

Privatheit im Reiseverkehr

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Reisen in der Literatur

„Wenn einer eine Reise tut, dann **kann** er was erzählen“, und die meisten erzählen nicht nur, sondern schreiben es auf. Diesem Umstand verdanken wir wunderbare, lehrreiche, amüsante, in den meisten Fällen aber sehr persönliche Reiseliteratur.

Schon Michel de Montaigne, der französische Essayist, hat im 16. Jhd. sein „Tagebuch einer Badereise“ mit sehr intimen Schilderungen gespickt. Die Humboldts oder Goethe wären zu nennen, ich denke auch an Fontanes „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ oder Mark Twains Reisen durch Deutschland. Denken Sie nur an die köstlichen Episoden aus „Rafting down the Neckar“.

Ganz besonders kommen mir hier aber die Schilderungen von Fanny Mendelssohn-Hensel in den Sinn. Die musikalisch hochbegabte Schwester von Felix Mendelssohn-Bartholdy, die mit ihrem Mann, dem Maler Wilhelm Hensel, in der Mitte des 19. Jahrhunderts auf ihre Weise Goethes Italienreise nachvollzogen hat und in sehr persönlichen, ehrlichen Notizen ihre Empfindungen beschreibt, nachzulesen in ihrem „Italienischen Tagebuch“. Oder haben Sie im vorletzten Jahr, wieder mal einem Mozartjahr, einige der 365 Mozartbriefe gehört, die in vielen Rundfunkanstalten täglich vorgelesen wurden?

Hier wurden neben Schilderungen von „Land und Leuten“ sehr persönliche Dinge berichtet, über Gefühle, Gesundheit oder Krankheit, politische oder religiöse Anschauungen. Alles Daten, die das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) als besonders sensibel, also besonders schützenswert nach § 3 Abs. 9 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) einstuft. Diese Berichte, diese Daten, wurden freiwillig mitgeteilt, übermittelt, überliefert. Wir sind ihnen allen sehr dankbar dafür. Es ist großartige Literatur!!

Aus Sicht des Datenschutzes haben wir damit auch keine Probleme. Die Datenschutzkundigen unter Ihnen wissen, wir befinden uns hier im § 4 Abs. 1 BDSG, der „freiwilligen Einwilligung“.

Reiseverhalten heute

Lassen Sie mich das eingangs erwähnte Sprichwort nun etwas abwandeln: „Wenn einer eine Reise tut, dann **muss** er was erzählen“.

Was wollen wir hier heute ansprechen? Datenschutz im Tourismus, Privatheit im Reiseverkehr? Privatheit und Tourismus ? Wie verträgt sich das??

Sehr viele von Ihnen kennen das Bundesdatenschutzgesetz mit der klaren Zweckbindung, dem Appell zu Datenvermeidung und Datensparsamkeit. Nur diejenigen Daten, die unbedingt erforderlich sind, deren Verarbeitung ist auch zulässig..

Welche Daten werden unbedingt gebraucht, welche freiwillig angegeben, zum Beispiel für mehr Service und mehr Bequemlichkeit? Was muss ich an persönlichen Daten preisgeben, wenn ich verreisen will? Wo hinterlasse ich Datenspuren vielleicht schon bei der Planung oder beim Einsatz von Kreditkarten?

Ich möchte meine Ausführungen in drei „S“-Bereiche unterteilen: Service, Security, Szenarien. Ich kann das nur cursorisch machen, ohne in Details zu gehen, stehe Ihnen aber später für nähere Informationen gern zur Verfügung.

Service

Was muss ich preisgeben?

Nun, zuerst kommt es darauf an, wie ich verreisen will. Ich verreise individuell, privat, mit dem PKW. Ich buche kein Hotel, sondern fahre aufs Geratewohl und orientiere mich anhand von guten Straßenkarten. Dann bin ich bis dahin noch ziemlich anonym. Was ist jedoch, wenn ich mich vom GPS leiten lasse?

Ich verreise individuell, privat, mit der Bahn. Aha, da fängt es schon an. Wenn ich die für mich passenden Konditionen erhalten möchte, also die Vergünstigungen der Bahncard optimal nutzen möchte, muss ich notgedrungen Informationen liefern. Welche das sind, ist Ihnen sicherlich bekannt. Ich brauche hier nicht näher darauf einzugehen.

Um sicher zu sein, dass ich in dem von mir bevorzugten Hotel adäquat unterkomme, kann ich über das Internet buchen und meine besonderen Wünsche angeben. Wir alle wissen, wenn etwas im Internet ist, ist es öffentlich und nicht mehr zurück zu holen.

Ich entscheide mich für eine private Gruppenreise, weil das Reiseziel sonst nicht oder nur eingeschränkt erlebbar ist. Varianten können sein: Bus-, Bahn- oder Flugreise.

Informationen von mir und den anderen Reiseteilnehmern sind unbedingt erforderlich, um ein attraktives Programm zu erstellen. Von mir bevorzugte Sehenswürdigkeiten und Museumsbesuche, erwünschte Sonderveranstaltungen, zum Beispiel lieber ein klassisches Konzert, statt eines Folklore-Abends. Alles gibt Aufschluss über meine Person.

Eigentlich sind wir damit schon in dem in § 28 Abs. 3 Ziff. 3 BDSG normierten „Listenprinzip“. Wer, und sicherlich auch nicht die meisten der von uns im Datenschutz Versierten, denkt hier gleich an § 28 Abs. 4 BDSG: Widerspruch? Ich habe vielleicht eine sehr interessante oder gar ausgefallene Reise unternommen, aber ich möchte nicht anschließend mit Werbung überhäuft werden. Das steht insbesondere dann zu befürchten, wenn der Reiseveranstalter Teil eines größeren Konzerns ist, der noch andere Sparten beinhaltet.

Ich begeben mich auf eine Dienstreise: Ziel und Zweck der Reise, Reisemittel – also Flugzeug, Bahn oder PKW - Hotel, eventuell andere Teilnehmer müssen angegeben und alle Ausgaben anschließend belegt werden. Wenn ich „Gastgeber“ bei einem dienstlichen Essen bin, müssen Namen, Firma oder Organisation und die Speisen und Getränke minutiös aufgeführt werden.

Wenn ich auf Unverträglichkeiten oder Krankheiten, zum Beispiel Allergien, Diabetes etc. Rücksicht nehmen muss, ist eine entsprechende Angabe für die Verpflegung oder Menüplanung unbedingt erforderlich. Aber was geschieht mit diesen Daten später? Werden sie gelöscht? Wenn ja, wann?

Der Reiseveranstalter will eine möglichst homogene und überschaubare Gruppe, die organisatorisch „pflegeleicht“ ist, aber muss ich deshalb einen Button oder gar ein

Namensschild tragen? Nein Danke! Aber schauen Sie sich einmal um, wenn Sie unterwegs sind! Das geht hin bis zu bunten Plastikbändchen von irgendwelchen All-inclusive-Tours, wo man schon von weitem sieht, welche Preiskategorie der Gast gebucht hat. Geht es nicht auch diskreter? Wenn ich das nicht möchte, ist es also keine Reisealternative für mich.

Oh ja, ich kann statt der Bändchen auch Biometrie einsetzen. Die Fingerabdrücke der Gäste werden gespeichert, und es öffnen sich nur diejenigen Türen, in die diese Gäste, je nach Preiskategorie geschleust werden sollen.?? Ich möchte dieses Schreckensszenario hier nicht vertiefen. Ist nicht das Wort „Kundenvertrauen“ auch im Titel dieser Veranstaltung ??

Luftverkehr

So viel zum Reisen allgemein. Lassen Sie mich jetzt zu meinem Spezialgebiet kommen. Im Laufe von über 40 Jahren im Luftverkehr, davon die Hälfte in Sachen Datenschutz, habe ich viele Modifikationen beobachten können.

Im Juni 1985 trat das erste Schengener Abkommen in Kraft, das heißt, seitdem gibt es keine Kontrollen mehr beim Grenzübertritt zwischen Deutschland, Frankreich und den Benelux-Staaten. 1995 traten Spanien und Portugal bei. Inzwischen sind fast alle Länder der EU – in zum Teil noch unterschiedlichen Varianten – Mitglied, darüber hinaus auch Island und Norwegen.

Für den Luftverkehr bedeutet das aus Grenzübertrittsgründen, keine Prüfung von Ausweispapieren mehr, weder durch die Luftverkehrsgesellschaften noch den Bundesgrenzschutz, heute Bundespolizei. Keine Datenerfassung, damit eine erhebliche Erleichterung und für den Reisenden weitgehende Anonymität? Ein Beispiel: In Frankfurt betrug der Anteil am Schengen-Luftverkehr im Jahr 2007 28,5 % ohne Reisende der Bundesrepublik Deutschland, 40,9 % mit deutschen Fluggästen.

Aber warum muss ich dann beim check-in neben meinem e-Ticket auch gleich Ausweispapiere vorlegen ?? Darauf komme ich später.

Seit Jahren erhalte ich immer wieder Anfragen, ob wir als Service für die Fluggäste oder für die Abholer in den Ankunftsbereichen Webcams installieren könnten. Das Geschehen auf dem Vorfeld, das Beobachten der Mitarbeiter bei der Flugzeugabfertigung, das Aussteigen der Fluggäste oder das Warten auf die Kofferauslieferung hinter undurchsichtigen Glastüren, um zu sehen, ob der erwartete Fluggast kommt. Es würde die Wartezeit sicher amüsanter gestalten. Was das bedeuten könnte, brauche ich nicht auszumalen. Die Betroffenen wissen nicht, dass sie beobachtet werden. Sie wissen dann auch, wer mit wem gereist ist.

Neulich habe ich eine andere Anfrage erhalten. Ein leitender Angestellter bei uns war in Fernostasien und schlug für den Service etwas ganz Neues vor: Bildtelefon. Wenn ich an einer Informationsstelle am Flughafen stehe, wo ich zum Telefonhörer greifen kann, müsste es doch auch möglich sein, sofort das Bild der Mitarbeiterin oder des Mitarbeiters zu sehen, die die Auskunft geben, und ich als Anfragender auch gleich gesehen werde, sodass man in direkten Kontakt kommt. Man hat das als besonders servicebetont empfunden. Ich habe das Kunsturhebergesetz und das allgemeine Persönlichkeitsrecht angesprochen, also das Recht am eigenen Bild und gefragt, wie wir garantierten wollten, dass der Fluggast, der eine Information bekommt, nicht die Mitarbeiter ablichtet und irgendwo veröffentlicht? Dass

weder Webcams noch Bildtelefon am Frankfurter Flughafen installiert sind, ist Ihnen sicherlich klar.

Auch noch unter dem Arbeitstitel Service haben in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts die amerikanischen Einreisebehörden die Übermittlung von Passdaten bei bzw. vor Abflug gefordert, um die Einreise zu beschleunigen: „Fast Lane“. Man argumentierte mit der Serviceverbesserung für den Fluggast. Wer will schon Stunden vor der Immigration New York in der Schlange stehen? Auf welcher Rechtsgrundlage wurden die Pässe gescannt und die Daten übermittelt? Freiwillige Einwilligung war hier nicht gegeben. Die Fluggäste wurden lediglich mittels kleiner Hinweisschilder beim check-in informiert.

Security

Fluggäste und Personal

Der Übergang zwischen Service und Security ist fließend.

Nach dem 11. September 2001 forderten die US-Behörden detaillierte Informationen. Das umfasst auch die PNR-Daten. Diese Daten – Passenger Name Record – enthalten alles, was die Luftverkehrsgesellschaft für die Beförderung braucht, von Medikamenten, die an Bord verfügbar sein müssen bis hin zum Essenswunsch, weil vielleicht auf irgendwelche gesundheitliche Befindlichkeiten oder aus religiösen Gründen Rücksicht genommen werden muss (kosher oder kein Schweinefleisch). Trotz großer Bedenken und anderer Empfehlungen wurde ihnen der Zugriff – Pull-Verfahren – auf die PNR-Daten der Fluggäste im Amadeus/Start-Reservierungssystem gewährt. Das vorgeschlagene Push-Verfahren kam leider nicht zur Anwendung. Dieses Thema ist schon so ausgiebig behandelt worden. Ich werde nicht weiter darauf eingehen. Stellungnahmen des Bundesbeauftragten für den Datenschutz (BfD – damals noch ohne I) und der Artikel 29-Gruppe sind bekannt.

Security-Maßnahmen erstrecken sich natürlich nicht nur auf Fluggäste, sondern auf alle am Luftverkehr Beteiligten.

Zuverlässigkeitsüberprüfung

Nach Lockerbie – Sie erinnern sich an den Absturz des PanAm-Jumbos 1988 über dem kleinen Ort in Schottland – wurde die Zuverlässigkeitsüberprüfung des Luftfahrtpersonals gefordert, da man einen Insidertäter vermutete. Alle Beschäftigten, die in irgendeiner Weise die Möglichkeit haben, etwas an oder in das Flugzeug zu verbringen, sollten überprüft werden. Das betrifft nicht nur die Crew oder das Personal, das die Passagiere betreut und an Bord begleitet. Alle Mitarbeiter, die die Flugzeuge be- und entladen, die Versorgungsdienstleistungen oder die Innenreinigung durchführen, die Fracht- und Postbeschäftigten, bis hin zu Cateringunternehmen, die Vorräte und fertige Menüs an Bord bringen, sind betroffen.

Art und Umfang der Datenerhebung und –übermittlung an die Luftaufsichtsbehörden – in Frankfurt ist das das HMWVL – wurden in § 29d LuftVG festgelegt. Die Luftaufsichtsbehörden bestimmen aufgrund der recherchierten Daten anhand eines

Kriterienkatalogs, ob eine Person als zuverlässig eingestuft wird und ob sie in sicherheitsempfindlichen Bereichen eingesetzt werden darf.

Luftsicherheitsgesetz

Im Januar 2005 wurde die Luftverkehrsgesetzgebung geändert. Man trennte Safety und Security. Falls gewünscht, kann ich später hierzu einiges ausführen.

Im neuen Luftsicherheitsgesetz sind nun alle Securityauflagen niedergeschrieben. Es betrifft die Ausweitung der Zuverlässigkeitsüberprüfung, die nunmehr jährlich erfolgen muss, unter Angabe der Wohnsitze der letzten zehn Jahre, Anfragen bei den Polizeivollzugs- und Verfassungsschutzbehörden des Bundes und der Länder, beim Bundeszentralregister und beim Ausländerzentralregister. Jeder, der im sicherheitsempfindlichen Bereich arbeitet, hat einen speziellen Ausweis, der nur vergeben wird, wenn die Zuverlässigkeit von der Luftaufsichtsbehörde erteilt wird.

Darüber hinaus gibt es strenge Kontrollen, analog derjenigen bei den Fluggästen, bei **jedem** Betreten der luftsicherheitsempfindlichen Bereiche, inklusive der mitgeführten Gegenstände. Denken Sie bitte an Rettungssanitäter, Feuerwehr oder Handwerker. Was hier im Safety-Kit oder im Werkzeugkasten vorgehalten werden muss, hat nicht mehr die Dimension von Nagelscherchen oder Taschenmessern. Man musste dafür Ausnahmeregelungen finden, damit diese Dinge, die unbedingt nötig sind und gebraucht werden, mit in den sicherheitsempfindlichen Bereich transportiert werden dürfen.

Im Herbst 2006 kam für die Fluggäste die Kontrolle der mitgeführten Flüssigkeiten hinzu. Maximal zehn kleine Behälter mit maximal je 100 ml Flüssigkeit dürfen im Handgepäck mitgeführt werden. Hier handelt es sich in erster Linie um Kosmetika, die in einem verschließbaren Plastikbeutel an der Luftsicherheitskontrolle separat vorgezeigt werden müssen. Das Gleiche gilt für Medikamente in flüssiger Form, Salben oder Gels. Also am besten alles in das aufgegebene Gepäck!

Das wird zwar aus Sicherheitsgründen auch durchleuchtet, aber ich muss wenigstens nicht für alle sichtbar an der Kontrolle preisgeben, welches Eau de Toilette, welches Duschgel oder Deodorant ich benutze. Für die Damen: Das gilt auch für das Nagellackfläschchen oder den Mascara, den ich in der Handtasche habe. Was aber, wenn ich nur eine kurze Reise mit ein bis zwei Übernachtungen unternehme und nur mit Handgepäck reisen möchte?

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die meisten von Ihnen kennen die Luftsicherheitskontrollen aus eigener Erfahrung. Meine Ausführungen sollen sie vor evtl. unliebsamen Erlebnissen bei der nächsten Reise bewahren. Bitte erkundigen Sie sich rechtzeitig vor der Abreise, ob wieder einmal verschärfte Auflagen angesagt sind.

Ich wurde gebeten, zum Thema Privatheit im Reiseverkehr zu referieren. Dazu gehören meines Erachtens die Reisenden selbst und die Infrastruktur, die wiederum auch von natürlichen Personen bewerkstelligt wird. Deshalb meine Anmerkungen zum Luftfahrtpersonal.

Szenarien

Lassen Sie mich zum dritten „S“ kommen: Ich habe es Szenarien genannt. Bitte glauben Sie mir, dass sind keine Hirngespinnste, keineswegs aus der Luft geholt, auch wenn wir vom Luftverkehr sprechen.

Videoüberwachung

Auch hier sind Service und Security wieder kaum voneinander zu trennen.

Wir haben seit vielen Jahren am Flughafen Frankfurt Kameraanlagen, die uns helfen, den Verkehrsfluss zu steuern, Engpässe an der Luftsicherheitskontrolle oder Probleme in den Parkierungsanlagen zu beheben.

Sie fungieren zumeist als verlängertes Auge, um zum Beispiel auch von der Einsatzzentrale im Nordbereich des Flughafens die Bereitstellungsflächen in der Cargo City Süd zu bedienen. Darüber hinaus gibt es natürlich auch Kameraanlagen und Videoüberwachung, zum Teil mit Speicherung, die behördlich angeordnet sind, um gegebenenfalls Flugunfälle aufzuklären. Digitale Speicherung, die nach festgelegten Kriterien sehr kurzfristig wieder überschrieben wird, ist inzwischen im Einsatz.

Lange bevor § 6b BDSG, der die Videoüberwachung regelt, im Jahr 2001 ins BDSG Einzug fand, hatten wir am Flughafen Frankfurt Ziel und Zweck der Kameraanlagen, die Verfahren und die Zulässigkeiten der Auswertung festgelegt und genau dokumentiert. 2001 haben wir dies gründlich überarbeitet und aktualisiert.

Da wir es am Flughafen mit Luftverkehrsgesellschaften, Spediteuren und anderen Firmen, also mit nicht öffentlichen Stellen genauso wie mit öffentlichen Stellen des Landes Hessen – Polizei, Ministerien – und des Bundes – Bundesgrenzschutz, heute Bundespolizei, Zoll – zu tun haben, habe ich 2001 unser Konzept und die Dokumentation mit allen betroffenen Aufsichtsbehörden abgestimmt, also mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, mit dem Hessischen Datenschutzbeauftragten und dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz.

An einem ganz normalen Tag laufen bei uns circa 150.000 Personen – Fluggäste, Mitarbeiter, Besucher – aller Nationen durch den Flughafen. § 6b BDSG schreibt vor, dass der Umstand der Beobachtung und die verantwortliche Stelle durch geeignete Maßnahmen erkennbar zu machen sind. Also musste ein Piktogramm her.

Inzwischen gibt es ein genormtes Piktogramm, das nunmehr auch von den Bundesbehörden genutzt wird. Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit hat in seinen letzten Tätigkeitsberichten extra darauf hingewiesen.

Wir haben es im Normungsausschuss bewusst „Videoinfozeichen“ genannt, um jegliche Assoziation zu „Überwachung“ ist gleich „Bewachung“ ist gleich „Schadensersatz“ auszuschließen. § 6b BDSG schreibt hier lediglich vor: Ich muss die betroffene Person darauf aufmerksam machen, dass sie in den Bereich einer Videokamera gelangen kann. Dazu ist auch die Angabe der verantwortlichen Stelle notwendig, damit der Betroffene seine Rechte aus dem BDSG nach Auskunft und ggf. Sperrung oder Löschung wahrnehmen kann. Mehr nicht.

Die DIN 33450 Graphisches Symbol zum Hinweis auf Beobachtung mit optisch-elektronischen Einrichtungen (Video-Infozeichen) kann beim Beuth Verlag GmbH 10772 Berlin www.beuth.de bestellt werden.

Bei den zitierten Bundesbehörden ist die Begehrlichkeit nach Videoüberwachungsmaßnahmen inzwischen enorm gestiegen.

Zum Beispiel: Werden die Luftsicherheitskontrollen auch wirklich korrekt durchgeführt? Wird der Fluggast, wenn die Torsonde Zeichen gibt – das sind Farb- und Tonsignale – wirklich gründlich nachkontrolliert? Kann man die Kameras in den Terminals nicht vielleicht auch zur lückenlosen Überwachung aller Personen benutzen? Die Erfahrungen bei der Fußball Weltmeisterschaft im vorletzten Jahr könnten doch ausgebaut werden? Die moderne Technik wird das sicherlich in Kürze leisten können. Also lückenlose Videoüberwachung vom Betreten der Terminals bis zum Einsteigen ins Flugzeug?

Digitalisierte Passfotos, wie sie zumindest in Kürze von deutschen Staatsbürgern vorliegen werden, sind doch geradezu ein Anreiz. Wie Sie alle wissen, ist die Aktualisierung des Passgesetzes im letzten Jahr im Bundesrat behandelt worden. Ich möchte nicht sagen, „durchgewunken“ worden.

Glücklicherweise ist die Technik der Gesichtserkennung noch nicht ausgereift genug.

Z.Z. ist die Zusammenarbeit mit den Behörden, hier insbesondere der Bundespolizei, hinsichtlich der Daten aus dem Zutrittskontrollsystem und der Videoüberwachung sehr konstruktiv und repressiv. Die Bundespolizei weiß sehr wohl, dass Daten, die sie nicht auf korrekte Weise erhoben hat, vor Gericht keinen Bestand haben. Wir haben eine sehr gute Zusammenarbeit.. Aber Anfragen zur Präventivüberwachung sind auf dem Tisch. Was wird alles noch kommen?

Videokameras in den Flugzeugen, um die Gäste während der Reise beobachten zu können. Es könnte ja trotz aller Sicherheitsmaßnahmen beim Einsteigen ein Verdächtiger an Bord sein???

Biometrie

Ich habe Ihnen vom Luftsicherheitsgesetz und den Kontrollen für das Personal berichtet. Z.Z. wird zu dem kodierten Flughafenausweis ein Pin-Code eingesetzt, um sicherzugehen, dass Ausweisinhaber und Person auch übereinstimmen. Dies wurde aber von der Luftaufsichtsbehörde nur als Übergangslösung akzeptiert. Wir testen am Flughafen gerade die Aufnahme biometrischer Merkmale, hier Fingerabdrücke, in unserem Ausweisverwaltungssystem. Ich habe mit den Verantwortlichen vereinbart, dass es keine zentrale Speicherung dieser Templates geben darf. Hier Chip auf dem Ausweis und da Finger! Mehr nicht! Denn die Begehrlichkeiten, wenn es diese Daten gäbe, wären sofort vorhanden..

§ 6c BDSG

Mobile personenbezogene Speicher- und Verarbeitungsmedien

Sie alle kennen RFID-tags, sie sind nicht mehr wegzudenken. Im Lebensmittelbereich sind sie z..B. wichtig, um die Kühlkette zu verfolgen und festzustellen, ob auch alles gestimmt hat. Beim Verlassen des Ladens aber bitte definitiv löschen!

Am Flughafen in Frankfurt haben wir RFID-tags ebenfalls eingesetzt, zum Beispiel um gerichtsfest beweisen zu können, dass die Brandschutzklappen wirklich ordnungsgemäß gewartet wurden. Das wurde extra mit dem Betriebsrat abgestimmt. Es wird nicht festgehalten, wer es ausführt, sondern dass es gemacht wurde.

RFID-tags werden in Testversuchen beim Gepäcktransport eingesetzt, um verlorene Gegenstände schneller auffinden zu können, weltweit im so genannten „world-tracer“. Ich reise von Frankfurt nach Berlin, und mein Koffer ist in Hannover, oder aber in Hongkong. Das soll es leider immer noch geben. Das „BRS“-System, das bei uns seit Jahren im Einsatz ist, ordnet Gepäck und Fluggast zu, das heißt, wenn der Gast nicht an Bord geht, wird der Koffer wieder ausgeladen und man weiß auch, wo man das Gepäckstück finden kann, in welchem Container an welcher Stelle sich der Koffer von Herrn X befindet. Wenn Sie das nächste Mal fliegen, achten Sie darauf: An den Gepäcktags stehen nicht nur die Flugnummer und Destination, wohin Sie fliegen, sondern es sind auch ihr Name und ein Barcode, also ein Strichcode, aufgebracht.. Derselbe Strichcode ist auch auf Ihrer Bordkarte. Wenn Sie an Bord gehen und die Bordkarte durch das Lesegerät schieben, bekommen sie nur noch den Abschnitt mit Ihrer Sitznummer zurück. In dem Moment ist abgeglichen worden: Fluggast geht an Bord. Koffer darf drin bleiben. Das ist eine große Erleichterung und es ist schon an vielen anderen Flughäfen im Einsatz. Man soll die moderne Technik nicht verteufeln. Es gibt eine ganze Menge Dinge, die wirklich gut sind.

Barcode oder Chip

Die IATA, der internationale Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften, hat verfügt, dass alle Luftverkehrsgesellschaften – fast alle sind der IATA angeschlossen – bis Ende 2008 den zweidimensionalen Barcode auf den Bordkarten installiert haben, das heißt die wichtigsten Flugdaten, die zum Beispiel auch im „PNR“ enthalten sind, müssen maschinenlesbar verfügbar sein. Für die Flughafengesellschaften, sprich Fraport, ist das einerseits eine große Herausforderung, aber auch eine große Chance, um Abläufe besser zu koordinieren und die Fluggastführung zu optimieren. Wir bereiten gerade einen entsprechenden Testlauf vor.

Folgende Datenschutzempfehlungen von mir wurden dabei berücksichtigt: Wir lesen nur diejenigen Daten aus, die wir, Fraport, unbedingt für die Abfertigung bei uns auf dem Flughafen benötigen, und wir löschen sie unverzüglich, wenn der Fluggast eingestiegen ist und die Maschine abgeflogen ist, es sei denn die Luftverkehrsgesellschaft beauftragt uns mit der Speicherung für einen definierten Zeitraum, aus Compliancegründen.. Die Daten sind eigentlich Daten der Luftverkehrsgesellschaft. Sie hat ihre eigenen Auflagen. Was sie damit macht, geht uns nichts an.

Was bedeutet 2D-Barcode? Der Fluggast kann sich zu Hause an seinem Computer seinen Flug buchen, per Kreditkarte bezahlen, er kann selbst einchecken und seinen Sitzplatz reservieren. Den dafür von der Luftverkehrsgesellschaft gelieferten Barcode druckt er sich zu Hause auf einem beliebigen Stück Papier aus oder speichert ihn auf seinem Handy. Demnächst wird es ein Chip sein, der vielleicht im Vorübergehen gelesen werden kann

Szenarien sehen vor, dass man erkennen kann, ob der Gast schon am Flughafen angekommen ist, wo er sich befindet, wie man ihn erreichen und wo ansprechen kann.

Am Flughafen muss dann gelesen werden können, ob der Barcode mit der Buchung und den sonstigen Konditionen übereinstimmt. Das ist auch der Grund, warum sie beim check-in oder

bei der Bordkartenkontrolle ihren Ausweis vorlegen müssen. Gibt es vielleicht mehrere gleiche Barcodes? Hat ein Freund etwa an Interessierte seinen Code weitergegeben? Vielleicht kann man das System ja überlisten. Der ganze Kegelclub möchte reisen.

An der ersten Kontrollstelle am Flughafen, das wird in der Regel die Bordkartenkontrolle vor der eigentlichen Luftsicherheitskontrolle sein, wird geprüft, ob dieser Code berechtigt ist, das heißt, ob Flugnummer und –datum im System für den Tag hinterlegt sind, ob sich der Fluggast im richtigen Terminalbereich befindet und natürlich auch, ob dieser Code schon einmal für diesen Flug präsentiert wurde.

Für die Fraport AG ergeben sich dadurch ebenfalls Synergieeffekte. Dieses Prinzip des „operativen Frühwarnsystems“ erkennt, wo sich der Fluggast befindet. Es ist optimal für die Fluggastführung, für die Verkehrssteuerung, für die Analyse des Eintreffverhaltens. Derartige Überlegungen waren schon vor Jahren in der Diskussion. Da ich selbst aus dem Airline-Business komme, kann ich Verbesserungen dieser Art nur gut heißen. Aber hier sind natürlich aus Datenschutzgründen Grenzen gesetzt. Einige meiner Empfehlungen habe ich soeben geschildert.

Sicherlich ist es nützlich oder sogar unbedingt erforderlich zu wissen, wo der Fluggast zu finden ist. Aber muss ich deshalb wissen, ob er beim Duty-Free, in der Coffee-Bar oder auf der Toilette ist? Ich habe vorgeschlagen, den Airport in Segmente aufzuteilen, zum Beispiel vor dem Betreten der Terminals, nach der Sicherheitskontrolle, im Bereich der Abflug-Gates.

Falls mittels kontaktlos auslesbarem Chip die Fluggastführung erfolgen soll, kann es sicherlich hilfreich sein, wenn der Fluggast sich an so genannten Infoterminals Informationen für seinen Flug abrufen kann. Die Betonung liegt auf abrufen, nicht automatisch im Vorbeigehen ansprechen. Hier könnten Informationen hinterlegt werden, die ihm zum Beispiel auch angeben, ob das Abflug-Gate geändert ist, wie lang der Fußweg dahin dauert, bis hin zu Angeboten im Duty-free etc. Aber bitte nicht unaufgefordert Informationen liefern und schon gar nicht mit Namen ansprechen. Die Anrede im Display beim Abrufen von Informationen sollte immer „Lieber Fluggast“, „Dear Passenger“ sein.

Beispiel: Das sei ein toller Service, so wurde gemutmaßt. Der Fluggast kommt vorbei, der Chip wird gelesen und dann sagt man ihm automatisch: Guten Tag, Frau Rebske, wir freuen uns, dass Sie heute nach Paris fliegen. Sie haben noch gut 30 min Zeit, bis Sie Ihr Gate erreicht haben. Schauen Sie doch noch im Duty-Free-Shop vorbei, wir haben Chanel Nr. 5 gerade im Angebot.

Ich habe darum gebeten, das sein zu lassen. Wenn es um Informationen geht, kann der Fluggast sie sich gern selbst abrufen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich hoffe, Sie haben gemerkt, dass ich hier weder Schwarzmalerei betreibe noch Horrorszenarien aufzeige. Viele Maßnahmen sind absolut sinnvoll und notwendig.

Als Datenschutzbeauftragte der Fraport AG möchte ich dafür sorgen, dass modernste Technik optimal eingesetzt werden kann. Auch ich möchte, dass der Flughafen als ein sicherer und ein schneller und ein funktionstüchtiger Flughafen angesehen wird und dass er das ist. Aber die Persönlichkeitsrechte unserer Mitmenschen – seien es Fluggäste, Besucher, Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten, etc. all der verschiedenen Arbeitstätten und Firmen, die es bei uns gibt,

– dürfen keinesfalls beeinträchtigt werden. Sie dürfen mir glauben das ist manchmal ein Spagat. Aber bisher haben wir noch immer gemeinsam eine adäquate Lösung gefunden, die sowohl dem Datenschutz Genüge tut, als auch der Anforderung an ein neues System und an eine neue Technik.

Nach dem 11. September habe ich den Ausspruch, den einmal Benjamin Franklin gesagt haben soll, in meinen Zitatenschatz aufgenommen. Ich habe mich sehr gefreut, dass ich ihn in der letzten Zeit des Öfteren auch von anderen Datenschutzbeauftragten gehört habe. Wir sollten ihn immer beherzigen:

„Wenn die Freiheit zugunsten der Sicherheit eingeschränkt wird, verliert man am Ende beides“.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.