Impulsvortrag:
„Sicherheit im Luftverkehr“

Volker Zintel
Generalbevollmächtigter a.D./Fraport AG

SIRA-Abschlusskonferenz
7. November 2013, München

Gliederung:

1. Einleitung
2. Historische Entwicklung
3. Behördliche Reaktionen (in Deutschland)
4. Internationale Abhängigkeiten (USA, GB, Israel)
5. Wirkungsfaktoren
6. Subjektive Wahrnehmungen/Reaktionen der Fluggäste
7. Schlussbemerkungen

1. Einleitung

- **Kein Fachvortrag über Luftsicherheit im Detail ! ☹**

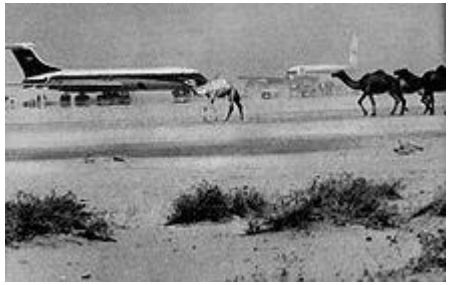
- **Ziel: Diskussions-Impulse zum Thema „SIRA“ geben**

- **dafür ist der Luftverkehr (mit etlichen Fehlentwicklungen) als Beispiel hervorragend geeignet ! ☺**

2. Historische Entwicklung

- **1960er Jahre** — **Flugzeugentführungen (Kuba, Israel)**
- **1970er Jahre** — **Schwarzer September (1970 Sinai/ München 1972/Mogadischu 1977)**
- **1980er Jahre** — **Lockerbie (PanAm-Anschlag)**
- **2001** — **9/11: New York + Washington**
- **2001** — **Paris / Schuhbomber**
- (2006 — Madrid + London = Bahn)
- **2007** — **London / Versuchte Anschläge mit Flüssigsprengstoff**
- **2009** — **Detroit / Unterhosenbomber**
- **2010** — **Jemen / Paketbomben**
- **2011** — **Frankfurt / US-Security-Police**

3. Behördliche Reaktionen (in Deutschland/EU)



- **1960er Jahre** — **El-Al: Sicherung der Check-In-Counter/ Bewachung der abgestellten Maschinen/ pol. Begleitung der Maschinen beim Rollvorgang**
- **1970er Jahre** — **Beginn von Personen und Handgepäckkontrollen**
- **1980er Jahre** — **Reisegepäck wird nur geflogen, wenn dazugehöriger Passagier an Bord ist (baggage reconsiliation); erstes Reisegepäck-Screening**
- **nach 2001** — **deutliche Intensivierung Personen- und Handgepäck-Kontrolle; verstärkte Vorfeldsicherung (Critical-Parts); Vermischungsverbot; Insider-Prävention/Personen- und Waren-Kontrollen; verstärkte Schuhkontrollen**
- **nach 2007** — **Liquid-Regelungen**
- **nach 2009** — **verstärkte Kontrollen Intimbereich**
- **nach 2010** — **verstärkte Frachtkontrollen, Neustrukturierung „sichere Transportkette“**
- **nach 2011** — **veränderte Prozesse für Abfertigung Militär-Angehörige**

3. Behördliche Reaktionen (in Deutschland/EU)

Modus operandi:
Erfahrungsgemäß keine Wiederholung gleicher Anschlagsformen:

Spektakulärer Anschlag

↓

Behördliche Maßnahmen

↓

Täter der Zukunft denkt sich neue Begehungsweise aus

↓

Ziel: „Vor die Lage kommen“
(Jörg Zierke, BKA-Präsident)

4. Internationale Abhängigkeiten (USA, GB, Israel)

- **Internationalität / Souveränität**
- **Sicherheits-Qualität nur für Abflüge**
- **einfliegendes/ankommendes Flugzeug = unbeeinflussbares Risiko**
- **Weltweit keine einheitlichen Qualitäts-Standards**
- **Israel: NICHT übertragbar !**

<u>Bewertung</u> (leicht plakativ):

- **USA: Aktionismus**
- **EU: hohe Standards) – trotzdem Nord-Süd-Gefälle**
- **mentalitätsbedingtem Perfektionsdrang in D + GB**
- **„Geschlossene Systeme“ funktionieren recht gut**

5. Wirkungsfaktoren

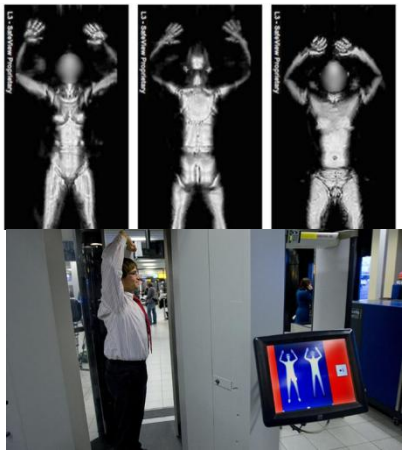
1. <u>Airlines:</u> Druck auf Administration und Flughäfen
2. <u>Administration und Flughäfen:</u> Weitergabe des Drucks auf die Dienstleister
3. <u>Aufsichtsbehörden:</u> Druck auf Dienstleister und Flughäfen -> Optimale Qualität /niedrige Kosten
4. <u>Wirkung der Medien:</u> sensationslüsterne Berichterstattung / sensibles Thema / teils inkompetente Wertungen / weltweite Aufmerksamkeit

Medien- und Öffentlichkeitswirkung :

-> <u>Druck auf verantwortliche Politiker</u>

6. Subjektive Wahrnehmungen + Reaktionen der Fluggäste

- Der Kunde registriert massive <u>Serviceverschlechterungen</u> (Wartezeiten)
- Der Kunde ist mit der fachlichen und personalen <u>Qualität der Kontrolle</u> nicht zufrieden
- Dem Kunden sind Sinn und Zweck vieler Maßnahmen <u>nicht plausibel</u> (Bsp. Liquids)
- Der Kunde kann das <u>Gesamtsystem</u> nicht verstehen (soll er auch nicht unbedingt)
- Dem Kunden werden Gefahren der <u>Verletzung seiner Persönlichkeitsrechte</u> suggeriert (Bsp.: Bodyscanner)



7. Schlussbemerkungen

- **Weiß jeder von was er spricht, wenn er den <u>Begriff „Sicherheit“</u> verwendet ?**
- **Welches Maß an Sicherheit kann der Einzelne <u>vom Staat</u> erwarten/einfordern und was muss <u>er selbst</u> für seine Sicherheit tun ?**
- **Welche <u>(Selbst-) Verpflichtung von Politik und Administration</u> gewährleistet welches Maß an Sicherheit und mit welchen Mitteln?**
- **Wie viel <u>Freiheit</u> will ich <u>aufgeben</u> für mehr Sicherheit ?**
- **Gibt es weitere <u>individuelle Akzeptanz-Grenzen</u> ggü. staatlichen Sicherheits-Maßnahmen und –Anordnungen ?**
- **Focus: Mit welchem <u>Restrisiko</u> müssen/wollen wir leben ?**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

VZ – CONSULTING
volker.zintel@t-online.de