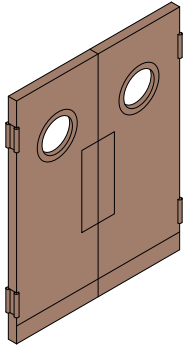


Schwingtür



Schwingtüren oder Pendeltüren benötigen keine umständliche Betätigung von Türgriffen, um geöffnet oder geschlossen zu werden. Man kann die Tür → **Thür** freihändig aufstoßen und sie schwingt nach dem Durchschreiten automatisch zurück. Ihr technisches Kernstück sind die doppelten Pendeltürscharniere: Das eine Scharnier öffnet die Tür in die eine, das andere in die Gegenrichtung, so dass das Türblatt ohne Anschlag nach beiden Seiten schwingen kann. Die Scharniere sind jeweils mit innen liegenden Spiralfedern ausgestattet, die das Türblatt in die geschlossene Mittelstellung zurück bewegen.

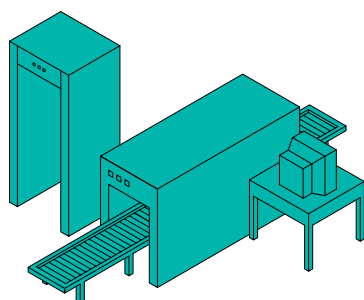
Über Jahrzehnte wurden Schwingtüren bevorzugt in den Erschließungsbereichen stark frequentierter öffentlicher und halböffentlicher Bauwerke eingesetzt, so etwa in Bahnhöfen, Postämtern, Amtsgebäuden, Hochschulbauten, Krankenhäusern, Theatern, Kinos, Hotels und Restaurants – vor allem dort, wo Menschen in beiden Richtungen die Tür durchschreiten müssen, und dabei die Hände nicht immer frei haben. Da es zur Sicherheit der Passanten sinnvoll war, rechtzeitig erkennen zu können, ob sich jemand von der Gegenseite der Tür näherte, waren ihre Füllungen in der Regel mit Festverglasung ausgestattet. Die vielen repräsentativen zweiflügeligen Schwingtüren, die einst die Raumfolgen in solchen Gebäude strukturierten, wurden aber aufgrund verschärfter Brandschutznormen und höherer Anforderungen an die Klimakontrolle zusehends vom Markt verdrängt. In der Regel wurden sie durch automatische Vollglas-Schiebetüren → **Schiebetür** oder → **Drehtüren** ersetzt.

Einflügelige Schwingtüren werden vor allem in der Gastronomie eingesetzt, um den Durchgang zwischen-

Gästebereich und Küche zu verschließen. Sie sollen den Küchenlärm und -geruch vom Gastraum abhalten und ermöglichen es den Kellnern, schnell und einfach – auch mit Tellern in beiden Händen – zwischen den beiden Raumzonen zu wechseln. Gerade diese Typologie hat es in der Soziologie zu beträchtlicher Prominenz gebracht: In der Interaktionstheorie des Soziologen Erving Goffman dienen sie zur Illustration der Schwellensituationen in jenen Bühnenlandschaften, die ihm zufolge jegliche soziale Interaktion strukturieren – als Beispiel einer offensichtlich materiell ausgeführten Schwellensituation zwischen einer für das Publikum einsichtigen Vorderbühne und einem ihm verschlossenen Hinterbühnenbereich. Die Schwingtür hat in der Regel ein an Bullaugen erinnerndes → **Fenster**, um die Durchsicht in die Küche zu minimieren, aber gleichzeitig etwaigen Gegenverkehr rechtzeitig erkennen zu können. Für den Kellner bedeutet die Schwingtür zudem auch den Übergang von einem mitunter recht rüden, militanten Küchenjargon zum zuvorkommenden Auftreten des Dienstleisters. Die Schwingtür ist eine Verhaltensschwelle, an der sich zudem die Aggressionen des Dienstleisters durch die Stärke seiner Fußtritte gegen die Tür abbauen lassen. Nachdem er die ersten Schwingungen des Türflügels abgewartet hat, betritt er scheinbar entspannt und mit freundlicher Miene die Vorderbühne. Die Schwingtür ist genau der Ort, an dem der Rollencharakter des Kellners an- oder abgelegt wird. Michael Zinganel

- Erving Goffman, *Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag*, München 2003, S. 110, 112f.

Sicherheitsschleuse



Seit Anfang der 1970er Jahre kennzeichnen Sicherheitsschleusen in ihrer Kombination aus einem torbogenförmigen Metalldetektor zur Personenkontrolle und einem Röntgengerät zur Handgepäckkontrolle den Übergang von den unsicheren zu den sicheren Bereichen im Terminal eines Flughafens. Ihre Implementierung in bestehende Strukturen und der obligatorische Einbau bei jedem Neubau sind Folge der weltweiten Zunahme von Flugzeugentführungen seit den späten 1960er Jahren und auf ein neues Sicherheitsdenken zurückzuführen. In „Fly me, if you are clean“, einer Glosse aus dem *Time Magazine* vom 31. Januar 1972, wird der Metalldetektor daher auch als „antiskijacking gadget“ bezeichnet; es wird von einem Sammelsurium an Waffen berichtet, die seit der Einführung dieser Sicherheitstechnik in den Mülleimern US-amerikanischer Flughäfen gefunden worden seien. Die Einführung der Sicherheitsschleusen war zunächst das Ergebnis von Gesetzen und Abkommen, die vor allem durch die USA und Israel, aber auch durch die International Air Transport Association und Fluggesellschaften sowie Flughafenbetreiber vorangetrieben wurden.

In den USA wurde am 11. September 1970 ein Programm zur Verhinderung von Flugzeugentführungen gestartet. In Zusammenarbeit mit der Flugzeugindustrie sollte das Department of Defense and Transportation testen, ob der Einsatz von Metalldetektoren und Röntgengeräten weitere Entführungen verhindern könne. Infolgedessen wurde am 1. Februar 1972 das erste Gesetz zur Einführung von Sicherheitskontrollen erlassen. Es umfasste bereits alle noch heute angewandten Maßnahmen: die Identitätskontrolle, das Erstellen von Verhaltensprofilen, den Einsatz von Sicherheitsschleusen, sowie die Personendurchsuchung. Doch erst nach der Entführung einer DC-9 in Birmingham, Alabama wurde am 5. Dezember 1972 mit dem Anti-Hijacking Program der Federal Aviation Administration ein Notstandsgesetz erlassen, welches die landesweite Einführung von Sicherheitskontrollen durch Metalldetektoren und Röntgengeräte in Bezug auf Fluggäste und deren Handgepäck innerhalb der nächsten 30 Tage vorsah.

In Flughäfen hatte diese Entwicklung in der Personen- und Handgepäckabfertigung organisatorische und

architektonische Konsequenzen. Bei der Sicherheitsschleuse handelt es sich um eine raumgreifende Vorrichtung, vergleichbar mit der Passkontrolle, die von allen Fluggästen passiert werden muss, wobei die einzelnen Abläufe erst erlernt werden müssen. Der Umgang mit den Maschinen ist mittlerweile sowohl beim Sicherheitspersonal als auch bei den Passagieren eingeübt, fast schon ritualisiert. Zur Optimierung der Kontrollen wurden internationale Standards für Metalldetektoren und Röntgengeräte festgesetzt und Ausbildungsprogramme für das Sicherheitspersonal entwickelt. Die Geräte selbst sind heute schneller und ausgereifter, es sind zum Beispiel Röntgengeräte im Einsatz, die hochauflösende Bilder aus zwei Richtungen aufnehmen. Eingesetzt werden Sicherheitsschleusen aber längst nicht mehr nur in Flughäfen und anderen Verkehrsbauten. Auch in Regierungsgebäuden, Gefängnissen und Schulen, in Museen und anderen öffentlichen Bauten sollen sie die Sicherheit erhöhen.

Infolge der Anschläge des 11. September 2001 erließ die für die Sicherheit an US-amerikanischen Flughäfen zuständige Behörde, die Transportation Security Agency, neue Vorschriften zur Sicherheitskontrolle. Mit dem → **Ganzkörper-Scanner** und der → **Puffer Machine** wurden zwei neue Technologien des *passenger screening* entwickelt, die den Metalldetektor ergänzen. Es lässt sich nicht beweisen, dass der Einsatz der Sicherheitsschleuse in Flughäfen das Fliegen auch wirklich sicherer macht; Untersuchungen zur Effektivität der Kontrollen liegen nicht vor. Hingegen machen Studien darauf aufmerksam, dass durch den vermehrten Einsatz der unterschiedlichen Geräte in jedem Fall die Kosten für die Sicherheit steigen. Kim Förster

- Malcom Gladwell, „Safety in the skies. How far can airline security go?“, in: *The New Yorker*, 1. Oktober 2001; online unter: www.gladwell.com/2001/2001_10_01_a_hijack.htm (letzter Zugriff: 26. November 2008).

- Peter Mühlbauer, „Kontrollen ohne Kontrolle“, in: *Telepolis*, 2. Januar 2008; online unter: www.heise.de/tp/r4/artikel/26/26968/1.html (letzter Zugriff: 26. November 2008).

- Michael Zinganel, *Real Crime. Architektur, Stadt und Verbrechen*, Wien 2003.