



Statement zu geplanten Security-Maßnahmen im europäischen Landverkehr

Die von Politik und Gesellschaft empfundene weltweite Bedrohung durch den Terrorismus hat zunehmend Einfluss auf das wirtschaftliche Handeln im Allgemeinen sowie die Logistik und Güterbeförderung im Besonderen. Nach den Anschlägen des 11. September 2001 in den USA sowie weiteren Anschlägen auf Bali, Djerba und in Madrid hielten es zahlreiche Staaten und Interessengruppen für erforderlich, nicht nur für den Passagier-, sondern auch für den Güterverkehr Maßnahmen zur Sicherung gegen mögliche terroristische Gefahren zu entwickeln. Denn es wird –sehr abstrakt- unterstellt, dass sämtliche Verkehrsmittel an jedem Ort durch gezielte terroristische Angriffe und Ladungsmanipulationen potenzielle Tatziele und Tatmittel gleichermaßen sein können.

Zwar ist die innere wie äußere Sicherheit zunächst einmal eine staatliche Aufgabe, doch ist es keine Frage, dass auch die Wirtschaft einen Beitrag zur Gefahrenabwehr leisten muss. Dessen ist sich das Speditionsgewerbe auch bewusst und handelt danach. Doch obwohl das Thema Security in Spedition und Logistik eine hohe Priorität genießt, kann es eine absolute Sicherheit nicht geben. Zu warnen ist deshalb vor überzogenen Erwartungen.

Stand traditionell vor allem der Luftverkehr im Mittelpunkt gesetzlicher oder industrieller Sicherheitsstandards, wurden als unmittelbare Folge des 11. September weitläufige Sicherungsmaßnahmen auch auf den Seeverkehr ausgedehnt. Die zusätzlichen Anforderungen der amerikanisch geprägten Container Security Initiative (CSI) sowie der Mitte vergangenen Jahres in Kraft getretene International Ship and Port Facility (ISPS) Code, mit denen eine systematische Bewertung von Risiken für Schiff, Ladung und Hafenanlagen erfolgt und hieraus Gefahrenabwehrpläne zu erstellen und umzusetzen sind, führten zu einem erheblichen administrativen Aufwand für die Wirtschaft und damit zu gestiegenen Kosten.

Nach Aussagen der Europäischen Kommission muss sich die Verkehrswirtschaft nun darauf einstellen, dass die verschärften Sicherheitsanforderungen - wie bereits bei der Beförderung gefährlicher Güter durch internationales Recht geschehen- schon bald auch auf die übrigen Verkehrsträger ausgedehnt werden. Dies ist Gegenstand der Freight Transport Security (FTS)-Initiative, mit der Brüssel nicht nur umfangreiche Maßnahmen für die dem See- und Luftverkehr vorgelagerten Verkehre vorschlägt, sondern auch unimodale Verkehre und deren Infrastruktur vor Terroranschlägen, bzw. vor deren Missbrauch schützen will, ohne diese allerdings bislang zu konkretisiert zu haben.

Doch bei den EU-Aktivitäten bleibt es nicht. Je nach Initiator, Interessenlage und Schutzziel wurden und werden Security-Maßnahmen und -Standards zum Teil weltweit, aber auch regional begrenzt und isoliert voneinander entwickelt, in internationales oder nationales Recht überführt oder als Industriestandard bzw. Kundenanforderung quasi verbindlich. Es scheint, als habe geradezu ein von Aktionismus und Alibidenken geprägter Wettlauf der nationalen und internationalen Gesetzgebung und Normung um die aufwändigsten, jedoch nicht in jedem Fall um die effektivsten Sicherheitsregelungen begonnen. Denn es werden auch vom Gesetzgeber Synergien bei der Entwicklung meist nicht berücksichtigt mit der Folge, dass die betroffenen Unternehmen unterschiedlichen Anforderungen ausgesetzt sind und mögliche Schnittstellen der Systeme nicht erkennen oder nicht nutzen können. Wirtschaftszweige wie Spedition und Logistik, welche die Supply Chain und die Schnittstellen zwischen Produktion, Handel, Lagerhaltung, Transport und Endverbraucher organisieren und mitgestalten, müssen deshalb oftmals die Sicherheitsanforderungen mehrerer Security-Regime gleichzeitig beachten.

Deshalb fordert der DSLV von der Politik, erst nach Abschluss einer grundsätzlichen kritischen Bewertung des Themas Gefahrenabwehr im Güterverkehr eine sinnvolle, strukturierte Eingrenzung des Anwendungsbereichs von Security-Maßnahmen im Hinblick auf Schutz-

zweck und -ziel zu vorzunehmen. Dazu gehören zunächst die zielgerichtete Verwertung bestehender Erkenntnisse über mögliche terroristische Aktivitäten und die Beantwortung der entscheidenden Frage, welches Risiko denn tatsächlich besorgt wird und wie und in welchem Umfang die Wirtschaft effektiv dazu beitragen kann („wer ist vor was bzw. vor wem wodurch zu schützen?“). Erst hieraus können Security-Modelle entwickelt werden, welche verschiedene Parameter wie

- internationale / nationale / regionale Verkehre;
- unimodale / multimodale Verkehre;
- Infrastruktur (Häfen / Terminals / Städte / Verkehrsknotenpunkte);
- Ladungsverkehre / Sammelgutverkehre / Distributionslogistik;
- Aufteilung in öffentliche / private Aufgaben etc.

berücksichtigen müssen. Ein Augenmerk sollte den besonderen Verhältnisse regionaler Verteilerverkehre und der Distributionslogistik(kurzfristige Disposition, keine geschlossenen Ladungen, heterogene Sendungen) gelten.

Besonders kritisch ist die vielfach zu erkennende Tendenz zur vorbehaltlosen Übernahme der Security-Regime des See- und Luftverkehrs zu bewerten. Die Gesetzgebung hat sich bislang zu einseitig darauf ausgerichtet, die für den See- und Luftverkehr eingeführten Maßnahmen als Maßstab für den Handlungsbedarf im Landverkehr anzusehen. Dabei ignoriert man, dass für den See- und Luftverkehr diese Maßnahmen allein aufgrund politischen Drucks vor allem aus den USA eingeführt wurden und nicht deshalb, weil man konkrete und nachvollziehbare Erkenntnisse über terroristische Risiken hat. Doch Modellcharakter für den Landverkehr haben CSI und ISPS-Code u. a. nicht. Entscheidend ist, dass Sicherheitskontrollen der Güter, ihrer Verpackungen und Verkehrsmittel sowie deren Herkunft in den auch für Terroristen nicht zu umgehenden Schnittstellen See- und Flughäfen jederzeit stattfinden können. Diese Voraussetzungen der Infrastruktur hat der von einer atomistischen Struktur geprägte europäische Straßengüterkraftverkehr mit gut 1.000.000 täglichen LKW-Fahrten allein in Deutschland nicht. Keinesfalls dürfen nun Strukturen und Inhalte für Transportmittel, die nur Punkt-Punkt-Verkehre durchführen und während des Transportvorgangs (auf See bzw. in der Luft) relativ ungefährdet sind, auf die komplexen Logistikstrukturen des Landverkehrs, dessen Transportmittel auch während des Beförderungsvorgangs - mehr oder weniger leicht - zugänglich sind, übertragen werden.

Ein Vergleich zwischen den Verhältnissen der Verkehrsträgern unter Security-Aspekten kann auch nur deshalb nur bedingt erfolgen, weil aus den Besonderheiten der jeweiligen Verkehrsträger und ihrer Infrastruktur unterschiedliche potenzielle und nicht vergleichbare terroristische Risiken und hieraus wiederum individuelle wie auch öffentliche Sicherheitsbedürfnisse und –anforderungen resultieren. Insofern können verkehrsträgerspezifische Security-Anforderungen kaum harmonisiert werden, auch wenn die Europäische Kommission ihr Vorhaben mit angeblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des See- und Luftverkehrs rechtfertigt.

Nicht nachvollziehbar sind Aussagen der Politik, das Sicherheitsbewusstsein zur Abwehr terroristischer Aktivitäten im Bereich der landseitigen intermodalen Transportkette bewege sich auf niedrigem Niveau. Selbstverständlich bemühen sich Speditionen und Logistikdienstleister wie auch die verladende Industrie seit langem aus eigener Initiative und Verantwortung, mögliche terroristische Risiken zu erkennen und ihre Mitarbeiter insoweit zu sensibilisieren. Dem sind vor allem deshalb enge Grenzen gesetzt, weil es den politisch Verantwortlichen bis heute nicht gelungen ist, konkret zu beschreiben, welche terroristischen Risiken durch den Transport welcher Güter in welchen logistischen Strukturen besorgt werden. Vielmehr hat man sich bislang auf abstrakte Umsetzungs- und Strukturfragen für eine EU-Richtlinie fokussiert.

12. Januar 2005

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV)

Weberstraße 77, D-53113 Bonn

www.spediteure.de

Kontakt: Frank Huster

Telefon: +49(0)228 / 9 14 40-41

Telefax: +49(0)228 / 9 14 40-741

Email: FHuster@dslv.spediteure.de