

Mit Sicherheit fliegen

Fraporttochter FIS sieht Deutschland vorn / Experte: Amerikanische Flughäfen nach Anschlägen von 2001 nicht sicherer geworden

For. FRANKFURT. Zehn Jahre zurück liegen die Vereinigten Staaten von Amerika im Vergleich zu dem, was die deutsche Luftverkehrswirtschaft an Sicherheit bieten kann. Das jedenfalls sagt Joram Bobasch, Geschäftsführer der FIS GmbH, der Sicherheitstochter des Frankfurter Flughafenbetreibers Fraport. Aus der Luft gegriffene Werbung in eigener Sache ist dieses Urteil offenbar nicht. Denn Clark Kent Ervin, ehemaliger General Inspector des nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 gegründeten Department of Homeland Security, berichtet, daß in seiner Heimat nach den Anschlägen zwar viel angekündigt, an Sicherheit aber überhaupt nichts gewonnen worden sei.

Ervin, seinerzeit vom amerikanischen Präsidenten in dieses Amt berufen, war Gast einer Tagung zur Sicherheit im Luftverkehr, zu der die Fraport-Sicherheitstochter eingeladen hatte. Seine beunruhigende Einschätzung stützt Ervin, der heute unter anderem am Aspen-Institute in Washington, einer privaten "Denkfabrik", arbeitet, auf Tests. Diese hatten die amerikanischen Sicherheitsbehörden zunächst kurz nach den Anschlägen, dann drei Jahre später und schließlich noch einmal vor wenigen Wochen veranstaltet. Das Ergebnis sei immer "gleich schlecht" gewesen. Jedesmal sei es gelungen, Waffen, kleine Messer, wie sie die Entführer von 2001 benutzt hatten, und sogar Bauteile für Bomben durch die Kontrollen zu schmuggeln.

Im Vergleich dazu erscheinen die gerade erst wieder verschärften Sicherheitsvorkehrungen in der EU, die in Frankfurt ganz erhebliche Umbauten wie Sicherheitsschleusen für Passagiere und Mitarbeiter erforderlich gemacht hatten, tatsächlich vertrauenerweckender.

Auch bei der Fracht gibt es offenbar erhebliche Unterschiede zwischen amerikanischen Flughäfen und beispielsweise Frankfurt: Ervin zufolge werden in den Vereinigten Staaten nach wie vor Luftfrachtgüter, die in den Bäuchen der Passagiermaschinen als sogenannte Belly-Fracht transportiert werden, fast nicht überprüft. Dabei handle es sich um 22 Prozent der gesamten amerikanischen Luftfracht. Stichproben seien vorgesehen, stattfinden würden aber auch die meist nicht.

Beispielsweise die in Frankfurt ansässige Lufthansa Cargo ist allein schon durch EU-Recht dazu gezwungen, in Zusammenarbeit mit den Speditionen eine hundertprozentige Prüfung aller Frachtgüter zumindest anzustreben. In der Praxis sieht das so aus, daß jedes Paket, das nicht von einem vom Luftfahrtbundesamt zertifizierten Logistiker angeliefert wird oder von einem Versender, der von einem solchen Logistiker oder einer Airline autorisiert wurde, von Mitarbeitern der Lufthansa-Tochter überprüft wird. Für 2006 rechnen die Frachtflieger dafür mit einem Mehraufwand von 36 000 Arbeitsstunden, wie ein Sprecher sagte. Bei den Gütern, die von Vertragspartnern angeliefert werden, gehe man davon aus, daß diese Sicherheitsprüfung stattgefunden habe.

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.

Alle Rechte vorbehalten. (c) F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main