

# Sicherheit im globalen Lufttransport

Von Oliver Arning

Am 27. Mai 2008 trafen sich in Berlin-Schönefeld, während der diesjährigen Internationalen Luft- und Raumfahrtfahrtausstellung Berlin (ILA), hochrangige Behörden- und Industrievertreter aus acht Nationen zur 1. Öffentlich-Privaten Sicherheitskonferenz.

Auf Initiative von Karina Forster, Geschäftsführerin von IPA Network International Public Affairs, Berlin, und Dr. Heiko Borchert, Mitglied des Beirats von IPA Network, erörterten 75 Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Frage, wie die Sicherheit des globalen Lufttransports verbessert werden kann.

Die Konferenz fand in Kooperation mit dem Bundesministerium des Innern (BMI), der Bundesakademie für Sicherheitspolitik (BAKS) und dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI) statt. Durch die Konferenz führten Kersten Lahl, Generalleutnant a.D. und Präsident der BAKS, sowie Dr. Heiko



**Publikumsmagnet Airbus A-380**

(Photo: ILA 2008)

Borchert. Dabei begrüßten sie neben Rednern aus der Europäischen Kommission, den Vereinigten Staaten von Amerika, Russland, Deutschland und der Schweiz auch bedeutende Industrievertreter. Global Player wie Thales, EADS, Diehl, Siemens Industrial Solutions and Services, Smith Detection, Bosch Security Systems sowie die Berliner Flughäfen und das European Aviation Security Center wurden durch hochrangige Vertreter repräsentiert. Der Bundesverband Deutsche Wach- und Sicherheitsunternehmen e.V. (BDWS) war durch seinen Präsidenten Wolfgang Waschulewski und Waldemar Marks vertreten.

### **„How to make global air transport more secure?“**

Die Ausgangsfrage „How to make global air transport more secure?“ war bewusst allgemein gehalten. Schließlich hat der Lufttransport Auswirkungen auf die Supply Chain und stellt Anforderungen an die Infrastruktur von Flughäfen sowie die Umsetzung nationaler und internationaler gesetzlicher Bestimmungen der Luftsicherheit.

Hiervon sind Behörden ebenso betroffen wie Nutzer, Flughafenbetreiber und private Sicherheitsdienstleister sowie Anbieter von Sicherheitstechnik. Zunächst gab Zoltan Kazatsay, stellvertretender Generaldirektor der Generaldirektion Energie und Transport der Europäischen Kommission, einen Über-

blick über die grundlegenden Standards der Europäischen Union (EU) im Luftverkehr. Hierbei unterstrich er die Bedeutung der behördlich-privaten Kooperation. Sie spiele eine wichtige Rolle in der Umsetzung der rechtsverbindlichen Normen der EU in nationales Recht. Die behördliche Seite könne die privaten Betreiber beispielsweise mit gezielten Informationen zur Risikobeurteilung unterstützen, Hilfe bei der Umsetzung der Richtlinien anbieten und die Umsetzung der Standards durch Inspektionen überprüfen. Wohingegen die Privaten den sicheren und effizienten Lufttransport sowie die Umsetzung der gesetzlichen Richtlinien gewährleisten. Weiterhin käme den Privaten in dieser Kooperation die Aufgabe zu, durch dauerhafte Entwicklung von Technologien und Produkten die sicherheitsrelevanten Behörden zu unterstützen.

Für Deutschland, das wertmäßig ca. 45% seines Außenhandels per Lufttransport abwickelt, sieht Dr. Markus Kerber, Leiter Grundsatzabteilung BMI, unterschiedliche Ansatzpunkte zur



**Dr. Heiko Borchert, Mitglied des IPA Network Advisory Board**



**Generalleutnant  
a.D. Kersten Lahl,  
Präsident der  
Bundesakademie  
für Sicherheits-  
politik (BAKS)**

Vertiefung der behördlich-privaten Sicherheitskooperation. Möglicherweise könnten die Aufnahme wirtschaftlicher Interessen in nationale Sicherheitsstrategien sowie der regelmäßige Austausch von Informationen zwischen Konzernsicherheitsbeauftragten und Vertretern von Sicherheitsbehörden zu größerer Transparenz und Synergieeffekten bei der Beurteilung der Sicherheitslage führen. Um die Qualität der bestehenden Safety- und Security-Level im Lufttransport weiter zu optimieren, bestünde zudem der Bedarf eines Benchmarkingprozesses zum Vergleich und zur Weiterentwicklung von Regulierungen und Standards.

Diesem interdisziplinären Gedankenansatz folgend appellierte Dr. René Eggenberger, Leiter Forschungsmanagement und Kooperationen des Kompetenzbereichs Wissenschaft und Technologie (W+T) der armasuisse, die traditionellen Gegensätze zwischen sicherheits- bzw. verteidigungsbezogener W+T angesichts der asymmetrischen Bedrohungslage zu durchbrechen. Die traditionelle Wahrnehmung von äußerer und innerer Sicherheit sowie die darauf ba-

sierenden rechtlichen Zuständigkeiten und Aufgaben auch in Forschung und Wissenschaft scheinen angesichts der Entwicklungen seit 2001 nicht mehr zeitgemäß. Eine zentrale Herausforderung stellt dabei die Überwindung jener Organisationsstrukturen und Entscheidungsmentalitäten dar, die während des Kalten Krieges entwickelt wurden.

Wie sich Organisationen angesichts der neuen Sicherheitslage verändern können, wusste Kip Hawley, Assistant Secretary of Homeland Security for the Transportation Security Administration (TSA), U.S. Department of Homeland Security, zu berichten. Am Beispiel der Integration der TSA vom Department of Transportation in das Department of Homeland Security zeige sich deutlich, dass die heutige Aufgabenerfüllung der TSA von der besseren Vernetzung mit den Sicherheitsorganen und den Nachrichtendiensten profitiere. Weiterhin könnten die vorhandenen Ressourcen besser genutzt werden, um so der heterogenen Natur heutiger Sicherheitsrisiken zielgerichteter zu begegnen. Hawley unterstrich die Notwendigkeit, verstärkt in Technologien zu investieren, die zu verschiedenen Zwecken und vor allem mobil eingesetzt werden können. Dies gälte insbesondere für das Aufspüren von Sprengstoffen. Bezüglich der Regulierungen im internationalen Lufttransport hob er die Kooperation zwischen der EU und den Vereinigten Staaten von Amerika hervor. Der Austausch von Informa-

tionen, die gemeinsame Nutzung und Entwicklung von Technologien sowie vereinheitlichte Kontrollkriterien und gemeinsame Operationen seien beispielhaft. Dennoch bestünde auch zukünftig Bedarf, Sicherheitsmaßnahmen weiter zu standardisieren.

Dr. Markus Hellenthal, CEO Thales Germany, und Dr. Klaus Schymanietz, Vice President, Chief Technical Officer, EADS Defense & Security, stimmten in der Notwendigkeit zur Netzwerkoptimierung des privaten und behördlichen Sektors überein. Auf diese Weise könnten die bisher erlangten Kenntnisse und entwickelten Fähigkeiten aus dem Verteidigungssektor und dem Sektor der inneren Sicherheit effektiv aufeinander abgestimmt werden. Während Hellenthal den Anwesenden die Kurzfristigkeit und zum Teil auch die Kurzsichtigkeit bei Entscheidungsfindungen in Wirtschaftsunternehmen als treibende Kraft in Erinnerung rief, unterstrich er das Argument von Schymanietz, dass sich die Industrie stärker als Bereitsteller und Entwickler von Systemlösungen und Systemfähigkeiten für Anwendungen im Bereich der zivilen Sicherheit verstehen müsse. Dr. Schymanietz führte hierzu aus, dass EADS die im Transformationsprozess des Verteidigungsbereiches erlangten Fähigkeiten auch in der inneren Sicherheit als nutzbar erachtet.

Dr. Alexander Renner, Vice President Intelligent Traffic Systems, Siemens Industrial Solutions and Services, und Michael von Förster, Head

of Association Governmental & Public Affairs, Bosch Security Systems, sehen in einem integrierten Führungssystem das Schlüssel-instrument, um zwischen verschiedenen behördlichen und privaten Akteuren ein gemeinsames Lagebewusstsein und Lageverständnis als Grundlage der Zusammenarbeit herzustellen. Beide stellten hierbei im Wesentlichen auf hauseigene technische Lösungen ab. Mit Blick auf künftige Technologieentwicklungen verwiesen sie u.a. auf selbstlernende Videosysteme, die z.B. für die Überwachung eingesetzt werden können, auf verbesserte Bildanalysetechniken sowie auf biometrische Zugangskontrollen.

Diesen naturgemäß techniklastigen Praxiserfahrungen hätte es sicherlich gut zu Gesicht gestanden, mit Kenntnissen und Erfahrungen privater Sicherheitsdienstleister angereichert zu werden. Schließlich sind allein in Deutschland täglich mehrere tausend Mitarbeiter eingesetzt und leben die „Last Line of Defense“ für die Sicherheit im globalen Lufttransport. Daher bleibt es den Referenten hoch anzuerkennen, dass sie allen Entwicklungsforderungen nach neuen Technologien zum Trotz die Bedeutung des Dienstleisters im Wertschöpfungsprozess über die gefühlte Sicherheit hinaus anerkennen und seine Funktion als Schlüsselrolle begreifen. Es wäre wünschenswert, wenn es den Konferenzinitiatoren gelänge, diesen Aspekt bei einer möglichen Folgekonferenz noch stärker zu beleuchten. □