

**Heft 71**

**2008**

**Joachim Ciupka, Marcel Kuhlmeiy**

**Anett Grasnack, Andrea Heß, Marc Johne, Stefan  
Pauly, Katerina Radtke, Juliane Riemer, Lukas  
Rynski, Stefanie Rudolph, Jörg H. Sobisch, Daniela  
Thiel**

**Sicherheit der Transportwege**

**Abschlussbericht – Projektmanagement im Vertiefungsgebiet  
Verkehrs- und Transportsicherheit**

# **Joachim Ciupka, Marcel Kuhlmeiy**

**Anett Grasnick, Andrea Heß, Marc Johne, Stefan Pauly,  
Katerina Radtke, Juliane Riemer, Lukas Rynski, Stefanie  
Rudolph, Jörg H. Sobisch, Daniela Thiel**

## **Sicherheit der Transportwege**

**Abschlussbericht – Projektmanagement im Vertiefungsgebiet Verkehrs-  
und Transportsicherheit**

Herausgeber	Dekan des Fachbereichs 3 Alt-Friedrichsfelde 60, 10315 Berlin Telefon: (0 30) 90 21 44 16, Fax: (0 30) 90 21 44 17 E-Mail: <a href="mailto:g.ringk@fhvr-berlin.de">g.ringk@fhvr-berlin.de</a> (Sekretariat)
© copyright	Bei den jeweiligen Autorinnen und Autoren.
Nachdruck	Mit Quellenhinweis gestattet. Belegexemplar erwünscht.
ISBN	978-3-940056-45-0

# Sicherheit der Transportwege



ISBN 978-3-540-10000-0

**Interdisziplinärer Bachelor-  
Studiengang  
Sicherheitsmanagement**

**Fachhochschule für Verwaltung und  
Rechtspflege (FHVR) Berlin**





## **Inhaltverzeichnis**

<b>Vorwort</b> .....	<b>6</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>7</b>
<b>Projektbericht</b> .....	<b>8</b>
Vorbereitung und Organisation .....	8
Verlauf.....	8
Phase I – Einarbeitung.....	9
Phase II – Planung und Durchführung der Studienfahrt in die Freie und Hansestadt Hamburg .....	11
Phase III – Projektabschluss .....	11
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>12</b>
<b>Transportroutengefährdung in der Bundesrepublik Deutschland</b> .....	<b>16</b>
1. Einleitung .....	16
2. Allgemeines zum Transport .....	17
3. Gefährdungen .....	18
4.1. Kriminalität.....	18
4.2. Gegenmaßnahmen.....	20
4.2.1. Privatinitiative TAPA-EMEA.....	20
4.2.2. Personelle und Technische Gegenmaßnahmen.....	20
5 Terrorismus .....	23
5.1. Anschläge auf Straßengütertransporte.....	23
6. Terroristische Anschläge auf kritische Verkehrsinfrastruktur .....	24
6.1. Straßeninfrastruktur .....	24
6.2. Kritische Infrastrukturen .....	24
7. Betrachtung der geografischen Gegebenheiten in Deutschland.....	26
7.1. Beispiel für ein kritisches Element der Straßeninfrastruktur – Der Elbtunnel.....	27
8. Gegenmaßnahmen.....	27
8.1. Verordnung über die Sicherheit in der Transportkette .....	27
9.2. EPCIP .....	29
9. Fazit.....	30
9.1. Weiterführung.....	30
10. Quellenverzeichnis.....	31

## **Sicherheitsrelevante Aspekte für das System Schiene ..... 34**

1. Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs.....	34
2. Allgemeine Verkehrssicherheit .....	35
2.1. Sicherheitsprobleme des Systems Schiene.....	35
2.2. Gefahrgüter.....	35
3. Securityverständnis der Deutschen Bahn AG .....	36
3.1. Präventive Sicherheitsmaßnahmen .....	38
3.2. Aufgabenbereich der Konzernsicherheit .....	39
4. Ausfall des Verkehrsträgers .....	40
5. Schutz von containerisierten Transportgütern.....	41
5.1. Container-Siegel.....	41
5.2. Radio Frequency Identification (RFID) System.....	42
5.3. Smart Container .....	43
6. Internationaler Ausblick.....	43
6.1. Besonderheiten der Rail Security in Amerika .....	45
7. Fazit.....	45
8. Quellenverzeichnis.....	47

## **Standardisierung der Sicherheitszertifizierungen innerhalb der Transportkette ..... 48**

1. Einleitung .....	48
2. Sicherheitskonzepte in der Supply-Chain-Security .....	49
3. Konzept und Wirkungsweise einiger Sicherheitszertifizierungen.....	51
3.1. Frachtsicherheitsstandards: TAPA (FSR) .....	51
3.2. Maritime Sicherheitsinitiativen.....	53
3.2.1. Der ISPS Code.....	53
3.2.1.1. Aufbau, Inhalt und Ziele des ISPS Code .....	54
3.2.1.2. Die Umsetzung des ISPS Codes .....	55
3.2.2. Die Container Security Initiative .....	57
3.3. Zollrechtliche Zertifizierungen .....	59
3.3.1. Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte: AEO.....	59
2.3.1.1. Bewilligungsvoraussetzungen .....	61
2.3.1.2. Notwendigkeit der Einführung des Status .....	62
2.3.1.3. Kompatibilität mit anderen Sicherheitsnormen .....	63
3.3.2. Die C-TPAT-Zertifizierung.....	64

3.3.2.1. Vorteile der Zertifizierung nach C-TPAT.....	65
3.3.2.2. Bewilligungsvoraussetzungen und Bewilligung des Antrags .....	65
3.3.3. Anerkennung anderer Sicherheitszertifizierungen .....	66
3.4. Die Zusammenführung der Zertifikate in der ISO-Normenreihe .....	67
3.4.1. Bündelung bereits existierender Vorschriften.....	68
4. Fazit .....	69
5. Quellenverzeichnis.....	73

## **International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) .. 76**

1. Einleitung .....	76
2. Entstehung und Ziele .....	76
3. Inhalt und Kernforderungen .....	77
3.1. Security Level .....	77
3.2. Die Anforderungen an den Schiffsbetreiber .....	78
3.2.1. Company Security Officer (CSO) .....	78
3.2.2. Ship Security Officer (SSO) .....	78
3.2.3. Ship Security Assessment (SSA) .....	78
3.2.4. Ship Security Plan (SSP).....	79
3.3. Die Anforderungen an den Hafenbetreiber .....	80
3.3.1. Sicherung des Hafenbetriebs .....	80
3.3.2. Port Facility Security Assessment .....	80
3.3.3. Port Facility Security Plan.....	80
3.3.4. Port Facility Security Officer.....	80
3.3.5. Schulung und Übungen .....	80
4. Umsetzung des ISPS Codes .....	80
4.1. Auswirkung auf Reedereien und Häfen .....	81
4.2. Auswirkung auf die Arbeit an Bord von Schiffen .....	82
5. Kritik am ISPS Code .....	82
6. Quellenverzeichnis.....	83

## **Havarie – Betrachtung von Seeunfällen im Baltischen Raum ..... 84**

1. Einleitung .....	84
2. Seeverkehr im Baltischen Raum .....	85
2.1. Frachtströme auf der Ostsee .....	85
2.2. Risiken für die Schiffs- und Transportsicherheit .....	86
3. Ursachen .....	88

4. Vorkehrungen zur Senkung der Unfallrisiken auf internationaler Ebene.....	90
4.1. Organisatorische Maßnahmen.....	91
4.1.1. Lotsenannahme und Lotsenannahmepflicht.....	92
4.1.2. Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten.....	92
4.1.3. Einführung eines „Screening-Prozesses“.....	93
4.1.4. Hafenstaatkontrollen.....	93
4.1.5. ILO Übereinkommen zum Seearbeitsrecht.....	94
4.2. Vermögensrechtliche Maßnahmen.....	95
4.2.1. HNS-Übereinkommen.....	95
4.2.2. Wrackbeseitigungsübereinkommen (Wreck Removal Convention WRC).....	95
5. Vorkehrungen zur Senkung der Unfallrisiken auf nationaler Ebene.....	96
5.1. Zuständigkeiten und Kompetenzenverteilung.....	96
5.1.1. Bund und Küstenländer – Havariekommando.....	96
5.1.2. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.....	100
5.1.3. Wasserschutzpolizei.....	102
6. Fazit.....	104
7. Quellenverzeichnis.....	106
<b>Piraterie.....</b>	<b>108</b>
1. Definition.....	108
2. Eine kurze Geschichte der Piraterie.....	109
3. Moderne Piraterie.....	110
3.1. Formen moderner Piraterie.....	111
4. Von Piraterie betroffene Gebiete.....	112
4.1. Das Horn von Afrika.....	112
4.2. Die Straße von Malakka.....	115
5. Rechtsprechung.....	118
5.1. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III).....	119
5.2. Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt.....	121
5.3. Nationales Recht.....	121
6. Schutz vor moderner Piraterie.....	121
7. Fazit.....	122
8. Quellenverzeichnis.....	124
<b>Terrorismus auf See.....</b>	<b>126</b>

1. Einleitung .....	126
2. Beispielfälle maritimer terroristischer Anschläge.....	126
3. Terrornetzwerke und ihre Ziele .....	129
3.1. Eine Botschaft Bin Ladens .....	129
4. Maritime Terrorszenarien.....	130
5. Potentielle maritime Anschlagziele terroristischer Gewalttaten.....	133
6. Fazit.....	134
7. Quellenverzeichnis.....	137
<b>Danksagung.....</b>	<b>CXXXVIII</b>
<b>Anmerkungen.....</b>	<b>II</b>
<b>Anhang.....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Anschreiben (Grundform) und Fragenkataloge.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Bericht zur Studienfahrt in die Freie und Hansestadt Hamburg.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>

## **Vorwort**

Im Rahmen des interdisziplinären Bachelorstudienganges Sicherheitsmanagement werden für den Zeitraum des fünften und sechsten Semesters Wahlpflichtmodule angeboten, deren Ziel in der Erlangung von Kernkompetenzen in Hinblick auf das Projektmanagement besteht.

Die Studenten Anett Grasnack, Andrea Heß, Marc Johné, Stefan Pauly, Katerina Radtke, Juliane Riemer, Lukas Rynski, Stefanie Rudolph, Jörg H. Sobisch und Daniela Thiel haben sich im Wahlpflichtmodul Projektmanagement im Vertiefungsgebiet „Verkehrs- und Transportsicherheit“ zusammengefunden um das Thema „Sicherheit der Transportwege“ sowohl national zu Land als auch international zur See zu bearbeiten.

## Einleitung

Die wirtschaftliche Vernetzung hat die Welt näher zusammengebracht – die Erde, nun oftmals euphorisch beschrieben als „ein großes Dorf“, ist weiterhin geprägt durch eine Vielzahl von Gegensätzen und unterschiedlichen Interessen. Insbesondere die großen Wirtschaftsnationen scheinen von der weiter voranschreitenden Globalisierung zu profitieren.

Die führenden Wirtschaftsnationen der Welt sind jedoch im hohen Maße abhängig vom Import kostbarer Rohstoffe aus aller Welt und der Fähigkeit, fertige Erzeugnisse auf dem Weltmarkt absetzen zu können. Diese wirtschaftliche Abhängigkeit macht verwundbar.

Der Nachschub an Rohstoffen erfolgt überwiegend auf dem Seeweg, den zahlreichen Handelsrouten, welche den Globus umspannen. So durchpflügen Tag für Tag tausende von Schiffen die Weltmeere und transportieren neben Fertigerzeugnissen auch Zwischenprodukte, die für eine Weiterverarbeitung bestimmt sind sowie die zur Aufrechterhaltung wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit erforderlichen wertvollen Rohstoffe. Die Handelsrouten stellen daher die Lebensadern der Weltwirtschaft dar und sind somit Garant für unseren Wohlstand. Potentiell bedroht werden diese durch Terrorismus aber auch durch die moderne Piraterie, die sehr wohl um die Bedeutung, Verwundbarkeit und den Reichtum weiß, der mit den Meereshäupten reist.

Neben diesen Gefahren existieren jedoch auch noch weitere Risiken, die es zukünftig weiter zu minimieren gilt. Obwohl Schiffe und deren Fracht versichert sind, wodurch der wirtschaftliche Schaden begrenzt werden kann, so ist eine Havarie doch stets immer eine Herausforderung für alle Beteiligten. Insbesondere die Auswirkungen auf die Natur – den Lebensraum zahlreicher Tierarten zu Wasser und in den Küstenregionen auch zu Land – sind kaum abschätzbar und noch sehr viel schwieriger zu beherrschen. Darüber hinaus ist eine finanzielle Kompensierung von Umweltschäden, welche durch Havarien entstehen können, nicht möglich.

Doch auch der Transport zu Land birgt Risiken in sich, die einer fortwährenden Neubewertung bedürfen. Dies geschieht sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene, durch bi- und multilaterale Projekte und Abkommen. Durch die Aktualisierung und Erweiterung bestehender, als auch der Schaffung neuer Sicherheits- und

Kontrollregime und deren teilweise verpflichtenden Implementierung, ist die Staatengemeinschaft ferner darum bemüht Risiken weiter zu minimieren.

## **Projektbericht**

### **Vorbereitung und Organisation**

Eine erste Vorbesprechung mit Bezug auf das Wahlpflichtmodul Projektmanagement im Vertiefungsgebiet „Verkehrs- und Transportsicherheit“ hat noch während des vierten Semesters am 01. August 2007 stattgefunden. Anwesend waren neben den sich für den Bereich Verkehrs- und Transportsicherheit interessierenden Studenten auch die für das Modul verantwortlichen Dozenten Kuhlmeier und Prof. Ciupka, welche mögliche Themen mit den Studierenden erläutert haben. Bereits zu diesem Zeitpunkt hat sich abgezeichnet, dass die Studenten bezüglich eines Projektthemas geteilter Auffassung waren.

Am 17. Oktober 2007 hat dann ein erstes Treffen der Gesamtgruppe<sup>1</sup> stattgefunden. Erneut sind die unterschiedlichen Wünsche in Bezug auf das Projektthema Gegenstand einer Diskussion über die weitere Verfahrensweise gewesen. Nachdem keine Einigung erzielt werden konnte, hat sich die Gesamtgruppe in zwei Projektgruppen aufgeteilt. Zum einen in die Gruppe „Flughafensicherheit“ und zum anderen in die Gruppe „Sicherheit der Transportwege“.

In der Projektgruppe mit dem Thema „Sicherheit der Transportwege“ haben sich die Studenten Anett Grasnick, Andrea Heß, Marc Johne, Stefan Pauly, Katerina Radtke, Juliane Riemer, Lukas Rynski, Stefanie Rudolph, Jörg H. Sobisch und Daniela Thiel zusammengefunden.

Die Leitung des Projektes sollte nicht durch die das Modul begleitenden Dozenten Kuhlmeier, Prof. Ciupka und Prof. Dr. Baller erfolgen, sondern von den Studierenden selbst übernommen werden. Als Leiter ist Stefan Pauly bestimmt worden, die Stellvertretung hat Daniela Thiel übernommen.

### **Verlauf**

Der Projektverlauf lässt sich rückblickend betrachtet in drei Phasen gliedern, die im Folgenden chronologisch dargestellt werden.

---

<sup>1</sup> Der Gesamtgruppe im Wahlpflichtmodul Projektmanagement im Vertiefungsgebiet „Verkehrs- und Transportsicherheit“ haben folgende Studenten des interdisziplinären Bachelor-Studiengangs Sicherheitsmanagement angehört: Marc Böttger, Manuela Daniel, Anett Grasnick, Sascha Göhlert, Andrea Heß, Marc Johne, Patrick Lausch, Simon Pagel, Stefan Pauly, Katerina Radtke, Jutta C. Reiter, Juliane Riemer, Lukas Rynski, Stefanie Rudolph, Jörg H. Sobisch und Daniela Thiel.

### Phase I - Einarbeitung

Zu Beginn des Modules Projektmanagement im Vertiefungsgebiet „Verkehrs- und Transportsicherheit“ hat die Projektgruppe im Zuge eines Brainstormings sicherheitsrelevante Themenbereiche in Hinblick auf die Sicherheit der Transportwege zu Land und auf See gesammelt bzw. sich deren Betrachtung zum Ziel gesetzt. Dem folgend musste eine erste Einarbeitung in die verschiedenen Bereiche erfolgen um weitere Problem- und Fragestellungen ableiten zu können, welche für eine zukünftige Bearbeitung von Relevanz hätten sein können.

Anhand der in diesem Arbeitsschritt aufgeworfenen Fragen- und Problemstellungen hat die Gruppe dann eine Vielzahl von möglichen Ansprechpartnern ermittelt und auf diese zugeschnitten jeweils einen Fragenkatalog<sup>2</sup> erstellt. Die Projektteilnehmer haben auf diese Weise näheres zu den verschiedenen Teilaspekten in Erfahrung bringen wollen. Leider hat die Gruppe keine ausgefüllten Fragebögen zurückerhalten. Die Rückantworten, welche die Gruppe erhalten hat, waren für die spätere Planung der Studienfahrt dennoch hilfreich. So ist durch ein Antwortschreiben des Hafens Hamburg Marketing e. V. erstmals die Idee konkretisiert worden, eine Studienfahrt in die Hansestadt zu unternehmen und die aufgetauchten Fragen vor Ort zu klären. Auch andere in Hamburg ansässige Institutionen und Einrichtungen haben sich bereit erklärt Vortragsveranstaltungen vorzubereiten.

Eine Rückmeldung hat die Gruppe u. a. erhalten von:

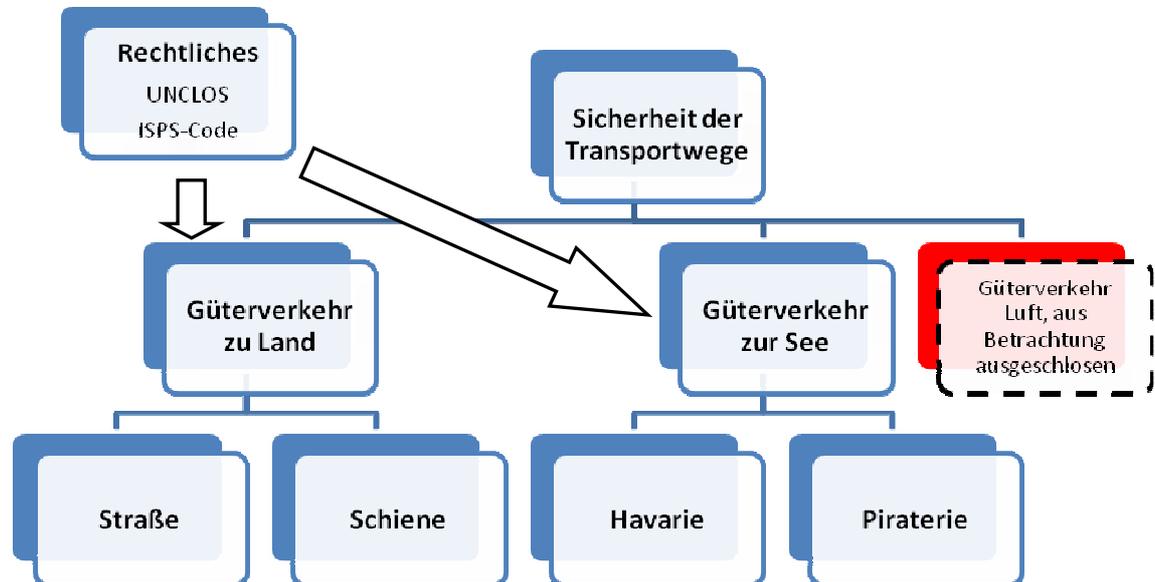
- dem Hafen Hamburg Marketing e. V.,
- der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg, Referat Logistik, Schifffahrt und Verkehrswirtschaft,
- der Hamburg Port Authority (HPA),
- der Behörde für Inneres Hamburg,
- der Wasserschutzpolizei Hamburg,
- de, Verband Deutscher Reeder (VDR) Hamburg sowie
- der Logistik-Initiative Hamburg.

Das Projekt ist in die Bereiche „Güterverkehr zu Land“ und „Güterverkehr zur See“ unterteilt worden. Der Bereich des „Güterverkehr Luft“ wurde von Beginn an aus

---

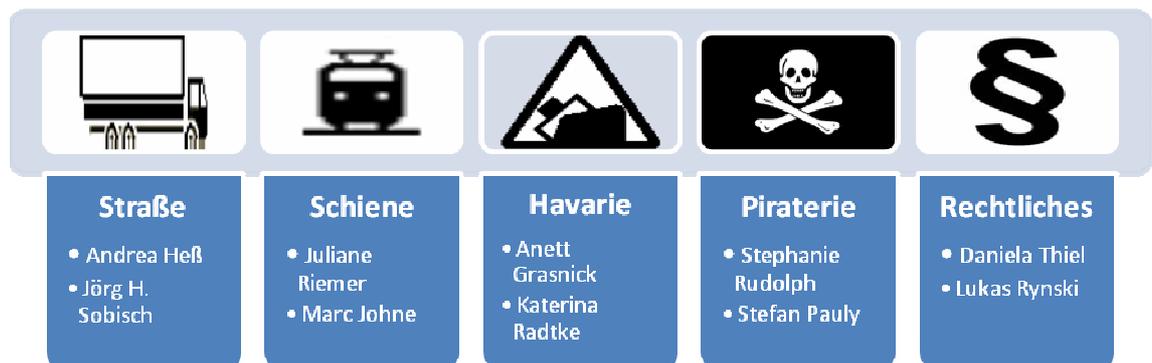
<sup>2</sup> Diese sind dem Bericht ebenso wie das verfasste Anschreiben im Anhang beigefügt.

der Betrachtung ausgeschlossen, da sich die Gruppe „Flughafensicherheit“ mit dieser Thematik eventuell hätte beschäftigen können und es Überschneidungen zu vermeiden galt.



#### 1 Sicherheit der Transportwege - Themenübersicht

Die obige Abbildung stellt die von der Gruppe zur Bearbeitung ausgewählten Themenbereiche dar. Die Unterbereiche Straße, Schiene, Havarie und Piraterie sind Anfangs von jeweils zwei Personen bearbeitet worden, ebenso wie das die anderen Teilbereiche unterstützende Fachgebiet Rechtliches (siehe Darstellung 2).



#### 2 Sicherheit der Transportwege – Themenspezifische-Zuordnung der Projektgruppenmitglieder

Zu einem späteren Zeitpunkt ist noch die Thematik des Terrorismus auf See hinzugekommen. Der Kräfteansatz ist infolgedessen reorganisiert worden.

Zum Abschluss der ersten Projektphase, am Ende des fünften Semesters, hat die Projektgruppe eine Präsentation vorbereitet und am 30. Januar 2008 die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Leistungen und gewonnenen Informationen vorgestellt. Zielsetzung

war es, neben dem Erbringen des geforderten Leistungsnachweises, bearbeitbare Themen, d. h. mögliche Problem- bzw. Fragestellungen für die weitere Projektarbeit, zu identifizieren.

### **Phase II – Planung und Durchführung der Studienfahrt in die Freie und Hansestadt Hamburg**

Die Planung zur Durchführung einer Exkursion in die Freie und Hansestadt Hamburg hat im Dezember 2007 auf Anregung des Hafens Hamburg Marketing e. V. begonnen. Die Studienfahrt erfolgte dann im Zeitraum vom 17.-19. März 2008.<sup>3</sup>

Die Planungsphase im Vorfeld der Studienfahrt erstreckte sich über mehrere Wochen. Die Projektgruppe hat die Exkursion in Eigenverantwortung und enger Abstimmung mit Herrn Kuhlmeier geplant.

Ziel der erfolgten Exkursion ist es gewesen, näheres über Betrieb und Sicherheitsmaßnahmen der Hafenanlagen zu erfahren, sowohl aus behördlicher als auch aus privatwirtschaftlicher Sicht. Darüberhinaus galt es Fragen bezüglich der Sicherheit im internationalen Seeverkehr und die zuvor bereits erarbeiteten Rechercheergebnisse im Gespräch mit Vertretern aus der Praxis zu erläutern und zu überprüfen. Auf diese Weise sollte es den Projektteilnehmern ermöglicht werden, ein differenziertes Bild in Hinblick auf die Sicherheitslage, deren Bewertung seitens verschiedener Institutionen sowie der komplexen Zusammenhänge zu gewinnen.

Die Studienfahrt ist von der Fachhochschule für Verwaltung und Rechtspflege (FHVR) Berlin finanziell gefördert und durch den Allgemeinen Studierendenausschuss (AStA) bezuschusst worden. Der AStA hat dem Antrag auf Bezuschussung am 16. April 2008 entsprochen.

### **Phase III – Projektabschluss**

Der Abschluss des Projektes hat in Form eines Abschlussberichtes im sechsten, dem das Studium abschließenden Semester zu erfolgen. Da in dieses Semester auch das Erstellen der Bachelor-Thesis fällt, ist es über mehrere Monate hinweg nicht möglich gewesen die Projektarbeit weiterzuführen. Diesem Umstand ist es geschuldet, dass in der Abschlussphase keine weiteren Erkenntnisse hinzugekommen sind. Stattdessen ist es erklärtes Ziel gewesen, alle gesammelten Informationen schriftlich festzuhalten und unter Berücksichtigung der während der Hamburg-Exkursion hinzugewonnenen Informationen neu zu bewerten. Das Ergebnis dieses Prozesses liegt Ihnen in Form dieses Abschlussberichtes vor.

---

<sup>3</sup> Näheres kann dem Bericht zur Studienfahrt entnommen werden. Dieser ist dem Anhang beigelegt.

## Abkürzungsverzeichnis

ABC	Atomar, biologisch, chemisch
AEO	Authorized Economic Operator
AG	Aktien Gesellschaft
AIS	Automatic Identification System
AStA	Allgemeiner Studierendenausschuss
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V.
BLAMS	Bund-Länder-Arbeitskreis Maritime Security
BLV-SUB	Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRT	Bruttoregistertonne
BRZ	Bruttoraumzahl
BSU	Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
CCS	Commercial Crime Service
CBP	Custom and Border Protection
CSI	Container Security Initiative
CSO	Company Security Officer
C-TPAT	Customs – Trade Partnership Against Terrorism
DB	Deutsche Bahn AG
DDG	Guided Missile Destroyer
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
EG	Europäische Gemeinschaft
ELG	Einsatzleitgruppe

ENC	Electronic Nautical Charts
EPCIP	European Programme for Critical Infrastructure Protection
EU	Europäische Union
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
GPS	Global Positioning System
Helcom	Helsinki Commission
HHLA	Hamburger Hafen und Logistik AG
HKV	Havariekommando
HNS	Internationales Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See
HPA	Hamburg Port Authority
ICC	International Chamber of Commerce
ICS	International Chamber of Shipping
IIS	Incident Information Service
ILO	International Labour Organization
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
ISA	Importer Self-Assessment
ISO	International Organization for Standardization
ISPS-Code	International Ship and Port Facility Security Code
KRITIS	Kritische Infrastrukturen
LRAD	Long Range Acoustic Device
LVwG	Landesverwaltungsgesetz
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MLZ	Maritimes Lagenzentrum
MSC	Maritime Safety Committee
MSZ	Maritimes Sicherheitszentrum

NAFTA	North American Free Trade Agreement
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
OEF	Operation Enduring Freedom
OIF	Operation Iraqi Freedom
OwiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
PDA	Personal Digital Assistant
PLF	Palestine Liberation Front
PSSA	Particular Sensitive Sea Areas
PZB (Indusi)	punktförmige Zugbeeinflussung (Induktive Zugsicherung)
RFID	Radio Frequency Identification
SAFE	Frameworks of Standards to Secure and Facilitate Global Trade
SeeAufG	Seeaufgabengesetz
SETPOS	Secure European Truck Parking Operation Services
SOLAS	Safety of Life at Sea
SSA	Ship Security Assessment
SSO	Ship Security Officer
SSP	Ship Security Plan
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
stop	Strafprozessordnung
SUG	Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz
SÜG	Sicherheitsüberprüfungsgesetz
SrUe	Seerechtübereinkommens der Vereinten Nationen (engl. UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea)
TAPA-EMEA	Transported Asset Protection Association – Europe, Middle East & Africa
TAPA (FSR)	Transported Asset Protection Association (Fright Security Requirements)
TEN	Transeuropäisches Netz
THW	Bundesanstalt Technisches Hilfswerk
Tkm	Tonnenkilometer

TNT	Trinitrotoluol
UN	United Nations
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNOSOM	United Nations Operation in Somalia
USS	United States Ship
VDR	Verband Deutscher Reeder
WaStrG	Wasserstraßengesetz
WRC	Wreck Removal Convention
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
WZO	Weltzollorganisation (engl. WCO – World Customs Organization)
ZMK	Zentraler Meldekopf

# Transportroutengefährdung in der Bundesrepublik Deutschland

BEITRAG VON JÖRG H. SOBISCH

## 1. Einleitung

Wenn wir über die Sicherheit der deutschen Transportrouten sprechen, müssen wir klären, welche Form von Sicherheit wir meinen. Die Sicherheit der Transportrouten kann den baulichen Zustand der Fahrbahn meinen oder die Sicherheit der Transportmittel. Dieser Begriff umfasst allerdings auch die Sicherheit vor Gefahren wie Kriminalität und Terrorismus. Im Englischen wird daher in Safety und Security unterschieden. Safety kann im Sinne von „Prävention gegen ungewollt herbeigeführte Schäden“<sup>4</sup> verstanden werden, so z. B. die Betriebssicherheit. Security wiederum als „Prävention gegen bewusst und zielgerichtet herbeigeführte Zerstörung“<sup>5</sup>, somit als Sicherheit vor Angriffen, wie kriminelle Handlungen und Terrorismus. Im Sinne von Security wird auch von Sicherung gesprochen.<sup>6</sup> Im Weiteren wird die Sicherung der Transportrouten in Deutschland betrachtet.

Der Schwerpunkt dieses Beitrags liegt in der Sicherung der Transportrouten in der Bundesrepublik Deutschland, wobei sich die Betrachtung auf den Straßengütertransport beschränkt. Es werden daher keine gesetzlichen Regelungen für den Straßengütertransport außerhalb der EU betrachtet. Da die Vorgaben der EU im Rahmen von Richtlinien und Verordnungen Auswirkungen auf die Sicherung der deutschen Transportrouten nehmen, ist eine Einbeziehung der EU in die Betrachtung erforderlich.

Die Konzentration auf den Straßengütertransport ist sinnvoll, aufgrund der Auswirkungen, die der Ausfall des Straßengütertransports auf die Wirtschaft haben würde. Es wird davon ausgegangen, dass eine Einschränkung oder Unterbrechung einer Transportroute massivere und ernstere Auswirkungen auf die Wirtschaft hat, als wenn Pendler oder Privatreisende ihre Ziele nicht erreichen können. Das Nichterscheinen einer Arbeitskraft hat nicht so dramatische Auswirkungen wie der Ausfall oder die Verzögerung der Lieferungen einer ganzen Firma.

---

<sup>4</sup> Erfahrungen mit der Umsetzung gesetzlicher Sicherungsvorschriften, Online-Publikation, [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungsvorschriften.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungsvorschriften.pdf), (Stand: 01.07.2008), S. 3.

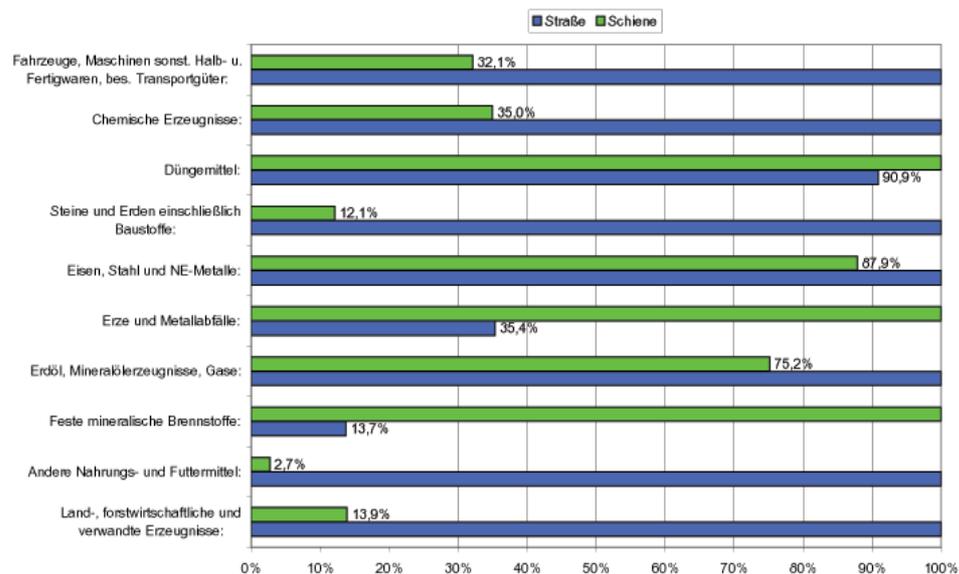
<sup>5</sup> Ebd.

<sup>6</sup> Vgl. ebd.

## 2. Allgemeines zum Transport

Der Straßengüterverkehr ist Teil des Straßenverkehrs.<sup>7</sup> Seine Bedeutung liegt vor sämtlichen anderen Arten des Gütertransports in Deutschland. Im Jahr 2007 wurden rund 3,43 Milliarden Tonnen Güter auf der Straße transportiert, dagegen auf der Schiene lediglich 358,2 Millionen Tonnen. Das Gesamttransportaufkommen liegt bei 4,44 Milliarden Tonnen. Auch ist das Transportaufkommen mit 5,5 % auf der Straße schneller gewachsen als der Durchschnitt des Transportaufkommens mit 4,4 % oder der Schiene mit 3,5 %.<sup>8</sup>

Güterartenanteile - Gegenüberstellung von Straße und Schiene 2003 (nach tkm)



Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; KBA, Flensburg; BAG, Köln und Berechnungen des BGL

© Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. - Verwertung und Vervielfältigung nur mit Quellenangabe gestattet.

### 3 Güteranteile – Gegenüberstellung von Straße und Schiene 2003 (nach tkm), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Die obige Grafik stellt einen prozentualen Vergleich der Straße mit der Schiene für bestimmte Güter dar, berechnet nach Tonnen pro Kilometer.<sup>9</sup> Im Bezug auf Fahrzeuge,

<sup>7</sup> Vgl. Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., <http://www.bgl-ev.de/web/initiativen/index.htm> (Stand: 09.07.2008).

<sup>8</sup> Vgl. Güterverkehr legt weiter zu., Online-Publikation, [http://www.dvz.de/index.php?id=329&uid=3549&news=Gueterverkehr\\_legt\\_weiter\\_zu\\_](http://www.dvz.de/index.php?id=329&uid=3549&news=Gueterverkehr_legt_weiter_zu_) (Stand: 17.07.2008).

<sup>9</sup> Beförderungsleistung im Güterverkehr: Als Beförderungsleistung wird das Produkt aus dem Gewicht der beförderten Gütermenge (s. u.) mit der (i. d. R. nur im Inland) zurückgelegten Transportweite bezeichnet. So entsteht die Maßeinheit Tonnenkilometer (tkm). Werden in einem Lkw z. B. 15 t über eine Entfernung von 200 km zwischen den Orten A und B befördert, so ergibt dies eine Beförderungsleistung von 3.000 tkm. Statistisches Jahrbuch 2007, Online-Publikation,

Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren und besondere Transportgüter erbringt die Schiene 32,1 % der Transportleistung der Straße. Für chemische Erzeugnisse erbringt die Schiene 35 % der Transportleistung der Straße. Umgekehrt ist es für Düngemittel, hier erbringt die Straße 90,9 % der Transportleistung der Schiene. Steine und Erden einschließlich Baustoffe werden zu 12,1 % gegenüber der Transportleistung der Straße von der Schiene transportiert. Bei Eisen, Stahl und NE-Metallen erbringt die Schiene 87,9 % der Transportleistung der Straße. Die Straße erbringt 35,4 % der Transportleistung der Schiene, bei Erzen und Metallabfällen. Bei Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen erbringt die Schiene 75,2 % der Transportleistung der Straße. Für feste mineralische Brennstoffe erbringt die Straße 13,7 % der Transportleistung der Schiene. Für Nahrungs- und Futtermittel erbringt die Schiene nur 2,7 % der Transportleistung der Straße. Bei Land-, forstwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen erbringt die Schiene 13,9 % der Transportleistung der Straße.

Der Straßentransport stellt demnach die wichtigste Transportart in Deutschland dar. Dieser Umstand lässt den Schluss zu, dass bei bestimmten Erzeugnissen die Unterbrechung der Transportroute Straße zu gravierenden Ausfällen führen wird, da der Alternativtransport über die Schiene nicht automatisch gegeben sein muss. Ein Gleisanschluss oder ein Güterbahnhof muss nicht für eine Firma alternativ zur Verfügung stehen.

### **3. Gefährdungen**

Die Transportrouten in der Bundesrepublik Deutschland werden auf zweierlei Weise zu gefährdet. Zum einen besteht die Gefahr von Angriffen auf die Straßeninfrastruktur und zum anderen die Möglichkeit eines Angriffes auf das Transportmittel und die Ladung selbst. Dies kann vonseiten des Terrorismus als auch vonseiten der Kriminalität erfolgen.

#### **4.1. Kriminalität**

Die Transporteure und die Eigentümer der Ladung sind von Kriminalität betroffen, diese geht vom Aufbruch der Fahrerkabinen und Laderäume bis hin zum Diebstahl der ganzen Ladung und des Fahrzeugs. Zu bedeutenden Schäden kommt es durch Ladungsdiebstahl oder Diebstahl des gesamten Transportes. Der Diebstahl von Ladungen ist aufgrund der Schwierigkeit des Verhehlens einer solchen Ladung

professionell nur der organisierten Kriminalität zuzutrauen.<sup>10</sup> Es fällt damit in den Bereich der Wirtschaftskriminalität.<sup>11</sup> Im Jahr 2004 wurden europaweit Schäden in Höhe von 8,25 Mrd. € verzeichnet, wobei 1,56 Mrd. € auf Deutschland entfielen. Ungefähr 90.000 Lkw-Fahrer in der EU wurden Opfer eines Überfalls.<sup>12</sup> „60 Prozent aller Diebstähle betreffen auf für Lkw vorgesehenen Parkplätzen abgestellt Fahrzeuge. Begehrte Diebesgüter sind neben Konsumgütern (19 %) und Haushaltsgeräten (16 %) auch Laptops (15 %).“<sup>13</sup>

Das auch als organisierter Ladungsdiebstahl bezeichnete Phänomen lässt sich nur schwer quantifizieren. Es existieren keine ausreichenden Daten aufgrund der Befürchtung der Rufschädigung beim Erscheinen im Polizeibericht oder es wird nicht gemeldet, um die Selbstbeteiligung bei der eigenen Versicherung nicht zu steigern. Frachtdiebstähle werden in keiner EU-einheitlichen Kriminalstatistik erfasst.<sup>14</sup> Eine verlässliche Datenlage ist derzeit lediglich aufgrund der Privatinitiative im Rahmen der Interessenvereinigung TAPA-EMEA vorhanden. „Auch wenn anzunehmen ist, dass durch die TAPA Mitgliederstruktur hochwertige Transporte in Westeuropa überrepräsentiert sind, vermitteln die Zahlen doch ein gewisses Bild: Von 383 erfassten und analysierten Fällen wiesen zwar nur 16 eine Schadenssummen über 500.000 EUR auf – sie verursachten mit einer durchschnittlichen Schadenssumme von 1,7 Mio. EUR 58 Prozent des Gesamtschadens von 46,1 Mio. EUR. 262 Fälle mit einer Schadenshöhe zwischen 5.000 und 150.000 EUR verursachten gut 8 Mio. EUR Schaden. Beliebtestes Diebesgut sind [...] nicht-elektronische Konsumgüter. Auf sie entfallen 19 Prozent der Diebstähle. Auf Verbraucherelektronik entfallen 16 Prozent, einen Prozentpunkt darunter liegen Laptop-Rechner und PDA – wie überhaupt elektronische Produkte die nächsten weiteren Plätze der Rangliste belegen.“<sup>15</sup>

Das europäische Bild ergab, dass „im Fernverkehr über 600 m jede 5000. Fahrt von Ladungsdiebstahl betroffen“<sup>16</sup> ist, auf „kürzeren Strecken jede 10.000. Fahrt“<sup>17</sup>. Damit

<sup>10</sup> Vgl. Hohe Dunkelziffer bei LKW-Diebstählen, Online-Publikation, <http://www.dvz.de/index.php?id=329&uid=2450>, (Stand: 18.07.2008).

<sup>11</sup> Umschreibt die Gesamtheit der in § 74c I Nr. 1-6 GVG aufgeführten Straftaten und Delikte, die im Rahmen tatsächlicher oder vorgetäuschter wirtschaftlicher Betätigung begangen werden und über eine Schädigung von einzelnen hinaus das Wirtschaftsleben beeinträchtigen oder die Allgemeinheit schädigen können u./od. deren Aufklärung besondere kaufmännische Kenntnisse erfordert. Möllers/ H. W. (Hrsg.) 2001, Stichwort Wirtschaftskriminalität.

<sup>12</sup> Vgl. Hohe Dunkelziffer bei LKW-Diebstählen, Online-Publikation, <http://www.dvz.de/index.php?id=329&uid=2450>, (Stand: 18.07.2008).

<sup>13</sup> Ebd.

<sup>14</sup> Vgl. Roeser, Matthias, Organisierter Ladungsdiebstahl, Online-Publikation, [http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2744&tx\\_ttnews\[backPid\]=659](http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx_ttnews[tt_news]=2744&tx_ttnews[backPid]=659), (Stand:18.07.2008).

<sup>15</sup> Ebd.

<sup>16</sup> Ebd.

<sup>17</sup> Ebd.

ist in fünf Jahren „jeder 6. europäische Lkw-Fahrer“<sup>18</sup> davon betroffen. Deutschland liegt in einer solchen Statistik, aufgrund des hohen Transitverkehrs auf europäischer Ebene, auf den vorderen Plätzen, wobei Nordrhein-Westfalen den deutschen Schwerpunkt bildet.<sup>19</sup>

## 4.2. Gegenmaßnahmen

### 4.2.1. Privatinitiative TAPA-EMEA

Die Transported Asset Protection Association Europe (TAPA-EMEA) hat das Ziel, Verladern und Logistikdienstleistern zur Steigerung der Sicherheit des Warenverkehrs zusammenzubringen. Alleine in Europa zählt die in den USA<sup>20</sup> gegründete Organisation 150 Mitglieder. Die Vereinigung sammelt in einer separaten Datenbank, dem „Incident Information Service“ (IIS), Meldungen ihrer Mitglieder über Vorkommnisse. Hierdurch sollen auch Strafverfolgung und Prävention erleichtert werden.<sup>21</sup>

### 4.2.2. Personelle und Technische Gegenmaßnahmen

Die Polizei gibt folgende Empfehlungen zur Sicherung des LKW und der Ladung.

Hinweise für Unternehmer

- Sicherheit muss erklärtes Unternehmensziel sein
- Organisationsprüfungen des Betriebes müssen auch Sicherheitsrisiken erkennen
- Interne Betriebsabläufe gegen Einblicke von außen schützen
- Überprüfung der Vertragspartner bei der Fremdvergabe von Frachtaufträgen
- Prüfung der Waren auf Vollständigkeit bei Versand und Empfang (zumindest Überprüfung der Frachtpapiere sowie der Menge der Ladung)
- Sorgfältige Personalauswahl
  - Überprüfung der Bewerber bei der Einstellung
  - Schulung der Mitarbeiter (auch Subunternehmen)
- Maßnahmenpläne für Kontrollmeldungen des Fahrpersonals
  - Meldung des Fahrpersonals zu festgelegten Zeiten und/oder Orten

<sup>18</sup> Ebd.

<sup>19</sup> Vgl. ebd.

<sup>20</sup> TAPA-EMEA,

[http://tapaemea.com/public/index\\_de.php?SID=d3070924adc4ef2619c212cd33ce716d&PHPSESSID=d3070924adc4ef2619c212cd33ce716d](http://tapaemea.com/public/index_de.php?SID=d3070924adc4ef2619c212cd33ce716d&PHPSESSID=d3070924adc4ef2619c212cd33ce716d), (Stand: 18.07.2008).

<sup>21</sup> Vgl. Roeser, Matthias, Organisierter Ladungsdiebstahl, Online-Publikation, [http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2744&tx\\_ttnews\[backPid\]=659](http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx_ttnews[tt_news]=2744&tx_ttnews[backPid]=659), (Stand:18.07.2008).

- besondere Vorkommnisse
- Beim Transport von wertintensiven Ladungsgütern an Begleitpersonal denken

#### Hinweise für Fahrpersonal

- Fahrzeuge nicht unbeaufsichtigt abstellen, möglichst bewachte Parkplätze aufsuchen  
(Listen - nur für Mitglieder - des Bundesverbandes Güterverkehr und Logistik e. V. – BGL und des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft - GDV)
- Erkennbare Routinestrecken vermeiden
- Keine Anhalter mitnehmen
- Vorsicht beim Kontakt mit fremden Personen in Rasthäusern  
(nicht über Ladung, Fahrtstrecke, Bestimmungsort, etc. sprechen)
- Fahrzeug und Ladung bei Fahrtbeginn und nach jedem Aufenthalt überprüfen
- Bei verdächtigen Wahrnehmungen sofort die Polizei bzw. Vertrauensperson verständigen (BGL-Konsulats-/Anwaltsliste)
- Kontrollmeldungen an die Firmenleitung gemäß getroffener Absprachen absetzen
- Wichtige Rufnummern bereithalten (Polizei, BGL, GDV, Konsulate, etc.)

#### Technische Sicherungen

##### 1. Lager- u. Abstellplätze/Firmengelände

- Zugangskontrollen für Anlieferer und Abholer
- Technische Sicherung der Plätze und Gebäude aufwerten  
(Zaun, Einbruchmeldeanlagen, Beleuchtung, etc.)
- Speziell gesicherte Verschlusslager und Abstellplätze für wertintensive Waren einrichten.

##### 2. Fahrzeuge

- Einbau von Diebstahlschutzsystemen auf elektronischer und mechanischer Basis
  - Diebstahlwarnanlagen
  - Wegfahrsperrern
  - zusätzliche Verschlusseinrichtungen für Führerhaus und Aufbauten

- abschließbare Deichsel-/Kupplungssicherungen
- zusätzlich Lenk-/Schalthebelsperren

### 3. Kommunikation

- Einsatz von Fahrzeugortungssystemen mit Notrufauslösung<sup>22</sup>

Aus diesen Maßnahmen sind vor allem die sicheren LKW-Parkplätze hervorzuheben. Diese zu schaffen ist nicht durch den Spediteur möglich. Er kann diese nur nutzen, sofern diese vorhanden sind. Sichere Parkplätze haben durch die Ausrüstung mit „Elektrozaun, Video-Fernüberwachung rund um die Uhr, eine optimale Beleuchtung des Geländes, Sonderparkplätze für Gefahrgut- und Werttransporte und eine Zugangssteuerung mit Magnetkarte“<sup>23</sup> ein höheres Schutzpotenzial als gewöhnliche LKW-Parkplätze und erschweren den Diebstahl. Eine weitere Überlegung ist es solche im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN)<sup>24</sup> „zur verpflichtenden Infrastruktur“<sup>25</sup> zu machen.<sup>26</sup> Dazu wurde im Rahmen des EU-Pilotprojekts „Secure European Truck Parking Operation Services“<sup>27</sup> (SETPOS) mit der Erarbeitung von „Anforderungen an sichere Lkw-Parkplätze“<sup>28</sup> begonnen.

Auch die Einführung von „Tracking und Tracing“<sup>29</sup> wäre zur Verhinderung des Diebstahls sehr wirkungsvoll. Es handelt sich dabei um ein „Elektronisches System zur Sendungsverfolgung, wobei der Begriff Tracking die Ermittlung des aktuellen Status bezeichnet. Der Begriff Tracing beschreibt die Tatsache, dass der genaue

<sup>22</sup> Kommission polizeiliche Kriminalprävention Merkblatt, Online-Publikation, [http://www.polizei-beratung.de/file\\_service/documents/Ladungssicherheit.pdf](http://www.polizei-beratung.de/file_service/documents/Ladungssicherheit.pdf), (Stand: 18.07.2008).

<sup>23</sup> Roeser, Matthias, Organisierter Ladungsdiebstahl, Online-Publikation, [http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2744&tx\\_ttnews\[backPid\]=659](http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx_ttnews[tt_news]=2744&tx_ttnews[backPid]=659), (Stand:18.07.2008).

<sup>24</sup> Grenzüberschreitende Straßen- und Eisenbahnnetze, Telekommunikationsverbindungen und Energieversorgung in Europa. Die EU fördert den Auf- und Ausbau von Verkehrswegen zwischen Nachbarstaaten (z.B. Hochgeschwindigkeitsstrecken, Alpentransfer), um den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt im Binnenmarkt zu stärken. Quelle: Zandonella, Bruno: Pocket Europa. EU-Begriffe und Länderdaten. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung 2005., Bundeszentrale für politische Bildung, Stichwort: Transeuropäische Netze, [http://www.bpb.de/popup/popup\\_lemmata.html?guid=GZO92G](http://www.bpb.de/popup/popup_lemmata.html?guid=GZO92G), (Stand: 18.07.2008).

<sup>25</sup> Roeser, Matthias, Organisierter Ladungsdiebstahl, Online-Publikation, [http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2744&tx\\_ttnews\[backPid\]=659](http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx_ttnews[tt_news]=2744&tx_ttnews[backPid]=659), (Stand: 18.07.2008).

<sup>26</sup> Vgl. ebd.

<sup>27</sup> LKW-Plätze sollen sicherer werden, Online-Publikation, [http://www.dvz.de/index.php?id=329&uid=3783&news=Lkw-Parkplaetze\\_sollen\\_sicherer\\_werden](http://www.dvz.de/index.php?id=329&uid=3783&news=Lkw-Parkplaetze_sollen_sicherer_werden), (Stand: 18.07.2008).

<sup>28</sup> Ebd.

<sup>29</sup> Roeser, Matthias, Organisierter Ladungsdiebstahl, Online-Publikation, [http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2744&tx\\_ttnews\[backPid\]=659](http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx_ttnews[tt_news]=2744&tx_ttnews[backPid]=659), (Stand:18.07.2008).

Sendungsverlauf ex post mit allen wichtigen Ereignissen rekonstruierbar ist.“<sup>30</sup> Mit anderen Worten die permanente Überwachung und Verfolgung von LKW und Ladung. Bei Abweichung von der Transportroute oder dem Zeitplan kann nachgeforscht werden, wodurch diese Abweichungen hervorgerufen wurden und gegebenenfalls die Polizei informiert werden.

Prävention innerhalb der Speditionsunternehmen ist vor allem bezüglich des Insiders zu treffen. Die vorwiegenden Diebstähle gehen auf Informationen aus den Unternehmen zurück.<sup>31</sup> Dabei hat sich herausgestellt, dass „praktisch alle größeren Überfälle auf Lkw mit Hightech- oder anderer wertvoller Ware auf Insider-Informationen beruhen. Dabei sei den Tätern in der Regel auch bekannt gewesen, über welche Sicherheitsvorkehrungen Fahrzeug und Trailer verfügen.“<sup>32</sup> Vorbeugend könnte ein polizeiliches Führungszeugnis verlangt werden, denn „60 Prozent der erwischten Täter sind keine Ersttäter. Sie haben in der Regel Eigentumsdelikte begangen.“<sup>33</sup>

Die Gefahr vonseiten der organisierten Kriminalität ist eine Belastung der Transportunternehmen und der Eigentümer der Waren im finanziellen Sinne. Diese Kriminellen verfolgen das Ziel, einen Gewinn aus ihren Diebstählen zu ziehen und wollen daher leicht zu verhehlende Waren. Damit konzentrieren sie sich auf bestimmte Waren und versuchen nicht alle Waren zu stoppen, was bei der großen Anzahl an Transporten nicht möglich wäre. Daher existiert vonseiten der Kriminalität keine existenzielle Bedrohung bezüglich der deutschen Transportrouten.

## 5 Terrorismus

Wenn wir über Terrorismus sprechen, muss klar sein, was das Ziel der Terroristen ist. Wenn diese die Transportrouten in Deutschland effektiv unterbrechen wollen, so stehen ihnen zwei Möglichkeiten zur Verfügung, zum einen Angriffe auf die Straßengütertransporte selbst und zum anderen der Angriff auf die notwendige Straßeninfrastruktur.

### 5.1. Anschläge auf Straßengütertransporte

Die Straßengütertransporte können auf vielfältige Weise angegriffen werden. Dabei ist in letzter Zeit vor allem die Taktik Bomben am Straßenrand einzusetzen zu

<sup>30</sup> Logistik-Lexikon, Online-Publikation, Stichwort Tracking und Tracing, <http://www.logistik-lexikon.de/?main=/ccTiid562>, (Stand: 18.07.2008).

<sup>31</sup> Vgl. Roeser, Matthias, Organisierter Ladungsdiebstahl, Online-Publikation, [http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2744&tx\\_ttnews\[backPid\]=659](http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx_ttnews[tt_news]=2744&tx_ttnews[backPid]=659), (Stand: 18.07.2008).

<sup>32</sup> Langfinger sind auf LKW-Ladung scharf, Online-Publikation, [http://www.iso28000.de/742/article/739/langfinger\\_sind\\_auf\\_lkw\\_ladungen\\_scharf.html](http://www.iso28000.de/742/article/739/langfinger_sind_auf_lkw_ladungen_scharf.html) (Stand: 18.07.2008).

<sup>33</sup> Ebd.

zweifelhaftem Ruhm gelangt. Damit ließen sich Verunsicherung und Furcht unter den Transporteuren verbreiten. Allerdings ist zweifelhaft, ob dies ausreicht genug Transporteure abzuhalten, den Warentransport zu unterlassen. In stabilen Staaten wie Deutschland ist zudem zweifelhaft, ob die Terroristen lange genug aktiv sein können, um ausreichend Terror zu verbreiten.

Eine effektive Unterbrechung der Transportrouten lässt sich durch Angriffe auf die Straßengütertransporte nicht erreichen.

## 6. Terroristische Anschläge auf kritische Verkehrsinfrastruktur

Die andere Möglichkeit der Terroristen liegt in der Unterbrechung der Straßeninfrastruktur.

### 6.1. Straßeninfrastruktur

Die Straßeninfrastruktur ist Teil der Verkehrsinfrastruktur. Verkehrsinfrastruktur kann, je nach Ansatz, unterschiedlich ausgelegt werden.<sup>34</sup> So kann in „bauliche Infrastrukturen (z. B. Straßen und Flughäfen)“<sup>35</sup>, das „übernehmen bzw. organisieren“<sup>36</sup> des Transportes „von Personen und Gütern“<sup>37</sup> und „steuern und kontrollieren“<sup>38</sup> des Verkehrsflusses unterschieden werden. „Im Folgenden wird unter Verkehrsinfrastruktur die materielle Definition des Begriffs verstanden, welche die Gesamtheit der Verkehrswege (Straßennetz, Schienennetz, Wasser- und Luftverkehrsstraßen usw.) als Verkehrsinfrastruktur ansieht.“<sup>39</sup> Im Falle der Straßeninfrastruktur wird dies als „Wegeinfrastrukturen (z.B. Gleisanlagen, Bahnhöfe, Straßen, Flughäfen)“<sup>40</sup> verstanden.

Dabei stellt sich die Frage, ob die Unterbrechung irgendeiner Straße einen ausreichenden Effekt haben würde, um die Versorgung Deutschlands zu gefährden. Dies macht es notwendig Straßeninfrastrukturen zu identifizieren, die eine ausreichende Bedeutung für Deutschland haben. Diese werden gemeinhin als kritische Infrastrukturen bezeichnet.

### 6.2. Kritische Infrastrukturen

„Kritische Infrastrukturen sind Organisationen oder Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung

<sup>34</sup> Vgl. Knieps, Günter, Verkehrsinfrastruktur, Online-Publikation, <http://opus.zbw-kiel.de/volltexte/2005/2487/pdf/disk98.pdf>, (Stand: 01.07.2008), S.1.

<sup>35</sup> Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik, <http://www.bsi.bund.de/fachthem/kritis/erlaeut.htm#Transport>, (Stand: 01.07.2008).

<sup>36</sup> Ebd.

<sup>37</sup> Ebd.

<sup>38</sup> Ebd.

<sup>39</sup> Prinz, Julia, Preisbildung auf Mautstraßen im internationalen Vergleich, Online-Publikation, <http://e-pub.uni-weimar.de/volltexte/2005/720/pdf/PreisbildungAufMautstrassen.pdf>, (Stand: 01.07.2008), S.2.

<sup>40</sup> Vgl. Knieps, Günter, Verkehrsinfrastruktur, Online-Publikation, <http://opus.zbw-kiel.de/volltexte/2005/2487/pdf/disk98.pdf>, (Stand: 01.07.2008), S.1.

nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden.“<sup>41</sup> „Bei einigen kritischen Elementen in diesen Sektoren handelt es sich genau genommen nicht um ‚Infrastruktur‘ sondern eigentlich um Netze oder Versorgungsketten, die die kontinuierliche Versorgung mit wesentlichen Erzeugnissen oder Dienstleistungen gewährleisten. Die Versorgung unserer Ballungsräume mit Lebensmitteln und Wasser hängt zum Beispiel nicht nur von einigen wichtigen Einrichtungen ab, sondern auch von einem verzweigten Netz von Erzeugern, Be- und Verarbeitern, Herstellern, Verteilern und Einzelhändlern.“<sup>42</sup>

Von einer Störung kann ein Dominoeffekt<sup>43</sup> ausgelöst werden, der nicht nur Schäden durch materielle Verluste und Tote auslöst, beispielsweise im Falle eines Anschlages, sondern auch zu großen ökonomischen Schäden führen kann. Dies ist der Fall bei einer Unterbrechung der Lieferkette. In Anbetracht der Abhängigkeit von „Just-in-Time“ Lieferungen kann dies binnen 24 Stunden zu massiven Produktionsausfällen führen.

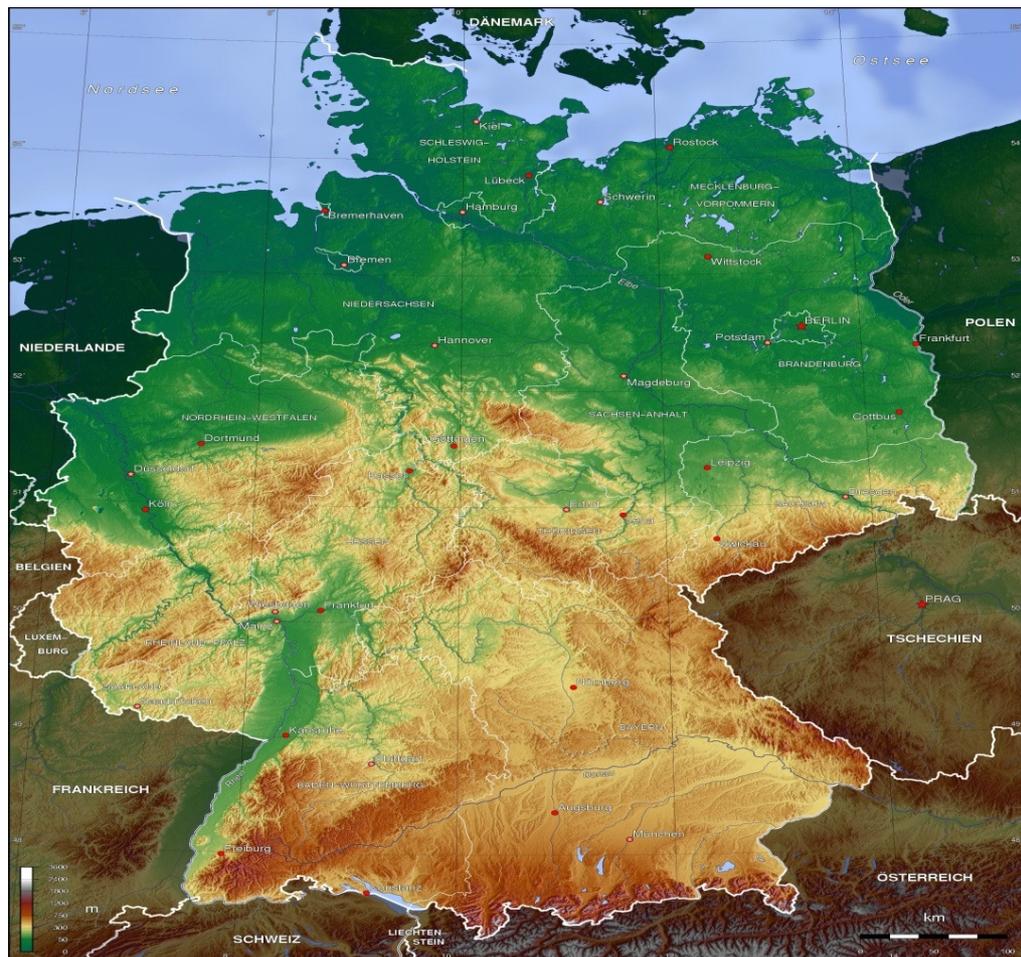
---

<sup>41</sup> Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik, <http://www.bsi.de/literat/faltbl/F17KritischeInfrastruktur.htm>, (Stand: 18.07.2008).

<sup>42</sup> Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Online-Publikation, [http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004\\_0702de01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004_0702de01.pdf), (Stand: 18.07.2008), S.4.

<sup>43</sup> Abfolge von Ereignissen, von denen jedes einzelne Ereignis zugleich Ursache für das nachfolgende ist; alle Ereignisse sind auf ein und dasselbe Anfangsereignis zurückzuführen. Schutz kritischer Infrastrukturen-Basisschutzkonzept, Online-Publikation, [http://www.bmi.bund.de/Internet/Content/Common/Anlagen/Broschueren/2007/Basisschutzkonzept\\_\\_kritische\\_\\_Infrastrukturen\\_\\_de,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/Basisschutzkonzept\\_kritische\\_Infrastrukturen\\_de.pdf](http://www.bmi.bund.de/Internet/Content/Common/Anlagen/Broschueren/2007/Basisschutzkonzept__kritische__Infrastrukturen__de,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/Basisschutzkonzept_kritische_Infrastrukturen_de.pdf), (Stand: 18.07.2008) S. 51.

## 7. Betrachtung der geografischen Gegebenheiten in Deutschland



4 Deutschland Topografisch ([http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Deutschland\\_topo.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Deutschland_topo.jpg))

Die Bedeutung der deutschen Transportrouten ergibt sich aus der Geografie. Aufgrund der zentralen Lage Deutschlands in Europa besteht ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Europa als Halbinsel gesehen schiebt sich Deutschland wie ein Riegel in dessen Mitte, begrenzt durch Wasserflächen im Norden und Gebirge im Süden ist es das leichter zu durchquerende Gebiet. Aber Deutschland selbst stellt durch seine Geografie einige Anforderungen. Durch seine zahlreichen breiten Flüsse schafft es für den Verkehr zusätzliche Hindernisse. Dies zeigt anschaulich die topografische Karte der Bundesrepublik Deutschland.

Solche können zwar überbrückt oder untertunnelt werden, stellen aber zugleich einen Schwachpunkt in einer Verkehrsinfrastruktur dar. So erkennt man schnell, dass durch eine wesentliche Unterbrechung von wichtigen Stellen des deutschen Transportnetzes ganz Europa erheblich betroffen wäre. Eine solche Stelle ist u. a. der Elbtunnel bei Hamburg.

## 7.1. Beispiel für ein kritisches Element der Straßeninfrastruktur – Der Elbtunnel



5 Norddeutschland, Region Hamburg ([http://www.medienwerkstatt-online.de/lws\\_wissen/bilder/3547-1.jpg](http://www.medienwerkstatt-online.de/lws_wissen/bilder/3547-1.jpg))

Die Bedeutung des Elbtunnels liegt darin, dass aller Autoverkehr über die einzige Autobahn nach Norden diesen passieren muss. Ansonsten müsste Hamburg sehr weiträumig umfahren werden, was wiederum Zeit und damit Geld kostet. Anschaulich wird dies in dem obigen Kartenausschnitt dargestellt. Dieser zeigt die nach Norden führende A7 mit der Durchquerung der Elbtunnelröhren. Ein Anschlag könnte durch einen Benzintransporter erfolgen. Die Verringerung des Durchflusses durch die Elbtunnelröhren würde Mehrkosten für Spediteure hervorrufen und in der Folge auch erhöhte Kosten für die Wirtschaft, aufgrund von Lieferverzögerungen. Als Beispiel für die Folgen eines solchen Anschlages kann der Brand des Gotthard Straßentunnels am 24. Oktober 2001 gelten, bei dem elf Menschen starben.<sup>44</sup>

## 8. Gegenmaßnahmen

### 8.1. Verordnung über die Sicherheit in der Transportkette

Im Rahmen der EU wurde zum Zwecke der Terrorabwehr die Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Transportkette vorgeschlagen. Diese hat zum Ziel, eine „Verbesserung der Sicherheit des gewerblichen Güterverkehrs zu Land und in der

<sup>44</sup> Bühlmann, Benno / Cathomas, Norbert / Christen, Hermann / Husner, August / Mülle, Anton, Feuer- und Chemiewehren im Gotthard-Strassentunnel, Online-Publikation, <http://www.chemiewehr-uri.ch/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=193>, (Stand: 19.07.2008), S. 8.

Binnenschifffahrt innerhalb der EU vor terroristischen Anschlägen<sup>45</sup> zu ermöglichen. Bisher existiert keine derartige Regelung für den Transport per Straße oder Schiene.

In der kurzen Darstellung beinhaltet diese:

- Mit der Verordnung soll die Sicherheit sowohl des inländischen als auch des grenzüberschreitenden Güterverkehrs innerhalb der EU über Straße, Schiene und Binnengewässer vor terroristischer Bedrohung verbessert werden.
- Es werden ein Status ‚zuverlässiges Unternehmen‘ eingeführt (Art. 1 Abs. 2 lit. a) und Mindestanforderungen an ‚zuverlässige Unternehmen‘ definiert (Art. 1 Abs. 2 lit. b).
- Die Verordnung gilt für alle Unternehmen in der gesamten Lieferkette. Dazu zählen die Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort, der Gütertransport, die Güterspedition und der Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen (Art. 3 Abs. 2).
- Die bestehenden Gemeinschaftsvorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, in Hafenanlagen und Häfen, über die Beförderung von Gefahrgut und Kernmaterial sowie die Zollvorschriften sind weiterhin zu beachten (Art. 3 Abs. 3).
- ‚Zuverlässigen Unternehmen‘ werden Erleichterungen und vereinfachte Verfahren bei den Sicherheitskontrollen innerhalb der EU gewährt (Art. 6 Abs. 1).
- Die Anerkennung als ‚zuverlässiges Unternehmen‘ erfolgt auf Antrag, wenn der Unternehmer den Nachweis lückenloser Sicherheit innerhalb der eigenen Lieferkette erbringt.

Dazu gehören u. a.:

- Schaffung, Umsetzung und Dokumentation eines Sicherheitsmanagements (Art. 8 Abs. 1 lit. a),
- Bereitstellung von Ressourcen, um möglichen Sicherheitsrisiken zu begegnen (Art. 8 Abs. 1 lit. b),
- kontinuierliche Verbesserung des Sicherheitsmanagements (Art. 8 Abs. 1 lit. c) sowie

---

<sup>45</sup> Centrum für Europäische Politik, Online-Publikation, [http://www.cep.eu/fileadmin/user\\_upload/Kurz-Analysen/Sicherheit\\_der\\_Lieferkette/Sicherheit\\_der\\_Lieferkette.pdf](http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/Kurz-Analysen/Sicherheit_der_Lieferkette/Sicherheit_der_Lieferkette.pdf), (Stand: 19. 07.2008).

- Erfüllung der Anforderungen der Gemeinschaftsvorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, in Hafenanlagen und Häfen, über die Beförderung von Gefahrgut und Kernmaterial sowie die Zollvorschriften (Art. 8 Abs. 1 lit. e, Art. 3 Abs. 3).
- Zusätzlich müssen branchenabhängige besondere Anforderungen erfüllt werden (Art. 8 Abs. 1 lit. d, Anhang 1 - 4).

Dies sind u. a.:

- Zugangsbeschränkungen und -kontrollen zu den Einrichtungen des Unternehmens, Beleuchtung der Einrichtungen, Verschluss der Infrastruktur und Kontrolle von Versiegelungen,
- Systeme zur Frachterkennung und -verfolgung, Sicherheitsüberprüfung des Personals und Dokumentation des Sicherheitsmanagements,

Diese in den Anhängen genannten Kriterien können von der Kommission im Ausschussverfahren (Komitologie) angepasst werden (Art. 13).

- Die Anerkennung als ‚zuverlässiges Unternehmen‘ ist auch möglich, wenn das Unternehmen bereits als ‚zugelassener Wirtschaftsbeteiligter‘ (gemäß Verordnung (EG) Nr. 648/2005 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften) registriert ist (Art. 8 Abs. 3).
- Der Status ist in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen (Art. 7) und gilt für die Dauer von 3 Jahren (Art. 8 Abs. 2).
- Der Status kann bei schwerwiegendem oder wiederholtem Verstoß ausgesetzt oder entzogen werden.  
Eine Neubeantragung ist dann erst nach zwei Jahren möglich (Art. 9).<sup>46</sup>

## 9.2. EPCIP

Zum Schutz der kritischen Infrastruktur auf europäischer Ebene wurde das Europäische Programm für den Schutz kritischer Infrastrukturen (EPCIP) ins Leben gerufen.<sup>47</sup> Dies beinhaltet auch Straßen, die europäische Bedeutung als Transportrouten haben. „Das EPCIP hat das Ziel, ausgehend von den durch die Mitgliedstaaten und über das Netz bereitgestellten Informationen laufend kritische Infrastrukturen zu ermitteln, die Gefährdung und gegenseitige Abhängigkeit zu

<sup>46</sup> Centrum für Europäische Politik, Online-Publikation, [http://www.cep.eu/fileadmin/user\\_upload/Kurz-Analysen/Sicherheit\\_der\\_Lieferkette/Sicherheit\\_der\\_Lieferkette.pdf](http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/Kurz-Analysen/Sicherheit_der_Lieferkette/Sicherheit_der_Lieferkette.pdf), (Stand: 19. 07.2008), S. 1.

<sup>47</sup> Vgl. Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Online-Publikation, [http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004\\_0702de01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004_0702de01.pdf), (Stand: 18.07.2008), S. 7.

analysieren und Lösungen für den Schutz vor allen Arten von Gefahren und zur Vorbereitung darauf anzubieten. Dies schließt mit ein, die Wirtschaftssektoren im Rahmen ihres Risikomanagements bei der Erkennung der Gefahren und der möglichen Folgen zu unterstützen.“<sup>48</sup>

## 9. Fazit

Die Transportrouten in Deutschland sind sehr schwer zu schützen. LKW sind sehr wohl vor Kriminalität schützbar aber kaum gegen einen Anschlag. Eine langfristige oder großflächige Unterbrechung der Transportrouten lässt sich damit nicht erreichen. Am sinnvollsten ist es für Terroristen Schwachstellen, wie schwer zu ersetzende Bauwerke der Straßeninfrastruktur anzugreifen. Dadurch ließe sich der Straßentransport sehr wohl erschweren, allerdings existieren Redundanzen, die einen völligen Zusammenbruch der Transportrouten verhindern würden.

### 9.1. Weiterführung

Eine weitere Bearbeitung des Themas sollte im Bezug auf die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Security der LKW und ihrer Ladung erfolgen. Dies kann durch eine Bewertung der Umsetzung dieser Maßnahmen und ihrer Wirksamkeit geschehen. Zusätzlich kann ein Verfahren zur schnellen Reaktion bei Eintritt einer Lage erarbeitet werden, die eine sofortige Reaktion erforderlich macht.

So kann durch Einsatz eines GPS gestützten Tracking und Tracing Systems die Position des Lastwagens ausgemacht werden. Diese Daten könnten per Datenleitung der Polizei zur Verfügung gestellt werden, welche dann ohne weiteres Zutun die Verfolgung aufnimmt. In diesem Zusammenhang sind Zuständigkeiten der Behörden, gesetzliche Grundlagen sowie die Finanzierung der notwendigen Ausrüstung aufseiten der Behörden zu klären. Danach kann ein Organisationsschema erstellt werden. Es kann des Weiteren der Frage nachgegangen werden, inwiefern der Gesetzgeber tätig werden kann bzw. sollte, um den aufgezeigten Gefahren entgegenzutreten. Dazu kann überlegt werden, bestehende Sicherheitsregime auf den Landtransport angepasst auszudehnen oder ob es sinnvoll ist, überhaupt eine gesetzliche Regelung zu treffen. Prinzipiell ist es möglich zu überprüfen welche Informationen für einen einfachen Bürger erlangbar sind, um einen Anschlag auf die Transportrouten zu planen und durchzuführen. Dazu kann ermittelt werden, welche Beschaffenheit ein lohnendes Ziel hat, welche Methode zum Anschlag nutzbar ist und welche konkreten Folgen dieser Anschlag hätte. In der Folge kann daran ein Abwehrkonzept erarbeitet werden.

---

<sup>48</sup> Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Online-Publikation, [http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004\\_0702de01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004_0702de01.pdf), (Stand: 18.07.2008), S. 9.

## 10. Quellenverzeichnis

### Lexikon

- Möllers / H.W. (Hrsg.), Wörterbuch der Polizei, München 2001

### Internet

Bühlmann, Benno / Cathomas, Norbert / Christen, Hermann / Husner, August / Mülle, Anton, *Feuer- und Chemiewehren im Gotthard-Strassentunnel*, Online-Publikation, [http://www.chemiewehr-  
uri.ch/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=193](http://www.chemiewehr-uri.ch/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=193), (Stand: 19. Juli 2008)

Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik,  
<http://www.bsi.bund.de/fachthem/kritis/erlaeut.htm#Transport>: (Stand: 1. Juli 2008)

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.,  
<http://www.bgl-ev.de/web/initiativen/index.htm> (Stand: 9. Juli 2008)

Bundeszentrale für politische Bildung, Stichwort: Transeuropäische Netze,  
[http://www.bpb.de/popup/popup\\_lemmata.html?guid=GZO92G](http://www.bpb.de/popup/popup_lemmata.html?guid=GZO92G), (Stand: 18. Juli 2008)

Centrum für Europäische Politik, Online-Publikation,  
[http://www.cep.eu/fileadmin/user\\_upload/Kurz-  
Analysen/Sicherheit\\_der\\_Lieferkette/Sicherheit\\_der\\_Lieferkette.pdf](http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/Kurz-Analysen/Sicherheit_der_Lieferkette/Sicherheit_der_Lieferkette.pdf), (Stand: 19. Juli 2008)

*Erfahrungen mit der Umsetzung gesetzlicher Sicherheitsvorschriften*, Online-Publikation, [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_979651/Erfahrungen-mit-der-  
Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungs-vorschriften.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungs-vorschriften.pdf), (Stand: 1. Juli 2008)

*Hohe Dunkelziffer bei LKW-Diebstählen*, Online-Publikation,  
<http://www.dvz.de/index.php?id=329&uid=2450>, (Stand: 18. Juli 2008)

Knieps, Günter, *Verkehrsinfrastruktur*, Online-Publikation, [http://opus.zbw-  
kiel.de/volltexte/2005/2487/pdf/disk98.pdf](http://opus.zbw-kiel.de/volltexte/2005/2487/pdf/disk98.pdf), (Stand: 1. Juli 2008)

*Kommission polizeiliche Kriminalprävention Merkblatt*, Online-Publikation,  
[http://www.polizei-beratung.de/file\\_service/documents/Ladungssicherheit.pdf](http://www.polizei-beratung.de/file_service/documents/Ladungssicherheit.pdf),  
 (Stand: 18.Juni 2008)

*Logistik-Lexikon*, Online-Publikation, Stichwort Tracking und Tracing,  
<http://www.logistik-lexikon.de/?main=/ccTiid562> , (Stand: 18. Juli 2008)

*Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament*, Online-Publikation, [http://europa.eu.int/lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004\\_0702de01.pdf](http://europa.eu.int/lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004_0702de01.pdf), (Stand: 18.Juli 2008)

Prinz, Julia, *Preisbildung auf Mautstraßen im internationalen Vergleich*, Online-Publikation, <http://e-pub.uni-weimar.de/volltexte/2005/720/pdf/PreisbildungAufMautstrassen.pdf>, (Stand: 1.Juli 2008)

Roeser, Matthias, *Organisierter Ladungsdiebstahl*, Online-Publikation,  
[http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2744&tx\\_ttnews\[backPid\]=659](http://www.iso28000.de/index.php?id=672&tx_ttnews[tt_news]=2744&tx_ttnews[backPid]=659), (Stand:18. Juli 2008)

*Schutz kritischer Infrastrukturen-Basischutzkonzept*, Online-Publikation,  
[http://www.bmi.bund.de/Internet/Content/Common/Anlagen/Broschueren/2007/Basischutzkonzept\\_\\_kritische\\_\\_Infrastrukturen\\_\\_de,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Basischutzkonzept\\_kritische\\_Infrastrukturen\\_de.pdf](http://www.bmi.bund.de/Internet/Content/Common/Anlagen/Broschueren/2007/Basischutzkonzept__kritische__Infrastrukturen__de,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Basischutzkonzept_kritische_Infrastrukturen_de.pdf), (Stand: 18. Juli 2008)

*Statistisches Jahrbuch 2007*, Online-Publikation,  
<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/SharedContent/Oeffentlich/Al/IC/Publikationen/Jahrbuch/Verkehr,property=file.pdf> (Stand: 16. Juli 2008)

TAPA-EMEA,  
[http://tapaemea.com/public/index\\_de.php?SID=d3070924adc4ef2619c212cd33ce716d&PHPSESSID=d3070924adc4ef2619c212cd33ce716d](http://tapaemea.com/public/index_de.php?SID=d3070924adc4ef2619c212cd33ce716d&PHPSESSID=d3070924adc4ef2619c212cd33ce716d), (Stand:18.Juli 2008)

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Güteranteile – Gegenüberstellung von Straße und Schiene 2003  
 Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.,  
[http://www.bgl-ev.de/web/daten/verkehr\\_gueterartenanteile.htm](http://www.bgl-ev.de/web/daten/verkehr_gueterartenanteile.htm) (Stand: 16.Juli 2007)

Abbildung 2 Deutschland Topografisch

Deutschland Topografisch,

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Deutschland\\_topo.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Deutschland_topo.jpg),

(Stand: 19. Juli 2008)

Abbildung 3 Deutschlandkarte

Deutschlandkarte, <http://www.medienwerkstatt->

[online.de/lws\\_wissen/bilder/3547-1.jpg](http://www.medienwerkstatt-online.de/lws_wissen/bilder/3547-1.jpg), (Stand: 19. Juli 2008)

## Sicherheitsrelevante Aspekte für das System Schiene

BEITRAG VON MARC JOHNE

### 1. Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs

Seit einem stetigen Niedergang in den 90'er Jahren hat sich der Marktanteil des Schienen-Güterverkehrs in Deutschland im Jahr 2006, gemessen an der Leistung der Verkehrsträger Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrleitung in Tonnenkilometern, wieder auf 17,1 % erhöht.<sup>49</sup> Dies entspricht einem Leistungszuwachs gegenüber dem Jahr 2005 um 25,5 Mio. Tonnen auf insgesamt 342,8 Mio. Tonnen Güter, die mit der Bahn transportiert worden sind. Mit fortschreitender Globalisierung und der europäischen Osterweiterung ist davon auszugehen, dass der Güterverkehr in Zukunft noch einmal enorme Zuwachsraten erzielen wird. Durch verkehrspolitische Maßnahmen für die stärkere Wettbewerbsgleichheit durch das Bundesministerium für Verkehr soll verhindert werden, dass dies nicht auf der ohnehin schon stark belasteten Straße geschieht, sondern auf der Schiene erfolgt. Die Eisenbahn soll günstiger als der LKW sein, um allein schon betriebswirtschaftliche Anreize zu schaffen. Dazu tragen z. B. die eingeführte LKW-Maut, die Verweigerung der Zulassung von so genannten Gigalinern (25 Meter langen und bis zu 60 Tonnen schweren LKW) als auch Investitionen in das Schienennetz bei. Laut einer Umfrage in deutschen Unternehmen sind Bahntransporte zudem wesentlich verlässlicher, besser planbar und in einigen Fällen sogar schneller als LKW-Transporte. Unternehmen können durch eine Umstellung ihrer Logistik nicht nur die Abläufe in ihren Werken optimieren, sondern zeigen auch ein Stück weit Umwelt- und Verantwortungsbewusstsein gegenüber dem Bürger. Der internationalisierte Warenverkehr zeichnet sich durch weite Transportentfernungen und den vermehrten Einsatz von Containern aus; zwei Transporteigenschaften für welche das System Schiene bestens geeignet ist. Nicht zuletzt auch weil für dieselbe Menge Last viel weniger Energie verbraucht wird, darf dem System Schiene ein weiterhin hohes Wachstum prognostiziert werden. Der Transport mittels LKW ist zwar wesentlich flexibler und unbürokratischer einsetzbar, dafür zählen zu den Vorteilen der Bahn Eigenschaften wie höhere Transport- und Versorgungssicherheit, Frachtkosteinsparung, Umweltschonung und fahrplangenaue Anlieferung.

---

<sup>49</sup> Allianz pro Schiene: Broschüre; Mehr Bahn wagen (2007).

## 2. Allgemeine Verkehrssicherheit

Das System Schiene zählt bezogen auf die Unfallstatistiken zu einem der sichersten Verkehrsträger überhaupt. Jedoch sind die Vorteile der Spurgebundenheit, der Geschwindigkeit von bis zu 300 km/h und der niedrige Geräuschpegel gleichzeitig auch dessen größte Probleme. Ein Ausweichen ist unmöglich, anrollende Züge können nur schwer akustisch wahrgenommen werden und die Bremswege können bis zu zwei Kilometer betragen. Dies führt dazu, dass insbesondere Bahnübergänge einen Unfallschwerpunkt bilden. Im Gegensatz zum Straßenverkehr, wo der Fahrzeugführer die Alleinverantwortung für sein Fahrzeug hat, wird die Sicherheit einer Zugfahrt durch die Zusammenarbeit von Betriebszentrale, Zugführer und Technik gewährleistet. Jede Fahrt muss vom Fahrdienstleiter ausdrücklich genehmigt werden und wird auch von ihm per Computer überwacht. Zusätzlich überwachen technische Systeme alle Schritte des Fahrdienstleiters und Lokführers. So kann beispielsweise der Fahrdienstleiter nicht zwei Zügen gleichzeitig die Fahrerlaubnis für denselben Gleisabschnitt erteilen. Ebenso überwacht die so genannte punktförmige Zugbeeinflussung (PZB/Indusi) die Handlungen des Lokführers an kritischen Stellen. Wenn dieser die Geschwindigkeit nicht rechtzeitig reduziert oder ein Signal missachtet, kommt es zu einer automatischen Zwangsbremung. Alle sicherheitsrelevanten Handlungen im Betriebsablauf sind damit technisch abgesichert.

### 2.1. Sicherheitsprobleme des Systems Schiene

<b>Eingriffe in den Bahnbetrieb</b>	<b>Bahnbetriebsunfälle</b>
<b>Blockieren von Weichen</b>	<b>Unfälle an Bahnübergängen</b>
<b>Bereiten von Hindernissen</b>	<b>Entgleisung</b>
<b>Bewerfen / Beschießen</b>	<b>Zusammenstoß</b>
<b>Lösen von Bolzen</b>	<b>Personenunfall</b>
<b>Einsatz der Hakenkralle</b>	<b>Zusammenprall mit Schienenfahrzeugen</b>
<b>Unterhöhlen des Gleisbettes</b>	<b>Einfahrt in besetzten Gleisabschnitt</b>
<b>Spielende Kinder</b>	<b>Austreten von gefährlichen Gütern</b>

### 2.2. Gefahrgüter

Das Transportvolumen der Bahn an Gefahrgütern betrug im Jahr 2006 insgesamt 34,4 Millionen Tonnen, d. h. bei jeder siebten beförderten Tonne handelte es sich um Gefahrgut im Sinne des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGVSE). Hauptprodukt waren dabei Mineralöl und dessen weitere Erzeugnisse, gefolgt von Chemikalien und

giftigen Industrieabfällen. Die hohe Verkehrssicherheit, herbeigeführt durch die spurgeführten Verkehrswege, die zentrale Betriebssteuerung und -überwachung, den Zugbahnfunk und das koordinierte Fahren nach Fahrplan haben den Gesetzgeber veranlasst, größere Gefahrguttransporte nur noch auf der Schiene zuzulassen (administrative Verkehrslenkung). Die Bahn kann beim Transport von besonders gefährlichen Stoffen auf das weitläufige Schienennetz zurückgreifen, um Ballungsgebiete zu meiden bzw. Alternativrouten zu nutzen. Einziges Problem dabei ist, dass der Beginn oder das Ende der Transporte von Benzin oder anderen Basisstoffen in Industriegebieten liegen, wo viele Menschen leben und arbeiten und daher dieser Vorteil wieder negiert wird.

Nach einer Studie der EU ereigneten sich 2005 insgesamt 321 Gefahrgutunfälle mit einem LKW, wobei es in 40 Fällen zur Freisetzung von für Mensch und Umwelt beeinträchtigenden Stoffen gekommen ist<sup>50</sup>. Im selben Zeitraum passierten bei der Bahn lediglich fünf Gefahrgutunfälle, bei denen allerdings, im Gegensatz zu den erwähnten LKW-Gefahrgutunfällen, die Umwelt nicht beeinträchtigt wurde. Dieser Unterschied ist darauf zurückzuführen, dass viele Speditionen sich aus finanziellen Überlegungen über die geltenden Sicherheitsvorschriften für ihre Straßentransporter hinwegsetzen, notwendige Wartungsarbeiten verschieben und die Fahrer zur Überschreitung ihrer Lenkzeiten anhalten. Bei Kontrollen des Bundesamtes für Gütersicherheit (BAG) werden statistisch gesehen bei jedem fünften LKW Verstöße in dieser Hinsicht festgestellt, bei jedem zehnten LKW sind sie jedoch so gravierend, dass die Weiterfahrt wegen akuter Gefährdung verboten werden muss. Durch die organisatorische Personalplanung, die regelmäßig durchgeführten Kontrollen der technischen Anlagen und die tatsächliche Einhaltung der definierten Sicherheitsstandards qualifiziert sich die Bahn daher besonders für die Abwicklung von Gefahrguttransporten.

### **3. Securityverständnis der Deutschen Bahn AG**

Die Konzernsicherheit ist sich darüber bewusst, dass sich Risiken und Gefahren nie gänzlich ausschließen lassen und handelt nach der Leitlinie „Gefahrenpotenzial verringern, Restrisiko beherrschen und Folgewirkungen bei Schadenseintritt schnell begrenzen“.

Die zu schützenden Mobilitätsfaktoren bestehen aus:

---

<sup>50</sup> Eurostat: Panorama of Transport 2007.

- 34.714,6 km Betriebsspur, 5.697 Personenbahnhöfen, 832 Tunnel, 29.213 Brücken und 7.600 km Hochspannungsnetz.

Die Deutsche Bahn AG ist mit ihrem Schienennetz, ihren Bauwerken und als Personenbeförderungs- und Transportunternehmen Teil der „Kritischen Infrastrukturen“ der Bundesrepublik Deutschland. *„Kritische Infrastrukturen (KRITIS) sind Organisationen und Einrichtungen mit vitaler Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Störung für größere Bevölkerungsgruppen nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe bzw. Existenz bedrohende Auswirkungen eintreten.“*<sup>51</sup> Da die Bundesrepublik Deutschland bzw. ihr öffentlicher Verkehr auf unabsehbare Zeit ein geeignetes Angriffsziel für terroristische Bewegungen darstellt, wird bei der DB Konzernsicherheit angenommen, dass besonders Stationen und Fahrzeuge mit hohem Menschaufkommen bzw. von hohem öffentlichem Interesse einer besonders hohen Gefährdung unterliegen.

*„Insbesondere die Auswertung der Anschläge von New York, Madrid und London, lassen den Rückschluss zu, dass die Anschläge auf eine möglichst hohe Opferzahl ausgerichtet waren. Weiterhin ist feststellbar, dass Anschläge auf Züge und Einrichtungen der Verkehrsunternehmen überwiegend in Hauptstädten bzw. international bekannten Städten und deren Ballungszentren stattfanden.“*<sup>52</sup>

Dieses Zitat verdeutlicht, dass der normale Güterverkehr und der Gefahrgütertransport eher weniger als potenzielle Anschlagziele für Terroristen eingestuft werden, da die Opferzahl gering und die Öffentlichkeitswirksamkeit bei einem Anschlag in Maschen oder einem anderem Rangierbahnhof nicht gegeben wäre.

Zudem gibt die Konzernsicherheit offen zu, dass bei der Komplexität des Bahnverkehrs präventive Maßnahmen nur begrenzten Erfolg haben.

*„Das Ziel der Deutschen Bahn AG ist somit eine Risikominimierung im Ergebnis der erfolgten Schwachstellenanalysen und das Risikomanagement. Die Maßnahmen der unternehmerischen Sicherheitsvorsorge sind daher darauf gerichtet, Möglichkeiten zu suchen und Festlegungen zu treffen, den (...) Verkehr bei bleibenden so sicher wie möglich zu machen.“*<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> Risikobehaftete Infrastrukturen des öffentlichen Personenverkehrs; Jens Puls, (2006).

<sup>52</sup> A.a.O.

<sup>53</sup> A.a.O.

### 3.1. Präventive Sicherheitsmaßnahmen

Spezifische Sicherheitsmaßnahmen werden nach Einschätzung der allgemeinen Bedrohungslage durch die Konzernsicherheit in Abstimmung mit dem Bundesministerium des Inneren eingeleitet. Dabei existieren drei verschiedene Stufen:

**Stufe 0** – „Normale“ Sicherheitslage, keine abstrakte Gefährdungslage.

**Stufe 1** – Gefährdungslage mit abstrakter Gefahr für Deutschland.

**Stufe 2** – Gefährdungslage mit erhöhter Gefahr / Bedrohung für die Bundesrepublik Deutschland bzw. nach erfolgtem Anschlag in Deutschland (insb. auf den öffentlichen Personenverkehr).

Entsprechend der Sicherheits- und Gefährdungsstufe und einer Einschätzung des Gefahrenpotentials für die einzelnen Objekte (Stationen, Fahrzeuge, etc.) werden folgende Maßnahmen umgesetzt.<sup>54</sup>

#### Permanente präventive Maßnahmen

zum Beispiel

- Präsenz des Sicherheits- und Ordnungsdienstes entsprechend der Security-Standards
- Videoüberwachung mit permanenter Aufzeichnung (insbesondere sensibler Bereiche)
- Notfallübungen, Evakuierungskonzepte

#### Zusätzliche Maßnahmen bei einer Gefährdungslage mit abstrakter Gefahr

zum Beispiel

- Sensibilisierung aller Mitarbeiter und Dienstleister
- Sicherheitshinweise (Durchsagen, Plakate, etc.)
- Lageangepasster und situativer Einsatz des Sicherheits- und Ordnungsdienstes

#### Zusätzliche Maßnahmen bei einer Gefährdungslage mit erhöhter Gefahr / Bedrohung

---

<sup>54</sup> A.a.O.

zum Beispiel

- Erhöhte Präsenz durch den Sicherheits- und Ordnungsdienst
- Konkrete Verhaltensweisen für Mitarbeiter, Dienstleister und Kunden
- Verstärkte Besetzung in den 3-S-Zentralen<sup>55</sup> zur Videobeobachtung

### **3.2. Aufgabenbereich der Konzernsicherheit**

Die einzelnen Sicherheitsbereiche sind bei komplexen Verkehrsträgern wie der Bahn nicht voneinander zu trennen. Allgemeine Betriebssicherheit, Security- und Notfallmanagement sind dicht miteinander verzahnt und werden entweder von der Konzernsicherheit oder der DB Sicherheit bearbeitet.

### **Safety (Sicherheit des Eisenbahnbetriebes)**

- Konzerneinheitliche Sicherheitskultur
- Betrieblich technisches Sicherheitsleitbild
- Entwickeln und Fortschreiben eines Sicherheitsprogrammes

### **Notfallmanagement (Gesamthafte Gefahrenabwehr)**

Für die allgemeine (nichtpolizeiliche) Gefahrenabwehr und den Brandschutz durch Vorkehrungen wie Einrichtung und Betreiben von Notfallleitstellen, Vorhaltung einer Notfallbereitschaft, Vorhaltung von Notfalltechnik sowie

- Aus- und Fortbildungsmaßnahmen,
- Flucht- und Rettungspläne,
- Evakuierungspläne, Unterstützung von/Zusammenarbeit mit Feuerwehren, THW, Katastrophenschutzbehörden durch Ausrüstung und in der Aus- und Fortbildung,
- regelmäßige Übungen mit den Sicherheitspartnern

### **Security (Krisenprävention, Gefahrenabwehr und Krisenbewältigung)**

---

<sup>55</sup> 3-S bezieht sich auf die Leistungen Sicherheit, Sauberkeit und Service, die in den Zentralen vor Ort am Bahnhof koordiniert werden und die Qualität des Aufenthalts im Bahnhof für den Reisenden zu verbessern.

### **Lageanalysen / Krisenmanagement**

- DB Lagezentrum (Sicherheitszentrum Bahn)
- Krisenstäbe

### **Objektschutzmaßnahmen zum Schutz der „kritischen Infrastrukturen“**

- Einsatz von Sicherheitspersonal
- Materielle Objektsicherung
- Überwachungstechnik

### **Vorbeugung gegen mögliche Innentäter**

- Sicherheitsüberprüfungen auf der Grundlage des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes (SÜG), § 5

### **Überwachung gefahrensensibler Gütertransporte**

- Unterweisung des Personals, Sicherungsvorrichtungen, Sicherungspläne für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential

### **Schaffung von Redundanzen**

- Leit- und Steuerungstechnik
- Energie
- Datenverarbeitung
- Kommunikation

## **4. Ausfall des Verkehrsträgers**

Insgesamt sind bei der Railion AG, der Logistiksparte der Deutschen Bahn AG, 5.400 Lokführer beschäftigt, wovon ca. 2.000 streikberechtigt sind. Dies ist den anderen durch ihre Verbeamtung nicht erlaubt oder aber aufgrund dessen, dass sie nicht organisiert sind. Dies trifft auf die wenigsten Lokführer in Ostdeutschland zu, weswegen dort der Streikschwerpunkt lag. Tatsächlich waren 900 Lokführer im Ausstand. Von den 700 betroffenen Zügen sind die meisten ganz ausgefallen oder wurden abgestellt, was eine Blockade von ganzen Strecken zur Folge hatte. Railion versuchte die Dienstpläne umzugestalten, indem sie die Beamten auf den wichtigsten Zügen bzw. strategisch wichtigen Strecken einsetzte. Dafür ließ sie Züge im

Personennahverkehr ohne Ersatz ausfallen. Bevorzugt wurde der Transport von versorgungswichtigen Gütern wie verderblichen Lebensmitteln, Rohöl, oder Nachschub für Kraftwerke und Chemieunternehmen.

Der 42 Stunden anhaltende Ausstand der Lokführer im Güterverkehr vom 8. November 2007, 12 Uhr bis zum 10. November 2007, 6 Uhr war letztendlich für die Deutsche Wirtschaft verkraftbar, da sich die meisten Betriebe durch die rechtzeitige Ankündigung des Streiks vorbereiten konnten. Es zeigte sich aber deutlich, welche Probleme entstehen könnten, sollte die Bahn einmal nicht mehr fahren. Die meisten Notfallpläne reichen maximal für eine Woche aus, bis die Bevorratung aufgebraucht bzw. bis der Nachschub, welcher auf der Straße angeliefert wird, nicht mehr ausreicht.

Laut Bundesverband der Materialwirtschaft verfügen 22 % der Unternehmen, welche über die Schiene versorgt werden, über keinerlei Sicherheitsreserve. Ein Viertel könnte bei einem Ausfall des Schienengüterverkehrs gerade mal einen Tag überbrücken. In vielen Fällen ist es nicht möglich, den Ausfall der Schiene durch LKW- Transporte auszugleichen. Die Kapazität eines Zuges müsste durch 50 Lastwagen ersetzt werden. Für den vollständigen Ersatz aller täglichen Bahngüterlieferung wären rund 100.000 Lastwagen nötig. Zudem sind die LKW Kapazitäten seit Monaten erschöpft. Fahrer stehen nicht zur Verfügung, LKW Neubestellungen dauern ein halbes Jahr. Außerdem sind Güter wie Gase und Stahl nicht verkehrsträgerneutral. Auch Private Eisenbahnunternehmen können nur ca. 20 % des Marktes abdecken.

## **5. Schutz von containerisierten Transportgütern**

Als Zusatzleistung für zahlungsbereite Kunden, die auf eine bessere Sicherung ihrer Güter Wert legen, bietet Railion die Erstellung von individuellen Sicherungskonzepten für den gesamten Transportweg an. Durch den Einsatz von Überwachungstechnik wie GPS zur genauen Positionsbestimmung des Containers, mobilen Kameras zur Außenhautüberwachung des Containers und einer satellitengestützten Wagentürsicherung sollen Vandalismus, Diebstahl und Sachbeschädigungen während des Transportes und in den Standzeiten abgewehrt werden. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr versucht das Sicherheitsmanagement der Railion AG mit anderen europäischen Bahnbetreibern in Hinblick auf Prävention und Schadensermittlung zusammenzuarbeiten, um mögliche Sicherheitslücken zu schließen.

### **5.1. Container-Siegel**

Um überprüfen zu können, ob ein Container den Weg vom Versender bis zum Empfänger ungeöffnet übersteht, werden Sicherheitssiegel an den vier Türöffnungen

angebracht. Die einfachen mechanischen Sicherheitssiegel sind einmalig verwendbar, bieten aber nur einen eingeschränkten Schutz gegen beabsichtigtes oder versehentliches Öffnen der Containertüren.

Hochsicherheitssiegel sind ebenfalls lediglich einmal wiederverwendbare, passive Verschlüsse, die jedoch aus hochwertigem Metall bestehen, sodass zum Öffnen schwere Werkzeuge benötigt werden, was ein Eindringen in den Container erheblich erschwert. Bei beiden Varianten ist jedoch eine regelmäßige Inspektion notwendig, um einen Bruch des Siegels festzustellen. Durch eine eindeutige, permanente Markierung durch fortlaufende Nummern soll eine einzigartige Identifizierung möglich sein und der Austausch gebrochener Siegel verhindert werden. Sollte im Zuge einer Zolluntersuchung ein Siegel geöffnet werden, wird dies entsprechend dokumentiert. Neuere elektronische Sicherheitssiegel sollen nach ihrer Aktivierung nicht nur den aktuellen Status des Containers, sondern auch dessen Nummer, Ladungs- und Empfängerdaten enthalten.

## **5.2. Radio Frequency Identification (RFID) System**

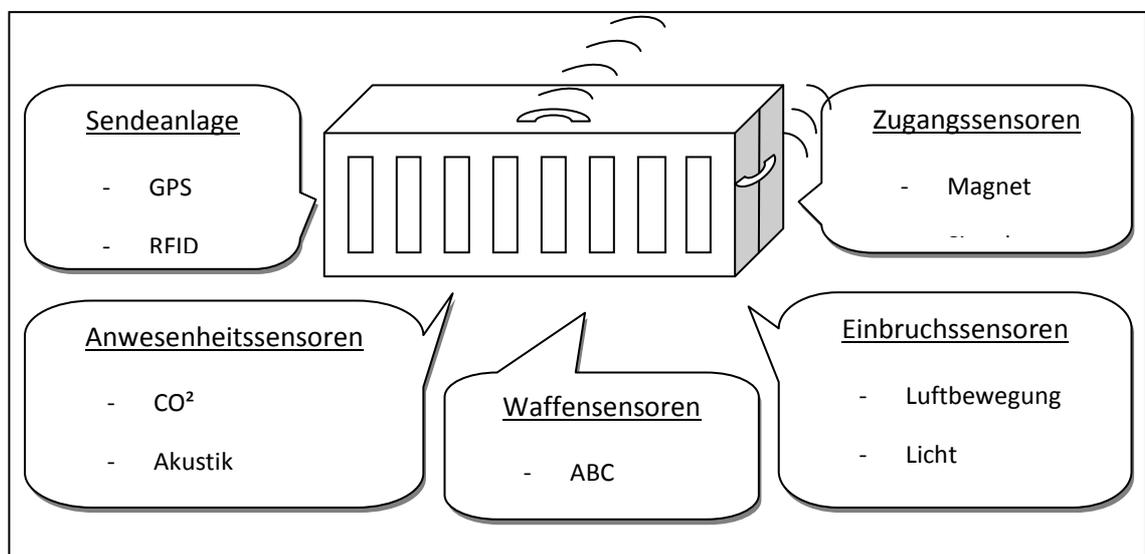
Ein Radio Frequency Identification (RFID) System besteht aus einem Transponder, welcher eine Antenne und einen Mikrochip zur Datenspeicherung beinhaltet, und einem Lesegerät. Die Übertragungseinheit passiver Systeme wird nur mit Energie zum Senden bzw. Empfangen von Daten versorgt, allerdings ist die Sendereichweite sehr gering, so dass diese sich in unmittelbarer Nähe einer Auslesestation befinden muss. Aktive RFID-Chips mit einer eingebauten Energiequelle haben eine Reichweite von bis zu 100 Metern, verursachen aber höhere Kosten.

Da auf den Chips Informationen über Herkunft, Ziel, Transportweg und weitere Informationen über eine Ware gespeichert werden können, ist diese Technik für das so genannte „Tracing and Tracking“ innerhalb einer Supply Chain sehr nützlich. Die Sendungsverfolgung einzelner Transportgüter durch RFID ermöglicht den Versender über den eingeschlagenen Weg und die Position seiner Ware jederzeit und sehr präzise zu informieren. Je nach eingesetztem RFID-System werden die Etiketten entweder direkt an relevanten Knotenpunkten oder in Echtzeit über größere Distanzen hinweg eingescannt und das Ergebnis in einer zentralen Datenbank gespeichert von wo es jederzeit abrufbar ist. Das ist besonders wichtig um den Gefahrenübergang der Ware von einem Teil der Kette zum Nächsten zu dokumentieren und Zustellungsfehler zu vermeiden.

### 5.3. Smart Container

Durch den Einsatz von „intelligenten“ Containern in der Supply Chain kann der Status und die Position des Behälters sowie mögliche Veränderungen des Transportgutes ab dem Zeitpunkt der Beladung jederzeit überprüft werden. Magnetschalter, Vibrations- Licht- und Temperaturmessgeräte werden eingesetzt, um Beschädigungen der Wände oder unautorisiertes Öffnen der Türen des Containers zu registrieren. Die Daten über den Ist-Zustand werden dann per GPS über einen Satelliten an das zuständige Kontrollzentrum weitergeleitet, welches dann die Auswertung vornimmt und die Auftraggeber über die aktuelle Standortposition, sowie mögliche Normabweichungen der Sensoren informiert, damit bei Bedarf rechtzeitig Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.

Zusätzlich kann ein smarter Container mit Techniken zur Überwachung des Innenraumes ausgestattet werden, um beispielsweise eine Verschlechterung des Zustandes bei verderblichen Transportgütern oder auch die Anwesenheit von blinden Passagieren festzustellen. Des Weiteren können radioaktive Stoffe ebenso wie sonstige illegale Gegenstände im Container erkannt werden. Je nach Anforderungen oder Kundenwunsch sind zahlreiche Varianten möglich.



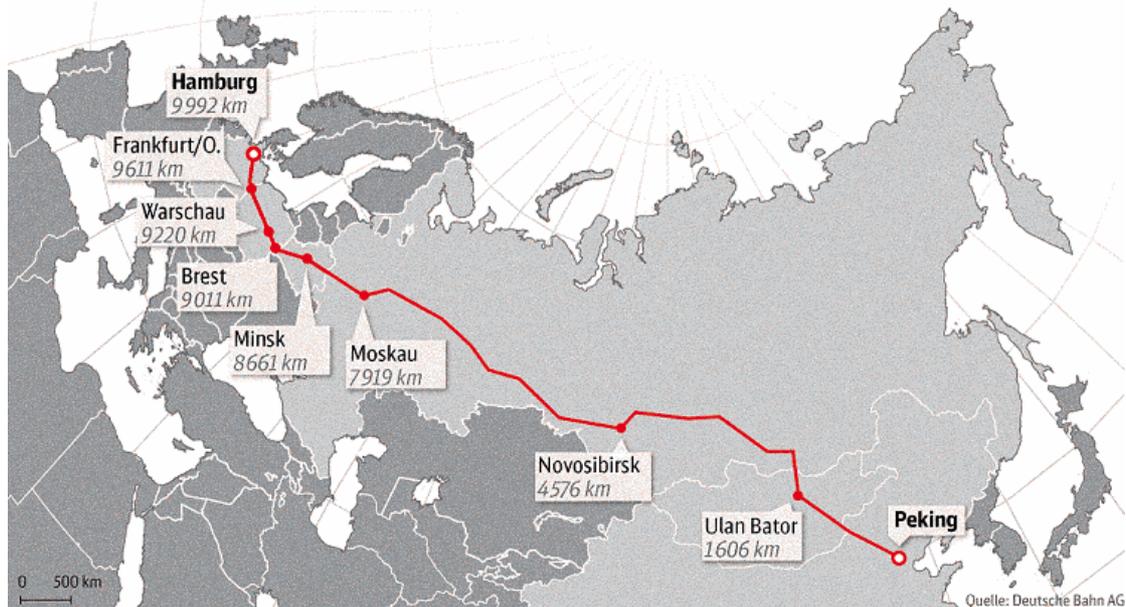
6 Aufbau eines intelligenten Containers (nach Homeland Security Research Corp., 2005)

## 6. Internationaler Ausblick

Am 24. Januar 2008 erreichte der erste in einem Testprojekt gestartete Zug des Peking-Hamburg Container Express gegen 10.00 Uhr den Bahnhof Hamburg Süderelbe. Er hatte die ca. 10.000 km lange Strecke vom chinesischen Bahnhof Dahonmen über die Mongolei, Russland, Weißrussland und Polen nach Deutschland in nur 15 Tagen zurückgelegt.

## Peking-Hamburg-Container-Express

9. Januar bis 24. Januar 2008



Die Reise verlief Großteils auf der Strecke der Transsibirischen Eisenbahn und machte daher ein zweimaliges Umsetzen der Container auf Wagen der jeweiligen Spurweite nötig. Lok- und Lokführerwechsel fanden an jeder Grenze statt und zudem wurde der 49 Container lange Zug in Brest geteilt, da er für die deutsche Strecke zu lang wäre. Die sechs Eisenbahnunternehmen der beteiligten Länder arbeiten nun an der besseren verkehrstechnischen Erschließung der eurasischen Landbrücke, um dem Flug- und Schiffsverkehr stärkere Konkurrenz zu machen. Da der Transport kostengünstiger als mit dem Flugzeug und in etwa doppelt so schnell wie mit dem Schiff realisiert werden kann, wird mit diesem Angebot eine Positionierung zwischen den Transportarten See und Luft angestrebt. Um jedoch wie geplant ab 2010 den Regelbetrieb auf der Achse Peking-Hamburg aufnehmen zu können, müssen noch zahlreiche technische und behördliche Hürden überwunden und weitere Qualifizierungen an der Infrastruktur vorgenommen werden. Zudem bedarf es noch einer Stärkung der asiatischen Nachfrage nach europäischen Gütern, damit ein unökonomischer Leerlauf der Güterwagen auf der Rückfahrt nach Peking vermieden wird.

Der Einsatz des Peking-Hamburg Container Express ist sinnvoll bei:

- Waren, die in West- und Nordchina erst mit langen Laufzeiten innerhalb Chinas zu den Häfen gebracht werden müssen, um dann verschifft zu werden.
- Waren, die schnell aber preislich günstiger als die Luftfracht sein müssen, wie beispielsweise Aktionswaren in der Bekleidungsindustrie, Elektronikgeräte sowie Projektgeschäfte im Maschinen oder Anlagenbau.

- Waren, die alternativ zu Luft- und Seefrachtangeboten auf der eurasischen Landbrücke transportiert werden, um Engpässe in den Lieferketten auszugleichen oder langfristig Liefertreue in den Supply Chains zu gewährleisten.

Folglich war der erste Container Express vorwiegend mit elektronischen Geräten, Bekleidung und Schuhen beladen, denn für solche internationalen Transporte erweist sich eine ganz andere Struktur des Transportgutes, im Gegensatz zu Deutschland, wo die Bahn hauptsächlich für Gefahr- und Sperrgüter genutzt wird, als besonders geeignet. Andererseits ergibt sich hierdurch ein höheres Risikopotenzial, da sich z. B. Elektrogeräte oder Bekleidung auch ohne größeres kriminelles Netzwerk weiterverkaufen lassen. Ein zusätzliches Sicherheitsrisiko stellt die Strecke der Transsibirischen Eisenbahn dar, die kilometerlang durch unbewohntes Gebiet und ärmliche Regionen führt, wo lange Standzeiten des Zuges unvermeidbar sind. Diese Tatsache könnte evtl. die Entstehung einer neuen Art von Kriminalität, einer Art „Bahnpiraterie“ begünstigen. Daher könnte das Thema Gütersicherheit bei Internationalen Bahntransporten in Zukunft immens an Bedeutung gewinnen.

#### **6.1. Besonderheiten der Rail Security in Amerika**

Die größten Anstrengungen zur Sicherung des Bahnverkehrs gegen rechtswidrige Angriffe werden derzeit in den USA unternommen. Neben allgemeinen Schulungsprogrammen zur Terrorabwehr für die einzelnen Bahnunternehmen, wurden für das ganze Land vom Department of Homeland Security<sup>56</sup>, der Behörde, die u. a. alle Zivilschutzmaßnahmen koordiniert, dreißig Sprengstoffsuchteams speziell für diesen Sektor ausgebildet, um die Untersuchung von verdächtigen Gegenständen zu unterstützen. Zusätzlich sind Sensoren an wichtigen Bahnhöfen installiert worden, welche atomare, biologische und chemische Gefahrstoffe detektieren können. In definierten High Threat Urban Areas, d. h. gefährdeten Stadtgebieten, gelten besondere Beförderungsbedingungen für Gefahrgüter sowie die Auflage, neben dem normalen Perimeterschutz auf dem Streckenverlauf, auch einen so genannten „Virtual Security Fence“ zu installieren. Es handelt sich dabei um eine intensive Videoüberwachung, die Personenbewegungen, ungewöhnliche Objekte und sonstige illegale Aktivitäten aufdecken soll.

#### **7. Fazit**

Aufgrund der Größe der Schieneninfrastruktur entsteht eine hohe Anzahl an möglichen Angriffszielen, infolge dessen eine ausgewogene Risikobewertung und -steuerung erforderlich ist, um mit den vorhandenen Geldmitteln ein gutes Grundsicherheitsniveau

<sup>56</sup> Department of Homeland Security, [http://www.dhs.gov/xnews/releases/press\\_release\\_0376.shtm](http://www.dhs.gov/xnews/releases/press_release_0376.shtm), (19.07.2008).

zu schaffen, welches Bahntransporte nicht unnötig verteuert, da alle Sicherheitsmaßnahmen letztendlich auch vom Kunden getragen werden. Das System ist bei Gefahrguttransporten, Umschlagplätzen und gut besuchten Bahnhöfen am sensibelsten, sodass sich viele Maßnahmen auch künftig auf diesen Bereich konzentrieren werden. Wenn jedoch ein Schadensfall eintritt, so überwiegen die psychologischen Folgeschäden beim Kunden mit Sicherheit die materiellen. Das verlorene Vertrauen in den Bahnverkehr kann dann nur noch schwer zurückgewonnen werden. Eine Betrachtung der Fakten offenbart außerdem, dass bei der verhältnismäßig geringen Zahl an hochgefährlichen Gütern, die auf der Schiene transportiert werden, die Wahrscheinlichkeit der potentiellen Gefährdung, indem diese beispielsweise durch gewaltsame Einwirkung tatsächlich zum Austreten gebracht oder anderweitig durch Unbefugte manipuliert werden, als sehr gering eingeschätzt werden kann. Aus diesem Grunde sollte eine primäre Fokussierung der Bahnsicherheitsmaßnahmen eindeutig im Personenverkehr liegen.

## 8. Quellenverzeichnis

### Literatur

Jens Puls, *Risikobehaftete Infrastrukturen des öffentlichen Personenverkehrs* (2006).

### Printmedien

Allianz pro Schiene: Broschüre; *Mehr Bahn wagen* (2007).

### Internet

Eurostat: *Panorama of Transport 2007*,  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-DA-07-001/EN/KS-DA-07-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-07-001/EN/KS-DA-07-001-EN.PDF)

Department of Homeland Security, (19.07.08)  
[http://www.dhs.gov/xnews/releases/press\\_release\\_0376.shtm](http://www.dhs.gov/xnews/releases/press_release_0376.shtm)

## Standardisierung der Sicherheitszertifizierungen innerhalb der Transportkette

BEITRAG VON ANDREA HEß

### 1. Einleitung

Die Anschläge vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten von Amerika, sowie jene in London und Madrid, haben die Welt in der wir leben verändert. Diese Ereignisse haben das Sicherheitsempfinden der Menschen erheblich beeinträchtigt, der Aspekt „Sicherheit“ und jener der Risikominimierung in Verkehr und Handel, gewann von da an in allen Bereichen immer mehr an Bedeutung. Die Bekämpfung des Terrorismus und der Schutz der Bürger, sind essentieller Kern vieler Bemühungen der Politik, zugunsten der Erhöhung der Sicherheit im Handels- und Verkehrssystem aktiv zu werden. So haben die Ereignisse vom 11. September 2001 erhebliche Veränderungen im weltweiten Geschäftsleben nach sich gezogen.

Aber auch andere Motive wie beispielsweise die Eindämmung und Bekämpfung des Schmuggels, die Bekämpfung der organisierten Kriminalität in Transport, Logistik und Speditionen im Allgemeinen sowie die Erhöhung der technischen Sicherheit in verschiedenen Bereichen im Handels- und Verkehrssystem, haben die Gesetzgeber vor allem in den USA und Europa dazu veranlasst, Gesetze und Verordnungen zu erlassen, die das Zusammenwirken aller Stakeholder (Unternehmen, Banken, Kunden, Konsumenten) in Geschäftsabläufen bzw. Lieferketten verbessern sollen.

Transport- oder Lieferketten werden heutzutage zunehmend komplexer; Handel und damit verbundener Transport findet verstärkt auf globaler Ebene statt. Insbesondere der Verkehr auf See und der Güterumschlag in Hafenanlagen beschreiben einen Eckpfeiler des globalen Handels und Gütertransports. Die Art der Handelsgüter wird umfangreicher, die Bedürfnisse an Lagerung, Spedition, Ein- und Ausfuhr etc. verändern sich und sind teilweise sehr spezifisch. Es existiert eine Fülle von seriösen und unseriösen Unternehmen, die ihre Dienste in Transport und Logistik auf dem Weltmarkt anbieten. Der Begriff „Supply Chain Security“ (dt. Sicherheit der Lieferkette) ist in den letzten Jahren zu dem Schlagwort im weltweiten Handel avanciert. Die globalen Herausforderungen, die zunehmend die Wirtschaft und den Handel beeinflussen, erfordern ein überlegtes Handeln bezüglich der Auswahl der beteiligten Unternehmen und Subunternehmen, die in eine Transportkette involviert sind. Die

Sicherheit und Transparenz der Transportkette hat aus staatlicher sowie aus unternehmerischer Sicht zunehmend höchste Priorität.

Um eine Erhöhung der Supply-Chain-Security herbeizuführen, existieren teilweise vom Gesetzgeber, teilweise von der Wirtschaft und der Industrie konzipierte Systeme, die je nach Urheber verschiedene Aspekte der Sicherheit behandeln und zu einer Verbesserung dieser führen sollen. Diese Systeme, Verordnungen und Gesetze sind teilweise verpflichtend, teilweise freiwillig. Sie zielen jedoch immer auf eine Erhöhung der Sicherheit in der Transportkette ab. So wurde auf EU-zollrechtlicher Ebene der Status des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ als Pendant zur US-amerikanischen C-TPAT (Customs – Trade Partnership Against Terrorism) Initiative eingeführt. Beide Zertifizierungen zielen darauf ab, die Einstufung der in Liefer- und Transportketten tätigen Unternehmen als verlässlicher und sicherer Wirtschaftspartner zu veranlassen. Mit diesem rechtlichen Rahmen erhält der Staat ein Instrument, das es ihm ermöglicht, die verschiedenen Wirtschaftsbeteiligten besser einzuschätzen und die eigenen Interessen bezüglich der Bedingungen für Ein- und Ausfuhr besser zu wahren.

Neben den zollrechtlichen Zertifizierungen existieren auch zahlreiche internationale Übereinkommen und Codes, welche die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen zum Inhalt haben. Hier ist insbesondere der ISPS-Code zu nennen. Auch die Anforderungen der CSI (Container Security Initiative) bilden mittlerweile einen Standard, der den Gütertransport zur See in die USA betrifft. Dieser Standard ging aus Maßnahmen in der Heimatschutzpolitik der USA hervor. Als weitere große Instrumente der Normierung von Unternehmen bezüglich ihrer Erfüllung notwendiger Sicherheitsstandards sind die Industrienormen ISO 28000 und die ISO 28001 zu erwähnen. Diese Normen zielen ebenfalls darauf ab, Unternehmen die Möglichkeit zu geben, systematisch Risiken innerhalb der Lieferkette aufzuspüren und diese optimal zu minimieren bzw. zu beseitigen.

## **2. Sicherheitskonzepte in der Supply-Chain-Security**

Sicherheitskonzepte sollen Instrumente beinhalten, die geeignet sind Gefahren zu erkennen und Risiken zu minimieren bzw. diese auszuschalten. Für die Supply-Chain-Security existieren zahlreiche Lösungsansätze, Zertifizierungen und Sicherheitsstandards, die alle das Ziel verfolgen, die Sicherheit innerhalb der Transportkette zu erhöhen und diese durch geeignete Maßnahmen zu gewährleisten.

Eine globale Transportkette ist ein komplexes Gebilde aus Elementen mit unterschiedlichen Funktionen (siehe Punkt a) in diesem Kapitel). Jedes dieser Elemente hat aufgrund seiner Funktion und Tätigkeit in der Transportkette ein

unterschiedliches Sicherheitsbedürfnis bzw. geht auch von verschiedenen Risiken bezüglich der Gefährdung der Supply-Chain-Security aus.

Die bestehenden Sicherheitskonzepte (Zertifizierungen und Normen) setzen aus diesem Grunde zum großen Teil punktuell in der Transportkettensicherheit an. Daher decken sie häufig nur einen bestimmten Part der Transportkette ab (partielle Sicherheitskonzepte z. B. für Häfen, Container-Security, etc.). Wesentlich geringer ist die Anzahl der existierenden „ganzheitlichen Sicherheitskonzepte“. Hierbei handelt es sich um Konzepte, welche die Erhöhung der gesamten Sicherheit der Transportkette zum Ziel haben. Diese Konzepte sollen auf alle Glieder der Transportkette anwendbar sein, es soll eine sogenannte „End-to-End-Security“ herbeigeführt werden.

Die Initiatoren für die Einführung neuer Sicherheitszertifizierungen unterscheiden sich aufgrund ihrer Interessen, die mit der Schaffung neuer Konzepte vertreten werden sollen. So werden durch bestehende Sicherheitszertifizierungen zum Teil hoheitliche Interessen, zum Teil Interessen der Wirtschaft und zum Teil Interessen beider Seiten umgesetzt, wie die nachfolgende Tabelle verdeutlicht.

Tabelle 1

Konzept	Initiator	Konzeption	Interessenvertretung
<b>TAPA (FSR)</b> (freiwillig)	Wirtschaft	Partiell (Diebstahlprävention)	Wirtschaftliche Interessen, teilnehmerorientiert
<b>ISPS Code</b> (wird verstärkt durchgesetzt)	IMO, Umsetzung durch die Staaten (hoheitlich)	Partiell (Hafenanlagen, Seeweg)	Globale Interessen an einer Erhöhung der Sicherheit in der Seeschifffahrt
<b>CSI</b> (verpflichtend für Containerimporte in die USA, nicht für Hafenanlagen)	USA (Zoll, hoheitlich)	Partiell (Container-Security, maritim)	Interessen des Zolls
<b>AEO</b> (freiwillig)	EU (hoheitlich)	ganzheitlich	Interessen des Zolls, jedoch mit Vorteilen für Teilnehmer
<b>C-TPAT</b> (freiwillig)	USA (hoheitlich)	ganzheitlich	Interessen des Zolls, jedoch mit Vorteilen für Teilnehmer
<b>ISO Normen 28000, 28001</b> (freiwillig)	ISO (Wirtschaft)	ganzheitlich	Wirtschaftliche Interessen, decken sich in großen Teilen mit hoheitlichen

### 3. Konzept und Wirkungsweise einiger Sicherheitszertifizierungen

Das Programm C-TPAT der US-amerikanischen Zollbehörde (CBP) und der AEO der Europäischen Union sind nur Beispiele für Programme, die sich mit der Sicherheit der Lieferkette befassen. Diese Programme basieren auf dem Prinzip, dass Unternehmen mit den Richtlinien des Zolls und den geforderten Sicherheitsstandards im Einklang stehen und sich einer Überprüfung seitens der Behörden unterziehen, um den Status eines anerkannten, risikoarmen und vertrauenswürdigen Wirtschaftsbeteiligten zu erlangen. Im Gegenzug gewähren die Behörden den zertifizierten Unternehmen Handelsvorteile.

Neben diesen zollrechtlichen Maßnahmen existieren auch noch zahlreiche andere Zertifizierungskonzepte, von denen die einen nur Teile der Lieferkette abdecken (wie etwa die TAPA-Frachtstandards, das CSI-Konzept und der ISPS-Code), andere hingegen an mehreren Punkten der Lieferkette ansetzen oder gar die gesamte Lieferkette in die sicherheitsspezifische Normierung miteinbeziehen (wie etwa die ISO 28000).

Tabelle 2 [www.safe-spediteure.de](http://www.safe-spediteure.de), Artikel „Sicherheitsinseln vermeiden“, S. 1.

Supply-Chain-Security	
<i>Terrorerschutz (Gefahrenabwehr)</i>	<i>Diebstahlprävention</i>
AEO, C-TPAT, ISPS Code, CSI, ISO 28000 ff.	TAPA (FSR)
<b>Aufgrund ihrer Konzeption und dadurch, dass die Normen zum Teil ineinander übergreifen, werden komplementäre Ziele verfolgt</b>	

Das folgende Kapitel befasst sich mit den grundlegenden Inhalten, der Konzeption sowie den Erteilungsvoraussetzungen der TAPA-Frachtstandards, des CSI-Konzepts, des ISPS-Codes, der zollrechtlichen Sicherheitszertifizierungen nach AEO bzw. T-CPAT-Konzept sowie den ISO-Normen 28000 ff.

#### 3.1. Frachtsicherheitsstandards: TAPA (FSR)

Die TAPA (Transported Asset Protection Association) wurde von Sicherheitsfachleuten und Geschäftspartnern als Reaktion der Schaffung von Freihandelszonen im Jahre 1993 und der damit einsetzenden grenzüberschreitenden Kriminalität gegründet. Die TAPA hat sich die Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette zur Aufgabe gemacht – die von TAPA geschaffenen Sicherheitsnormen sind global anerkannt und werden intensiv umgesetzt. Besonders die Diebstahlprävention war Kernelement der Überlegungen seitens der Gründer. Hier stand der erhöhte Schutz vor allem technischer Güter (Mobilfunktelefone, PCs, etc.) vor „Diebstahl, Beschädigung und

Terrorismus“<sup>57</sup> im Vordergrund. Der bisher so entstandene wirtschaftliche Schaden belief sich jährlich auf 30 bis 60 Mrd. Euro.

Eine Initiative diesbezüglich beschreiben die TAPA Freight Security Requirements – TAPA (FSR). Hierbei handelt es sich um von der TAPA geschaffene Frachtsicherheitsstandards, die fortlaufend verbessert und an technologische Entwicklungen angepasst werden. Diese Sicherheitsstandards beziehen sich auf den Transport und die (Zwischen-) Lagerung der Güter. Jedes dort involvierte Element der Transportkette kann sich somit nach dem TAPA-Konzept zertifizieren lassen. Die TAPA (FSR)-Regularien enthalten detaillierte Anforderungen bezüglich folgender Kriterien<sup>58</sup>:

- Physische Sicherheit der Betriebsanlage (Beleuchtung, Videoüberwachung, Zugangskontrolle, Bewegungsmelder)
- Definierte und dokumentierte Sicherheitsprozesse z. B. für Ausgabe und Tragen von (Besucher-) Ausweisen, Taschenkontrollen bei den Mitarbeitern, Verfahren bei Vertragsauflösung von Lieferanten oder Entlassung von Personal

Die Zertifizierung nach TAPA (FSR) kann nach drei Arten der Klassifizierung erfolgen<sup>59</sup>:

- Klassifizierung A (höchste Anforderungen)
- Klassifizierung B (mittlere Anforderungen)
- Klassifizierung C (niedrigste Anforderungen)

Die umzusetzenden Sicherheitsstandards des Konzepts betreffen (Lager-) Gebäude, sowie Transportmittel des zu zertifizierenden Unternehmens und können so auf die gesamte Transportkette ausgedehnt werden. Unter Berücksichtigung spezifischer Risiken, denen das jeweilige Element der Transportkette ausgesetzt ist, sind die drei Klassifizierungsarten sinnvoll anzuwenden und Präventionsmaßnahmen gegen Gefährdungen einzuleiten.

Das Konzept hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr durchgesetzt. Nicht zuletzt die Tatsache, dass Spediteure immer mehr zur Eigenverantwortung bei der Transportgutsicherung herangezogen werden, macht eine Zertifizierung nach TAPA-Kriterien sinnvoll. Zahlreiche Unternehmen wenden die Standards bereits an. Das Zertifikat hat sich in den letzten Jahren zu einem Qualitätskriterium bezüglich der

---

<sup>57</sup> Entnommen der Internetseite [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com), „Der GLC-Newsletter für Kunden und Geschäftsfreunde“, Ausgabe 01/2006, S. 1.

<sup>58</sup> Entnommen der Internetseite [www.wko.at](http://www.wko.at), Dokument „Sicherheit im Gütertransport (im Sinne von Security) – Internationale Regelungen im Vergleich“, S. 21.

<sup>59</sup> Entnommen der Internetseite [www.tapaemea.com](http://www.tapaemea.com), Dokument TAPAS 01 JAN 2007 FINAL, S. 9.

Auswahl eines adäquaten Mitglieds für Lieferketten entwickelt. Die im TAPA (FSR)-Konzept geforderten Sicherheitsanforderungen stoßen auf eine hohe Akzeptanz seitens der betroffenen Wirtschaftsteilnehmer. Mittlerweile wird dieser Standard, der ursprünglich dem Schutz von High-Tech-Produkten während des Transportes und der Lagerung galt, auch auf andere Branchen angewandt. Daran wird deutlich, wie sehr die Zertifizierung mittlerweile zum globalen Standard erhoben wurde.

### **3.2. Maritime Sicherheitsinitiativen**

Internationale Lieferketten nutzen häufig multimodale Verkehrsträger. Ein Transport zur See ist im globalen Handel häufig unumgänglich. Hafenanlagen stellen innerhalb der Lieferkette wichtigen Knotenpunkt der internationalen Schifffahrtshandelsrouten dar, da etwa 80 % des weltweiten Gütertransports über den Seeweg abgewickelt wird.<sup>60</sup> Die Bedrohung durch Anschläge und andere terroristische Aktivitäten ist in Hafenanlagen immer gegeben. Im Falle eines Anschlags auf eine große Hafenanlage würden zwar weniger zivile Opfer zu beklagen sein, jedoch wäre die Weltwirtschaft aufgrund der zahlreichen Wirtschaftsteilnehmer in einer Hafenanlage empfindlich getroffen und käme unter Umständen sogar zum Erliegen. Hafenanlagen, aber auch der eigentliche Transport zur See, bedürfen aufgrund ihrer Bedeutung für den Welthandel eines besonderen Schutzes.

#### **3.2.1. Der ISPS Code**

Im folgenden Unterkapitel wird der ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) als Beispiel für die partielle Absicherung der Lieferkette vorgestellt.

Beim ISPS Code handelt es sich um ein völkerrechtliches Übereinkommen, dass auf Drängen der USA nach den Ereignissen vom 11. September 2001 von der IMO (International Maritime Organization) entwickelt wurde und seit dem Jahr 2004 im maritimen Gütertransport umgesetzt wird. Die Einführung des ISPS Codes am 01. Juli 2004 hat sowohl Reedereien als auch Hafenbetreiber vor große Herausforderungen gestellt, da die Umsetzung zur Eingliederung technischer und personeller Maßnahmen in die maritimen Transportabläufe verpflichtet.

Die Konzeption des ISPS Codes erfolgte auf der Grundlage des SOLAS-Übereinkommens, die Umsetzung letztendlich durch die IMO. Es wurden einheitliche Standards bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagement-Systeme festgelegt. Diese sollen die maritime Sicherheit stärken und bei der Prävention in Bezug auf mögliche terroristische Akte helfen. Folgende Bedrohungsszenarien

---

<sup>60</sup> Entnommen der Internetseite [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com), „Der GLC-Newsletter für Kunden und Geschäftsfreunde“, Ausgabe 01/2006, S. 1.

machten die Einführung eines verbindlichen Standards zur Erhöhung der maritimen Sicherheit im Transportwesen notwendig:

- Schiffe könnten als Waffe missbraucht werden
- Schiffe könnten gefährliche Frachten transportieren (Waffen, nukleare Stoffe etc.)
- das Schiff selbst könnte angegriffen oder überfallen werden (Angriffe mit symbolischer Bedeutung, Piraterie)

Der ISPS Code ist bindend für Schiffe in internationaler Fahrt (mehr als 500 BRZ), Fahrgastschiffe in internationaler Fahrt, Hafenanlagen, in denen diese Schiffe verkehren und Offshore-Bohreinheiten<sup>61</sup>.

#### 3.2.1.1. Aufbau, Inhalt und Ziele des ISPS Code

Der ISPS Code besteht aus zwei Teilen. Teil A umfasst verbindliche Vorschriften, Teil B besteht aus Ratschlägen zur Umsetzung dieser Vorschriften. Jedoch gilt nach Beschluss des US Department of State für amerikanische Gewässer auch eine Verpflichtung zur Umsetzung der in Teil B herausgearbeiteten Empfehlungen. Die EU strebt ebenfalls an, einzelne Punkte des B-Teils zur Pflichtmaßnahme zu erklären, was zu einer einheitlichen Regelung führen würde. Die verpflichtenden Maßnahmen des A-Teils haben Bedeutung für die Verwaltungen, Schiffe und Reedereien sowie für Hafenbetreiber.

Der ISPS Code sieht drei „Security-Levels“ vor, die jeweils nach Art der aktuellen Bedrohungslage vom Vertragsstaat festgelegt werden. Diese drei Bedrohungsstufen implementieren die Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Gefahrenabwehr (je nach Bedrohungslage) und sind konsequent umzusetzen.

---

<sup>61</sup> Entnommen Eggers, Dirk. Präsentation. „ISPS Code Hintergründe und Ziele“, GDV-Symposium „ISPS Code“, Leipzig, S. 8.

Tabelle 3 ISPS-Code Gefahrenstufen

<b>Gefahrenstufe 1</b> - Normal -	Keine Hinweise auf eine akute Gefährdung	Schiffe und Hafenanlagen können normal betrieben werden; routinemäßige Überprüfungen werden durchgeführt
<b>Gefahrenstufe 2</b> - gesteigerte Alarmbereitschaft -	Risiko ist erhöht, da Informationen über mögliche sicherheits-relevante Ereignisse vorliegen	Alarmbereitschaft besteht über den Zeitraum der akuten Bedrohung; die Überprüfungen werden intensiviert, teilweise finden Durchsuchungen statt
<b>Gefahrenstufe 3</b> - Ausnahmezustand -	Es gibt konkrete Hinweise, die eine akute Bedrohungslage erkennen lassen	Arbeiten werden eingestellt, unter Umständen Durchsuchungen, Evakuierungen etc.

Unter Umständen kann es dazu kommen, dass beispielsweise ein einlaufendes Schiff und der Anlauf-Hafen unterschiedliche Gefahrenstufen aufweisen. Ist dies der Fall, so bedarf es einer Absprache bezüglich der weiteren Vorgehensweise, in die auch behördliche Stellen mit einbezogen werden können.

Im Wesentlichen implementiert die Einhaltung der ISPS-Standards die Durchführung regelmäßiger Risikoanalysen durch den jeweiligen Teilnehmer, um Schwachstellen ausfindig machen zu können. Diese werden dann anhand neuer Sicherheitspläne beseitigt, was auch die Installation und Durchführung neuer Sicherheitsmaßnahmen zur Folge haben kann. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird regelmäßig überprüft, außerdem werden weiterführende Schulungen und Übungen angeboten.

Der ISPS Code soll den maritimen Verkehr und Hafenanlagen vor allem vor terroristischen Übergriffen schützen. Auch die Möglichkeit des Missbrauchs von Schiffen als Waffe oder als Transportmittel für Güter, die Terroranschlägen dienlich sind, soll durch die Vorschriften des ISPS Codes verhindert werden. So werden frühzeitig sicherheitsrelevante Informationen und Daten ausgetauscht, um effektive Präventivmaßnahmen zum Schutz der Schiffe und Hafenanlagen einleiten zu können.

#### 3.2.1.2. Die Umsetzung des ISPS Codes

Die rechtliche Umsetzung des Codes erfolgte zunächst durch die IMO, wobei die bereits existierenden Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens als „Transportmittel“ genutzt wurden, um eine schnellere Umsetzung herbeizuführen. Erstmals wurde hier auch die Sicherheit zu Land, also die Einbeziehung der Häfen in die sicherheitsrelevanten Überlegungen miteinbezogen. Die wesentlichen

Ergänzungen zum SOLAS-Übereinkommen werden durch folgende Neuerungen dargestellt<sup>62</sup>:

1. „Sicherung der Seefahrt“ (Kapitel 5)

- Regel 19 betrifft die an Bord mitzuführenden Ausrüstungen und Navigationssysteme

2. „Besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Seeschifffahrt“ (Kapitel 11-1 und 11-2)

- Regel 3 des Kapitels 11-1 betrifft die Schiffsidentifikationsnummer (IMO-Nr.)
- Regel 5 des Kapitels 11-1 betrifft die lückenlose Stammdatendokumentation (CSR)
- Regeln 1-13 des Kapitels 11-2

Auf dieser Grundlage wird der ISPS Code heutzutage bereits multinational umgesetzt, jedoch bringt dies aufgrund der Komplexität der Vorschriften und der Übersetzung der Anweisungen in verschiedene Sprachen auch einige Schwierigkeiten mit sich. So existieren in den verschiedenen Teilnehmerstaaten beispielsweise unterschiedliche Auslegungen der Genehmigungsverfahren für Gefahrenabwehrpläne. Von einer standardisierten Maßnahme kann also nicht in allen Punkten gesprochen werden. Für die Europäische Union wurde der ISPS Code in folgenden Verordnungen und Erlassen umgesetzt<sup>63</sup>:

- EU-Verordnung 725-2004 (ISPS-Code)
- Richtlinie 2005/65/EG zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (Hafensicherheitsrichtlinie)
- Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette (Transportkettenrichtlinie)

Für die BRD ergeben sich ebenfalls Neuerungen durch die Einführung des ISPS Codes. So wurde der Code auf Bundesebene bereits in nationales Recht umgesetzt und ein Arbeitskreis „Maritime Security“ eingerichtet, um die Zuständigkeiten sowie die notwendigen Maßnahmen koordinieren zu können. Auf Landesebene koordinieren die Küstenländer einheitliche Vorgaben für Hafenanlagen unter Einbeziehung von Hafensicherheitsausschüssen.

---

<sup>62</sup> Vgl. Eggers, Dirk. Präsentation. „ISPS Code Hintergründe und Ziele“, GDV-Symposium „ISPS Code“, Leipzig, S. 9.

<sup>63</sup> Entnommen der Internetseite [www.nps-brd.nrw.de](http://www.nps-brd.nrw.de).

Für die internationale Lieferkette bedeutet der ISPS Code eine partielle Absicherung der Elemente, die in den Seetransport und den Umschlag im Hafen involviert sind. Da die Verpflichtung zur Einführung des ISPS Codes weltweit durch die Regierungen der teilnehmenden Staaten verstärkt umgesetzt wird, liegt mit diesem Regelwerk ein Standard vor, der die partielle Absicherung der Lieferkette zur See und in Hafenanlagen verbindlich ermöglicht.

Einzig die Frage, ob der ISPS Code einen hundertprozentigen Schutz vor terroristischen Übergriffen bieten kann, bleibt offen. Die Erhöhung der weltweiten Sicherheitsstandards in Hafenanlagen und auf Transportschiffen ist grundsätzlich zu begrüßen. Auch in Zukunft müssen die Standards an sich verändernde Bedrohungen und technische Möglichkeiten angepasst werden.

### *3.2.2. Die Container Security Initiative*

Bei der CSI (Container Security Initiative) handelt es sich um ein Sicherheitsprogramm der US-amerikanischen Zollverwaltung zur Erhöhung des Schutzes vor Gefahren aus dem Containertransport. Diese US-amerikanische Initiative dient folglich der Kontrolle des Imports von zweifelhaften Gütern in die USA.

Die Hauptneuerung für den internationalen Containerverkehr zur See besteht darin, dass nach CSI-Vorschriften alle wichtigen Daten bezüglich der Fracht an Bord eines Schiffes, das beabsichtigt in einen US-amerikanischen Hafen einzulaufen, bereits am Ablegehafen, 24 Stunden vor dem eigentlichen Beladen des Schiffes, an die US-amerikanische Zollbehörde übermittelt werden müssen. Diese Regel ist als die sogenannte „24-Hours-Rule“ bekannt. Die US-Zollbehörde überprüft die gesendeten Daten auf Richtigkeit und bewertet das anlaufwillige Schiff und dessen Fracht entsprechend. Unter Umständen kann auf diese Weise eine potentielle Gefahr, die von dem anlaufenden Schiff ausgeht, frühzeitig erkannt werden und das Befahren der US-amerikanischen Gewässer untersagt werden. Außerdem werden die Container im Ablegehafen einer Kontrolle unterzogen und mit einem entsprechenden Siegel versehen, um nachträgliche Manipulationen erkennen zu können und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen einleiten zu können.

Kernpunkte des CSI-Programms sind:

- EDV-gestützte Erkennung möglicherweise gefährlicher Containerinhalte
- eine bereits im Abgangshafen stattfindende Kontrolle der Container
- ständige Neuerung der Kontrolltechnik, um diese auf neustem technischen Stand zu halten

„Die Container-Sicherheits-Initiative (CSI) ist zurzeit in folgenden europäischen Häfen operationell: Antwerpen und Zeebrugge (Belgien); Le Havre und Marseille (Frankreich); Bremerhaven und Hamburg (Deutschland); Piräus (Griechenland); La Spezia, Genua, Neapel, Gioia Tauro und Livorno (Italien), Rotterdam (Niederlande); Lissabon (Portugal); Algeciras (Spanien), Göteborg (Schweden); Felixstowe, Liverpool, Thamesport, Tilbury und Southampton (Vereinigtes Königreich).“<sup>64</sup>

Die CSI-Initiative bezieht sich auf den Warenverkehr in die USA. Zur Unterstützung der nationalen Zollmitarbeiter im Versendehafen, stellt die US-Zollbehörde eigene Mitarbeiter im jeweiligen Hafen zur Verfügung. Die USA mussten nach den Anschlägen vom 11. September 2001 auch auf die Risiken, die von nicht überprüften Containerinhalten ausgehen können, reagieren, da mehr als 90 % aller Güter in Containern in die USA gelangen. Jedoch ist die Überprüfung der Container im Versendehafen mit einem enormen Kontroll- und Kostenaufwand verbunden. Allerdings bleibt den Versendern keine Wahl, sie müssen die Sicherheitskontrollen durchführen lassen, da ihnen ansonsten das Anlaufen eines US-amerikanischen Hafens gegebenenfalls sogar verwehrt bleibt und ihnen somit letztendlich Nachteile im Wettbewerb drohen. So bleibt festzuhalten, dass die CSI-Initiative ein aus US-amerikanischer Sicht sinnvolles Instrument der Heimatschutzpolitik ist und möglicherweise sogar ein wirksames Instrument zur Verhinderung terroristischer Akte darstellt. Jedoch bedeutet dies für die internationale Lieferkette einen Mehraufwand an zu erbringender logistischer Leistung, ohne selbst einen Vorteil davon zu haben. Ausgenommen von den Kontrollen sind Massenwaren, wie zum Beispiel Öllieferungen in die USA. Jedoch ist für die meisten Waren, die in die USA verschifft werden sollen, die Überprüfung der Container im Versendehafen Bedingung.

Die Überprüfung der für den US-Import bestimmten Container in Hafenanlagen ist für die Importeure verpflichtend. Jedoch besteht für einen Hafenbetreiber keine Verpflichtung, die Sicherheitsanforderungen bezüglich der Container-Security in der eigenen Hafenanlage an die CSI-Standards anzupassen. Der Vorteil einer CSI-Zertifizierung der Hafenanlage besteht jedoch darin, dass im Abgangshafen nach CSI-Vorgaben geprüfte Containerfrachten beim Einlaufen in den Zielhafen in den USA weniger streng überprüft werden. Somit ergibt sich ein Wettbewerbsvorteil für den zertifizierten Abgangshafen. Eine Zertifizierung einer Hafenanlage nach CSI-Konzept wird also in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit der nicht US-amerikanischen Häfen

---

<sup>64</sup> [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/policy\\_issues/customs\\_security/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/index_de.htm), (Stand: 20.05.2008).

bestimmen, da die USA als Importland auch in Zukunft weiterhin verstärkt auf dem Seeweg versorgt werden.

### 3.3. Zollrechtliche Zertifizierungen

Die Programme der zollrechtlichen Zertifizierungen der USA (C-TPAT) und der Europäischen Union (AEO, Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“) sind sich in ihren Grundzügen sehr ähnlich. Beide stellen hoheitliche Maßnahmen dar, die durch die Erhöhung der Sicherheit in der Lieferkette als Konsequenz die Interessen des Gesetzgebers durchsetzen sollen.

Die C-TPAT-Zertifizierung wurde im Jahre 2002 von der US-Zollbehörde (CBP), als Konsequenz der weltweiten Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheitslage in Folge der Ereignisse am 11. September 2001 in den USA, ins Leben gerufen. Das Europäische Pendant, die Einführung des Status des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ (AEO), erfolgte am 01. Januar 2008.

Beide Initiativen beinhalten die Umsetzung der Forderungen der Weltzollorganisation (WZO), die mit dem „Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade“ an die Zollbehörden der Länder gestellt wurden.

#### 3.3.1. Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte: AEO<sup>65</sup>

Der Status des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ (engl. Authorised Economic Operator), kann seit dem 01. Januar 2008 von jedem in der EU ansässigen Unternehmen erlangt werden, dass aufgrund seiner Tätigkeit zollrechtlich relevante Tätigkeiten ausübt.

Die Weltzollorganisation (WZO) schuf mit dem „Frameworks of Standards to Secure and Facilitate Global Trade“ (SAFE) neue Rahmenbedingungen für ein verbessertes Risikomanagement in zollrechtlichen Angelegenheiten. Die Kernaussagen dieser neu erdachten Rahmenbedingungen umfassen:

- Überlegungen zu Vorausanmeldungen beim zollrelevanten Güterverkehr
- Einführung eines ansprechenden Risikomanagements in Zollangelegenheiten
- Die Schaffung des Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“
- Die Möglichkeit der Mitkontrolle der Exportländer für die Importländer

Als Konsequenz dieser neuen sicherheitspolitischen Aspekte änderte die EU im Jahre 2005 den Zollkodex (VO (EG) Nr. 648/2005) und konkretisierte die neue Rechtslage im

---

<sup>65</sup> Vgl. Kahlert, Präsentation. „Sicherheit im Transport – Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte –“, Zoll Deutschland, November 2007.

Jahre 2006 mit der Veröffentlichung neuer Durchführungsvorschriften (VO (EG) Nr. 1875/2006). Die Artikel 5a ZK sowie Art. 14a ZK-DVO bis 14x ZK-DVO bilden die Rechtsgrundlage für die Schaffung des Status des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ in der Europäischen Union. Weitere Grundlagen bei der Erteilung des Status nach AEO-Konzept sowie für die Überprüfung der Anwärter für den AEO-Status bilden die Leitlinien und Dienstvorschriften sowie ein erarbeiteter Fragenkatalog der Zollbehörden.

Das AEO-Zertifikat erlaubt es den beteiligten Zollbehörden die Wirtschaftspartner, welche die gegebenen Voraussetzungen erfüllen, als besonders zuverlässig und vertrauenswürdig einzustufen. Die Zollbehörden, aber auch die Wirtschaftsbeteiligten, profitieren gleichermaßen von der Anwendung der neuen Zollvorschriften in Zusammenhang mit dem AEO-Konzept:

- Beschleunigung der (sicherheitsrelevanten) Zollkontrollen, basierend auf neuen elektronischen Systemen
- Erhöhung des Schutzniveaus für die EU-Außengrenzen
- gezieltere Kontrollen durch den Zoll, basierend auf einer elektronischen Risikoanalyse
- Vorabübermittlung von Sendungsdaten
- Standardisierung der Prozesse der Zollkontrollen
- Mechanismus für einheitlich EDV-gestützte Risikoanalyse-Kriterien im Bereich der Zollkontrollen
- Verpflichtung, die Behörden im Voraus über die beabsichtigten Einfuhren in und Ausfuhren aus der EU zu unterrichten
- Erleichterung für Unternehmen, die gleiche Standards erfüllen

Das AEO-Zertifikat kann in drei Varianten, die sich in Bewilligungsvoraussetzungen und Art der Vergünstigung unterscheiden, erlangt werden.

1. AEO-Zertifikat „Zollrechtliche Vereinfachungen“ (AEO C, berechtigt zu zollrechtlichen Vereinfachungen)
2. AEO-Zertifikat „Sicherheit“ (AEO S, führt zu Sicherheitserleichterungen)
3. AEO-Zertifikat „Zollrechtliche Vereinfachungen/Sicherheit“ (AEO F, dieses Zertifikat bündelt die Zertifikate AEO C und AEO S)

Eine Anerkennung des Wirtschaftsbeteiligten durch Drittstaaten erfolgt mit der Einstufung des Unternehmens als „sicher“, d. h. bei Zertifizierung nach AEO S und AEO F.

Die Vergünstigungen für die Unternehmen haben vor allem beschleunigte Zollabfertigungen zur Folge. Ist ein Unternehmen erst einmal überprüft und nach dem AEO-Konzept als vertrauenswürdiger Teilnehmer zertifiziert worden, so genießt es u. a. folgende Vorteile bei der Zollabfertigung:

- leichter Zugang für zollrechtliche Vereinfachungen (Art. 14b Abs. 1 ZK-DVO)
- weniger Kontrollen von Waren und Unterlagen (Art 14b Abs. 4, 1. Unterabsatz ZK-DVO)
- Vorrangige Behandlung bei Kontrollen (Art. 14b Abs. 4, 2. Unterabsatz, Satz 1 ZK-DVO)
- freie Wahl des Kontrollorts (Art. 14b Abs. 4, 2. Unterabsatz, Satz 2 ZK-DVO)
- Anerkennung in allen Mitgliedsstaaten (Art. 14q, Abs. 2 ZK-DVO)

#### 2.3.1.1. Bewilligungsvoraussetzungen

Jedes Unternehmen, das in der EU ansässig ist und zollrechtlich relevante Aktivitäten ausübt, kann einen Antrag auf Bewilligung des Status als „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ stellen. Vom Eingang bis zur Bewilligung durchläuft der Antrag einige Phasen der Prüfung seitens der Zollbehörden. Grundvoraussetzung für eine mögliche Bewilligung des Antrages sind folgende Punkte:

- der Antragssteller darf in der Vergangenheit nicht negativ bei der Einhaltung der Zollvorschriften aufgefallen sein (Art. 14h ZK-DVO)

Die hierzu benötigten Daten können größtenteils selbst von den Zollbehörden in ihren Unterlagen ermittelt werden. Hauptsächlich wird ermittelt, ob dem Unternehmen in den letzten Jahren schon einmal erteilte Zollgenehmigungen entzogen wurden und aus welchen Gründen dies der Fall war. Auch eventuell durchgeführte Ermittlungen wegen Betrugsverdachts, werden berücksichtigt.

- die Geschäftsunterlagen müssen überschaubar verwaltet sein, sodass Zollkontrollen problemlos möglich sind (Art. 14i ZK-DVO)

Hier wird geprüft, mit welcher Buchhaltungs- bzw. Logistik-Software das Unternehmen arbeitet, ob alle unternehmensinternen Daten aufgezeichnet werden und das Lager ordentlich geführt wird.

- gegebenenfalls Nachweis der Zahlungsfähigkeit
- je nach Art der Zertifizierung müssen Sicherheitsstandards eingehalten werden (14k ZK-DVO)

Die ersten beiden Punkte spiegeln die normalen Voraussetzungen zur Bewilligung (bereits existierender) zollrechtlicher Vereinfachungen wieder, lediglich das Kriterium der Sicherheit wurde neu eingeführt. Für das Kriterium „Sicherheit“ und die AEO S-Zertifizierung gelten die meisten Zulassungsvoraussetzungen. Die EU hat vor der Einführung des Status des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“, bereits in der COM 2006 (79) (Verordnungsentwurf „Sicherheit in der Lieferkette“), die Bereiche des Unternehmens dokumentiert, in denen die geforderten Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen sind. Diese Anforderungen wurden in den Leitlinien zum AEO-Konzept weiter konkretisiert. Umzusetzen sind Sicherheitsmaßnahmen in folgenden Bereichen<sup>66</sup>:

- Physische Sicherheit (Beleuchtung, Schließvorrichtungen, Alarmanlagen, Abgrenzung der Parkplätze, etc.)
- Zugangskontrollen
- Verfahrenssicherheit (Dokumentation der Fracht, Kontrolle der Siegel, etc.)
- Personalbezogene Sicherheit (Überprüfung neuen Personals)
- Dokumentation
- IT-Sicherheit
- Aus- und Weiterbildung

#### 2.3.1.2. Notwendigkeit der Einführung des Status

Die Europäischen Organe wollen mit der Änderung des Zollkodex und der damit verbundenen Einführung des Status des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ auf das globale Problem reagieren, die internationale Transportkette vor Terrorismus und anderen schädlichen Einflüssen zu schützen.

Vor allem die Einführung eines einheitlichen Rahmens für das Zoll-Risikomanagement, mit gemeinschaftsweit geltenden Selektionskriterien, ermöglicht es den Zollbehörden, schneller und zielgerichteter Zollkontrollen durchführen zu können.

Die neuen Anforderungen an „Sicherheit“ stellen die Zollbehörden und die Wirtschaft vor neue Herausforderungen. Die EU-Staaten stehen vor Aufgabe, gemeinschaftliche Standards einzuführen und zollrechtliche Maßnahmen gegenseitig anzuerkennen. Mit dem AEO-Konzept reagierte die EU aber auch auf die Forderungen der Wirtschaft, einheitliche Regularien zu schaffen, die möglichst wenig Handelsbehinderungen zur Folge haben.

---

<sup>66</sup> Wirtschaftskammer Österreich. Dokument. „Sicherheit im Gütertransport (im Sinne von Security) – Internationale Regelungen im Vergleich –“, S. 4.

Das AEO-Konzept dient der sicheren Gestaltung der Lieferkette – von Anfang bis Ende. Ein nach AEO-Kriterien zertifiziertes Unternehmen genießt Wettbewerbsvorteile, was einerseits in der Erlangung der Vergünstigungen in der Zollabfertigung begründet liegt. Andererseits demonstriert ein AEO-zertifiziertes Unternehmen auch, dass es wirksame Sicherheitsmaßnahmen und -prüfungen befolgt und somit einen verlässlichen Handelspartner darstellt.

In letzter Konsequenz ergibt sich aus diesen Wettbewerbsvorteilen auch ein Druck auf noch nicht zertifizierte Unternehmen, die internen Standards an die AEO-Richtlinien anzupassen um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben. Hier wird deutlich, dass in Zukunft eine AEO-Zertifizierung nicht nur als notwendige Maßnahme seitens der Zollbehörden betrachtet werden kann, sondern dass diese Zertifizierung zukünftig evtl. auch als eine Art Gütesiegel verstanden werden wird. Zeichnet sich ab, dass die Zertifizierung nach AEO-Konzept zukünftig auf eine hohe Akzeptanz seitens der Wirtschaftsbeteiligten stößt, so kann von einer gewissen Standardisierung im Bereich sicherheitsspezifischer Unternehmenszertifizierung gesprochen werden.

#### 2.3.1.3. Kompatibilität mit anderen Sicherheitsnormen

Das AEO-Konzept wird laut VO 2913 / 93, Art. 5a (1) von allen Zollbehörden in den EU-Mitgliedsstaaten anerkannt.

„Die Zollbehörden lassen den Wirtschaftsbeteiligten aufgrund der Anerkennung dieses Status und unter der Voraussetzung, dass die im gemeinschaftlichen Zollrecht vorgesehenen Anforderungen an eine bestimmte Art von Vereinfachung erfüllt sind, in den Genuss dieser Vereinfachung kommen.“<sup>67</sup>

Das AEO Konzept beschreibt ein „ganzheitliches Sicherheitskonzept“, da es mehrere Faktoren der Transportkettensicherheit einschließt. Zur Erhöhung der Sicherheit in der Transportkette existieren bereits zahlreiche Initiativen, Verordnungen und Normen, welche die Sicherheit der Transportkette teilweise partiell, teilweise ebenfalls ganzheitlich betreffen. Die im AEO-Konzept beschriebenen Maßnahmen decken sich zum Teil mit denen einiger bereits existierender Konzepte.

So ist beispielsweise eine gegenseitige Anerkennung bestimmter ISO-Normen denkbar. Auch für nicht in der EU ansässige Unternehmen (beispielsweise Fluglinien, Schifffahrtsgesellschaften) ist eine Zertifizierung als zugelassener Wirtschaftsbeteiligter möglich. Voraussetzung ist hier, dass die Unternehmen ein Regionalbüro in der EU

---

<sup>67</sup> EU (VO) 2913/92, Art. 5a (1).

haben und im Besitz eines international anerkannten Zertifikats (für ihren speziellen Part in der Transportkette) sind.<sup>68</sup>

### **3.3.2. Die C-TPAT-Zertifizierung**

Bei der C-TPAT (Customs – Trade Partnership Against Terrorism) handelt es sich um ein freiwilliges Partnerschaftsprogramm, das für die Erhöhung der Sicherheit innerhalb der Transportkette sorgen soll und von der US-amerikanischen Zollbehörde (CBP, Customs and Border Protection) initiiert wurde. Diese Initiative gibt Firmen die Möglichkeit, ihre unternehmensinternen Sicherheitsmaßnahmen von den US-Zollbehörden überprüfen zu lassen. Genau wie bei der europäischen Unternehmenszertifizierung nach AEO-Konzept können auch die nach C-TPAT-Richtlinien zertifizierten Unternehmen bei der Einfuhr von Gütern in die USA von einer bevorzugten Behandlung durch die US-Zollbehörden profitieren. Auch bei der C-TPAT-Zertifizierung stellt die Einstufung als besonders geprüftes und vertrauenswürdige Unternehmen einen Vorteil für entsprechend zertifizierte Unternehmen dar.

Das Programm richtet sich zwar in erster Linie an amerikanische Unternehmen im NAFTA<sup>69</sup>-Raum (speziell US-Importeure, Transportunternehmen, US-Terminalbetreiber und mexikanische Herstellerfirmen), jedoch sind in einer Lieferkette auch zunehmend ausländische Geschäftspartner eingebunden, sodass die Zertifizierung nach C-TPAT auch auf diese Unternehmen Auswirkungen hat. Für diese Unternehmen gibt es entweder die Möglichkeit als eigenständiger Beteiligter (Invited Foreign Manufacturer) ins C-TPAT-Programm aufgenommen oder – in der überwiegenden Anzahl der Fälle – als Geschäftspartner amerikanischer Firmen (Business Partner Requirement) mit in das Programm einbezogen zu werden. Die Teilnahme am C-TPAT-Programm als eigenständiger Beteiligter ist allerdings nur auf ausdrückliche Einladung durch die CBP möglich. Dennoch stehen auch ausländische Firmen häufig in der Pflicht, eigene Sicherheitsstandards an die C-TPAT Sicherheitskriterien anzupassen, da sie als Partner in der Versorgungskette eines US-Importeurs, häufig unter Androhung von empfindlichen Geldstrafen, zur Einhaltung dieser verpflichtet werden.

Die Zertifizierung nach C-TPAT Richtlinien bezieht sich im Gegensatz zu der nach AEO-Kriterien ausschließlich auf den Import in die USA. Die Einstufung einiger Unternehmen als sicherer Handelspartner gibt den US-Zollbehörden die Möglichkeit,

---

<sup>68</sup> Vgl. Wirtschaftskammer Österreich. Dokument. „Sicherheit im Gütertransport (im Sinne von Security) – Internationale Regelungen im Vergleich –“, S. 7-11.

<sup>69</sup> Das „North American Free Trade Agreement“ ist ein ausgedehnter Wirtschaftsverbund zwischen Kanada, den USA und Mexiko und bildet eine Freihandelszone im Nordamerikanischen Kontinent.

sich bei Kontrollen stärker auf die Unternehmen zu konzentrieren, die keine Zertifizierung nach C-TPAT-Kriterien besitzen.

Bestimmte Kategorien von C-TPAT zertifizierten Unternehmen haben u. a. folgende Vorteile:

- weniger Kontrollen durch die US-amerikanische Zollbehörde und damit weniger Wartezeit an der Grenze
- bevorzugte Behandlung bei Kontrollen durch die US-amerikanische Zollbehörde
- Zuteilung eines „C-TPAT Supply Chain Security“-Spezialisten, der mit dem Unternehmen die Sicherheit entlang dessen internationaler Lieferkette begutachtet und verbessert
- eventuelle Teilnahme am ISA-Programm (Importer Self-Assessment Program, dass auf Selbstkontrolle anstatt auf Überprüfung durch die Zollbehörden setzt)
- Möglichkeit der Teilnahme an Seminaren zur Sicherheit in der Lieferkette

#### 3.3.2.1. Vorteile der Zertifizierung nach C-TPAT

Wie auch bei der Zertifizierung nach AEO-Kriterien, liegt bei der Zertifizierung nach C-TPAT der Hauptvorteil für zertifizierte Unternehmen darin, gegenüber der US-Zollbehörde als „zuverlässig“ und „risikoarm“ eingestuft zu werden, was eine schnellere Abfertigung bei der Einfuhr und seltenere Überprüfungen seitens der CBP nach sich zieht. Sind die unternehmensinternen Sicherheitsstandards sehr hoch, ist das Risikoprofil des Unternehmens bei den US-Zollbehörden umso günstiger und eine Überprüfung seitens der CBP findet höchst selten statt.

Auch die Tatsache, dass eine Zertifizierung nach C-TPAT-Kriterien möglicherweise einen positiven Einfluss auf die Möglichkeit der Zusammenarbeit mit ebenfalls zertifizierten Unternehmen hat, kann als Vorteil ausgelegt werden.

#### 3.3.2.2. Bewilligungsvoraussetzungen und Bewilligung des Antrags

Für den Erhalt der C-TPAT-Zertifizierung ist wie bei der Zertifizierung nach AEO-Konzept eine Erfüllung von geforderten Mindeststandards Voraussetzung. Diese Mindestsicherheitsstandards umfassen für die verschiedenen Beteiligten (Hersteller, Importeure, Spediteure etc.) teilweise gleiche, teilweise spezialisierte Anforderungen an das Vorhandensein bzw. die Umsetzung von Sicherheitsstandards. Die Sicherheitsstandards sind einerseits physischer Natur, wobei insbesondere der Werkschutz und die physische Sicherheit der Lieferkette zufriedenstellend umzusetzen sind. Andererseits sind auch Prozesse der unternehmensinternen Organisations- und Verfahrensanweisungen sowie der Auswahl, Schulung und Überprüfung der Mitarbeiter

Kernpunkte der Überprüfung des Unternehmens durch die US-amerikanische Zollbehörde.

Sind die Mindestsicherheitsstandards von Seite des Unternehmens erfüllt, so kann die Zertifizierung nach C-TPAT-Kriterien beantragt werden, indem im ersten Schritt ein entsprechendes Formular, wahrheitsgemäß ausgefüllt, an die US-amerikanische Zollbehörde übermittelt wird. Erst danach beginnt die Überprüfung der Umsetzung der angegebenen Sicherheitsvorkehrungen seitens der CBP. Dieser Prozess kann unter Umständen sehr langwierig sein, sogar Jahre in Anspruch nehmen. Diese Überprüfung kann innerhalb, aber auch außerhalb der USA durchgeführt werden. Je nach Ergebnis der Prüfung kann sich als Konsequenz eine Erhöhung oder Verringerung der C-TPAT-Vorteile für das Unternehmen ergeben.

### ***3.3.3. Anerkennung anderer Sicherheitszertifizierungen***

Unter bestimmten Voraussetzungen können bei der Prüfung, ob ein Unternehmen die Sicherheitsstandards nach AEO-Konzept erfüllt, auch andere Sicherheitszertifikate anerkannt werden, nach denen das Unternehmen bereits zertifiziert ist.

In den Leitlinien „Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“<sup>70</sup>, welche das Unternehmen zum Erhalt der Zertifizierung umzusetzen hat, tauchen als besonderer Hinweis zur geforderten Maßnahme in einigen Teilbereichen häufig die Verweise auf das C-TPAT-Konzept, den ISPS Code und die CSI auf. Bestimmte, partielle Maßnahmen zur Umsetzung des AEO-Konzepts sind also bereits durch die genannten Konzepte abgedeckt und werden bei der Überprüfung des Unternehmens durch die Zollbehörden berücksichtigt. Diese Maßnahmen beziehen sich aber immer nur auf Teilbereiche des AEO-Konzepts.

Hier wird deutlich, dass das AEO-Konzept und das C-TPAT der US-amerikanischen Zollbehörde (da sich beide in den Grundzügen ähneln) zum Teil auch auf anderen Konzepten aufbauen. Die in diesen Konzepten schon erarbeiteten Sicherheitsanforderungen für bestimmte Teilbereiche finden somit auch in den zollrechtlichen Zertifizierungen der EU und der USA Anwendung, womit die Inhalte dieser Konzepte durch die Maßnahmen der USA und der EU weiter standardisiert werden. Standardisierung bedeutet hier eine Aufnahme bewährter Sicherheitsmaßnahmen in neue, weiterentwickelte und umfassendere Konzepte.

Die Zertifizierungen „C-TPAT“ und „AEO“ beschreiben ganzheitliche Sicherheitskonzepte, da sie auf jedes Glied der Transportkette Anwendung finden sollen. Die

---

<sup>70</sup> Abrufbar unter [www.Zoll.de](http://www.Zoll.de).

gegenseitige Anerkennung bestehender Zertifizierungen wird zukünftig noch weiter vorangetrieben. Im Zuge der fortlaufenden Verbesserung bestehender Sicherheitskonzepte und dem Bedürfnis der Wirtschaft, aber auch der staatlichen Seiten nach mehr Sicherheit in der Supply-Chain, geht der Trend zur Schaffung ganzheitlicher Sicherheitskonzepte. Je nach Art der Tätigkeiten eines Unternehmens in der Transportkette bedarf es manchmal einer kostspieligen Doppelzertifizierung (etwa nach TAPA und ISPS Code). Da die zollrechtlichen Zertifizierungen der EU und der USA diese Konzepte zum Teil bei der Bewilligung der Anträge berücksichtigen und bewährte Sicherheitsstandards in ihre eigene Konzeption mit aufnehmen, ist absehbar, dass zukünftig ein ganzheitliches Sicherheitszertifikat einem anderen Standard vorgezogen werden könnte. Dies wird, abhängig von der Tätigkeit eines Unternehmens in der Transportkette und den Kosten, welche die Einführung der Standards im Unternehmen verursachen, für einige Unternehmen mehr, für andere weniger reizvoll sein.

#### **3.4. Die Zusammenführung der Zertifikate in der ISO-Normenreihe**

Die ISO (International Organization of Standardization) ist ein internationaler Zusammenschluss verschiedener Normierungsorganisationen der Normen für verschiedenste Bereiche erarbeitet.

Es existieren zahlreiche Sicherheitsnormen, welche die ISO in der Vergangenheit zu unterschiedlichsten Themenbereichen entwickelt hat. Seit neuestem existieren mit der ISO-Normenreihe 28000 ff. auch Normen, welche die Sicherheit für die gesamte Lieferkette standardisieren sollen. Unter diesen Normen sollen künftig einige, bereits existierende Konzepte, gebündelt werden. Die ISO versucht sozusagen verschiedene weltweite Sicherheitsstandards, welche die Sicherheit der Transportkette betreffen, unter einem Dach zu vereinen.

Der Druck auf die Unternehmen, sich nach internationalen Maßstäben zertifizieren zu lassen, wächst stetig an. Handelserleichterungen und Wettbewerbsvorteile haben dazu geführt, dass sich viele Unternehmen bereits verschiedenen Standards unterworfen haben. Die ISO 28000 enthält Bestimmungen, die in allen Stufen der Lieferkette Anwendung finden sollen. Sie soll Unternehmen dabei helfen<sup>71</sup>:

- umfassende Sicherheitsstandards zu implementieren
- bereits getroffene Sicherheitsmaßnahmen an die Norm anzupassen
- das gesamte Managementsystem normgerecht zu gestalten

---

<sup>71</sup> Vgl. [www.IS28000.de](http://www.IS28000.de), Glossar „ISO/PAS:2005“.

- die Standards entsprechend nach außen demonstrieren zu können

#### **3.4.1. Bündelung bereits existierender Vorschriften**

Die ISO 28000 ff. Normierungen stellen den Versuch dar, die Anforderungen der AEO-, ISPS-, TAPA (FSR)-Konzepte in einem Standard zu bündeln. Da die genannten Konzepte an unterschiedlichen Teilen der Lieferkette ansetzen, impliziert die Bündelung dieser in den ISO 28000 ff. einen allumfassenden Standard, der auf die gesamte Lieferkette bezüglich der Sicherheitszertifizierung in der Supply-Chain angewendet werden kann.

Um sich nach ISO-28000 ff. zertifizieren lassen zu können, muss das Unternehmen einige geeignete Maßnahmen zur Umsetzung der geforderten Standards entwickeln. Es muss also im Vorfeld eine Bestandsaufnahme der bisher schon getroffenen Maßnahmen erfolgen. Diese Maßnahmen und jene, die zur Umsetzung des Konzepts der ISO 28000 ff. noch getroffen werden müssen, werden einem durch die ISO 28000 ff. bestimmten Prüfschema unterzogen und bewertet. Mit der Umsetzung der Anforderungen wird es dem Unternehmen ermöglicht, ein Sicherheitsmanagement-System ähnlich den Strukturen eines Qualitätsmanagement-Systems einzuführen, da die ISO 28000 in ihrem Aufbau der ISO 9001 ähnelt.<sup>72</sup>

Der Vorteil einer Zertifizierung nach ISO 28000 ff. liegt darin, dass das Unternehmen mit der Umsetzung der Norm auch zahlreiche Standards erfüllt, die es aufgrund seiner Aktivitäten zum Erhalt anderer Sicherheitszertifizierungen, wie etwa dem AEO-Konzept, gleichfalls benötigt.<sup>73</sup> „Die Spezifikation beschreibt in Abschnitten generelle Anforderungen, unternehmenspolitische Sicherheitsaspekte, Sicherheitsbewertung und Planung, Einführung und Betrieb, Prüf- und Korrekturverfahren und einen Management Überblick.“<sup>74</sup>

Mit den ISO-Normen 28000 ff. wurde unter Einbeziehung der genannten Sicherheitskonzepte ein Rahmenwerk für ein ganzheitliches Sicherheitskonzept im Bereich der Supply-Chain geschaffen. Jedoch handelt es sich bei den ISO-Normen 28000 ff. lediglich um die Bündelung bereits bestehender Sicherheitsstandards in einer einzigen Norm. Neue Maßstäbe bezüglich technischer Neuerungen und strategischer Überlegungen werden durch die Normenreihe nicht gesetzt.

<sup>72</sup> Die ISO 9001 ist unter anderem Bezugsnorm der ISO-Normen 28000 und 28001.

<sup>73</sup> In den Leitlinien „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“, wird in zahlreichen Hinweisen zur Umsetzung der geforderten Standards auf die ISO 28000 verwiesen.

<sup>74</sup> Entnommen der Internetseite [www.unternehmensberatung.meyer.com](http://www.unternehmensberatung.meyer.com), Artikel. „Sicherheitsstandards in der Lieferkette“.

Als ganzheitliches Sicherheitskonzept implementiert die Normenreihe eine große Anzahl an vom Unternehmen umzusetzenden Standards. Hier spielen wieder die Kosten, welche die normgerechte Anpassung der unternehmensinternen Sicherheitsstandards gemäß der ISO 28000 ff. erfordern, eine große Rolle. Für Klein- und Mittelbetriebe könnte eine Umsetzung der Normen aus diesem Grund eventuell ein Problem darstellen. Auch muss berücksichtigt werden, ob es aufgrund der Tätigkeiten eines Unternehmens überhaupt Sinn macht die ISO Normen 28000 ff. umzusetzen. Es bleibt abzuwägen, ob eine Zertifizierung nach anderen Konzepten oder gegebenenfalls eine Mehrfachzertifizierung nach partiellen Konzepten für ein Unternehmen nicht sinnvoller ist.

Auf der anderen Seite ist für Unternehmen, die aufgrund ihrer Tätigkeit einen Vorteil aus den unter der besagten Norm vereinten Zertifizierungen ziehen würden, eine Zertifizierung nach ISO 28000 ff. jedoch sinnvoll. Ist das Unternehmen bereits im Besitz einiger dieser Zertifizierungen, so muss abgewogen werden, ob die zusätzliche ISO-Zertifizierung benötigt wird, da die Zertifizierung nach ISO 28000 ff. zwar beispielsweise bei der Bewilligung eines AEO-Zertifikats in vielen Punkten anerkannt wird, zur Inanspruchnahme der zollrechtlichen Vereinfachungen jedoch nur eine AEO-Zertifizierung berechtigt. Da aber die Umsetzung der verlangten Sicherheitsanforderungen der unter der ISO 28000 ff. vereinten Konzepte bei Erhalt einer ISO-Zertifizierung schon unternehmensintern erfolgte, vereinfacht dies die Verfahren für den Erhalt der von der ISO gebündelten Zertifizierungen. Darin liegt auch die Notwendigkeit der Einführung der ISO-Normen 28000 ff. als ganzheitliches Sicherheitskonzept für die Supply-Chain begründet.

#### **4. Fazit**

Die Ereignisse am 11. September 2001 in den USA haben dazu geführt, dass das Sicherheitsempfinden der gesamten Welt nachhaltig negativ beeinflusst wurde. Als Konsequenz erfolgte unter anderem auch die Schaffung zahlreicher neuer Standards verbindlicher oder freiwilliger Natur, welche die Supply-Chain-Security betreffen. Diese Konsequenz ist in sich nur logisch, da eine globale Transportkette aufgrund der zahlreichen involvierten Glieder, Verkehrswege und der genutzten modalen Verkehrsträger, in welcher Weise auch immer, als Instrument des Terrors missbraucht werden könnte. Andererseits ist eine globale Transportkette selbst – einerseits aufgrund ihrer Bedeutung für die Weltwirtschaft, andererseits aufgrund ihrer Transportgüter – einem erhöhten Risiko ausgesetzt, Opfer krimineller (oder gar terroristischer) Handlungen zu werden.

Die in diesem Beitrag beschriebenen Zertifizierungen greifen genau an diesen Ansätzen an, um eine Erhöhung der Sicherheit in der Supply-Chain zu implementieren. Die Anliegen der Initiatoren, kriminelle Machenschaften (etwa Diebstahl, Schmuggel, etc.) mit den durchgesetzten Standards wirksam einzudämmen, können zum jetzigen Zeitpunkt als „durchaus befriedigend umgesetzt“ betrachtet werden. Genau aus diesem Grund sind die den in diesem Beitrag behandelten (partiellen) Konzepten zugrunde liegenden Sicherheitsanforderungen in der Vergangenheit zu weltweiten Standards avanciert. Sicherheitskonzepte wie TAPA und ISPS Code gehören heutzutage zu den meist umgesetzten Standards bezüglich der (partiellen) Transportkettensicherheit.

Das CSI-Konzept hingegen setzt sich vor allem aufgrund des Zwangs für US-Importeure, sich diesem zu unterwerfen (da ansonsten Wettbewerbsnachteile drohen), in immer mehr Hafenanlagen der Welt durch. So bleibt festzuhalten, dass es sich beim CSI-Konzept um einen einseitig erzwungenen Standard handelt. Er wirkt sich vor allem auf die Erhöhung der Sicherheit der Transportketten mit Endziel USA aus. Es bleibt zu überlegen, ob eine Einführung neuer Sicherheitsanforderungen wie sie im CSI-Konzept enthalten sind, auch für andere Staaten der Welt oder gar für ganze Wirtschaftsverbände sinnvoll wäre. Dann könnte von einer wirklichen Standardisierung der CSI-Sicherheitszertifizierung gesprochen werden. Wahrscheinlich würden aber aufgrund des Zeitaufwands, der Kosten und des Mehraufwands an logistischer Leistung, den die Umsetzung der Sicherheitsanforderungen des CSI-Konzepts zur Folge hat, zu hohe Handelsschranken geschaffen. Überlegungen in diese Richtung sollten deshalb auch mit der Einführung effizienterer und kostengünstigerer technischer Kontrollmöglichkeiten verbunden werden.

Neben diesen partiellen Sicherheitszertifizierungen in Bezug auf die Supply-Chain haben sich die ganzheitlichen Ansätze des C-TPAT Konzepts zur Wahrung der zollbehördlichen Interessen der US-Amerikaner, die zugleich auch der Heimatschutzpolitik der USA dienen, in den letzten Jahren etabliert. Die Einführung des EU-Pendants AEO erfolgte erst zum 01. Januar 2008 und kann deswegen noch nicht als Standard betrachtet werden. Aufgrund der großen Ähnlichkeit zur US-Initiative ist jedoch mit einer vergleichbaren Entwicklung zu rechnen. Einerseits werden mit diesen Konzepten die hoheitlichen Interessen der USA und der EU bezüglich ihrer sicherheitsbezogenen Ansprüche an ihre Wirtschaftspartner durchgesetzt – andererseits profitieren die nach diesen Konzepten zertifizierten Unternehmen von den Wettbewerbsvorteilen, die sie durch die bevorzugte Behandlung seitens der Zollbehörden erhalten. Auch dies wird zukünftig Auswirkungen auf die

Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen haben, die für Unternehmen „ohne Zertifikat“ nachteilig ausfallen werden.

Da vor allem das AEO-Konzept viele Sicherheitsanforderungen partieller, bereits existierender Sicherheitskonzepte anerkennt, werden sich diese Anforderungen, spätestens wenn die USA und die EU ihre Zertifizierungen gegenseitig anerkannt haben, noch weiter auf globaler Ebene durchsetzen. Die Standardisierung der Sicherheitszertifizierungen liegt hier vor allem in der gegenseitigen Anerkennung der Konzepte durch die Wirtschaftsmächte USA und EU sowie in der Umsetzung der Standards aus anderen Konzepten begründet. Zukünftig könnten so kostspielige Doppelzertifizierungen vermieden werden. Ein Zertifikat und die Umsetzung der in dem Konzept entsprechend festgelegten Sicherheitsstandards würden ausreichen, um im globalen Transport- und Güterverkehr in entsprechend vielen Wirtschaftspartnerländern die gewährten Vorteile nutzen zu können. Von einer Anerkennung würden beide Parteien – auf der einen Seite das Unternehmen, auf der anderen der jeweilige Staat – profitieren. Die Sicherheit der Lieferkette fiele so unter einen einheitlichen, globalen Standard. Unternehmensinterne Sicherheitsstandards könnten so von staatlicher Seite qualitativ besser eingeschätzt werden und würden international besser vergleichbar werden. Die Tendenz, Sicherheitsstandards gegenseitig anzuerkennen, ist grundsätzlich positiv zu bewerten, da dadurch nicht zuletzt die Unternehmen eine Möglichkeit erhalten, interne Sicherheitsstandards auf ein allgemein anerkanntes Niveau zu bringen.

Problematisch ist jedoch, dass in globale Transportketten oftmals zahlreiche Unternehmen verschiedenster Größenordnungen involviert sind. Nicht jedes Unternehmen kann sich eine kostspielige Zertifizierung oder die ebenso kostspielige Umsetzung der geforderten Sicherheitsstandards leisten. Hier besteht vor allem für kleinere Unternehmen die Gefahr, dass sie längerfristig ohne entsprechende Zertifizierung nicht wettbewerbsfähig bleiben. Ähnliche Prüfverfahren und Bewilligungsvoraussetzungen für den Erhalt der Zertifikate begründen eine Standardisierung der Sicherheitszertifizierungen in diesem Bereich.

Den Höhepunkt der bisher durchgesetzten Standardisierung von Sicherheitszertifizierungen bildet die Einführung der ISO-Normenreihe 28000 ff. Mit diesen Regularien wird Unternehmen die Möglichkeit geboten, mit einem einzigen Zertifikat und der Umsetzung der verlangten Sicherheitsmaßnahmen automatisch die Bewilligungsvoraussetzungen für andere Zertifizierungen zu erfüllen. Dies ist vor allem

für den Erhalt hoheitlicher Zertifizierungen vorteilhaft, da diese nicht durch wirtschaftliche Zertifikate umgangen werden können.

Die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitszertifizierungen sowie die Schaffung ganzheitlicher Sicherheitskonzepte fördert die Vergleichbarkeit bereits bestehender Sicherheitszertifizierungen. Die bisher nebeneinander existierenden Konzepte überschneiden sich zum Teil, eine Standardisierung dieser (wie es bei der ISO-Normenreihe erfolgt ist) wird in Zukunft unumgänglich sein. Auch müssen die Sicherheitszertifizierungen weiterhin an die sich verändernden Bedrohungslagen und die fortschreitende technische Entwicklung angepasst werden. Hierbei ist die bisherige Existenz nebeneinander bestehender Sicherheitszertifizierungen jedoch problematisch, da durch die große Anzahl der existierenden Konzepte leicht die Übersicht über die am geeignetsten erscheinenden Inhalte verloren geht. Auch hier ist bei künftig zu entwickelnden Sicherheitszertifizierungen bzw. bei der Weiterentwicklung der bestehenden Konzepte zu beachten, dass erstens ein Instrument der Klassifizierung für bereits bestehende Konzepte mit eingeführt wird, um die Vergleichbarkeit dieser zu ermöglichen – und dass zweitens die Möglichkeit der Anerkennung bereits bestehender Zertifikate weiter beachtet und vereinfacht wird.

## 5. Quellenverzeichnis

### Literatur

Roovink, Martin (2004a): Diplomarbeit. *Maritime Terrorabwehrmaßnahmen und ihre Auswirkungen auf die internationale Handelsschifffahrt. Schwierigkeiten bei Umsetzung und Betrieb des ISPS Codes sowie Lösungsansätze für das Schiffsmanagement*. Fachhochschule Oldenburg.

Roolvink, Martin (2004b): *Der ISPS Code und seine Auswirkungen auf die internationale Handelsschifffahrt*. Schiff & Hafen 56 (10): 13-20.

Huster, Frank: Artikel. „*Sicherheitsinseln vermeiden*“, S. 1-3

Wirtschaftskammer Österreich, Dokument. „*Sicherheit im Gütertransport (im Sinne von Security) – Internationale Regelungen im Vergleich*“, 14.12.2006

Hamann, Ocke. Dokument: „*Sicher ist sicher – Richtlinien zur Transportsicherheit*“, IHK NRW, April 2006

Willems, Heiko. Dokument: „*Sicherheit in der Lieferkette – die Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)*“, Bundesverband der Deutschen Industrie, Mai 2007

Irminger, Peter. Veröffentlichung. „*Mögliche Auswirkungen des ISPS Codes auf haftungsrechtliche und versicherungstechnische Aspekte im Seehandelsrecht*“, Hochschule Bremen, Februar 2003

### Internet

www.bmvbs.de

Arenz, T. Erfahrungen mit der Umsetzung gesetzlicher Sicherungsvorschriften, S. 3

URL: [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungs-vorschriften.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungs-vorschriften.pdf), Zugriff

22.05.2008 [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungs-vorschriften.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungs-vorschriften.pdf)

www.bezreg-duesseldorf.nrw.de

Bezirksregierung Düsseldorf, „ISPS Code“

URL: [http://www.bezreg-duesseldorf.nrw.de/BezRegDdorf/hierarchie/themen/Sicherheit\\_und\\_Ordnung/SPS\\_Code/index.php](http://www.bezreg-duesseldorf.nrw.de/BezRegDdorf/hierarchie/themen/Sicherheit_und_Ordnung/SPS_Code/index.php)  
Zugriff 20.04.2008 <http://www.gl-group.de/>

[www.gl-group.de](http://www.gl-group.de)

Der GLC-Newsletter für Kunden und Geschäftsfreunde, Ausgabe 01/2006, S. 1  
URL: [http://www.gl-group.com/pdf/Certified\\_0106\\_Deutsch.pdf](http://www.gl-group.com/pdf/Certified_0106_Deutsch.pdf), Stand  
10.05.2008 [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungs-vorschriften.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_979651/Erfahrungen-mit-der-Umsetzung-gesetzlicher-Sicherungs-vorschriften.pdf)

[www.iso28000.de](http://www.iso28000.de)

Glossar, „Transportkette“

URL: <http://www.iso28000.de/t.html>, Stand  
29.04.2008 <http://www.iso28000.de/t.html>

Glossar: ISO/PAS 28000:2005

URL: <http://www.iso28000.de/i.html>, Stand 08.04.2008

[www.nps-brd.nrw.de](http://www.nps-brd.nrw.de)

URL: [http://www.nps-](http://www.nps-brd.nrw.de/BezRegDdorf/hierarchie/aufgaben/Abteilung_2/Dezernat_22/ISPS-Code/Rechtsvorschriften.php)

[brd.nrw.de/BezRegDdorf/hierarchie/aufgaben/Abteilung\\_2/Dezernat\\_22/ISPS-Code/Rechtsvorschriften.php](http://www.nps-brd.nrw.de/BezRegDdorf/hierarchie/aufgaben/Abteilung_2/Dezernat_22/ISPS-Code/Rechtsvorschriften.php), Zugriff 10.04.2008

[www.tapaemea.org](http://www.tapaemea.org)

Dokument TAPA FSR 01 JAN 2007 FINAL, S. 9

URL: [http://tapaemea.com/download/public\\_fsr/german\\_fsr.zip](http://tapaemea.com/download/public_fsr/german_fsr.zip), Stand  
01.01.2007

[www.tu-berlin.de](http://www.tu-berlin.de)

Sicherheit in globalen Supply Chains

URL: <http://logistik.wtu-berlin.de/internationalelogistik/sicherheit.html>, Stand  
10.05.2008 <http://logistik.wtu-berlin.de/internationalelogistik/sicherheit.html>

[www.unternehmensberatung.meyer.com](http://www.unternehmensberatung.meyer.com)

Meyer, Heiko. Artikel: „Sicherheitsstandards in der Lieferkette“

URL: [http://www.unternehmensberatung-meyer.com/html/security\\_.html](http://www.unternehmensberatung-meyer.com/html/security_.html), Zugriff  
18.04.2008 <http://logistik.wtu-berlin.de/internationalelogistik/sicherheit.html>

[www.wko.at](http://www.wko.at)

Wirtschaftskammer Österreich, Dokument „Sicherheit im Gütertransport (im Sinne von Security) Internationale Regelungen im Vergleich“, S. 21

URL:

[http://portal.wko.at/wk/dok\\_detail\\_file.wk?AngID=1&DocID=627798&StID=300984](http://portal.wko.at/wk/dok_detail_file.wk?AngID=1&DocID=627798&StID=300984), Stand 14.12.2006 <http://www.zoll.de/>

[www.zoll.de](http://www.zoll.de), Zugriff April-Mai, 2008

### **Präsentationen**

Eggers, Dirk. Präsentation. *„ISPS Code Hintergründe und Ziele“*, GDV-Symposium *„ISPS Code“*, Leipzig, S. 1-23

Biber, Klaus. Präsentation. *„Sicherheitsanforderungen in der Internationalen Transportkette – Der ISPS Code und ISO/PAS 28000“*

Kahlert, Präsentation. *„Sicherheit im Transport – Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte – , Zoll Deutschland“*, November 2007

Loskot, Wilhelm. Präsentation. *„Sicherheitsstandards in der Lieferkette – Einführung und Zertifizierung“* – , Germanischer Lloyd Certification GmbH, 31.01.2008

Roos, Hans-Jürgen. Präsentation. *„Gefahrenabwehr (Terrorismus) im multimodalen internationalen Transport“*, SWH Bremen

### **Gesetze, Verordnungen, behördliche Dokumente**

- VO (EG) Nr. 648/2005
- VO (EG) Nr. 1875/2006
- VO (EWG) Nr. 2913/92 (betrifft Zollkodex der EG)
- ZK-DVO
- Leitlinien *„Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“*, Teil 2

## International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code)

BEITRAG VON LUKAS RYNSKI

### 1. Einleitung

Mit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 ging eine grundlegende Neubewertung der globalen Sicherheitslage einher. Die Terrorismusbekämpfung gehört seitdem zu den wichtigsten Aufgaben der internationalen Staatengemeinschaft. Die USA, als einer der am stärksten betroffenen Staaten, sind die treibende Kraft bei der Initiierung von Maßnahmen zur Abwehr von terroristischen Angriffen. Sie stellten die Weltgemeinschaft vor die Wahl, entweder ihren Forderungen und Vorstellungen hinsichtlich eines terroristischen Bekämpfungsregimes nachzukommen oder sie würden einseitige Maßnahmen treffen, die sich wiederum nachteilig für Staaten auswirken würden, welche Beziehungen zu den USA unterhalten.

### 2. Entstehung und Ziele

Um auf den Druck der USA hin verstärkte Maßnahmen zur externen Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu implementieren, formulierte das Komitee für Maritime Sicherheit (MSC) innerhalb eines Jahres die neuen Richtlinien und subsumierte sie in einem Vorschriftenregelwerk. Diese wurden dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS 74) beigefügt und durch die IMO-Vertragsregierungen während einer diplomatischen Konferenz in London mit Schlussakte vom 12. Dezember 2002 verabschiedet.<sup>75</sup>

Der ISPS Code legt international einheitliche Mindestanforderungen und Inhalte an ein Security Management fest. Die vorgesehenen Maßnahmen richten sich an alle Passagierschiffe sowie Frachtschiffe ab 500 BRZ, alle Hafenanlagen an denen die oben genannten Schiffe anlegen, sowie mobile Offshore Bohrseln.<sup>76</sup>

Dieses völkerrechtliche Übereinkommen ist also von entscheidender Bedeutung für Reedereien und Umschlagbetriebe. Es verpflichtet die maritime Wirtschaft technische und personelle Instrumente zur Abwehr externer Gefahren in die Arbeitsabläufe auf Schiffen und in Häfen einzugliedern. Zentrum der neuen Regelungen ist ein aktives Risikomanagement. Gefährdungspotenziale von Schiffen und Hafenanlagen, die Ziel

---

<sup>75</sup> Roolvink, Martin (2004): Maritime Terrorabwehrmaßnahmen und ihre Auswirkung auf die internationale Handelsschifffahrt – Schwierigkeiten bei Umsetzung und Betrieb des ISPS Codes sowie Lösungsansätze für das Schiffsmanagement. Oldenburg, S. 16.

<sup>76</sup> ISPS Code, Teil A, Punkt 3 ff.

oder Instrument terroristischer Angriffe sein könnten, sollen systematisch bewertet und daraus Maßnahmen abgeleitet werden. Die Umsetzung dieser Richtlinie sollte bis zum 1. Juli 2004 erfolgen.

Der ISPS Code besteht aus zwei Teilen: Dem Teil A, der die verbindlichen Vorschriften enthält und dem Teil B, welcher Empfehlungen zur Umsetzung beinhaltet. Die Vereinigten Staaten haben den zweiten Teil B des ISPS Codes jedoch zur Pflichtmaßnahme erklärt. Schiffe die beabsichtigen in amerikanische Gewässer bzw. Häfen einzulaufen, müssen also die Anforderungen des zweiten Teils erfüllen. Die EU-Kommission hat ebenfalls beschlossen innerhalb der Europäischen Union die meisten Empfehlungen aus dem zweiten Teil verbindlich zu machen, um so einer einheitlichen Regelung beizusteuern.<sup>77</sup>

### 3. Inhalt und Kernforderungen

Im folgenden Teil werden die grundlegenden Elemente des ISPS Codes vorgestellt, die sich an die Reedereien und ihre Schiffe richten.

#### 3.1. Security Level

Um die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen für ein Schiff oder eine Hafenanlage einzuleiten, muss der Flaggen- bzw. Hafenstaat die aktuelle Gefahrenlage einschätzen und daraus abgeleitet den entsprechenden Security Level ausrufen. Der ISPS Code unterscheidet zwischen drei „Security Leveln“<sup>78</sup>. Die folgende Tabelle soll dies genauer veranschaulichen:

4 1 Security Level des ISPS-Codes (Darstellung nach Roolvink, S. 21)

<b>Security Level 1 (Normaler Betrieb)</b>	<b>Security Level 2 (Erhöhte Gefahr)</b>	<b>Security Level 2 (Konkrete Gefahr)</b>
Keine Hinweise auf akut drohende Gefährdungen oder Sicherheitsrisiken.	Erhöhtes Risiko aufgrund Informationen über ein möglicherweise sicherheitsrelevantes Ereignis.	Konkrete Hinweise auf ein bevorstehendes sicherheitsrelevantes Ereignis, auch wenn das genaue Ziel nicht bekannt ist.
Die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen konzentrieren sich auf Zugangskontrollen, die Sicherung sensibler Bereiche an Bord sowie die routinemäßige Überprüfung von Personen, Gepäck und Ladung.	Maßnahmen umfassen intensivere Kontrollen, die Beschränkung von Zugangspunkten, die Begleitung von Besuchern auf dem Schiff sowie die vollständige oder teilweise Durchsuchung des Schiffes.	Ausnahmesituation, bei der lt. ISPS Code die Lade- und Löscharbeiten eingestellt, das Schiff verholt, ggf. evakuiert und durchsucht werden sollen.

<sup>77</sup> Drews, Martin; Broger, Eduard (2005): Der Internationale Code für Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code). Potsdam, S. 5.

<sup>78</sup> ISPS Code, Teil A, Punkt 2.1.9 ff.

## 3.2. Die Anforderungen an den Schiffsbetreiber

### 3.2.1. Company Security Officer (CSO)

Jede Rederei hat einen Beauftragten zur Gefahrenabwehr zu benennen.<sup>79</sup> Dieser sog. Company Security Officer nimmt unter Anderem folgende Aufgaben wahr:

- Durchführung von Risikobewertungen für das Schiff
- Sicherstellung der Ausarbeitung des „Ship Security Plans“ sowie dessen Vorlage zur Genehmigung, Umsetzung und Pflege
- Veranlassung regelmäßiger interner Prüfungen und Beseitigung von Mängeln, die dabei erkannt werden
- Stärkung des Bewusstseins und der Wachsamkeit der Mitarbeiter an Land und auf See bzgl. der Existenz externer Gefahren
- Organisation und Durchführung geeigneter Ausbildungs- und Trainingsmaßnahmen für das Seepersonal<sup>80</sup>

### 3.2.2. Ship Security Officer (SSO)

Auf jedem Schiff muss ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr benannt werden.<sup>81</sup> Der sog. Ship Security Officer ist mitunter zuständig für die regelmäßige Überprüfung der Sicherheitsmaßnahmen an Bord, die Umsetzung und Modifizierung des Gefahrenabwehrplans, die Koordination des Umschlags von Ladung und Ausrüstung hinsichtlich externer Bedrohungen, die Meldung aller sicherheitsrelevanter Ereignisse sowie die Instandhaltung und ständige Einsatzbereitschaft der Sicherheitsausrüstung.

### 3.2.3. Ship Security Assessment (SSA)

Die Risikobewertung für das Schiff ist ein Kernelement des ISPS Codes.<sup>82</sup> Sie gilt als Grundlage für die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr (Ship Security Plan). Die Gesamtverantwortung für Organisation und Dokumentation des SSA trägt der CSO, wobei er die Risikobewertung nicht zwingend persönlich vornehmen muss.

Das Ziel der Risikobewertung ist die Analyse der potenziellen Bedrohung eines bestimmten Schiffes und seiner Ladung, Anlagen und sensiblen Bereiche. Zu einem SSA sollen nicht nur schiffsbezogene Angaben sondern auch Informationen über die Gefahrenlage in Häfen und Fahrtgebieten herangezogen werden, in denen sich das Schiff üblicherweise befindet. Die Analyse der weltweiten Bedrohungslage ist daher ein elementarer Teil des Risikogutachtens. Grundsätzlich ist im Rahmen der Risikoabschätzung zu überlegen, ob das Schiff primär selber Ziel eines Angriffs durch Dritte

---

<sup>79</sup> ISPS Code, Teil A, Punkt 11.

<sup>80</sup> Roolvink, S. 23.

<sup>81</sup> ISPS Code, Teil A, Punkt 12.

<sup>82</sup> ISPS Code, Teil B, Punkt 8.10 ff.

oder als Instrument für einen Anschlag genutzt werden könnte. Zu Beginn der Erstellung des Risikogutachtens sollte die Sondierung möglicher Motive stehen, welche das betreffende Schiff aufgrund seiner individuellen Merkmale (Typ, Einsatzgebiet, Flagge etc.) für Dritte zu einem bevorzugten Ziel werden lassen könnten. Eine anschließende Bestandsaufnahme soll die Bauweise des Schiffes, die Lage von zugangsbeschränkten Bereichen, die Laderäume, die Stores für Proviant und Ausrüstung, die Anzahl der Besatzungsmitglieder sowie die bereits vorhandenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr berücksichtigen. Der ISPS Code betont an verschiedenen Stellen, dass den Zugangspunkten des Schiffes bei der Bestandsaufnahme besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.<sup>83</sup>

Die Prüfung der bereits bestehenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr (bspw. Zugangskontrollen, Sicherheitstüren, Beleuchtung) sowie die Festlegung besonders schutzbedürftiger Personen und Betriebsabläufe zählen zu weiteren Schritten während der Erstellung der Risikobewertung für das Schiff.<sup>84</sup>

#### **3.2.4. Ship Security Plan (SSP)**

Jedes Schiff muss einen Ship Security Plan an Bord mitführen. Dieser muss u. a. folgende Informationen beinhalten:<sup>85</sup>

- Organisationsstruktur der Gefahrenabwehr an Bord
- Maßnahmen, die verhindern, dass Waffen oder gefährliche Stoffe, deren Mitführen nicht genehmigt ist, an Bord gebracht werden
- Benennung der zugangsbeschränkten Bereiche und Maßnahmen, die den unerlaubten Zugang zu diesen Bereichen verhindern
- Maßnahmen zur Verhinderung des unerlaubten Zugangs zum Schiff
- Verfahren zur Reaktion auf Bedrohungssituationen bei verschiedenen Gefahrenstufen, zur Evakuierung, zur Durchführung von Ausbildungsmaßnahmen, zur regelmäßigen Überprüfung des Plans, zur Meldung sicherheitsrelevanter Ereignisse etc.
- Namen von CSO und SSO sowie die Kontaktmöglichkeiten zur ständigen Erreichbarkeit des Company Security Officers

---

<sup>83</sup> ISPS Code, Teil B, Punkt 8.5 ff.

<sup>84</sup> ISPS Code, Teil B, Punkt 8.6 ff.

<sup>85</sup> ISPS Code, Teil A, Punkt 9.4.

### 3.3. Die Anforderungen an den Hafentreiber<sup>86</sup>

#### 3.3.1. Sicherung des Hafentreibs

Gemäß dem aktuellen Security Level muss der Hafentreib die Maßnahmen ergreifen, die im Port Facility Security Plan festgelegt sind. Werden höhere Level festgelegt, muss der Hafentreib zusätzlich den Weisungen der Behörden folgen. Bei Änderungen des Security Levels muss sich der Hafentreib mit den Schiffsleitungen der im Hafen liegenden Schiffe abstimmen. Die Sicherungsmaßnahmen sollen möglichst geringe Auswirkung bzw. Verzögerung auf die Passagiere, das Schiff, Güter und Dienstleistungen haben.

#### 3.3.2. Port Facility Security Assessment

Die Sicherheitsbeurteilung ist ein wichtiger Teil der Entwicklung eines Sicherheitsplans. Diese soll ausschließlich durch kompetente Personen mit der Fähigkeit, die Sicherheit des Hafentreibs bewerten zu können, durchgeführt werden. Ungeklärt ist derzeit, ob die Sicherheitsbeurteilung durch den Hafenstaat direkt ausgeführt oder durch den Hafentreib selbst vorgenommen wird. Es sollen Aufzeichnungen über die Beurteilung geführt und aufbewahrt werden.

#### 3.3.3. Port Facility Security Plan

Jeder Hafentreib muss einen durch den jeweiligen Staat genehmigten Sicherheitsplan haben. Der Plan enthält Vorkehrungen für die drei Security Level. Der Plan muss dabei mehrere Punkte abdecken, unter anderem Maßnahmen zur Vorbeugung und Verhütung, Verfahren zur Evakuierung, Festlegung von Pflichten des Personals usw.

#### 3.3.4. Port Facility Security Officer

In jedem Hafentreib muss ein Sicherheitsoffizier ernannt werden. Zu seinen Aufgaben gehören unter anderem die Sicherheitsinspektionen, Pflege und Umsetzung des Sicherheitsplans, Meldung von Vorfällen usw.

#### 3.3.5. Schulung und Übungen

Der Sicherheitsoffizier des Hafentreibs und betroffenes Personal müssen über ausreichende Kenntnisse verfügen und Schulungen erhalten haben. Sicherheitsübungen müssen mindestens in jedem Kalenderjahr stattfinden, so dass der Abstand nicht mehr als 18 Monate beträgt.

## 4. Umsetzung des ISPS Codes

Die hohe Komplexität des ISPS Codes und die unilaterale Auslegung der Gesetzestexte durch die einzelnen Flaggenstaaten stellt eine enorme bürokratische

---

<sup>86</sup> Drews, Martin; Broger, Eduard, S. 8.

sowie technische Herausforderung dar. Die unterschiedlichen Interpretationen führen zu unterschiedlichen Genehmigungsverfahren für Gefahrenabwehrpläne seitens der Flaggenstaaten. Die Folgen der Unterschiede in den Verfahren waren und sind Unsicherheiten, Zeitverluste und zusätzliche Kosten für die betroffenen Unternehmen.

Zu diesen Unternehmen zählen nicht nur die Reedereien, sondern auch die Hafentreiber. So litten die Umschlagsunternehmen ebenfalls unter massiven Informationsdefiziten von Seiten der zuständigen Behörden. Daher konnten viele Verwaltungen die Unternehmen über Monate hinweg nur mit unvollständigen Informationen über die spezifischen nationalen Anforderungen an die neuen Terrorabwehrmaßnahmen versorgen. Zudem standen für die Umsetzung der Vorschriften des Regelwerks weniger als 19 Monate zur Verfügung.<sup>87</sup>

#### **4.1. Auswirkung auf Reedereien und Häfen**

Der ISPS Code verursacht zusätzliche Kosten für Schiffsmanagementgesellschaften und Reedereien und führt somit zu negativen kommerziellen Konsequenzen. So betragen allein die Umsetzungskosten des Codes für die Welthandelsflotte nach Angaben der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) etwa 1,3 Mrd. \$ (ohne Fahrgastschiffe). Jährlich müssen schätzungsweise noch 700 Mio. \$ für Wartungszwecke bereitgestellt werden. Die technische Nachrüstung der Schiffe und zusätzliche Personalkosten beanspruchen den größten Teil der Mittel. Allein in Deutschland hat die Umsetzung der Abwehrmaßnahmen nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder 80 Millionen € gekostet. Weitere Kosten, die auch indirekt anfallen können (z. B. Auftragsausfälle oder Verlust des Kaskoversicherungsschutzes bei festgestellten Sicherheitsmängeln), sind zu erwarten. So können bereits minimale Mängel im ISPS-System als Verstoß gewertet werden. Die Konsequenz wäre ein Ein- bzw. Auslaufverbot für das Schiff. Besonders streng gehen in solchen Fällen die US-Behörden vor.

Des Weiteren müssen alle Schiffe dem Zielhafen nachweisen können, in welchen zehn Häfen sie zuletzt angelegt haben. Wenn einer dieser Häfen die SOLAS – Anforderungen nicht erfüllt, kann das ebenfalls gravierende Folgen nach sich ziehen. Die Hafentreiber sind ebenfalls auf die Ausführung und genaue Einhaltung von Vorschriften angewiesen, weil sie sonst mit ähnlichen Konsequenzen rechnen müssen, wie die Schiffe. Im Rahmen der IMO wurde eine Datenbank errichtet, die widerspiegelt, welche Länder die Gefahrenabwehrregelungen erfüllen und welche nicht.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Drews, Martin; Broger, Eduard, S. 9 f.

<sup>88</sup> Ebd., S. 10 f.

#### 4.2. Auswirkung auf die Arbeit an Bord von Schiffen

Die Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen an Bord erfolgt durch die Schiffsbesatzung, welche laut ISPS Code für die Durchführung der Maßnahmen zur externen Gefahrenabwehr vor Ort zuständig ist. Die Umsetzung der Vorschriften führt zu einer weiteren Steigerung der bereits enormen Arbeitsbelastung des seefahrenden Personals. So müssen Besatzungsmitglieder für die Bedienung neuer Sicherheitsanlagen an Bord ausgebildet werden. Ferner muss durch die Besatzung eine permanente Kontrolle der Gangway erfolgen. Auch Proviant und neu gelieferte Ausrüstung müssen vor dem Auslaufen einer exakten Kontrolle unterzogen werden.<sup>89</sup>

#### 5. Kritik am ISPS Code

Der ISPS Code wird von vielen Stellen kritisch betrachtet. Viele Seeverkehrsrechtsexperten bemängeln, dass der Code unübersichtlich und unklar verfasst ist. Die daraus folgende unterschiedliche Auslegung der Flaggenstaaten führt dazu, dass keine einheitlichen Sicherheitsstandards festgelegt werden. Potentielle Angreifer könnten somit Schwachstellen einzelner Mitgliedsstaaten ausnutzen.

Um wirtschaftliche Beziehungen zu Industrienationen aufbauen zu können, werden kleinere Staaten genötigt die Auflagen des ISPS Codes zu erfüllen. Dabei stellen die hohen Umsetzungskosten viele dieser Länder vor große Schwierigkeiten.

Ebenfalls wird die Wirksamkeit der ISPS Codes vor terroristischen Angriffen schützen zu können angezweifelt. Es wird angeführt, dass Gefahrenabwehrpläne oder Zugangskontrollen bewaffnete Terroristen und Piraten nicht von ihren Taten abschrecken können.

In Anbetracht des hohen finanziellen und bürokratischen Aufwandes für Reedereien und Hafenbetreibern sowie der erhöhten Arbeitsbelastung für die Schiffsbesatzung, muss zunächst abgewogen werden, inwieweit der ISPS Code tatsächlich sein primäres Ziel der Terrorabwehr erfüllt.

---

<sup>89</sup> Drews, Martin; Broger, Eduard, S. 11 f.

## 6. Quellenverzeichnis

### Literatur

Drews, Martin; Broger, Eduard (2005): *Der Internationale Code für Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code)*.

Roolvink, Martin (2004): *Maritime Terrorabwehrmaßnahmen und ihre Auswirkung auf die internationale Handelsschifffahrt – Schwierigkeiten bei Umsetzung und Betrieb des ISPS Codes sowie Lösungsansätze für das Schiffsmanagement*. Oldenburg.

ISPS Code, Teil A.

ISPS Code, Teil B.

## Havarie – Betrachtung von Seeunfällen im Baltischen Raum

BEITRAG VON ANETT GRASNICK UND KATERINA RADTKE

### 1. Einleitung

Der vorliegende Abschnitt des Projektberichtes befasst sich mit Havarien auf See. Als Havarie, oft auch Haverei genannt, wird im Allgemeinen ein Seeunfall durch Kollision, eine Grundberührung oder durch ein anderes, das Schiff schädigendes Ereignis bezeichnet. Im Seehandelsrecht werden unter dem Begriff Verluste und Schäden eines Schiffes oder seiner Ladung während der Seereise verstanden.<sup>90</sup> Da in der Projektgruppe über den endgültigen Transportweg, den die fiktive Ware passieren sollte, bis dato nicht entschieden wurde, liegt der Betrachtungsschwerpunkt auf der Nord- und insbesondere auf der Ostsee.

Anhand von sich regelmäßig ereignenden, zum Teil schweren Seeunfällen wie beispielsweise der „Pallas“ (1998) und der „Baltic Carrier“ (2001), wird die aktuelle Relevanz des Begriffs „Schiffssicherheit“ deutlich. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Schiffsunfälle verheerende Folgen nach sich ziehen können. Zum einen kann die Umwelt nachhaltig zerstört werden und zum anderen ergeben sich für Reedereien, Schiffseigner und Unternehmen sowie für Drittbeteiligte, gemeint ist hiermit vor allem der Fischerei- und Tourismussektor, hohe ökonomische Schäden.

Nachfolgend werden Risiken, die sich für die Schiffs- und Transportsicherheit im Baltischen Raum ergeben, näher beleuchtet. Diesbezüglich ist es unabdingbar auf die Ursachen, die zu schwerwiegenden Seeunfällen führen können, einzugehen. Des Weiteren werden mehrere Sicherheitsmaßnahmen vorgestellt, die auf Grundlage spezifischer Richtlinien, welche durch die International Maritime Organization (IMO) erlassen wurden, von den Flaggenstaaten und Schiffseignern verbindlich umzusetzen sind. Schließlich werden rechtliche Grundlagen auf nationaler Ebene aufgezeigt. Sie sollen klären, welche Behörden im Falle einer Havarie für die Gefahrenabwehr im deutschen Küstenbereich sowie in nationalen Binnengewässern zuständig sind. Hier wird explizit die Rolle des Havariekommandos dargestellt.

---

<sup>90</sup> Vgl. <http://lexikon.meyers.de/meyers/Havarie>, Stand 06.07.2008.

## 2. Seeverkehr im Baltischen Raum

### 2.1. Frachtströme auf der Ostsee

Die Ostsee wird durch die Anrainerstaaten Deutschland, Polen, Dänemark, Lettland, Litauen, Estland, Russland, Finnland sowie Schweden begrenzt und kann „inzwischen fast [...] als ein EU-Binnenmeer“<sup>91</sup> bezeichnet werden. Sie gilt als eines der am stärksten befahrenen Gewässer der Welt. Mit etwa 400 Mio. Tonnen Jahrestransport werden fast ein Viertel des Im- und Exportes der Ostseeanrainerstaaten über die Ostsee bewältigt. Das sind fast sieben Prozent des mengenmäßigen Weltseeverkehrs. Es befinden sich zu jedem Zeitpunkt durchschnittlich 1.800 Schiffe mit über 300 BRT<sup>92</sup> auf der Ostsee. Anhand der Abbildung ist ein klarer Anstieg des Seegütertransportes zwischen 1994 und 2005 in der Ostsee zu erkennen. Im Vergleich zu anderen europäischen Seeverkehrsregionen verzeichnet die Ostsee den höchsten Gesamtumschlag in den deutschen Häfen.

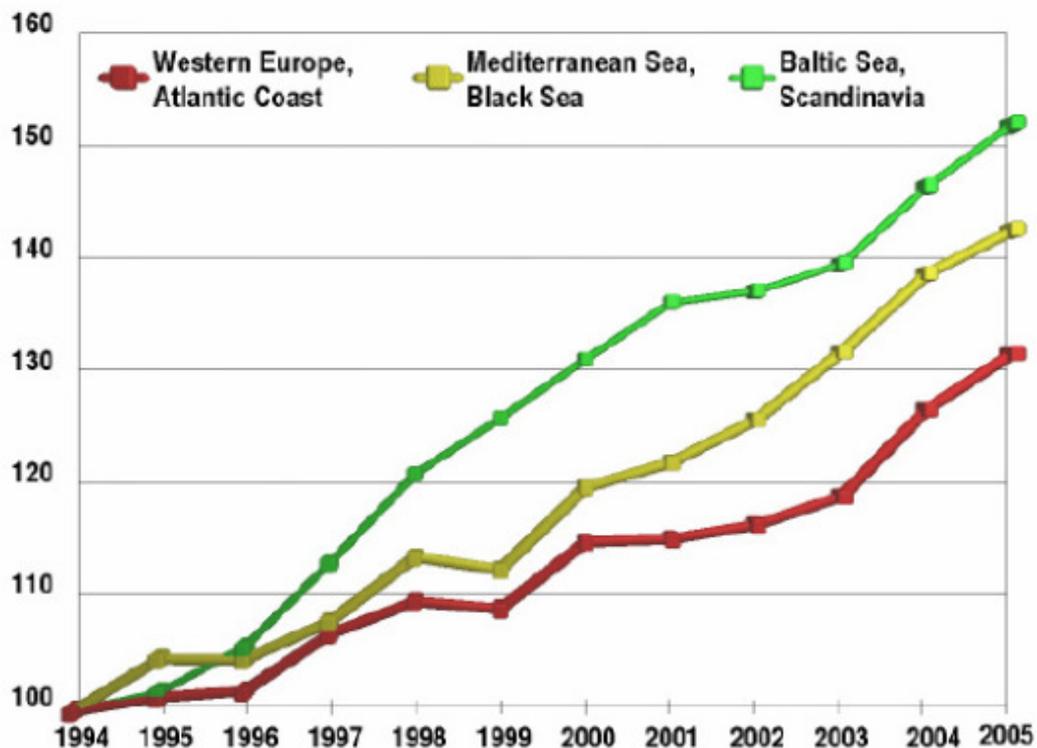
5 ISL Market Analysis 2006, World Port Development

Quelle: ISL Market Analysis 2006, World Port Development

---

<sup>91</sup> Reh, Werner/Lange, Beate (2007), S III

<sup>92</sup> BRT ist die Abkürzung von Bruttoregistertonne, wobei dieser Begriff jedoch veraltet ist und durch Bruttoreaumzahl (BRZ) ersetzt wurde. Die BRZ gibt das Volumen eines Schiffes und damit die Schiffgröße an. Nach ihr werden unter anderem Hafen-, Lotsen- und Kanalgebühren berechnet. Vgl. Rehme, Wolfgang (2000)



Es wird davon ausgegangen, dass der See- bzw. Frachtverkehr in den nächsten Jahren weiter ansteigen wird. Die Güterströme lassen sich in ostseeintern und ostseeextern unterscheiden, wobei der Großteil der Vollcontainerverkehre sich vorwiegend auf dem ostseeexternen und Ro-Ro-Schiffe<sup>93</sup> sowie Fähren auf dem internen befinden. Die mengenmäßig größten Frachtströme bewegen sich im ostseeexternen Bereich auf der Ost-West-Relation. Sie stellen circa  $\frac{3}{4}$  des gesamten Ostseeverkehrs dar. Nord-Süd-Verkehre finden in einem weitaus geringeren Umfang statt.<sup>94</sup>

## 2.2. Risiken für die Schiffs- und Transportsicherheit

Die durchschnittliche Meerestiefe der Ostsee beträgt 55 m. Insgesamt ist sie ein sehr enges und flaches Meer. Der maximal mögliche Tiefgang für Schiffe beträgt 17 Meter bei normalen Wetter- und Windverhältnissen. Aufgrund einer hohen Anzahl von Meerengen wie beispielsweise Großer und Kleiner Belt, Fehmarnbelt, Kategat sowie Kadetrinne und der künstlich angelegte Nord-Ostsee-Kanal birgt die Ostsee Gefahren für Schiffe, deren Besatzung und nicht zuletzt für die zu befördernde Ware. Einige dieser Meerengen stellen die Aus- bzw. Einfahrt zur Ostsee dar. Das bedeutet, dass jedes Schiff diese passieren muss um an die deutschen Häfen zu gelangen. Dementsprechend sind sie durch eine hohe jährliche Anzahl an Schiffsbewegungen

<sup>93</sup> Ro-Ro-Verkehre bezeichnen Transporte, die durch eigenen Antrieb über eine Rampe auf das Schiff gelangen, wie beispielsweise Pkws, Lkws und Züge. „Ro-Ro“ bedeutet hierbei roll on, roll off. Vgl. Reh, Werner/Lange, Beate (2007), S 27.

<sup>94</sup> Vgl. Reh, Werner/Lange, Beate (2007) und August, Michael (2004).

gekennzeichnet. Die Kadetrinne, die als gefährliche Schiffsroute gilt, und der Nord-Ostsee-Kanal verzeichnen jährlich ungefähr 55.000 (Fährverkehr nicht eingerechnet) bzw. 43.000 Schiffsbewegungen. Wobei der mögliche Tiefgang in den Meerengen weitaus geringer ist als auf offener See. Im Nord-Ostsee-Kanal liegt er zurzeit bei 7,5 m. Die hohe Verkehrsdichte in Verbindung mit den spezifischen ozeanographischen und ökologischen Bedingungen birgt ein erhöhtes Unfallrisiko für den Schiffsverkehr. Nach einem Bericht der Landesregierung Schleswig-Holstein ereigneten sich zwischen 1995 und 2000 ungefähr 220 Schiffsunfälle auf der Ostsee. Das sind 44 Unfälle pro Jahr.<sup>95</sup> Aufgrund einer weiteren Studie, die von der Helcom (Helsinki Commission) durchgeführt wurde, wird deutlich, dass in Zukunft die Schiffsunfälle ansteigen werden. Die folgende Abbildung<sup>96</sup> zeigt die Anzahl der Unfälle im Zeitraum von 2000 bis 2004 im Baltischen Raum. Danach erfolgten durchschnittlich 75 Schiffsunfälle pro Jahr. Das ist ein Anstieg von 31 Unfällen.

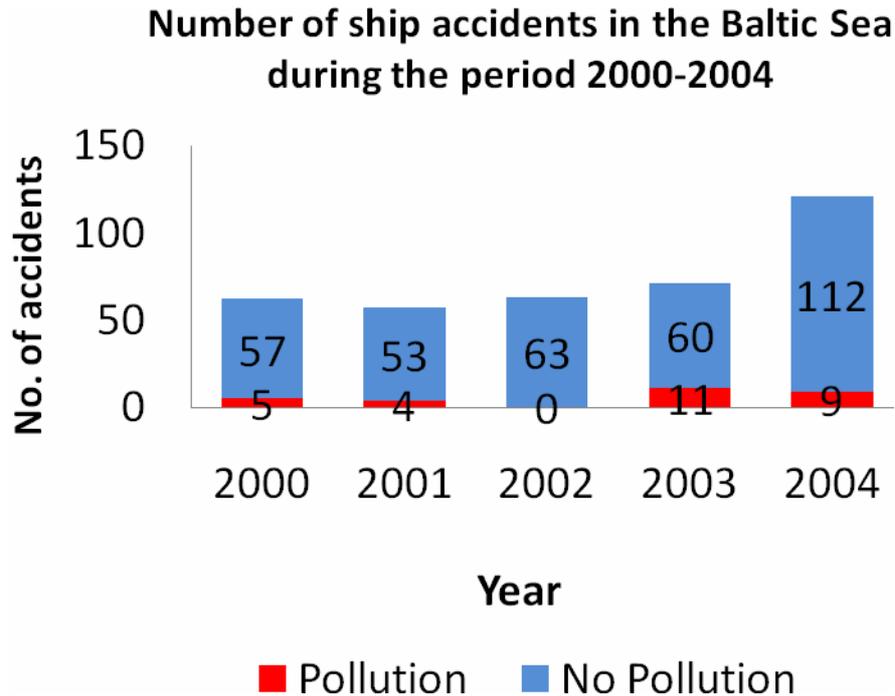
---

<sup>95</sup> Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006)

<sup>96</sup> HELCOM, BSAP (2006)

6 erstellt nach Helcom, BSAP (2006)

Quelle: erstellt nach HELCOM, BSAP (2006)



### 3. Ursachen

Auf Grundlage des IMO-Code A.849(20)<sup>97</sup> wurde in Deutschland 2002 das Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – SUG) erlassen. Gemäß § 1 des Gesetzes in Verbindung mit § 7 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt müssen bestimmte schaden- oder gefahrenverursachende Vorkommnisse, die beispielsweise zum Tod von Menschen, zum Verlust oder zur Kollision eines Schiffes oder zu maritimen Umweltschäden führen, der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) vom Schiffsführer oder einem anderen Besatzungsmitglied gemeldet werden. Laut den Jahresstatistiken der letzten vier Jahre, die von der BSU erstellt wurden, stellen Kollisionen die Hauptursache für Havarien von unter Bundesflagge fahrenden Schiffen dar.<sup>98</sup> Die Helcom dagegen bezieht ihre Aussagen auf Unfälle aller Schiffe unabhängig von ihrer Beflaggung. Demnach sind Grundberührungen mit 53 % die Hauptursache, gefolgt von Kollisionen mit 23 %.<sup>99</sup> Der Verband Deutscher Reeder gibt als Ursache „Probleme im Safetybereich“ an, die im Endeffekt auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Meist seien Fehler beim

<sup>97</sup> Die International Maritime Organization (IMO) wurde 1948 durch die UN genehmigt, 1982 erhielt sie ihre aktuelle Bezeichnung. Zurzeit hat die IMO 167 Mitglieder. Sie ist zuständig für die Schiffssicherheit und den maritimen Umweltschutz. Diesbezüglich erarbeitet sie Richtlinien und Empfehlungen, deren Umsetzung und Überwachung aber den jeweiligen Flaggenstaaten obliegt. Vgl. <http://www.imo.org/>, Stand 09.08.2008.

<sup>98</sup> Vgl. [http://www.bsu-bund.de/cln\\_005/DE/Home/homepage\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.bsu-bund.de/cln_005/DE/Home/homepage__node.html?__nnn=true), Stand 09.07.2008

<sup>99</sup> Vgl. Reh, Werner/Lange, Beate (2007), S 14.

Navigieren oder bei der Stauung der Ladung ausschlaggebend. Aber auch technisches Versagen spiele eine Rolle. So ist zum Beispiel bei einer defekten Ruderanlage die Manövrierfähigkeit stark beeinträchtigt. Hinzu kommen noch unvorhersehbare Ereignisse wie starke Unwetter, Stürme und Fluten, die unter dem Begriff „Höhere Gewalt“ zusammengefasst werden können. Schließlich ist kritisch anzumerken, dass technische Faktoren als Ursache für Schiffsunfälle nach und nach von ökonomischen abgelöst werden.<sup>100</sup>

Darunter zählt unter anderem die Einführung von offenen Registern. Diese ermöglichen es den Schiffseigentümern ihre Schiffe in jedem beliebigen Staat zu registrieren und unter so genannten „Billigflaggen“ oder auch „Gelegenheitsflaggen“ fahren zu lassen. Gemäß Artikel 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SrUe) legt jeder Staat die Voraussetzungen fest, die von den Schiffen erfüllt werden müssen um unter ihrer Staatenflagge fahren zu dürfen und deren Staatszugehörigkeit zu erlangen. Dabei wird gefordert, dass „zwischen dem Staat und dem Schiff [...] eine echte Verbindung bestehen“<sup>101</sup> muss. Dies ist jedoch meist nicht der Fall. So stellt sich die Frage nach einer echten Verbindung, wenn sich ein englisches Schiff in dem Register von Panama eintragen lässt.

Laut einem Arbeitsdokument des Europäischen Parlamentes sind hohe Lizenzgebühren, Tarife, Steuern sowie Sicherheitsanforderungen Gründe für die Registrierung in anderen Staaten.<sup>102</sup> Des Weiteren sind gemäß Artikel 94 SrUe die Schiffe, welche auf hoher See fahren, der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates unterworfen. Abgesehen von außergewöhnlichen Situationen hat nur der Flaggenstaat das Recht ein Schiff auf hoher See zu entern oder anderweitig zu überprüfen. So sind deutsche, nationale Vorschriften folglich nur für Schiffe unter der eigenen Flagge verbindlich, die aber, wenn sie sich in Hoheitsgewässern anderer Länder befinden, nicht uneingeschränkt gelten. Folglich würden sie wiederum nicht für Schiffe unter fremder Flagge gelten, selbst dann nicht, wenn sie in die Deutsche Bucht oder Ostsee einfahren. Denn hier gelten die völkerrechtlichen Grundsätze der Freiheit der Meere auf Hoher See und der freien Durchfahrt durch fremde Hoheitsgewässer. Ferner sind, laut Artikel 94 SrUe, die Staaten verpflichtet internationale Übereinkommen wie beispielsweise das SOLAS-Übereinkommen<sup>103</sup> bezogen auf die

<sup>100</sup> Vgl. Bornemann, Silke/ Habrecht, Jens-Peter/ Kaps Hermann (1999), S 73 f.

<sup>101</sup> Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, Vom 10. Dezember 1982 BGBl. 1994 II S. 1798.

<sup>102</sup> Mc Kenna, Patricia (2001), S 2

<sup>103</sup> Die erste Fassung von der International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) entstand 1913, die letzte 1974. Sie erlässt Richtlinien, die sich mit Sicherheitsaspekten bezogen auf Besatzung, Ladung, Technik und vorhandenen Rettungsmittel eines Schiffes befassen. Vgl. [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=647](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647), Stand 09.07.2008

Gewährleistung der Sicherheit auf See einzuhalten und umzusetzen. Dies betrifft vor allem die Seetüchtigkeit der Schiffe, die Arbeitsbedingungen an Bord sowie Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen der Schiffsbesatzungen. Einige Staaten wie zum Beispiel Panama, Liberia und die Philippinen sind bekannt dafür, dass sie Schiffe, die unter ihrer Flagge fahren, nicht kontrollieren. Die Schiffe werden somit nicht der so genannten Flaggenstaatkontrolle unterzogen. So ist die Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr mbH der Auffassung, dass „die Flaggenstaatenkontrolle [...] sich als weitgehend unwirksam erwiesen hat, da ein nicht geringer Teil dieser Flaggenstaaten zu den sog. "Flags of Convenience" gehört und nicht imstande bzw. nicht gewillt ist, die entsprechenden IMO Regularien auch angemessen auf den Schiffen ihrer Flagge zu überwachen und durchzusetzen.“<sup>104</sup> Diverse Seerechtsübereinkommen werden missachtet. Bestehende Schutzverträge in den eigentlichen Staaten werden demnach ausgehebelt und umgangen. Dies führt dazu, dass zum Beispiel die Besatzungsmitglieder eines Schiffes aus Herkunftsländern mit geringen Lohnkosten rekrutiert werden und folglich unterschiedliche Sprachen und unzureichende Qualifikationen aufweisen.<sup>105</sup>

Im Bereich des Öltransportes werden wichtige Bestimmungen der IMO nicht umgesetzt. Im Jahr 1992 wurde auf erhöhten Druck der EU das MARPOL-Übereinkommen<sup>106</sup> dahingehend verändert, dass Öltanker nur noch mit Doppelhüllen fahren dürfen. Es schreibt die beschleunigte schrittweise Abschaffung von Einhüllentankschiffen bis 2015 vor.<sup>107</sup> In einer Gefahrensituation kann die fehlende Umsetzung der Regelungen im Zweifelsfall zu einem Seeunfall mit verheerenden Folgen führen.

#### **4. Vorkehrungen zur Senkung der Unfallrisiken auf internationaler Ebene**

Schiffssicherheit ist Gegenstand sehr vieler internationaler sowie nationaler Regelungen. Die hier nicht darstellbare Regelungsdichte von über dreißig IMO-Konventionen,<sup>108</sup> zahlreichen EU-Richtlinien und Verordnungen, Empfehlungen der Helcom ebenso wie das deutsche Schifffahrtsrecht sind in ihrem vollen Umfang kaum noch zu überschauen, während gleichzeitig eine zunehmende Flut von neuen Vorschlägen, wie der Schiffsbetrieb sicherer zu gestalten ist, die Fachwelt beschäftigt.

<sup>104</sup> Vgl. Bornemann, Silke/ Habrecht, Jens-Peter/ Kaps Hermann (1999), S. 157.

<sup>105</sup> Die Ausbildung von Besatzungsmitgliedern ist durch die IMO in den „Standards of Training, Certification and Watchkeeping“ in der Fassung von 1995 (STCW 95) geregelt.

<sup>106</sup> Das MARPOL- Übereinkommen ist ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt durch Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Es wurde 1973 beschlossen, in der Fassung des Protokolls von 1978 abgeändert und trat 1983 in Kraft.

Vgl. [http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/MARPOL\\_Umweltuebereinkommen/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/MARPOL_Umweltuebereinkommen/index.jsp), Stand 10.07.2007.

<sup>107</sup> Vgl. <http://europa.eu/scadplus/leg/de/lvb/l24231.htm>, Stand 09.07.2008.

<sup>108</sup> Aktuelle Aufstellung aller in Kraft gesetzten IMO-Konventionen unter [www.imo.org](http://www.imo.org).

Die Tatsache ist, dass es keinen Mangel an Vorschriften gibt. Im Gegenteil besteht sogar die Gefahr der Überregelung. Zudem fehlt es, wie bereits erwähnt, an nationaler Umsetzung, Durchsetzung, Kontrolle und Sanktionen bei Versäumnissen oder Missachtung der Vorschriften, was ein zusätzliches Sicherheitsrisiko darstellt.

#### **4.1. Organisatorische Maßnahmen**

Die Weltschiffahrtsorganisation IMO ist die zuständige Einrichtung für einheitliche internationale Schifffahrtsvorschriften. Seit ihrer Gründung sind mehrere Regelungen, so genannte Konventionen erlassen worden, welche die Sicherheit auf See erhöhen bzw. gewährleisten sollen.

In der Gesamtbetrachtung aller IMO-Vorschriften drängt sich dennoch bedauerlicherweise die Feststellung auf, dass viele wichtige Instrumente und Regelungen gar nicht oder erst verspätet in Kraft treten, weil die Ratifikation durch eine ausreichende Zahl von Staaten fehlt. Daneben gibt es die Gruppe der Übereinkommen, die sich noch im Beratungsverfahren befinden oder laufend überarbeitet werden. Gelegentliche Vorwürfe, die IMO sei aufgrund ihrer vielen Mitgliedstaaten mit unterschiedlichsten Interessen zu schwerfällig und handlungsunfähig, könnten durchaus als berechtigt angesehen werden, da die Staaten viel zu langsam ratifizieren und Richtlinien in das nationale Recht umsetzen, obwohl, um Änderungen zu beschließen, die Möglichkeit besteht, diese Neuerungen im Verfahren der schweigenden Zustimmung (tacit acceptance)<sup>109</sup> sehr zügig voranzubringen. Die UN-Vollversammlung hat in ihrem regelmäßigen Seerechtsbericht 2003 in aller Deutlichkeit den Unwillen und die Unfähigkeit der Staaten zur Ratifikation und Umsetzung wichtiger Seerechtsregelungen abgemahnt. Hier hätten es beispielsweise die EU Staaten selbst in der Hand, durch ihre Verhandlungsmacht und somit durch eigene Ratifikationen neue Konventionen zügiger in Kraft zu setzen.<sup>110</sup> Stattdessen betreibt die EU nach Meinung vieler Beobachter ein eigenes politisches Spiel in Konkurrenz zur IMO und verfolgt eigene Interessen zur Kompetenzerweiterung gegenüber den Mitgliedstaaten und der IMO.

Um ein aktuelles Bild über die Rechtslage zu vermitteln, sollen nachfolgend mehrere sicherheitsverbessernde Maßnahmen im Seeverkehr vorgestellt und beschrieben werden.

---

<sup>109</sup> Jenisch, Uwe (2006), S. 14.

<sup>110</sup> Ebd.

#### **4.1.1. Lotsenannahme und Lotsenannahmepflicht**

Die internationale Schifffahrtsorganisation IMO hat für Meeresgebiete mit besonderen Gefährdungslagen die Empfehlung der Lotsenannahme ausgesprochen bzw. die Lotsenannahmepflicht verhängt. Die westliche Ostsee und Meerengen wie der Nord-Ostsee-Kanal oder die Kadetrinne gehören zu den so genannten „Particular Sensitive Sea Areas“ (PSSA). Im Sinne der IMO sind PSSA Meeresgebiete, die aufgrund ihrer ökologischen, ökonomischen, kulturellen oder wissenschaftlichen Bedeutung und ihrer spezifischen Empfindlichkeit gegenüber schädlichen Auswirkungen des Schiffverkehrs eines besonderen Schutzes durch die IMO bedürfen. Die Anerkennung eines Meeresgebietes als PSSA ermöglicht es der IMO besondere Maßnahmen für das Gebiet festzulegen. Diese können neben der Lotsenannahmepflicht auch die Festlegung von Verkehrstrennungsgebieten<sup>111</sup>, Zwangswegen oder Sperrgebieten bedeuten.<sup>112</sup> Für Gebiete, die nicht unter den PSSA fallen, kann durch die IMO nur Empfehlungen ausgesprochen werden. Es obliegt der Entscheidung des Schiffsführers, ob er der Empfehlung entspricht und Lotsen annimmt oder nicht. Doch der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. bemerkt dazu kritisch, dass „Reeder, deren Hauptaugenmerk auf Kostenersparnis und weniger auf Schiffssicherheit liegt“<sup>113</sup>, vielleicht zu frei in ihrer Entscheidung sind.

Für den Nord-Ostsee-Kanal wurden beispielsweise Revierlotsverordnungen erlassen. In diesen Verordnungen ist festgelegt, wann ein Schiff unter welchen Bedingungen einen Seelotsen annehmen muss. So sind z. B. Tankschiffe, die gefährliche Güter befördern, auf den Revieren grundsätzlich zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet. Die Lotsen sind verantwortlich für das sichere Führen der Schiffe nach den Vorgaben der Verkehrslenkung. Sie dirigieren und sind beratend tätig.<sup>114</sup>

#### **4.1.2. Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten**

Gemäß Artikel 22 in Verbindung mit Artikel 41 SrUe können Küstenstaaten und Meerengenanlieger aus Gründen der Sicherheit der Schifffahrt bestimmen, dass Schiffe die von ihnen festgelegten Verkehrstrennungsgebiete benutzen. Verkehrstrennungen eignen sich besonders in hoch frequentierten und dadurch meist unfallgefährdeten Gebieten. Sie trennen gegenläufige Verkehrsströme und reduzieren dadurch das Kollisionsrisiko.

<sup>111</sup> Nähere Erläuterungen siehe Abschnitt 3.2.

<sup>112</sup> Vgl. [http://www.imo.org/environment/mainframe.asp?topic\\_id=1357](http://www.imo.org/environment/mainframe.asp?topic_id=1357), Stand 10.07.2008.

<sup>113</sup> Reh, Werner/Lange, Beate (2007), S. 17.

<sup>114</sup> Vgl. <http://www.wsa-kiel.wsv.de/>, Stand 10.07.2008.

#### **4.1.3. Einführung eines „Screening-Prozesses“**

Laut Aussage des Senats für Inneres der Freien und Hansestadt Hamburg wurde in den deutschen Häfen ein „Frühwarn-Interventions-Prozess“ eingeführt. Bevor ein Schiff in einen Hafen einläuft, wird es einem Sicherheitscheck unterzogen. Zu diesem Zweck werden von dem Schiff verschiedene Daten abgefragt. Dabei handelt es sich unter anderem um Besatzungslisten, Gefahrgutnachweise, eine Liste der letzten zehn angelaufenen Häfen sowie um ein Zeugnis, das bei Schiffen ab 400 Registertonnen und bei Öltankern ab 150 Registertonnen auf Grundlage des MARPOL-Übereinkommens mitgeführt werden muss.<sup>115</sup> Die Daten werden beim „Point of Contact“ ausgewertet. Wenn sich ein Schiff weigert die Daten zu übermitteln, falsche Angaben macht oder den Sicherheitsanforderungen nicht genügt, kann ihm das Fahren in der Küstenzone und das Einlaufen in den Hafen untersagt werden.

Um den Datentransport zu realisieren wurde 2002 ein „Automatisches Identifizierungssystem“ (AIS – Automatic Identification System) eingeführt. Alle Seeschiffe ab 300 BRZ müssen in der internationalen Fahrt mit AIS ausgerüstet sein und ab Mitte 2008 auch alle Schiffe in nationaler Fahrt. Das AIS übermittelt neben den bereits erwähnten Identifikations- auch Navigationsdaten. Dazu greift das System auf Satellitensysteme zurück, die schon vor Einführung des AIS zur Positionsbestimmung dienten. Diesbezüglich müssen Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 11 m, Öltanker mit mehr als 7 m Tiefgang sowie Chemietanker und Gastanker unabhängig von ihrer Größe und Schiffe die strahlende Materialien transportieren, „Electronic Nautical Charts“ (ENC) an Bord zusammen mit einem „Electronic Chart Display and Information System“ (ECDIS) verwenden. Wobei die elektronischen Seekarten nur die eigene Position auf der Karte darstellen und das elektronische Kartendarstellungs- und Informationssystem auch auf Daten anderer Schiffe und Häfen zurückgreifen kann. Die Schiffe selbst haben durch AIS die Möglichkeit sich wichtige den Schiffsverkehr betreffende Informationen zu beschaffen und in ihre Seekarten zu integrieren.<sup>116</sup>

#### **4.1.4. Hafenstaatkontrollen**

Nach der Tankerkatastrophe der "Amoco Cadiz" im Jahre 1978 wurde die so genannte Pariser Vereinbarung ins Leben gerufen. Auf Grundlage dieser Vereinbarung wurde 1995 eine EU-Richtlinie erlassen, die RL 95/21 EG.<sup>117</sup> Sie soll gemäß Artikel 1 die „Einhaltung internationaler und einschlägiger gemeinschaftlicher Vorschriften für die Sicherheit auf See, den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und

<sup>115</sup> Vgl. Douvier, Stefan, Wendelin (2004), S. 104.

<sup>116</sup> Vgl. Reh, Werner/Lange, Beate (2007), S 17 f.

<sup>117</sup> Vgl. <http://www.parismou.org/>, Stand 12.07.2008.

Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe aller Flaggen“<sup>118</sup> fördern. Zu diesem Zweck schreibt sie vor, dass zuständige Behörden eines Hafens verpflichtet sind, Sicherheitskontrollen an fremden Schiffen, die ihren Hafen anlaufen, durchzuführen. Somit gibt es neben der Flaggenstaatkontrolle auch eine Hafenstaatkontrolle. Diese Kontrolle, im Gegensatz zu der Flaggenstaatkontrolle, ermöglicht es den Hafenstaaten auch fremde Schiffe auf ihren Sicherheitsstandard zu überprüfen und sich und ihre Gewässer vor unsicheren Schiffen zu schützen. Bei den Hafenstaatkontrollen kommen die Sicherheitsvorschriften des jeweiligen Hafenstaates zur Anwendung. Das bedeutet, dass diese nicht unbedingt identisch mit denen des Flaggenstaates sein müssen. Insbesondere ist festgeschrieben, dass jeder Mitgliedsstaat mindestens 25 % der Schiffe, die seine Häfen in einem Jahr anlaufen, zu kontrollieren hat. Wenn bei der Überprüfung Mängel festgestellt werden, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt darstellen, ist das Schiff bis zu deren Beseitigung im Hafen festzuhalten. Diesbezüglich wurden durch das MARPOL-Übereinkommen verschiedene Codes eingeführt:

- D – Mangel im nächsten Anlaufhafen beseitigen
- E – Mangel innerhalb von 14 Tagen beseitigen
- C – Mangel muss vor dem Auslaufen beseitigt werden<sup>119</sup>

#### **4.1.5. ILO Übereinkommen zum Seearbeitsrecht**

(„GENEVA Accord“ oder „Seafarers´ Bill of Rights“)

Es handelt sich um eine neue Regelung zur Verbesserung der Seesicherheit bezüglich des „human factor“, die im Februar 2006 von der International Labour Organization (ILO) angenommen wurde. Sie soll die bestehenden älteren Regelungen für Arbeitsrecht, Arbeitsschutz und soziale Absicherung konsolidieren und wird in Kraft treten, sobald dreißig Ratifikationen mit 33 % der Welthandelstonnage vorliegen. Eine Bindungswirkung für alle Flaggen über die Hafenstaatkontrolle ist vorgesehen. Das Übereinkommen stellt somit eine sinnvolle Ergänzung zur STCW-Konvention, die international vergleichbare Standards in der Ausbildung von Seeleuten festlegt und welche die vielen unterschiedlichen nationalen Qualifizierungsnachweise vereinheitlicht und unter bestimmten Voraussetzungen anerkennt. Die STCW enthält auch allgemeine Verfahrensanweisungen für das im Wachdienst (Brücke, Maschine, Ladungsumschlag)

---

<sup>118</sup> Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle).

<sup>119</sup> Vgl. Douvier, Stefan, Wendelin (2004), S. 110.

eingesetzte Personal und gilt auch für Schiffe aus Flaggenstaaten, die STCW nicht ratifiziert haben, sofern sie den Hafen eines Vertragsstaates einlaufen.<sup>120</sup>

## 4.2. Vermögensrechtliche Maßnahmen

### 4.2.1. HNS-Übereinkommen

Das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See wurde 1996 geschlossen. Mit ihm wird eine Haftungs- und Entschädigungsregelung für Verschmutzungsschäden getroffen, die bei der Beförderung der unterschiedlichsten Stoffe, so auch von Gasen und Chemikalien, im Seeverkehr entstehen können.<sup>121</sup> Das Übereinkommen ergänzt also die bestehende internationale Regelung für Schäden durch Ölverschmutzung und ist in seinem Aufbau an diese angelehnt. Die Haftung des Schiffseigners gilt unabhängig von dessen möglicher Schuld oder Fahrlässigkeit. Der Eigner darf seine Haftung normalerweise auf einen Betrag beschränken, der sich an der Tonnage des Schiffs bemisst, allerdings gilt gegenwärtig für die größten Schiffe ein Höchstbetrag von 100 Millionen Sonderziehungsrechten (etwa 147 Millionen Euro).<sup>122</sup> Das HNS-Übereinkommen verpflichtet den Schiffseigner ferner, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und berechtigt Geschädigte, den Schiffseigner auf Schadensersatz bis zum Höchstbetrag, für den dieser haftet, direkt zu verklagen. Falls die Haftung des Schiffseigners nicht ausreicht, um den Schaden bei den Opfern zu decken, wurde ein HNS-Haftungsfond gegründet, der durch Beiträge von Unternehmen, die eine bestimmte Mindestmenge an HNS-Ladung während eines Kalenderjahres beziehen, finanziert wird. Der Höchstbetrag einer Entschädigung aus dem HNS-Fonds liegt ungefähr bei 250 Millionen Sonderziehungsrechten (etwa 370 Millionen Euro).

Das HNS-Übereinkommen wurde jedoch noch nicht in Kraft gesetzt, da sein Inkrafttreten zwölf Ratifikationen erfordert, darunter vier Staaten mit mehr als 2 Mio. BRZ Tonnage. Bisher, nachdem bereits zwölf Jahre verstrichen sind, wurde das Übereinkommen lediglich durch acht Mitgliedsstaaten ratifiziert.<sup>123</sup>

### 4.2.2. Wrackbeseitigungsübereinkommen (*Wreck Removal Convention WRC*)

Durch dieses Übereinkommen, das sich ebenso wie das HNS-Übereinkommen noch in der Ratifikationsphase befindet, wird die Reederhaftung auf gesunkene Schiffe und

<sup>120</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/STCW>, Stand 14.07.2008.

<sup>121</sup> Vgl. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002D0971:DE:NOT>, Stand 12.07.2008.

<sup>122</sup> Vgl. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52001PC0674:DE:HTML>, Stand 12.07.2008.

<sup>123</sup> Jenisch, Uwe (2006), S. 12.

verlorene Ladung einschließlich Meldepflichten, Versicherungspflicht und Entschädigungsregelung für Ersatzvornahme durch Küstenstaaten ausgeweitet.

## **5. Vorkehrungen zur Senkung der Unfallrisiken auf nationaler Ebene**

Die Küstenländer und deren Landesregierungen haben bereits seit Ende der 90er ein Bündel von Maßnahmen ergriffen, um die Unfallrisiken auf See zu reduzieren. Mit der länderübergreifenden Einrichtung von Leitstellen der Wasserschutzpolizei, insbesondere der in Cuxhaven zum Juli 1999, und der Erstellung eines stets aktuellen und gemeinsamen maritimen Lagebildes mit den Vollzugskräften des Bundes, sollen außergewöhnliche Ereignisse frühzeitig erkannt werden, so dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Bedarfsfall schnell und wirksam reagieren sowie den Einsatz der wasserschutzpolizeilichen Einsatzmittel im Küstenmeer effizienter steuern kann. Die Erfahrungen fließen in die Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ ein, die sich mit der Entwicklung eines maritimen Unfallmanagementkonzeptes befasst und die in Folge der Havarie des Holzfrachters „PALLAS“ ins Leben gerufen wurde. Am 10. Februar 1999 wurde eine unabhängige Expertenkommission aus elf Mitgliedern unter der Leitung des ehemaligen Bremer Senators Claus Grobecker einberufen, die Vorschläge zur Optimierung des Notfallkonzeptes für die Sicherung der deutschen Küsten erarbeiten sollte. Die „Grobecker-Kommission“ legte am 16. Februar 2000 insgesamt dreißig Empfehlungen<sup>124</sup> vor, die folgende Themenkomplexe beinhalteten:

- Notschleppkapazität
- Sicherheit des Schiffsbetriebs
- Vereinbarungen mit Nachbarstaaten
- Seeunfalluntersuchung und Flaggenstaataufgaben
- Struktur („Havariekommando“, „Seewache“)
- Haftung und Versicherung
- Umwelt
- Technik/Meldewesen/Ausbildung

### **5.1. Zuständigkeiten und Kompetenzenverteilung**

#### **5.1.1. Bund und Küstenländer – Havariekommando**

Für den Fall der Bekämpfung von großräumigen Ölunfallschäden hatten sich bereits 1975 der Bund und die vier Küstenländer (Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein) auf gemeinsame Vorsorgemaßnahmen im Rahmen eines „Verwaltungsabkommens für die Ölunfallbekämpfung“ verständigt. Im Jahr 1995

<sup>124</sup> Vgl. Unabhängige Expertenkommission (2000).

wurden diese Aufgaben durch die neue "Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen" ersetzt und auf Vorsorgemaßnahmen zur Chemikalienunfallbekämpfung erweitert.<sup>125</sup> Hierbei wurde auch das neue Bundesland Mecklenburg-Vorpommern miteinbezogen. Die Zusammenarbeit wird in einem „Bund-Länder-Arbeitskreis Maritime Security“ (BLAMS) mit Vertretern des Bundes und der Behörden der Küstenländer koordiniert. Hier wird über gemeinsame Vorgehensweisen und die Umsetzung von internationalen Vorschriften in den Ländern diskutiert, um unterschiedliche Strukturen zu vermeiden. Zugleich werden hier die Bekämpfungsstrategien, die Systemkonzepte und Beschaffungsprogramme, die technischen Grundsätze für die Beschaffung und den Betrieb der Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen sowie die Durchführung von Übungen abgestimmt. Grundsatzaufgaben, die nur die Länderpartner betreffen, werden in einer Länderarbeitsgemeinschaft beschlossen.<sup>126</sup>

Vor der Pallas Havarie wurde der Einsatz bei der Unfallbekämpfung von dem „Zentralen Meldekopf“ (ZMK) im Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven koordiniert, der rund um die Uhr besetzt war und Meldungen über maritime Schadensereignisse im nationalen und internationalen Bereich entgegennahm und weiterleitete. Der gemeinsamen Einsatzleitungsgruppe (ELG) gehörten je ein Beauftragter des Bundes und der Küstenländer an, die in enger Zusammenarbeit über die notwendigen Maßnahmen zur Schadstoffunfallbekämpfung entschieden. In Folge des Pallas Unglücks wurden jedoch von der Grobecker-Kommission vorgelegten Empfehlungen von der Bundesregierung unter Beteiligung der Küstenländer beim Bundesverkehrsminister eine Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ eingerichtet und im Januar 2003 für das zukünftige maritime Unfallmanagement ein Havariekommando errichtet. Das Havariekommando übernahm als gemeinsames Kompetenzzentrum des Bundes und der Küstenländer die Aufgaben der ZMK und ELG und ist seitdem von einer zentralen Stelle in Cuxhaven aus für alle komplexen Schadenslagen<sup>127</sup> auf der Nord- und Ostsee zuständig. Die Leitung verfügt über ein Selbsteintritts- (Initiativ)recht<sup>128</sup> und kann zusammenfassend über die materiellen und personellen Ressourcen zur Schadensbekämpfung des Bundes und der Länder verfügen. Das

<sup>125</sup> Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006), S. 35.

<sup>126</sup> Vgl. Arendt, Frank (2006), S. 6.

<sup>127</sup> Von einer komplexen Schadenslage wird gesprochen, „[...] wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten sind und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrere Aufgabenträger erforderlich ist.“ (www.aknev.org/download/Dirk%20Reichenbach.pdf, Stand 14.01.2008).

<sup>128</sup> Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006), S. 40.

Kernstück bildet ein 24-stündig besetztes "Maritimes Lagezentrum" (MLZ), das die Kommunikationszentrale darstellt und im Wesentlichen als Meldekopf für die Leitung des Havariekommandos die Aufgabe hat, die zur Verfügung stehenden Informationsquellen zu sichten und auszuwerten und in einem Maritimen Lagebild zusammenzuführen. Wie schon der ersetzte ZMK, ist auch das Maritime Lagezentrum zu gleichen Teilen mit Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer besetzt.

Der örtliche Geltungsbereich des Havariekommandos erstreckt sich über die ausschließliche Wirtschaftszone, die Küstengewässer, die Seeschiffahrtsstraßen, Seewasserstraßen, die Häfen Bremens und Hamburgs, die Ufer und Strände, die angrenzenden Wasser- und Landflächen und darüber hinaus auch auf internationale Gebiete aufgrund bi- und trilateraler Übereinkommen sowie internationaler Vereinbarungen (Bonn und Helsinki-Übereinkommen<sup>129</sup>).<sup>130</sup> Im Alltagsbetrieb bestehen die Aufgaben des Havariekommandos insbesondere in Schadstoffunfallbekämpfung, der Schiffsbrandbekämpfung, der Verletztenversorgung, der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie in:<sup>131</sup>

- Aufstellung von Grundsätzen für die Durchführung von Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen für die Arbeit im Havariekommando sowie für die Zusammenarbeit mit anderen Behörden und Abstimmung mit den zuständigen Gremien
- Erarbeitung einer Alarmplanung sowie eines Einsatzkonzeptes
- Auswertung komplexer Schadenslagen und schadens- oder gefahrenverursachender Vorkommnisse auf See
- Planung, Durchführung und Auswertung von Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen, einschließlich entsprechender Übungen
- Erfassung und Auswertung technischer Entwicklungen für die Schadensvorsorge und -bekämpfung

<sup>129</sup> Das „Bonn-Abkommen“ von 1983 verpflichtet die Vertragsparteien zur Zusammenarbeit bei der Überwachung der Nordsee und zu gegenseitiger Unterstützung bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen. Nach Artikel 5 des Übereinkommens ist beispielsweise eine Vertragspartei, die erfährt, dass sich im Nordseegebiet ein Unfall ereignet hat oder dass dort Öl oder andere Schadstoffe vorhanden sind, verpflichtet, unverzüglich diejenige Vertragspartei zu unterrichten, deren Küsten durch den Vorfall ernsthaft gefährdet werden können. Auf der Grundlage dieses Übereinkommens finden jährliche Treffen von Fachleuten aller Vertragsparteien und gemeinsame Übungen und Überwachungsflüge statt.

Das „Helsinki-Übereinkommen“ von 1992 enthält ebenfalls umfangreiche Regelungen zum Schutz der Meeresumwelt, jedoch der Ostsee und verpflichtet die Vertragsparteien zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Verschmutzungen des Ostseegebietes durch Öl oder sonstige Schadstoffe.

<sup>130</sup> Vgl. [www.aknev.org/download/Dirk%20Reichenbach.pdf](http://www.aknev.org/download/Dirk%20Reichenbach.pdf), Stand 14.01.2008.

<sup>131</sup> Für nachfolgende Aufstellung vgl. <http://www.bmvbs.de/-/1476.13859/Maritime-Notfallvorsorge-Aufba.htm>, Stand 14.01.2008.

- Erstellung von Beiträgen für Beschaffungsprogramme für Einsatzfahrzeuge, -geräte, und -material
- Mitarbeit in nationalen und internationalen Gremien

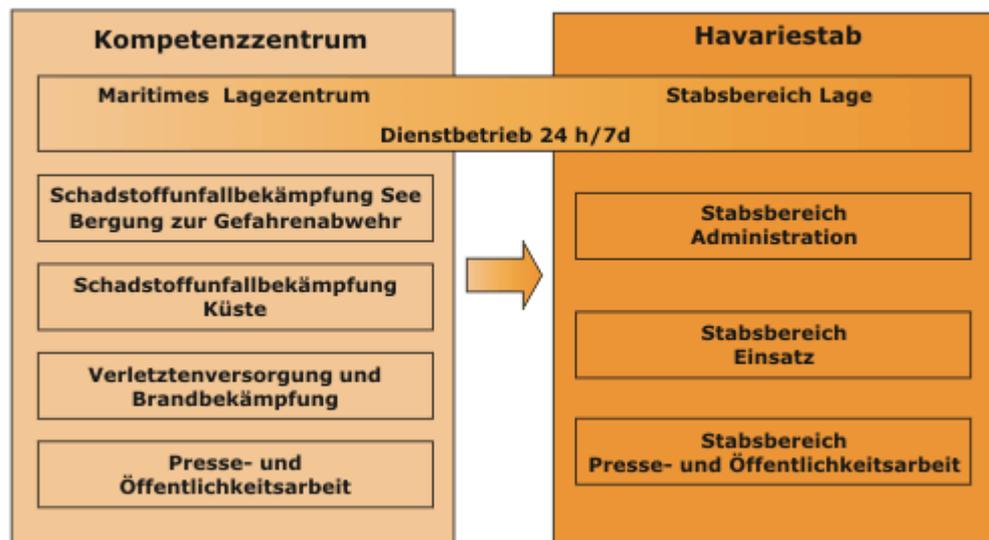
Die rechtlichen Grundlagen für die Arbeitsaufnahme des Havariekommandos sind in Vereinbarung über die Einrichtung des Havariekommandos (HKV), Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV-SUB), Vereinbarungen zur Schiffsbrandbekämpfung, Vereinbarung über die Zuweisung eines Notliegeplatzes im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge zwischen dem Bund und allen fünf Küstenländern festgelegt.<sup>132</sup> Dabei wurden die vom Grundgesetz vorgegebenen Zuständigkeiten des Bundes und der Küstenländer zur Gefahrenabwehr im See- und Küstenbereich beibehalten.

Bekommt das MLZ Kenntnis von einer Notfallsituation bzw. einer schweren Havarie, alarmieren die Mitarbeiter die zuständigen Fachbereiche und die Leitung des Havariekommandos. Diese entscheidet dann, je nach Lage, ob der Havariestab einberufen werden soll, der das einheitliche und koordinierte Vorgehen aller Einsatzkräfte des Bundes und der Küstenländer in die Hand nimmt. Der Leiter des Havariekommandos übernimmt gleichzeitig die Leitung des Havariestabes, wobei ihn Arbeitsstäbe für Schadstoffunfall- und Brandbekämpfung, Verletztenversorgung, Bergung zur Gefahrenabwehr und Öffentlichkeitsarbeit unterstützen und beraten (s. Abbildung). Im Einsatzfall werden allen verfügbaren Bundes- und Landesbehörden Aufträge erteilt und Einsatzabschnitte eingerichtet. Die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ (DGzRS) mit ihrer Seenotleitzentrale sowie benachbarte „Rescue Coordination Centres“ und die Bundesmarine werden durch Kooperationsvereinbarungen voll in die Arbeit des Havariekommandos einbezogen.

#### 7 Organisationsstruktur des Havariestabes

Quelle: [http://www.havariekommando.de/wir\\_ueber\\_uns/index.html](http://www.havariekommando.de/wir_ueber_uns/index.html), Stand: 14.01.2008

<sup>132</sup> Vgl. [www.aknev.org/download/Dirk%20Reichenbach.pdf](http://www.aknev.org/download/Dirk%20Reichenbach.pdf), Stand 14.01.2008.



Im MLZ werden anschließend nach einem Alarm- und Einsatzplan vorbereitende Maßnahmen getroffen, um den Havariestab mit den nötigen Informationen zu versorgen.

Im Jahr 2005, im Zuge der Einführung des ISPS-Codes, wurde in Cuxhaven unter Leitung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das „Maritime Sicherheitszentrum“ (MSZ) mit dem „Point of Contact“ eingerichtet, in welches auch das Havariekommando eingegliedert wurde. Alle sicherheitsrelevanten Meldungen über Schiffe, Häfen und Wasserstraßen innerhalb der Hoheitsgewässer laufen hier zusammen und werden an die jeweils zuständige Behörden und Organisationen weitergeleitet.

### **5.1.2. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**

Der Bund ist Eigentümer der Bundeswasserstraßen. Er verwaltet sie durch eigene Behörden und nimmt die staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt gemäß den Artikeln 87 und 89 GG wahr.<sup>133</sup> Zentrale Aufgaben des Bundes sind dabei die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, die Gefahrenabwehr zur Erhaltung der Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand, die Verhütung von Umweltgefahren durch die Schifffahrt, der verkehrsbezogene Brandschutz und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) auch der Katastrophenschutz. Diese Aufgaben werden von der Wasser- und

<sup>133</sup> Vgl. Unabhängige Expertenkommission (2000), S. 13.

Schiffahrtsverwaltung des Bundes als auch den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen sowie Wasser- und Schiffahrtsämter wahrgenommen.<sup>134</sup>

Zur Gefahrenabwehr im Küstenvorfeld stehen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung umfassende und ausreichende Ermächtigungen zur Verfügung, die den anerkannten Rechtsgrundsätzen des Deutschen Polizei- und Ordnungsrechtes entsprechen. Im Küstenmeer (Hoheitsgebiet) sind es im Wesentlichen die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften der §§ 3 ff. SeeAufG.<sup>135</sup> Sie beinhalten eine Generalermächtigung, nach der die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen einschließlich von Störungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Seewasserstraßen nach pflichtgemäßem Ermessen treffen dürfen.

Neben der Störerproblematik und Ermächtigung zur Ersatzvornahme ist die Inanspruchnahme des Nichtstörers geregelt. Der Zugriff auf den Nichtstörer, insbesondere auf Bergungsschiffe, wird bei Unfällen mit Öl-, Gas- und Chemikaliertankern, die eine erhebliche Umweltverschmutzung zur Folge haben können, nach § 3 c Abs. 2 SeeAufG erleichtert, um zu verhindern, dass wertvolle Zeit für den ersten und noch wirkungsvollen Zugriff durch Verhandlungen über privatrechtliche Bergungsverträge ungenutzt verstreicht.<sup>136</sup> Bei allen Entscheidungen sind jedoch die rechtsstaatlichen Grundsätze der Bestimmtheit und Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Darüberhinaus ist bei allen öffentlich-rechtlichen Ermächtigungsgrundlagen zu beachten, dass die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung allein für die Gefahrenbeseitigung, nicht aber für eine Bergung von Schiff und Ladung zuständig ist. In ähnlicher Regelungsweise bietet das Wasserwegerecht in den §§ 24 ff. Wasserstraßengesetz (WaStrG) unter strompolizeilichen und unterhaltungsrechtlichen Gesichtspunkten Möglichkeiten, Schiffswracks zu beseitigen, wenn sie den Verkehr behindern.<sup>137</sup>

Außerhalb des deutschen Küstenmeeres ist sowohl völkergewohnheitsrechtlich als auch durch internationale Übereinkommen anerkannt, dass dem Küstenstaat das Recht zusteht, bei Seeunfällen Maßnahmen gegenüber fremd beflaggten Schiffen zu ergreifen und durchzusetzen, um seine Küste und damit zusammenhängende Interessen vor einer tatsächlichen oder drohenden Verschmutzung infolge eines Seeunfalls zu schützen. Die zu ergreifenden Maßnahmen stehen im Ermessen des

---

<sup>134</sup> Vgl. ebd.

<sup>135</sup> Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006), S. 37.

<sup>136</sup> Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006), S. 38.

<sup>137</sup> Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006), S. 38.

Küstenstaates, müssen aber dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen, anderenfalls drohen Schadensersatzansprüche. Im Falle äußerster Dringlichkeit kann auf die vorherige Konsultation des Flaggenstaates des Schiffes verzichtet werden.<sup>138</sup>

Im Rahmen des Völkerrechts obliegt dem Bund die ausschließliche Kompetenz als gesamtstaatliche Aufgabe seewärts dem Küstenmeer. Die Küstenländer üben in ihren jeweiligen Hoheitsgewässern (Küstengewässer) hinsichtlich der allgemeinen und konkreten Gefahrenabwehr sowie der Strafverfolgung die Polizeihochheit aus. Diese Aufgabe nimmt in den Hoheitsgewässern die Wasserschutzpolizei wahr. Der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes obliegt die verkehrsbezogene Gefahrenabwehr (Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs).<sup>139</sup> Im Kern handelt es sich um den schifffahrtspolizeilichen Vollzug, was insbesondere die Überwachung und Kontrolle des Schiffsverkehrs bedeutet. Hierbei bedient sich die WSV der Wasserschutzpolizeien der Länder, die neben ihrer genannten allgemeinpolizeilichen Aufgabenstellung zusätzlich die Ausübung des schifffahrtspolizeilichen Vollzuges in den Hoheitsgewässern, allerdings als eigene Aufgabe, übertragen bekommen haben. Die Wasserschutzpolizei wird insofern als Vollzugspolizei für die WSV tätig. Dieser Aspekt wird insbesondere im Havariefall deutlich, in dem die Wasserschutzpolizei ggf. Sofortmaßnahmen treffen darf, bis die zuständige Dienststelle der WSV selbst tätig wird.<sup>140</sup>

### **5.1.3. Wasserschutzpolizei**

Gemäß § 169 Landesverwaltungsgesetz (LVwG) des Landes Schleswig-Holstein erstreckt sich die örtliche Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei auf das gesamte Landesgebiet und auf die Hoheitsgewässer. Dieses Küstenmeer erstreckt sich in der Regel 12 sm vor der Küste. Außerhalb des Hoheitsgebietes ergeben sich die Zuständigkeiten aus § 5 StGB, in dem die Geltung des Strafrechtes bei Auslandstaten geregelt ist.<sup>141</sup> Gemäß § 3 Abs. 2 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufG) kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Aufgaben, die ihm obliegen, auf den Zoll oder die Bundespolizei übertragen, soweit sie nicht nach Maßgabe einer Vereinbarung mit den Küstenländern über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben von der Wasserschutzpolizei ausgeübt werden. In diesen Vereinbarungen über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen

<sup>138</sup> Vgl. Art. 221 VN-Seerechtsübereinkommen.

<sup>139</sup> Vgl. Unabhängige Expertenkommission (2000), S. 13.

<sup>140</sup> Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006), S. 39.

<sup>141</sup> Vgl. ebd., S. 32.

Vollzugsaufgaben zwischen dem Bund und den Küstenländern werden in § 1 SeeAufG die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben festgelegt. Hierbei handelt es sich um:<sup>142</sup>

- Ermittlung und Abwehr von Gefahren, die keinen Aufschub dulden.
- Überwachung der Einhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dienenden Vorschriften, insbesondere über das Verhalten im Verkehr, die Ausrüstung, die Besetzung und Besetzung, den Betrieb und die Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge, Flöße und schwimmende Anlagen.
- Überprüfung der Schiffspapiere und Befähigungsnachweise der Schiffsführer, -offiziere und -mannschaften sowie Lotsen.

Nach § 2 der Vereinbarung werden diese Aufgaben durch die Polizeien der Länder wahrgenommen. Diese Vereinbarung wurde 1982 um eine Zusatzvereinbarung ergänzt. Hierbei wurden weitere schiffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgaben festgelegt und auf die Länder übertragen:<sup>143</sup>

- Ermittlung der von der Schifffahrt ausgehenden Gefahren einschließlich solcher für das Wasser.
- Überwachung der Einhaltung in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter, der Sicherheit der Schiffe, der Sicherheit und Gesundheit der Besatzung, der Beratung durch Seelotsen sowie der dem Umweltschutz im Bereich der Schifffahrt dienenden Vorschriften, Verfügungen, Bedingungen und Auflagen.
- Prüfung von vorgeschriebenen Sicherheitszeugnissen, Erlaubnissen, Genehmigungen, Bescheinigungen, Tagebüchern und sonstigen Nachweisen.
- Meldung von Schiffsunfällen und Führen der Ermittlungen zur Untersuchung von Schiffsunfällen.

Ebenfalls in der Zusatzvereinbarung ist die Eilzuständigkeit der Landespolizeien auf Hoher See geregelt. Danach sind bei Nichterreichbarkeit von Bundesbehörden die Behörden der Länder zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Störung oder zur Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr zuständig. Die zuständigen Behörden sind dann unverzüglich zu verständigen.

Für die Durchführung von verdachtsunabhängigen Kontrollen im Rahmen der übertragenen Aufgaben ergibt sich aus § 8 Abs. 1 SeeAufG ein Recht zum Betreten von Wasserfahrzeugen und deren Betriebs- und Geschäftsräumen für damit betraute

---

<sup>142</sup> Vgl. ebd., S. 33.

<sup>143</sup> Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006), S. 33.

Personen. Bei diesen handelt es sich gemäß Bund-Länder-Vereinbarung um Beamte der Polizeien. Nach § 8 Abs. 2 SeeAufG sind der Eigentümer und der Führer eines Wasserfahrzeuges verpflichtet, die Überprüfung zu gestatten und dafür notwendiges Personal und Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen. Die Berechtigung zum Betreten von Wasserfahrzeugen bei Verdacht oder Vorliegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergibt sich aus der StPO und OwiG.<sup>144</sup>

Im Rahmen schiffahrtspolizeilicher Aufgaben bedient sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, wie bereits erwähnt, der Wasserschutzpolizei der Küstenländer. Einschlägige Ermächtigungen zur Durchsetzung von Maßnahmen bei der Feststellung von Beanstandungen sind in den spezialgesetzlichen Schifffahrtsvorschriften jedoch nicht enthalten. Bei Vorliegen einer Störung oder zur Abwehr einer bevorstehenden Gefahr greifen die allgemeinen Gefahrenabwehrrechte des Landes. Hierin sind abschließend die Ermächtigungen zur Ersatzvornahme oder zum Tätigwerden für andere Behörden geregelt. Bei Vorliegen oder Verdacht von Straftaten ergibt sich die Ermächtigung zum Einschreiten der Wasserschutzpolizei aus der StPO.

## 6. Fazit

Die Mehrzahl der Unglücksfälle ereignet sich dort, wo viel Verkehr ist, d. h. in küstennahen Gewässern und Hafenzufahrten, wobei es sich häufig um ältere Schiffe unter Billigflaggen handelt. Auslöser ist im Regelfall menschliches Fehlverhalten bzw. Versagen, verursacht durch Übermüdung oder mangelnde Qualifikation, denn letztendlich hängt die Sicherheit eines Schiffes und der See nicht nur von technischen Standards, sondern auch von beruflicher Qualität, Aus- und Fortbildung, Belastbarkeit und Motivation der Menschen an Bord ab, welche wiederum von den Lebens- und Arbeitsbedingungen abhängt. Dieser menschliche Faktor wird fortwährend unterschätzt, wobei die IMO mit ihren Anstrengungen internationale Qualitäts- und Ausbildungsstandards sowie „würdige“ Arbeitsbedingungen zu schaffen, auf dem richtigen Weg ist. Mit diesem Risiko vor Augen richtet sich also zukünftig der Blick auf die Flaggenstaaten, als dem wichtigsten aber schwächsten Glied in der Kette der Verantwortung, die es darauf anlegen, geltende Sicherheits- und Umweltvorschriften zu unterlaufen.

Ein völlig neuer Regelungsansatz, der sich an der Luftfahrt orientieren könnte, bietet eine sinnvolle Alternative, um dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen auf Wasserstraßen gerecht zu werden. Die Sicherheit, sowohl im Sinne von Security als

---

<sup>144</sup> Vgl. ebd., S. 34.

auch Safety, hat in der Luftfahrt oberste Priorität. So ist im Flugzeugcockpit alles in doppelter Ausfertigung für Pilot und Co-Pilot verfügbar. Beide sind gleichermaßen qualifiziert, laufend im Dialog miteinander und mit der Bodenstation für die Navigation verantwortlich bzw. laufend miteinander in einer festgelegten Sprache (Englisch) im Kontakt, um Maßnahmen abzustimmen. In der Schifffahrt fehlt jedoch aus Kostengründen in der Regel nicht nur dieser zweite Mann auf der Brücke (Ausnahme Lotse in der Revierfahrt), sondern es fehlen auch ausreichende Sprachkenntnisse, um sich zu verständigen. Jedenfalls „sehen zwei Augen weniger als vier, und zwei Hände werden nicht ausreichen, wenn Ruder, Maschine, Alarmer und Kommunikationsmittel gleichzeitig bedient werden müssen.“<sup>145</sup>

Das Hauptaugenmerk der internationalen Seeschifffahrt sollte daher einer konsequenten Durchsetzung der bereits geltenden Vorschriften und der härteren Bestrafung der „schwarzen Schafe“ gelten und nicht auf neue Regelungsansätze gelegt werden, da sie ohnehin nicht befolgt werden. Hierzu ist es allerdings notwendig, dass die nationale Schifffahrtspolitik rechtlich, steuerlich und verwaltungsmäßig so attraktiv gestaltet wird, dass die Reeder auf fremde und billigere Ausflagung verzichten bzw. in heimische Register und somit regelmäßige Überwachung zurückkehren. Ebenso wäre ein externes Auditierungssystem durch die IMO in Erwägung zu ziehen, um zu gewährleisten, dass alle Schiffe die festgeschriebenen Rahmenbedingungen erfüllen. Hierbei ist eindeutig der Vorwurf den Mitgliedsstaaten zu machen, welche in eigenen politischen und wirtschaftlichen Interessen und nicht im Gemeinwohl handeln.

In Belangen der erfolgreichen und schnellen Bekämpfung von Havarien ist auf der nationalen Ebene mit der Errichtung des Maritimen Sicherheitszentrums und des Havariekommandos bereits der richtige Schritt getan, um ein Optimum an Sicherheit zu erzielen, da die Erforderlichkeit erkannt wurde, die nationalen Kräfte zu bündeln und Voraussetzungen für ihre enge Zusammenarbeit zu schaffen. Das Hauptproblem der Ölverschmutzungen der Ostsee könnte daher zukünftig nicht in schweren Havarien vor der Küste liegen, die in einem Bergungs-Fiasco enden, sondern in den illegalen Müllentsorgungen und chemischen Einleitungen aus dem Schiffsbetrieb in Folge der Globalisierung und des steigenden Kostendrucks auf Reeder.

---

<sup>145</sup> Jenisch, Uwe (2006), S. 7.

## 7. Quellenverzeichnis

### Literatur

Arendt, Frank (2006): *Sicherheit im Containerverkehr*, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)

August, Michael (2004): *Hafenentwicklung und Schiffsverkehr im Wandel*, Geographisches Institut der Universität Kiel

Bornemann, Silke/ Habrecht, Jens-Peter/ Kaps Hermann (1999): *Entwicklung eines Kriterienkatalogs für die Vergabe des Prädikats "Umweltfreundliches Schiff"*, GAUSS, Bremen

Douvier, Stefan, Wendelin (2004): *MARPOL - Technische Möglichkeiten, rechtliche und politische Grenzen eines internationalen Übereinkommens*, Dissertation an der Universität Bremen

Jenisch, Uwe (2006): *Neue Maßnahmen für die maritime Sicherheit*, Walther-Schücking-Institut Kiel

Mc Kenna, Patricia (2001): ARBEITSDOKUMENT 1 - *über die Rolle von Gefälligkeitsflaggen im Fischereisektor*, Europäisches Parlament

Reh, Werner/Lange, Beate (2007): *Entwicklung des Seetransportes im Baltischen Raum*, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

Rehme, Wolfgang (2000): *Die Bruttoreaumzahl als neue Einheit der Schiffsvermessung*, Institut für Fischereitechnik

Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)

Schleswig-Holsteinischer Landtag (2006): *Sicherheit des Schiffsverkehr in der westlichen Ostsee*, Drucksache 15/1067

Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, Vom 10. Dezember 1982 BGBl.  
1994 II S. 1798

Unabhängige Expertenkommission (2000): Bericht, *Havarie Pallas*

## Piraterie

BEITRAG VON DANIELA THIEL UND STEFANIE RUDOLPH

### 1. Definition

Der Begriff Piraterie ist aus dem Griechischen bzw. Lateinischen abgeleitet und bedeutet: griech: [πειραν *peiran*] "wagen" und lat: *peirátēs* „Angreifer“, *pirata* „Seeräuber“.

Unter dem Begriff Piraterie oder Seeräuberei werden Gewalttaten, Eigentumsdelikte oder Freiheitsberaubungen verstanden, die zu eigennützigen Zwecken von einem See- oder Luftfahrzeug auf Hoher See oder in anderen Gebieten verübt werden, die keiner staatlichen Gewalt unterliegen.<sup>146</sup>

Das International Maritime Bureau (IMB) der International Chamber of Commerce (ICC) definiert Piraterie und bewaffneten Raub folgendermaßen:

*„An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act.“*

Damit deckt die Definition des IMB sowohl vollendete als auch versuchte Angriffe auf Schiffe ab, ganz gleich ob diese sich auf offener See, an einer Anlegestelle im Hafen oder in Hafennähe vor Anker liegend befinden. Des Weiteren sind durch die Formulierung der Definition Kleinkriminelle ausgeschlossen, sofern sie unbewaffnet sind.<sup>147</sup>

In Artikel 101 der Seerechtskonvention der Vereinten Nationen (UNCLOS) ist Seeräuberei wie folgt beschrieben:

#### **Artikel 101 – Definition der Seeräuberei**

Seeräuberei ist jede der folgenden Handlungen:

a) jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeugs zu privaten Zwecken begehen und die gerichtet ist

---

<sup>146</sup> Vgl. Wikipedia Piraterie.

<sup>147</sup> Vgl. ICC Piracy Report 2007.

- i) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeugs;
  - ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte;
- b) jede freiwillige Beteiligung am Einsatz eines Schiffes oder Luftfahrzeugs in Kenntnis von Tatsachen, aus denen sich ergibt, dass es ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug ist;
- c) jede Anstiftung einer unter Buchstabe a oder b bezeichneten Handlung oder jede absichtliche Erleichterung einer solchen Handlung.<sup>148</sup>

Laut des Wissenschaftlers Dr. Georg Mischuk vom Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr wird von Piraterie gesprochen, wenn ein Boot oder Schiff illegal betreten wird und die Absicht der Bereicherung oder eines Diebstahls vorliegt.<sup>149</sup>

## 2. Eine kurze Geschichte der Piraterie

Piraterie bzw. der Raub auf See ist wahrscheinlich so alt wie die Schifffahrt und der Handel zur See selbst. Da wo es was zu holen gibt, findet sich immer ein ungebetener Interessent. Dies gilt sowohl für die antiken Griechen und Ägypter als auch für die asiatischen Inselreiche, Japan und China sowie die Regionen, von denen aus Zugang zum Indischen Ozean besteht.<sup>150</sup>

In der alten Mythologie galt Piraterie wie Jagd und Fischfang zum Handwerk. Piraten wurden beispielsweise nicht von Kriegführenden unterschieden, denn ihre Beschäftigung galt grundsätzlich als etwas Ehrentvolles. So wurden Piraten damals nicht bekämpft sondern geduldet. Trotz dessen wurden sie als feindlich angesehen. Ab ca. 1400–1200 v. Chr. existierte im Mittelmeer ein Seevölkerrecht, welches sich aber erst um die Zeit des attisch-delischen Seebundes im 5. Jahrhundert änderte. Darin wurde die Auffassung des Piraten vom Feind zum Verbrecher niedergelegt.

Im ersten Jahrhundert v. Chr. bezeichnete Cicero die Piraten als Feinde der Menschheit, gegenüber denen kein Versprechen und kein Schwur zu halten sei. Nach einer langen Zeit des relativ nicht-bedeutenden Seerechts, verfestigte sich diese Ansicht im Hochmittelalter, welche sich noch bis ins 19. Jahrhundert fort im Recht

<sup>148</sup> Vgl. Stehr, Michael; Piraterie und Terror auf See / UNCLOS III.

<sup>149</sup> Vgl. Ohm, Stefan 2008.

<sup>150</sup> Vgl. Stehr, Michael; Piraterie und Terror auf See.

auswirkte. So kam es, dass Piraten auf See jederzeit ohne weiteres getötet werden durften.<sup>151</sup>

Dennoch tritt Piraterie als lang anhaltendes Phänomen der Kulturgeschichte immer auf, wenn die Voraussetzungen dazu gegeben sind. Dies ist überall dort der Fall, wo:

- a) der Seehandel ein ausreichend großes Aufkommen erreicht
- b) gleichzeitig die Intensität der Überwachung und Bekämpfung ein bestimmtes Maß im Verhältnis zur Küstenlänge nicht überschreitet und
- c) ein Teil der Bevölkerung in der Piraterie eine lohnende Alternative zu anderer Beschäftigung sieht<sup>152</sup>

Heute trifft dies vor allem auf Schwellenländer und einzelne große Häfen mit wenig effizienten Behörden zu sowie auf Seegebiete, wo wichtige internationale Schifffahrtsrouten an Küsten entlang führen, an denen aufgrund des Schifffahrtaufkommens die Kapazitäten der lokalen Behörden überfordert werden. Relativ hohe Risiken für die Schifffahrt bestehen im Gebiet um Indonesien und in der Malakkastraße, in West- und Ostafrika (Somalia) einschließlich des Golfes von Aden sowie vor Chittagong. Auch in der Karibik und in Indien ist das Piraterie-Vorkommen hoch.

### 3. Moderne Piraterie

Moderne Piraten haben ihre Säbel von einst unlängst gegen modernste Schusswaffen eingetauscht. Mit kleinen, schnellen Booten durchkämmen sie die küstennahen Gewässer, stets darauf bedacht das Überraschungsmoment zu nutzen um potentielle Opfer zu überwältigen. Auch als vermeintlicher Passagier oder getarnt als Beamte der lokalen Küstenwache oder Hafenz Polizei verschaffen sich Piraten Zutritt und entführen mitunter das gesamte Schiff. In diesem Zusammenhang sind schwache staatliche Strukturen und Korruption entscheidende Faktoren.

Die Bandbreite des Verbrechensausmaßes ist groß. Heutige Piraten agieren vom kleinen Wertsachendiebstahl bis zur großen Entführung eines Schiffes.<sup>153</sup>

Überwiegend ist die Frachtschifffahrt von Piraterie betroffen, bei der das Ziel der Piraten meist darin besteht Bargeld und Wertgegenstände zu erbeuten. Nur selten geht es um das Schiff oder dessen Ladung, da hier eine ausführliche Planung des Coups erforderlich ist, welche ein großes Maß an Qualifizierung benötigt. In jüngerer Zeit

---

<sup>151</sup> Vgl. Wikipedia Piraterie.

<sup>152</sup> Vgl. Wikipedia Piraterie.

<sup>153</sup> Vgl. Piraterie – Bedrohung auf See.

finden jedoch zunehmend Entführungen von Schiffen und deren Besatzungen statt. Die Erpressung der betroffenen Reederei um Lösegeld steht dabei im Vordergrund.

Es muss davon ausgegangen werden, dass die Dunkelziffer recht hoch ist. Häufig melden die Reedereien Übergriffe (oder derartige Versuche) nicht, da sie um eine Steigerung der Versicherungsprämien oder auch einem Schaden der Reputation fürchten.<sup>154</sup>

In der überwiegenden Zahl der Fälle sind moderne Piraten nicht an der Ladung, sondern am Inhalt des Schiffstresors interessiert, der häufig große Bargeldsummen für die Bezahlung von Gehältern und Hafengebühren enthält. Derartige Überfälle zielen auch auf sonstige schnell transportierbare und wertvolle Gegenstände, wie z. B. Navigationsinstrumente, ab. Der Wert der Beute beträgt bei solchen Überfällen im Regelfall 10.000 bis 20.000 \$. Ein durchaus lukratives Geschäft.

Geht es dann einen Schritt weiter, zwingen die Piraten die Besatzung zum Verlassen des Schiffes und fahren mit dem gekaperten Schiff in einen Hafen, wo es falsche Papiere bekommt und unter einem anderen Namen weitergenutzt wird.

Für organisierte Piratenbanden, welche auf ein Lösegeld abzielen, ist vorrangig die Berufsschifffahrt von Interesse. Dabei werden Schiffe samt Besatzung gekapert und nur gegen Zahlung eines Lösegelds durch die Reederei wieder freigegeben. Die Verhandlungen und Zahlungen werden meist professionell über Unterhändler in anderen Regionen abgewickelt. Die Banden sind sehr gut organisiert und operieren in der Regel mit kleinen, hochmotorisierten Booten. In Somalia leben – begünstigt durch das Fehlen staatlicher Autorität – ganze Stammesgemeinschaften von der Piraterie.<sup>155</sup>

### 3.1. Formen moderner Piraterie<sup>156</sup>

Die International Chamber of Shipping (ICS) unterscheidet Piraterieüberfälle in drei Grundtypen:

#### 1. Low-Level Armed Robberies (LLAR)

Angriff mit dem Ziel zu stehlen, meist im Schutz der Dunkelheit. Die Täter stehlen vom Deck und aus dem Laderaum Güter, die leicht zu entwenden sind. Zu Gewalt-handlungen kommt es nur, wenn die Besatzung versucht einzugreifen.

#### 2. Medium-Level Armed Assault and Robbery (MLAAR)

<sup>154</sup> Gespräch mit Herrn Meenke, VDR.

<sup>155</sup> Vgl. Wikipedia Piraterie.

<sup>156</sup> Vgl. Piraterie – Bedrohung auf See.

Bewaffneter Überfall, bei dem es zu Gewalt oder Drohungen kommt. Die Piraten gelangen meist unbemerkt aufs Schiff und zwingen die Mannschaft, Bargeld und Wertsachen herauszugeben. Wenn möglich, werden Teile der Ladung gestohlen. Ein Angriff dauert weniger als eine Stunde. Der wirtschaftliche Schaden liegt zumeist zwischen 10.000 und 20.000 US \$.

### **3. Major Criminal Hijack (MCHJ)**

Gezielter Raub der gesamten Schiffsladung. Die Überfälle sind sorgfältig geplant. Die Piraten kennen Ladung und Stauplan des Schiffs genau. Während einige Piraten die Mannschaft unter Deck gefangen halten, schaffen andere die Ladung von Bord. Ist die Aktion beendet, treibt das Schiff führerlos auf dem Meer. Der Schaden liegt meist im zweistelligen Millionen-Dollar-Bereich.

## **4. Von Piraterie betroffene Gebiete**

### **4.1. Das Horn von Afrika**

Im politischen Chaos Somalias bestimmen die Clans was Recht und was Unrecht ist. Wie ein Staat im Staat haben sie ihre eigenen Gesetze, beanspruchen die Hoheitsrechte für ihre Seegebiete und teilen sich so die Küste auf. Fünf bis sieben schwer bewaffnete Clanmitglieder fahren in kleinen offenen Booten weit aufs Meer hinaus und suchen nach Beute. Meist kapern sie Schiffe und verlangen Lösegeld, weswegen das Seegebiet vor der somalischen Küste unbedingt gemieden werden sollte. Es wird empfohlen einhundert bis zweihundert Seemeilen Sicherheitsabstand zu halten.



8 Das Horn von Afrika (World Factbook 2008, CIA)

In der Vergangenheit (ab 1992) wurde eine Friedensmission (UNOSOM) ins Land gerufen mit dem Ziel die Infrastruktur wieder aufzubauen und die Streitparteien zu trennen. Diese Aufgaben sind 1995 mit dem Abzug der Kräfte fehlgeschlagen. Durch ständige Überfälle auf Schiffe mit Hilfsgütern in den Häfen und Küstengewässern musste diese beendet werden.

Die gravierendste Variante des MCHJ ist das gesamte Schiff mitsamt der Ladung zu kapern. Organisierte Banden arbeiten hier teilweise „auf Bestellung“. Sie setzen die Besatzung auf hoher See aus oder töten sie und laden die Güter um. In einem fremden Hafen wird das Schiff schließlich neu registriert – unter anderem Namen, anderer Flagge und mit anderem Anstrich. Mit gefälschten Dokumenten belädt man die Schiffe dann mit Waren, die ihren ursprünglichen Zielhafen nie erreichen werden. Das Phänomen dieser sogenannten Phantomschiffe ist seit Ende der 80er Jahre vor allem im südostasiatischen Raum bekannt. Das organisierte Verbrechen arbeitet mit korrupten Beamten der örtlichen Behörden Hand in Hand. Ohne Bestechung wäre es kaum möglich falsche Dokumente zu beschaffen und die Ladung zu veräußern.

### Beispiele von Piraterie am Horn von Afrika

#### Neuer Piratenüberfall vor somalischer Küste (30.07.2008)

Piraten haben vor der somalischen Küste erneut einen Frachter überfallen und in ihre Gewalt gebracht. Die schwer bewaffneten Täter brachten die mit Erz beladene *Stella Maris* einer dänische Reederei bereits am Sonntag in ihre Gewalt, teilte Andrew Mwangura vom ostafrikanischen Seefahrer-Hilfsprogramm am Dienstag mit. Der Überfall sei aber erst am Dienstag bekanntgeworden. An Bord seien mindestens 20 Seeleute von den Philippinen. Ob es auch noch Besatzungsmitglieder anderer Nationalitäten gebe, sei derzeit nicht bekannt.

Das unter der Flagge Panama fahrende Schiff war Mwangura zufolge erst im vergangenen Jahr gebaut worden. Unbekannt sei, warum sich der schwere Frachter so weit der somalischen Küste genähert habe, sagte er. „Vielleicht gab es technische Probleme oder die schlechten Wetterbedingungen ließen die Besatzung die Küste ansteuern.“ Wegen der zahlreichen Piratenüberfälle raten internationale Seefahrtsverbände, einen Mindestabstand von 200 Kilometern zur somalischen Küste einzuhalten. Die *Stella Maris* war nach bisherigen Informationen im Süden Somalias in Küstennähe unterwegs gewesen. Derzeit haben somalische Seeräuber unter anderem ein deutsches Seglerpaar und einen deutschen Frachter in ihrer Gewalt.<sup>157</sup>

#### **Deutsche Frachter *Lehmann Timber* (09.07.2008)**

Nach 41 Tagen in der Gewalt von Piraten ist der vor Somalia entführte deutsche Frachter wieder frei. Für die *Lehmann Timber* der Lübecker Reederei Karl Lehmann wurde nach Informationen aus Schifffahrtskreisen in der kenianischen Hauptstadt Nairobi 750.000 US-Dollar (478.000 Euro) Lösegeld gezahlt. Die 15 Besatzungsmitglieder seien unverletzt und wohlauf, teilte ein Vertreter der Reederei am Mittwoch mit.

Ursprünglich hätten die Piraten ein Lösegeld von mehr als einer Million Dollar verlangt. Berichten eines somalischen Rundsenders zufolge wurde das Lösegeld auf hoher See an die Entführer übergeben. Die Freilassung sei zuvor in direkten Gesprächen zwischen Reederei-Vertretern und den Piraten vereinbart worden.

Die Reederei wollte zu diesen Berichten keine Stellung nehmen. Zu den näheren Umständen der Freilassung könnten keine Angaben gemacht werden, weil derartige Informationen die Sicherheit anderer Seeleute und Schiffe gefährden könnten, hieß es. Auch zur Ladung des Schiffes machte die Reederei keine Angaben.

---

<sup>157</sup> Europäisches Segel-Informationssystem <http://www.esys.org/piraterie.html>.

Das 120 Meter lange Schiff befindet sich inzwischen auf dem Weg zu einem sicheren Hafen. Dort soll die Besatzung von Bord gehen und medizinisch betreut werden. Vor der offiziellen Bestätigung der Freilassung seien die Familien der Seeleute vom Ende der Entführung unterrichtet worden, so die Reederei.

An Bord des unter der Flagge Gibraltars fahrenden Schiffes war kein Deutscher. Der Kapitän kommt aus Russland, die vier Offiziere stammen aus der Ukraine. Die zehn weiteren Seeleute kommen aus Birma und Estland. Ein Sprecher der Reederei lobte ausdrücklich die Besonnenheit und den Mut der Besatzung.

Die *Lehmann Timber* war am 28. Mai auf dem Weg aus dem Indischen Ozean zum Suez-Kanal von vier schwer bewaffneten Piraten überfallen worden. Anschließend wurde das Schiff vor der Hafenstadt Eyl im Norden Somalias festgehalten.

Die Stadt gehört zur autonomen somalischen Region Puntland, in der auch das Ende Juni entführte deutsche Segler-Paar vermutet wird. Das Schicksal der Entführten ist ungewiss. Das Paar aus Süddeutschland war auf dem Weg von Ägypten nach Thailand, als es vor der Küste Somalias von Piraten überfallen wurde. Angeblich verlangen die Entführer ein Lösegeld in Höhe von zwei Millionen US-Dollar.<sup>158</sup>

#### **Piraten kapern Schiff samt Besatzung (04.06.2007)**

Somalische Piraten haben am Horn von Afrika ein dänisches Frachtschiff samt fünf Besatzungsmitgliedern in ihre Gewalt gebracht. Die *Donica White* sei mit einer Ladung Baumaterial von Dubai zum kenianischen Hafen Mombasa unterwegs gewesen, sagte der Direktor des Ostafrikanischen Seefahrer-Hilfsprogramms, Andrew Mwangura. Er rechne damit, dass in den kommenden Tagen eine Lösegeldforderung eingehen werde. Weil die Besatzungsmitglieder Dänen seien, werde wohl ein hoher Betrag verlangt werden. Derzeit sind noch vier weitere Schiffe in der Gewalt von Piraten. Nach Einschätzung der Vereinten Nationen gefährden die vielen Schiffsentführungen vor der Küste des afrikanischen Landes mittlerweile die Versorgung von rund einer Million Menschen.<sup>159</sup>

#### **4.2. Die Straße von Malakka**

Die Straße von Malakka ist der bedeutendste Schifffahrtsweg unserer Zeit und hat eine immense weltweite wirtschaftliche Bedeutung. Man bezeichnet die Straße von Malakka auch als Nadelöhr der Weltwirtschaft. Ein Drittel des globalen Handelsvolumens und

<sup>158</sup> Handelsblatt 2008 <http://www.handelsblatt.com/journal/nachrichten/piraten-geben-deutschen-frachter-frei;2009682>.

<sup>159</sup> Europäisches Segel-Informationssystem <http://www.esys.org/piraterie.html>.

die Hälfte des weltweit benötigten Öls passieren auf 90.000 Schiffen jedes Jahr den Kanal.



9 Die Straße von Malakka, Südostasien (World Factbook 2008, CIA)

Nicht nur die in diesem Teil weit verbreitete Piraterie, sondern auch die Gefahr eines terroristischen Anschlags, den man als Supergau für die Weltwirtschaft bezeichnen könnte, gibt der maritimen Weltgemeinschaft zu denken.<sup>160</sup>

Aufgrund der hohen Anzahl von Schiffen bestehen Sicherheitsvorschriften, dass diese eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Knoten (18,52 km/h) bei der Durchfahrt der Straße nicht überschreiten dürfen. Dieser Umstand erleichtert es den Piraten sich den Schiffen zu nähern und diese zu überfallen. Die Überfälle konzentrieren sich vor allem auf Schiffe, welche malaysische Gewässer durchfahren. Der Hauptgrund hierfür ist, dass nach einem Überfall die Piraten die Seegrenze zu Indonesien überqueren, um sich der Verfolgung durch die Malaysische Polizei zu entziehen. Aufgrund schlechter Zusammenarbeit beider Staaten, ist eine Verfolgung der Piraten oft nicht möglich, oder wird durch die Bürokratie erschwert. Malaysische Polizisten müssen für die Überquerung der Seegrenze zu Indonesien erst einen Antrag stellen. Bis dieser von den indonesischen Behörden bearbeitet wird, können durchaus Tage vergehen. Eine Verfolgung der Piraten ist dann nicht mehr möglich.<sup>161</sup>

### Beispiele für Piraterie in Südostasien

09.01.2004

<sup>160</sup> Vgl. National Geographic; Deutschland 2007.

<sup>161</sup> Vgl. Ohm, Stefan 2008.

Mit Bezug auf die Morde an vier Seeleuten des Tankers *Cherry 201* am 9. Januar 2004, der in der Straße von Malakka überfallen worden war, sprach der Commercial Crime Service (CCS) der International Chamber of Commerce (ICC) von einem „brutalen Start“ für die Schifffahrt ins Jahr. Die gut bewaffneten Piraten hatten das Schiff geentert und die 13 Seeleute als Geiseln genommen. Der Kapitän wurde später wieder freigelassen, da er die Lösegeldforderung überbringen sollte. Nachdem sich die Verhandlungen über einen Monat lang hingezogen hatten, erschossen die Piraten vier der Seeleute. Den anderen gelang es, über Bord zu springen und zu entkommen.<sup>162</sup>

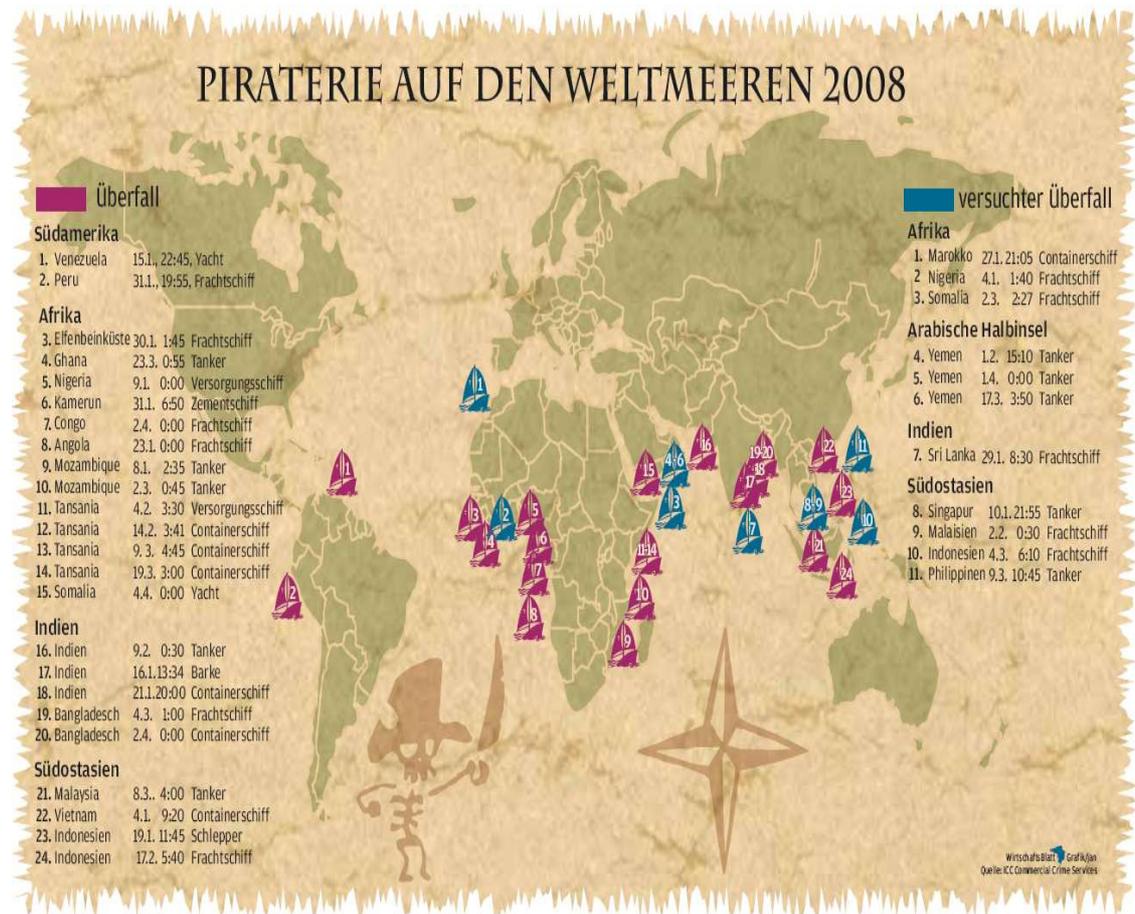
#### **14.08.2007**

In der Straße von Malakka wurden am Dienstag der Kapitän und der Chefindenieur eines unter malaysischer Flagge fahrenden Schleppers von Piraten entführt. Zehn bewaffnete Männer gingen an Bord des Schiffes, welches mit einer auf der malaysischen Insel Penang übernommenen Barge auf dem Weg nach Belawan in Indonesien war. Die Piraten nahmen die Schiffspapiere und Mobiltelefone an sich, zerstörten die Kommunikationseinrichtung und entführten die Seeleute. Die Ladung wurde nicht entwendet. Bisher ist nach Behördenangaben noch keine Lösegeldforderung eingegangen. Der Überfall ist der erste Vorfall dieser Art seit 2005. Nach verschärften Kontrollen und Patrouillen der Anrainerstaaten war die Piraterie in der Malakka-Straße in den letzten Jahren stark zurückgegangen.<sup>163</sup>

---

<sup>162</sup> Wikipedia – Straße von Malakka.

<sup>163</sup> Wikipedia – Straße von Malakka.



10 Piraterie auf den Weltmeeren 2008, Quelle:

[http://www.wirtschaftsblatt.at/portal/services/article/showImage.jsp?path=/images/uploads/a/f/5/322293/piraten\\_gross20080411095312.jpg](http://www.wirtschaftsblatt.at/portal/services/article/showImage.jsp?path=/images/uploads/a/f/5/322293/piraten_gross20080411095312.jpg) (Stand: 12.07.2008)

## 5. Rechtsprechung

Auf den Meeren der Erde kann in zwei Rechtsräume unterschieden werden. Auf der einen Seite die Hohe See und die Ausschließliche Wirtschaftszone und auf der anderen Seite die Küstengewässer. Bei Fällen der Selbstverteidigung und Nothilfe wird auf hoher See das Völkerrecht angewandt. Zur Strafverfolgung greift das nationale Straf- und Strafprozessrecht des Staates, aus welchem das überfallene Schiff stammt. In Küstengewässern wird für die Selbstverteidigung, Hilfeleistung und Strafverfolgung das nationale Recht des Küstenstaates angewandt. Unterstützend greifen auch völkerrechtliche Regelungen. Im internationalen Recht kommt der Tatbestand Piraterie vor, aber nur in Ausnahmefällen besteht die Definition im nationalen Recht. An Küsten, wo Piraterie eine Schwierigkeit darstellt, gibt es kaum angemessene Gesetze, um strafverfolgend tätig werden zu können. Im asiatisch-pazifischen Raum existieren z. B. nicht mehr als zwei nationale Rechtsordnungen. Auch manches Personal der Sicherheits- und Vollzugsbehörden einzelner Staaten ist personell und / oder finanziell nicht ausreichend ausgestattet oder mit in die Piraterie verwickelt.

### 5.1. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III)

(Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen)

Das UNCLOS III vom 10. Dezember 1982 ist ein internationales Übereinkommen zur Handhabung des Seerechts, welches nur auf Hoher See greift. Das Abkommen ist am 16. November 1994 in Kraft getreten. Bis jetzt haben das Abkommen 138 Staaten ratifiziert. Die Artikel 98, 100, 110 und 111 des UNCLOS III befassen sich mit Piraterie, ausgehend von der Definition des Artikels 101 UNCLOS III. Terroristische Angriffe fallen nicht mit in das Abkommen.

Die im UNCLOS III definierten Gebiete auf See helfen den Küstenstaaten Befugnisse und Rechte einzuteilen und andere Staaten einzuschränken.

#### **Einteilung der Seegebiete<sup>164</sup> (Auszug):**

##### **Eigengewässer:**

- Meergebiete, die sich im Bereich der Staatslandgrenzen befinden (Hoheitsgebiet des Küstenstaates)<sup>165</sup>
- 151 Küstenstaaten

##### **Küstenmeer:**

- Zwölf-Meilen-Zone (Deutschland seit dem 01. Januar 1995)
- das Selbstbestimmungsrecht umfasst die Wassersäule, Meeresgrund und Boden, wie auch den Luftraum

#### **besondere Seegebiete (die sich seewärts an das Küstenmeer anschließen):**

##### **Anschlusszone:**

- ausgehend von der Basislinie, maximal 24 Meilen (1 sm = 1852 m)
- dem Küstenstaat stehen Kontrollbefugnisse zu um Verstöße gegen seine Zoll- und sonstigen Finanz-, Einreise- oder Gesundheitsgesetze entgegenzuwirken oder zu ahnden
- 70 von 151 Staaten haben eine Anschlusszone

##### **Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)**

- erstreckt sich bis maximal 200 Meilen in die See
- Rechte des Küstenstaates sind eingegrenzt auf die Erforschung, Nutzung und Erhaltung von Ressourcen

<sup>164</sup> Stehr, Völkerrecht der Militärischen Seefahrt (Teil 2), MOV-MOH-DMI-Nachrichten, 6/2003, S.43-44.

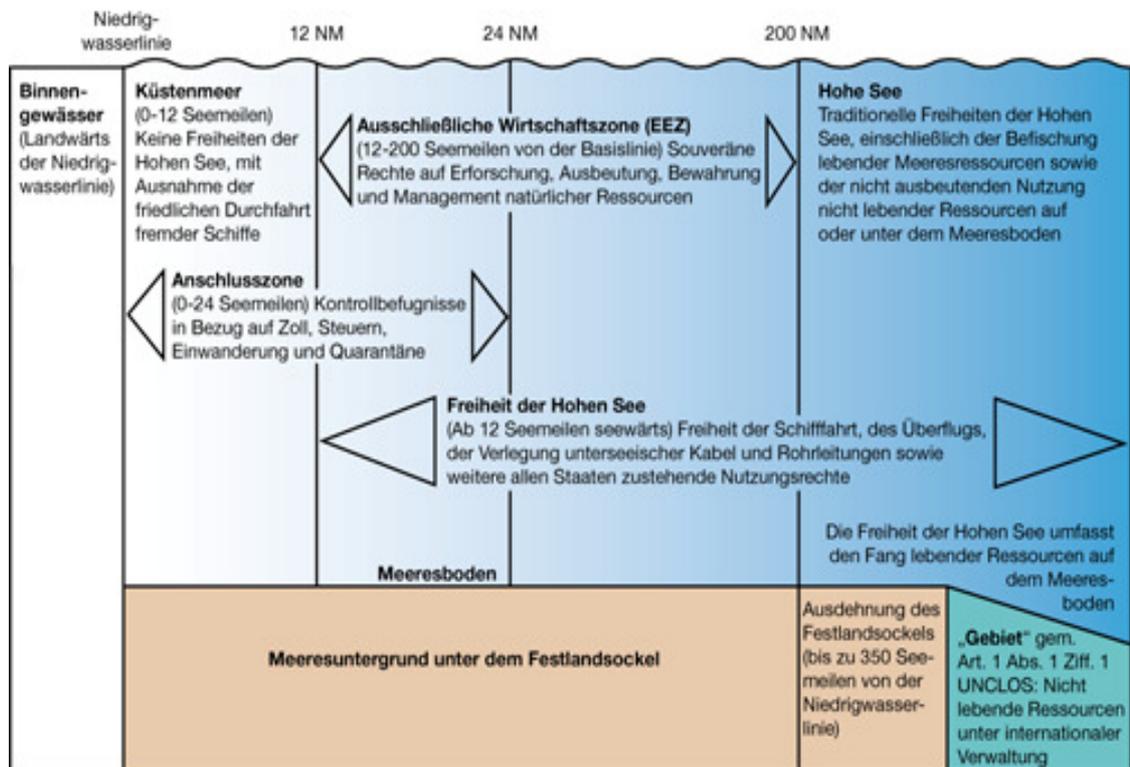
<sup>165</sup>

[http://www.modellskipper.de/Archive/Maritimes/Dokumente/maritime\\_Begriffe\\_Abschnitt\\_ea\\_ei/Eigengewasser.htm](http://www.modellskipper.de/Archive/Maritimes/Dokumente/maritime_Begriffe_Abschnitt_ea_ei/Eigengewasser.htm).

- Küstenstaaten haben das Recht Wind und Wasserkraft zu nutzen
- fördert den Verkehr zwischen den Staaten und seine freie Benutzung

### Hohe See

- gehört nicht zu den Hoheitsgewässern oder zur AWZ und ist jedermann zugänglich
- darunter fallen Freiheiten der Schifffahrt, des Überflugs, der Fischerei, Verlegung von Kabeln und Leitungen
- Meeresgrund der Hohen See und der Boden darunter haben einen speziellen Rechtsstatus
- Internationale Meeresbodenbehörde überprüft und regelt die Ausübung der Benutzung



11 Quelle: [http://www.wbgu.de/Images/sn\\_2006\\_de/2\\_6-1.png](http://www.wbgu.de/Images/sn_2006_de/2_6-1.png) (Stand:28.07.2008).

## 5.2. Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt

(SUA-Konvention vom 10. März 1988)

Bleiben Rechtsfelder vom UNCLOS III unbeantwortet, wird das durch das SUA-Konvention ausgefüllt. Es greift im Gegensatz zum UNCLOS III auch terroristische Handlungen mit auf. Somit ist das Anwendungsgebiet breiter gefächert als beim UNCLOS III. Voraussetzung ist, dass sich das Schiff auf internationaler Fahrt befindet. Befindet sich ein Schiff in Hoheitsgewässern, entsteht wieder eine Gesetzeslücke, welche mit nationalem Recht geschlossen werden muss.

## 5.3. Nationales Recht

Im nationalen Recht liegt der größte Schwachpunkt. Werden Schiffe in Hoheitsgewässern angegriffen, bildet das nationale Recht den einzigen Ausgangspunkt um eine Strafverfolgung zu ermöglichen, da UNCLOS III und SUA nicht greifen. Hier besteht ein erhebliches Definitionsproblem. Entweder müssen alle Tatbestandmerkmale erfüllt sein oder der Tatbestand Piraterie existiert im nationalen Recht nicht. Diese Lücken gilt es zu schließen, um eine Verfolgung und Bestrafung der Täter gewährleisten zu können.

## 6. Schutz vor moderner Piraterie

Prinzipiell gilt: Ständige Obacht im Hafen, vor Anker auf Reede und auch auf Hoher See. Zum Schutz vor Piratenüberfällen wird geraten, nachts Türen abzuschließen; auf den unteren Decks werden Türen teilweise verschweißt. Die eigentliche Abwehr erfolgt mit Wasserschläuchen, aus denen mit hohem Druck Wasser auf die Angreifer gespritzt wird.<sup>166</sup> Es existieren auch Elektrozaun-Systeme (die Barrieren setzen bei Berührungen 9.000 Voltimpulse frei), welche das Erklettern von Bordwänden unmöglich machen.<sup>167</sup> Zudem weisen manche Reeder ihre Mannschaften an, leere Flaschen auf dem Wetterdeck zu zerschlagen, weil viele Piraten die Schiffe barfuß entern. Seit kurzem im Einsatz befindet sich auch eine Art „akustische Kanone“, mit der die Angreifer durch hochenergetische gebündelte Hochfrequenztöne vertrieben werden, das so genannten Long Range Acoustic Device (LRAD).

Auch spezielle Sicherheitscontainer zum Schutz der Ladung, hochempfindliche Radaranlagen, die sich nähernde Piraten im Nahbereich aufspüren, Flutlichtanlagen,

<sup>166</sup> Vgl. [www.iccwbo.org/home/news\\_archives/2003/stories/electric\\_fence.asp](http://www.iccwbo.org/home/news_archives/2003/stories/electric_fence.asp).

<sup>167</sup> Vgl. [www.iccwbo.org/ccs/news\\_archives/1999/weekly\\_piracy\\_launch.asp](http://www.iccwbo.org/ccs/news_archives/1999/weekly_piracy_launch.asp).

um das Schiff auszuleuchten<sup>168</sup>, spezielle Nachtsichtgeräte und Thermokameras, satellitengestützte Sender (ShipLoc), welche in kontinuierlich Abständen die Position des Schiffs mit Hilfe eines Satelliten an den Betreiber senden<sup>169</sup>, Luftüberwachung (Eye in the Sky) oder unbemannte ferngesteuerte Roboterschiffe, können als Selbstschutz der Schiffsbesatzung oder der Reeder dienen.<sup>170</sup>

## 7. Fazit

Auch in Zukunft werden sehr wahrscheinlich südostasiatische Gewässer den Mittelpunkt des Seeraubs darstellen, unmittelbar gefolgt von den Küstenstaaten Nigeria und Somalia. Das hängt von der Instabilität der Staaten ab. Sie befinden sich in Kriegen, Friedensmissionen scheitern oder sie sind nur von kurzer Dauer, Personal der Aufsichtsbehörden ist korrupt oder der Staat wird von einem Diktator beherrscht. Wachsende Konflikte, Gewalt und Terrorismus werden den zukünftigen Seehandel beeinflussen. Daraus folgt: Piraterie bedroht die Freiheit des Warenverkehrs und der See.

Eine strategische Bedrohung ergibt sich aus der Piraterie jedoch nicht. Schiff und Fracht sind versichert, weshalb der wirtschaftliche Schaden für den einzelnen Reeder zunächst überschaubar ist. Das zahlen von hohen Lösegeldern für Schiff, Fracht und die Besatzung birgt jedoch ein weitreichendes Risiko in sich, welches letztlich eben nicht nur den konkret betroffenen Reeder betrifft. Lösegeldzahlungen müssen geradezu als Ermutigung verstanden werden weitere Schiffe zu überfallen. Nachhaltig wirksamer muss vor diesem Hintergrund das Vorgehen der französischen Regierung gewertet werden. Die Reederei der Luxusyacht *Le Ponant* soll Berichten zufolge die Besatzung mit rund 1,27 Millionen Euro zunächst freigekauft haben. Anschließend nahmen französische Kommandos jedoch die Verfolgung der Täter auf, stellten einen Teilbetrag des Lösegeldes sicher und nahmen sechs Piraten auf somalischem Festland in Gewahrsam.<sup>171</sup>

Bei Betrachtung der Weltkarte und der sich um die Erde schlingenden Seewege wird deutlich, dass eine Reduzierung des Seehandels in gefährdeten Gebieten kaum möglich ist, nahezu undenkbar, denn über die Hälfte des Handels erfolgt über den Seeweg. Und genau deshalb muss das Augenmerk auf den Schutz der Besatzung und

<sup>168</sup> Vgl. Sturm, Moderne Piraterie als sicherheitspolitisches Problem, Magisterarbeit, Köln 2003, S.38; [www.secure-ship.com](http://www.secure-ship.com).

<sup>169</sup> Vgl. [www.shiploc.com](http://www.shiploc.com).

<sup>170</sup> Vgl. Wikipedia – Piraterie.

<sup>171</sup> Vgl. „Teuer erkaufte Freiheit“, <http://www.sueddeutsche.de/panorama/artikel/171/168683/> (Stand: 30.07.2008), siehe auch Reuters-Meldung “French commandos swoop after pirates free hostages” unter <http://www.reuters.com/article/worldNews/idUSL1188558720080411> (Stand: 30.07.2008).

der transportierten Waren liegen, durch einhalten der Sicherheitsmaßnahmen, die aktuell von führenden Organisationen erarbeitet werden (z. B. IMB), konkretere Gesetze, bessere Zusammenarbeit der Staaten und nicht-staatlichen Organisationen sowie ein gutes Zusammenspiel der Technik. Es wird immer gesellschaftliche Hintergründe geben, dass Menschen in der Not oder aus kulturell geprägter Vergangenheit den Seeraub vorziehen. Um Schiffe, Besatzung, Reeder, Umwelt und Weltwirtschaft zu schützen, sollten die Gesetze auf nationaler und internationaler Ebene erneuert oder aktualisiert werden. Zur Prävention sollten Schutzmaßnahmen (Punkt 6) auf den Schiffen zur Pflicht erhoben werden und Hinweise des IMB berücksichtigt werden.

## 8. Quellenverzeichnis

### Literatur

ICC International Maritime Bureau

*Piracy Report 2007*

Cinnabar Wharf UK (Ausdruck)

Stehr, Michael 2004

*Piraterie und Terror auf See – nichtstaatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1990 - 2004*

Verlag: Dr. Köster, Berlin

### Printmedien

National Geographic 2007

### Interview

Detlef Meenke

Verband deutscher Reeder

Hamburg (03/2008)

### Internet

David Böcking, *Piraten mit Raketenwerfern*, Financial Times Deutschland

URL: <http://www.ftd.de/politik/international/304959.html?nv=cd-topnews>

Dirk Siebels, *Gefahr auf See. Seit Beginn der 90er Jahre hat Piraterie weltweit zugenommen*

URL: [http://krieg-gegen-den-terror.suite101.de/article.cfm/gefahr\\_auf\\_see](http://krieg-gegen-den-terror.suite101.de/article.cfm/gefahr_auf_see)

*French commandos swoop after pirates free hostages*, Reuters-Meldung

URL: <http://www.reuters.com/article/worldNews/idUSL1188558720080411>

Ohm, Stefan 2008, *Piraterie in Südostasien*

URL: <http://www.wissenslogs.de/wblogs/blog/geo-log/kuso/2008-06-18/piraterie-in-s-dostasien>

*Piraterie – Bedrohung auf See, Eine Risikoanalyse 2006*

Edition Wissen; Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft

Autoren: Dieter Berg, Thomas Artmann, Tillmann Kratz, Katja Lührmann, Edwin Mast, Anja Milberg

*Teuer erkaufte Freiheit*, in Süddeutsche Zeitung

URL: <http://www.sueddeutsche.de/panorama/artikel/171/168683/>

Wikipedia – die freie Enzyklopädie

Piraterie

URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Piraterie>

Wikipedia – die freie Enzyklopädie

Straße von Malakka

URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fe\\_von\\_Malakka](http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fe_von_Malakka)

Yacht-Piraterie

URL: [http://www.yachtpiracy.org/de/gefaehrliche\\_gebiete.htm](http://www.yachtpiracy.org/de/gefaehrliche_gebiete.htm)

## Terrorismus auf See

BEITRAG VON JULIANE RIEMER UND STEFAN PAULY

### 1. Einleitung

Der Welthandel ist massiv vom maritimen Transportwesen abhängig. Nach Angaben der Hamburger Hafen- und Logistik AG werden jährlich knapp sieben Milliarden Tonnen Güter über den Seeweg gehandelt. Dies entspricht mehr als 80 % des gesamten Welthandelsvolumens. Etwa 46.000 Handelsschiffe sind auf rund vier Millionen Seemeilen unterwegs und bedienen knapp 4.000 Häfen weltweit.<sup>172</sup> Diese Zahlen verdeutlichen, dass die internationale Handelsschiffahrt eine substantielle Rolle für die Weltwirtschaft spielt und Ausfälle weit reichende negative Folgen auslösen können. Gerade aufgrund dieser enormen Bedeutung und der hohen Verwundbarkeit ziviler Seefahrzeuge sind maritime Einrichtungen und Seefahrzeuge auch durch Terroristen gefährdet.

Im Gegensatz zu terroristischen Angriffen mit Flugzeugen oder auf Eisenbahninfrastrukturen ist der Terrorismus auf See ein in der Gesellschaft noch relativ unbekanntes Phänomen, wohl auch deswegen, weil Handelsschiffe bislang verhältnismäßig selten ins Visier von Terroristen geraten sind. Dennoch wurden bis zum heutigen Tage eine Reihe von Anschlägen auf Handels-, aber auch auf Kreuzfahrt- und Fährschiffe verübt.

Die folgenden Seiten sollen einen kurzen Einblick geben, in welcher Gestalt maritimer Terrorismus auftritt, welche Ziele Terrornetzwerke durch Anschläge auf See verfolgen und welche Einrichtungen potentiell bedroht sind.

### 2. Beispielfälle maritimer terroristischer Anschläge

Der erste Versuch einen Sprengstoffanschlag auf ein Schiff zu verüben scheiterte am 3. Januar 2000. Ziel war es ursprünglich ein Handelsschiff anzugreifen, Osama Bin Laden drängte jedoch darauf, stattdessen ein Schiff der U.S. Navy zu attackieren – die *USS The Sullivan* (DDG-68).<sup>173</sup>

---

<sup>172</sup>

[http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original\\_IP\\_11-05\\_Falk-Schwartz.pdf](http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original_IP_11-05_Falk-Schwartz.pdf), Stand: 12.07.2008.

<sup>173</sup> Vgl. The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, New York 2004, S. 190 ff.

Am 12. Oktober 2000 glückte im jemenitischen Hafen von Aden dem Terrornetzwerks Al-Qaida ein weiterer Versuch. Ein Selbstmordkommando rammte mit einem sprengstoffbeladenem Schnellboot den zur Treibstoffaufnahme vor Anker liegenden US Lenkwaffenzerstörer *USS Cole* (DDG-67). Die Sprengsätze der beiden Attentäter<sup>174</sup> rissen ein neun mal zwölf Meter großes Loch in den Rumpf des Schiffes und töteten 17 Besatzungsmitglieder.<sup>175</sup>

Die *Cole* befand sich auf dem Weg vom Suez-Kanal zum Persischen Golf, wo sie sich an der Überwachung des UN-Embargos gegen den Irak hätte beteiligen sollen. In den Tagen vor dem Anschlag war es in Aden, Jemens größtem Hafen, zu anti-amerikanischen und antiisraelischen Demonstrationen gekommen.

Dem Anschlag kommt eine hohe Symbolik zu – die amerikanische Macht wurde an einem beliebigen Ort der Welt verwundbar gemacht. Mutmaßlicher Drahtzieher und Leiter der Operation war der saudi-arabische Terrorist und enge Verbündete Osama Bin Ladens, Abd al Rahim al Nashiri. In seinen Anschlagplanungen wurde dieser von Tawfiq Bin Attash, alias Khallad und den Lokalansässigen Jamal al Badawi und Fahd al Quso, der den Anschlag filmen sollte, unterstützt.<sup>176</sup>

Da diese Anschlagart keine besonderen Kenntnisse erfordert und die benötigte Technologie leicht und mitunter kostengünstig auf dem Weltmarkt erhältlich ist, stellt sie folglich die am ehesten geeignete Methode für Anschläge auf Schiffe dar.<sup>177</sup>

Ebenfalls vor der jemenitischen Küste, im Golf von Aden, wurde am 6. Oktober 2002 der französische Supertanker *Limbourg* auf gleiche Art und Weise, mit einem sprengstoffbeladenem Boot, attackiert. Ein bulgarischer Seemann kam dabei ums Leben. Auch in diesem Fall gilt das Terrornetzwerk Al-Qaida als für den Anschlag verantwortlich.<sup>178</sup>

Einen Monat später, im November 2002, ereigneten sich drei weitere Unglücke auf See. Der Autofrachter *Hual Europe* geriet aus ungeklärter Ursache vor Tokio in

<sup>174</sup> Hassan al Khamri und Ibrahim al Thawar, alias Nibras. Vgl. The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, New York 2004, S. 191.

<sup>175</sup> Vgl. Historien-Eintrag auf der Website der *USS Cole* (DDG-67) unter <http://www.cole.navy.mil/site%20pages/history.aspx>, Stand: 16.07.2008.

<sup>176</sup> Vgl. The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, New York 2004, S. 192 f. Zur Person al Nashiri siehe Häftlingsbiographie S. 7 unter <http://www.odni.gov/announcements/content/DetaineeBiographies.pdf>, Stand: 20.07.2008.

<sup>177</sup> Vgl. <http://www.n-tv.de/926554.html>, Stand: 16.07.2008.

<sup>178</sup> Vgl. [http://demo.ebiz-today.de/politik/die\\_bedohung\\_europas,187,Djihad-Terrorismus\\_Noch\\_unbekannte\\_Gefahren\\_auf\\_See.news.htm](http://demo.ebiz-today.de/politik/die_bedohung_europas,187,Djihad-Terrorismus_Noch_unbekannte_Gefahren_auf_See.news.htm), Stand: 10.07.2008. Die Planung soll, wie schon zuvor im Fall der *USS Cole*, durch al Nashiri erfolgt sein, der sich bereits am Jihad in Afghanistan und später in Tadschikistan beteiligte. Vgl. The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, New York 2004, S. 153.

Brand.<sup>179</sup> Zum gleichen Zeitpunkt ereignete sich ein Brand auf einem mit 20.000 t Flüssiggas beladenen Tanker vor der Küste Hongkongs, nahe einem Atomkraftwerk.<sup>180</sup> Des Weiteren wurde ein mit 80.000 t Rohöl beladener Öltanker an der nordchinesischen Küste von einem chinesischen Schiff gerammt.<sup>181</sup> In allen drei aufgeführten Fällen ist die Ursache weiterhin unklar.

Im Februar 2004 sank nach einem Sprengstoffanschlag der islamistischen Terrorgruppe Abu Sayyaf die philippinische Passagierfähre *SuperFerry 14*. Der Anschlag forderte 116 Todesopfer.<sup>182</sup>

An dieser Stelle sei auf die Abgrenzung vom maritimen Terrorismus zur Piraterie hingewiesen. Während Terroristen in der Regel politische und ideologische Ziele verfolgen, trachten Piraten hingegen danach materielle Vorteile zu erzwingen, resultierend aus kriminellen Handlungen gegenüber Handels- und Kreuzfahrtschiffen.

Aufgrund der angestiegenen Zahl von Piraterie-Fällen und Schiffsentführungen vermuten Experten, dass es sich nicht ausschließlich um lokal begrenzte Verbrechen handelt und zudem Verbindungen zwischen Piraten und militanten Gruppen bestehen könnten.

Demnach könnten Terroristen die Erfahrungen von Piraten hinsichtlich der Aufspürung und Verfolgung von Schiffen für ihre Zwecke nutzen. Auch wäre eine Zusammenarbeit logistischer und personeller Art denkbar.<sup>183</sup> Dennoch sind dies lediglich Befürchtungen, welche sich bislang nicht bestätigt haben. Dem entgegen steht die unterschiedliche Zielsetzung.

Piraten überfallen Schiffe und sind somit abhängig von der Schifffahrt in den Gewässern, in denen sie operieren. Terroristen könnten jedoch das Ziel verfolgen, den Handel auf See in bestimmten Regionen zum Erliegen zu bringen. Dies wiederum hätte entscheidend negative Auswirkungen für Piraten, da sich potentielle Angriffspunkte verringern bzw. gänzlich ausbleiben könnten. Diese genannten Ziele lassen sich nur schwerlich miteinander vereinbaren. Denkbar bleibt jedoch, dass Piraten gegen Bezahlung diverse Arbeiten für terroristische Organisationen verrichten.

---

<sup>179</sup> Vgl. [http://demo.ebiz-today.de/politik/die\\_bedohung\\_europas,187,Djihad-Terrorismus\\_Noch\\_unbekannte\\_Gefahren\\_auf\\_See,news.htm](http://demo.ebiz-today.de/politik/die_bedohung_europas,187,Djihad-Terrorismus_Noch_unbekannte_Gefahren_auf_See,news.htm), Stand: 10.07.2008.

<sup>180</sup> Vgl. ebd.

<sup>181</sup> Vgl. ebd.

<sup>182</sup> Vgl. [http://www.swp-berlin.org/common/get\\_document.php?asset\\_id=1447](http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?asset_id=1447), S. 4, Stand: 10.07.2008.

<sup>183</sup> [http://demo.ebiz-today.de/politik/die\\_bedohung\\_europas,187,Djihad-Terrorismus\\_Noch\\_unbekannte\\_Gefahren\\_auf\\_See,news.htm](http://demo.ebiz-today.de/politik/die_bedohung_europas,187,Djihad-Terrorismus_Noch_unbekannte_Gefahren_auf_See,news.htm), Stand: 12.07.2008.

### 3. Terrornetzwerke und ihre Ziele

Generell ist der Al-Qaida durchaus ein Interesse an terroristischen Gewaltakten auf See vorzuwerfen. Experten berichten davon, dass Al-Qaida über einen Leitfaden für militärische Operationen auf See verfüge. Darin werden verschiedenste Schiffsarten und deren Schwachstellen sowie Angriffsarten und benötigte Mengen Sprengstoff näher erläutert.<sup>184</sup> Darüber hinaus vergab Bin Laden einen Auftrag an den saudi-arabischen Terroristen Abd al-Rahim al-Nashiri, Drahtzieher des Anschlags auf die *USS Cole*, einen Masterplan für den Terrorismus auf See zu erstellen.<sup>185</sup> Die taktische Ausrichtung deutet dabei auf Schiffs- und Hafengelände hin.

Bislang ist eine Reihe von Anschlägen der Al-Qaida zu zuschreiben. Konkrete Planungen zu terroristischen Angriffen in der Straße von Gibraltar wurden jedoch im Vorhinein aufgedeckt. Nachrichtendienste identifizierten Frachter, die Al-Qaida vermutlich zur Verschiffung von Aktivisten, Sprengstoffen, Waffen und Geld nutzen. Angeblich wurden 15 bis 300 Schiffe durch die Terrororganisation erworben – Schätzungen dies betreffend variieren stark.<sup>186</sup> Auch andere terroristische Organisationen machen sich die Anonymität der Billigflaggenländer zu Nutze und erwerben Schiffe für eigene Zwecke.<sup>187</sup> Aktivisten der Jemaah Islamiyah, hauptsächlich eine in Südostasien operierende und in Verbindung zur Al-Qaida stehende Gruppierung, wurden in Guerillataktiken auf See trainiert – u. a. auch Selbstmord- und Rammmanöver.<sup>188</sup>

#### 3.1. Eine Botschaft Bin Ladens

„Die Jugend Allahs bereitet sich vor, Eure Herzen mit Terror zu füllen und Eure ökonomischen Lebenslinien anzugreifen, bis Ihr die Unterdrückung und Aggression gegen uns beendet!“<sup>189</sup>

Die Fachpresse interpretiert diesen Aufruf Bin Ladens als Startschuss für die Anschläge auf die Ölförderanlagen im Süden des Irak. Dabei sind Angriffe mit drei Schnellbooten auf eine Ölplattform und zwei Öltanker verübt worden. Die Besatzung eines US-Kriegsschiffes wollte ein Boot kontrollieren, welches sich unerlaubt einer Ölplattform etwa elf Kilometer nahe der Stadt Basra näherte. Kurz bevor die US-

<sup>184</sup> Vgl.

[http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original\\_IP\\_11-05\\_Falk-Schwartz.pdf](http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original_IP_11-05_Falk-Schwartz.pdf), S. 28, Stand: 12.07.2008.

<sup>185</sup> Vgl. <http://mare.de/mare/hefte/beitrag-buend.php?heftnummer=14&id=1114>, Stand: 17.07.2008.

<sup>186</sup> Vgl. <http://www.ims-magazin.de/maerzaprill08/tophoven.html>, Stand: 18.07.08.

<sup>187</sup> Vgl. [http://demo.ebiz-today.de/die\\_bedohung\\_europas/die\\_bedohung\\_europas,187,Djihad-Terrorismus\\_Noch\\_unbekannte\\_Gefahren\\_auf\\_See,news.htm](http://demo.ebiz-today.de/die_bedohung_europas/die_bedohung_europas,187,Djihad-Terrorismus_Noch_unbekannte_Gefahren_auf_See,news.htm), Stand: 13.07.2008.

<sup>188</sup> Vgl.

[http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original\\_IP\\_11-05\\_Falk-Schwartz.pdf](http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original_IP_11-05_Falk-Schwartz.pdf), S. 30, Stand: 12.07.2008.

<sup>189</sup> <http://www.ims-magazin.de/maerzaprill08/tophoven.html>, Stand: 18.07.2008.

Soldaten an Bord des Schiffes gehen konnten, explodierte dieses. Zwei Soldaten wurden getötet und mehrere weitere verletzt. Durch diese Verladestation wurde fast der gesamte irakische Ölexport abgewickelt. Die Ölplattform kam bei diesem Ereignis zwar nicht zu Schaden, dennoch wurde sie aus Sorge vor weiteren Anschlägen vorübergehend geschlossen.

Zum selben Zeitpunkt sind zwei weitere Schnellboote in der Nähe zweier Öltanker explodiert. Dies geschah unweit des Öl-Hafens von Umm Kasr. Sie wurden gesprengt, als Sicherheitskräfte versuchten, sie vor dem Ölterminal zu stoppen.<sup>190</sup>

Eine weitere Stellungnahme Osama Bin Ladens im Nachgang der eigentlich missglückten Angriffe: „Wir haben gute Nachrichten, lasst es die ganze Welt hören, die Brüder haben das Ziel erreicht, wir haben viele Leute die den Tod so lieben wie andere ihr Leben lieben, es werden noch viele Anschläge folgen, weil Gott es will.“

Den erfolgreichen Anschlag auf den französischen Öltanker *Limbourg* im Oktober 2002 vor Jemens Küste kommentierte Bin Laden wie folgt: Dieser „war nicht nur ein Angriff auf irgendeinen beliebigen Öltanker. Der Angriff zielte auf die Versorgungsstränge der westlichen Welt!“<sup>191</sup>

Die Kommentare Bin Ladens lassen erkennen, welche Besessenheit und Gefahr von Terrororganisationen, wie der Al-Qaida, ausgehen. Sicherheitsexperten zufolge stellt sich nicht die Frage „ob“ derartige terroristische Aktionen folgen, sondern „wann“ und „wo“. Sicher ist, dass terroristische Operationen auf einen längeren Zeitraum angelegt sind und ereignisarme Phasen mitunter kein Zeichen von Schwäche sondern lediglich die sogenannte „Ruhe vor dem Sturm“ bedeuten können.<sup>192</sup>

#### 4. Maritime Terrorszenarien

Moderne Verkehrsmittel, wie Eisenbahnen, Flugzeuge und Schiffe sind einerseits mögliche Ziele für Terroristen, aber auch geeignete Instrumente terroristischer Gewalttaten. So bietet der Seeverkehr zahlreiche Möglichkeiten für terroristische Anschläge.

Der folgende Abschnitt beschreibt maritime Terrorszenarien und unterlegt diese mit realen Beispielfällen aus der Vergangenheit bzw. relevanten Faktoren für zukünftige Bedrohungslagen.

<sup>190</sup> Vgl. <http://www.spiegel.de/politik/ausland/0,1518,296937,00.html>, Stand: 13.01.2008.

<sup>191</sup> <http://www.ims-magazin.de/maerzaprill08/tophoven.html>, Stand: 18.07.2008.

<sup>192</sup> Ebd.

Terroristische Netzwerke missbrauchen Schiffe und / oder Container für den Transport von Waffen oder gefährlichen Gütern, wie Sprengstoffen, atomaren, biologischen oder chemischen Substanzen bzw. Kampfmitteln. In den meisten Fällen werden Schiffe entführt und in einem Billigflaggenland registriert.<sup>193</sup> In der Regel werden diese optisch umgestaltet – andere Farbe, neuer Name, Austausch der Besatzung, als auch neue Papiere. Damit ist die alte Identität des Schiffes nicht mehr nachvollziehbar. Das alte Schiff ist „einfach verschwunden“ oder wird aufgrund gezielter Funknotrufe als „gesunken“ erklärt. Eine weitere Möglichkeit besteht in dem offiziellen Aufkaufen von Schiffen oder gar ganzen Reedereien, um diese für terroristische Attentate zu nutzen.<sup>194</sup>

Doch diese Schiffe dienen nicht nur als Transportmittel, sie können auch zu einer sogenannten „schwimmenden Bombe“ umfunktioniert werden. Dabei werden zumeist Schiffe mit Sprengstoffen beladen, welche dann andere Schiffe, Hafenanlagen oder Bevölkerungszentren an den Küsten rammen und zur Detonation gebracht werden wodurch schwerste Zerstörungen und Schäden verursacht werden können.<sup>195</sup>

Bei dem Primärziel, der Versenkung eines Schiffes in einer wichtigen Wasserstraße oder Hafenzufahrt und der daraus resultierenden Blockierung sowie eine möglichst starke Beschädigung eines Schiffes hervorzurufen, werden Angriffe gegen Schiffe mit Zeitbomben, die in der Ladung oder am Rumpf angebracht werden, verübt. Auch sprengstoffbeladene Schnellbooten, Kleinst-U-Boote oder motorbetriebene Unterwasserschlitten, Torpedos und Minen sind für die Zukunft denkbare terroristische Einsatzmittel.<sup>196</sup>

Besonders gefährlich sind Schiffe, welche mit Gefahrgut beladen sind. Diese können zum einen als Waffe dienen, als auch angegriffen werden. Anschläge unter Einsatz chemischer Kampfstoffe können verheerende Folgewirkungen haben und beträchtliche Ausmaße annehmen. So scheint das schlimmste Szenario ein Angriff mit einem vollbeladenen Gastanker gegen maritime Infrastrukturen oder gegen ein großes vollbesetztes Kreuzfahrtschiff zu sein.<sup>197</sup>

Schiffe zur Personenbeförderung, wie Kreuzfahrt- und Fährschiffe sind einer terroristischen Bedrohung ausgesetzt. In der Vergangenheit kam es bereits zu einigen

---

<sup>193</sup> Vgl.

[http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original\\_IP\\_11-05\\_Falk-Schwartz.pdf](http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original_IP_11-05_Falk-Schwartz.pdf), S. 30, Stand: 15.07.2008.

<sup>194</sup> Vgl. ebd.

<sup>195</sup> Vgl. ebd.

<sup>196</sup> Vgl. <http://www.ims-magazin.de/maerzapril08/tophoven.html>, Stand: 18.07.2008.

<sup>197</sup> Vgl. ebd.

Vorfällen im Zusammenhang mit Geiselnahmen oder gezielten Anschlägen. So wurde im Herbst 1985 ein vollbesetztes Kreuzfahrtschiff, die *Achille Lauro*, von einem Terrorkommando der Palestine Liberation Front (PLF) geentert, um Passagiere als Geiseln zu nehmen und die Regierungen Israels und der USA zu erpressen.<sup>198</sup> Ein anderer Fall spielte sich vor der Küste der Philippinen im Februar 2004 ab. Eine Fähre sank mit 1.050 Passagieren an Bord, nachdem eine in einem Fernseher versteckte und nur vier Kilogramm schwere TNT-Bombe im Unterdeck explodierte.<sup>199</sup>

Auch Besatzungsmitglieder und Hafenpersonal als auch der Einsatz von „blinden Passagieren“ können eine terroristische Bedrohung darstellen. So wie die islamistischen Gotteskrieger des 11. September zu Piloten ausgebildet wurden, ist dies auch für maritime Einrichtungen denkbar. Laut Experten gibt es bereits terroristische Bemühungen um Ausbildungen zu Ingenieuren, Funkern sowie das Führen von sogenannten „Big Ships“. Darüber hinaus versuchte sich ein Mitglied der Al-Qaida eine internationale Kapitänslizenz zu erhalten, die Einlass in alle Häfen der Welt ohne Visum zulässt.<sup>200</sup>

Trotz relativ geringer Vorfälle wird eine Gefahr für den Seeverkehr registriert. Insbesondere Passagierschiffe und Tanker, die ohne jeglichen Polizei- oder Militärschutz auf den Weltmeeren unterwegs sind, gelten als verwundbar und bedroht.<sup>201</sup>

Im Allgemeinen ist zu sagen, dass die komplexen Transportketten der Weltwirtschaft stets mit Risiken verbunden sind. Die Beförderung von Containern erfolgt über mehrere Verkehrsträger und somit ist auch ein mehrmaliger Umschlag in Verantwortungsbereichen zahlreicher Behörden und Unternehmen unumgänglich. Bislang ist es kaum möglich jeden Container vor dem Verladen zu durchleuchten. Dies impliziert eine Schwachstelle im Sicherheits- bzw. Überwachungssystem, welches für Terroristen ein geeigneter Angriffspunkt sein kann. Angesichts dieser Tatsache sehen Fachleute eine Gefahr darin, dass terroristische Netzwerke Sprengstoffe oder Massenvernichtungswaffen, insbesondere „schmutzige Bomben“ in einem Container verbringen und diesen gezielt in ein souveränes Land einschleusen, um ihn dort zum Einsatz zu bringen.<sup>202</sup>

<sup>198</sup> Vgl. <http://mare.de/mare/hefte/beitrag-buend.php?heftnummer=14&id=1114>, Stand: 12.07.2008.

<sup>199</sup> Vgl.

[http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original\\_IP\\_11-05\\_Falk-Schwartz.pdf](http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original_IP_11-05_Falk-Schwartz.pdf), S. 29, Stand: 15.07.2008.

<sup>200</sup> Vgl. ebd., S. 30.

<sup>201</sup> Vgl. [http://www.swp-berlin.org/common/get\\_document.php?asset\\_id=1447](http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?asset_id=1447), S. 4, Stand: 11.07.2008.

<sup>202</sup> Vgl.

[http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original\\_IP\\_11-05\\_Falk-Schwartz.pdf](http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original_IP_11-05_Falk-Schwartz.pdf), S. 31, Stand: 17.07.2008.

Die verschiedenen Risikofaktoren, wie Ladungen, Menschen, Transportmittel – Schiffe, Eisenbahn und Lastkraftwagen – sowie finanzielle Aspekte, wirken aufeinander ein und sollten keinesfalls isoliert betrachtet werden, um eine ganzheitliche Gefahrenabwehr zu optimieren.

### **5. Potentielle maritime Anschlagziele terroristischer Gewalttaten**

Als potentielle maritime terroristische Anschlagziele gelten strategische Transportknotenpunkte, symbolische Wahrzeichen und ökonomisch relevante Orte, welche leicht zugänglich sind und eine möglichst große Schadensausdehnung gewährleisten. Vorrangig impliziert dies Kreuzfahrtschiffe, Fähren, den Container- und Massengüterverkehr, Gefahrgut- und Öltanker sowie Kriegsschiffe als auch Hafenanlagen. Als ideale Anschlagziele kommen demnach große Handelshäfen, an der Küste gelegene Öl-Depots, Bohrinseln als auch Kraftwerke oder bedeutsame Brücken in Betracht. Auch die im Mittelmeer stationierten Koalitionstruppen der Operation Enduring Freedom und Staaten, die der von den USA geführten Koalition im Irak angehören sind zweifelsohne einer Gefahr, Opfer terroristischer Gewalttaten zu werden, ausgesetzt.<sup>203</sup>

Laut dem internationalen Magazin für Sicherheit sind die weltweit am stärksten gefährdeten Regionen die Küsten Somalias, Nigerias, Indonesiens, Malaysias und der Philippinen.

Doch insbesondere Meeresengen oder internationale Schifffahrtswege, die für die Weltwirtschaft von besonderer Bedeutung sind, wie der Suezkanal, die Straße von Hormus oder die Malakka-Straße, stellen ideale Operationsgebiete für maritime Terrorkommandos dar.<sup>204</sup> Der folgende Abschnitt beschäftigt sich exemplarisch mit der Straße von Malakka, um zu verdeutlichen, welche Auswirkungen in Verbindung mit terroristischen Angriffen auf ökonomisch wichtige Meeresstraßen auftreten können.

Die Straße von Malakka ist eine Meeresstraße in Südostasien. Sie verläuft zwischen der malaiischen Halbinsel und Südthailand. Die Malakka-Straße erstreckt sich über 900 Km und gilt aufgrund ihrer Breite als strategisches Nadelöhr. Denn zwischen Sumatra und Singapur befindet sich die schmalste Passage, welche weniger als 3 Km beträgt. Die Straße von Malakka ist eine der am stärksten befahrenen Wasserstraßen der Welt. Ungefähr 50.000 Schiffe nutzen jährlich diese Strecke, um ein Viertel der weltweit gehandelten Güter und ca. 50 % des gehandelten Erdöls zu transportieren.<sup>205</sup>

<sup>203</sup> Vgl. ebd., S. 29.

<sup>204</sup> Vgl. <http://www.ims-magazin.de/maerz/april08/tophoven.html>, Stand: 18.07.08.

<sup>205</sup> Vgl. [http://www.swp-berlin.org/common/get\\_document.php?asset\\_id=1447](http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?asset_id=1447), S. 4, Stand: 14.07.2008.

Die maßgebliche Bedeutung für den globalen Wirtschaftshandel lässt diese Meereseenge wiederum als ein potentielltes Anschlagziel erscheinen. Gesetzt dem Fall – ein riesiger Gastanker würde an der besagten schmalsten Stelle versenkt werden, könnte innerhalb kürzester Zeit die Lebensader des Welthandels blockiert sein.<sup>206</sup> Die damit einhergehenden Direkt- und Folgeschäden wären vermutlich immens. Tod, katastrophale Umweltschäden und traumatische Auswirkungen für die betroffene(n) Nation(en) sind mit derartigen Schadensereignissen verbunden und gewiss auch Zielsetzung terroristischer Attacken. Doch insbesondere die regionale und die globale Wirtschaft erleiden massive Beeinträchtigungen durch eine herbeigeführte Sperrung der Malakka-Straße. Handelsschiffe müssten einen Umweg durch die indonesischen Straßen von Flores und Sundes von ca. 1.000 Km auf sich nehmen. Liefertermine könnten nicht eingehalten werden und Waren würden sich demzufolge verteuern.<sup>207</sup> Der Austausch von Rohstoffen und Gütern zwischen Ost und West wäre enorm beeinträchtigt. Sogar die Energieversorgung asiatischer Staaten, wie Japan, China und Taiwan wäre unterbrochen. Energiepreise würden steigen, ebenso wie Versicherungsprämien als auch Transport- und Produktionskosten. So ergibt sich aus diesem Kontext eine Abschwächung des Wirtschaftswachstums Asiens und der restlichen Welt.<sup>208</sup>

Geheimdienste fanden heraus, dass islamistische Terroristen seit 2000 mehrere Anschläge auf amerikanische Schiffe und strategische Hafenanlagen in Singapur, Malaysia und Indonesien planten, welche angeblich wegen Mangel an Personal und Instrumentarium scheiterten.<sup>209</sup>

## 6. Fazit

In den vergangenen Jahren ist die Anzahl an Kreuzfahrtenreisen als auch Bewegungen in der Fährverkehrsindustrie weiter angestiegen. Auch der Handels- und Warenverkehr auf See hat weiterhin zugenommen. Die Faktoren, welche den maritimen Transportverkehr zum Wohlstand beitragen lassen, machen ihn ebenso für den Terrorismus verwundbar.<sup>210</sup> Im Grunde kann so gut wie alles auf dem Seeweg transportiert werden. Ob Rohstoffe oder sperrige Güter, all dies wird international für verschiedenste Wirtschaftsbereiche auf dem Seeweg befördert. Die hohen Kapazitäten moderner Tanker und Containerriesen stellen ein Segment der ökonomischen

---

<sup>206</sup> Vgl. ebd.

<sup>207</sup> [http://www.swp-berlin.org/common/get\\_document.php?asset\\_id=3504](http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?asset_id=3504), S. 10, Stand: 14.07.2008.

<sup>208</sup> Vgl. <http://www.asienfokus.net/2008/02/28/piraterie-ein-anschlag-und-alles-stunde-still/>, Stand: 18.07.2008.

<sup>209</sup> Vgl. [http://www.swp-berlin.org/common/get\\_document.php?asset\\_id=1447](http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?asset_id=1447), S. 4/5, Stand: 12.07.2008

<sup>210</sup> Vgl.

[http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original\\_IP\\_11-05\\_Falk-Schwartz.pdf](http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original_IP_11-05_Falk-Schwartz.pdf), S. 28, Stand: 17.07.2008.

Lebensadern des globalen Handels dar und bieten im selben Atemzug eine kaum zu schützende Angriffsfläche als strategische Ziele terroristischer Organisationen.

Maritime Sicherheit wurde bis vor einigen Jahren deutlich vernachlässigt, weil Objekte in der Luft und an Land als wahrscheinlichere Ziele galten.

Doch eine wesentliche Folge vergangener terroristischer Anschläge ist das internationale Regelwerk SOLAS (Safety of Life at Sea) der IMO. Dieses beinhaltet neben dem Schutz des menschlichen Lebens auf See auch Aspekte der präventiven Vorsorge im Hinblick auf politisch motivierte Gewalttaten. Mit der Umsetzung der ISPS-Codes wird letztendlich das Ziel verfolgt, im Bereich der Schifffahrt eine ähnliche Sicherheitsarchitektur zu errichten, wie sie bereits für den Luftverkehr geschaffen wurde. So ist abschließend von einer abstrakten Gefährdung des Seeverkehrs durch terroristische Netzwerke auszugehen.

Maritime Ziele sind in ihrer Gesamtheit ebenso wenig allumfassend zu schützen wie beispielsweise „weiche Ziele“. Auch durch die Etablierung von umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen, neuen Gesetzen und deren konsequenter Umsetzung bleibt weiterhin ein erhebliches Restrisiko bestehen, auch vor dem Hintergrund, dass sich die Bedrohungslage keinesfalls statisch sondern vielmehr dynamisch darstellt. Allein schon die schiere Anzahl an potentiellen Zielen macht einen umfangreichen Schutz unmöglich. Alle an der Terrorabwehr beteiligten Akteure sind vor die enorme Herausforderung gestellt, angemessen und zeitnah, aber auch unter Berücksichtigung geltenden Rechts, auf die sich fortlaufend weiterentwickelnde Bedrohungslage zu reagieren. Die Initiative liegt dementsprechend bei jenen Kräften, die unserer Gesellschaft Schaden zufügen wollen.

Das effektivste Mittel gegen Terrorismus kann daher nicht in der nach einem Anschlag erfolgenden Reaktion seitens der zuständigen Behörden und der potentiell ebenfalls gefährdeten Personen (der Zivilgesellschaft aber auch juristische Personen) liegen. Zur Verhinderung von Anschlägen stellen Informationen die mächtigste Waffe dar. So sind insbesondere die Nachrichtendienste gefordert Erkenntnisse über geplante Anschläge zu gewinnen um es dann den jeweiligen Behörden oder auch außerhalb der Grenzen – sofern erforderlich – dem Militär zu ermöglichen, Anschlagsbemühungen gezielt zunichte zumachen.

Bisher sind nur vereinzelte Anschläge auf Seeziele von terroristischen Organisationen verübt worden. Trotzdem muss zukünftig von einer abstrakten Gefährdung, insbesondere durch den islamistisch motivierten Terrorismus, ausgegangen werden.

Inwieweit die bisherigen Sicherheitsmaßnahmen geeignet sind, Anschläge zu verhindern, wird sich dabei erst noch zeigen. Die internationale Staatengemeinschaft bewegt sich dabei auf einem schmalen Grat zwischen weltoffenem Handel und wirksamen Sicherheitsvorkehrungen.

## 7. Quellenverzeichnis

### Literatur

*The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States*, New York 2004.

Thamm, Berndt Georg, *Terrorbasis Deutschland. Die islamistische Gefahr in unserer Mitte*, München 2004.

### Internet

[http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original\\_IP\\_11-05\\_Falk-Schwartz.pdf](http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang2005/november2005/download/b748f2ce449011dbb27bed75b84daeb8aeb8/original_IP_11-05_Falk-Schwartz.pdf),  
Stand: 12.07.2008

<http://www.n-tv.de/926554.html>, Stand: 16.07.2008

[http://demo.ebiz-today.de/politik/die\\_bedohung\\_europas,187,Djihad-Terrorismus\\_Noch\\_unbekannte\\_Gefahren\\_auf\\_See,news.htm](http://demo.ebiz-today.de/politik/die_bedohung_europas,187,Djihad-Terrorismus_Noch_unbekannte_Gefahren_auf_See,news.htm), Stand: 10.07.2008

[http://www.swp-berlin.org/common/get\\_document.php?asset\\_id=1447](http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?asset_id=1447), S. 4, Stand: 10.07.2008

<http://mare.de/mare/hefte/beitrag-buend.php?heftnummer=14&id=1114>, Stand: 17.07.2008

<http://www.ims-magazin.de/maerzapril08/tophoven.html>, Stand 18.07.08

<http://www.spiegel.de/politik/ausland/0,1518,296937,00.html>, Stand 13.01. 2008

[http://www.swp-berlin.org/common/get\\_document.php?asset\\_id=3504](http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?asset_id=3504), S. 10,  
Stand: 14.07.2008

<http://www.asienfokus.net/2008/02/28/piraterie-ein-anschlag-und-alles-stunde-still/>,  
Stand: 18.07.2008

## Danksagung

Danken möchten wir den Dozenten, die unser Projekt begleitet und unterstützt haben, Herrn Marcel Kuhlmei und Herrn Prof. Joachim Ciupka als auch Herrn Prof. Dr. Oesten Baller, der sich immer wieder unermüdlich dazu bereit erklärte, uns die Feinheiten des nationalen und internationalen Transportrechts näherzubringen.

Besonderer Dank gebührt des Weiteren Frau Sandra Schridde vom Hafen Hamburg Marketing e. V., die uns nicht nur tatkräftig bei der Planung unserer Studienfahrt unterstützte sondern darüber hinaus unsere Erkundung des Hamburger Hafens begleitete.

Ebenfalls danken möchten wir Frau Andrea Gahmann von der Behörde für Wirtschaft und Arbeit Hamburg für ihre Anregungen sowie den Herren Heiko Beller und Uwe Saupe aus der Behörde für Inneres der Freien und Hansestadt Hamburg für den aufschlussreichen Vortrag und ihre anschließende, geduldige Beantwortung unserer zahlreichen Fragen.

Auch Herrn Detlef Meenke vom Verband Deutscher Reeder schulden wir für eine besonders interessante und lebhaft Gesprächsrunde sowie die Beantwortung weiterer Fragen unseren Dank.

Persönlich möchte ich mich noch bei allen Projektteilnehmern für ihre eifrige Mitarbeit und Unterstützung bedanken sowie dem mir entgegengebrachten Vertrauen die Tätigkeiten als Projektleiter erfüllen zu können.

Ganz besonders bedanken möchte ich mich überdies bei Katerina Radtke, die für die Projektfahrt ein Kfz angemietet hat und sich ferner dazu bereit erklärte dieses auch zu führen. In Zusammenhang mit der erfolgten Studienfahrt gilt des Weiteren mein besonderer Dank Lukas Rynski, der sein Privat-Kfz für diese Unternehmung zur Verfügung gestellt hat. Beide haben die Gruppe sicher nach Hamburg und wieder zurück in die Bundeshauptstadt gebracht.

Danke!

## **Anmerkungen**

Die in diesem Bericht verwendeten Sammelbezeichnungen Teilnehmer, Studenten, o. ä. gelten für Männer und Frauen gleichermaßen und sind demgemäß als geschlechtsneutral anzusehen.