

Abstract zur Tagung der GWTF im Herbst 2009 in Tübingen

Sicherheitskontrollen an Flughäfen gleichen wissenschaftlichen Laboratorien. An der Sicherheitsschleuse wird das Handgepäck "durchleuchtet"; das Ergebnis wird mit Unterstützung bildgebender Verfahren aufbereitet und an Bildschirmen angezeigt. Gleichzeitig läuft die Person durch ein Portal, das zum einen Metallgegenstände erkennt und durch akustische Signale anzeigt. Zum anderen sind Portale vielfach mit Geräten ausgestattet, die kleinste Spuren von Sprengstoff an Personen registrieren und ebenfalls durch ein Alarmgeräusch anzeigen. Werden alle drei Tests erfolgreich absolviert, dürfen Reisende und Handgepäck passieren. Direkt vor Betreten des Flugzeugs werden dann noch die Boardingpässe eingelesen, um die tatsächliche Passagierliste mit den zugeladenen Gepäckstücken abzugleichen. Wenn dieser Vorgang abgeschlossen ist, gilt der Flug als sicher und kann eine Starterlaubnis erhalten.

Wenn einer der genannten Tests einen positiven Befund erbringt oder einen Verdacht erregt (oder wenn die reisende Person beim Sicherheitspersonal ein Vorurteil aktiviert), wird er zunächst wiederholt; es werden Kolleginnen oder Kollegen hinzugeholt; im Fall der bildunterstützten Verfahren werden verschiedene Ansichten und Vergrößerungen genutzt. Gegenstände, die als gefährlich eingestuft werden, werden konfisziert. Erregt die reisende Person selbst Verdacht, wird sie einer manuellen Kontrolle unterzogen. Wenn sich ein Verdacht erhärtet, wird ihr möglicherweise ebenfalls der Zugang zum Flugzeug verweigert.

Den Tests an der Sicherheitsschleuse gehen mehrere vorbereitende Schritte voraus. Zum einen werden nur Reisende getestet, deren Identität erfolgreich mit den Buchungsinformationen abgeglichen wurde. Zum Teil erfolgt dieser Abgleich über biometrische Verfahren. Zum anderen werden Passagiere von ihren Gepäckstücken getrennt. Gepäckstücke werden in einem in der Regel automatisierten Prozess auf Sprengstoffe hin untersucht. Dazu werden ionenspektroskopische Verfahren verwendet. Ist das Ergebnis nicht eindeutig, wird es wiederholt; bleibt es uneindeutig, wird das Gepäckstück manuell untersucht und von Experten und Hunden in Augenschein genommen bzw. beschnüffelt.

Weiterhin gehen den Tests an der Sicherheitsschleuse voraus: akustische Durchsagen, oftmals in mehreren Sprachen, über welche die Passagiere aufgefordert werden, unter keinen Umständen ihr Gepäck unbeaufsichtigt zu lassen. Zudem werden Terminals streng überwacht: zum einen durch – teils militärisch ausgerüstetes – Sicherheitspersonal, das für alle Reisenden sichtbar im Terminal patrouilliert, zum anderen über zahlreiche Videokameras, deren Aufzeichnungen in Kontrollräumen eingesehen werden können.

Der Vortrag nähert sich, wie hier skizziert, zunächst deskriptiv dem Einsatz aller fünf Sinne bei der Flughafensicherheit. Wie spielen die fünf Sinne zusammen? Kommen sie sequentiell zum Einsatz? Stehen sie in einem hierarchischen Verhältnis? Welche Sinne werden wie rekursiv eingesetzt? Welche Daten werden wann wie transformiert und/oder verstärkt?

Im Jahr 2006 wurden nur 0,6 Prozent aller Verspätungen im US-amerikanischen Flugverkehr als "sicherheitsbedingt" ausgewiesen. Ohne eine umfassende Erklärung dafür geben zu können, worauf die verblüffende Effizienz der Flughafensicherheit zurückgeht, werden auf der Basis der Beobachtungen zu den sinnlichen Erkenntnis/Erkennungspraktiken (mindestens) zwei gegenläufige Hypothesen entwickelt: (1) Die Ökonomie der Flughafensicherheit beruht auf der Bereinigung, Reduktion und Sequenzierung und selektiven Verfeinerung sinnlicher Erkenntnispraktiken. (2) Die Ökonomie der Flughafensicherheit beruht auf deren Verschränkung und Vermischung.