



Der große Teich

Amerikanische Vorstellungen von „Heimatschutz“ lassen sich nur bedingt auf europäische Verhältnisse übertragen. Im Gegensatz zum Luft- und Seeverkehr fehlen Regelungen für den **Landtransport**.

Schon aus geografischen Gründen haben die USA nach dem 11. September 2001 ihre Anti-Terror-Maßnahmen schwerpunktmäßig auf den internationalen und interkontinentalen Luft- und Seeverkehr ausgerichtet. Der Grund: Der Staatenverbund verfügt nach außen nur über diese zwei natürlichen Landesgrenzen. Das amerikanische Prinzip des Heimatschutzes wurde jedoch inzwischen auch weitgehend in Europa übernommen. Hier kommt jedoch eine dritte Grenzdimension hinzu: Die Landesgrenzen innerhalb der Europäischen Union (EU) und nach außen.

Lücke in Europa

Im Seeverkehr müssen Reeder und Häfen die im „International Ship and Port Facility Security“ (ISPS) -Code vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen durchführen. Im Luftverkehr gilt seit dem 11. Januar 2005 das deutsche Luftsicherheitsgesetz.

Allein im so genannten Oberflächenverkehr gibt es noch keine Regelung, die die Sicherheit der Lieferkette europaweit zum Gegenstand hat. Ein erster Verordnungsentwurf der EU für den Landver-

kehr wird von den Betroffenen mit „heller Empörung“ bedacht – vor allem der Kosten wegen. Dies war ein Fazit der Fachtagung „Homeland Security – Aspekte im Verkehrswesen“, die im April in Frankfurt statt fand.

Die EU-Kommission hat bereits im Dezember 2003 eine Studie in Auftrag gegeben und im Februar 2006 den Entwurf zur Verordnung zur „Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette“ (SEK(2006)251) vorgelegt. Die Regelung geht vom Konzept des freiwillig zertifizierten „sicheren Unternehmens“ aus.

„Durch die strengen Sicherheitsauflagen im Seeverkehr ist die Eigenschaft des Hafens als ein für alle frei zugänglicher Ort des Handels für immer dahin.“

Harry Mohns, Geschäftsführer MSC Gate Bremerhaven GmbH.



Sie soll für sämtliche Formen der Güterbeförderung gelten und die Transportkette vom Ort der Herstellung bis zum Bestimmungsort einer Ware umfassen. Die EU-Studie geht davon aus, dass 75 Prozent des Güterverkehrs abgedeckt werden können, wenn sich in einem Zeitraum von fünf Jahren 9.000 der 4,7 Millionen Verkehrsunternehmen freiwillig zertifizieren lassen.

Millionen und Milliarden

Offen ist, ob es private Zertifizierungs-Agenturen geben wird oder ob die Zertifizierung eine staatliche Aufgabe werden soll. Die Mindestanforderungen für die Unternehmen umfassen die physische Sicherheit, Zugangskontrollen und die Sicherheit der Verfahren. Dabei geht die Studie von folgenden Kosten aus, wie Sören Bartol, stellvertretender Vorsitzender der AG Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion erläuterte: „Den Unternehmen werden EU-weit jährlich zwei Milliarden Euro an Kosten entstehen, den teilnehmenden Staaten weitere 39 Millionen Euro für die Überwachung des Systems. Für den Fall, dass die Mitgliedstaaten den Zertifizierungsprozess selbst übernehmen wollen, entstehen ihnen weitere 90 Millionen Euro Kosten jährlich.“

Dr. Kay Lindemann vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) bezifferte die Kosten für die verladende Wirtschaft und die Transportunternehmen mit einmalig 48 Milliarden Euro und dann jährlich 36 Milliarden Euro. Dennoch werde, so Ex-Staatssekretär Ralf Nagel, die Verordnung wohl spätestens 2007 unter deutscher Präsidentschaft verabschiedet.

Mehr Kosten

Die Hauptlast der Umsetzung der neuen EU-Verordnung werden voraussichtlich die Land-Transportunternehmen zu tragen haben. Die Häfen, vor allem die Seehäfen, sind mit ihren Sicherheitsmaßnahmen nach ISPS bereits ausreichend gerüstet und zertifiziert. Harry Mohns,

Foto: EIS, SVC/In

Geschäftsführer der MSC Gate Bremerhaven GmbH, kritisierte diese Regelungen sogar als Einschränkung des freien Seehandels.

Was Terrorismusabwehr betrefte, habe man auch im Luftfrachtbereich den geforderten Sicherheitsstandard durch die Umsetzung der Luftsicherheitsverordnung (EU Nr. 2320/2002) geschaffen, wie Joram Bobasch, Geschäftsführer der FIS GmbH aus Kelsterbach, erläuterte. Nach dem Prinzip des „known shippers“, des bekannten Versenders, dürfen nur Sendungen

auf die Frachtpaletten von Flugzeugen gelangen, die zuvor vom zertifizierten Versender oder dem Spediteur geprüft worden sind. So kann sich die Prüfung am Flughafen auf Stichproben beschränken.

Und die Bahn?

In der Bedrohungslage der Bahn nimmt Terrorismus nicht so eine dominierende Rolle ein wie bei den Luft- und Seeverkehren. Die Deutsche Bahn AG hat als Teil der „kritischen Infrastruktur“ zum 1. Januar 2006 ihre Sicherheitskompetenz in einem Geschäftsfeld zusammen-

„Spätestens 2007 regelt die Verordnung zur ‚Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette‘ auch den Landverkehr.“

Ralf Nagel, Vorstand Putz und Partner Unternehmensberatung AG, Hamburg.



„Im Bereich der Luftfracht haben wir inzwischen einen optimalen Status erreicht.“

Joram Bobasch, Geschäftsführer, FIS GmbH, Kelsterbach.

gefasst und eng mit der Bundespolizei verzahnt. Hier geht es vor allem um die Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Zugverkehrs. Ob die Effizienz des Straßengüterverkehrs durch die neuen Regelungen verbessert wird, bleibt dagegen abzuwarten.
Jens Kohagen