

WORUM ES GEHT

Luftfrachtsicherheit

Grundsätzlich darf nur Fracht in ein Flugzeug verladen werden, die kontrolliert wurde. Die Sicherheitskontrolle kann nach derzeitiger Rechtslage jedoch entfallen, wenn die Fracht aus einer sicheren Lieferkette stammt, also von einem „Bekanntem Versender“ auf den Weg gebracht und von einem „Reglementierten Beauftragten“ entgegengenommen wurde. Während alle Reglementierten Beauftragten bereits heute behördlich zertifiziert sind, muss der Status „Bekannter Versender“ erst ab Mai 2013 mit einem behördlichen Zertifikat belegt werden. Bis dahin gelten Vesender, die bis zum Stichtag 29. April 2010 eine „Sicherheitserklärung“ unterschrieben haben, weiterhin als Bekannter Versender und ihre Fracht damit als sicher. Experten prophezeien: Der Anteil unsicherer Fracht wird dramatisch steigen, weil sich nur wenige Versender zertifizieren lassen werden.



Über Luftfrachtsicherheit diskutierten (von links) VR-Redakteur Dietmar Winkler, Hans-Peter Gartner, Logistikleiter des Antennenherstellers Kathrein, Michael Sirtl, Sicherheitsberater und Geschäftsführer der FR8 solutions, Ralph Diring, Leiter

Sicherheit kostet Zeit und Geld

Weil sich nur ein Teil der Versender behördlich zertifizieren lässt, müssen schon bald viel mehr Luftfrachtsendungen geröntgt werden – darüber waren sich die Teilnehmer der Expertenrunde Luftfrachtsicherheit einig. Noch mangelt es an den nötigen Kapazitäten.

Nach dem Fund von Paketbomben im November erklärte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, dass Deutschland hohe Sicherheitsstandards erfüllt. Wie sicher ist die Luftfracht tatsächlich?

Wiederspahn: Wir haben im internationalen Vergleich relativ hohe Sicherheitsstandards in Deutschland. An einigen Stellen sehe ich allerdings Verbesserungsbedarf. Dass Bekannte Versender künftig zertifiziert werden, ist ein sinnvoller Schritt.

Gartner: Grundsätzlich haben wir einen hohen Standard, da hat Herr Ramsauer recht. Ich habe allerdings Zweifel, ob es mit vertretbarem Aufwand überhaupt

möglich ist, eine wasserdichte Lieferkette flächendeckend zu realisieren. Das ist eine gigantische Aufgabe – und kriminelle Energie findet bekanntlich immer ein offenes Türchen.

Sirtl: Meiner Meinung nach ist die bisher geübte Praxis der Anerkennung des Bekannten Versenders durch den Reglementierten Beauftragten (RegB) ein Papiertiger. Von den schätzungsweise 65.000 „Bekanntem Versendern“, die diesen Status heute per Sicherheitserklärung erlangt haben, würden im Falle einer behördlichen Überprüfung sicher 90 Prozent ihren Status verlieren. Die Versender haben die Sicherheitserklärung als formalen Akt unterschrieben, ohne die geforderten Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen. Die Zertifizierung ab 2013 wird den Standard deutlich erhöhen.

Wie sieht die Praxis in den Unternehmen aus?

Diring: Tatsächlich muss man sagen, dass das massenhafte Zeichnen von Si-

cherheitserklärungen, wie es bis 29. April 2010 geübt wurde, sehr fragwürdig war. Und der Status quo hat ja für die dreijährige Übergangsfrist bis Mai 2013 noch weiterhin Bestand. Tatsächlich haben viele Unternehmen Sicherheitserklärungen unterschrieben und sich damit häufig kaum beschäftigt. Streck hat rund 6500 Sicherheitserklärungen bekommen. Deshalb gehen wir, wo immer möglich, in die Unternehmen hinein und schauen uns die Situation vor Ort an.

Was finden Sie dort vor?

Diring: Man erlebt dort die tollsten Dinge. Teilweise kann man ungehindert bis zum Lager vordringen, wo die fertig gepackten Paletten für den Luftfracht-Export stehen. Die gelebte Sicherheit ist heute in vielen Unternehmen noch sehr gering. Es ist folglich richtig, die Versender mit in die Zertifizierung hineinzunehmen.

Wiederspahn: Das Problem ist aber, dass sich bis 2013 nur ein kleiner Teil der Versender zertifizieren lassen wird. Der größ-



Luft- und Seefracht Deutschland bei der Spedition Streck Transport, sowie Thomas Wiederspahn, Leiter der Frankfurter Niederlassung des Logistikdienstleisters Group 7

VR/Jan Scheutzwow

te Teil der heute 65.000 Versender wird die Fracht als „unsicher“ in die Lieferkette geben. Für den Spediteure heißt das: Künftig müssen viel mehr Sendungen einer Sicherheitskontrolle zugeführt werden.

Herr Gartner, kann der Hersteller Kathrein halten, was er in der Sicherheitserklärung unterschrieben hat?

Gartner: Wir halten heute alle erforderlichen Maßnahmen ein. Sie kommen eher in die Entwicklungsabteilung als in den Versand. Viele Dinge sind aber erst im Laufe der Zeit verfeinert und verbessert worden. Die Vorgaben der Behörden sind leider sehr allgemein gehalten, sodass es sehr viel Spielraum bei der Interpretation gibt. Der ganze Versandbereich war ursprünglich nicht abgesperrt. Da mussten Tore und Kontrollgeräte installiert werden. Hinzu kommt die Schulung der Mitarbeiter.

Wie hoch ist der Anteil der „sicher“ angelieferten Fracht derzeit?

Diringer: Heute kommen mehr als 90 Prozent der Fracht von „Bekanntem Versendern“. Allerdings schrumpft dieser Anteil und wird bis 2013 noch drastisch sinken. Denn Neukunden können keine Sicherheitserklärung mehr zeichnen. Ihre Fracht ist als unsicher einzustufen und muss geprüft werden. Wir haben uns deshalb vor einem Jahr entschlossen, in Freiburg eine

eigene Röntgenanlage in Betrieb zu nehmen. Das bedeutet zwar einen enormen Aufwand, wir sind aber dadurch in der Lage, Sendungen lückenlos zu prüfen. Anfangs wurden wir von Konkurrenten belächelt, aber die Anlage ist heute bereits täglich sechs bis acht Stunden ausgelastet.

Wiederspahn: Group 7 hat noch keinen eigenen Röntgenscanner. Der Anteil der

„Anfangs wurden wir belächelt. Aber unsere Röntgenanlage ist jetzt schon gut ausgelastet“

RALPH DIRINGER,
Leiter Luft- und Seefracht Deutschland Streck Transport

als unsicher angelieferten Sendungen hat sich seit Mai 2010 etwa verdoppelt. Wir liegen jetzt bei ungefähr 30 Prozent des Gesamtvolumens. Wir lassen diese Sendungen durch externe Dienstleister prüfen. Mittelfristig ist die Anschaffung von eigenem Gerät aber definitiv eine Option. Alternativ bietet sich je nach Standort und Sendungsaufkommen die Kooperation mit Wettbewerbern an.

Ist Streck mit einer Anlage für 2013 gewappnet?

Diringer: 2010 haben wir 45.000 Luftfrachtsendungen abgewickelt. Fast die Hälfte stammt aus Südbaden, es macht daher Sinn, eine Anlage dort zu betreiben.

2012 werden wir die gleiche Anlage in Frankfurt betreiben – für unsere eigene Fracht und für einige mittelständische Mitbewerber, mit denen wir im Gespräch sind. Solche Kooperationen machen gerade für den Mittelstand Sinn, um gemeinsam Stärke im Markt beizubehalten.

Wird es teurer für die Kunden, wenn Sie mehr Fracht röntgen?

Diringer: Natürlich müssen wir den höheren Aufwand irgendwie refinanzieren. Die Gebühr für Sicherheit wird mit dem Kunden ausgehandelt und extra ausgewiesen.

Wiederspahn: ... das ist definitiv ein Kostenfaktor.

Gartner: Zusätzliche Sicherheit kostet immer Geld, denn es ist ein zusätzlicher Aufwand damit verbunden – ganz abgesehen von den baulichen Maßnahmen. Mehr Bürokratie, mehr Schulungsaufwand. Wenn einer reinkommt, um Papiere abzugeben, muss ihn heute jemand begleiten. Wir hatten ganz konkret 50.000 Euro an Kosten für Schulungen und bauliche Maßnahmen in den letzten Jahren.

Ist es auch ein Zeitfaktor?

Wiederspahn: Nur bedingt, in der Regel haben die Kunden wenig bis gar keinen Zeitverlust. Noch läuft das relativ reibungslos am Frankfurter Flughafen. Das könnte sich aber bis 2013 noch verändern falls nicht genügend Kapazitäten geschaffen werden. Ich gehe aber davon aus, dass bis 2013 ein Markt für die Sicherheitsprüfung entstehen wird.

Diringer: Unsichere Fracht bedeutet mehr Aufwand und oft ist es dann eine Zeitfrage – vor allem wenn sich zum Wochenende hin die Sendungen am Flughafen stauen. Am Frankfurter Flughafen sind bei Weitem nicht genügend Kapazitäten vorhanden. Für den Kunden ist der Zeitfaktor allemal ein Thema und er wird nicht bereit sein, hier Abstriche zu machen.

Gartner: Die Zeitschiene ist gerade in der Luftfracht ein Riesenthema ... Jede zeitliche Verzögerung ist aus Sicht des Verladeters fatal. Transporte müssen planbar sein und die Ware muss pünktlich und verlässlich ankommen – das erwarte ich bei Luftfrachtsendungen.

Sirtl: In zwei Jahren werden 70 bis 80 Prozent der Sendungen unsicher sein. Die wenigsten Unternehmer planen so vorausschauend die Firma Streck oder Group 7. Ich glaube nicht, dass die Spediteure in großem Maße Röntgengeräte anschaffen,



Versender wollen nicht warten: H.-P. Gartner, Logistikleiter des Antennenherstellers Kathrein

ohne zu wissen, wie das Geld wieder reinkommt. Spediteure, die jetzt neue Kunden akquirieren, werden kein zusätzliches Geld für Sicherheitskontrollen bekommen. Denn Verlagerer gehen dann lieber zur Konkurrenz, wo sie als Bekannter Versender bis 2013 anerkannt sind.

Lässt sich Kathrein zum Bekannten Versender zertifizieren?

Gartner: Wir haben die Zertifizierung beim Luftfahrtbundesamt (LBA) beantragt. Wann sie stattfindet und wie viel uns das kostet, ist aber derzeit noch völlig unklar. Ich glaube nicht, dass die Flut der zu erwartenden Anträge in der verbleibenden Zeit bis Mai 2013 vom LBA abgearbeitet werden kann.

Viele Unternehmen beklagen, dass es nicht genügend Informationen darüber gibt, wie der Versandbereich baulich ausgelegt sein muss. Woher kriegen Unternehmen die nötige Info?

Sirtl: Bei jedem Unternehmen ist die Situation vor Ort eine andere. Daher ist es sinnvoll, die Verordnungen nicht zu detailliert zu machen. Andererseits bleiben viele konkrete Fragen unbeantwortet. Anders als bei der Zulassung als AEO, wo ein detaillierter Fragenkatalog existiert, gibt es für die Zertifizierung zum Bekannten Versender nur ein eher allgemein gehaltenes „Luftfracht-Sicherheitsprogramm“, das darüber hinaus auch noch als Verschluss-sache behandelt wird. Insgesamt bleibt ein hohes Informationsdefizit.

Tut das LBA zu wenig?

Diringer: Ich muss eine Lanze für das LBA und die Mitarbeiter dort brechen, denn die

Politik hat die Rahmenbedingungen nicht richtig geschaffen. Das LBA ist mit der Aufgabe hoffnungslos überfordert und personell einfach nicht ausreichend ausgestattet.

Sirtl: Das LBA wird 400 neue Mitarbeiter bekommen. Die gesamte Behörde wird organisatorisch umgekrempelt. Problematisch ist derzeit, dass wichtige gesetzliche Grundlagen fehlen oder derzeit geändert werden – unter anderem die Novellierung des Luftfahrtsicherheitsgesetzes und der entsprechenden Folgeverordnungen, insbesondere die Schulungsverordnung und die Gebührenverordnung.

Inwiefern bereitet die fehlende Regelung Probleme in der Praxis?

Diringer: Wenn Sie einen neuen Mitarbeiter einstellen, der im Bereich Luftfracht tätig ist, müssen Sie ihn schulen. Nach der

„Bei einer Kontrolle würden sicher 90 Prozent der Bekannten Versender ihren Status verlieren“

MICHAEL SIRTl,
Geschäftsführer FR8 solutions

Altregelung darf nicht mehr geschult werden und wenn man dennoch entsprechende Schulungen durchführt, müssen diese Personen dann zu einem späteren Zeitpunkt nachgeschult werden. Bei der Schulung ist derzeit gar nichts geregelt und dies tangiert auch unsere Arbeit mit beziehungsweise bei Bekannten Versendern nachhaltig.

Wo sehen Sie heute die größten Schwachstellen in der Logistikette?

Wiederspahn: Die Schnittstellen sind die größte Schwachstelle. Beispielsweise

müssten LKW und Fahrpersonal bei Abholung und Anlieferung zu 100 Prozent identifiziert werden. Das ist in der Praxis mit hohem Aufwand verbunden und flächendeckend schwer realisierbar.

Sirtl: Der Frachtführer ist die schwache Stelle in der Kette, denn der ist in der Regel nicht zertifiziert und benötigt auch keine Zulassung durch das LBA. Dabei ist er derjenige, der die Fracht durchs Land fährt und teilweise bis zu 24 Stunden zwischenlagert. Es ist davon auszugehen, dass vom LBA zugelassene Unternehmen sensibler mit dem Thema umgehen.

Müssen die Versender besser aufpassen, mit wem sie zusammenarbeiten?

Diringer: Fragen Sie doch mal bei kleineren Versendern, ob die Fahrer der eingesetzten Transportunternehmen entsprechend geschult sind und sichergestellt ist, dass die Fahrzeuge jederzeit verschlossen sind ...

Und worauf müssen die Spediteure bei ihren Subunternehmern achten?

Wiederspahn: Wir arbeiten fast nur noch mit Reglementierten Beauftragten zusammen. Wir stellen fest, dass sich immer mehr Dienstleister, die Luftfracht transportieren, zum RegB zertifizieren lassen.

Diringer: Im Hauptlauf nach Frankfurt fahren wir entweder mit eigenem Fahrzeug oder ausschließlich mit Dienstleistern, die selbst RegB sind. Das gilt nicht für die Abholungen und Zustellungen. Transportunternehmer, die ebenfalls bereits RegB sind, findet man in der Regel in der Nähe der Flughäfen. Sehr viel Luftfracht wird aber in der Peripherie auf den Weg gebracht und dort besteht definitiv Nachholbedarf im reinen Frachtbereich. ■■■

Dietmar Winkler



Luftfrachtspediteure erwarten künftig viel mehr Aufwand für notwendige Sicherheitskontrollen