

Seite: 14  
 Ressort: Beilage

Gattung: Wochenzeitung  
 Auflage: 18.377 (gedruckt) 16.337 (verkauft)

Wissenschaftler der Universität der Bundeswehr München untersuchen Akzeptanz von Sicherheitsmaßnahmen bei Fluggästen

## Bei persönlichen Daten sind die meisten sehr sensibel

Nach den Terroranschlägen des 11. September in den USA wurden die Sicherheitsmaßnahmen auch an deutschen Flughäfen deutlich verschärft. Doch wie nehmen die Fluggäste die Kontrollen wahr und welche Meinung haben sie dazu? Dieser Frage geht Wolfgang Bonß von der Münchner Bundeswehr-Universität nach.

Der Wissenschaftler und seine Mitarbeiterin Katrin Wagner wirken am Institut für Soziologie und Volkswirtschaftslehre in dem Forschungsprojekt Neue (Un-)Sicherheiten im zivilen Luftverkehr.

Hintergrund: Jeder Passagier ist heutzutage zahlreichen Sicherheitskontrollen ausgesetzt, bevor er seine Flugreise antreten darf. Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 und weiteren Vorfällen wurden die Sicherheitsmaßnahmen nicht nur für Flugreisende, sondern auch für die Flughafenmitarbeiter und die Crew an Bord spürbar verschärft. Keine Differenzierung

Auffällig ist dabei insbesondere die reaktive Implementierung von Sicherheitsmaßnahmen direkt nach versuchten beziehungsweise durchgeführten Anschlägen. Durch die globale Vernetzung der Flughäfen untereinander ist Deutschland durch zahlreiche Verordnungen verpflichtet, exakt vorgeschriebene Mindestsicherheitsstandards zu erfüllen.

Die Wahrnehmung und Bewertung dieser Sicherheitsmaßnahmen durch die Passagiere ist höchst unterschiedlich. Die Wissenschaftler führten dazu relativ offene Passagierinterviews unmittelbar vor dem Gate durch, nachdem die Passagiere die Sicherheitskontrollen passiert hatten. Im nächsten Schritt sind Interviews mit Experten und Mitarbei-

tern geplant.

Die Bandbreite der Meinungen ist im Spannungsverhältnis zwischen Freiheit und Sicherheit angesiedelt. Halten manche die vorhandenen Sicherheitsmaßnahmen für sinnvoll und unvermeidbar, sehen andere Passagiere diese als unverhältnismäßig und grenzwertig an. Problematisiert werden hier vor allem die Flüssigkeitsbeschränkung und die Möglichkeit, als Opfer eines Irrtums oder aufgrund des Reiseprofiles auf einer „No-Fly-List“ zu erscheinen.

Bemerkenswert ist, dass sich die Mehrheit der Befragten trotz der Terroranschläge 2004 in Madrid sowie in der Londoner U-Bahn 2005 ablehnend gegenüber möglichen Sicherheitsmaßnahmen im Bahnverkehr äußern. Hierbei wird unter anderem reflektiert, dass der symbolische Effekt und somit die Wertigkeit im Vergleich zum Absturz eines Passagierflugzeug ein anderer ist, und somit die Gefahr zum Opfer zu werden ein geringerer ist.

Auch soll in Deutschland eisern auf die Political Correctness geachtet werden. Die nach israelischem Vorbild praktizierte Passagierdifferenzierung mittels eines Datenabgleichs und der Beobachtung der Flugreisenden vor Ort, welche in einer unterschiedlich starken Sicherheitsuntersuchung der Passagiere resultiert, wird hierzulande – sowohl von den befragten Passagieren als auch durch Vertreter der Politik sowie der Luftsicherheitsbranche – mehrheitlich abgelehnt. Im Klartext: Der 25-jährige pakistanische Student darf auf keinen Fall intensiver kontrolliert werden als die 80-jährige schwedische Oma.

Obwohl die Testphase mit einem Körperscanner am Hamburger Flughafen bereits im Frühjahr 2011 aufgrund funk-

tioneller Mängel erfolglos eingestellt wurde, ist diese Maßnahme weiterhin in den Köpfen der Passagiere präsent. Diese betrachten den Scanner mit gemischten Gefühlen: Während viele ihre Grenze zur Intimsphäre überschritten sehen, würden andere für „die Sicherheit alles tun“.

Eine Besonderheit ergibt sich bei der Frage nach dem Umgang mit privaten Daten: In diesem Bereich sind durchaus auch sicherheitsaffine Passagiere sensibel, was die Weitergabe von privaten Daten angeht.

Mehrheitlich geschäftsreisende Passagiere würden jedoch die Speicherung und Verarbeitung ihrer reinen Passagierdaten und die Abnahme eines Iris-Scans oder von Fingerabdrücken dann begrüßen, wenn die Sicherheitskontrollen dadurch schneller passiert werden könnten.

Auffällig ist, dass der durchschnittliche Passagier gerade in Bezug auf den derzeitigen Umgang mit seinen Passagierdaten nicht aufgeklärt ist. So werden beispielsweise umfangreiche Passagierdaten gespeichert und verarbeitet und zwischen der EU und den USA ausgetauscht. Selbst durch einen Transit-Aufenthalt oder den Überflug der USA werden Passagierdaten an das dortige Heimatschutzministerium übermittelt.

Die Wissenschaftler hoffen, dass in Deutschland mehr Transparenz von Seiten der relevanten Akteure in der Politik und der zivilen Luftfahrtbranche ermöglicht wird, um die Diskussion um ein Mehr an Sicherheit oder Freiheit auch unter den Betroffenen zu thematisieren. > michael Brauns

Wörter: 573

Urheberinformation: DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten - Verlag Bayerische Staatszeitung, München