

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Petra Pau, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/6990 –**

Erfolgloser Feldtest mit Körperscannern in Hamburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 31. Juli 2011 endete der Feldtest von Körperscannern am Flughafen Hamburg. Die ursprünglich für sechs Monate geplante Erprobung wurde am 30. März 2011 um weitere vier Monate verlängert, weil die Geräte unnötig Alarm schlugen und zu sensibel auf Eigenschaften der Kleidung (wie z. B. Faltenwurf) reagierten. Ende August 2011 verkündete das Bundesministerium des Innern (BMI), nach Auswertung der Ergebnisse der Erprobungsphase habe der Bundesminister des Innern, Dr. Hans-Peter Friedrich, von der Einführung von Körperscannern abgesehen, da sie sich nicht als praxistauglich erwiesen hätten. Sie hätten unnötig Alarme ausgelöst, die laut Pressemitteilung des BMI in der Regel auf Eigenschaften der Kleidung (wie z. B. Faltenwurf) zurückzuführen waren. In einem Bericht des „FOCUS“ vom 31. August 2011 wird ein Mitarbeiter des BMI zitiert, dass außerdem Schweißflecken und Taschentücher Alarme auslösten. Solche Fehlalarme, zitiert die Zeitung Kreise des BMI, hätte es bei 49 Prozent der Kontrollen gegeben, in 15 Prozent der Fälle sei der Alarm berechtigt gewesen, wogegen in 5 Prozent der Fälle nicht geklärt werden konnte, aus welchem Grund Alarm ausgelöst wurde. Bei 31 Prozent der kontrollierten Personen sei kein Alarm ausgelöst worden. Ob die Scanner in diesen 31 Prozent der Fälle richtig lagen, wurde nicht durch Nachkontrollen überprüft (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. vom 15. März 2011, Bundestagsdrucksache 17/5025), hierzu liegen also keine Daten vor. Auch wurde nicht geprüft, ob verschiedene illegale Substanzen unter Realbedingungen detektiert und anschließend von den Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten gefunden worden wären (ebenda).

Kurz vor Beginn der Erprobungsphase der Körperscanner am Flughafen Hamburg wurde bekannt, dass die italienische Regierung nach einem sechsmonatigen Versuch von der Einführung dieser Technik Abstand nahm. Der Grund für die damalige Entscheidung war derselbe, aus dem der Bundesminister des Innern nun von der Einführung von Körperscannern absieht. Die Kontrollen dauerten zu lange. Nach einer Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 17/3789) wurden die Geräte in Mailand und Rom mit einer „im Vergleich zu den Geräten in Hamburg älteren Softwarekonfiguration“ betrieben, die erzielten Ergebnisse

würden die „mit der aktuellen Software erreichbare Leistungsfähigkeit der Körperscanner“ nicht repräsentieren. Da sich nun herausgestellt hat, dass auch die in Hamburg getestete Softwarekonfiguration nicht funktioniert, stellt sich die Frage, ob das Scheitern des Versuchs in Hamburg nicht vorhersehbar gewesen ist, ab wann sich dieses Scheitern abgezeichnet hat und ob man die Verschwendung von Mitteln durch die Durchführung bzw. Verlängerung des Versuchs an dieser Stelle nicht hätte verhindern können. Vor allem, da diese Mittel in anderen Bereichen wie dem der Frachtkontrollen, die nach Aussagen der Bundesregierung einer „Anpassung an die tatsächliche Bedrohungslage“ bedürften, eher gebraucht würden, während sich die Luftsicherheitskontrollen in der EU „grundsätzlich auf einem hohen Standard“ befänden (Bundestagsdrucksache 17/3789).

Zu diversen Einzelfragen der Fraktion DIE LINKE. hat die Bundesregierung in ihren Antworten auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 17/3789, 17/5025 und 17/5929 mit Verweis auf die Ergebnisauswertung am Ende des Feldtests nicht geantwortet. Da der Test nun beendet und ausgewertet worden ist, müsste die Bundesregierung nun in der Lage sein, auf diese Fragen zu antworten, zumal der Abschlussbericht dem Deutschen Bundestag nicht vorliegt (Stand 13. September 2011).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Luftsicherheitskontrolltechnik wird in Deutschland erst nach intensiven Tests eingesetzt, und dann auch nur, wenn sie sich für die Kontrolle von Fluggästen als geeignet erweist.

Am 31. Juli 2011 endete der am 27. September 2010 begonnene Feldtest von Körperscannern am Flughafen Hamburg. Parallel zu diesem Feldtest wurden zahlreiche Testreihen bei der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei durchgeführt.

Eingesetzt waren zwei Geräte vom Typ L3-ProVison ATD, welche mit aktiver Millimeterwellentechnik sowie automatischer Detektionssoftware arbeiten.

Ziel der Tests war es, Erkenntnisse zur Leistungsfähigkeit zu gewinnen, Verbesserungspotentiale zu erkennen, die Möglichkeiten und Grenzen von Körperscannern zur Integration in heutige Sicherheitskontrollprozesse an Flughäfen zu ermitteln und Eckdaten für zukünftige Kontrollstellenkonzepte zu erlangen. Erst auf der Basis dieser Informationen sollte über die Implementierung von Körperscannern in Kontrollkonzepte entschieden werden.

Die Auswertung des zehnmonatigen Testbetriebs hat ergeben, dass Körperscanner grundsätzlich geeignet sind, die Effizienz und Effektivität von Luftsicherheitskontrollen zu verbessern. Sie sind eine gute Kontrollmethode, um zukünftig die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs noch zu steigern und die Prozesse für den Passagier komfortabler zu gestalten.

Die Tests haben aber auch gezeigt, dass die gegenwärtig zur Verfügung stehenden Geräte noch nicht für den allgemeinen Praxisbetrieb geeignet sind.

Vor diesem Hintergrund hat der Bundesminister des Innern, Dr. Hans-Peter Friedrich, entschieden, die weitere Geräteentwicklung der Körperscanner abzuwarten. Die Bundespolizei wird die Entwicklungen begleiten.

1. Treffen die o. g. Aussagen zur Häufigkeit von unnötigen Alarmen (also durch z. B. Schweißflecken, Taschentücher, Faltenwurf der Kleidung oder unruhiges Verhalten der Testpersonen ausgelöste Detektionen), berechtigten Alarmen und Alarmen mit ungeklärter Ursache zu?

Die in der Vorbemerkung der Fragesteller enthaltenen Aussagen zur Häufigkeit von unnötigen und berechtigten Alarmen treffen zu. Bei 5 Prozent der Alarm-

anzeigen konnte keine Ursache festgestellt werden. Es handelt sich um Fehlalarme.

2. Worauf wurde dieses Verhalten der Scanner letzten Endes zurückgeführt (auf die Software, auf Hardwareprobleme, auf die Strahlentechnik, auf Bedienerprobleme, auf klimatische und bauliche Bedingungen etc.)?

Das Verhalten der getesteten Körperscanner ist auf die verwendete Software und die hohen Anforderungen an die Detektionsleistung zurück zu führen. Eine hohe Detektionsleistung hat bei automatisch arbeitender Kontrolltechnik in der Regel eine hohe Alarmrate zur Folge. Dieser Zusammenhang wird technisch durch die sogenannte „Receiver Operating Characteristics – Kurve“ beschrieben. Über Softwareänderungen kann eine niedrigere Alarmrate bei gleichbleibender Detektionsleistung erreicht werden.

3. Welche illegalen Gegenstände wurden bei den o. g. 15 Prozent der freiwilligen Testpersonen entdeckt, und in wie vielen Fällen kam es zu strafrechtlichen Konsequenzen?

Es wurden verschiedene Gegenstände festgestellt, auch solche die nicht an Bord von Luftfahrzeugen mitgeführt werden dürfen. Strafrechtliche Konsequenzen sind damit nicht unbedingt verbunden und liegen nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

4. Wie wurde in den 5 Prozent der Fälle vorgegangen, in denen nicht geklärt werden konnte, was den Alarm auslöste (durften die Personen passieren, wurde eine nachträgliche Problemanalyse veranlasst)?

Bei 5 Prozent der Alarmanzeigen konnte keine Ursache festgestellt werden. Es handelt sich um Fehlalarme. Da jede Alarmanzeige eine Nachkontrolle zur Folge hat, wurden auch diese Passagiere kontrolliert und konnten danach passieren.

5. Wie hat sich die Häufigkeit von unnötigen Alarmen im Verlauf des Feldversuchs verändert (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?

Nach Installation einer neuen Detektionssoftware hat sich die Alarmrate etwa um 5 Prozentpunkte reduziert. Eine Aufschlüsselung nach Monaten ist nicht möglich.

6. Wie lange dauerte die Abfertigung an scannergestützten Flugsicherheitskontrollpunkten im Vergleich zu herkömmlichen (vgl. Bundestagsdrucksache 17/3789), konnte im Verlauf des Versuchs eine Verbesserung der Abfertigungszeit erreicht werden, und wie stellt sich die Abfertigungszeit an den Scannerkontrollpunkten im Verlauf des Versuchs dar (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?

Die Abfertigungszeit an herkömmlichen Kontrollstellen ist abhängig von zahlreichen Faktoren, die sich zum Teil deutlich voneinander unterscheiden (Konfiguration, Aufbau, Passagieraufkommen etc.). Im Vergleich zu herkömmlichen Kontrollspuren der neuesten Generation kann die Kontrolle in einer Körperscannerkontrollspur wenige Sekunden länger dauern.

7. Wie lange war die durchschnittliche und die maximale Wartezeit pro Passagier?

Die durchschnittliche Wartezeit vor der Durchführung des Körperscans betrug 28 Sekunden. Eine Aussage zur maximalen Wartezeit ist nicht repräsentativ, da am Flughafen Hamburg die Passagiere auf zehn Kontrollspuren so verteilt werden, dass Warteschlangen möglichst vermieden werden.

8. Wurde der Bundesminister des Innern über den gesamten Verlauf des Feldversuchs wie geplant alle vier Wochen informiert (vgl. Bundestagsdrucksache 17/3789), und wenn ja, was beinhalteten diese Informationen konkret, wurden sie bearbeitet oder lediglich zur Kenntnis genommen?

Das Bundesministerium des Innern wurde über statistische Daten des Feldtests regelmäßig informiert. Die Informationen wurden zur Kenntnis genommen.

9. Zu welchem Zeitpunkt führte der Probetrieb in Hamburg zu Erkenntnissen über technische Schwachstellen der Geräte, der Software oder über Probleme im Kontrollablauf (vgl. Bundestagsdrucksache 17/3789)?

Technische Schwachstellen der Geräte und Probleme im Kontrollablauf wurden nicht festgestellt. Bei der Software wurden Verbesserungsmöglichkeiten Ende November 2010 und als Ergebnis des Feldtests erkannt.

10. Trifft es zu, dass im Dezember 2010 der Anteil der Scannerkontrollen, bei denen der Alarm unnötigerweise – also durch z. B. Schweißflecken, Taschentücher, Faltenwurf der Kleidung etc. – ausgelöst wurde, bei 75 Prozent lag, wie der „FOCUS“ am 13. Dezember 2010 berichtete?

Die Angabe im „FOCUS“ in der Ausgabe vom 13. Dezember 2010 kann von der Bundesregierung nicht bestätigt werden.

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

11. Wenn ja, welche Erkenntnisse standen zu diesem Zeitpunkt noch der Schlussfolgerung entgegen, dass diese „Technik ein totaler Reinfall“ ist, wie der „FOCUS“ einen „hochrangigen Sicherheitsbeamten“ am 13. Dezember 2010 zitierte, und wer ordnete die Fortsetzung der Erprobung konkret an?

Auf die Antwort zu Frage 10 und die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

12. Zu welchem Zeitpunkt hat die Bundesregierung erkannt, dass die getesteten Körperscanner nicht praxistauglich sind?

Als Ergebnis des Feldtests am Flughafen Hamburg zeigte sich, dass die getesteten Körperscanner noch nicht für den allgemeinen Praxisbetrieb geeignet sind. Die Einschränkungen ergeben sich aus der Anzahl der Alarmanzeigen und dem erzielten Passagierdurchsatz.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Wie oft wurde der Hersteller im Verlauf des Versuchs von wem aufgefordert, die Software der Körperscanner zu verbessern oder zu modifizieren, und wie schlugen sich diese Aufforderungen in den (in Frage 8) genannten Berichten an den Bundesminister des Innern nieder?

Die für den Test am Flughafen Hamburg verantwortliche Stelle der Bundespolizei führte hierzu mit dem Hersteller mehrere Projektbesprechungen durch. Dem Bundesministerium des Innern war dies bekannt.

14. Welche Aspekte wurden bei der Erprobung von Körperscannern außer der Detektionsleistung von wem (Personen, Institutionen, Institute, Forschungsbereich) besonders untersucht?

Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt und das Bundesamt für Strahlenschutz führten eine Expositionsabschätzung der Geräte und eine Gesundheitsbewertung durch.

Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit prüfte die Einhaltung des Datenschutzes.

Das Institut Ökonomie & Prävention führte eine Akzeptanzstudie durch.

15. Welche Erkenntnisse für den Kontrollablauf wurden durch arbeitspsychologische Untersuchungen gewonnen?

Es erfolgte keine arbeitspsychologische Untersuchung.

16. Wie unterscheidet sich das Verhalten des Luftsicherheitspersonals an scannergestützten Kontrollen von dem an herkömmlichen Kontrollpunkten?

Nennenswerte Verhaltensunterschiede der Luftsicherheitsassistenten sind nicht bekannt.

17. Wie hoch sind die Gesamtkosten für den Feldversuch mit Körperscannern am Flughafen Hamburg einschließlich aller Begleitstudien?

Für die Beschaffung und Unterhaltung entstanden Kosten in Höhe von 548 268,08 Euro. Anhand der geleisteten Mannstunden wurden für Kontrollpersonal Kosten in Höhe von 586 741,72 Euro ermittelt.

18. Welcher Betrag war mit der Herstellerfirma L-3 Communications für Geräte, Software, Support, etc. zu Beginn des Feldversuchs vertraglich vereinbart, und welcher Betrag wurde bzw. wird der Firma ausgezahlt?

Mit der Firma L3-Communications waren Kosten in Höhe von 419 022,80 Euro vertraglich vereinbart und wurden bezahlt.

19. Hat die Bundesregierung den Betrag wegen mangelhafter Leistungen reduziert?

Nein, der Testlauf hat die beabsichtigten Erkenntnisse erbracht.

20. Hat die Bundesregierung Rückzahlungsansprüche oder Schadensersatzansprüche wegen mangelhaft bzw. nicht erbrachter Leistungen geprüft, und wenn nicht, warum nicht?

Nein, die vertraglich vereinbarte Leistung wurde erbracht.

21. Welche Personal- und Sachkosten sind in der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei in Lübeck bis heute im Bereich Körperscanner angefallen?

Infrastruktur- und Personalkosten bei der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei werden nicht projektbezogen erfasst.

22. Werden die im Rahmen der Erforschung und Erprobung von Körperscannern in der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei gewonnenen Erkenntnisse mit dem Unternehmen L-3 Communications geteilt?

Erkenntnisse aus der Erprobung wurden im zulässigen Rahmen ausgetauscht.

23. Ist das Unternehmen L-3 Communications an den im Rahmen der Erforschung und Erprobung von Körperscannern anfallenden Kosten beteiligt?

Die Kosten für die Grundlagenforschung sowie die Erst- und Fortentwicklung der von ihr gelieferten Körperscanner trägt die Firma L-3 Communications.

24. Trifft es zu, dass die Körperscanner zukünftig in der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei in Lübeck weiterentwickelt werden sollen, und wenn ja,
- a) welche Kosten sind hierfür angesetzt,
 - b) unter welcher Aufgabenstellung erfolgt die Weiterentwicklung,
 - c) ist das Erprobungsverfahren ergebnisoffen,
 - d) für wie lange ist diese Laborphase angesetzt,
 - e) wie viel Personen arbeiten mit welcher Stundenzahl daran,
 - f) welche und wie viele nicht zur Bundespolizei gehörenden Personen sind auf Grund welcher Sachverhalte in diese Arbeit involviert?

Die Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei wird die Körperscanner nicht selbst weiterentwickeln, sondern die Entwicklung begleiten.

25. Wenn die Forschung zu Körperscannern bei der Bundespolizei fortgesetzt werden soll, ist der Hersteller L-3 Communications daran beteiligt, und wenn ja, in welcher Art und Weise?

Die Forschung zur Körperscannertechnologie erfolgt in Forschungsprojekten, die nicht in der Verantwortung der Bundespolizei stehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

26. Besteht zum jetzigen Zeitpunkt ein Vertragsverhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und L-3 Communications, und wenn ja, für welche Leistungen, für welchen Zeitraum und mit welchem Finanzvolumen oder ist ein solches in Vorbereitung?

Bei der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei befinden sich zwei automatische Reisegepäckkontrollanlagen des Herstellers L3-Communications in einem Testverfahren, in dem die Erfüllung der europäischen Anforderungen an derartige Geräte geprüft wird. Diese Testverfahren sollen noch im Jahr 2011 abgeschlossen werden. Die Kosten trägt der Hersteller entsprechend dem Aufwand, der noch nicht quantifizierbar ist.

Weitere Verträge bestehen aufgrund noch laufender Forschungsprojekte. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

27. An welchen Verträgen, Projekten, Studien, Forschungen und Erprobungen waren L-3 Communications oder ihre Töchter für die Bundesregierung seit Januar 2001 tätig, und welche Kosten sind der Bundesregierung dadurch jeweils entstanden (bitte konkret auflisten)?

Die nachfolgende Tabelle enthält die angefragten Angaben.

| Forschungsthema | Laufzeit | Zuwendung |
|---|------------------------------|-----------|
| Verbundprojekt: GH: Projekt: LOTUS, Vorhaben: Entwicklung eines hochauflösenden Ultraschallwandlers | 01.02.2001 bis 31.07.2002 | 201 010 € |
| Verbundprojekt: GH II: COMET, Vorhaben: Optimierung des GasQuant Systemes hinsichtlich der räumlichen Auflösung | 01.01.2005 bis 31.12.2006 | 113 747 € |
| Verbundprojekt UR II: SUGAR-Submarine Gashydrat-Ressourcen, SUGER-A: Submarine Gashydrat-Lagerstätten als Deponie für CO ₂ -Sequestrierung, Vorhaben: Hochauflösende Lokalisierung von Hydratvorkommen mit mobilen Flächenvermessungssystemen mittlerer Frequenz; Sonderprogramm GEOTECHNOLOGIEN | 01.05.2008 bis 30.04.2011 | 294 372 € |
| Verbundprojekt: 5 kWh/250 kW Rotationsenergiespeicher mit HTS-Magnetlager – Teilvorhaben: Rotationsenergiespeicher | 01.01.2005 bis 30.06.2007 | 285 500 € |
| Verbundvorhaben: MUCOM – Mobile digitale Datenübertragung im Medium Wasser, Teilprojekt: Entwicklung und Bau eines mobilen digitalen Kommunikationssystems zur Unterwasserkommunikation | 01.10.2002 bis 31.12.2005 | 436 797 € |
| Verbundprojekt: PITAS – Piraterie- und Terrorabwehr auf Seeschiffen, Vorhaben: Wirkkette, Sonar und Trackmanagement | 01.07.2010 bis 30.06.2013 | 384 316 € |
| Verbundprojekt: SUGAR II B-Submarine Gashydrat-Lagerstätten-Erdgasproduktion und CO ₂ -Speicherung; Vorhaben: A1-Lokalisierung und Überwachung von Gashydrat-Lagerstätten; A1-1-Nachweis von Gaseinträgen in die Wassersäule mit Hilfe von Fächerecholoten | 01.08.2011 bis 31.07.2014 | 371 895 € |

28. Hält die Bundesregierung am Vorhaben, auf den Flughäfen der Bundes dabei auch den Einsatz von Geräten mit nichtionisierender Strahlung mit Frequenzen im Terahertzbereich in Betracht?

Die Bundesregierung wird über den Einsatz von Körperscannern entscheiden, wenn Geräte zur Verfügung stehen, die die zu stellenden Anforderungen erfüllen, und Körperscanner mit EU-Verordnung als Kontrollmethode zugelassen

sind. Der Einsatz von Körperscannern mit Terahertzwellen kann erst in Erwägung gezogen werden, wenn leistungsfähige Geräte zur Verfügung stehen.

29. Zu welchem Zweck und mit welchem Ziel wurden die auf Bundestagsdrucksache 17/3789 benannten Forschungsvorhaben (u. a. zu gentoxischen Effekten) zur Wirkung von Terahertzstrahlung in Auftrag gegeben, und kann eine gesundheitliche Gefährdung durch Terahertzstrahlung anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse ausgeschlossen werden?

Terahertzstrahlung (Frequenzbereich 100 GHz bis 20 THz) wird bisher trotz vielfältiger Anwendungsmöglichkeiten kaum genutzt. Da sich bisher nur wenige Untersuchungen mit diesem Teil des elektromagnetischen Spektrums befasst haben, wurde vom Bundesamt für Strahlenschutz die In-vitro-Studie „Gentoxische Effekte von Terahertzstrahlung“ initiiert, um die DNA-schädigende Wirkung zu untersuchen. Für keine der untersuchten Frequenzen konnte in den untersuchten Zellsystemen Effekte nachgewiesen werden.

30. Welche Alternativen zu Körperscannern sieht die Bundesregierung zur Erhöhung der Sicherheit an den Fluggastkontrollen, und welche alternativen Methoden, Konzepte oder Verfahren haben bundesdeutsche Sicherheitsbehörden in den letzten zehn Monaten zur Erhöhung der Sicherheit an den Fluggastkontrollen erarbeitet?

Für die Sicherheitskontrolle von Fluggästen werden an den deutschen Flughäfen die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit der Verordnung (EU) 185/2010 vorgesehenen Kontrollmethoden angewendet. Alternativen zum Körperscanner wurden in den letzten zehn Monaten nicht erarbeitet.

31. Wie viele Passagiere nahmen an der im Rahmen des Feldversuchs am Flughafen Hamburg durchgeführten Akzeptanzstudie teil, und über welchen Zeitraum wurden Passagiere für die Studie befragt?

Es wurden 452 Fluggäste im Zeitraum von Oktober bis Dezember 2010 befragt.

32. Wurde die Akzeptanzbefragung vor der Körperscannerkontrolle inkl. eventueller Nachkontrollen des Passagiers oder danach durchgeführt?

Die Akzeptanzstudie wurde nach der Benutzung eines Körperscanners durchgeführt. Es wurden Fluggäste, die entweder mit oder ohne Nachkontrolle passieren konnten, befragt.

33. Entsprach die Durchführung und Auswertung dieser Studie wissenschaftlichen Kriterien, und durch wen wurde dieser Standard gewährleistet bzw. überprüft?

Die Studie wurde durch das Institut Ökonomie & Prävention, München, systematisch methodisch nach wissenschaftlichen Regeln durchgeführt. Die Ergebnisse wurden bei der Bundespolizei bewertet. Sie sind objektiv nachvollziehbar.

34. War die Teilnahme an der Studie freiwillig?

Ja.

35. Wenn ja, mit welchen Mitteln und Fragen ermittelt die Studie die Gründe, aus denen Testpersonen nicht an der Studie teilnehmen wollten?

Gründe, aus denen Testpersonen nicht an der Befragung für die Studie teilnehmen wollten, wurden nicht erhoben.

36. Haben im Rahmen der Erprobung Menschen mit medizinischen oder kosmetischen Hilfen (wie z. B. künstlichen Darmausgängen, Windeln, Prothesen, Toupets) die scannergestützten Kontrollspuren benutzt?

Ja, die Anzahl war nach den Beobachtungen sehr gering und ist nicht dokumentiert.

37. Wurden im Rahmen der durchgeführten Akzeptanzbefragung Menschen mit medizinischen oder kosmetischen Hilfen (wie z. B. künstlichen Darmausgängen, Windeln, Prothesen, Toupets) nach ihrer Meinung zu und ihren Erfahrungen mit der Körperscannerkontrolle befragt?

- a) Wenn ja, wie haben diese Menschen die Kontrollen beurteilt?
b) Wenn nein, warum nicht?

Bei den befragten Personen wurde nicht festgehalten, ob sie medizinische oder kosmetische Hilfen trugen.

