

Wie sich Verkehrsinfrastruktur schützen lässt

Nationale Sicherheitsstrukturen und die fortgeschrittene Globalisierung terroristischer und ziviler Bedrohungen

Von Jens Kohagen

Zu Wasser, zu Land und in der Luft gilt es, „vulnerable gaps“ zu finden und sie zu schließen. Das ist die Antwort, die Joram Bobasch, Geschäftsführer der FIS GmbH, Kelsterbach, auf die Frage nach dem Schutz vor terroristischen Angriffen gibt. Eine Fachtagung in Königstein bei Frankfurt/Main mit gut 100 Sicherheitsfachleuten hat sich mit den Folgen des verstärkten Sicherheitsdenkens nach dem September 2001 für das Verkehrswesen beschäftigt.

Ausgehend von den USA, wo dieses Thema sehr viel emotionaler diskutiert wird, muss sich inzwischen auch Europa dieser Problematik stellen. Wegen der Internationalität waren zunächst nur Luft- und Seefahrt von den verschärften Sicherheitsmaßnahmen betroffen. Aber die Gremien der Europäischen Union haben sich inzwischen auch des Themas „Gefahrenabwehr in Oberflächenverkehren“ angenommen. Im März 2004 stufte der Europäische Rat den Verkehr als einen Schlüsselbereich der Terrorismusbekämpfung ein. Eine Studie der Europäischen Kommission hat von 2003 bis 2005 die Auswirkungen einer europaweiten gesetzlichen Regelung in diesem Bereich untersucht.

Nun liegt ein Verordnungsvorschlag zur „Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette“ vor. Dieser Vorschlag geht vom Konzept des „sicheren Unternehmens“ aus. Dabei soll jedes Unternehmen der Lieferkette für die Maßnahmen der Gefahrenabwehr in seinem Bereich selbst verantwortlich sein. Ähnlich wie bei den gemeinschaftlichen Zollvorschriften oder im Rahmen der Verordnung für die Sicherheit im Luftverkehr sollen diese Maßnahmen behördlich überprüft werden.

Umstrittener EU-Vorschlag. Die Mindestanforderungen an das jeweilige Unternehmen umfassen dabei die physische Sicherheit, die Zugangskontrolle und die Sicherheit der Verfahren. Die Studie der Europäischen Kommission geht davon aus, dass sich binnen fünf Jahren etwa 900 000 der 4,7 Mio.



Um mehr Sicherheit im Verkehrssektor ging es bei einer hochrangig besetzten Fachtagung der Fraport-Tochter FIS.

Verkehrsunternehmen freiwillig zertifizieren lassen. Damit wären 75 Prozent des Güterverkehrs abgedeckt. Allerdings hat dieser Vorschlag in den Augen der Betroffenen einen gewaltigen Haken: Die Kosten sind von der Wirtschaft zu tragen. Den betroffenen Unternehmen entstehen EU-weit über fünf Jahre jährliche Kosten von 2 Mrd. EUR.

Hinzu kämen 39 Mio. EUR, die die Mitgliedstaaten für die Überwachung des Systems aufzubringen

hätten. Würden sie gar selbst die Zertifizierung vornehmen, kämen jährlich 90 Mio. EUR hinzu.

„Die Bundesregierung sieht in der Verordnung ein geeignetes Mittel zur Verbesserung der Lieferkette“, berichtete Sören Bartol, Mitglied des Bundestags und stellvertretender Vorsitzender der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion. Auch er sieht die sehr reservierte Haltung der Verkehrswirtschaft, hofft jedoch, dass sich positive Erfahrungen aus dem maritimen Bereich wiederholen.

Auch hier hatte man sich anfangs gestraubt, jedoch „sind Reeder heute von der Notwendigkeit der getroffe-

nen Maßnahmen überzeugt, nicht zuletzt wegen der erheblichen positiven Sekundäreffekte, wie zum Beispiel deutlicher Rückgang von Diebstählen und Unfällen“. Schließlich verspricht sich Bartol noch eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit bei den teilnehmenden Unternehmen, da sie ja dann auch den erhöhten Sicherheitsanforderungen der USA, Australiens und Japans entsprechen.

Trotz aller Skepsis der Betroffenen rechnet Unternehmensberater Ralf Nagel damit, dass die mittlerweile dem EU-Verkehrsrat vorliegende Verordnung unter deutscher Präsidentschaft im Jahr 2007 verabschiedet wird. Damit wäre sie dann die erste EU-Initiative in Sachen Sicherheit, die sich mit der Sicherheit der Supply Chain innerhalb der EU befasst. Alle vorausgegangenen Initiativen hatten die Sicherheit an den Außengrenzen und im internationalen Verkehr mit Nichtmitgliedern zum Gegenstand.

Nach den spektakulären Bildern vom September 2001 fanden die Diskussionen um mehr Sicherheit verständlicherweise meist vor dem Hintergrund der Abwehr terroristischer Anschläge statt. Bei diesen Anschlägen wurden zum ersten Mal Verkehrsflugzeuge als Waffe benutzt. Entsprechend setzten auch die Sicherheitsmaßnahmen zunächst im Luftverkehr an, wo

mittlerweile ein mehrstufiges europaweit einheitliches Sicherheitskonzept greift. Wenn eine Maßnahme versagen sollte, können weitere Sicherheitsmaßnahmen die Tat dennoch verhindern.

Luftverkehr. Die Luftsicherheitsverordnung (EG Nr. 2320/2002) trat am 19. Januar 2003 in Kraft, und seit dem 11. Januar 2005 gilt das Luftsicherheitsgesetz, in dem die behördlichen Sicherheitsmaßnahmen, die Zuverlässigkeitsüberprüfungen und die Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafensbetreiber und Luftfahrtunternehmen geregelt sind. Hier wurden

erstmals alle Sicherheitsmaßnahmen für den Luftverkehr in einem Gesetz zusammengefasst, was den Überblick und die Anwendung sehr erleichtert. In Frankfurt, so erläuterte Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, seien derzeit etwa 8000 Personen im Bereich Sicherheit beschäftigt. Jeder Wechsel einer Person oder eines Fahrzeugs von der „Landseite auf die Luftseite“ werde kontrolliert. Außerdem natürlich alle Passagiere und das aufgegebenen Fluggepäck ohne Ausnahme.

Seeschifffahrt. Im maritimen Bereich war nicht der September 2001, sondern die Havarie des Holzfrachters Pallas 1998 Anlass, über eine Neustrukturierung der Notfallvorsorge nachzudenken. Das Ergebnis ist ein deutsches Havariekommando für die deutsche Nord- und Ostseeküste in Cuxhaven, das ein maritimes Lagezentrum im 24-Stunden-Betrieb unterhält. Auf Grund klarer gesetzlicher Regelungen werden hier die Kompetenzen im Einsatzfall gebündelt. Das betrifft auch das Letztentscheidungsrecht, die Gesamteinsatzleitung und das Recht zum Selbstentritt. Diese Kompetenzzuordnung war notwendig, weil eigentlich die Landesbehörden für die Gefahrenabwehr zuständig sind.

Zur Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen für Seefracht sind inzwischen alle Hafenanlagen mit Zugangskontrollen und anderen nach dem International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen ausgerüstet. „Die Eigenschaft des Hafens als für alle frei zugänglicher Ort des Handels ist damit für immer dahin“, stellte Harry Mohns, Geschäftsführer von MSCGate Bremerhaven, fest.

Bahn. Im Bereich des Schienenverkehrs hat die Deutsche Bahn AG im vergangenen Januar ihre Kompetenzen im Sicherheitsbereich in der DB Sicherheit GmbH zusammengeführt. In einem ersten Schritt wurden die 2200 Mitarbeiter der Sicherheits- und Ordnungskräfte in einem Geschäftsfeld zusammengefasst. Bereits seit 2005 gibt es ein gemeinsames mit der Bundespolizei eingerichtetes Sicherheitszentrum der Bahn,

das Gefährdungen aus technischem oder menschlichem Versagen, kriminellen Handlungen (dazu zählen auch Sabotage und Terrorismus), Pandemien und Epidemien verhindern oder die Folgen begrenzen soll. Jens Puls, Leiter der Konzernsicherheit der Deutschen Bahn AG, vermutet auf Grund der Gefahrenlage eventuelle Anschläge eher im Bereich des Personenverkehrs als im Güterverkehr.

DVZ 26.5.2006 (jkl/ma)



»Reeder sind heute von der Notwendigkeit der Maßnahmen überzeugt«

Sören Bartol, SPD



»Am Frankfurter Flughafen sind rund 8000 Personen in der Sicherheit beschäftigt«

Dr. Wilhelm Bender, Fraport