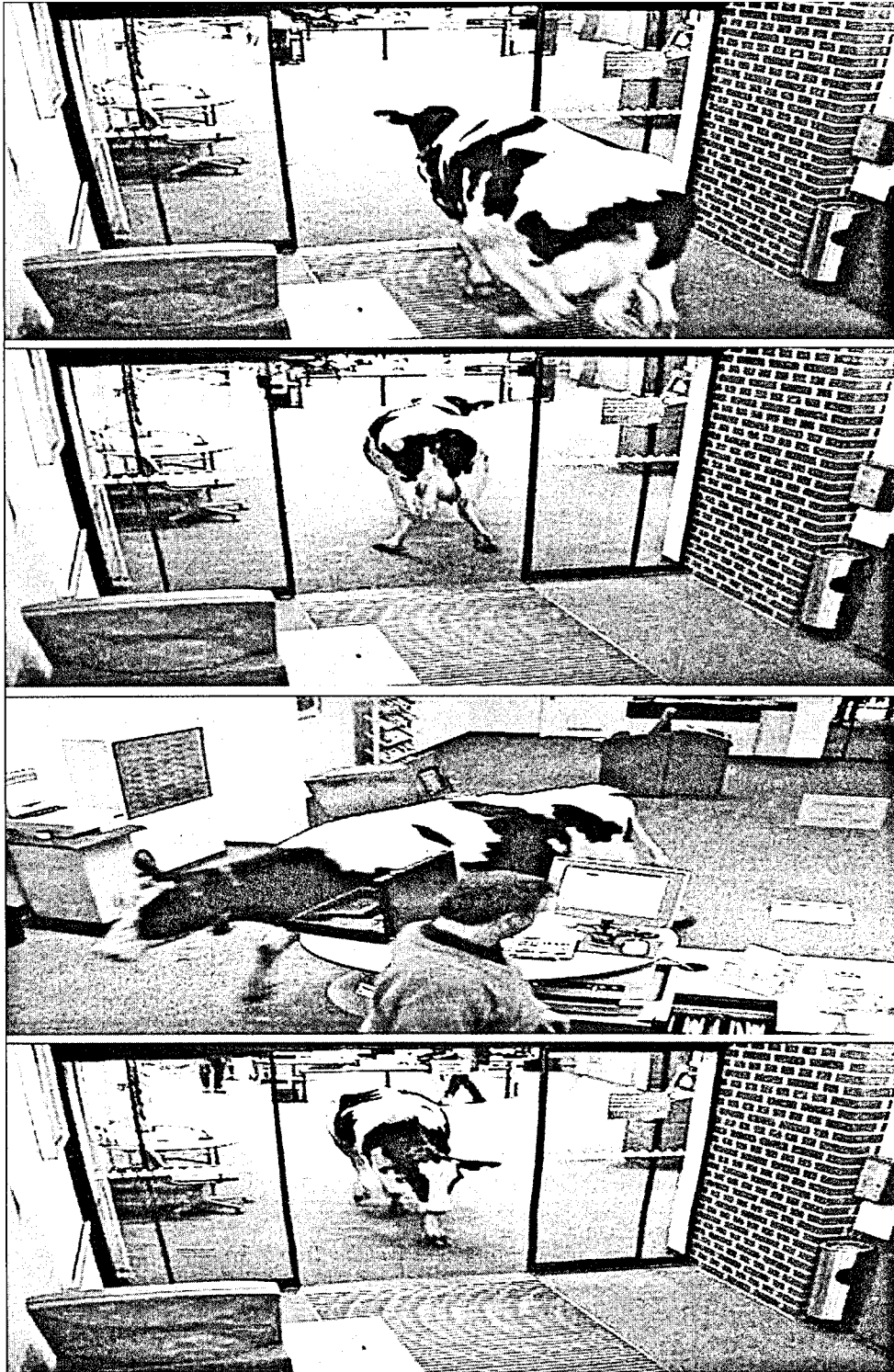


Sicher vielschichtiger geworden



Fleckvieh in der Filiale? Ob das ein Sicherheitsrisiko ist, soll mit semantischen Videosystemen geklärt werden, meinen Techniker. Sozialwissenschaftler fragen eher, wer hier überhaupt geschützt werden soll.

Foto: EPA

Das österreichische Forschungsprogramm Kiras versucht das Thema Sicherheit vermehrt auf breiter Basis zu diskutieren. Technologische Antworten werfen rasch neue gesellschaftliche Fragen auf.

Sascha Aumüller

„Zwei, drei geheime Tastenkombinationen, und schon spielen Sie nicht mehr Tetris, sondern unser Spiel!“ Mit diesen Worten und einem verschwörerischen Blick in Richtung Publikum weihte der Informatiker Ernst Piller alle Teilnehmer der Kiras-Fachtagung für Sicherheitsforschung in die Ge-

STANDARD vom: 26.01.2011 / Seite: 16/15

heimnisse der Steganografie ein. Steganografiert – also versteckt – werden müssten Informationen immer öfter, so der Leiter des Instituts für IT-Sicherheitsforschung an der FH St. Pölten. Vor allem dort, wo nicht einmal der Verdacht aufkommen darf, dass es Geheimnisse gibt: Etwa von Geschäftsreisenden in China, wo lediglich verschlüsselte und demnach noch nachweisbare Geheimbotschaften strafbar sind.

Dass ein Herr vom „Österreichischen Kompetenzzentrum für Steganografie“ auf der Kiras-Tagung am 19. Jänner in Wien detailliert ausplauderte, wie auch Geheimdienste brisante Informationen in unverdächtige Urlaubsfotos oder eben in ein PC-Spiel einbetten, ist aber durchaus im Sinne des Erfinders des Sicherheitsforschungsprogramms: Ins Leben gerufen wurde es 2005 vom Infrastrukturministerium – als erstes nationales in der EU. Und es sollten immer offene Geheimnisse sein, die dabei entwickelt werden. Das Spektrum der Projekte reicht heute von Hochwasserwarnsystemen bis hin zu Abwehrmaßnahmen gegen Cyber-Attacken.

Sicherheit als Allgemeingut

Dass die öffentliche Sicherheit immer auch als öffentliches Gut thematisiert werden soll, wird bei einigen Forschungsprojekten besonders deutlich. Was der Videoüberwachung im öffentlichen Raum anfänglich recht unkritisch zugeschrieben wurde – bravere U-Bahn-Fahrer etwa oder gar da-

durch eingeschüchterte Terroristen –, hört sich nun deutlich komplexer an. Selbst die Entwickler von technologiebasierten Lösungen – namentlich die intelligenten Videoüberwacher vom Projekt

„iObserve“ – schicken voraus, dass die konventionelle Videoüberwachung nicht in der Lage ist, das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung zu steigern. Allerdings sind sie auch davon

überzeugt, dass technologische Umsetzungen der nächsten Generation Lösungen bieten könnten. Gegenwärtige Anlagen wären nur noch nicht intelligent genug, um Sicherheitsleute schnell genug

über Gefahren zu informieren, so ihre Prämisse. Die Praxis, wahllos Videos aufzuzeichnen, die erst nachträglich ausgewertet werden, sei weder hilfreich noch unbedenklich in Bezug auf den Datenschutz. Der Schluss der Forscher: Semantische, also verstehende Videoüberwachung soll künftig in Echtzeit darüber befinden, ob es sich überhaupt um eine Situation mit Sicherheitsrisiko handelt.

Losgelöst von technologischen Antworten auf Sicherheitsfragen agierte „Susi“ in den Jahren 2007 bis 2009. Katharina Miko und Jochen Kugler vom „Kompetenzzentrum für soziale Arbeit“ wollten wissen, wie sich die subjektive Wahrnehmung von Sicherheit (also „Susi“) überhaupt definieren lässt und wessen Sicherheit dabei gemeint ist. Dafür gingen sie mit Polizisten auf Streife und mit Sozialarbeitern auf Tour. Im Rahmen von Beobachtungen und qualitativen Interviews im öffentlichen Wiener Raum – am Karlsplatz, Schwedenplatz, Praterstern und Brunnenmarkt – kamen sie zu zwar zu simplen Schlüssen. Aber in die Planung von sicherheitskritischer Infrastruktur aufgenommen würden diese noch zu selten.

So erleben Menschen ihre Umwelt komplexer als nur sicher oder unsicher, festgehalten wurden den Forschern vier Schattierungen von „unangenehm“ bis hin zu „bedrängt“. Unabhängig davon wird aber das zu reduziert gesehene subjektive Sicherheitsgefühl maßgeblich von der Narration (also vom Ruf) eines Platzes beeinflusst. Interessant dabei: Keiner der vier Plätze wurde von den Befragten überwiegend als unsicher wahrgenommen. Und die Videoüberwachung wurde von den „zu Beschützenden“ selbst nur dezidiert auf Nachfrage des Teams als möglicher Sicherheitsfaktor angesprochen – mehr Bewegungsspielraum wäre tendenziell eher gewünscht. Mit ins Boot der Sicherheitsforscher nehmen diese Sozialwissenschaftler demnach auch Städteplaner. Ob sie ebenfalls mit von der Partie für mehr Sicherheit sind, wird sich heute bei der Kiras-Ausschreibung für kommende Forschungsprojekte zeigen.

➔ www.kiras.at

WAS KOMMT

■ **Smarte Städte:** Was macht unsere Städte smart? Zukunftstechnologien für die Metropolen von morgen sind Thema des nächsten Forums „Zukunft heißt Innovation“ des Verkehrsministeriums. Am Podium werden erwartet: Peter Nijkamp, Professor für Regionalökonomie und ökonomische Geografie an der Freien Universität Amsterdam, Brigitte Bach, Leiterin des Departments Energy am Austrian Institute of Technology (AIT, vormals Seibersdorf), Jens Dangschat, Siedlungsökonom an der TU Wien, Tatjana Oppitz, IBM-Chefin Österreich, und Michael Strebl, Geschäftsführer Salzburg Netz GmbH.

1. Februar, 18 Uhr, Ovalhalle im Museumsquartier, 1070 Wien. Anmeldungen unter: forum@bmvit.gv.at

➔ www.bmvit.gv.at

■ **Cognitive Sciences:** Der Wiener Wissenschaftsfonds WWTF hat einen mit drei Mio. Euro dotierten Projektcall zum Thema Cognitive Sciences (Kognitionswissenschaften) gestartet. Eine Informationsveranstaltung am 10. März findet von 15–17 Uhr im edu4you (Frankgasse 4, 1090 Wien) statt. Die Einreichfrist für Projektanträge endet am 1. Juni um 14 Uhr. An der Uni Wien wurde unlängst zum Thema eine Plattform gegründet.

➔ www.wwtf.at

STANDARD vom: 26.01.2011 / Seite: 16/15

Die Jugend, öffentlich bewegt und schwer erreichbar

Junge Menschen sind die wichtigste Zielgruppe der nachhaltigen Mobilitätsinitiative „ways2go“

Das Untersuchungsobjekt ist bekanntermaßen schwierig – oder zumindest schwer in seiner Heterogenität zu fassen. „Die Jugend“, da waren sich die großteils markt- und meinungsforschenden Experten im Forum „Jugend unterwegs“ am 20. Jänner in Wien einig, gibt es nicht in dieser Uniform. Demnach wird es wohl auch schwer sein, „diese Jugendlichen“ als homogenen Block öffentlich zu bewegen.

Doch genau das zu tun, gilt als das erklärte Ziel eines Gremiums, das seine Arbeit in Verlängerung der „ways2go“-Initiative des Infra-

strukturministeriums erledigt: Jugendliche in möglichst großer Anzahl für öffentliche Verkehrsmittel zu begeistern. Weil junge Menschen – auch da war man sich einig – eben zu den lernfähigsten Adressaten der Kampagne zählen, die derzeit 31 Forschungsprojekte mit einem Gesamtvolumen von rund fünf Millionen Euro umfasst.

Die Stolpersteine auf dem Weg zur Öffibenutzung sind aber zahlreich: „Objektive Faktoren stehen bei Jugendlichen im Vordergrund, weniger die symbolischen“, schickte Odilo Seisser von Re-

search and Data Competence als Mitveranstalter des Forums voraus. Soll heißen: Dort, wo es kaum Öffis gibt, können sie auch keinen schlechten Ruf unter Jugendlichen haben. Untersucht wird dennoch zu selten – auch von diesem Plenum – das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen im ländlichen Raum.

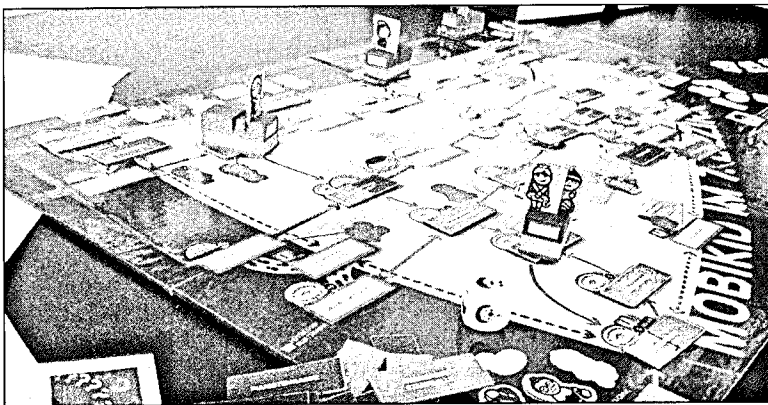
Die Landschaftsplanerin Martina Jauschneg wagte sich jedenfalls aufs Land – genauer gesagt nach Straden in der Steiermark, wo der Anteil der Jugendlichen (bis 20 Jahre) mit 25 Prozent überdurchschnittlich hoch ist. Ihre Erkenntnis: Wo es kaum alltagstaugliche Öffis gibt, ist immerhin ein hoher Grad an Selbstorganisation unter Jugendlichen feststellbar – etwa beim Aufstellen von Fahrgemeinschaften. Und zumindest dieser junge Trieb sollte gepflegt werden, weil in Straden wahrscheinlich doch nicht so bald ein People-Mover, wie sie grundsätzlich empfiehlt, zum Einsatz kommt.

Die Verkehrs- und Sozialanalytikerin Karin Ausserer hat herausgefunden, dass häufig nicht die Motivation der Kinder, sondern die aktive Entscheidung der Eltern das Problem ist: Niederösterrei-

chische Kinder, die angaben, lieber mit bewegungsintensiveren Verkehrsmitteln in den Kindergarten zu kommen, werden dennoch zu einem Drittel mit dem Auto dorthin gekarrt – weil sich die Wegzeit durchschnittlich um sechs Minuten verkürzt. Dass die Kinder mit der Automobilität früh darauf getrimmt werden, so wie Pendler nur einzelne Aktionspunkte wahrzunehmen, werde dabei aber häufig vergessen.

Als Aktionsplan zur Förderung der Orientierungsfähigkeit in jungen Jahren ist demnach das Projekt „Mobikid“ angelegt. Dabei lernen Kinder ab sieben Jahren, per Brettspiel ein geografisches Verständnis für den 7. Wiener Gemeindebezirk und seine Öffis zu entwickeln. Da aber Kinder mit zehn Jahren bereits großteils ein Handy benützen und weil es heute für alle jugendlichen Beweggründe eine App braucht, haben sich die Illustratoren des Spiels nun auch mit einer Softwareschmiede zusammengetan. Eine, die jede Öffibenutzung zur Schnitzeljagd mit Möglichkeit zum Meilensammeln für das gute Gewissen macht, erfüllt wahrscheinlich sogar ihren Zweck. (saum)

➤ www.ways2go.at



„Mobikid“ – als Brettspiel und als App gestaltet jugendliche Beweggründe für die Öffibenutzung als Schnitzeljagd. Foto: Ast&Nebel