *Reihenbildner* einen zusammenhängenden Geländestreifen von etwa 60 km Länge und 2,4 km Breite aus einer Flughöhe von 2500 m fortlaufend zu fotografieren. Für die taktische Kriegsplanung lieferte diese Erkundung aus der Luft wertvolle Informationen über gegnerische Stellungen und Truppenbewegungen. Eine Bewaffnung der Flugzeuge erfolgte ebenfalls 1915, nachdem ein Verfahren gefunden worden war, das eine Beschädigung der Flugzeugpropeller durch die Kugeln der dahinter befestigten Maschinengewehre verhinderte. Hierzu wurden an den Propellerblättern Metallplatten angebracht, ihre Form und Stellung verändert sowie ein bereits 1913 von dem Schweizer Ingenieur Franz Schneider patentiertes Unterbrechergetriebe eingebaut, das Maschinengewehr und Propellergetriebe so synchronisierte, dass beim Vorbeiziehen der Propellerblätter das Feuer eingestellt wurde. Beide aviatorischen Ausrüstungen kombinierte Oskar Messters später in seiner *Maschinengewehrkamera*, die in der Ausbildung von Luftkampf-Schützen als Zielübungsgerät diente. ◀3

Als die Bilder noch aus Heißluftballons aufgenommen wurden, war es anfangs notwendig, die gesamte Laborausrüstung mitzunehmen, da die fotografische Platte nass in die Kamera eingelegt und nach der Belichtung sofort entwickelt werden musste. Drüber hinaus löste das aus dem Ballon ausweichende Gas nicht selten chemische Reaktionen aus, so dass die Aufnahme am Ende schwarz war (Lippert 2004, 172). Mit der Einführung eines Trockenplattenverfahrens bzw. von Zelluloid als Trägermaterial wurde das Fotografieren aus der Luft jedoch einfacher und dementsprechend nahm auch die Zahl solcher Aufnahmen zu. Durch eine Automatisierung des Auslösers und die Verringerung des Gewichts der Ausrüstung war es schließlich sogar möglich, Fotokameras an Drachen oder Tauben zu befestigen, um auf diese Weise Luftbilder herzustellen, ohne als Fotograf selbst in einen Ballon steigen zu müssen.

Der Fotograf Nadar war ein begeisterter Ballonfahrer. Als Mitbegründer der Gesellschaft zur *Förderung der Luftfahrt mit Maschinen, die schwerer sind als Luft* unterstützte er die Entwicklung von Fluggeräten und sammelte hierfür mit Rundflugangeboten in seinem Ballon *Le Géant* Geld. Es war Nadar, der 1858 die erste Luftaufnahme anfertigte, und seine Fotografien waren optische Sensationen, weil sie die Welt in einer bisher unbekanntem Perspektive zeigten. ◀4 Auch ihre Bedeutung für die militärische Aufklärung war schnell offensichtlich und bereits 1859 lieferte Nadar der französischen Armee, die zu jener Zeit im zweiten italienischen Unabhängigkeitskrieg auf der Seite seines Verbündeten Sardinien kämpfte, Bilder von den gegnerischen Stellungen, die aus einem Ballon aufgenommen worden waren. Für eine systematische Feindbeobachtung waren allerdings lenkbare Fluggeräte notwendig. Schon bald nach den ersten erfolgreichen Flugversuchen wurden daher auch Flugzeuge in den Dienst des Militärs gestellt, die im Ersten Weltkrieg zunächst vor allem im Rahmen der Luftaufklärung zum Einsatz kamen. Mit einer Kamera an Bord konnten die Stellungen der feindlichen Truppen erkundet, ihre Bewegungen dokumentiert und der Artilleriebeschuss korrigiert werden. Gegen Ende des Krieges flogen die Kriegsgegner mindestens zweimal täglich die Front ab, um das Gelände zu fotografieren und Veränderungen anhand der Bilder zu analysieren.



Julius Neubronners fotografierende
Brieftaube



Luftaufklärung im Ersten Weltkrieg

Durch die Einführung von Luftaufnahmen änderte sich jedoch nicht nur die Art der Kriegsführung: Die neue Sehweise beeinflusste die künstlerische Bildersprache und das theoretische Denken (hierzu ausführlich Asendorf 1997); der Einsatz von Luftbildkameras revolutionierte außerdem Messverfahren und eröffnete neue Forschungsmethoden. So liefern Luftaufnahmen beispielsweise Hinweise auf archäologische Fundstätten, indem sie im Bodenbewuchs systematische Färbungen und Strukturen wie Kreise, Linien oder Rechtecke sichtbar machen. Diese Zeichnungen in der Vegetation gehen auf

Unterschiede in der Bodenbeschaffenheit zurück, die durch vom Erdreich verdeckte Wege, Gräben oder Mauerreste entstanden sind. Grundlegend für die Herausbildung der Luftbildarchäologie, die sich in den 1920er Jahren als wissenschaftliche Methode der Feldforschung etabliert hat, waren dabei nicht zuletzt die Aufklärungsfotos aus dem Ersten Weltkrieg. So lieferten beispielsweise Aufnahmen, die bei der Luftaufklärung des Kriegsschauplatzes in Palästina fotografiert wurden, wichtige Anhaltspunkte für die vorderasiatische Archäologie. Die Auswertung von Luftbildern aus dem Zweiten Weltkrieg brachte hingegen Spuren frühsteinzeitlicher Siedlungen in Süditalien an den Tag. Auf einem anderen Foto, das ein im süditalienischen Foggia gestarteter Luftaufklärer aufgenommen hat, blieben die materiellen Hinterlassenschaften hingegen unentdeckt: Das am 4. April 1944 aus 7000 Metern Höhe fotografierte Konzentrationslager Auschwitz wurde lediglich im Hinblick auf das im Bau befindliche Buna-Werk der IG Farben ausgewertet.◀5 Die Vernichtungsanlage, die Schlange vor dem Eingang zur Gaskammer, die ephemeren Fußspuren im Schnee ließen sich weder militärisch noch archäologisch deuten.◀6

Auch die Messung von Schadstoffen in Luft, Wasser und Böden findet zunehmend auf der Grundlage von Luftaufnahmen statt. Wurde anfangs noch mit entsprechenden Spezialkameras und -filmen aus dem Flugzeug fotografiert und die Bilder dann spektroskopisch ausgewertet, wird die Erde heute hauptsächlich aus dem All beobachtet. Als in den 1970er Jahren die ersten Erdbeobachtungssatelliten für zivile Einsatzzwecke zur Verfügung gestellt wurden, war von einem satellitengestützten Umwelt-Monitoring, wie es heute praktiziert wird, allerdings noch nicht die Rede. Die Idee des Umweltschutzes begann sich damals erst langsam zu formieren und der Einsatz von Satellitentechnologie zur Beobachtung von Umweltphänomenen war für die mit der Raumfahrt

beschäftigten Institutionen zunächst noch undenkbar. Spätestens mit dem Start des europäischen Raumlabors *Spacelab*, das 1983 seine erste Mission ins All flog, standen dann jedoch Versuche zur Erdbeobachtung auf dem Forschungsprogramm (Froehlich 1983, Kapitel 5, 56f.). Die *Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt* (heute: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) testete die Kameras, die hierfür vorgesehen waren, zunächst in Flugzeugen – und engagierte hierfür unter anderem die beiden Männer, die wenige Jahre zuvor mit einer Kamera über Stammheim geflogen waren.

Luftaufnahmen sind schließlich ein wichtiges Element der Photogrammetrie, einem Messverfahren zur Bestimmung der räumlichen Lage oder Form von Objekten. So werden beispielsweise zur Herstellung von topografischen Karten Luftbilder aufgenommen, anhand von Orientierungspunkten zu einem Bildverband zusammengefügt und die Zentralperspektive der Fotos rechnerisch für die planimetrische Darstellung ausgeglichen. Werden die Luftaufnahmen mit den entsprechenden Auswertungsgeräten stereoskopisch bearbeitet, so lassen sich auch dreidimensionale Modelle rekonstruieren. Neben der Herstellung von Landkarten und -modellen findet die Luftbildphotogrammetrie beispielsweise bei der Vermessung von Mülldeponien oder in der Land- und Forstwirtschaft ihre Anwendung.

Für Luftbildmessungen waren auch die beiden Männer im Einsatz, die im Mai 1975 über Stammheim flogen. Sie hatten von einem Ingenieurbüro den Auftrag erhalten, »im Schwarzwald Luftaufnahmen von Industrieanlagen anzufertigen« (BNN 22.05.1975), und waren dabei ins Visier des Bundesgrenzschutzes geraten, der darauf eingestellt war, terroristische Aktionen aus der Luft abzuwehren.



Auschwitz am 25. August 1944

Bedrohung von oben (Luftraum)

Die *Piper 18* über Stammheim versetzte den Bundesgrenzschutz nicht nur aufgrund des Prozessbeginns gegen die RAF in Abwehrbereitschaft. Flugzeuge stellen trotz ihrer Faszinationskraft immer auch ein Bedrohungspotential dar und spätestens seit dem Zweiten Weltkrieg stehen Flugzeuge nicht mehr nur für den Traum vom Fliegen, für technische Beherrschbarkeit der Elemente oder die Überwindung und Kompression von Raum, sondern auch für die Angreifbarkeit aus der Luft. Der Luftkrieg hatte deutlich gemacht, dass es gegen feindliche Angriffe von oben kaum wirksame Abwehrmöglichkeiten gibt. Vielen Deutschen saß in den 1970er Jahren die Erfahrung des Bombenkriegs, für den die deutsche Luftwaffe mit der Bombardierung von Guernica, Warschau, Rotterdam oder Coventry ein Vorbild geliefert hatte, noch in den Knochen, und die Bilder vom Vietnamkrieg führten die Bedrohung und den Terror, den Flugzeuge verbreiten können, erneut mit großer Wirkung vor Augen.

In einem Luftkrieg, dessen theoretische Grundlage 1921 von Giulio Douhet, einem italienischen Fliegeroffizier, formuliert wurde, sollen verlustreiche Stellungskämpfe verhindert werden. Ziel eines Luftkrieges ist es, direkt ins gegnerische Hinterland vorzudringen, um dort Kommandozentralen, Rüstungszentren und Verkehrswege zu zerstören und gegebenenfalls mit Angriffen gegen die Zivilbevölkerung den Gegner zu demoralisieren (Asendorf 1997, 208f.). Die Abwehr solcher Luftangriffe ist schwierig und setzt die frühzeitige Ortung des gegnerischen Flugzeugs sowie eine wirksame Verteidigung voraus. Hierfür wurden (und werden) Radaranlagen, Flakgeschütze, Scheinwerferbatterien und Abfangjäger eingesetzt, die wiederum zu Änderungen in der Angriffsstrategie führten. So kam es im Zweiten Weltkrieg zunehmend zum Einsatz von Flugzeugverbänden und Bomberketten, die Flächenangriffe im Sekundetakt flogen und eine große Zahl Zivilopfer forderten (a.a.O., 239).

Das Bedrohungspotential von Flugzeugen, das im Luftkrieg so deutlich zum Vorschein kommt, machten sich in den 1970er Jahren etliche Flugzeugentführer zu Nutze. Sie drohten damit, die gekaperten Maschinen – wie die Kamikaze-Flieger im Zweiten Weltkrieg – über sensiblem Gelände zum Absturz zu bringen. Im Januar 1972 unterstrich beispielsweise der Entführer einer TWA-Maschine, die von Los Angeles auf dem Weg nach New York war, seine Forderung nach Lösegeld, Straferlass sowie der Freilassung von Angela Davis mit der Drohung, das Flugzeug in den TWA-Terminal am John F. Kennedy-Flughafen stürzen zu lassen (Killen 2006, 34). Bei der Entführung eines Flugzeugs der Southern Airways im November des gleichen Jahres kündigten die drei Luftpiraten sogar mehrfach an, dieses in ein Kernkraftwerk in Tennessee rasen zu

lassen (a.a.O., 31). Die Maschine kreiste während der Verhandlungen auch über dem Landsitz von Präsidenten Nixon (Gero 1999, 38). Und bei der bereits geschilderten Geiselnahme im Dezember 1973, die in der Abflughalle des Flughafens in Rom begann, drohten die Mitglieder der palästinensischen Befreiungsfront, die entführte Lufthansa-Maschine über der Großstadt Athen zum Absturz zu bringen. Mit solchen Szenarien, die auf eine Vergrößerung des Schadens und der potentiellen Opferzahlen zielten, versuchten die Entführer, ihren Forderungen zusätzlich Nachdruck zu verleihen. Das Absturz- bzw. Angriffsszenario selbst ging dabei auf strategische Überlegungen aus dem Luftkrieg zurück, aus dem sich auch sein Bedrohungspotential speiste.

Während bei Erpressungsversuchen der Kontakt mit den Sicherheitsbehörden eine notwendige Voraussetzung ist, um Forderungen stellen zu können, geht es im Kriegsfall gerade darum, für diese unbemerkt zu bleiben, um einen Abschuss zu vermeiden. Die neue Dimension des Raumes, die der Luftkrieg eröffnete, bot den Angreifern zunächst Schutz. Doch die militärische Abwehr wurde rasch an die Ausweitung des umkämpften Gebietes, an seine Potenzierung in den Raum hinein, angepasst, indem sich die Verteidigung nicht mehr auf eine Frontlinie oder Grenzfläche beschränkte, sondern auf die Raumdeckung verlegte. Hierfür wurde in den 1930er Jahren mit der Radartechnik ein Hilfsmittel zum Erkennen von Flugzeugen entwickelt, die für das bloße Auge nicht sichtbar waren. Die strategische Planung von Luftangriffen zielt(e) in der Folge ebenso wie die technische Verbesserung der Flugzeuge auf deren Tarnung. Flogen angreifende Flugzeuge im Zweiten Weltkrieg zunächst noch im Tiefflug unter dem gegnerischen Radar hindurch, um nicht geortet zu werden, oder nahmen große Umwege in Kauf, um Radaranlagen zu umfliegen, so wurden später Täuschkörper wie Düppel oder *flares* verwendet, die auf den Radargeräten Falschbilder erzeugen und dadurch die Flugabwehr in die Irre leiten. Bei den Tarnkappenflugzeugen, die gegenwärtig verwendet werden, um ein Gebiet unbemerkt zu überfliegen, sorgen hingegen die Form und Oberflächenbeschaffenheit der Maschinen für eine extreme Verringerung des Radarechos, das die Maschinen erzeugen.

Auch heute findet die Luftüberwachung auf Basis des Radarprinzips statt. In der zivilen Luftfahrt werden dabei allerdings nicht alle Bereiche des Luftraums kontrolliert. In zwei der sieben Klassen, in die der deutsche Luftraum unterteilt ist, können Flüge durchgeführt werden, ohne eine Freigabe zu benötigen oder von der Flugsicherung überwacht zu werden. Voraussetzung dafür ist, dass es sich um Flüge nach Sichtflugregeln handelt (Flüge, die nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, unterstehen immer der Kontrolle der Flugsicherung). Der unkontrollierte Luftraum (Klasse F und G) befindet sich zwi-

schen dem Boden und einer Höhe von 2500 Fuß über Grund (diese Höhengrenze kann in der Umgebung von größeren Flugplätzen niedriger sein). Auch viele kleinere Flugplätze fallen in die Kategorie des unkontrollierten Luftraums und werden daher nicht überwacht. Trotz der detaillierten Gliederung in Sektoren, die durch Kontrollzentralen mit Radar überwacht werden, gibt es im Luftraum also Bereiche, in denen Flugzeuge starten, landen und Schleifen drehen können, ohne dieses Vorhaben zuvor ankündigen zu müssen oder von den Kontrollinstanzen dabei überhaupt wahrgenommen zu werden.

Für die Kurve, die das Sportflugzeug im Mai 1975 über Stammheim flog, war keine Freigabe notwendig. Die Maschine war von einem unkontrollierten Flugplatz gestartet und befand sich auch über Stammheim im unkontrollierten Luftraum. Dass der Bundesgrenzschutz auf den Plan trat, ohne dass die Maschine gegen irgendwelche Regeln verstoßen hatte, verweist ein weiteres Mal auf die angespannte Sicherheitslage in jenen Tagen sowie auf die potentielle Bedrohung, die von Flugzeugen ausgeht. Trotz der enormen Sicherheitsmaßnahmen in, um und über der Haftanstalt erschien die *Piper 18* den Sicherheitsbeamten als ernstzunehmende Gefahr.

Der Überflug hatte Folgen. Nicht für die beiden Männern, die nach einer kurzen polizeilichen Untersuchung wieder den Rückflug zu ihrem Heimatflughafen antreten durften, sondern für die Kontrolle des Luftraums. Für den Zeitraum des Prozesses wurden die Überflugsbestimmungen verschärft: der Schauplatz musste fortan im Umkreis von einer Seemeile umflogen und dabei eine Mindestflughöhe von 3500 Fuß (= 1300 m) eingehalten werden.◀7

Ein Vorfall jüngerer Datums führte hingegen zu deutlich schärferen Konsequenzen – und verdeutlicht damit das nochmals gestiegene Bedrohungspotenzial, das Flugzeuge seit dem 11. September 2001 darstellen. Nachdem im Januar 2003 eine Cessna um die Hochhäuser der Frankfurter Innenstadt gekreist und schließlich von Abfangjägern der Luftwaffe zur Landung gezwungen worden war, brachte die rot-grüne Bundesregierung in direkter Reaktion ein neues »Luftsicherheitsgesetz« auf den Weg. Dieses sah als äußerste Maßnahme den Abschuss von Flugzeugen vor: »Wenn nach den Umständen davon auszugehen ist, dass das Luftfahrzeug gegen das Leben von Menschen eingesetzt werden soll«, so wird in § 14 Absatz 3 des Luftsicherheitsgesetzes vom 11.01.2005 formuliert, ist die »unmittelbare Einwirkung mit Waffengewalt« zulässig. Aufgrund seiner Unvereinbarkeit mit dem Grundgesetz erklärte das Bundesverfassungsgericht diesen Absatz im Dezember 2006 jedoch für nichtig.

Im Vergleich mit der Abschussoption, die durch ein über Frankfurt kreisendes Sportflugzeug gesetzlich festgelegt wurde, nehmen sich die Maßnahmen im Jahr 1975 geradezu niedlich aus. »Wir hätten euch verfolgt, bis euch der

Sprit ausgegangen wäre« (BNN 22.05.1975) schilderte einer der Hubschrauberpiloten den beiden zur Landung gezwungenen Männern das Szenario des Bundesgrenzschutzes. Und selbst dieses Vorgehen wurde damals in der Öffentlichkeit als übertrieben empfunden, schließlich sei »ein Privatflugzeug mit der deutlichen Kennung D-ELNI keine ›fliegende Untertasse«, so die Badischen Neusten Nachrichten, »die man nicht innerhalb von sieben Minuten identifizieren könnte« (BNN 22.05.1975).

Anmerkungen

- 01► In einem Statement aus dem Gefängnis äußerten sich die inhaftierten RAF-Terroristen zustimmend zur Aktion des »Schwarzen September«, die den antiimperialistischen, antifaschistischen und internationalistischen Kampf dorthin (ins ehemalige Nazideutschland) zurückgetragen habe, von wo er ausgehe, und beschuldigten bundesdeutsche Politiker, das Massaker begangen und die ›Liquidierung der Juden‹ billigend in Kauf genommen zu haben. Als direkte Reaktion auf den misslungenen Befreiungsversuch wurde noch im September 1972 beim Bundesgrenzschutz die Antiterrorereinheit GSG 9 gegründet.
- 02► Die beiden anderen Terroristen, beides Frauen, wurden zu lebenslanger Haft verurteilt, kamen später jedoch im Zuge eines Gefangenen austauschs wieder auf freien Fuß. Zwei spätere Ministerpräsidenten waren an der Befreiungsaktion beteiligt: Ehud Barak, der die Operation leitete, und Benjamin Netanyahu. Wenige Tage später schossen japanische Terroristen in der Ankunftshalle des Tel Aviver Flughafens als ›Vergeltung‹ wahllos in die Menge und töteten dabei 26 Menschen, 70 wurden verletzt.
- 03► Mit der Fernstechnik konnten Kameras dann in Bomben montiert werden, um deren Treffgenauigkeit zu kontrollieren.
- 04► Ähnliche Aufsichten auf Städte finden sich allerdings bereits in der niederländischen Kunst des 17. Jahrhunderts, als Malerei und Kartographie miteinander verbunden wurden (vgl. Alpers 1998). So überführt Jan Micker in seiner *Ansicht von Amsterdam* den zeichnerischen Charakter der Karte in ein Gemälde aus der Vogelperspektive, das sogar die Schatten der Wolken über Amsterdam festhält.
- 05► Die I.G. Farbindustrie entstand 1925 aus einem Zusammenschluss von drei Chemieunternehmen, darunter auch Afga. Afga stellte bereits im Ersten Weltkrieg das Filmmaterial für die Luftaufklärung her und war seit der Gründung der IG Farben für den Bereich Fotochemie zuständig.
- 06► Eine eindruckliche Auseinandersetzung mit diesem Foto findet sich in Harun Farockis Film *BILDER DER WELT UND INSCRIFT DES KRIEGES* (1988). Die Aufnahme wird zusammen mit über 5 Millionen anderen Aufklärungsfotos in den *Aerial Reconnaissance Archives* der Keele University aufbewahrt, die seit 2004 online zugänglich sind.

07 ▶ Stefan Aust weist in seiner 1985 veröffentlichten Dokumentation über die Geschichte der RAF fälschlicherweise darauf hin, dass der Luftraum über Stammheim ab dem 1. Verhandlungstag gesperrt war (1989, 323).

Literatur

Alpers, Svetlana (1998) Kunst als Beschreibung. Holländische Malerei des 17. Jahrhunderts. Köln: DuMont.

Asendorf, Christof (1997) Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne. Wien, New York: Springer.

Aust, Stefan (1989) Der Baader-Meinhof-Komplex. München: Knaur.

Froehlich, Walter (1983) Spacelab. An International Short-Stay Orbiting Laboratory. <http://history.nasa.gov/EP-165/ep165.htm> (Update: 06.08.2006).

Gero, David (1999) Flüge des Schreckens. Anschläge und Flugzeugentführungen seit 1931. Stuttgart: Motorbuch Verlag.

Kedar, Benjamin (1999) The Changing Land Between the Jordan and the Sea: Aerial Photographs from 1917 to the Present. Detroit: Wayne Univ. Press.

Killen, Andreas (2006) 1973 Nervous Breakdown. Watergate, Warhol, and the Birth of Post-Sixties America. New York: Bloomsbury.

Lippert, Werner (2004) Das Neue Sehen – die Fotografie als Impulsgeber und Zeuge der Fliegerei. In: Die Kunst zu fliegen in Film und Fotografie (Ausstellungskatalog). Hrsg. v. NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf. Düsseldorf. S. 169-198.

Parks, Lisa (2005) Cultures in Orbit. Satellites and the Televisual. Durham/London: Duke Univ. Press.

Virilio, Paul (1989) Krieg und Kino. Logistik der Wahrnehmung. Frankfurt/M.: Fischer.

Vowinckel, Annette (2005) Skyjacking. Das Flugzeug als Waffe und Ikone des Terrorismus. In: Zur Vorstellung des Terrors: Die RAF-Ausstellung (Ausstellungskatalog). Hrsg. v. Klaus Biesenbach. Göttingen: Steidl. S. 150-152.

Wunschik, Tobias (2007) Baader-Meinhof international? In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Nr. 40 (01.10.2007). <http://www.bundestag.de/dasparlament/2007/40-41/beilage/005.html>.

Sonstige Quellen

Badische Neuste Nachrichten 22.05.1975 (BNN)

Stuttgarter Zeitung 04.09.2003 (StgZ)

Chip online 14.09.2007 (RAF-Knäste in Google Earth) http://images.google.nl/imgres?imgurl=http://www.chip.de/ii/135927772_d4d3c7bab1.jpg&imgrefurl=http://www.chip.de/bildergalerie/Gefaengnisse-der-RAF-Mitglieder-Galerie_28779516.html

DFS Deutsche Flugsicherung: <http://www.dfs.de/dfs/internet/deutsch/index.html>

Luftrecht-online: <http://www.luftrecht-online.de/einzelheiten/uebersicht.htm>

Yad Vashem on-line exhibitions (Aerial Photographs of Auschwitz): http://www1.yad-vashem.org/exhibitions/album_auschwitz/air_photo/air_photographs.html

Bilder der Welt und Inschrift des Krieges (Harun Farocki, BRD 1988, 75 min)

