

Fliegen mit Sicherheit

Fachtagung: Deutschland vorn / Experte: Aufholbedarf für US-Flughäfen

Zehn Jahre zurück liegen die USA im Vergleich zu dem, was die deutsche Luftverkehrswirtschaft an Sicherheit bieten kann, sagte Joram Bobasch, Geschäftsführer der FIS GmbH, der Sicherheitstochter der Fraport AG, auf einer Fachtagung am 27. April in Königstein.

Bestätigt wurde diese Einschätzung von Clark Kent Ervin. Er war drei Jahre lang Generalinspekteur im „Homeland Security“-Ministerium, das nach dem 11. September 2001 zur Bündelung der Sicherheitsvorkehrungen in den USA geschaffen wurde. Ervin, seinerzeit vom amerikanischen Präsidenten in dieses Amt berufen, urteilt auf der Basis von Tests. Diese hatten die amerikanischen Sicherheitsbehörden zunächst kurz nach den Anschlägen, dann drei Jahre später und schließlich noch einmal vor wenigen Wochen durchgeführt. Laut Ervin seien dabei in bis zu 40 Prozent der Fälle Waffen nicht entdeckt worden. Das Ergebnis sei immer „gleich schlecht“ gewesen. Als Gründe dafür sieht er fehlende Gelder für effektivere Kontrollen und eine nach wie vor mangelnde Zusammenarbeit der Behörden.

„Im Vergleich zu den USA sind die gerade erst wieder verschärften Sicherheitsvorkehrungen in der EU, die in Frankfurt ganz erhebliche Umbauten wie Sicherheitsschleusen für Passagiere und Mitarbeiter erforderlich gemacht hatten, deutlich besser, so Dieter Joachim Felber, ehemaliger Präsident der Bundespolizei. „Luftverkehr war in Deutschland immer ein Vorreiter in puncto Sicherheit.“ Die angreifbare Lücke sei hier relativ klein.

Der bekannte TV-Journalist und Sicherheitsexperte des ZDF, Elmar Theveßen, verwies auf die zunehmende Bedeutung des Internets, ohne das die Globalisierung des islamischen Terrors als Hauptgefahr für die Sicherheit nicht möglich wäre. Die Gefahr von Anschlägen sei bei weitem



Fordert Harmonisierung der Luftsicherheitssysteme: Peter Andres, Leiter Konzernsicherheit. Foto: FIS

nicht gebannt, sondern habe nach den Ereignissen des 11. Septembers und des Irak-Kriegs noch zugenommen. Die letzten Terroranschläge auf der Sinai-Halbinsel seien beredtes Zeugnis dafür.

Für Fraport-Chef Dr. Wilhelm Bender ist Sicherheit oberstes Gebot. Er sieht Sicherheit als Teil eines umfassenden Produktangebots, das vollständig in der gesamten Prozesskette im Luftverkehr integriert ist. Security müsse dem Geborgenheitswunsch der Passagiere entsprechen und als

Chance begriffen werden, um die Dienstleistung Flugreise noch komfortabler zu machen.

Ungeachtet dessen besteht unter Experten Einigkeit darüber, dass für ein offenes System, wie es ein Flughafen nun einmal darstelle, absolute Sicherheit auch in Deutschland nicht zu garantieren sei.

Übertriebene Maßnahmen könnten auch das Gegenteil erreichen, stellte der Leiter der LH-Konzernsicherheit Peter Andres fest. Beim Stichwort „Airport Security“ erschienen im Internet bei Google-Foto inzwischen zu 50 Prozent Karikaturen, in denen sich über eben solche übertriebenen Maßnahmen lustig gemacht werde. Während in den USA eine sehr emotionale und politische Debatte vorherrsche, sehe man das Thema in Europa und speziell in Deutschland eher nüchtern. Dabei käme es auf gemeinsam abgestimmte Strategien zur Sicherheit an. Einseitige Forderungen bestimmter Länder und Aktionismus nutzten niemanden. Andres forderte eine nachhaltige Gefährdungsanalyse und keine populistischen Maßnahmen auf dem Rücken der Passagiere. Luftsicherheit könne nicht einzelnen nationalen Zielen dienen, sondern müsse nach international anerkannten Standards ausgestaltet werden. Hierbei gehe es vor allem um die Harmonisierung der Luftsicherheitssysteme der EU und der Vereinigten Staaten. „Fast fünf Jahre nach dem 11. September brauchen wir eine kritische Bestandsaufnahme und eine ehrliche Diskussion über die zukünftige Ausrichtung der Sicherheit in der Luftfahrt“, formulierte Andres.

Reimund Westmeier