



„Smart Security“ an Flughäfen. Smart für wen?

Internationale Konferenz TA16, ITA Wien

(redigierte Folienvfassung zur Onlineveröffentlichung)

30. Mai 2016 | Andreas Baur-Ahrens und Marco Krüger



Einleitung

“We spend 7.4 billion Dollars a year to keep aviation secure. But our passengers only see hassle.” – Bisignani, IATA-Chef, 2011

- Smart-Security-Initiativen an Flughäfen:
“**Sicherheitsverbesserungen** – Steigerung der **betrieblichen Effizienz** – Verbesserung des **Reiseerlebnisses**” (IATA/ACI: o.J.)
- Smart Security wird legitimiert durch
 - Versicherheitlichung des Flugverkehrs
 - Smartness als positiv konnotierter Sammelbegriff
- Smartness in Smart Security: **Keine verbesserte Sicherheit, aber mehr Profit bei gleichzeitiger Erhöhung der sozialen Kosten für Reisende**



Überblick

1. Die Verführungen smarterer Technologien
2. Von One-size-fits-all-Security zu tailored Security
3. Legitimierung
4. Menschenrechtsimplikationen
5. Zusammenfassung



1. Die Verführungen smarter Technologie

- Smartness
 - inflationär eingesetztes Schlagwort (u.a. bei Städten, Autos, Häusern, Stromnetzen)
 - Basis: Datennutzung, Konnektivität
 - ‚smart‘ verspricht: Convenience, Intelligenz, Zuverlässigkeit und Unabhängigkeit, Innovation, Effizienz und Sparsamkeit
 - Zukunft und Fortschritt
 - scheinbar automatisch die beste Lösung → „Objektivität“
 - vielversprechende Metapher, schwammig und inklusiv
- *Checkpoint of the Future (IATA) + Better Security (ACI)*
→ **Smart Security**



2. Von One-size-fits-all-Security zu tailored Security

bisher:

- einheitliche Sicherheitskontrollen an Flughäfen für alle Reisenden

die smarte Vision:

- datenbasierte Risikobewertung der Passagiere
- Einteilung in unterschiedliche Risikogruppen (durch Devianz von induktiv oder deduktiv gewonnenen Risikokategorien)

“... what we call, ‘pick the low-hanging fruits’: Can you identify low-risk groups of passengers? And the answer is actually: Yes, you can. TSA PreCheck: clever, identifying low-risk passengers. It works, they get lighter screening.” (Interview 1: Z. 105–07)



Von One-size-fits-all-Security zu tailored Security (II)

- Vorgelagerte Risikobewertung könnte auch zur Identifikation von (mutmaßlichen) Hochrisikogruppen führen:

“And the idea would be to have your risk assessment before you come to the airport, and not as it is now, meaning the same solution for all of us.” (Interview 5: Z. 306–08)

- Jedoch bleibt die Frage nach dafür notwendigen Daten und Bewertungsgrundlagen offen:

“That’s the million dollar question, right?” (Interview 4: Z. 353)

- Ziel ist eine maßgeschneiderte Ressourcenallokation an den Sicherheitskontrollen, d.h. maßgeschneiderte Sicherheitskontrollen für jede*n Reisende*n



3. Legitimierung (I)

Notwendigkeit der Sicherheit wird reproduziert

- sogar: bessere/mehr Sicherheit

Smartness wird hervorgehoben

- Die Zukunft findet schon heute statt

“You don't have to wait for the future anymore. You can be smart about security right now.” (Interview 4: Z. 59–60)

- „objektive“ Risikobewertung

“You need to have objective criteria.” (Interview 5: Z. 382–83)



Legitimierung (II)

- intelligente Kontrollen, verbessertes Reiserlebnis

*‘But even with better technology, we still won’t be able to screen every single passenger for every single threat all the time. Because it will be too costly, it will take too much time, it’s just not going to work. **It’s going to be a burden. So, I think that’s the ‘smart’ in Smart Security: [...] How do you apply those resources [you have] in a smarter way to focus on where you believe more of the risk is, or more of the threat is?’** (Interview 4: Z. 128–33).*

- **Aber:** Tailored Security kann nicht mehr Sicherheit bringen als einheitliche Sicherheitskontrollen



Das ökonomische Primat der Smart Security (I)

- Erwartung der Verdopplung der Passagierzahlen bis 2035:
Wirtschaftliches Ziel der Reduktion von Durchlaufzeiten bei Sicherheitskontrollen.
- Sicherheit wird zuerst genannt, aber Effizienzargumente vorherrschend:
 - “We have a keen interest in security, we don't like our planes falling out of the sky.” (Interview 4: Z. 15–17)*
 - “And by doing that, they've actually been able to close almost 50% of their lanes. So, they're now processing the same number of people on half the number of lanes.” (Interview 4: Z. 264-65)*
 - “We cannot just tell them: we want to pay less.” (Interview 5: Z. 818–22)*



Das ökonomische Primat der Smart Security (II)

- “Good timeframe” für Lobbyismus bei der EU
 - PNR-Richtlinie öffnet die Tür für datengestützte Risikobewertung
 - Jedoch: Flugindustrie lehnte PNR ohne Kostenübernahme ab
- Auch Flugzeugsicherheit und Reiseerlebnis haben ökonomische Bedeutung
- Schrittweise vorgehen:
 - Frequent Traveller Programmes als Start
 - “So what I really try to change the mind-set also in Europe to say ‘Look, if it's voluntary’“. (Interview 5: Z. 90)
 - Parallel dazu wird an der Implementierung datenfähiger neuer Infrastruktur für Checkpoints gearbeitet



4. Menschenrechtsimplikationen

- Hat Smart Security überhaupt relevante Folgen?
 - Diskriminierungspotential bis hin zu Flugverweigerung, Missbrauch
- Diskriminierung und Stereotypisierung durch verschwimmende Grenzen zwischen Devianz und Delinquenz
- Verantwortlichkeit? Menschliche Letztentscheidung? Korrektur?
 - Dynamische Daten und intransparente Routinen vs. statische HR Safeguards
- Auch random-Verfahren würden einen ähnlichen Zweck erfüllen

“...even if you purely do that on a random basis, I think you're still improving security by having such a dynamic system.” (Interview 4: Z. 524–25)



5. Zusammenfassung

- Luftfahrtunternehmen verknüpfen ihr Interesse an Kosteneffizienz mit Initiativen für eine innovative und ‚bessere‘ Sicherheit
- Zwei ineinandergreifende Strategien
 - **Smart:** Innovation, Fortschritt, Objektivität, Zuverlässigkeit
 - **Versicherheitlichung:** bestehende Versicherunglichung wird genutzt und gleichsam vorangetrieben.
 - Dennoch: Smart Security beinhaltet gerade *nicht* „mehr“ oder „bessere“ Sicherheit
- Social sorting als resultierende Form der Diskriminierung
- Algorithmische Entscheidungsverfahren bergen zudem die Gefahr der unzulänglichen Kontrolle durch Human Rights Safeguards



Fazit

Smart security ist **smart für die Luftfahrtbranche**,
nicht jedoch für Passagiere, Bürger*innen oder Gesellschaften.



Vielen Dank.

Andreas Baur-Ahrens und Marco Krüger

a.baur-ahrens@uni-tuebingen.de

marco.krueger@uni-tuebingen.de

<http://www.izew.uni-tuebingen.de>