

### 3. Kartographie der sozioethischen Konfliktlinien<sup>118</sup>

#### 3.1 Typiken relevanter Wertungskonflikte bei Fluggastkontrollen

Die Gewährleistung öffentlicher Sicherheit, so habe ich in Abschnitt 2.1 dargestellt, lässt sich nicht losgelöst von rechtsstaatlicher Gewaltausübung begreifen, das heißt unabhängig von staatlichen Akteuren als Sicherheitsgaranten. Wie dabei deutlich wurde, weist die enge historische Verflechtung mit dem Konzept der Rechtssicherheit darauf hin, dass im Konzept der öffentlichen Sicherheit der Konflikt zwischen der Wahrung von Grundfreiheiten durch die Begrenzung staatlicher Gewaltausübung und der Gewährleistung von Schutz vor Übergriffen Anderer *durch* staatliche Gewaltausübung bereits angelegt ist. Mit Blick auf die medialen und politischen Debatten der letzten Jahre in Deutschland und in anderen Ländern haben sich dabei auch bereits eine Reihe von Wertungskonflikten angedeutet, die direkt mit der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit durch Fluggastkontrollen zusammenhängen. Diese sind somit thematisch relevant für eine Bereichsethik im oben geschilderten Sinne. Komplementär zur in Kapitel 2 geleisteten thematischen Bestimmung sowie zur ‚Kartographierung‘ der gängigen Denk- und Handlungsmuster hinsichtlich der *intendierten* Folgen von Fluggastkontrollen, sollen im Folgenden nun typische *nicht-beabsichtigten* Konsequenzen derartiger Sicherheitsmaßnahmen erarbeitet und systematisiert werden, sodass diese als weitere Orientierungspunkte für einer gesellschaftspolitischen Entscheidungsfindung dienen können. Die dadurch entstehende moralpragmatische Landkarte beschreibt die Organisation und Implementierung von Fluggastkontrollen als gesellschaftlichen Wertungskonflikt, der letztlich nicht vollständig aufgelöst werden kann, weil es unmöglich ist, allen Wertungen gleichzeitig Rechnung zu tragen.

Durch den in Abschnitt 1.3.2 ausgeführten moralpragmatischen Ausgang von Betroffenheitsöffentlichkeiten rückt dabei insbesondere jene Gruppe der *stakeholders* in den Fokus, die ich oben aus Sicht der zivilen Luftfahrt als *flying public* herausgearbeitet habe.<sup>119</sup> Für diese politische Öffentlichkeit der Fluggäste gilt es, jene

---

<sup>118</sup> Eine frühere und methodisch weniger ausgearbeitete Fassung dieses Kapitels habe ich in englischer Sprache bereits im Rahmen des Forschungsprojekts XP-DITE erarbeitet (VOLKMANN 2013a).

<sup>119</sup> Ich fokussiere diesen Teil meiner Arbeit darauf, die sozioethischen Wertungskonflikte zu analysieren, da hierfür eine zusammenhängende und umfassende Betrachtung aktuell noch fehlt. Sicherheitstechnische und ökonomische Aspekte, die für das Verständnis der Wertungskonflikte nötig sind, habe ich in Kapitel 2 umrissen. Für eine umfassende Abwägung von Wertungen bezüglich Fluggastkontrollprozesse, welche etwa auch die konkrete Bestimmung des Sicherheitsniveaus von Kontrollprozessen mit einschließen würde, wie auch für die Bestimmung der Kostenfaktoren, bedarf es freilich noch weiterer theoretischer Grundlagen, deren Erarbeitung in dieser Arbeit aber weder möglich noch sinnvoll ist. Hier kann auf das EU-Forschungsprojekt XP-DITE verwiesen werden, das einen solchen umfas-

fundamentalen Wertungskonflikte hermeneutisch herauszuarbeiten, die sich bei technikgestützten Prozessen der Fluggastkontrolle ankündigen. Dabei werde ich zwar von den obigen Überlegungen ausgehen, bei der Ausarbeitung der wertungsrelevanten Konzepte aber jeweils neu ansetzen. Dies soll gewährleisten, dass meine Theoriebildung auch weiterhin möglichst themenbezogen verläuft, zugleich aber auch vermeiden, zu stark die Perspektive der *aviation security* Forschungsliteratur zu übernehmen und damit die intendierte ideologiekritische Funktion nicht mehr einlösen zu können. Nicht nur aus moralpragmatisch-methodischer Sicht, sondern gerade auch mit Blick auf die Eigendynamik bei der Entdeckung und Versicherheitlichung immer neuer Bedrohungsszenarien, die ich oben als Sicherheitsspirale bezeichnet habe, ist diese Multiperspektivität wichtig.

In systematischer und zugleich möglichst offener Hinsicht lassen sich in Bezug auf diese Betroffenheitsöffentlichkeiten dabei zunächst drei Kategorien von nicht-intendierten Konsequenzen unterscheiden: (1) nicht-intendierte Folgewirkungen, welche konkret benennbare Individuen als solche negativ betreffen; (2) nicht-intendierte Folgewirkungen, welche Individuen als zugehörige einer bestimmbar Gruppe gegenüber anderen Personengruppen schlechterstellen; sowie (3) nicht-intendierte Folgewirkungen, welche nur schwer konkreten Individuen zuzuordnen sind, aber den freiheitlichen Grundcharakter der Gesellschaft insgesamt negativ betreffen.

Für alle drei Kategorien gilt dabei, dass es mit Blick auf die zu leistende Orientierungsfunktion bei der Planung und Implementierung von Fluggastkontrollen nicht um situativ völlig einzigartige, das heißt: nur *im Einzelfall* empirisch aufzuweisende oder *gar nicht vorherzusehende* Wertungskonflikte gehen kann. Beides würde die Erstellung einer ‚moralischen Landkarte‘ letztlich unmöglich machen. Wie in Abschnitt 1.1.2 dargelegt, zielt die Identifizierung von Wertungskonflikten in diesen drei Kategorien vielmehr darauf ab, *Planungsgrößen* für die Entwicklung und Implementierung von Fluggastkontrollprozessen bereitzustellen. Es geht hierbei um also *typische* Problemkonstellationen, das heißt um Konfliktsituationen, mit deren Manifestation bei der Implementierung von bestimmten Kontrollprozessen *wiederkehrend* gerechnet werden muss. Ich werde im Folgenden noch genauer auf diese Differenzierung der drei Kategorien von nicht-intendierten Konsequenzen eingehen, möchte zunächst aber noch das Konzept des Typischen genauer betrachten.

Mit Blick auf den in Abschnitt 2.1.2 eingeführten Begriff des Themas als bestimmendem Relevanzkriterium lässt sich auch für den Begriff des Typischen begrifflich an Waldenfels anschließen. Dieser bestimmt die Unterscheidung von ‚typisch‘ und ‚atypisch‘ als verallgemeinerndes Ordnungsprinzip, dessen Kernkriteri-

---

senden Ansatz erarbeitet und in dessen Rahmen die nächsten Abschnitte auch maßgeblich, wenn auch in weniger ausgearbeiteter Form entwickelt worden sind (VOLKMANN 2013a, 2013b, 2014b).

um in der Wiederholbarkeit liegt (WALDENFELS 2013: 65–68). Dabei muss der Begriff des Typus bei näherer Betrachtung paradox anmuten, denn letztlich können zwei als typisch erlebte Situationen nie völlig gleich erlebt werden – immer bleibt ein winziger Spalt zwischen Wiederholungen desselben Typus: „Das Paradox der Wiederholung liegt nun darin, daß etwas *als dasselbe* auftritt, obwohl doch dieses Wiederauftreten eine zumindest winzige Differenz ins Spiel bringt. Wiederholung ist die *Wiederkehr des Ungleichen als eines Gleichen*“ (WALDENFELS 2013: 66).

Aus Sicht der waldenfelsschen Phänomenologie wie auch aus Sicht des deweyischen Pragmatismus verbietet sich dabei, nach so etwas wie universell gültigen Wesenseigenschaften eines Typus zu fragen. Denn was für einen Typus als *wesentlich* gilt, das heißt: was als *relevant* erlebt wird, ist thematisch bestimmt in Bezug auf den „Redenden und Handelnden“ (WALDENFELS 2013: 67). Jedes als typisch erlebte Etwas kann letztlich

„als solches *oder* als anderes auftreten ..., wobei jeweils verschiedene Typiken ins Spiel kommen. Ein Gewässer kann als Trinkwasserreservoir, als Fischteich, als Badesee oder als Abwässeraufnahme benutzt werden, und entsprechend ändert sich, was als typisch zu gelten hat und auf welche Eigenschaften es ankommt ... Thema, Relevanz und Typik rücken eng aneinander, solange man die lebensweltliche Perspektive im Blick behält.“ (WALDENFELS 2013: 67–68)

Die erste Kategorie typischer Wertungskonflikte bei der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit durch Fluggastkontrollen habe ich dabei bestimmt als typische nicht-intendierte Folgewirkungen, welche konkret benennbare Individuen als solche negativ betreffen. Hier ergibt sich durch die Verschränkung der Zugangskontrolle mit Prozessen der Aufdeckung, dass Fluggastkontrollen immer ein Stück weit die Privatheit bestimmter Lebensaspekte der Passagiere beeinträchtigen.<sup>120</sup> Entsprechend stehen in der ersten Kategorie typischer Wertungskonflikte jene Problemkonstellationen im Vordergrund, die im deutschsprachigen Kontext fast immer mit Verweis auf das Konzept der Privatheit diskutiert werden.<sup>121</sup>

---

<sup>120</sup> Ein über Privatheits-Aspekte hinausgehendes Problem, für das sich in Abschnitt 2.3 ebenfalls bereits fundamentale Wertungskonflikte abgezeichnet haben, sind die sogenannten No-Fly-Listen. Wie oben ausgeführt, geht es in diesem Fall um Personen, die keinen Fluggastkontrollen unterzogen werden, sondern denen vielmehr unabhängig von der aufdeckenden Funktion der Kontrollprozesse die Nutzung der zivilen Luftfahrt ganz grundsätzlich verwehrt wird. Gerade weil dieses Verwehren aber vollständig unabhängig von den jeweils geplanten und implementierten Kontrollprozessen geschieht, sind die zugrundeliegenden Datenerhebungen und Entscheidungskriterien bei No-Fly-Listen, wie oben ausgeführt, nicht Gegenstand dieser Arbeit. Hinsichtlich der Funktion der Zugangskontrolle versuche ich diese Fälle zusammen mit der Erstellung von Risikopassagierlisten aber dennoch dadurch in den Blick zu nehmen, dass ich diese Funktion unter anderem hinsichtlich des realistischen Zugangs zur rechtsstaatlichen Kontrolle durch Betroffene befrage. Wie in Abschnitt 3.4.2 noch deutlich wird, werde ich diese Aspekte dann allerdings nicht als individuumszentrierte Problemkonstellation betrachten, sondern als Wertungskonflikt hinsichtlich des offenen Grundcharakters unserer Gesellschaft.

<sup>121</sup> Konkreter müsste man hier von einem Begriffsfeld sprechen, denn im Gegensatz zur Forschungsliteratur ist in der deutschsprachigen, medial vermittelten Debatte der Begriff ‚Pri-

Dieser vorläufigen Bestimmung zum Trotz muss nochmals auf Soloves (2009: 1) Einschätzung hingewiesen werden, die besagt, Privatheit sei ein verwirrend ungeordnetes Konzept (*concept in disarray*). Es umfasse eine äußerst disparate Spanne an Aspekten angefangen bei der Gedankenfreiheit über das Recht am eigenen Körper, die Rückzugsmöglichkeit in der eigenen Wohnung, die Kontrolle über persönliche Daten, die Freiheit von Überwachung und den Schutz vor Rufschädigung, bis hin zu Abwehrrechten zum Schutz vor Durchsuchungen und polizeilichen Verhören.<sup>122</sup> Deshalb versucht sich Solove, ganz im Sinne von Waldenfels' Typusbegriff, auch nicht an einer Wesensdefinition. Vielmehr fasst er Privatheits-Probleme in rechtspragmatischer Absicht über das, was Ludwig Wittgenstein ‚Familienähnlichkeiten‘ nennt: “For example, in a family, each child may have certain features similar to each parent, and the children may share similar features with each other, but they may not all resemble each other in the same way. Nevertheless, they all bear a resemblance to each other” (SOLOVE 2009: 42–43).

Der Rückgriff auf Wittgenstein erlaubt es Solove (2009: 45–49), eine pluralistische Typik<sup>123</sup> von Privatheits-Problemen in der Rechtsprechung zu entwickeln, ohne auf eine Wesensdefinition zurückzugreifen bzw. ohne das produktive Konzept der Privatheit gänzlich aufzugeben. Methodisch argumentiert Solove (2009: 46–51) hierbei explizit im Anschluss an Deweys Pragmatismus. So schreibt er, dass sich eine solche Privatheits-Typik gerade nicht an einem abstrakten Kernkonzept oder an einer universellen Wertvorstellung orientieren darf, sondern vielmehr aus den situationalen Gegebenheiten heraus entwickelt werden muss:

“Pragmatism resists universals and embraces specific situations ... In any given case, we need to resolve privacy issues by looking to the specific context. How we value privacy and the countervailing interest depends upon the circumstances of each situation. For example, not all disclosures of information are the same. We must focus on the relationships in which information is transferred and the uses to which information is put. Relationships differ in their level of intimacy, expectations of confidentiality, and power dynamics. Certain relationships have strong expectations of confidentiality, while others have weaker ones.” (SOLOVE 2009: 47–48)

---

vatheit‘ eher unüblich: „Privatheit als Substantiv hat sich im Deutschen erst in der letzten Zeit durchgesetzt, noch immer gebräuchlicher sind ‚privat‘, ‚Privatsphäre‘, ‚Privatleben‘“ (RÖSSLER 2008: 1023). Im Englischen hat sich hingegen durchgängig unter dem Begriff *privacy* durchgesetzt.

<sup>122</sup> Die hohe gesellschaftspolitische Relevanz einer hermeneutischen Klärung von Sicherheitshandeln wird nochmals dadurch unterstrichen, dass nicht nur das Konzept der Privatheit, sondern ebenso der Begriff Sicherheit in der Forschungsliteratur teilweise als rettungslos überstrapaziert betrachtet wird: “‘Privacy’ has become as nebulous a concept as ‘happiness’ or ‘security’. Except as a general abstraction of an underlying value, it should not be used as a means to describe a legal right or cause of action” (WACKS 2000: 222; zit. nach SOLOVE 2009: 45).

<sup>123</sup> Ich verwende den Begriff der ‚Typik‘ synonym zum älteren deutschen Begriff der ‚Typologie‘ und zum englischen Begriff ‚typology‘, den Solove verwendet. Typik soll dabei verstanden werden als ein System von (im Waldenfelsschen Sinne) typischen Merkmalen, das sich auch als pragmatische Typenlehre fassen ließe.

Um nun aber nicht in eine letzten Endes kasuistische Betrachtungsweise zu verfallen, dient eine derartige die Typik aus pragmatischer Perspektive dazu, über Einzelsituationen hinweg gleichbleibende Wertungskonflikte zu formulieren. So schreibt Solove (2009: 49), dass es zwar notwendig sei, bei der Explikation von Wertungen auf spezifische Kontexte zu blicken, doch müsse eine Theorie der Privatheit mehr als eine reine Kontextualisierung leisten, wenn sie tatsächlich eine gesellschaftspolitisch anleitende Funktion erfüllen soll. Entsprechend sei es notwendig, bewusste Generalisierungen durchzuführen, ohne dabei ins Vage, Simplistische oder Reduktionistische abzudriften.

“For Dewey, the only way to ‘control and enrich concrete experience’ is by making generalizations ... Thus the pragmatist has a unique attitude toward theories. Theories are ‘working hypotheses,’ not fixed entities, and must be created from within concrete situations and constantly tested and shaped through an interaction with concrete situations. Therefore, I aim to conceptualize privacy from the bottom up and also to generalize by developing a framework for understanding and recognizing privacy interests.” (SOLOVE 2009: 49)

In der Entwicklung seiner Typik von Privatheits-Problemen zielt Solove (2009: 4, 10) insbesondere auf die Praxis der Rechtsprechung ab und entwickelt seine Struktur dementsprechend stark entlang an kontinuierlich wiederkehrenden Rechtskonflikten. Zudem finden die für die Rechtsprechung neuartigen informationstechnischen Herausforderungen bei Solove eine besondere Beachtung, so dass er Teile seiner Typik anhand der informationstechnischen Schritte der Sammlung, Verarbeitung und Verbreitung von Informationen strukturiert. Die mit Blick auf die Grundfunktion des Aufdeckens wohl am relevantesten erscheinende Kategorie der Sammlung von Informationen gliedert Solove wiederum in Überwachungspraktiken und Verhörpraktiken.

In Bezug auf die kartographierende Re-konstruktion von Wertungskonflikten bei der Gewährleistung von Sicherheit durch Fluggastkontrollen hatten wir allerdings in Kapitel 2 bereits festgehalten, dass die aufdeckende Funktion von Fluggastkontrollen nicht adäquat als Überwachungspraktik konzipiert werden kann. Zudem lassen sich Fluggastkontrollen für die Absicht dieser Arbeit nicht sinnvoll als informationstechnische Privatheits-Probleme für die Rechtsprechung konzipieren. Es ist zwar anzunehmen, dass viele der Überlegungen, die Solove in seiner Privatheits-Typik entwickelt, für den situationalen Kontext der Fluggastkontrollen durchaus von großer Relevanz sind, doch müssen wir aus pragmatischer Perspektive schließen, dass sich Soloves Erkenntnisinteresse – und somit auch sein theoretischer Zuschnitt der Typik – nicht direkt auf den Gegenstand dieser Arbeit übertragen lässt. Vielmehr wird es nötig sein, zwar methodisch im Anschluss an Solove, dann aber inhaltlich *aus den situationalen Wertungskonflikten in der Praxis der Fluggastkontrollen heraus* eine eigenständige Typik zu entwickeln. Diese wird dann freilich auch inhaltlich an Solove und andere Autoren in der Forschungsliteratur zur Privatheit anknüpfen, muss aber insbesondere auf die si-

tuativen Eigenheiten der Fluggastkontrollen eingehen. Eine solche Typik der Privatheits-Probleme bei Fluggastkontrollen werde ich in Abschnitt 3.2 entwickeln.

Die zweite Kategorie typischer Wertungskonflikte bei der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit durch Fluggastkontrollen habe ich oben bestimmt als typische nicht-intendierte Folgewirkungen, welche Individuen als zugehörige einer bestimmbar Gruppe gegenüber Vergleichsgruppen unverhältnismäßig schlechterstellen. Diese zweite Kategorie unterscheidet sich von der ersten Kategorie der Privatheits-Probleme insbesondere dadurch, dass es nicht um die direkten Auswirkungen der Kontrollen auf einzelne Personen geht, sondern vielmehr darum, ob die negativen Auswirkungen ungleich verteilt und für bestimmte Personengruppen unverhältnismäßig stark ausgeprägt sind. Derartige Wertungskonflikte haben sich bereits in Abschnitt 2.3 bei der Diskussion von profilbasierten Fluggastkontrollen sehr deutlich abgezeichnet, bei welchen die Passagiere in verschiedene Gruppen eingeteilt und unterschiedlich intensiv kontrolliert werden sollen. Denn die hierbei entstehende *Ungleichbehandlung* führt sodann auch zu einer ungleichen Verteilung der Eingriffe in private Lebensbereiche durch die Grundfunktion der Aufdeckung. In der gesellschaftspolitischen Diskussion wird dies insbesondere unter dem Begriff der Diskriminierung adressiert. Dabei ist die Frage nach diskriminierenden Effekten freilich nicht nur für risikobasierte Kontrollen relevant. Auch bei klassischen Kontrollprozessen stellen sich diese Fragen in vielfacher Hinsicht, etwa wenn zur Debatte steht, ob ein Kontrollschritt bei bestimmten Passagiergruppen systematisch zu einem höheren Anteil an Fehlalarmen führt oder wenn Passagiere mit eingeschränkter Mobilität separaten Kontrollprozessen unterzogen werden.

Wie schon bei ‚Privatheit‘, so lässt sich auch für ‚Diskriminierung‘ letztlich keine universell akzeptierte Definition angeben (ALTMAN 2015). Analog wird es deshalb auch hier nötig sein, eine themenbezogene Typik von Diskriminierungs-Problemen aus den situationalen Gegebenheiten zu entwickeln. Für die hier vorgenommene Differenzierung dreier Kategorien sozialetischer Risiken ist aber zentral, dass dem Konzept der Diskriminierung im Gegensatz zu jenem der Privatheit ein *vergleichendes Element* inhärent ist (ALTMAN 2015). Der reine Vorgang der Diskriminierung (nicht aber dessen Wirkung) ist dabei „vom konkreten Inhalt diskriminierender Behandlung – der von verbalen Beleidigungen über die Verweigerung von Beförderungen bis hin zu Sklaverei und Völkermord reichen kann – zu unterscheiden“ (BOSHAMMER 2008: 235). Im Kern verweist Diskriminierung zunächst immer auf eine Ungleichbehandlung, was auch begriffsgeschichtlich durch die Rückführung auf nicht-wertende Bedeutungen wie ‚unterscheiden‘ oder ‚differenzieren‘ deutlich wird (BOSHAMMER 2008: 232). Bezugspunkt dieses vergleichenden Elements sind gesellschaftliche *Personengruppen*, nicht aber einzelne Individuen (ALTMAN 2015). Wenn in dieser zweiten Kategorie von Wertungskonflikten also von Ungleichbehandlungen die Rede ist, so bezieht sich dies nicht auf je individuelle Eigenschaften, die dann beispielsweise

vermehrt zu Nachkontrollen führen – etwa eine persönliche Vorliebe für Hosen mit vielen Metallknöpfen – sondern auf Ungleichbehandlungen, die sich auf Eigenschaften bestimmter gesellschaftlicher Gruppen beziehen lassen.

Dabei sind nicht alle gesellschaftlichen Gruppen gleichermaßen relevant. So ließe sich zwar theoretisch eine gesellschaftliche Gruppe derer konstruieren, die gerne Hosen mit vielen Metallknöpfen tragen, dennoch wird diese Gruppe hinsichtlich Diskriminierungsfragen aller Wahrscheinlichkeit nach nie relevant werden. Vielmehr steht hierbei eine gewisse gesellschaftliche Exponiertheit der Gruppen im Vordergrund, nämlich dass diese auch in anderen gesellschaftlichen Kontexten als verletzlich, benachteiligt oder gar unterdrückt gelten (ALTMAN 2015). Welche Gruppen dies konkret betrifft unterliegt dabei dem historischen Wandel:

„Während sich die ersten Diskriminierungsverbote vornehmlich auf die Hautfarbe, die Herkunft, das Geschlecht, die ethnische Zugehörigkeit, die ‚Rasse‘ sowie das religiöse Bekenntnis von Personen konzentrierten, wird der Diskriminierungsbegriff heute auch im Zusammenhang von Ungleichbehandlungen verwendet, die an das Alter von Personen (Altersdiskriminierung, *ageism*), ihren Gesundheits- bzw. Krankheitszustand (Diskriminierung von HIV-Infizierten und AIDS-Kranken), ihre sexuelle Orientierung (Diskriminierung von Homosexuellen), ihre genetische Ausstattung (genetische Diskriminierung), ihre soziale Position (Diskriminierung von Obdachlosen, Armen) sowie an sog. Behinderungen anknüpfen.“ (BOSHAMMER 2008: 233)

Durch diesen Bezug auf eine weiter gefasste, über die konkrete Situation hinaus gesellschaftspolitisch relevante Verletzlichkeit einer Gruppe erklärt sich auch, dass die Vergleichsgruppe bei der Frage der Ungleichbehandlung keineswegs feststehend, aber auch nicht beliebig festzulegen ist (ALTMAN 2015). So verweist etwa die Diskriminierung von Frauen auf die Vergleichsgruppe der Männer, jene von Homosexuellen aber auf die der Heterosexuellen. Zudem handelt es sich hierbei immer um eine relative situative *Benachteiligung*, die dann im Kontext dieser weiter gefassten Verletzlichkeit verstanden wird. Eine Bevorzugung bestimmter Gruppen, etwa geringere Eintrittspreise für Kinder gegenüber Erwachsenen, gilt hingegen zumeist als unproblematisch, sofern dadurch kein Verhältnis der Verletzlichkeit gestiftet oder vertieft wird.

Ich werde diese Aspekte in Abschnitt 3.3 bei der Ausarbeitung der Typik von Diskriminierungs-Problemen bei Fluggastkontrollen noch genauer erarbeiten. Mit Blick auf das Thema der Fluggastkontrollen lässt sich aber bereits sagen, dass der *Inhalt* der Ungleichbehandlung zumeist in *über bestimmte Gruppen ungleich verteilten, negativen Folgewirkungen* besteht. Dies impliziert, dass Diskriminierungsprobleme eng mit Privatheits-Problemen verzahnt sind und es zwischen ihnen durchaus auch Wertungskonflikte geben kann. So ist es, wie in Abschnitt 2.3.2 beschrieben, prinzipiell plausibel anzunehmen, dass bei profilbasierten Fluggastkontrollen für die breite Masse der Passagiere Eingriffe in private Lebensbereiche verringert werden können. Dabei kann sich allerdings ebenfalls herausstellen, dass dies bestimmte gesellschaftlich exponierte Gruppen systematisch benachteiligt, ihnen also relativ stärkere Eingriffe aufbürdet. Ein solcher möglicher Wertungskonflikt lässt sich

aber nicht auf einen gemeinsamen Aspekt reduzieren und so auflösen. Vielmehr drücken sich hierin aus einer moralpragmatischen Perspektive implizite Wertungen aus, die es zu explizieren und hermeneutisch zu durchdringen gilt, um so eine besser informierte Entscheidungsfindung zu ermöglichen.

Die dritte Kategorie typischer Wertungskonflikte bei der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit durch Fluggastkontrollen habe ich oben beschrieben als typische nicht-intendierte Folgewirkungen, welche nur schwer konkreten Individuen zuzuordnen sind, aber den freiheitlichen Grundcharakter der Gesellschaft insgesamt negativ betreffen. Die erste Kategorie der Privatheits-Probleme sollte den Blick auf die konkreten Auswirkungen auf Individuen *als solche* richten und die zweite Kategorie der Diskriminierungs-Probleme auf die Schlechterstellung von Individuen *als Angehörige einer bestimmten Gruppe*. Demgegenüber soll die dritte Kategorie Probleme adressieren, welche *allgemeine gesellschaftliche Freiheitsräume* betreffen, die durch Fluggastkontrollen eingeengt werden. Hierbei soll es letztlich um eine Restriktion von gesellschaftlichen Möglichkeitsräumen gehen, nicht aber um spezifische Eingriffe, die konkreten Individuen zugeordnet werden können.

Die letzte Kategorie scheint zunächst vergleichsweise abstrakt. Dies hat vor allem damit zu tun, dass diese Probleme des Sicherheitshandelns gesellschaftspolitisch nicht unter einem einheitlichen Begriff adressiert, sondern vielmehr durch den Verweis auf verschiedene Einzelrechte und Wertungen diskutiert werden. Diese sollen in freiheitlich-demokratischen Gesellschaften gemeinsam einen ‚offenen‘ Charakter gewährleisten, wobei aber häufig nicht klar ist, ob und bei wem *konkret* sich relevante Problemkonstellationen manifestieren werden. Gerade mit Blick auf die oben thematisierten Eigendynamiken, die ich als ‚Sicherheitsspirale‘ bezeichnet habe, tendieren diese Probleme dadurch oft auch zu einer kontinuierlichen Verschärfung, welche sich – so die Befürchtung – unterhalb der Aufmerksamkeitsschwelle betroffener Öffentlichkeiten vollziehen kann. In diesem Kontext der schleichenden Restriktion gesellschaftlicher Freiheitsräume durch staatliches Sicherheitshandeln wird zum Teil die sogenannte *boiling-frog*-Metapher gebraucht: „Ein Frosch, der in einem Topf mit heißem Wasser geworfen wird, springt sofort wieder heraus, wenn er kann. Doch setzt man ihn in kaltes Wasser und erwärmt den Topf gleichmäßig, bleibt er ruhig sitzen, bis er stirbt“ (TROJANOW & ZEH 2009: 16). Konkret ist die Befürchtung hierbei, dass bei langsam aber stetig voranschreitenden Verschärfungen des Sicherheitshandelns jede Sicherheitsmaßnahme für sich genommen nur wenig einschränkend erscheint und deshalb auch nur wenig politischer Widerstand entsteht. Achtet man aber nicht nur auf die einzelnen Einschränkungen, sondern vielmehr auf die Gesamtheit der Verschärfungen über einen längeren Zeitraum, so kann deutlich werden, wie umfassend gesellschaftliche Grundfreiheiten eingeschränkt werden.

Insbesondere in Abschnitt 2.3 wurden einige dieser Probleme bereits deutlich, zum Beispiel dass bei profilbasierten Fluggastkontrollen die Entscheidungsgrund-



lagen für Sicherheitshandeln höchst intransparent und die Kontrolle durch den Rechtsweg oft kaum praktikabel ist. Gemessen an der immensen Zahl an Passagieren, die jeden Tag mit dem Flugzeug reisen, scheint die Seltenheit dieser individuellen Fälle in Frage zu stellen, ob wir es hier tatsächlich mit *typischen* Problemkonstellationen bei profilbasierten Fluggastkontrollen zu tun haben. Die geringen Fallzahlen verdecken hierbei allerdings, dass es sich um ein grundsätzliches gesellschaftspolitisches Problem handelt, denn selbst in Absehung der je individuellen Schicksale ist es durchaus ein ständig wiederkehrendes und somit *typisches* Problem bei profilbasierten Fluggastkontrollen, dass den fliegenden Öffentlichkeiten im Ganzen die zugrunde liegenden Entscheidungskriterien vorenthalten werden und dass die Kontrolle über den Rechtsweg letztlich impraktikabel ist. Diese Probleme betreffen nicht nur diejenigen, die jeweils gerade versuchen gegen Entscheidungen vorzugehen, sondern sie betreffen in diesem Fall das Vertrauen von Öffentlichkeiten in die Effektivität rechtsstaatlicher Kontrolle *insgesamt* und somit auch den offenen Charakter freiheitlich-demokratischer Gesellschaften. Die Sorge besteht dabei darin, dass durch derartiges staatliches Sicherheitshandeln Präzedenzfälle geschaffen werden oder doch zumindest breiteren Tendenzen der Restriktion von gesellschaftlichen Möglichkeitsräumen Vorschub geleistet wird. In Abschnitt 3.4 werde ich auf diese Kategorie der Wertungskonflikte anhand des Begriffs ‚offene Gesellschaft‘ noch genauer eingehen.

Alle drei Kategorien sind dabei dadurch ausgezeichnet, dass sie nicht als binäre Kategorien verstanden werden sollen; also weder im Sinne von Privatheit *entweder* negierend *oder* nicht negierend, noch von *entweder* diskriminierend *oder* nicht diskriminierend, noch von *entweder* restriktiv *oder* nicht restriktiv. Vielmehr lassen sich alle drei Kategorien typischer Problemkonstellationen graduell im Sinne einer Skala von *mehr* *oder* *weniger* verstehen. Dies gilt in zweierlei Hinsicht. Zum einen gilt diese graduelle Abstufbarkeit hinsichtlich der Frage, wie wahrscheinlich es ist, dass sich ein impliziter Wertungskonflikt bei der Planung und Implementierung im alltäglichen Betrieb tatsächlich als Konfliktfall manifestiert. Dass eine Problemkonstellation als typisch aufgefasst wird, bedeutet zwar, wie oben ausgeführt, dass davon ausgegangen wird, es würde sich um ein wiederkehrendes Problem handeln. Gleichzeitig lässt dies aber auch offen, von welcher Häufigkeit bei der Planung und Implementierung ausgegangen werden sollte. Diese eher quantitativ ausgerichtete Abstufbarkeit korrespondiert dabei stark mit den in Abschnitt 1.1.2 diskutierten empirischen Herausforderungen einer ethischen Technikbewertung, das heißt der adäquaten Erarbeitung von Planungsgrößen auf Basis von gesellschaftlichen Befürchtungen hinsichtlich der Folgen.

Zum anderen gilt diese graduelle Abstufbarkeit auch hinsichtlich der ‚Schwere‘ des Problems. So können spezifische Kontrollprozesse hinsichtlich des Eingriffs in private Lebensbereiche als höchst invasiv gewertet werden, wie auch als sehr zurückhaltend; hinsichtlich der Schwere dieser Eingriffe als stark diskriminierend oder als fair verteilend; sowie hinsichtlich der Restriktivität als die Ein-

schränkung von Möglichkeitsräumen stark vorantreibend oder als die gesellschaftliche Offenheit wählend. Diese eher qualitativ ausgerichtete graduelle Abstufbarkeit von wertungsbezogenen Folgewirkungen ist dabei eine Grundvoraussetzung dafür, zwischen verschiedenen Handlungsoptionen abwägen zu können. Ohne eine solche prinzipielle Abstufbarkeit würde eine Abwägung von nicht auflösbaren Wertungskonflikten bei der Planung und Implementierung von Fluggastkontrollen letztlich darauf hinauslaufen, dass bestimmte Wertungen als absolut und andere Wertungen als verzichtbar betrachtet werden müssten – etwa bei dem oben beschriebenen möglichen Wertungskonflikt zwischen Privatheit und Diskriminierung.

Die hier vorgeschlagene Vorgehensweise zur strukturierten Identifizierung wertbezogener Konflikte ist freilich nicht gänzlich neu und schließt an eine lange Forschungstradition in der Ethik an. Dieter Birnbacher (2007: 67–68) beschreibt derartige Bemühungen zur Re-Konstruktion und Strukturierung vorfindlicher Wertvorstellungen sogar als eine der Grundfiguren der Moralphilosophie überhaupt und führt Aristoteles' Tugendlehre von der Mitte (*μεσότης*) an als paradigmatisches Beispiel für das „Bemühen um eine Systematisierung und Strukturierung eines für den ethischen Laien schwer zu überblickenden Begriffsfelds“ (BIRNBACHER 2007: 68). Auch mit Blick auf meine moralpragmatische Konzeption voraussehbar wiederkehrender, nicht-intendierter Folgen innerhalb von Problem-Kategorien, die ich in Problem-Typiken ausarbeiten möchte, welche dann insgesamt als Basis für eine abwägende Entscheidungsfindung dienen sollen, lässt sich auf ähnliche Forschungsarbeiten verweisen. Eine in der deutschen TA-Debatte viel beachtete Arbeit von Ralph Keeney, Ortwin Renn, Detlof von Winterfeld und Ulrich Kotte (1984) beschreibt einen methodisch zwar recht unterschiedlich ausgearbeiteten, in der Grundidee letztlich aber recht ähnlichen Analyseprozess. Die von den Autoren als „Wertbaumanalyse“ bezeichnete Vorgehensweise, die sie auch schon im Untertitel ganz explizit als „Entscheidungshilfe für die Politik“ verorten, zielt dabei darauf ab, Debatten zu ethischen Fragestellungen technischen Handelns durch Identifizierung von Beurteilungskriterien zu strukturieren. Zudem beschreiben sie als Ausblick auch die Möglichkeit, solche Kriterienkataloge als Basis für Beurteilungsinstrumente zu nutzen, für Sensitivitätsanalysen beim Vergleich verschiedener Handlungsoptionen, sowie zur Bestimmung und Lösung von Wertkonflikten (KEENEY u. a. 1984: 81–94). Diese Ausblicke führen die Autoren leider jeweils nur sehr skizzenhaft aus, sie fokussieren sich letztlich auf die Ausarbeitung des Grundkonzepts, also des Analysevorgangs zur Erarbeitung eines ‚Wertbaums‘:

„Ein Wertbaum umfasst eine geordnete Struktur der Werte eines Individuums oder einer Gruppe in Anwendung auf verfügbare Entscheidungsmöglichkeiten. Diese Struktur wertgeladener Dimensionen wird in einem nicht-standardisierten Interview zwischen den/dem Analytiker(n) und dem oder den Befragten bzw. Klienten offengelegt. Sinn des Interviews ist es, latente oder schon bewusste Verbindungslinien zwischen den einzelnen Dimensionen in eine logische Struktur einzubinden, die von den Befragten als adäquat

und einstellungsgetreu wahrgenommen wird. Es geht also nicht darum, diffuse Gedanken in eine vorgegebene Struktur hineinzupressen ... Grundsätzlich wird jedoch während des Interviews angestrebt, zu einer hierarchischen Baumstruktur mit den allgemeinen Werten an der Wurzel und den speziellen Kriterien und Attributen an der Spitze zu gelangen ... Dies setzt natürlich voraus, daß eine Wertestruktur im Hinblick auf das Entscheidungsproblem auch wirklich vorliegt und nicht erst durch die Interviewsituation erzeugt wird.“ (KEENEY u. a. 1984: 25–26)

Mit Blick auf meine Differenzierung verschiedener TA-Verständnisse in Abschnitt 1.1.1 zeigt sich in dieser groben Skizze des Grundkonzepts bereits recht deutlich, dass die Autoren der Wertbaumanalyse methodisch einem partizipativen Paradigma der Technikfolgenabschätzung folgen. Ihnen geht es vor allem um die Erarbeitung einer demokratisch *legitimeren* Entscheidungsgrundlage, die möglichst breit die verschiedenen Interessen in einer Gesellschaft abbilden kann. Entsprechend betonen sie, dass es hierfür sinnvoll sei, „unterschiedliche Gruppen zu befragen und dabei auch zu unterschiedlichen Wertbäumen zu kommen“, die dann freilich auch wieder möglichst weitgehend integriert werden sollen (KEENEY u. a. 1984: 26).

Die Autoren begreifen Werte dabei unter Rückgriff auf nutzentheoretische Grundlagen als „Dimensionen symbolischer Belohnungen (Erwünschtheiten) von Handlungsalternativen“ (KEENEY u. a. 1984: 19). Gerade bei komplexen Optionen sei die Wünschbarkeit für Entscheider allerdings nicht immer einfach zu überblicken, weshalb die Wertbaumanalyse helfen könne,

„eine Dekomposition der Optionen vorzunehmen und den denkbaren Rahmen an Konsequenzen nach wertgeladenen Aspekten abzustecken und nach Oberbegriffen zu systematisieren ... Dabei wird von den ‚Grunderwünschtheiten‘ des Entscheiders ausgegangen und nach Kriterien gesucht, die als Beurteilungsmaßstäbe eine Klassifikation und Bewertung der Konsequenzen für jede Option ermöglichen.“ (KEENEY u. a. 1984: 19)

Wie in der Forschungsliteratur bereits bemerkt wurde, passt sich dieses Verfahren bei einem „hinreichend weiten Nutzenbegriff ... gut in das utilitaristische Paradigma angewandter Ethik ein“ (NIDA-RÜMELIN 2005c: 58).

Für meine eigene Arbeit erweist sich sowohl der Wertbegriff der Autoren der Wertbaumanalyse, wie auch deren Erkenntnisinteresse eines rein empirisch-deskriptiven Wertbaums zur demokratischen Legitimierung politischer Entscheidungen als nicht kompatibel. Allerdings deutet die ähnliche Grundidee (das heißt: die Idee einer Konzeptualisierung von möglichen entscheidungsrelevanten Wertungskonflikten über begriffliche Hierarchisierungen in Wertbäumen bzw. Problem-Typiken) bereits an, dass sich die Anschlussfähigkeit der Wertbaumanalyse an weitergehende Bewertungsinstrumente auf meinen eigenen Ansatz übertragen lässt. Ich werde hierauf in Kapitel 4 bei der Ausarbeitung meines eigenen Bewertungs-Frameworks zurückkommen.

Während die Ausarbeitung der Wertbaumanalyse im Kontext der Energiepolitik der 80er Jahre steht (KEENEY u. a. 1984: 13), kombinieren neuere Forschungsarbeiten im Feld der Sicherheitsforschung die Re-Konstruktion von mög-

lichen Wertkonflikten beim Einsatz von Überwachungstechniken bereits auch mit Bewertungsmethoden, etwa im Rahmen der Forschungsprojekte DETECTOR und – darauf aufbauend – SURVEILLE (GUELKE 2011; CAYFORD u. a. 2012). Deren Ansätze unterscheiden sich bei genauerer Betrachtung in Anspruch und Methode allerdings ebenfalls deutlich von meiner eigenen Forschungsarbeit. Ich werde im Rahmen dieser Arbeit keine umfassende Besprechung dieser Projekte leisten können. Eines der zentralen Anliegen meines eigenen Bewertungsframeworks, das so von den erwähnten Forschungsarbeiten nicht geleistet wird, ist es jedoch, die Bewertungen methodisch durchweg konsistent in einen metaethischen Ansatz einzubinden, auf ein hermeneutisches Erkenntnisinteresse hin auszurichten und dabei die Inkommensurabilität von Wertungskonflikten durchgehend mitzureflektieren.

Auf einige der in diesen Projekten geleisteten Differenzierungen werde ich dabei zurückgreifen können. Allerdings gilt auch hier, dass schon aufgrund der von meiner eigenen Fragestellung verschiedenen thematische Ausrichtung auf Überwachungstechnologien eine eigenständige Entwicklung von Folgetypiken notwendig ist.

### *3.2 Eingriff in die Privatheit der Passagiere*

Die erste Typik von nicht-intendierten Folgewirkungen beschäftigt sich mit Wertungskonflikten, die gängigerweise unter dem Begriff der Privatheit diskutiert werden. Wie bereits deutlich wurde, ist dieser Begriff aber in einem hohen Maße klärungsbedürftig. Mit Verweis auf Arendt habe ich zunächst erläutert, dass der moderne Begriff der Privatheit als Gegenbegriff zur gesellschaftlichen Öffentlichkeit fungiert. Arendt schreibt: „Entscheidend für die Züge, die das Private in der Neuzeit angenommen hat, entscheidend vor allem für seine wichtigste Funktion: Intimität zu gewährleisten, ist, daß es historisch im Gegensatz ... zum Gesellschaftlichen entdeckt wurde“ (ARENDDT 2003: 48–49). Die Dichotomie zwischen öffentlich-gesellschaftlichen und privaten Bereichen bzw. Angelegenheiten unterliegt dabei „historischem und kulturellem Wandel, sie ist Gegenstand politischer Auseinandersetzungen und Ausdruck gesellschaftlicher Machtverhältnisse“ (SEUBERT 2011: 284). Insofern spiegelt das Verhältnis zwischen Öffentlichem und Privatem immer auch die Auffassung einer politischen Gemeinschaft darüber, „was die Gruppe als Ganze angeht und was nur die einzelnen Mitglieder oder gesellschaftlichen Untergruppen (wie die Familie) zu regeln haben“ (SEUBERT 2011: 284). Die Bedeutung dieser begrifflichen Dichotomie kann sich mit je unterschiedlichen Konnotationen auch in anderen Begriffspaaren wie ‚verhüllt/unverhüllt‘, ‚persönlich/politisch‘ etc. ausspielen. Sie ist dabei

„einerseits orientiert an einer räumlichen Metapher, die die Schalen des Privaten wie die einer Zwiebel unterscheidet (Privatheit des Zimmers, des Hauses, der Familie, der Gesellschaft), andererseits, quer dazu, orientiert an der Sicherung individueller Handlungs-

und Verantwortungsdimensionen, in denen die Individuen von Entscheidungen und Beeinflussungen einer –staatlichen, gesellschaftlichen – Öffentlichkeit unabhängig agieren können, und zwar unabhängig von der Frage, wo sie sich befinden.“ (RÖSSLER 2008: 1024)

Diese zwei Dimensionen werden etwa deutlich anhand der in der deutschen Rechtsprechung entwickelten Sphärentheorie zur Interpretation des allgemeinen Persönlichkeitsrechts (R. SCHMIDT 2007: 126). Über die räumliche Metapher wird dabei das Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit in unterschiedlichen Lebensbereichen verschieden stark vor staatlichen Zugriffen geschützt. Hierbei gilt der innerste Bereich, die sogenannte Intimsphäre, die unter anderem auch die innere Gedanken- und Gefühlswelt sowie den Sexualbereich abdecken soll, als unantastbar (JARASS & PIEROTH 2012: 84). Sie ist so deutlich stärker vor staatlichen Eingriffen geschützt als die sogenannte Privatsphäre. Diese umfasst etwa häusliche Bereiche, das Familienleben aber auch gemeinhin als vertraulich betrachtete Sachverhalte und persönliche Daten (Recht auf informationelle Selbstbestimmung), wobei rechtsstaatliches Handeln unter bestimmten Umständen und der strikten Beachtung der Verhältnismäßigkeit in diese hineinreichen darf (JARASS & PIEROTH 2012: 83). In den als weiter außen konzipierten, das heißt der Öffentlichkeit stärker zugewandten Lebensbereichen der der Sozial- und Öffentlichkeitssphäre nimmt das Schutzniveau dann schrittweise weiter ab.

Das Sphärenmodell ist freilich höchst problematisch, denn Sachverhalte oder Lebensbereiche lassen sich keineswegs eindeutig einer bestimmten Sphäre und damit einer bestimmten Schutzwürdigkeit zuordnen. Entsprechend rückt auch die deutsche Rechtsprechung teilweise vom Sphärenmodell ab zugunsten der Prüfung, „ob die fragliche Maßnahme ... in den unantastbaren Kernbereich des allgemeinen Persönlichkeitsrechts eingreift oder dem Bereich des privaten Lebens zuzuordnen ist“ (R. SCHMIDT 2007: 126). Solove (2009: 46) verweist zudem bei seiner Rekonstruktion situationsspezifischer Privatheitsprobleme für den amerikanischen Kontext insbesondere auf Helen Nissenbaum (2010), die überzeugend nachweist, dass kontextuelle Faktoren für die jeweilige wertungsrelevante Bedeutung von Privatheit (rechtlich wie auch gesellschaftlich) eine konstitutive Rolle spielen. Was als privat im Sinne von vertraulichen Informationen oder schutzwürdigen Lebensbereichen betrachtet werden kann, kann sich erst im jeweiligen konkreten situativen Kontext ergeben.

Diesen Situationsbezug löst das EU-Forschungsprojekt DETECTER leider nur sehr begrenzt ein. Darin wurden eine Reihe von *“tables of relative moral risks”* erarbeitet, die für verschiedene Überwachungs- und Detektionstechniken wichtige ethische Folgerisiken zusammenstellen und über ein Ampelmodell bewerten sollen. Diese sind allerdings sehr stark auf die unterschiedlichen, im Projekt betrachteten Geräte (Realtechniken) fokussiert, die von Körperscannern über Kameras bis hin zur Internetüberwachung reichen (GUELKE 2011: 35–39). Sehr interessant für die hier zu erarbeitende Typik von Privatheitsproblemen ist aber

dennoch die dabei vorgenommene grundsätzliche Differenzierung von Aspekten der *intrusion* in vier eigenständige Bereiche, nämlich *'Home Spaces'*, *'Intrusion into Bodily Privacy'*, *'Intrusion into Private Life'*, und *'Is information accessible to further people?'* (GUELKE 2011: 35). Ich werde für die nächsten Abschnitte diese vierfache Differenzierung übernehmen. Allerdings werde ich die resultierenden Typen von Privatheitsproblemen jeweils eigenständig begriffshistorisch verorten und die Differenzierung mit Blick auf wiederkehrende Wertungskonflikte bei Fluggastkontrollen gänzlich neu entwickeln. Um die situative Verankerung zu stärken und um die vier Problemtypen noch stärker zu konkretisieren, werde ich für diese zudem jeweils verschiedene *Modi* identifizieren, in welchen das betroffene Privatheitsproblem durch die Sicherheitskontrollen aufgeworfen werden.

### 3.2.1 Verletzung räumlicher Aspekte von Privatheit

Als ein erstes Privatheitsproblem kann das Risiko einer Verletzung räumlicher Aspekte von Privatheit definiert werden. Gängige Beispiele aus anderen gesellschaftlichen Kontexten für eine solche Verletzung beziehen sich vor allem auf persönliche Rückzugsorte wie die häusliche Wohnung, oder im Bereich der individuellen Mobilität auch auf Wohnmobile und ähnliche abgeschirmte Rückzugsorte. Die Bedeutung räumlicher Privatheit für individuelle Freiheit hebt Wolfgang Sofsky zugespitzt heraus, wenn er schreibt:

„Die Mauer gehört zu den wichtigsten Erfindungen der Menschheit, gleich dem Rad, dem Pflug oder der Schrift. Sie sorgt für Abstand und schützt vor Übergriffen. Hinter dem Wall kann das Individuum die Waffen fallen lassen, mit denen es sich gegen die Zumutungen der Öffentlichkeit zu wappnen pflegt. Die Mauer sichert die persönliche Freiheit. Aber welche Bereiche grenzt diese Wehr heutzutage ab? Für die Zeitgenossen scheint die Antwort eindeutig: Innerhalb des Walls befindet sich das Refugium der Familie, der Freundschaft und Freizeit; jenseits herrschen die Zwänge der Gesellschaft, die beruflichen Verpflichtungen, die Ansprüche des Gemeinwesens, des Staates.“ (SOFSKY 2007: 30)

Derartige Räume sind für den thematischen Bereich der staatlichen Gewährleistung öffentlicher Sicherheit durch Fluggastkontrollen freilich nicht relevant. Ein Flughafen im Allgemeinen, der als Luftseite bezeichnete Sicherheitsbereich aber im Besonderen kann recht gut als ein Transitraum begriffen werden. Passagiere betreten ihn, um von dort so schnell wie möglich an einen anderen Ort zu gelangen. Andere Aktivitäten, etwa ein Bummel durch die Geschäfte, richtet sich nach den Boarding- und Abflugzeiten. Einen solchen Transitraum als einen persönlichen Rückzugsort nutzen zu können, kann von Seiten der Passagiere nicht erwartet werden. Entsprechend kann dieser wohl kaum in diesem Sinne der Abschirmung als schutzwürdig begriffen werden.

Allerdings greifen Fluggastkontroll-Prozesse durch die Grundfunktion der Aufdeckung in einem anderen Sinne in schutzwürdige Privatbereiche ein. Typi-

scher Weise bieten private Räume wie die eigene Wohnung bzw. Wohnmobile nicht einfach nur persönliche Rückzugsräume, sondern sie schützen auch all jene Dinge vor dem Blick und Zugriff der Öffentlichkeit, die in persönlichem Besitz sind. Hierbei geht es nicht nur um Eigentumsfragen, sondern in ganz zentraler Hinsicht auch um Dinge, die eine persönliche Bedeutung haben oder die Informationen über private Lebensaspekte preisgeben. Passagiere, die Fluggastkontrollen unterzogen werden, bewegen sich aber oft von einem Privatraum (zum Beispiel ihrer Wohnung) zu einem anderen Privatraum (zum Beispiel einem Hotelzimmer). Entsprechend führen Passagiere oft derartige Dinge, die für sie von persönlicher Bedeutung sind oder die sie nicht dem Zugriff oder den Blicken anderer preisgeben wollen, mit sich durch die Kontrollen.

Speziell in der rechtswissenschaftlichen Forschung gibt es eine reichhaltige Debatte darüber, welche Räume im weiteren Sinne letztlich als privat gelten können. Dass die Schutzwürdigkeit räumlicher Privatheit nicht an der Haustür endet, ist dabei unumstritten (R. SCHMIDT 2007: 119). Gerade im Bereich der Mobilität haben sich in der Rechtsprechung ähnliche Fragen gestellt, etwa hinsichtlich des Kofferraums von Fahrzeugen. In der amerikanischen Debatte vertreten machen Autoren beispielsweise die Auffassung, dass alles, was von öffentlich zugänglichen Straßen und Plätzen aus sichtbar bzw. wahrnehmbar ist, auch als öffentlich zu gelten habe (DECEW 2015). Bei der Beurteilung wird oft mit dem Konzept der vernünftigen Erwartbarkeit von Privatheit (*reasonable expectancy of privacy*) operiert und auch in der deutschen Rechtsprechung wird der Schutzbereich für die Abschirmung von öffentlichen Blicken durch räumliche Privatheit *sozial* interpretiert (R. SCHMIDT 2007: 119). Entsprechend dieser auch über verschiedene Rechtssysteme hinweg institutionalisierten Wertung der *Schutzwürdigkeit von gängigen Abschirmungen* vor den Blicken und Zugriffen der Öffentlichkeit (insbesondere des Staates) muss räumliche Privatheit auch aus moralpragmatischer Sicht verstanden werden.

Freilich kann es eine Vielzahl an Gründen geben, warum Passagiere bestimmte Dinge als ihrem Privat- oder gar Intimbereich zugehörig betrachten. Manche Gegenstände, wie etwa ein Buch, das sie lesen, mag Informationen zu ihrer inneren Gefühls- und Gedankenwelt preisgeben. Hierbei können etwa politische oder religiöse Aspekte berührt werden. Auch das Anfassen persönlicher Gegenstände durch fremde Menschen wird oft als Eingriff in Privatbereiche erlebt, etwa wenn diesen ein großer nicht-materieller Wert beigemessen wird. Dies könnte beispielsweise ein Erbstück einer nahestehenden verstorbenen Person betreffen oder auch ein religiös bedeutsamer Gegenstand, dessen Berührung einem bestimmten Ritus unterworfen ist. Weiterhin verweisen mitgeführte Dinge oft auch direkt auf die Gesundheit des jeweiligen Passagiers – etwa wenn Medikamente oder medizinische Geräte mitgeführt werden. Auf derartige Wertungskonflikte im Kontext der räumlichen Privatheit wird man selbst etwa dann aufmerksam, wenn man sich die Frage stellt, ob man wirklich alle mitgeführten Gegenstände auch in

transparenten Plastiktüten transportieren wollte. Weil dies zumeist nicht für alle Gegenstände der Fall ist, werden derartige als ‚privat‘ erachtete Dinge zumeist in geschlossenen, blickdichten Koffern oder Taschen transportiert, die eben diesen Schutz vor den Blicken und dem Zugriff Fremder gewährleisten sollen. Hierbei wird das Innere von Jacken- und Hosentaschen, Koffern, Handtaschen, Rucksäcken und ähnlichem in einen ‚privaten Raum‘ transformiert, weil eine vernünftige, sozial etablierte Erwartungshaltung besteht, dass Fremde diese Privatheit zu respektieren haben. In diesem Sinne weist auch Sofsky auf die Bedeutung derartiger Innenseiten für räumliche Privatheit hin, etwa mit Blick auf die vielen Jahrhunderte, in denen breite Massen der Bevölkerung als Familie in einzelnen Räumen oder gar in Massenunterkünften lebten:

„Die Mauer schirmte zwar den häuslichen Bereich gegen die Gesellschaft ab, es fehlte jedoch der Platz für individuelle Reservate. Man schlief nicht allein, die geringste Unpäßlichkeit wurde sofort bemerkt. Für eine eigene Ecke war kein Raum. So mußte man inmitten der Familie seine persönlichen Gegenstände in der Hosen- oder Jackentasche bei sich tragen.“ (SOFSKY 2007: 78)

Wertungen zugunsten eines Schutzes räumlicher Privatheit mit Verweis auf die möglichst freie Entfaltung der Persönlichkeit überschneiden sich hierbei unübersehbar mit dem Konzept des Eigentums, denn „Eigentum stiftet Exklusivität unter mehreren ... So konstituiert das Eigentum eine eigene Sphäre des Privaten, auf die andere keinen Zugriff haben und die nicht vom Lichte der Öffentlichkeit durchdrungen wird.“ (SOFSKY 2007: 95–96). Entsprechend gibt es eine enge Verbindung zwischen Recht, Freiheit und Eigentum, die bereits „Hegel erkannte ... Individuen können sich nur dann verwirklichen, wenn sie das Recht haben, sich Sachen anzueignen“ (LESCHKE 2008: 254–255). Dennoch betreffen Privatheitsprobleme bei Fluggastkontrollen in der Emphase viel weniger die konkreten, oft monetär zu verstehenden Nutzungs- und Verfügungsrechte im Sinne des Privateigentums. Das Eindringen in private Räume durch das Kontrollpersonal in der Grundfunktion der Aufdeckung ist nicht im Sinne einer (temporären) Enteignung zu verstehen, sondern sie betrifft vielmehr die oben dargelegte kulturell wie rechtlich hinterlegte Erwartung, dass auch und insbesondere staatliches Handeln derartige Abschirmungen respektieren muss. Konkret geht es hierbei um die Negation von Privatheit dadurch, dass dem Kontrollpersonal Blicke, Berührungen oder Informationen in Bezug auf das Innere von Koffern, Taschen etc. ermöglicht wird. Dies betrifft insbesondere die abgelegten und gesondert kontrollierten Gegenstände, ist es doch mittlerweile gängig, die Passagiere aufzufordern, *alle* Gegenstände aus den Taschen zu entfernen – wobei oft auch explizit auf die Möglichkeit hingewiesen wird, diese im Handgepäck oder in den Taschen abgelegter Kleidung wie Jacken zu verstauen und so weiterhin vor den Blicken der anderen Passagiere zu schützen.

*Dabei lassen sich vier Modi der Negation räumlicher Privatheit unterscheiden: Das Kontrollpersonal kann in räumliche Privatheit direkt eingreifen, indem es (1) den Inhalt*



*betrachtet oder (2) physisch berührt; zudem (3) kann das Kontrollpersonal Informationen über den Inhalt von Koffern, Taschen etc. sammeln und diese Informationen können (4) für eine spätere Nutzung auch gespeichert werden.*

### 3.2.2 Verletzung körperlicher Aspekte von Privatheit

Wie Solove (2009: 52) darlegt, gehören körperliche Aspekte des Menschen bei vielen Theorien der Privatheit zum Kern dessen, was als schützenswert konzipiert wird. Zugleich weist er aber auch darauf hin, dass weniger die Körperlichkeit als solche im Mittelpunkt des Privatheitskonzepts steht, als vielmehr die jeweils historisch-kulturell geprägten, habitualisierten Haltungen ihr gegenüber,

“... such as concealment of certain bodily parts, secrecy about specific diseases and physical conditions, norms of touching and interpersonal contact, and individual control and dominion over decisions regarding one’s body ... Norms of interpersonal contact and nudity gradually shifted toward today’s norms of greater concealment and distancing from others. Christian beliefs about the body contrasted sharply with those of the ancient Greeks and Romans ... After the sixteenth century, people became quite guarded about their bodies and reserved about touching others. This new modesty was so extreme at times that it even made it difficult for doctors to be at the bedside of women in labor.” (SOLOVE 2009: 53)

Solche Normen der Zurückhaltung und der individuellen Selbstbestimmung über den eigenen Körper können sich demnach individuell stark unterscheiden, je nach Sozialisation, kulturellem Hintergrund und persönlichen Wertungen. Trotz dieser Kontingenz lässt sich allgemein für die pluralistischen Gesellschaften Europas (wie auch für fast alle Gesellschaften weltweit) sagen, dass bevor „Menschen anderen unter die Augen treten, ... sie ihr Erscheinungsbild [korrigieren]. Das wichtigste Medium sozialer Bühnenkunst ist der Körper, dessen Geheimnisse sorgsam gehütet und der mit allerlei Requisiten ausgestattet wird“ (SOFISKY 2007: 58). Normen der Zurückhaltung im sozialen Umgang korrespondieren dabei mit Schamgefühlen, welche „als das Gefühl des Privaten schlechthin“ gelten, die aber dennoch nicht im sozialen Gefüge aufgehen, sondern zunächst auf ein Selbstverhältnis verweisen: Die „Abschottung des Intimen bewahrt den Menschen mitnichten vor quälender Selbstprüfung. Nur weil er sich vor sich selbst schämen kann, vermag er sich auch vor anderen zu schämen. Er kann sich nur mit fremden Augen betrachten, weil er sich zuerst mit den eigenen Augen betrachtet“ (SOFISKY 2007: 59).

Hierin deutet sich bereits an, dass Zurückhaltung und individuelle Selbstbestimmung in Bezug auf körperliche Aspekte eng mit der Idee des Rechtes auf freie Entfaltung der Persönlichkeit korrespondieren – ganz ähnlich wie dies schon für die räumliche Privatheit der Fall war. In ganz besonderer Weise betrifft der rechtlich garantierte Schutz körperlicher Privatheit dabei nicht nur Sozialbeziehungen zu anderen Personen in der Öffentlichkeit, sondern in ganz fundamentaler Hinsicht auch das Verbot eines *staatlichen* Eingriffs in körperliche Be-

reiche der Intimität. In Bezug auf die anglo-amerikanische Tradition drückt sich ein ganz ähnliches Konzept in der Idee des Selbst Eigentums bzw. des Eigentums am eigenen Körper (*self-ownership of the body*) aus, das die libertaristische Tradition, insbesondere durch Locke, bis heute ganz maßgeblich prägt (VALLENTYNE & VAN DER VOSSSEN 2014) – wobei hierin auch nochmals die enge konzeptuelle Verbindung von Rechten, Freiheit und Eigentum in der politischen Tradition Europas deutlich wird.

Dass in vielen europäischen Gesellschaften ein deutlicher Wandel in der Zurückhaltung etwa in Bezug auf Nacktheit und Sexualität zu beobachten ist, heißt allerdings nicht, dass hierbei Normen der körperlichen Privatheit zurückgedrängt würden. Letztlich verweist gerade die Prominenz der Darstellung von nackter Haut in der Öffentlichkeit darauf, dass hierbei Normen der Zurückhaltung mit im Spiel sind.

„Das Publikum ist interessiert, denn der Alltag ist weit weniger freizügig, als es Medien oder Werbung suggerieren. Das Bestreben, den Beischlaf fremden Augen zu entziehen, ist so weit verbreitet wie je. Auch wenn mehr Haut zu sehen ist, so ist die Schamgrenze nur verschoben ... Dieselbe Person, die regelmäßig auf öffentlichem Gelände ihren gesamten Körper in der Sonne bräunt, schaltet zu Hause das Licht aus, wenn es intim wird.“ (SOFISKY 2007: 72)

Für unsere Zwecke können wir dabei annehmen, dass unabhängig von der starken Varianz der Wertungen darüber, welche Bereiche und Informationen des Körpers konkret als intim gelten und als schützenswert betrachtet werden, der Akt der Aufdeckung solcher Aspekte immer Gefahr läuft, in körperliche Privatbereiche einzudringen.

Dabei liegt auf der Hand, dass nicht alle Formen der Aufdeckung gleichermaßen relevant sind. Beispielsweise bedecken nicht alle Kleidungsstücke den Körper im Sinne einer solchen Abschirmung vor den Blicken der Öffentlichkeit. So ist es gängigerweise unproblematisch, Passagiere dazu aufzufordern, ihre Jacken abzulegen, denn Jacken fungieren nur sehr begrenzt als Bedeckung körperlich-privater Aspekte. Man kann davon ausgehen, dass Passagiere – sofern sie überhaupt eine Jacke anhaben – noch eine weitere Kleidungsschicht tragen, die genau diese Funktion der Abschirmung miterfüllt. Ganz ähnlich wie dies für die Innenseite von Taschen der Fall ist, kann eine derartige ‚bedeckende Kleidung‘ als Abschirmung vor den Blicken der Öffentlichkeit begriffen werden. Sicherheitstechniken wie Körperscanner, die über Millimeterwellen bedeckende Kleidung durchdringen und anschließend den Körper ohne diese darstellen, negieren somit genau diese abschirmende Funktion zu einem gewissen Grad.

Über die Abschirmung vor Blicken hinaus hat bedeckende Kleidung aber auch eine weitere Schutzfunktion für körperliche Privatheit, denn sie schützt bestimmte körperliche Bereiche auch vor der direkten Berührung durch Andere. Dabei wird die Berührung von Haut auf Haut unterhalb bedeckender Kleidungsschichten oft dem Bereich der Sexualität zugeordnet und gilt entsprechend weit-

hin als intim. Trotz dieser Schutzfunktion von Kleidung gilt die bewusste und vermeidbare Berührung des Körpers allgemein, auch über der Kleidung, als problematisch. Trotz dessen, dass die Grenzen der Sexualität ganz offenbar nicht an den medizinisch-juristischen Geschlechtergrenzen entlang verlaufen, werden gezielte Berührungen bei Kontrollen zumeist nur durch gleichgeschlechtliches Personal durchgeführt, um diese Grenze zumindest symbolisch deutlich zu markieren. Obwohl viele Personen solche Berührungen oberhalb der Kleidung grundsätzlich in bestimmten Kontexten – etwa beim Abtasten als Teil der Fluggastkontrollen – tolerieren, läuft die Berührung des Leibes gegen den Willen der Person entsprechend immer Gefahr, in Privat- oder Intimbereiche einzudringen (SO-LOVE 2009: 53).

Abgesehen von direkten Blicken und Berührungen des Körpers selbst betreffen kulturelle Normen der Zurückhaltung auch Informationen über Körperfunktionen: “Another contemporary aspect of privacy of the body is the concealment of certain bodily functions, such as urination, defecation, and copulation” (SO-LOVE 2009: 54). Dazu gehören auch gesundheitliche Informationen sowie allgemeiner die Frage, ob verdeckte körperliche Aspekte gewissen Normalitäts- und Schönheitserwartungen entsprechen (TRAUT u. a. 2010: 19). Diesbezüglich lässt sich der Begriff der körperlichen Privatheit auch um biometrische Informationen erweitern, bei denen individuelle Körpermerkmale erfasst und so Identitäten automatisiert festgestellt werden können. Zwar werden Gesichter, Fingerabdrücke, Handschriften und ähnliche biometrischen Verfahren zugängliche Merkmale in aller Regel nicht bewusst vor der Öffentlichkeit verdeckt. Allerdings führt die Erfassung und Katalogisierung derartiger Merkmale zur automatisierten Verarbeitung dazu, dass die schützende Anonymität großer Menschenansammlungen verloren geht: Der schützende Effekt, bloß als Teil einer Menschenmenge wahrgenommen zu werden, nicht aber als individuelle Person, wird dabei durch die biometrische Informationsverarbeitung negiert und der öffentliche Zugriff auf spezifische Privatpersonen ermöglicht (PETERMANN & SAUTER 2002: 89–93).

Die Frage, was tatsächlich als Teil des Körpers gilt, ist keineswegs trivial zu beantworten. So werden beispielsweise Prothesen und medizinische Geräte, die Körperfunktionen unterstützen oder sogar ganz übernehmen, für viele Menschen Teil ihrer leiblichen Identität. Diese werden in solchen Fällen also nicht einfach als hilfreiche, am eigenen Körper befestigte Gegenstände wahrgenommen, sondern als Teil des eigenen Leibes. Eine Berührung oder Aufdeckung von Prothesen oder medizinischen Geräten betrifft entsprechend durchaus ebenfalls körperliche Aspekte von Privatheit.<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup> Dies wird beispielsweise anhand der medial veröffentlichten Schilderung einer Person mit Armprothese deutlich, die um Kontrollen in einem abgeschirmten Raum bat: “A TSA agent came in ‘with one of those grey trays’ used to X-ray carry-ons, laptops and shoes, and left with her prosthesis. ‘I cannot tell you how my stomach felt – I thought the whole purpose of going into these screening rooms was for the privacy, not to have them take

Das Potential für eine Verletzung körperlicher Privatheit durch das Kontrollpersonal in der Grundfunktion der Aufdeckung besteht somit im Kern in einer Enthüllung oder einem Zugriff auf den Körper der Passagiere. Der Eingriff besteht dabei darin, dass das öffentliche Erscheinungsbild der Personen, das heißt ihre Entscheidung darüber, welche körperlichen Einblicke sie der Öffentlichkeit gewähren wollen und von wem sie bewusste und vermeidbare Berührungen zulassen möchte, unterlaufen wird. Durch derlei Eingriffe werden letztlich kulturell wie rechtlich verankerte Erwartungen verletzt, dass auch und insbesondere staatliches Handeln derartige Abschirmungen respektieren und Abstand zum Individuum halten muss.

*Vier Modi der Negation körperlicher Privatheit lassen sich hierbei unterscheiden: Das Kontrollpersonal kann in die körperliche Privatheit von Passagieren eingreifen, indem es (1) voraussetzt, dass ‚bedeckende Kleidung‘ entfernt wird oder selbst entfernt – sei es physisch oder über bildgebende Techniken – oder indem es (2) die Passagiere berührt. Zudem kann das Kontrollpersonal (3) Informationen über körperliche Aspekte erheben oder (4) biometrische Merkmale zu den Passagieren erheben und speichern.*

### 3.2.3 Verletzung der Privatheit individueller Lebensführung

Neben der Verletzung räumlicher und körperlicher Aspekte besteht ein weiterer Bereich der Privatheit, in den Fluggastkontrollen typischerweise eindringen können, in der Offenlegung von Informationen aus Bereichen der Lebensführung, welche die Passagiere als vertraulich betrachten und von denen sie annehmen, dass diese keine Rolle bei den Entscheidungen des Kontrollpersonals spielen sollten. Wie schon bei den anderen Typen von Privatheitsproblemen, so müssen wir auch mit Blick auf die Vertraulichkeit individueller Lebensführung zur Kenntnis nehmen, dass Wertungen zur Schutzwürdigkeit verschiedener Lebensbereiche kulturell und historisch stark variieren. Mit Blick auf die Privatheit der Sexualität etwa schreibt Solove:

“In medieval England, sexual transgression was seen as the community’s business. People would frequently launch public accusations about others engaging in forbidden sex. When individuals were caught in sexual iniquity, the church courts demanded a public confession.” (SOLOVE 2009: 55)

Allerdings lässt sich eine starke Tendenz in den europäischen Gesellschaften aufzeigen, soziale Verhältnisse, persönliche Überzeugungen, Kommunikation wie auch Sexualität der Sphäre der individuellen Lebensgestaltung zuzuordnen. Derartige Entscheidungsbereiche werden dann als ‚privat‘ im Sinne von ‚nur das Individuum betreffend‘ bezeichnet. Ihre Schutzwürdigkeit soll über individuelle

---

my prosthesis somewhere else. They don’t dismantle people who have arms and take their limbs elsewhere. You don’t have to check your arm at the door. To me, this is my arm” (ALLEN 2010).

Freiheitsrechte eingelöst werden, die einem öffentlichen, insbesondere staatlichen Eingriff enge Grenzen setzen und somit Raum für persönliche Lebensentwürfe lassen sollen – auch und gerade wenn diese der Mehrheitsmeinung entgegenstehen (PARENT 1983: 275–276).

Auch hier steht die Idee einer freien Entfaltung der Persönlichkeit im Zentrum eines möglichen Wertungskonflikts, wobei in der Rechtsprechung oft spezifischere Freiheitsrechte (Religionsfreiheit, Meinungsfreiheit) eine Rolle spielen. Letztlich stehen bei diesem Typus von Privatheitsproblemen biographische Hintergründe, Intentionen und Überzeugungen im Fokus der Aufmerksamkeit. Historisch wurden hierzu in der Philosophie wie auch in der Rechtsprechungspraxis eine ganze Reihe von schutzwürdigen Lebensbereichen expliziert. Diese umfassen unter anderem den Familienhintergrund, politische und religiöse Überzeugungen sowie berufliche und sexuelle Kontakte (US SUPREME COURT 2012: Justice Sotomayor, concurring: 3)<sup>125</sup>. Auch Kommunikationsinhalte sowie sexuelle Aktivitäten (SOLOVE 2009: 61–65, 2009: 54–56)<sup>126</sup> fallen darunter. Als schutzwürdig gelten solche Bereiche, insofern für diese vernünftigerweise ein gewisses Maß an Vertraulichkeit erwartbar ist (R. SCHMIDT 2007: 119). Selbst Informationen über Handlungen an öffentlichen Orten, die selbst aber nicht an die Öffentlichkeit gerichtet sind, unterliegen hierbei einem gewissen rechtlich garantierten Schutz und können nicht uneingeschränkt offengelegt werden (ECHR 2003). Im deutschen Recht haben sich dabei eine Reihe von Konzeptionen entwickelt, die die Idee einer freien Entfaltung der Persönlichkeit genauer ausformen. So entwickelte sich in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts etwa das ‚Recht auf informationelle Selbstbestimmung‘ sowie der rechtlich garantierte ‚Schutz informationstechnischer Systeme‘ (JARASS & PIEROTH 2012: 77).

Als einer der Kernbereiche des allgemeinen Persönlichkeitsrechts hat sich der Bereich der persönlichen Sexualität herausgebildet: „Im Einzelnen wird die Privatheit der Sexualsphäre geschützt ... und die sexuelle Selbstbestimmung. Daher schützt das Grundrecht auch die Geschlechtsumwandlung, einschl. der personenstandsrechtlichen Folgen ...“ (JARASS & PIEROTH 2012: 78). Hierin wird deutlich, dass es hinsichtlich der persönlichen Sexualität eine gewisse Schnittmenge zwischen körperlichen Aspekten von Privatheit und der Vertraulichkeit der Lebensführung gibt. Um die Trennschärfe der zu entwickelnden Typik zu

---

<sup>125</sup> Sotomayors Ausführungen beziehen sich zwar auf Praktiken des GPS-Trackings, allerdings lassen sich ihre Ausführungen durch den gemeinsamen Bezug auf individuelle Mobilität recht gut auf Wertungskonflikte bei Fluggastkontrollen übertragen.

<sup>126</sup> Aufgrund seines eigenen Erkenntnisinteresses hinsichtlich neuartiger informationstechnischer Herausforderungen für die Rechtsprechung fasst Solove viele der hier angesprochenen Lebensbereiche unter dem Begriff der Kommunikation zusammen. Mit Blick auf Fluggastkontrollen ist dieser Fokus auf Informationsvermittlung freilich deutlich weniger relevant, doch stellen sich ganz offenbar ähnliche Probleme mit Blick auf die Grundfunktion der Aufdeckung durch die Offenlegung vertraulicher Informationen, auch unabhängig von deren Übermittlung.

verbessern, ist es deshalb hilfreich, ein mögliches Unterscheidungskriterium zu definieren. Durch die Schwerpunktsetzung des hier besprochenen Typus auf *gestaltende* Elemente bietet es sich an, all jene Privatheitsaspekte innerhalb dieser Schnittmenge zur privaten Lebensführung zu zählen, die direkt mit den persönlichen Entscheidungen von Fluggästen zusammenhängen (etwa die Wahl der Sexualpartner), während solche Informationen, die die Resultate solcher Entscheidungen betreffen (etwa eine Geschlechtsumwandlung) oder auch Informationen, die nie wirklich dem Bereich der Entscheidung zugehörten (etwa eine sexuell übertragbare Krankheit), zu körperlichen Privatheitsaspekten zählen.

Abgesehen von der Offenlegung vertraulicher Informationen *über* die Lebensführung, können Fluggastkontrollen dadurch, dass sie den Passagieren bestimmte Handlungen vorschreiben, auch in die private Lebensgestaltung selbst eingreifen und sie dadurch einschränken. Als ein Beispiel hierfür können Verbote genannt werden, sich während der Kontrollen kritisch über diese zu äußern sowie darüber zu scherzen: “A typical TSA sign reads: ‘Attention: Making any jokes or statements during the screening process may be grounds for both criminal and civil penalties. All such matters will be taken seriously. We thank you for your restraint in this matter’” (SALTER 2011: 34; vgl. auch LEESE & KOENIGSEDER 2015). Auch bestimmte Handlungsvorschriften – etwa jene, bestimmte Kleidungsstücke oder Gegenstände abzulegen – können die private Lebensgestaltung ein Stück weit einschränken, wenn dabei kulturell oder religiös relevante Gegenstände betroffen sind. Denn nicht immer werden diese Gegenstände zum Verdecken von Körperpartien getragen, oft sollen sie auch eine ethnisch-kulturelle Zugehörigkeit ausdrücken oder haben einen religiösen Bedeutungsgehalt. Rechtsdogmatisch werden hierbei, wie oben erwähnt, demnach auch spezifischere und daher vorrangig zu klärende Fragen zur Meinungsfreiheit sowie Religionsfreiheit berührt, was für die moralpragmatische Entwicklung dieser Typik aber vernachlässigt werden kann. Wichtig ist es aber, diese umfassende Bedeutung der hierbei zentralen Wertung im Blick zu behalten, die freie Entfaltung der Persönlichkeit sei einer der Grundwerte unserer Gesellschaft und daher in besonderer Weise schützenswert.

Mit Blick auf die oben erwähnten Sicherheitstechniken der Verhaltensanalyse ist in Bezug auf die private Lebensführung dabei ebenfalls relevant, was in der Forschungsliteratur zu Überwachungspraktiken bereits vielfach ausgeführt worden ist, nämlich dass das Bewusstsein, unter Beobachtung zu stehen, oft zu einer erhöhten Selbstwahrnehmung und Vorsicht führt (etwa COHEN 2000: 1425–1426). Dies lässt sich als implizite Einschränkung von Freiheitsräumen zur persönlichen Lebensgestaltung begreifen, denn es ist anzunehmen, dass viele Passagiere unter expliziter Beobachtung ihre Sorglosigkeit im öffentlichen Verhalten verlieren und verstärkt ihr eigenes Verhalten kontrollieren, um keinen Verdacht zu erregen oder um nicht aus der Masse herauszustechen. Gerade mit Blick auf die oben ausgeführten offenen epistemologischen Fragen zur Objektivität und

Reproduzierbarkeit solcher Praktiken ist es plausibel anzunehmen, dass hierdurch ein verstärkter Normalisierungsdruck auf die private Lebensführung entsteht. Passagiere könnten aus Angst vor intensiveren Kontrollen oder auch ‚nur‘ vor zusätzlichen Unbequemlichkeiten darauf verzichten, ihre Persönlichkeit in gewohnter Weise auszudrücken.

Wenn in diesem Abschnitt von ‚Verletzung der Privatheit der Lebensführung‘ die Rede ist, so muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass dies nicht zwingend bedeutet, staatliches Handeln dürfe grundsätzlich nicht in diese Sphäre hineinreichen. In vielen Situationen ist es allgemein verbreitet, staatliche Intervention zu fordern, beispielsweise durch Gesetzgebungsverfahren, welche die Vertraulichkeit bestimmter Informationen zur Lebensführung sicherstellen sollen. Entsprechend beschränkt sich der Typus der Verletzung der Privatheit der Lebensführung durch Fluggastkontrollen auf die Aufdeckung zuvor nicht bekannter und nicht offensichtlicher Informationen potentiell vertraulicher Lebensbereiche, sowie Vorschriften, die zur effektiven Umsetzung der Aufdeckungstechniken persönliche Entfaltungsräume einschränken.

*Hierbei lassen sich vier Modi zur Negation von Privatheit individueller Lebensführung unterscheiden: Das Kontrollpersonal kann in die individuelle Lebensführung der Passagiere eingreifen, indem es (1) bestimmte Handlungen vorschreibt, durch welche diese ihre religiöse, politische oder kulturelle Persönlichkeit nicht in gewohnter Weise ausdrücken können; sowie indem es (2) Kontrolltechniken einsetzt, durch die sich Passagiere beobachtet fühlen und sich so einem erhöhten Normalisierungsdruck ausgesetzt sehen. Zudem kann das Kontrollpersonal (3) extern erhobene Informationen über das Privatleben der Passagiere als Entscheidungsgrundlage der Kontrollprozesse nutzen, oder (4) aufgedeckte Informationen, die Rückschlüsse auf die Lebensführung erlauben, zur späteren Verwendung speichern.*

### 3.2.4 Öffentliche Preisgabe von Privatheit

In den drei vorangegangenen Abschnitten habe ich je einen Typus wiederkehrender Privatheitsprobleme bei Fluggastkontrollen definiert als Eingriff durch das Kontrollpersonal in Lebensbereiche der betroffenen Passagiere hinsichtlich verschiedener Aspekte des Privaten. Ausgegangen bin ich dabei von der Grundfunktion der Aufdeckung durch die Kontrollen, wobei für alle drei Problemtypen lediglich das Verhältnis zwischen Kontrollperson und Fluggast betrachtet wurde. Der vierte Problemtypus soll den Blick weiten und Problemkonstellationen betreffen, bei denen private Lebensbereiche nicht nur für das Kontrollpersonal aufgedeckt, sondern auch für andere Personen offengelegt werden – etwa für die wartenden Passagiere.

Die ‚Preisgabe‘ privater Lebensbereiche als eigenständigen Problemtypus zu konzipieren, ist dabei nicht selbstverständlich. Gerade im rechtlichen Kontext betrifft eine solche Offenlegung zumeist dieselben Rechte, wie wenn der Eingriff durch das Kontrollpersonal isoliert betrachtet wird. Derartige Unterschiede wer-

den dann über die ‚Eingriffstiefe‘ berücksichtigt. Gerade hinsichtlich der bei Fluggastkontrollen zentralen Abwägung zwischen Sicherheitsgewinn, ökonomischen Faktoren und ethisch-gesellschaftlichen Nebenfolgen erweist es sich aber als sinnvoll, die Offenlegung privater Lebensbereiche für andere Passagiere als eigenständigen Problemtypus zu betrachten. Dies lässt sich insbesondere damit begründen, dass die Offenlegung *immer* als ein zusätzlicher Eingriff betrachtet werden kann, denn innerhalb der aktuell denkbaren Kontrollregime kann diese aus sich heraus *nie* einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn erzeugen. Dies kann deshalb ausgeschlossen werden, weil diese Offenlegung nicht mit der Funktion der Zugangskontrolle verschränkt ist und somit nicht zum Ausschluss von denjenigen Passagieren beitragen kann, die verbotene Gegenstände mit sich führen.

Es ist zudem wichtig zu bemerken, dass das Gegensatzpaar ‚öffentlich‘ und ‚privat‘ hier in einer anderen semantischen Bedeutung auftritt. Es bezieht sich nicht auf die Schutzwürdigkeit bestimmter Lebensbereiche vor der Aufdeckung gegenüber staatlichen Sicherheitsakteuren, sondern vielmehr auf deren Schutzwürdigkeit vor der Aufdeckung gegenüber ‚den Anderen‘ – das heißt auf den *Schutz vor Veröffentlichung*. Dieser Bedeutungsgehalt ist von Beginn an als ein zentraler Teil des Rechts auf Privatheit betrachtet worden, etwa in dem 1890 erstmals in den USA erschienenen Artikel von Samuel Warren und Louis Brandeis (1984), der als erste rechtliche Konzeption von Privatheit überhaupt gilt (SCHOEMAN 1984: 1). Darin reagieren Warren und Brandeis auf den technischen Wandel im Zeitungswesen mit der Forderung nach einer Weiterentwicklung des Rechts zum Schutz der Privatheit:

“Recent inventions and business methods call attention to the next step which must be taken for the protection of the person, and for securing to the individual what Judge Cooley calls the right ‘to be let alone.’ Instantaneous photographs and newspaper enterprise have invaded the sacred precincts of private and domestic life; and numerous mechanical devices threaten to make good the prediction that ‘what is whispered in the closet shall be proclaimed from the house-tops.’” (WARREN & BRANDEIS 1984: 76)

Der Problemtypus der öffentlichen Preisgabe von Privatheit betrifft demnach alle drei bereits identifizierten Verletzungen von Privatheitsaspekten, also die Negation von räumlicher und körperlicher Privatheit sowie die Negation der Privatheit individueller Lebensführung – allerdings gegenüber anderen Personen als dem Kontrollpersonal. Umgekehrt gesehen bezieht sich der Problemtypus auf eine wertende Erwartungshaltung gegenüber staatlichem Sicherheitshandeln, dass bei Kontrollen offengelegte schützenswerte Privatbereiche soweit wie möglich vertraulich behandelt werden. Der Problemtypus betrifft bei aktuell absehbaren Formen der Fluggastkontrollen zum einen die Offenlegung von Informationen, die bei den Kontrollen gewonnen werden, sowie zum anderen die Ermöglichung von Blicken der anderen Passagiere in Privatbereiche hinein. Andere, anhand der oben identifizierten Modi denkbare Verletzungen von Privatheit können hingegen als unwahrscheinliche und damit untypische Folgeprobleme vernachlässigt werden.



*Auch hier lassen sich vier Modi unterscheiden, in denen Privatheit bei Fluggastkontrollen öffentlich preisgegeben werden kann: Das Kontrollpersonal kann die Vertraulichkeit schützenswerter Privatbereiche verletzen, indem es (1) das öffentliche Erscheinungsbild der Passagiere unterminiert; sowie indem es (2) in Taschen und Koffern mitgeführte Gegenstände der Passagiere dem Blick anderer Passagiere preisgibt. Zudem kann das Kontrollpersonal (3) Informationen preisgeben, die bei den Kontrollen der Passagiere aufgedeckt wurden, oder (4) Informationen preisgeben, die bei den Kontrollen des Gepäcks aufgedeckt wurden.*

### 3.3 Schlechterstellung verletzlicher Gruppen

Die zweite Typik von nicht-intendierten Folgewirkungen beschäftigt sich mit Wertungskonflikten, die sich daraus ergeben, dass Individuen als Zugehörige einer bestimmaren Gruppe gegenüber Vergleichsgruppen schlechter gestellt werden. Oft werden diese Wertungskonflikte unter dem Begriff ‚Diskriminierung‘ verhandelt, wobei bereits deutlich wurde, dass auch dieser Begriff klärungsbedürftig ist. Wie ich oben herausgearbeitet habe, geht es dabei um eine benachteiligende Ungleichbehandlung von Mitgliedern bestimmbarer und als verletzlich geltender Personengruppen gegenüber einer angemessenen Vergleichsgruppe. In Bezug auf den Gegenstand dieser Arbeit wurde zudem deutlich, dass es bei Fluggastkontrollen insbesondere um eine Benachteiligung hinsichtlich der Verletzung von Privatheit geht.

Die philosophische Beschäftigung mit Diskriminierungsfragen kann zumindest bis auf Aristoteles’ Ausführungen zur Proportionalität in der Nikomachischen Ethik zurückgeführt werden (BOSHAMMER 2008: 233). Aristoteles beschäftigt sich hier mit Fragen der Verteilungsgerechtigkeit, welche sich letztlich auch recht stimmig auf die gerechte Verteilung *negativer* Folgewirkungen übertragen lassen. Dabei muss sich in einer Verteilung, die als gerecht zu beurteilen ist, auch das Verhältnis der betroffenen Personen untereinander ausdrücken. Nach Aristoteles läuft eine gerechte Verteilung öffentlicher Güter in einer Oligarchie somit faktisch auf ein völlig anderes Ergebnis hinaus als in einer Demokratie: Während sich in einer Oligarchie die Zuteilung zum Beispiel analog zum Reichtum bemessen könnte, gilt in der Demokratie ein Gleichheitsgebot für alle Bürger (ARISTOTELES 2008: 1131a). Geschichtlich erhält dieses Gebot zur Gleichbehandlung im Verhältnis zwischen Staat und Bürgern seit der Menschenrechtsbewegung freilich besonderes Gewicht; und so gilt Gleichheit, politisch wie philosophisch, mittlerweile als der entscheidende Orientierungspunkt für gerechte Verhältnisse überhaupt – so auch in John Rawls’ Konzept der Gerechtigkeit als Fairness (RAWLS 2005: 3–53). Das Gleichheitsgebot findet sich entsprechend in den meisten staatlichen Verfassungen verankert, etwa in Artikel 3 des deutschen Grundgesetzes. In der Rechtsprechung wurde hierbei eine Verletzung des Gleichheitsgebots allgemein gefasst als „Ungleichbehandlung von wesentlich

Gleichem“ (R. SCHMIDT 2007: 150), wobei auch das Grundgesetz viele der oben bereits erwähnten Gruppen explizit erwähnt.<sup>127</sup>

Gerade mit Blick auf mögliche *negative* Folgewirkungen von Sicherheitsmaßnahmen lässt sich recht gut an Becks (1986) Überlegungen zur Risikogesellschaft anschließen. Dieser argumentiert, dass für fortgeschritten moderne Gesellschaften nicht mehr so sehr Verteilungskonflikte um materielle Ressourcen kennzeichnend sind, sondern vielmehr Verteilungskonflikte um Risiken verschiedenster Art und deren Folgerisiken (BECK 1986: 25) – was die Kosten für Sicherheitsmaßnahmen gegen den globalen Terrorismus mit einschließt (BECK 2002). Entsprechend lassen sich Diskriminierungsprobleme bei Fluggastkontrollen gut als Wertungskonflikte hinsichtlich einer fairen Verteilung der Intensität von Eingriffen in private Lebensaspekte über gesellschaftliche Gruppen hinweg begreifen.

Wie oben bereits erwähnt, lassen sich Privatheits- und Diskriminierungsprobleme dabei nicht aufeinander reduzieren und Wertungskonflikte untereinander somit auch nicht aus sich heraus auflösen. Dies wird auch darin deutlich, dass es Situationen geben kann, in denen eine *Verschärfung* von Privatheitsproblemen eine *Entschärfung* von Diskriminierungsproblemen bedeuten kann:

“Unlike other *prima facie* morally wrong acts, such as lying, hurting, or manipulating, one cannot discriminate against some unless there are others who receive (or who would receive) better treatment at one’s hands ... I can rebut an accusation of having discriminated against someone by saying that I would have treated anyone else at least as badly in that situation.” (ALTMAN 2015)

Es ist wichtig zu bemerken, dass sich Diskriminierungsprobleme auch dann ergeben, wenn Handlungen gar nicht auf eine unterschiedliche Behandlung abzielen, sondern sich ‚lediglich‘ als nicht-intendierte bzw. schlicht nicht bedachte Folgen ergeben – etwa wenn die Bedürfnisse gehbehinderter Menschen beim Bau eines öffentlichen Verwaltungsgebäudes nicht berücksichtigt werden. Diesbezüglich ist die Unterscheidung zwischen direkter und indirekter Diskriminierung hilfreich, die sich auch in der Rechtsprechung etabliert hat. So hat etwa der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte für solche Fälle eine Reihe von recht unterschiedlichen Prüfkriterien entwickelt.

“Despite the differences, these criteria have a common thought behind them: a disproportionately disadvantageous impact on the members of certain salient social groups must not be written off as morally or legally irrelevant or dismissed as mere accident, but rather stands in need of justification. In other words, the impact must not be treated as wholly inconsequential, as if it were equivalent, for example, to a disproportionate impact on persons with long toe nails. Toe-nail group impact would require no justification, because it would simply be an accidental and morally inconsequential feature of

---

<sup>127</sup> Neben der Nennung der Gleichstellung von Mann und Frau als Aufgabe staatlichen Handelns werden hier im Rahmen des Benachteiligungsverbots als Grundlage zudem noch Geschlecht, Abstammung, Rasse, Sprache, Heimat und Herkunft, Glauben, religiöse oder politische Anschauungen sowie Behinderungen explizit genannt.

the act, at least in all actual societies. In contrast, the thought behind the idea of indirect discrimination is that, if an act has a disproportionately disadvantageous impact on persons belonging to certain types of salient social groups, then the act is morally wrong and legally prohibited if it cannot meet some suitable standard of justification.” (ALTMAN 2015)

Maßnahmen wie die Einführung von Quoten zur Berücksichtigung bestimmter gesellschaftlicher Gruppen (etwa Frauenquoten in Führungsgremien) weisen diesbezüglich zudem darauf hin, dass, mit Blick auf gesamtgesellschaftliche Kontexte, in bestimmten Situationen auch bewusste Ungleichbehandlungen akzeptierbar erscheinen können. Hier soll einer indirekten, durch institutionalisierte Strukturen hervorgerufenen Diskriminierung oder auch den Effekten früherer Diskriminierung gezielt entgegengewirkt werden, indem als verletzlich geltende und gesellschaftlich benachteiligte Gruppen in spezifischen Entscheidungssituationen bessergestellt werden (BOSHAMMER 2008: 234).

Der Begriff der Diskriminierung, sowohl in seiner rechtlichen wie auch in der moralphilosophischen Ausdeutung, nimmt dabei bereits vorweg, dass eine bestimmte Handlung als ungerechtfertigt und somit unzulässig beurteilt bzw. als sozial unerwünscht bewertet wird:

„Mit Blick auf das Phänomen der Diskriminierung lassen sich Bezeichnung und Bewertung kaum voneinander trennen. Diskriminierung gilt per se als moralisch verwerflich, als ungerecht und unfair, auch wenn sich zweifellos schwerwiegendere Fälle von weniger gravierenden unterscheiden lassen.“ (BOSHAMMER 2008: 235)

Gerade mit Blick auf die von mir intendierte graduelle Abstufbarkeit hinsichtlich der ‚Schwere‘ des Diskriminierungsproblems ist es also wichtig, Diskriminierung nicht im binären Sinne einer rein rechtlichen Entscheidung über die Zulässigkeit einer Kontrollpraxis zu verstehen. Vielmehr müssen diese im Sinne einer unfairen Verteilung von Folgerisiken begriffen werden, was sich für unterschiedliche Kontrollprozesse unterschiedlich stark manifestieren kann und was sich dann auch auf das Gewicht der dadurch implizierten Wertungskonflikte auswirkt.

Ich werde in den nächsten Abschnitten eine Differenzierung wiederkehrender Diskriminierungsprobleme von Fluggastkontrollen in vier Problemtypen vornehmen. Um die situative Verankerung zu stärken und um die vier Problemtypen noch stärker zu konkretisieren, werde ich – wie schon zuvor für die Privatheitsprobleme – zudem jeweils verschiedene *Modi* identifizieren, in welchen die betroffenen Diskriminierungsprobleme durch die Sicherheitskontrollen aufgeworfen werden.

### 3.3.1 Benachteiligung aufgrund unpassender Standardkontrollverfahren

Ein erster Typus von Problemkonstellationen, in denen bei Fluggastkontrollen Individuen als Zugehörige einer gesellschaftlich als verletzlich geltenden Gruppe schlechter gestellt werden, ergibt sich daraus, dass es für manche Passagiere nicht

praktikabel ist, über die standardmäßigen Prozesse kontrolliert zu werden. Wie ich in Abschnitt 2.2.2 bereits ausgeführt habe, ist es nicht immer möglich, eine für Primär- oder Nachkontrollen vorgesehene Detektionstechnik für alle Passagiere gleichermaßen zur Anwendung zu bringen. Gängige Ausnahmen bilden hierbei Personen mit eingeschränkter Mobilität (*persons with reduced mobility*, PRMs). So würde für Rollstuhlfahrer bei Metalldetektorschleusen beispielsweise so gut wie immer einen Alarm ausgelöst. Zudem ist es für viele Menschen nicht möglich, bestimmten Anweisungen zu folgen. Beispielsweise erfordern Körperscanner, dass Personen ohne Stütze für einige Sekunden ruhig stehen und die Arme frei über den Kopf heben können. Manche Modelle erfordern zudem eine zusätzliche Drehung. Gerade ältere Menschen, aber auch Kinder, Menschen mit Behinderungen etc., können dies nicht immer problemlos umsetzen.

Auch bei bestimmten elektronischen medizinischen Implantaten wie Herzschrittmachern wird davon abgeraten, bestimmte Kontrollverfahren zu durchlaufen, weil Störungen zwar unwahrscheinlich sind, aber dennoch nicht ganz ausgeschlossen werden können. Die Überlegung, biometrische Verfahren bei den Kontrollen einzusetzen, könnte in Zukunft zudem neue Probleme aufwerfen, denn für alle bisher bekannten Ansätze lässt sich eine Personengruppe bestimmen, die über diesen Ansätze jeweils nicht biometrisch erfasst bzw. wiedererkannt werden kann (*failure to enroll, false biometric rejection*) – ein Aspekt der Biometrie, der oft nur unzureichend berücksichtigt wird (PETERMANN & SAUTER 2002: 22). Mit Blick auf biometrische Fingerabdrücke könnte dies etwa bei Menschen mit Amputationen von Fingern der Fall sein.

In Fällen, in denen es nicht praktikabel ist, für Passagiere die Standardkontrollverfahren anzuwenden, werden für diese eigene, oft manuell durchgeführte Kontrollprozesse definiert (etwa US TSA 2016a). Je nachdem, wie diese alternativen Kontrollprozesse ausgestaltet sind, können sich dadurch Situationen ergeben, in denen sich deutlich stärkere Eingriffe in die Privatheit für diejenigen Passagiere ergeben, die über die alternativen Prozeduren kontrolliert werden. Als gesellschaftliche Gruppen, die aufgrund eines Minderheitenstatus oder einer schwachen politischen Position als verletzlich gelten, können hierbei, wie bereits erwähnt, insbesondere Menschen mit Behinderungen genannt werden, vor allem wenn diese die Bewegungsmöglichkeiten einschränken, sowie ältere Personen. Aber auch Träger bestimmter medizinischer Implantate, Prothesen sowie Menschen mit Amputationen können als verletzbare Gruppen genannt werden, für die Standardprozeduren gegebenenfalls nicht mehr anwendbar sind. Die relevante Vergleichsgruppe wäre in diesem Fall die Menge all jener Passagiere, die den Standardkontrollprozessen unterzogen werden. Für die genannten, ohnehin schon als verletzlich geltenden gesellschaftlichen Gruppen<sup>128</sup> besteht entsprechend das Risiko, dass diese durch die

---

<sup>128</sup> In Artikel 3 des deutschen Grundgesetzes werden Menschen mit Behinderungen explizit erwähnt. Die Charta der Grundrechte der Europäischen Union nennt in Artikel 21 zudem

alternativen Kontrollmethoden gegenüber der großen Mehrheit der Passagiere weiter benachteiligt werden. Fluggastkontrollen laufen somit Gefahr, die Risiken negativer Folgewirkungen – das heißt die Verletzung von privaten Lebensbereichen – unfair zulasten dieser Gruppen zu verteilen.<sup>129</sup> Je nachdem, wie deutlich alternative Kontrollprozesse die Passagiere gegenüber den Standardkontrollverfahren schlechterstellen, kann graduell unterschieden werden, ob und wie stark sich dieses Diskriminierungsproblem manifestiert.

Doch auch in einer weiteren Hinsicht können Kontrollverfahren für bestimmte Personengruppen ungeeignet sein, denn in vielen Fällen erfordert die Anwendung bestimmter Kontrolltechniken eine gewisse Vorbereitung durch das Ablegen bestimmter Gegenstände oder Kleidungsstücke. Bekannte Beispiele hierfür sind aus religiösen Gründen vorgeschriebene Kopfbedeckungen, etwa ein Kopftuch, eine Kippa oder ein Turban. Es für Passagiere notwendig zu machen, solche Kleidungsstücke oder Gegenstände vor den Kontrollen abzulegen, bedeutet für diese Personengruppe entsprechend einen deutlich größeren Eingriff in private Lebensaspekte als für Personen, die dazu aufgefordert werden, eine Baseball-Kappe abzulegen. Gesellschaftliche Gruppen, die in diesem Kontext als verletzlich gelten, lassen sich hier über die religiöse oder ethnisch-kulturelle Zugehörig-

---

auch Alter, genetische Merkmale oder einen gesetzlich anerkannten Minderheitenstatus als weitere Kriterien. Auch das deutsche Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz erwähnt ähnliche zusätzliche Kriterien wie etwa die sexuelle Identität.

<sup>129</sup> Die hier vorgeschlagene Perspektive auf Schlechterstellung von Behinderten berührt eine wichtige Debatte über die gesellschaftlichen Reaktionen auf und die Inklusion von Menschen mit Behinderungen. Ich kann auf diese hier nicht im Detail eingehen, es sei aber etwa auf Jörg Michael Kastls (2010) *Einführung in die Soziologie der Behinderung* verwiesen. Grundsätzlich ist es wichtig zu verstehen, dass alternative Kontrollverfahren für die Inklusion von Behinderten grundsätzlich wünschenswert sind – sie ermöglichen vielen Menschen mit Behinderungen überhaupt erst den Zugang zur zivilen Luftfahrt und implizieren somit Verbesserungen in ihrer Mobilität. Allerdings verdeckt ein rein auf die Verbesserung des Status quo ausgerichteter Blick, dass man hierbei von einem Normalzustand menschlicher Gesundheit ausgeht und ‚Behinderungen‘ sodann unpersönlich und quasi-naturalisiert als Einschränkungen der jeweils Betroffenen begreift. Ein Gegenmodell hierzu wird als ‚soziales Modell der Behinderung‘ bezeichnet, bei der die gesellschaftlichen Bedingungen als Faktoren hervorgehoben werden. Zentral ist dabei die auf das Englische zurückgreifende Unterscheidung von Behinderung in (*physical*) *impairment* und *disability*: „Unter ‚*impairment*‘ wurde die objektive Schädigung einer anatomischen Struktur oder eines körperlichen Prozesses verstanden, unter ‚*disability*‘ dagegen eine bestimmte Aktivitätseinschränkung und ein damit verbundener generell nachteiliger gesellschaftlicher Status ... Ein Anfang der 90er Jahre von der damaligen Aktion Sorgenkind benutzter deutscher Slogan, der das der Sache nach aufgreift, lautet: ‚Man ist nicht behindert, man wird behindert‘“ (KASTL 2010: 49). Dieses Konzept der Behinderung lenkt die Aufmerksamkeit entsprechend nicht nur auf körperliche Einschränkungen, sondern auch auf ‚Barrieren‘, beispielsweise wenn durch die Kontrollprozesse neue Hürden für PRMs beim Zugang zur zivilen Luftfahrt eingeführt werden, die dann durch alternative Kontrollprozesse ggf. nur unzureichend wieder zurückgenommen werden. Über den hier vorgeschlagenen vergleichenden Ansatz soll diese Perspektive auf Behinderungen ein Stück weit aufgegriffen werden, wie dies zum Beispiel für das Arbeitsrecht auch schon durch das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz geschehen ist.

keit bestimmen.<sup>130</sup> Eine weitere Gruppe lässt sich anhand ungewöhnlicher, von der gesellschaftlichen Erwartung abweichender Geschlechteridentitäten ausmachen, denn in vielen Fällen werden Kontrollprozeduren so differenziert, dass sie von Personen ‚gleichen‘ Geschlechts durchgeführt werden.<sup>131</sup> Fluggastkontrollen laufen also auch in diesen Hinsichten Gefahr, die Verletzung von privaten Lebensbereichen unfair zulasten verletzlicher Gruppen zu verteilen, wenn auf ungewöhnliche Geschlechteridentitäten nicht sinnvoll eingegangen werden kann. Als Vergleichsgruppe dient dabei jeweils die korrespondierende Mehrheitsgruppe der Passagiere, die von den Kontrollen in dieser Hinsicht nicht betroffen ist – zum Beispiel die Gruppe der Passagiere, bei denen Geschlechtsidentität und biologische Geschlechtsmerkmale übereinstimmen, oder die Gruppe all jener Passagiere, die keine religiös oder ethnisch-kulturell bedeutsame Kleidung tragen.

Als Reaktion auf eine Reihe von Protesten, insbesondere hinsichtlich des manuellen Abtastens religiös bedeutsamer Kopfbedeckungen (BRANAGH 2011; NEIYYAR 2011), hat sich übrigens vielerorts die Anwendung alternativer Kontrollprozesse durchgesetzt – etwa der Einsatz einer Kombination von Metalldetektor-Handgeräten mit Sprengstoffspuren-Detektoren (siehe hierzu auch Abschnitt 4.3.2). Dessen zum Trotz gehen auch heute noch immer wieder entsprechende Fälle durch die Presse (etwa ABDI-HERRLE 2016). Sofern die alternativen Prozesse adäquat ausgestaltet sind, können diese einen erhöhten Eingriff aber durchaus abmildern oder sogar in Gänze entschärfen. Auch hier kann graduell beurteilt werden, wie deutlich die Kontrollprozesse unter Berücksichtigung möglicher alternativer Kontrollmethoden solche Passagiergruppen stärker betreffen als die nichtbetroffene Mehrheitsgruppe, nämlich danach ob und wie stark sich dieses Diskriminierungsproblem manifestiert.

Noch eine weitere Problemkonstellation hat sich im Zuge der Passagierdifferenzierungen ergeben, nämlich in Folge der oben erwähnten Überlegungen einiger Akteure aus der Luftfahrtindustrie, den Zugang zu vereinfachten Kontrollen über die Zugehörigkeit zu kostenpflichtigen Vielfliegerclubs zu organisieren oder anderweitig an ökonomische Verwertungsmodelle zu koppeln. Sandel (2012: 15) hat diesbezüglich davor gewarnt, immer mehr öffentliche Güter über die Märkte zuzuteilen: „In einer Gesellschaft, in der alles käuflich ist, haben es Menschen mit bescheidenen Mitteln schwerer. Je mehr für Geld zu haben ist, desto schwerer fällt der Reichtum (oder sein Fehlen) ins Gewicht.“ Effektiv wird hier die Möglichkeit geschaffen, die Folgerisiken, die bei der Erzeugung eines öffentlichen Gutes (öffentliche Sicherheit) entstehen, gegen Geldzahlungen zu einem gewissen Grad zu ‚umgehen‘, das heißt stärker auf die anderen Passagiere abzuwälzen.

---

<sup>130</sup> Artikel 3 des deutschen Grundgesetzes, wie auch das deutsche Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz und Artikel 21 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union nennen diese Gruppen explizit.

<sup>131</sup> Das deutsche Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz und Artikel 21 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union erwähnen diese Gruppe.

„Die Kontrollen seien [laut Kritikern solcher Praktiken] ein Aspekt der nationalen Sicherheit und keine Annehmlichkeit wie etwa ein größerer Sitzabstand oder Vorrang beim Boarding. Die mit der Sicherheit an Bord verbundene Belastung sollten alle Passagiere gleichermaßen tragen.“ (SANDEL 2012: 26)<sup>132</sup>

Entsprechend lässt sich hier eine weitere Gruppe anhand ökonomischer Faktoren bzw. allgemeiner anhand der sozialen Herkunft<sup>133</sup> bestimmen. Die entsprechende Vergleichsgruppe ist hier die (vermutlich kleinere) Gruppe derer, die gegen Geldleistungen in Genuss der vereinfachten Kontrollen kommen. Mit Blick auf Aristoteles' Überlegungen zur Verteilungsgerechtigkeit in Demokratien und Reichtums-Oligarchien ließe sich dabei argumentieren, dass hier letztlich zwei inkompatible Verhältnismaßstäbe aufeinandertreffen, jener der bürgerlich-demokratischen Gleichheit in öffentlichen Fragen und jener der potentiellen Ungleichheit im Zugang durch das Marktprinzip.

*Zwei Modi lassen sich unterscheiden, in denen Fluggastkontrollen Individuen als Angehörige einer gesellschaftlich als verletzlich geltenden Gruppe schlechterstellen können: Zum einen (1) weil die Standardkontrollprozeduren für diese Passagiere nicht praktikabel oder unzumutbar sind und die alternativen Prozeduren deutlich stärker deren Privatheit verletzen; oder zum anderen (2) weil die Standardkontrollprozeduren für diese Passagiere einen deutlich stärkeren Eingriff in deren Privatheit bedeutet und keine adäquaten alternativen Prozeduren für sie vorgesehen sind.*

### 3.3.2 Benachteiligung aufgrund wiederkehrender Falschalarne

Ein zweiter Typus von Problemkonstellationen, in denen bei Fluggastkontrollen Individuen als Zugehörige einer gesellschaftlich als verletzlich geltenden Gruppe schlechter gestellt werden, ergibt sich daraus, dass bei manchen Passagieren wiederkehrend Falschalarne ausgegeben werden und es deshalb zu Nachkontrollen kommt, wodurch private Lebensbereiche dieser Passagiere stärker verletzt werden. Wie ich in Abschnitt 2.2.2 bereits ausgeführt habe, ist der Begriff ‚Falschalarm‘ nicht ganz eindeutig, denn es muss spezifiziert werden, ob sogenannte ‚natürliche Alarne‘ eingeschlossen sein sollen oder nicht. Als ein ‚falscher Alarm‘ wird in der Signalentdeckungstheorie eine Situation bezeichnet, in der ein Alarm ausgegeben wird, obwohl tatsächlich kein Signal vorhanden ist. Die zugrundeliegenden Signale können bei Detektionstechniken aber, wie oben aus-

---

<sup>132</sup> Sandel bezieht sich an der zitierten Stelle vor allem auf die Möglichkeit *schmellerer* Kontrollen, die ich in Abschnitt 3.4.1 in einem anderen Kontext noch berücksichtigen werde. Er erwähnt dann aber als Gegenargument der Befürworter solcher ‚Fast Tracks‘, dass die Kontrollintensität ja letztlich gleich bleibe. Darin, dass über Vielfliegerprogramme auch der Zugang zu weniger intensiven Kontrollen ermöglicht werden soll, zeigt sich aber bereits, dass auch hier das Marktprinzip zur Anwendung gebracht wird und sich entsprechende Wertungskonflikte ergeben.

<sup>133</sup> Das deutsche Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz und Artikel 21 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union erwähnen diese Gruppe.

geführt, zumeist nicht trennscharf unterschieden werden – so können Metalldetektoren verbotene metallische Gegenstände, etwa ein Messer, nicht von erlaubten metallischen Gegenständen wie Münzgeld unterscheiden. Wird durch nicht abgelegtes Münzgeld also ein Alarm ausgelöst, so ist dies mit Blick auf den Detektor kein falscher Alarm, denn es war tatsächlich ein Signal vorhanden. Wird der Blick aber auf die Kontrollprozesse insgesamt geweitet, so muss dieser ‚natürliche Alarm‘ dennoch als falscher Alarm betrachtet werden, denn ein verbotener Gegenstand ist hier nicht vorhanden. Stichprobenartige Nachkontrollen, bei denen auf rein zufälliger Basis ein Alarm ausgegeben und entsprechende Sekundärkontrollen veranlasst werden, spielen hier hingegen keine Rolle, denn sie betreffen alle Passagiere in gleicher Weise.

Auch im Forschungsprojekt DETECTER wurde dabei darauf hingewiesen, dass der Gebrauch bestimmter Techniken dazu führen kann, dass sich für bestimmte verletzbare Gruppen falsche Alarme und die damit verbundenen negativen Konsequenzen häufen können (GUELKE 2011: 36). Dies wird auch mit Blick auf die in Abschnitt 3.3.1 bereits erwähnten gesellschaftlichen Gruppen deutlich, denn hier ergeben sich ganz ähnliche Probleme. Wie etwa eine medizinische Studie belegt, können metallische Implantate, insbesondere die bei älteren Personen deutlich verbreiteteren ‚neuen Hüftgelenke‘, die Fehlalarmrate von Metalldetektorportalen deutlich erhöhen:

“One hundred and twenty-nine volunteers with a total of 149 implants were asked to walk through an M-Scope three-zone metal detector at two sensitivity settings. Low sensitivity was equivalent to the United States Transport Security Administration setting for regular security, and high sensitivity was equivalent to its standard for high security ... Seventy-seven (52%) of the 149 implants were detected by the metal detector at one or both settings ... The overall rate of detection was 88% for prosthetic replacements compared with 32% for plates ... All total hip replacements and 90% of the total knee replacements were detected at the low-sensitivity setting. Intramedullary nails and Kirschner wires were not detected.” (RAMIREZ u. a. 2007: 742)

Die oben beschriebenen Körperscanner, die kein Bild des Körpers mehr ausgeben, sondern anhand eines Bilderkennungs-Algorithmus automatisiert entscheiden, ob ein Alarm ausgegeben werden soll, weisen auf andere mögliche Problemkonstellationen hin. So basiert die automatische Detektion zumindest teilweise auf einer Anomalie-Detektion, weshalb eine ganze Reihe möglicher Gründe für vermehrte Alarme angeführt werden können. So können die Geräte aus technischen Gründen beispielsweise Brustprothesen oder mit zunehmendem Alter vermehrt genutzte Schutzhosen bei Inkontinenz nicht von unter der Kleidung versteckten Gegenständen unterscheiden und auch für gewöhnlich verdeckt getragene Urinbeutel sowie künstliche Darmausgänge führen zu ‚natürlichen Alarmen‘ (TRAUT u. a. 2010: 17). Als für diesen Problemtypus relevante und verletzlich geltende gesellschaftliche Gruppen können hierbei ganz ähnliche Personenkreise identifiziert werden wie schon für den ersten Problemtypus. Insbesondere Menschen mit Behinderungen können hier genannt werden, sowie äl-



tere Personen, Träger bestimmter medizinischer Implantate und Prothesen sowie Menschen mit Amputationen.

Doch auch Personen, die aus religiösen Gründen oder aus Gründen der ethnisch-kulturellen Zugehörigkeit bestimmte Gegenstände bzw. Kleidungsstücke nicht ablegen wollen und von denen dies auch nicht verlangt wird, können als relevante Personengruppen aufgeführt werden. Auch solche Gruppen können einer deutlich höheren Falschalarmrate ausgesetzt sein, etwa sofern religiöse Kopfbedeckungen zu Häufungen von Fehlalarmen führen. Entsprechend kann dies für verletzbare Gruppen durchaus eine Schlechterstellung hinsichtlich ihrer privaten Lebensführung bedeuten.

Als Vergleichsgruppe ließe sich hier die Allgemeinheit der Passagiere anführen, deren Fehlalarmrate mit jener dieser Gruppen verglichen werden könnte. Besteht für verletzbare Gruppen eine substantiell größere Wahrscheinlichkeit, Nachkontrollen unterzogen zu werden, so kann je nachdem, wie viel stärker die Nachkontrollen dabei die Privatheit der Passagiere verletzen, graduell unterschieden werden, ob und wie stark sich dieses Diskriminierungsproblem manifestiert.

*Auch hier lassen sich zwei Modi unterscheiden, in denen Fluggastkontrollen Individuen als Angehörige einer gesellschaftlich als verletzlich geltenden Gruppe schlechterstellen können: Zum einen (1) weil Fehlalarmraten aufgrund physischer Eigenschaften für diese Personen deutlich höher liegen, oder (2) weil das erlaubte Nicht-Ablegen von Kleidungsstücken oder Gegenständen, die sie aus kulturellen oder religiösen Gründen nicht ablegen wollen, höhere Fehlalarmraten impliziert.*

### 3.3.3 Mangelnder Schutz vor Benachteiligung aufgrund falscher Daten

Ein dritter Typus von Problemkonstellationen, in denen bei Fluggastkontrollen Individuen als Zugehörige einer gesellschaftlich als verletzlich geltenden Gruppe schlechter gestellt werden, bezieht sich auf die Nutzung von Daten, die nicht durch die technischen Kontrollprozesse selbst erhoben werden. Durch die Nutzung solcher ‚externen Daten‘ unterscheidet sich dieser Typus in zentraler Weise von Problemkonstellationen des zweiten Typus. Dabei wurde auch schon im Projekt DETECTER darauf hingewiesen, dass die Verarbeitung gespeicherter Informationen zu diskriminierenden Effekten führen kann (GUELKE 2011: 36). Solche ‚externen Daten‘ werden insbesondere dann relevant, wenn diese als Basis dafür genutzt werden, Passagiere in Risikogruppen einzuteilen. Für die Betrachtung direkter Formen von Diskriminierung ist dies sicherlich besonders wichtig.

Zunächst ist es hilfreich, die drei in Abschnitt 2.3.2 unterschiedenen Formen von Passagierdifferenzierungen hinsichtlich ihres Potentials zu betrachten, als verletzlich geltende Gruppen schlechter zu stellen. Diesbezüglich scheinen lagebasierte Fluggastkontrollen zunächst recht unproblematisch zu sein. Sie greifen auf Informationen zurück, die vornehmlich gesellschaftliche Querschnitte betreffen – etwa die Bedrohungslage für einen bestimmten Flughafen für eine be-

stimmte Zeitspanne, was dann alle Passagiere gleichermaßen betreffen würde, oder aber die Bedrohungslage für einen bestimmten Flug. Für letztere ist es zwar durchaus denkbar, dass bestimmte verletzbare Gruppen durch die Nutzung bestimmter Flüge systematisch häufiger betroffen sind als andere. Dies würde auf ethnisch oder auch religiös identifizierbare Gruppen hindeuten, denn für die Risikoanalysen scheinen Start- und Zielflughafen, sowie Nationalität der Fluglinie durchaus relevante Faktoren zu sein. Allerdings scheinen bei dieser Form der Fluggastkontrolle zumindest auf absehbare Zeit insbesondere solche Flüge als Risikoflüge kategorisiert zu werden, die nicht direkt auf Gruppen hinweisen, die in Europa als verletzlich gelten – so wäre dies etwa für Flüge in die USA der Fall.

Hinsichtlich der Verwendung von Passagierprofilen sowie von Daten, die vor den eigentlichen Kontrollprozessen über Techniken der Verhaltensanalyse erhoben werden, hatten sich in Abschnitt 2.3.2 allerdings bereits eine Reihe von Problemkonstellationen angedeutet. Dabei ist es mit Blick auf Diskriminierungsfragen irrelevant, ob die genutzten Daten falsch sind, das heißt nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen, oder ob sie korrekt aber unvollständig sind. Letzteres würde bedeuten, dass zusätzliche Informationen dazu führen würden, dass die Risikokategorisierung anders ausfallen würde. Ein Beispiel hierfür wäre, wenn zusätzliche Informationen zu einer als Hochrisikopassagier klassifizierten Person zu dem Schluss führen würde, dass von dieser tatsächlich keine Bedrohung für die zivile Luftfahrt ausgeht. Letztlich trifft dies aber bei profil- oder verhaltensbasierter Fluggastdifferenzierung so gut wie auf alle als Hochrisikopassagier klassifizierten Personen zu, denn bei so gut wie allen von ihnen erweist sich am Ende doch, dass sie keinen Angriff auf die zivile Luftfahrt planen. Weil Diskriminierungsfragen das Verhältnis gesellschaftlich relevanter Gruppen untereinander betreffen, die Zahl tatsächlicher Angreifer auf die zivile Luftfahrt aber letztlich so verschwindend gering ist, kann die Frage vernachlässigt werden, ob ein gewisser Prozentsatz der Hochrisikopassagiere nicht vielleicht *zu Recht* so klassifiziert wurde. Mit Blick auf die Definition dieses Typus von Diskriminierungsproblemen stellt sich demnach die Frage, ob gesellschaftlich als verletzlich geltende Gruppen substantiell häufiger als Hochrisikopassagiere kategorisiert werden. Als relevante und verletzlich geltende gesellschaftliche Gruppen scheinen religiöse, politische und ethnische Gruppen anhand der in Abschnitt 2.3.2 erwähnten Presseberichte am ehesten in Frage zu kommen. Als relevante Vergleichsgruppe kann hierfür wiederum auf den Gesamtdurchschnitt der Passagiere zurückgegriffen werden.

Wie ich oben bereits ausgeführt habe, ist es im Rahmen dieser Arbeit allerdings nicht möglich, die Kriterien solcher Risikoklassifikationen genauer zu betrachten, denn diese werden in aller Regel als geheim eingestuft. Für den Zweck dieser Typik möchte ich daher vorschlagen, einen alternativen Weg zu gehen, der konsistent an eine für andere Rechtsbereiche in der EU verbreitete Praxis des *gesetzgeberischen Schutzes* vor Diskriminierung anschließt. So ist es zum Beispiel auch in anderen Kontexten für Angehörige benachteiligter gesellschaftlicher

Gruppen zumeist sehr schwer nachzuweisen, dass Entscheidungskriterien diskriminierend wirken. Deshalb wurde für manche Bereiche, unter anderem für das Arbeitsrecht, durch §22 des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes eine Beweislastumkehr eingeführt: Arbeitgeber müssen demnach nachweisen können, dass ihre Entscheidungskriterien nicht diskriminierend wirken. Analog hierzu schlage ich vor, den dritten Problemtypus als ‚*mangelnden Schutz vor Benachteiligung*‘ zu konzipieren, zumal diese Sichtweise den Anspruch der betroffenen Personen stärkt. Konzeptuell verdeutlicht dies den hier im Mittelpunkt stehenden Wertungskonflikt zwischen der Gewährleistung von Schutz für das Individuum vor Angriffen auf die zivile Luftfahrt und dem rechtlich garantierten Schutz vor staatlichen Übergriffen in Form einer unfairen Benachteiligung als Zugehöriger einer bestimmten sozialen Gruppe.

Durch diese alternative Konzeption verschiebt sich der Problemfokus weg vom direkten Vergleich zweier gesellschaftlicher Gruppen hin zu den konkreten Schutzmechanismen, insbesondere in rechtlicher Hinsicht. Konkret besteht der Problemtypus eines mangelnden Schutzes vor Benachteiligung aufgrund falscher (oder fehlender) Daten in einer Kombination aus der Frage, ob eine profil- oder verhaltensbasierte Passagierdifferenzierung in Risikogruppen überhaupt stattfindet, ob eine solche Klassifizierung zu einer substantiell stärkeren Verletzung der Privatheit führt und ob die Gründe für eine solche Klassifizierung dem Passagier zugänglich gemacht werden bzw. ob der Nachweis für den Passagier erbracht werden kann, dass die zugrunde gelegten Daten zu keinen diskriminierenden Effekten führen. Besteht dabei kein ausreichender Schutz, so kann je nachdem, wie viel stärker die angewandten alternativen Kontrollprozesse die Privatheit der Passagiere verletzen, graduell unterschieden werden, ob und wie stark sich dieser mangelnde Schutz vor Diskriminierung manifestiert.

Freilich gilt dies nicht nur mit Blick auf die Klassifizierung als Hochrisikopassagier, sondern in gleicher Weise auch hinsichtlich der Frage, ob bestimmten verletzlichen Gruppen der Zugang zu einer etwaigen Niedrigrisikokategorie erschwert wird. Hier lässt sich dann analog fragen, ob eine solche Kategorisierung stattfindet, ob die entsprechenden Kontrollprozesse die Privatheit substantiell besser schützen als diejenigen, die auf die große Mehrheit der Passagiere angewendet werden, und ob Passagieren gegebenenfalls die Gründe für eine Ablehnung zugänglich gemacht werden bzw. ob ein Nachweis erbracht werden kann, dass die zugrunde gelegten Daten zu keinen diskriminierenden Effekten führen.

*Entsprechend lassen sich zwei Modi unterscheiden, in denen Fluggastkontrollen Individuen als Angehörige einer gesellschaftlich als verletzlich geltenden Gruppe schlechterstellen können: Zum einen (1) weil sie keinen adäquaten Schutz vor Benachteiligungen gewährleisten, die aufgrund der Nutzung externer Profil- oder Verhaltensdaten zur Identifizierung von Hochrisikopassagieren entstehen; oder (2) weil sie keinen adäquaten Schutz vor Benachteiligungen gewährleisten, die den Zugang zur Gruppe der Niedrigrisikopassagiere betreffen und aufgrund der Nutzung externer Profil- oder Verhaltensdaten entstehen.*

### 3.3.4 Verletzung der Privatheit von Nicht-Passagieren

Ein vierter und letzter Typus von Problemkonstellationen, in denen bei Fluggastkontrollen Individuen einer unverhältnismäßigen Benachteiligung unterzogen werden können, besteht in der Frage, ob durch die Kontrollen auch Privatheitsaspekte von Nicht-Passagieren verletzt werden. Streng genommen handelt es sich hierbei nicht mehr um ein Diskriminierungsproblem: Zum einen ist die Unterscheidung zwischen Passagieren und Nicht-Passagieren temporärer Natur, denn wer heute lediglich einen Verwandten am Flughafen verabschiedet (Nicht-Passagier), kann morgen bereits selbst mit dem Flugzeug reisen (Passagier). Zum anderen bildet die Gruppe der Nicht-Passagiere keine gesellschaftlich als verletzlich betrachtete Gruppe, sie gehört vielmehr zum gesellschaftlichen Querschnitt. Diese Gruppe soll hier dennoch eigenständig hinsichtlich einer potentiellen unverhältnismäßigen Schlechterstellung betrachtet werden, was sich insbesondere in den aktuellen Entwicklungen wie der oben erwähnten Verhaltensanalyse begründet. Diese zielen, wie oben erwähnt, darauf ab, im Vorfeld der eigentlichen Fluggastkontrollen am Checkpoint bereits einige Daten zu erheben, etwa um Passagiere in Risikogruppen zu kategorisieren. Vorgelagerte Kontrollen können dann allerdings auch Personen betreffen, die selbst gar nicht mit dem Flugzeug reisen. Da eine derartige Verletzung der Privatheit von Nicht-Passagieren aber keinen konkret benennbaren Sicherheitsgewinn bedeuten kann, steht diesen Eingriffen letztlich nichts gegenüber, was sie gesellschaftlich aufwiegen könnte. Entsprechend bildet die Verletzung der Privatheit von Individuen, *die selbst gar nicht fliegen wollen*, eine eigenständige Problemkonstellation der Schlechterstellung jener Gruppe von Personen.

Als problematische Schlechterstellung gilt hier demgemäß jede Form der Aufdeckung, die im Vorfeld der Fluggastkontrollen geschieht und auch Nicht-Passagiere betrifft, aber letztlich dennoch darauf abzielt, die zivile Luftfahrt vor Angriffen *durch Passagiere* zu schützen. Freilich werden zum Zweck des Schutzes des Flughafens selbst bereits eine Vielzahl von eigenständigen Sicherheitsmaßnahmen unternommen werden, etwa die Videoüberwachung großer Teile des Flughafens. Solche Maßnahmen sind allerdings nicht Gegenstand dieser Typik, denn sie beziehen sich auf ein anderes Sicherheitsproblem und müssen somit im Kontext anderer Wertungskonflikte betrachtet werden.

In der EU wird der Bereich der Fluggastkontrollen aktuell recht klar vom restlichen Bereich des Flughafens abgegrenzt. Da grundsätzlich nur Personen in den Sicherheitsbereich gelangen sollen, die selbst fliegen, nicht aber einfache Besucher oder Begleitpersonen,<sup>134</sup> wird vor den Kontrollen in aller Regel überprüft, ob die Person in Besitz eines gültigen Bordingpasses ist. Entsprechend sind die

---

<sup>134</sup> Ich lasse hier Personen außen vor, die im Sicherheitsbereich arbeiten oder anderweitig in legitimem, offiziell genehmigtem Auftrag die Luftseite betreten, ohne selbst zu fliegen.

Kontrollen hier physisch wie optisch recht klar vom öffentlich zugänglichen Bereich getrennt und es ist fast ausgeschlossen, dass eine Person kontrolliert wird, ohne dass diese wirklich fliegen möchte und ohne dass sie sich bewusst wäre, den Kontrollbereich zu betreten. Allerdings werden die Grenzen des Kontrollbereichs in neueren Kontrollkonzepten durchaus unklar – etwa bei Verhaltensanalysen im Vorfeld der Kontrollen oder auch bei Überlegungen zu ‚verteilten Checkpoints‘, welche die einzelnen Kontrollschritte in Zukunft weitläufiger und offener gestalten könnten.<sup>135</sup> Hierbei könnten gegebenenfalls Uneindeutigkeiten bezüglich des Bereichs, in dem solche Kontrollen durchgeführt werden, entstehen. Zudem können Nicht-Passagiere natürlich auch dadurch betroffen sein, dass Kontrollen auch bewusst verdeckt im öffentlich zugänglichen Bereich durchgeführt werden. Insofern ist es wichtig, derartige, sich abzeichnende Problemkonstellationen bereits jetzt zu berücksichtigen.

*Hierbei lassen sich zwei Modi unterscheiden, in denen Fluggastkontrollen die Privatheit von Nicht-Passagieren verletzen können: Zum einen (1) durch Kontrollen, auf die transparent und deutlich hingewiesen wird und die auf einen klar umgrenzten Bereich bestimmt sind; oder (2) indem Kontrollen verdeckt in Bereichen durchgeführt werden, die öffentlich zugänglich sind.*

### 3.4 Beitrag zur Restriktion offener Gesellschaften

Die dritte Typik von nicht-intendierten Folgewirkungen beschäftigt sich mit Wertungskonflikten, welche darin bestehen, dass zur Gewährleistung öffentlicher Sicherheit *gesellschaftliche Freiheitsräume* eingengt werden. Dabei müssen Fluggastkontrollen im Kontext einer allgemeineren Sorge davor betrachtet werden, dass ein offener Charakter der jeweiligen Gesellschaften zunehmend verloren gehen könnte, weil Grundfreiheiten durch Sicherheitsmaßnahmen in immer mehr Bereichen des öffentlichen Lebens eingeschränkt werden. Diese Sorge betrifft zwar grundsätzlich auch die in den ersten beiden Kategorien besprochenen Privatheits- und Diskriminierungsprobleme; allerdings lässt sich neben diesen individuums- bzw. gruppenbezogenen Wertungskonflikten eine eigenständige Problemtypik darin begreifen, dass sich diese auf eine längerfristige und breitere gesellschaftliche Entwicklung bezieht, bei der sich kaum abschätzen lässt, wen sie wann konkret negativ betreffen könnte. Für sich genommen mögen Sicher-

---

<sup>135</sup> Derartige Kontrollkonzepte wurden etwa auch im Forschungsprojekt XP-DITE angedacht, wobei der Kontrollbereich dann aus verschiedenen Stationen bestehen könnte, die in beliebiger Reihenfolge durchlaufen werden können. Der Kontrollbereich könnte dann, so die Überlegung, offener gestaltet, Wahlmöglichkeiten eröffnet und lange Schlangen gegebenenfalls besser vermieden werden. Mit Blick auf eine Kombination mit zukünftigen Kontrolltechniken, bei denen eventuell keine Kooperation der Passagiere mehr erforderlich sein wird (*seamless screening*), ist es entsprechend wichtig zu prüfen, ob der Kontrollbereich tatsächlich klar abgegrenzt ist.

heitsmaßnahmen zwar jeweils individuell tolerierbar und die Reichweite ihrer Konsequenzen begrenzt erscheinen, doch bedeutet dies nicht, dass sich ihre Folgewirkungen nicht auch als Teil einer breiteren Entwicklung entfalten. Diesbezüglich hatte ich oben auch bereits auf die in der sogenannten *boiling-frog*-Metapher ausgedrückte Befürchtung verwiesen, dass sich eine derartige Entwicklung aufgrund ihrer Kontinuierlichkeit und Langfristigkeit unterhalb der Aufmerksamkeitsschwelle betroffener Öffentlichkeiten vollziehen könnte. Jeder der in der Folge zu entwickelnden Problemtypen verweist deshalb auf eine breitere Entwicklung der Restriktion von Grundfreiheiten, die einen offenen Charakter der jeweiligen Gesellschaften garantieren sollen.

Der Begriff der ‚Offenheit‘ und sein Bezug zu ‚Grundfreiheiten‘ bleibt in diesem Aufriss noch einigermaßen abstrakt. Zur näheren Bestimmung können wir zunächst auf Popper (1947) verweisen, der das Konzept der ‚Offenen Gesellschaft‘ als Gegenbegriff zur ‚Geschlossenen Gesellschaft‘ verwendet. Beide Begriffe bezeichnen dabei idealisierte Gesellschaftsmodelle, die sich insbesondere in ihrem Zukunftsbezug unterscheiden. Geschlossene Gesellschaften zeichnen sich dadurch aus, dass sie kritische Rückfragen über geschichtliche Annahmen, über die Gültigkeit von Werturteilen, oder auch die Wahrheit von religiösen Glaubensinhalten ideologisch ausschließen und die Idee einer ‚harmonischen‘, in sich aber geschlossenen Gesellschaftsordnung verfolgen. Als eines der prominentesten philosophiegeschichtlichen Beispiele hierfür versteht Popper etwa die Staatskonzeption Platons. ‚Offene‘ Gesellschaftsmodelle hingegen erlauben Kritik und Offenheit gegenüber postulierten Werten, religiösen Wahrheiten oder vorhergesagten Entwicklungen und öffnen dadurch Möglichkeitsräume in der persönlichen und gesellschaftlichen Entwicklung (POPPER 1947: 149–177) – wobei dieses von Popper favorisierte Modell letztlich auf eine freiheitlich-demokratische Grundordnung in liberaler Tradition abzielt. Mit Blick auf einen möglichen Wertungskonflikt zur Gewährleistung öffentlicher Sicherheit könnte man eine ‚offene Gesellschaft‘ – lose an Popper orientiert – dadurch charakterisieren,

„dass nicht alles Fremde oder sonst von den gesellschaftlichen Normen oder Erwartungen Abweichende unter Generalverdacht gestellt und einem allmächtigen Kontroll- und Überwachungsstaat ausgeliefert wird, sondern dass man Toleranz bewahrt und die Freiheit und Privatsphäre der Bürger respektiert.“ (PERRON 2012: 20)

Situativ auf Prozesse zur Fluggastkontrolle bezogen, lässt sich dies noch stärker konkretisieren, indem man abermals auf die beiden Grundfunktionen der Kontrollen zurückgreift. So verweist die Grundfunktion der Zugangskontrolle zunächst darauf, dass etwaige Einschränkungen gesellschaftlicher Grundfreiheiten die grundsätzlichen Bedingungen betreffen, unter denen Menschen Zugang zur zivilen Luftfahrt haben. Das heißt, die hier relevanten Aspekte der ‚gesellschaftlichen Offenheit‘ betreffen die *Bewegungsfreiheit* von Menschen vor dem Hintergrund zunehmender gesellschaftlicher Mobilität. Entsprechende Problemkonstellationen der ‚Behelligung von Reisenden‘ werde ich in Abschnitt 3.4.1 näher be-

trachten. Weiterhin lässt sich spezifizieren, dass die Grundfunktion der Aufdeckung zwar zunächst auf Privatheitsprobleme verweist. Allerdings lässt sich gleichzeitig festhalten, dass manche Formen von Fluggastkontrollen Informationen nutzen, die *an anderer Stelle* aufgedeckt wurden oder selbst auch Daten speichern, die *von anderen Stellen* genutzt werden können. Hieraus ergeben sich Fragen des *Datenschutzes*, die über Eingriffe in individuell zuordenbare und konkret benennbare private Lebensbereiche hinausreichen. Entsprechende Problemkonstellationen eines ‚mangelnden Schutzes vor Datenmissbrauch‘ werde ich in Abschnitt 3.4.3 näher betrachten.

Das Zusammenspiel der beiden Grundfunktionen und der sich für Fluggastkontrollen ergebenden Entscheidungslogiken, die – wie ich in Kapitel 2 ausgeführt habe – sowohl risikoanalytische Kategorisierungen wie auch kaskadenartige Alarmprozesse umfassen, verweist noch auf zwei weitere Problemtypen. Es verweist zum einen auf die liberale Forderung einer prinzipiellen *Anfechtbarkeit* von Fehlverhalten oder Fehlentscheidungen auf Seiten der staatlichen Sicherheitsakteure. Entsprechende Problemkonstellationen einer ‚mangelnden Rechenschaft‘ werde ich in Abschnitt 3.4.2 betrachten. Zum anderen ergeben sich aus risikoanalytischen Kategorisierungen und den kaskadenartigen Alarmprozessen aber auch Fragen nach einer adäquaten öffentlichen Kommunikation von Informationen zu den technischen Prozessen und Entscheidungen. Derartige Problemkonstellationen einer ‚mangelnden Transparenz‘ werde ich schließlich in Abschnitt 3.4.4 besprechen.

### 3.4.1 *Behelligung von Reisenden*

Wie oben beschrieben, wird durch die Grundfunktion der Zugangskontrolle ein erster relevanter Aspekt ‚gesellschaftlicher Offenheit‘ betroffen, nämlich der des Zugangs zur Mobilität durch Flugreisen. Entsprechend kann ein erster Problemtypus zur Restriktion offener Gesellschaften dadurch bestimmt werden, dass die Bedingungen, unter denen Personen der Zugang zur zivilen Luftfahrt erlaubt wird, gegebenenfalls deren Bewegungsfreiheit einschränken. Die körperliche Fortbewegungsfreiheit gehört sicherlich mit zum Kern der Abwehrrechte, die in der liberalen Tradition Personen Schutz gegenüber staatlichen Übergriffen garantieren sollen. Als Extremformen des staatlichen Eingriffs in die Bewegungsfreiheit gelten dabei die zwangsweise Festsetzung an einem Ort (Verhaftung) wie auch die zwangsweise Verbringung an einen anderen Ort. Die rechtliche Garantie eines Schutzes vor willkürlicher Verhaftung und Verbringung spielt in der Verfassungs- und Menschenrechtsgeschichte schon früh eine Rolle – in England formuliert schon die Magna Charta von 1215 ein solches Recht, das in den Forderungen der Petition of Right von 1628 noch einmal bestärkt und erweitert wird.

Historisch gesehen hat sich der Schutzbereich dieses Freiheitsrechts im Laufe der Zeit deutlich erweitert. Das im deutschen Grundgesetz ganz allgemein als

„Freiheit der Person“ bezeichnete Recht schützt die „Freiheit, einen beliebigen Ort aufzusuchen, sich dort aufzuhalten oder ihn zu verlassen“ (R. SCHMIDT 2007: 144). Der Entzug dieser Freiheit, etwa bei der zwangsweisen Verhaftung oder Verbringung durch Behörden, stellt dabei zwar den „Hauptfall der Freiheitsbeschränkung“ dar, doch wird rechtlich schon eine „kurzfristige Behinderung der Fortbewegungsfreiheit“ als ein Eingriff in dieses Recht betrachtet: „Jede diesbezügliche Hinderung oder Verpflichtung stellt einen Eingriff ... dar ... Eingriffe sind etwa auch anzunehmen bei der polizeilichen Durchsuchung einer Person“ (R. SCHMIDT 2007: 145–146). Aus philosophischer Sicht drückt sich in diesem rechtlichen Schutz die Wertung aus, dass jegliche Beschränkung der Fortbewegungsfreiheit einer Person durch staatliche Behörden ein Problem darstellt und dass nicht nur die Verhaftung und Verbringung, sondern schon die Behelligung der Bürger einer angemessenen Rechtfertigung bedarf.

Da die zivile Luftfahrt zu einem sehr großen Anteil auch Mobilität über Ländergrenzen hinweg ermöglicht, ist es sinnvoll, an dieser Stelle nochmals auf Abschnitt 2.1.3 zu verweisen. Hier hatte ich dargelegt, dass es an Flughäfen zum Teil schwierig ist, die verschiedenen Kontrollregime voneinander zu unterscheiden. Zwar sind Einschränkungen der Bewegungsfreiheit auch bei Zoll- und Grenzkontrollen relevant, unterliegen hier aber eigenen Wertungen und Konfliktlinien, denn diese verfolgen je eigene Ziele und unterliegen entsprechend auch je eigenen gesetzlichen Regelungen. Mit Blick auf Fluggastkontrollen ist dabei relevant, dass diese auch bei Flügen im Schengenraum durchgeführt werden, obwohl hier die Bewegungsfreiheit im Zuge der EU-Integration für Bürger auch räumlich nochmals deutlich erweitert wurde und Grenz- und Zollkontrollen weitgehend ausbleiben. Oft bilden die Fluggastkontrollen hier das letzte Kontrollregime, das die freie Bewegung über innereuropäische Grenzen hinweg einschränkt.

Je stärker die Passagiere durch die Kontrollen behelligt werden, desto restriktiver wirken sich diese letztlich auf den freien Zugang zur zivilen Luftfahrt aus. Dass sich dies nicht nur als ein gesellschaftliches Sonderphänomen auswirkt, sondern für viele Menschen eine deutlich spürbare Einschränkung ihrer Mobilität bedeutet, wird nicht nur an der oben bereits erwähnten stetigen Zunahme an Passagieren deutlich, sondern ebenso an der zunehmenden Bedeutung eines regelmäßigen Flugverkehrs für eine Vielzahl von Lebensbereichen – gerade auch in einem zusammenwachsenden Europa. Fernbeziehungen über Ländergrenzen hinweg sind zwar weit davon entfernt, zum Normalfall zu werden, haben in Zeiten von schulisch und universitär breit geförderten und geforderten Auslandsjahren sicherlich aber ihren Exotenstatus verloren. Auch die Dienstreise per Flugzeug ist für viele Menschen mittlerweile Teil des Berufsalltags. Und im Forschungsumfeld gehören Konferenzbesuche im Ausland, Projekttreffen mit internationalen Partnern und Cotutelle-Verfahren mittlerweile ebenfalls zum gängigen Repertoire.

Mit Blick auf die freie Bewegung der Passagiere sind es zwei zentrale Faktoren, die von Passagieren – abgesehen von Privatheits- und Diskriminierungsproblemen – im-



mer wieder genannt werden: der Verlust an Zeit sowie der Verlust an Bequemlichkeit (HETTER & PEARSON 2016). Letzteres betrifft insbesondere die Frage, wie aufwändig die Kontrollanweisungen das Ablegen von Jacken und Taschen gestalten, etwa ob elektronische Geräte wie Laptops von den Passagieren aus den Koffern entfernt werden müssen. Neben der Verletzung räumlicher Privatheit werden Passagiere hier in die Pflicht genommen, selbst einen gewissen Aufwand zur Vorbereitung zu unternehmen. Dazu zählt etwa die Vorbereitung auf die Kontrollprozesse während des Kofferpackens, die Passagieren einen wirklich unbeschwerten Umgang mit ihrem Gepäck letztlich unmöglich machen und dazu führen, dass diese ihr Reiseverhalten stärker an die Kontrollprozesse anpassen müssen.<sup>136</sup> Ganz ähnlich gestaltet sich der mittlerweile nicht zu unterschätzende Zeitfaktor, denn neben der tatsächlichen Wartezeit und der Zeit für die Kontrollen selbst wird von den Reisenden in aller Regel verlangt, einen großzügigen Zeitpuffer am Flughafen einzuplanen, da eine zügige Kontrolle zu Stoßzeiten nicht immer garantiert werden kann.

Weil solche Behelligungen durch die Kontrollen für die ‚fliegenden Öffentlichkeiten‘ durchaus großes Gewicht haben, ist es für einige Akteure aus der Luftfahrtindustrie gewinnversprechend, einen Zugang zu bequemeren, schnelleren oder anderweitig weniger einschränkenden Kontrollverfahren an ökonomische Verwertungsmodelle zu koppeln. In Abschnitt 3.3.1 hatte ich bereits mit Blick auf Diskriminierungsprobleme darauf hingewiesen, dass hierbei letztlich die Folgerisiken, die bei der Erzeugung eines öffentlichen Gutes (öffentliche Sicherheit) entstehen, gegen Geldzahlungen zu einem gewissen Grad umgangen werden können (SANDEL 2012: 26). Während ich dort aber hauptsächlich auf das Problem einer möglichen unfairen sozialen Verteilung von Privatheitsverletzungen abgestellt habe, geht es hier allgemeiner um das Problem, dass nicht nur ein Eingriff in private Lebensbereiche, sondern auch mögliche monetäre Kosten die Bewegungsfreiheit der Passagiere einschränken. Unabhängig von möglichen zusätzlichen Diskriminierungsproblemen sind von einer solchen Behelligung, die Passagiere vor die Wahl stellt, entweder Geld zu bezahlen oder beispielsweise längere Wartezeiten in Kauf zu nehmen, demnach *alle* Passagiere gleichermaßen betroffen.

Wie stark sich ein solcher Wertungskonflikt zwischen der Gewährleistung von Sicherheit und der Restriktion gesellschaftlicher Freiheiten manifestiert, hängt in

---

<sup>136</sup> Dass durch die Anforderungen der Prozesse hier durchaus starker Druck aufgebaut wird, lässt sich immer wieder an den Checkpoints beobachten, wenn Passagiere hektisch noch einen Laptop, den Beutel mit Flüssigkeiten oder Ähnliches aus ihren Koffern holen. Gerade auch durch die anderen Passagiere, die zumeist ungeduldig zuschauen, entsteht hier ein deutlicher Anpassungsdruck. Dass dieser Druck aus Kostengründen durchaus auch von Seiten der Flughafenbetreiber wahrgenommen wird, wurde für mich in einigen Gesprächen deutlich, in denen diese darüber klagen, wie schwer es sei, die Passagiere auf die Kontrollen hin zu „trainieren“ (*training the passengers*). Die US-amerikanische Behörde TSA bietet mittlerweile eine Webseite an, die es Reisenden ermöglichen soll, die Wartezeiten an den Flughäfen besser abschätzen und ihr Gepäck besser auf die Kontrollen vorbereiten zu können (US TSA 2016b).

diesem Fall freilich davon ab, wie sehr die Fluggastkontrollen die Passagiere tatsächlich behelligen, das heißt: wie viel Zeit- und Bequemlichkeitsverlust diese in Kauf nehmen müssen, wie hoch die privatheitsbezogenen Kosten ausfallen und ob diese durch Geldzahlungen verringert werden können. Je größer die Einschränkungen der Bewegungsfreiheit ausfallen, desto größer kann auch der Beitrag zur Restriktion offener Gesellschaften durch Sicherheitsmaßnahmen eingeschätzt werden. Wie oben dargelegt muss die Restriktion der Bewegungsfreiheit dabei als Teil einer breiteren gesellschaftlichen Entwicklung verstanden werden. Denn mittlerweile werden viele öffentliche Räume – etwa Fußball- und andere Sportstadien, geschichtsträchtige Sehenswürdigkeiten oder auch explizit an die Öffentlichkeit gerichtete Orte der Demokratie, wie die Parlamente, – zunehmend als bedroht wahrgenommen und durch ähnliche Kontrollprozesse abgesichert. Insofern sollte die Restriktion von Freiheiten durch die Behelligung von Reisenden nicht isoliert, sondern als Beitrag im Zusammenhang mit anderen derartigen Restriktionen gesehen werden.

*In diesem Kontext lassen sich zwei Modi unterscheiden, in denen Fluggastkontrollen die unbeschwerte Wahrnehmung der Bewegungsfreiheit durch die Passagiere einschränken und so zu einer restriktiveren Entwicklung offener Gesellschaften beitragen können: Zum einen (1) durch die Behelligung der Passagiere durch Zeit- und Bequemlichkeitsverlust; oder (2) dadurch, dass sie privatheitsbezogene Kosten zur Bedingung des Zugangs zur zivilen Luftfahrt machen oder diese nur gegen Geldzahlungen verringern.*

### 3.4.2 Mangelnde Rechenschaft

Ein zweiter relevanter Aspekt ‚gesellschaftlicher Offenheit‘, der durch Fluggastkontrollen gegebenenfalls einer gewissen Restriktion unterworfen wird, betrifft das Zusammenspiel zwischen den beiden Grundfunktionen der Aufdeckung und Zugangskontrolle. Dabei steht die Frage im Mittelpunkt, ob die Passagiere darauf vertrauen können, dass sie Fehlverhalten oder Fehlentscheidungen bei der Umsetzung der Grundfunktion der Aufdeckung, die zur Bedingung des Zutritts zur Luftseite gemacht wird, effektiv anfechten zu können. Auch dieser Aspekt verweist auf Kernkonzepte freiheitlicher Gesellschaften in liberaler Tradition, nämlich auf die rechtsstaatlichen Prinzipien, dass staatliche Herrschaft „nur aufgrund und im Rahmen des Rechts ausgeübt wird“ und dass die Wahrnehmung von Rechten „durch die Garantie des Rechtsschutzes gegen Akte der öffentlichen Gewalt durch unabhängige Gerichte“ unterstützt wird (HUSTER 2008: 1092; 1095). Entsprechend garantiert Artikel 41 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ein „Recht auf gute Verwaltung“, das explizit die Verpflichtung beinhaltet, „Entscheidungen zu begründen“, einer jeden Person den „Zugang zu den sie betreffenden Akten“ zu gewähren, sowie das Recht „einer jeden Person, gehört zu werden, bevor ihr gegenüber eine für sie nachteilige individuelle Maßnahme getroffen wird“; Artikel 47 garantiert zudem ein „Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf

und ein unparteiisches Gericht“ (EU 2000). Im deutschen Rechtssystem wird dies durch den grundrechtsgleichen Anspruch auf rechtliches Gehör realisiert:

„Da dieses Recht nur dann sinnvoll wahrgenommen werden kann, wenn der Betroffene vollständig über den Verfahrensstoff einschließlich der Auffassungen gerichtlicher Sachverständiger und die Argumente der Gegenseite informiert ist und erkennen kann, worauf es dem Gericht für eine Entscheidung ankommt, setzt rechtliches Gehör zum einen ein entsprechendes Informationsrecht voraus. Zum anderen ist es mit dem bloßen Äußern-Können nicht getan: Das Gericht muss das Vorbringen auch zur Kenntnis nehmen und in Erwägungen einbeziehen.“ (R. SCHMIDT 2007: 400)

Philosophisch verweist dieser Anspruch auf rechtliches Gehör und auf die Begründung von Entscheidungen letztlich auf die wertende Überlegung, dass staatliche Übergriffe und Willkür sich ein Stück weit dadurch begrenzen lassen, dass staatliche Akteure für ihr Handeln grundsätzlich Rechenschaft ablegen und sich einer unabhängigen Kontrollinstanz unterwerfen müssen. Mit Blick auf die situative Verortung bei Fluggastkontrollen ist dies zunächst relevant für die in den Kontrollen getroffenen Entscheidungen in den kaskadenartigen Alarmprozessen sowie gegebenenfalls auch in den risikoanalytischen Kategorisierungen. Weiterhin betrifft dies auch die konkrete Durchführung der Kontrollschritte, das heißt: es betrifft auch die Zugänglichkeit von Informationen darüber, zu welchem Handeln das (gegebenenfalls auch privatisierte) Kontrollpersonal überhaupt befugt ist und welche Möglichkeiten es gibt, gegen Fehlverhalten effektiv vorzugehen.

Wie ich in Abschnitt 2.3.2 ausgeführt habe, werde ich in Bezug auf profilbasierte Fluggastkontrollen die konkreten Kategorisierungen über Listen in dieser Arbeit außer Acht lassen. Zwar werden diese Listen gegebenenfalls als Entscheidungsgrundlage genutzt, sind aber nicht Teil der konkreten Kontrollprozesse. Vielmehr entstammen diese Listen oft dem geheimdienstlichen Komplex; ihre Zusammenstellung unterliegt daher zumeist der Geheimhaltung. Um dieses Problem des Zugangs zu externen Entscheidungsgrundlagen ein Stück weit zu entschärfen, werfe ich in meinem Ansatz die Frage auf, ob den Passagieren eine explizite Möglichkeit zur gerichtlichen Kontrolle eingeräumt wird und ob diesen gegebenenfalls in einem Verfahren die Entscheidungsgründe offengelegt werden können.

Ob und wie stark sich hier ein Wertungskonflikt manifestiert zwischen der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit und der Restriktion gesellschaftlicher Freiheiten, hängt dabei davon ab, ob Passagiere Zugang zu Informationen über zulässiges Verhalten der Kontrollpersonen haben, über Beschwerde- und Widerspruchsmöglichkeiten sowie über die jeweiligen Entscheidungsgründe. Je größer der Mangel an Rechenschaft ist, den staatliche Behörden bei Fluggastkontrollen ablegen, desto stärker kann der Beitrag zur Restriktion offener Gesellschaften eingeschätzt werden. Auch hier kann eine solche Restriktion als Beitrag zu einer breiteren Entwicklung verstanden werden. Gerade in der Folge der Veröffentlichung einer Vielzahl geheimer Dokumente durch Edward Snowden, die zum sogenannten NSA-Skandal geführt haben, wurde deutlich, wie eingeschränkt be-

stimmte Behörden für Handlungen im Namen der öffentlichen Sicherheit Rechenschaft ablegen. „Die aktuelle Herausforderung rechtsstaatlicher Errungenschaften ergibt sich aus dem internationalen Terrorismus und den darauf reagierenden tiefgreifenden staatlichen Eingriffsbefugnissen“ (HUSTER 2008: 1092).

*Zwei Modi lassen sich unterscheiden, in denen staatliche Akteure nur mangelhaft Rechenschaft über Fluggastkontrollen ablegen und so zu einer restriktiveren Entwicklung offener Gesellschaften beitragen können: Zum einen (1) durch einen Mangel an zugänglichen Informationen über zugrundeliegende Entscheidungsprozesse und über die Grenzen der Ermächtigung des Kontrollpersonals; sowie (2) durch einen Mangel an effektivem Zugang zu einer unabhängigen Kontrollinstanz.*

### 3.4.3 Mangelnder Schutz vor Datenmissbrauch

Wie oben beschrieben, entsteht durch die Grundfunktion der Aufdeckung neben privatheitsbezogenen Konflikten noch eine weitere Problemkonstellation, die als ein dritter relevanter Aspekt ‚gesellschaftlicher Offenheit‘ definiert werden kann, nämlich der Aspekt des Datenschutzes. Im digitalen Kontext fällt es dabei schwer, Privatheitsprobleme und Datenschutzprobleme zu unterscheiden. Auch im Kontext der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit durch Fluggastkontrollen wurden Fragen der informationellen Selbstbestimmung und damit des Datenschutzes bereits mit Blick auf die Verletzung der Privatheit individueller Lebensführung relevant. Allerdings können sich abgesehen von jenen Wertungskonflikten, die sich für konkret benennbare Individuen manifestieren, durch die Speicherung oder Nutzung von Daten auch solche Probleme ergeben, die eine breitere gesellschaftliche Entwicklung betreffen und sich dabei nur schwer konkreten Passagieren zuordnen lassen. Daten, die im Kontext der Fluggastkontrollen erhoben und gespeichert wurden, können in anderen Kontexten für andere Zwecke genutzt werden – wobei sich für die einzelnen Passagiere gerade nicht abschätzen lässt, was dies für sie bedeuten könnte. Insbesondere wenn Daten in großer Menge zu möglichst vielen Passagieren erhoben werden, kann die Nutzung solcher gespeicherten Daten zudem die fliegende Öffentlichkeit oder gar die jeweiligen Gesellschaften insgesamt betreffen, denn automatisierte Musteranalysen (Big Data) basieren in aller Regel auf statistischen Vergleichen und werden somit erst ab einer bestimmten Menge an Daten möglich.

Im deutschen Recht wurde in diesem Kontext aus den im Grundgesetz bereits explizierten Rechten durch das Bundesverfassungsgericht im sogenannten Volkszählungsurteil von 1983 ein eigenständiges Freiheitsrecht formuliert, das Recht auf informationelle Selbstbestimmung:

„Wer nicht mit hinreichender Sicherheit überschauen kann, welche ihn betreffenden Informationen in bestimmten Bereichen seiner sozialen Umwelt bekannt sind, kann in seiner Freiheit wesentlich gehemmt werden, aus eigener Selbstbestimmung zu planen oder zu entscheiden ... So setze der Zwang zur Abgabe personenbezogener Daten eine

spezifische und präzise Rechtsgrundlage voraus. Diese spezielle Rechtsgrundlage müsse auch die Verwendung von Daten und deren Verarbeitung auf bestimmte Zwecke beschränken ... Auch sei eine Sammlung nicht-anonymisierter Daten auf Vorrat oder ohne konkrete Zweckbindung unzulässig.“ (R. SCHMIDT 2007: 120)

Dieses Prinzip der Einschränkung der Erhebung und Verarbeitung von Daten auf so wenige Informationen wie möglich, die so kurz gespeichert werden wie möglich (Datensparsamkeit) sowie der Grundsatz der strengen Zweckbindung wurden auch für die europäische Datenschutzrichtlinie (EG 1995) sowie weitgehend für die neue Datenschutz-Grundverordnung (EU 2016) übernommen.

Aus einer philosophisch-historischen Perspektive heraus lässt sich die Entstehung dieses ‚neuen‘ Freiheitsrechts und seine steigende Relevanz aus zwei Erfahrungen heraus begreifen: Zum einen lehren die Erfahrungen während der Nazi-Herrschaft in Deutschland ebenso wie jene während der kommunistischen Herrschaft in Osteuropa, dass in der Moderne staatliche Übergriffe auf Bürger – wie staatliches Handeln allgemein – zumeist weitgehend bürokratisch organisiert werden. Geschichtlich hat sich dabei die Registrierung der Menschen sowie die Sammlung von Informationen über diese als ein wichtiges Instrument totalitärer Herrschaft erwiesen, wobei insbesondere (geheim-)polizeiliche ‚Personen-Akten‘ eine zentrale Rolle spielen:

“[The File in communist countries] was never far from one’s mind. Assumed but almost never encountered, the file was envisaged as a secret, central paper folder, somewhere in the Ministry of the Interior, where all the undesirable information about us would almost inevitably end up ... [T]he assumption that this was the case was essential to the underlying total control strategy.” (LOS 2009: 74)

Zum anderen erweitern die rapiden Entwicklungen in der digitalen Informationstechnik die Möglichkeiten der Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten enorm – in den Surveillance Studies spricht man, wie oben bereits kurz erwähnt, mit Blick auf solche personenbezogenen Datensammlungen auch von der Erzeugung von „Daten-Doubles“ (LOS 2009: 76). Wie spätestens die Snowden-Enthüllungen von 2013 eindrücklich gemacht haben, sind hierbei in demokratischen Staaten nicht nur die Aktivitäten privatwirtschaftlicher Unternehmen relevant, sondern mindestens ebenso auch geheimdienstliche Akteure. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, inwiefern eine Minimierung der erhobenen und verarbeiteten Daten zusammen mit einer effektiven Zweckbindung der Nutzung solcher Daten als ein Mittel der Begrenzung staatlicher Macht und somit auch als ein modernes Abwehrrecht begriffen werden kann.

Dass dies für den situativen Kontext der Fluggastkontrollen aktuell hoch relevant ist, wurde mit Blick auf die in Abschnitt 2.3.2 dargelegten profilbasierten Fluggastkontrollen deutlich. Allerdings wurde dabei ebenfalls deutlich, dass hierbei nicht nur die Erhebung und Speicherung von Daten am Checkpoint selbst eine Rolle spielen. Da profilbasierte Fluggastkontrollen auf extern erhobene Daten – in aller Regel auf Personenlisten – zugreifen und am Checkpoint selbst dann lediglich

die Identität der Passagiere festgestellt wird, um diese mit den Listen abzugleichen, treten derartige Fluggastkontrollen aus Sicht des Datenschutzes zusätzlich in eine zweite Rolle. Neben der eigenständigen Erhebung von Daten (etwa zur Identität) fungieren Fluggastkontrollen hierbei auch als *Nachfrager* für personenbezogene Daten: Das Maß an Schutz vor Angriffen auf die zivile Luftfahrt, die durch risikobasierte Fluggastkontrollen gewährleistet werden kann, hängt stark davon ab, ob eine konkrete Angreiferin auch tatsächlich als Risikopassagier kategorisiert wird. Entsprechend erzeugen profilbasierte Fluggastkontrollen eine Abhängigkeit im Bereich der Luftsicherheit von möglichst umfangreichen und aktuellen Listen, die, wie ich in Abschnitt 2.3.2 ausgeführt habe, in aller Regel an anderer, oft geheimdienstlicher Stelle aus personenbezogenen Daten erzeugt werden. Umgekehrt kann angenommen werden, dass dies bei den Erzeugern solcher Listen den Druck erhöht, diese möglichst umfangreich und aktuell zu halten. Dass die Informationen, die diesen Listen ursprünglich zugrunde lagen, über eine strikte Zweckbindung erhoben wurden, darf stark bezweifelt werden. Vielmehr darf angenommen werden, dass ein gewisser Teil solcher Daten auch aus umfassenden geheimdienstlichen Überwachungsprogrammen wie dem US-amerikanischen PRISM oder dem britischen KARMA POLICE stammen.<sup>137</sup>

Entsprechend kann ein dritter Problemtypus zur Restriktion offener Gesellschaften dadurch bestimmt werden, dass ein Beitrag zu einer Entwicklung geleistet wird, in der Personen immer schwerer abschätzen können, welche sie betreffenden Informationen staatlichen Behörden bekannt sind, wodurch diese in ihrer Freiheit wesentlich gehemmt werden, aus eigener Selbstbestimmung zu planen oder zu entscheiden. Je mehr die Kontrollprozesse auf gespeicherte personenbezogene Daten zurückgreifen, seien diese extern zusammengestellt oder selbst erhoben, desto stärker manifestiert sich dabei auch das Risiko eines mangelnden Schutzes vor der Zweckentfremdung dieser Daten und desto größer kann auch der Beitrag zu allgemeineren Entwicklungen der Restriktion offener Gesellschaften durch Sicherheitsmaßnahmen eingeschätzt werden.

*In diesem Kontext lassen sich zwei Modi unterscheiden, in denen Fluggastkontrollen einen mangelhaften Schutz vor Zweckentfremdung gespeicherter Daten aufweisen können: Zum einen (1) durch den Rückgriff auf extern erhobene personenbezogene Daten oder Listen, die auf solchen Daten basieren; oder (2) dadurch, dass bei den Kontrollen personenbezogene Daten erhoben oder gespeichert werden.*

---

<sup>137</sup> “Prism allows the NSA to collect data directly from the servers of nine of the biggest Internet companies” (GREENWALD 2014: 108); “KARMA POLICE enables GCHQ to monitor people’s website browsing histories. The system was designed to provide the agency’s spies with the ability to view ‘(a) a web browsing profile for every visible user on the internet, or (b) a user profile for every visible website on the internet.’ One document describing the function of KARMA POLICE explains that it can be used to ‘enter a website of interest and this will tell you who has been looking at it’” (GALLAGHER 2015).

### 3.4.4 Mangelnde Transparenz

Ein weiterer Aspekt ‚gesellschaftlicher Offenheit‘, dem Fluggastkontrollen gegebenenfalls nicht gerecht werden, ergibt sich, wie schon der Problemtypus einer mangelnden Rechenschaft, aus dem Zusammenspiel zwischen den beiden Grundfunktionen der Aufdeckung und Zugangskontrolle. Neben der oben behandelten Frage, ob Fehlverhalten oder Fehlentscheidungen bei den Kontrollprozessen effektiv angefochten werden können, stellt sich dabei auch die Frage, inwieweit Informationen zum Kontrollprozess und zu den Bedingungen, unter denen Passagiere Zugang zur zivilen Luftfahrt gewährt wird, öffentlich kommuniziert werden. Freilich gibt es zwischen beiden Aspekten eine gewisse Überschneidung – so kann eine höhere Transparenz in Bezug auf staatliches Handeln auch als Mittel für eine Stärkung der Rechenschaftspflicht staatlicher Akteure dienen. Allerdings zielt die Idee einer Erhöhung der Transparenz zunächst viel weniger darauf, einen Anspruch auf rechtliches Gehör einzulösen, als vielmehr auf eine *Stärkung demokratischer Entscheidungs- und Partizipationsstrukturen*:

„So wie die Verherrlichung des staatlichen Geheimnisses das Kennzeichen der absoluten Monarchie war, so sollte die Forderung nach Publizität zur Waffe gegen ebendiesen absolutistischen Staat werden, wobei für die liberalen Protagonisten dieser Forderung Öffentlichkeit und Transparenz gleichbedeutend waren mit Wahrheit und Recht. Die öffentliche Auseinandersetzung werde die Wahrheit der öffentlichen Meinung sicherstellen. Das war die Botschaft der Aufklärung und des revolutionären Frankreich und ist Kern unserer heutigen Verfassungstheorien geblieben: Demokratie als öffentliches Verfahren.“ (E. WAGNER 2015: 133)<sup>138</sup>

Dabei muss ein solcher unkritischer bzw. einseitiger Transparenzbegriff keineswegs übernommen werden; vielmehr lässt sich in historischer Perspektive ein Spannungsverhältnis zwischen staatlicher Geheimhaltung und Transparenz ausmachen. Gegenläufig zum generellen historischen Trend hin zu mehr staatlicher Transparenz lassen sich für viele Politikbereiche immer wieder auch Entwicklungen zu mehr Intransparenz ausmachen – aktuell etwa im Bereich der Terrorbekämpfung durch geheimdienstliche Aktivitäten (E. WAGNER 2015: 134–137).

Situativ verortet lässt sich ein solches Spannungsverhältnis für Fluggastkontrollen recht eindrücklich nachvollziehen: Wie ich in Abschnitt 2.2.2 bereits angedeutet habe, variieren die Treffer- und Verpasser-Raten der Detektionstechniken zum Teil deutlich, unter anderem je nachdem, welche Techniken genau zum Einsatz kommen, aus welchem Material ein verbotener Gegenstand besteht und wie dieser Gegenstand am Körper oder in Kombination mit nicht-verbotenen Gegenständen arrangiert wird. Dies bedeutet aber, dass die Effektivität der Kontrollprozesse hinsichtlich der Grundfunktion der Aufdeckung grund-

---

<sup>138</sup> Entsprechend formuliert auch Artikel 42 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union das Recht, dass jeder Bürger und jede in der EU lebende Person Einsicht in die Dokumente der EU-Institutionen erhalten darf.

sätzlich durch einen Angreifer unterminiert werden kann, wenn dieser Schwachstellen der Detektionstechniken kennt. Folgerichtig bedeutet dies, dass das Maß an Schutz vor Angriffen auf die zivile Luftfahrt, das Fluggastkontrollen gewährleisten können, zumindest ein Stück weit davon abhängt, dass bestimmte Informationen zu den Geräten nicht öffentlich bekannt sind. Entsprechend werden Detektionsraten, Testprotokolle und ähnliche Informationen durch nationalstaatliche und EU-Behörden als vertraulich oder sogar geheim eingestuft.

Obwohl es demnach durchaus sinnvoll sein kann, zugunsten der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit bestimmte Informationen zu den Detektionstechniken nicht an die Öffentlichkeit zu kommunizieren, so gilt dennoch, dass hierbei ein Wertungskonflikt zur politischen Teilhabe einer informierten Öffentlichkeit besteht. Dieser Wertungskonflikt verweist dabei in weiten Teilen auch auf die moralpragmatische Zielvorstellung eines problemorientierten gesellschaftlichen Lernprozesses, die ich in Kapitel 1 für meine Arbeit entwickelt habe. Allerdings darf durchaus bezweifelt werden, ob detaillierte Informationen zu Detektionsraten und Testprotokollen überhaupt zwingend nötig sind für eine sich in der Öffentlichkeit vollziehende hermeneutische Selbstverständigung über Absichten und Konsequenzen politischer Entscheidungen zu Fluggastkontrollen. Dies wird auch in Kapitel 4 deutlich werden, wo ich nochmals auf diese Fragen zurückkommen werde.

In jedem Fall kann ein allzu zurückhaltender Umgang mit Informationen zu Prozessen und Techniken der Fluggastkontrolle aber als ein Beitrag zu einem aktuellen Trend gelten, hin zu mehr Intransparenz auf Seiten des staatlichen Sicherheitshandelns bei gleichzeitiger Erhöhung der ‚Transparenz‘ auf Seiten der Bürger durch Verletzung von privaten Lebensbereichen (E. WAGNER 2015: 135). Die Unzugänglichkeit von Informationen zum grundsätzlichen Funktionsprinzip der an einem konkreten Flughafen zum Einsatz kommenden Techniken, zu den konkret erhobenen Daten und Verwendungszwecken sowie zu dem, was dem Kontrollpersonal durch die Detektionstechniken konkret einsichtig wird, erzeugt dabei nicht nur demokratische Legitimationsprobleme, sondern leistet auch einem generellen Misstrauen gegenüber staatlichem Sicherheitshandeln Vorschub. Wie stark sich ein solcher Wertungskonflikt zwischen öffentlicher Sicherheit und Transparenz manifestiert, hängt davon ab, wie umfangreich Informationen zu den konkret zum Einsatz kommenden Kontrolltechniken und den dabei erhobenen Daten kommuniziert werden.

*Hierbei lassen sich zwei Modi unterscheiden, in denen staatliche Akteure nur mangelhaft transparent hinsichtlich der Prozesse der Fluggastkontrollen agieren und so zu einer restriktiveren Entwicklung offener Gesellschaften beitragen können: Zum einen (1) durch einen Mangel an zugänglichen Informationen über das grundsätzliche Funktionsprinzip der Detektionstechniken; sowie (2) durch einen Mangel an Informationen über die aufgedeckten Informationen.*



### 3.5 Zusammenfassung: Eine Landkarte der ethischen Folgerisiken

In diesem Kapitel habe ich – komplementär zur in Kapitel 2 geleisteten thematischen Bestimmung sowie zur ‚Kartographierung‘ der gängigen Denk- und Handlungsmuster hinsichtlich der *intendierten* Folgen von Fluggastkontrollen – typische *nicht-beabsichtigte* Konsequenzen erarbeitet und systematisiert. Ziel war es, die sozialetischen Risiken von Fluggastkontrollen als komplementäre Orientierungspunkte für eine gesellschaftspolitische Entscheidungsfindung aufzubereiten. Die in den Kapiteln 2 und 3 hermeneutisch erarbeiteten Problemkonstellationen lassen sich dabei als moralpragmatische Landkarte für die Organisation und Implementierung von Fluggastkontrollen begreifen. Über sie lassen sich moralische Konfliktsituationen besser verstehen und bearbeiten, wobei gesellschaftliche Wertungskonflikte nicht vollständig aufgelöst werden können, weil es unmöglich ist, allen Wertungen gleichzeitig Rechnung zu tragen. Dies gilt nicht nur für Wertungskonflikte zwischen intendierten und nicht-intendierten Folgen, also zwischen der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit, den in dieser Arbeit skizzierten ökonomischen Fragestellungen und der Manifestation sozialetischer Risiken, sondern ebenso für Konflikte innerhalb dieser drei Dimensionen. Für letztere hatte ich dies bereits an einem Beispiel illustriert: So ist es plausibel anzunehmen, dass profilbasierte Fluggastkontrollen für die breite Masse an Passagieren einen geringeren Eingriff in private Lebensbereiche bedeuten können. Allerdings würde eine solche Verbesserung vermutlich unter anderem ‚erkaufte‘ durch eine Verschärfung von Diskriminierungsproblemen sowie durch einen verstärkten Beitrag zur Restriktion offener Gesellschaften.

Hierin wird bereits deutlich, dass über die erarbeitete moralische Landkarte die in Abschnitt 1.1.2 für eine angewandte Ethik für öffentliche Sicherheit geforderte Strukturierungs- und Leitungsfunktion (MESSNER 2012) eingelöst werden kann. Über sie können die relevanten Felder für eine ethische Analyse und Beurteilung abgesteckt und für eine gesellschaftspolitische Selbstverständigung über normative Leitbegriffe zugänglich gemacht werden. Durch die Multiperspektivität der Landkarte können reflexhafte Denkmuster, die zu immer neuen Versicherheitlichungen führen, zudem auch ideologiekritisch hinterfragt werden. Dabei dürfen die hier dargelegten sozialetischen Risiken von Fluggastkontrollen nicht als eine Art Abbild der von Passagieren bewusst wahrgenommenen Problemkonstellationen verstanden werden. Vielmehr sollen sie jene kulturell und geschichtlich verankerten, in öffentlichen Diskussionen implizierten Wertungskonflikte identifizieren und strukturieren, mit denen bei der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit durch Techniken der Fluggastkontrollen typischerweise gerechnet werden muss. Wie in Abschnitt 1.3.2 bereits ausgeführt, sind Klarheit und Eindeutigkeit hierbei Qualitätsmerkmale, ohne welche die Karte ihre Orientierungsfunktion nicht einlösen kann.

Diese gesellschaftspolitischen Wertungskonflikte habe ich in drei Kategorien sozialetischer Risiken unterteilt: (1) Eingriffe in private Lebensbereiche; (2) Schlechterstellungen verletzlicher Gruppen; sowie (3) Beiträge zur Restriktion offener Gesellschaften. Unter Rückgriff auf Waldenfels' Begriff des Typischen habe ich jede der drei Kategorien als situativ verortete Problemtypik ausgearbeitet und jeweils vier wiederkehrende Problemkonstellationen identifiziert. Um die insgesamt zwölf Problemtypen weiter zu konkretisieren und um die situative Verortung so weiter zu stärken, habe ich anschließend für jeden Problemtypus zwei bis vier Modi beschrieben, in denen sich diese manifestieren können. Abb. 6 zeigt eine Übersicht dieser drei erarbeiteten Typiken.

Wie ich in Abschnitt 3.1 bereits angedeutet und für jeden Problemtypus aufgezeigt habe, verweisen diese nicht im binären Sinne auf die Manifestation oder das Ausbleiben eines Wertungskonflikts. Vielmehr lassen sich alle Problemtypen graduell im Sinne eines ‚Mehr oder Weniger‘ verstehen. Dies gilt nicht nur hinsichtlich der Frage, wie häufig sich diese Problemkonstellationen ergeben, sondern auch hinsichtlich der Frage, wie ‚stark‘ oder ‚brisant‘ sie sich manifestieren. Erst durch die graduelle Abstufbarkeit sind die Problemtypiken einer abwägenden Entscheidungsfindung im moralpragmatischen Sinne zugänglich. Ohne die Möglichkeit, die Brisanz der Problemtypen im Einzelfall graduell zu beurteilen, bliebe der abwägenden Entscheidung nur die Setzung einer absoluten Geltung eines Beurteilungskriteriums, wobei alle anderen Beurteilungskriterien entweder unter dieses subsumiert oder als verzichtbar begriffen werden müssten. Grundsätzlich lässt sich diese graduelle Abstufbarkeit also als Bedingung dafür bestimmen, auch zweit- und drittbeste Lösungen generieren zu können – was ich in Abschnitt 1.1.2 als wichtige Bedingung der Anwendbarkeit einer Technikbewertung im Sinne einer Politik- und Gesellschaftsberatung identifiziert habe.

Die methodische Nähe zur Wertbaumanalyse verweist dabei darauf, dass die von mir erarbeitete Übersicht über sozialetische Konfliktlinien kein in sich geschlossenes System ist. Vielmehr soll sie als Vorschlag betrachtet werden, der durchaus dazu einladen soll, die Vollständigkeit und Adäquatheit der identifizierten Problemkonstellationen kritisch zu hinterfragen. Wie schon bei der Wertbaumanalyse besteht eine der Stärken dieser Typiken darin, dass identifizierte Mängel oder ‚blinde Flecken‘ nicht zum Scheitern des methodischen Ansatzes führen. Vielmehr implizieren sie – ganz im Sinne meines moralpragmatischen Ansatzes – die Forderung nach dessen Weiterentwicklung. Deshalb lässt sich auch festhalten, dass sich nicht berücksichtigte, etwa durch neuartige Techniken entstandene Wertungskonflikte grundsätzlich in solche Typiken integrieren bzw. als neue Typik anschließen lassen. Die hier vorgeschlagene moralische Landkarte kann so entsprechend weiter ergänzt und angepasst werden. Dass sich durch die methodische Nähe auch eine Anschlussfähigkeit an operationalisierte Bewertungsansätze andeutet, hatte ich in Abschnitt 3.1 bereits erwähnt. Im nächsten Kapitel werde ich einen solchen Ansatz entwickeln.

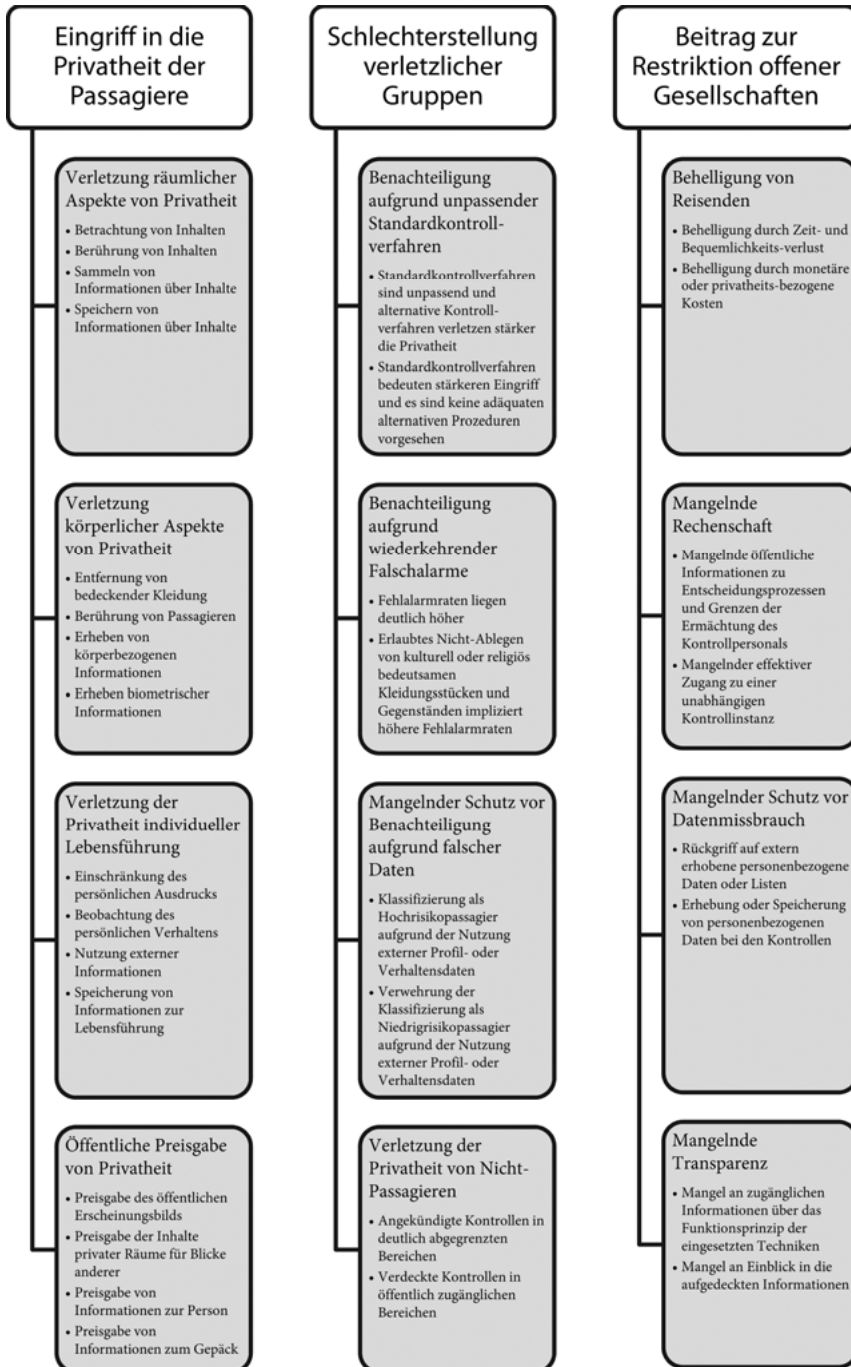


Abb. 6: Übersicht über drei Typiken von Wertungskonflikten zwischen der Gewährleistung öffentlicher Sicherheit durch Fluggastkontrollen und nicht-ökonomischen, ethisch-gesellschaftlichen Nebenfolgen

