

»Die internationale Abstimmung fehlt«

Absolute Sicherheit ist nicht möglich, doch ein hoher Standard ist erreicht. Es gilt, Überschneidungen bei den Regelungen zu vermeiden.

Die Logistikbranche muss zahlreiche nationale und internationale Sicherheitsinitiativen berücksichtigen. Die Auflagen werden für viele Unternehmen zur Last. Zudem gibt es Überschneidungen bei den bestehenden Regelungen. Die DVZ sprach mit sechs Sicherheitsexperten über den problematischen Umgang mit den Vorschriften.

Oft wird behauptet, die Gefährdung durch Terrorismus habe in den vergangenen Jahren zugenommen. Ist das richtig, oder hat doch eher die Sicherheit zugenommen?

Wiedemann: Im Bewusstsein der Bürger und Unternehmen ist die Gefährdung heute sehr viel stärker – durch die Anschläge vom 11. September 2001 und auch durch die Ereignisse in London und Spanien.

Berner: Es besteht die Gefahr weiterer Anschläge, gerade aus dem islamistischen Umfeld. Das sieht auch das Bundesinnenministerium so.

Sönnichsen: Die Terrorabwehr ist sicherlich ein wichtiger Aspekt, aber nicht der einzige. Für uns als Dienstleister hat es das Thema Sicherheit auch vor dem 11. September 2001 gegeben. Sicherheit ist auch Schutz der uns anvertrauten Waren und Sendungen vor schädlichen Einflüssen, und die können vielerlei Ursachen haben.

Sicherlich gibt es Überschneidungen bei Maßnahmen gegen Kriminalität und Terrorabwehr. Nun scheint sich ein Wildwuchs an Initiativen und Gesetzen zu entwickeln. Ist die Rechtslage überhaupt noch durchschaubar und den Praxisanforderungen angemessen?

Blecker: Derzeit ist keine Transparenz mehr vorhanden. Zum einen gibt es viele Regelungen seitens der UN und der Vereinigten Staaten. Außerdem gibt es nationalstaatliche Regelungen, die in die Logistikketten eingreifen. Es mangelt an Information und Unterstützung seitens der Behörden und der Ministerien gegenüber der Wirtschaft. Ein Beispiel sind die Terrorlisten. Es fehlt beispielsweise Unterstützung bei einer Identifikation von Terroristen, sobald ein Logistikunternehmen einen vermeintlichen Terroristen identifiziert hat. Das weitere Prozedere ist nicht im Geringsten geklärt.

Huster: Das Thema Terrorschutz ist ein sehr abstraktes Thema. Welche Maßnahmen der Güterverkehr außerhalb der Umsetzung von Vorschriften ergreifen kann, beantwortet die Politik nicht. Sie überwacht auch nicht, und sie hat auch kein Instrument in der Hand zu kontrollieren, ob die Maßnahmen überhaupt greifen. Jegliche Folgeabschätzung rechtlicher Maßnahmen fehlt. Es drängt sich der Eindruck des „Alibi-Handelns“ auf.

Manche Initiativen sind allerdings so weitreichend, dass sie massiv in die wirtschaftlichen Abläufe eingreifen, beispielsweise die Secure Freight Initiative (SFI) der USA. Die komplette Durchleuchtung aller Container in die USA steht wegen des Aufwands in der Kritik. Außerdem sehen viele die Gefahr von Handelsbarrieren.

Kröger: Dem stimme ich eindeutig zu. Amerikanische Sicherheitsinitiativen bereiten der maritimen Wirtschaft im Moment sehr große Probleme. Vor allem, weil die amerikanische Politik zunehmend einen unilateralen Weg verfolgt und sich mit ihren Handelspartnerländern wenig bis gar nicht abstimmt. Die aktuellen Maßnahmen zur Containerdurchleuchtung verlagern zum Beispiel die amerikanischen Sicherheitsgrenzen bewusst auf ausländische Häfen. Dadurch entstehen Sicherheitsmaßnahmen, die mit der Praxis des Hafenumschlags und der global agierenden Seeschifffahrt nicht im Einklang stehen.

Wie ließen sich auf europäischer Ebene solche Regelungen der USA beeinflussen oder abwenden?

Blecker: Zunächst einmal müssten sich die europäischen Staaten über einen gemeinsamen Standpunkt gegenüber den Vereinigten Staaten einigen. Mein Eindruck ist, dass es bereits an dieser Stelle scheitert. Es gibt zwar dezidierte Aussagen einzelner Akteure auf der europäischen Ebene, die eine Abschaffung solcher Regularien fordern. Zeitgleich gibt es aber auch europäische Forschungsprojekte, die ein Scanning europäischer Verkehre in China fördern. Insofern ist gar nicht klar, in welche Richtung sich hier die Europäische Union weiterentwickelt.

Huster: Die Europäische Kommission hat sich zwar in einem Schreiben kritisch zur US-Initiative zum 100-prozentigen Container-Scanning geäußert, gleichzeitig ist sie aber auch selbst Treiber von zahlreichen sich überschneidenden Initiativen und widersprechenden Security-Vorschriften. Die EU Kommission muss Flagge zeigen und ihre ambivalente Haltung aufgeben.

Haben Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil, wenn sie Sicherheitsinitiativen schnell umsetzen?

Sönnichsen: Das könnte man meinen. Wir stellen aber fest, dass die entgegengesetzte Reaktion im Markt eintritt. Wir sind ja beispielsweise durch geltende Gesetze gezwungen, die mit uns im Geschäft befindlichen Partner und Empfänger gegen die Terrorlisten abzugleichen. Es ist für uns kein Wettbewerbsvorteil, sondern es ist im Moment eher schwierig, diese Maßnahmen unseren Kunden zu erklären und begrifflich zu machen.

Das liegt sicherlich auch daran, dass es im Umgang mit den Terrorlisten eine Unternehmenspraxis noch gar nicht gibt.

Sönnichsen: Eben, also eigentlich müsste die Post doch jeden Brief mit diesen Listen abgleichen.



Sönnichsen, Huster, Kröger, Blecker, Berner, Wiedemann: „Hundertprozentige Sicherheit ist nicht möglich.“

Wiedemann: Das ist die Frage, die wir uns derzeit stellen: Wie schaffen wir es, diesem Gesetz nachzukommen? Wir reden hier nicht über ein paar Briefe am Tag, sondern über Millionen. Es ist eine Frage der Praktikabilität. Die Probleme fangen schon damit an, dass die Namen auf den Listen nicht vollständig sind. Wenn Sie einen Treffer haben, stellt sich die Frage, ob die Person wirklich gemeint ist. Das können wir derzeit noch gar nicht absehen.

Huster: Der Gesetzgeber schafft ein sehr undurchsichtiges Regelwerk und lässt Behörden sowie Wirtschaft gleichermaßen im Regen stehen. Auf viele Anfragen an die Politik, was denn wie wovon geschützt werden soll, hat uns die EU-Kommission mitgeteilt, die Unternehmen könnten ihre Schwachstellen selbst viel besser benennen. Sie erlässt also einen Rechtsrahmen und tut so, als ob die Wirtschaft in diesem Rahmen über den Grad ihrer Sicherheit selbst bestimmen kann.

Was muss also geschehen?

Kröger: Der Gesetzgeber muss klarere Regelungen schaffen, an denen sich die Wirtschaft orientieren kann. Das funktioniert nicht, wenn Sie Listen herausgeben, auf denen hinter einem Namen 20 Alias-Namen folgen, und diese Alias-Namen zum Teil nur aus Vornamen bestehen. Eine Überprüfung anhand dieser Listen ist in der Praxis sehr problematisch. Die Wirtschaft hat kein Problem damit, ein praxisgerechtes Sicherheitsgesetz umzusetzen, solange die Voraussetzungen klar geregelt sind und ein echter Sicherheitsgewinn erreicht wird. Das momentane Regelungsnetzwerk schafft Rechtsunsicherheit.

Was sagt die Wirtschaft dazu?

Sönnichsen: Also ich kann dem nur beipflichten. Wir fühlen uns zwar nicht alleingelassen. Es wird uns ja deutlich gesagt, was wir machen sollen qua Gesetz, aber es wird an der Sinnhaftigkeit gezweifelt. Ich kann mir nicht vorstellen, dass eine derartige Liste wirklich zielführende Informationen enthält. Unsere Spediteure müssen damit umgehen und lassen täglich eine vier- bis fünfstelligen Zahl von Aufträgen durch das System laufen, um das zu prüfen. Die fragen sich natürlich auch, was das soll.

Kröger: Man muss zum einen anerkennen, dass es keine hundertprozentige Sicherheit gibt, und zum anderen, dass wir bereits heute hohe Sicherheitsstandards erfüllen. Dafür bieten die Häfen ein gutes Beispiel. Wir haben in Deutschland in den Häfen einen sehr hohen Sicherheitsstandard, der überwiegend auf international abgestimmten Maßnahmen basiert, die in europäisches Recht transformiert und teilweise ergänzend in deutsches Recht umgesetzt wurden.

Berner: Wie sich ein Unternehmen schützt, misst sich an dem schützenswerten Know-how des Unternehmens. Ein vernünftiges Sicherheitskonzept



auch aus anderen Motiven, nämlich dem Diebstahlschutz. Die Brancheninitiative s.a.f.e. ist wie die Verladereinitiative TAPA hierfür ein gutes Beispiel. Hier gibt es eine große Schnittmenge mit dem Terrorschutz. Wirksam gesichert werden können vor allem Anlagen, die auch konkret bedroht sind. Wird hingegen ein allgemeines, abstraktes Risiko für sämtliche Aktivitäten des Güterverkehrs unterstellt, verflachen gesetzgeberische Maßnahmen.

Die Deutsche Post ist weltweit tätig mit 520 000 Mitarbeitern, 75 000 Fahrzeugen, die Luftflotte besteht aus 350 Flugzeugen, und es gibt 36 internationale Hubs, noch viel mehr Gateways

Sönnichsen: Ja, wir haben einen Kunden, dem es nicht erlaubt war, bestimmte Medikamente per Seefracht nach Übersee zu exportieren. Die Versicherungen haben aufgrund der Risikoeinschätzung verlangt, dass dieses per Luftfracht geschieht. Mittels unserer Sicherheitstransporte waren wir in der Lage, das Sicherheitsniveau, das die Versicherungen verlangten, auch auf der Seefracht zu bieten. Das bedeutete, dass der Kunde auf einmal anstatt einer Luftfrachtrate lediglich eine Seefrachtrate plus Sicherheitszuschlag zahlte. Die Differenz zur Seefrachtcontainer liegt im fünfstelligen Euro-Bereich pro Transport. Wir konnten eine Dienstleistung neu definieren, die sowohl dem Kunden nützt als auch dem Unternehmen.

Wiedemann: Brief und Paket sind unsere anspruchsvollsten Bereiche beim Abgleich mit den Terrorlisten. Mit den Behörden arbeiten wir sehr eng zusammen. Diese sehen ebenfalls die Problematik, können uns derzeit aber auch keine wirklichen praktikablen Lösungen bieten. Global Forwarding und Express sind für uns einfacher zu handhaben, weil das überschaubarer ist und wir in vielen Bereichen Scannpunkte haben.

Um Sicherheitsanforderungen zu erfüllen, sind teils hohe Investitionen notwendig. Steht der Aufwand noch im Verhältnis zum Nutzen?

Wiedemann: Diese Diskussion ist berechtigt, wenn man überlegt, wer finanziert das? Was kann den Unternehmen zugemutet werden, und welche Zuständigkeiten haben die Behörden auf finanzieller Seite. Terrorbekämpfung ist für mich erst einmal die Aufgabe des Staates.

Sönnichsen: Es ist nicht die Frage, ob dieser Aufwand sich rentiert. Wir haben es mit gesetzlichen Auflagen zu tun. Es fällt ein erheblicher Aufwand an, aber aufgrund der geltenden Rechtslage können wir ihn nicht infrage stellen. Wir können nur versuchen, ihn zu minimieren.

Schutz vor Terrorismus ist allerdings auch eine hoheitliche Aufgabe, die somit beim Staat liegt.

Berner: Bei den Terrorlisten ist die Lage klar: Die dazugehörigen EU-Verordnungen normieren konkrete Verpflichtungen für Unternehmen, ins-

und über 8000 Terminals. Lässt sich in so einem großen Konzern überhaupt ein auch nur annähernd gleiches Sicherheitsniveau erreichen?

Wiedemann: Das ist eine absolute Herausforderung, zumal wir ja nicht organisch gewachsen, sondern durch Zukäufe entstanden sind. Dadurch wird das Thema Sicherheit unterschiedlich gelebt. Zwar mit der gleichen Konsequenz, aber es muss standardisiert und harmonisiert werden, unter der Beachtung der individuellen Produkte. Denn der Geschäftsbereich Mail unterscheidet sich von Logistik und diese wiederum von Express. Um das Thema Sicherheit voranzutreiben, gibt es das Gremium „Security Steering Committee“. Damit sollen die Bereiche aufeinander abgestimmt werden, so dass auch nach außen Einheitlichkeit entsteht.

Lässt sich die Sicherung der Lieferkette mit neuen Produkten verknüpfen, die für den Kunden einen Mehrwert bieten?



besondere die, keine geschäftlichen Beziehungen mit gelisteten Personen oder Unternehmen einzugehen. Beim Thema Containersicherheit ist es noch offen, ob es sich um eine hoheitliche Aufgabe handelt, oder ob die Hafengebiete in die Technik investieren müssen. Häfen mit vielen Verkehren in die USA, wie die Bremischen Häfen oder Rotterdam, hätten ja einen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen.

Warum?

Berner: Ein Hafen mit wenig Containerverkehr nach den USA müsste weniger technische Anlagen beschaffen. Außerdem gäbe es keinen Zeitverzögerung durch das Scanning, das einige Minuten pro Container dauern kann.

Sönnichsen: Das sehe ich nicht ein. Der Container nach Amerika aus dem Hafen A steht ja immer nur im Wettbewerb mit dem Container nach Amerika aus dem Hafen B. Wenn für beide Container diese Forderung nach einem Scanning steht, ist es wettbewerbsneutral.

Kröger: Aus meiner Sicht ist Terrorabwehr ihrer rechtlichen Natur nach in erster Linie eine klassische polizeiliche Maßnahme der präventiven Gefahrenabwehr. Damit ist zunächst der Staat in der Pflicht. Immer häufiger sehen wir allerdings eine Übertragung dieser Aufgabe auf die private Wirtschaft. Wenn wir jetzt einer amerikanischen Initiative gegenüberstehen, die deutsche Unternehmen umsetzen müssen, sich daraus aber überhaupt kein Sicherheitsgewinn für das Einzelunternehmen und auch nicht für den gesamtdeutschen Wirtschaftsraum ergibt, dann müssen wir uns fragen: Wollen wir, dass die deutsche Wirtschaft oder der deutsche Staat eine rein amerikanische Sicherheitsinitiative finanziert?

Was schlagen Sie vor?

Kröger: Eine einseitige Belastung unserer Wirtschaft muss vermieden werden. Wir brauchen eine transatlantische Innenpolitik, bei der Amerika mit Europa und Deutschland enger zusammenarbeitet und verstärkt Sicherheitskooperationen bildet. Sicherheitsmaßnahmen müssen gegenseitig abgestimmt sein, also auch europäische und deutsche Interessen berücksichtigen.

Nun gibt es aus Brüssel ein weiteres Vorhaben zum Schutz europäischer Infrastruktur. Dabei sollen Anlagensysteme oder Teile des Verkehrs als kritische Infrastrukturen klassifiziert werden.

Was kommt da wieder auf die Logistikbranche zu?

Kröger: Diese Richtlinie soll unter anderem die Kooperation der Mitgliedstaaten untereinander fördern, zur Stärkung der Prävention in Bezug auf terroristische Anschläge. Die Mitgliedstaaten identifizieren bestimmte kritische Infrastrukturen in ihrem Staatsgebiet und teilen das an andere Mitgliedstaaten mit. Die Objekte können beispielsweise Atomkraftwerke, Gas-Pipelines oder auch Häfen sein. Zugleich werden bestimmte Sicherheitsanforderungen für die einzelne Infrastruktur geregelt, die aber unter anderem für die Häfen schon längst durch andere Gesetze mit selbem Inhalt festgelegt wurden. Hier zeigt sich, dass bei den europäischen Sicherheitsinitiativen zwingend und immer wieder darauf zu achten ist, Doppelregelungen und Mehrfachzertifizierungen zu vermeiden.

Auf Kritik stößt auch die „10 plus 2 Regel“, wonach Importeure und Carrier 24 Stunden vorher einen Datensatz übermitteln müssen. Kritiker bemängeln, es würde das Zollsystem C-TPAT konterkarieren, weil es Überschneidungen gibt. Was bedeutet das für die Dienstleister, die mit diesen beiden Regularien zu tun haben?

Blecker: Ich habe von einem Reeder gehört, dass durch die Übermittlung der verschiedenen Datensätze an die Amerikaner – auch in Zusammenhang mit dem 100-Prozent-Scanning – Kosten in siebenstelliger Höhe pro Monat entstünden. Bei C-TPAT muss man erst mal abwarten, ob das in dieser Form auch bestehen bleibt. Das US Government Accountability Office hat festgestellt, dass aufgrund operativer Probleme und menschlichem Versagen C-TPAT nicht optimal funktioniert.

Außerdem ist zu hören, dass C-TPAT-zertifizierte Unternehmen in der Praxis bei der Zollabwicklung keine Vorteile haben. Wie sehen die Erfahrungen in der Praxis aus?

Wiedemann: Wir haben noch keinen Vorteil dadurch erfahren. Das Einzige, was wir als positiv wahrnehmen, ist, dass sich die EU um eine gegenseitige Anerkennung bemühen will. Unternehmen müssten sich dann nicht unterschiedlich nach C-TPAT und nach AEO zertifizieren lassen. Bei der Angleichung werden die Amerikaner

allerdings Wert darauf legen, dass ihr System das dominierende ist.

Gibt es Vorteile durch eine AEO-Zertifizierung?

Wiedemann: Nein, auch die sehe ich nicht. Man hat die Unternehmen mit dem Versprechen gelockt, dass sich die Zollabfertigung vereinfache und die Zahl der Kontrollen reduziere. Das scheint aber nicht der Fall zu sein. Wir investieren momentan in den AEO, ohne etwas davon zu haben.

Sönnichsen: Ich kann Frau Wiedemann nur zustimmen. Auch wir können nicht behaupten, dass wir bislang große Vorteile davon hätten.

Kleinere Unternehmen sind stärker gefährdet, in Rechtsfallen zu tappen. Wie sollten sich die Unternehmen bei Problemen verhalten?

Berner: Sie können sich dann höchstens darauf berufen, dass sie eben von der Rechtslage keine Kenntnis hatten. Wichtig ist, dass ein Sicherheitsbeauftragter die Maßnahmen des Unternehmens ausreichend dokumentiert hat. Bei den Terroristen werden die Gerichte wahrscheinlich an ein Großunternehmen der Logistikbranche höhere Anforderungen anlegen als an ein kleines mittelständisches Unternehmen.

Ist das so? Das wäre messen mit zweierlei Maß.

Berner: Das ist eine Prognose hinsichtlich der künftigen Entscheidungen der Gerichte, sobald es zu solchen Prozessen kommen wird. Es ist zu erwarten, dass die Richter von einem Konzern mit einer großen Rechtsabteilung mehr Kenntnisse im Sicherheitsbereich, insbesondere was die Außenwirtschaftsvorschriften und damit auch die Terroristen angeht, erwarten als von einem kleinen Unternehmen ohne eigenen Hausjuristen. Sofern sich also ein Unternehmen auf Nichtkenntnis der Terroristen beruft und die Richter über den Fahrlässigkeitsvorwurf zu entscheiden haben, werden diese Einzelfallkriterien in die richterliche Abwägung einfließen.

Wiedemann: Vor dem Gesetz sollten alle gleich sein. Ich bezweifle, dass das Kriterium „Größe des Unternehmens“ ausschlaggebend ist, wie man vom Gesetzgeber beurteilt wird.

Huster: Die Tatsache, ob ein Spediteur die Security Provisions des Gefahrgutrechts, zum Beispiel Kapitel 1.10 ADR, und die Bestimmungen der Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung umsetzt oder nicht, überprüfen die Behörden kaum. Es gibt also keinen rechtlichen Leidensdruck. Im Gefahrgutbereich gibt es schon außer dem Gefahrgutbeauftragten den Sabotageschutzbeauftragten, weil für bestimmte Formen der Gefahrgutbeförderung Mitarbeiterüberprüfungen stattfinden müssen. Jetzt auch noch einen Terrorschutz-Sicherheitsbeauftragten einzurichten, geht eigentlich in staatliche Aufgaben hinein. Dieser verlängerte Arm der staatlichen Überwachung würde auf Akzeptanzprobleme stoßen.

Berner: Nein, das sehe ich anders. Der Sicherheitsbeauftragte im Unternehmen hat ja die Aufgabe, erstmal zu definieren, was ist überhaupt schützenswert in unserem Unternehmen, und wie schütze ich das? Er hat auch die Aufgabe, sich auf dem Laufenden zu halten, was die Sicherheitsgesetzgebung angeht, Kontakt zu den Sicherheitsbehörden zu halten – und in kleinen Unternehmen muss das nicht eine Person als Daueraufgabe haben oder als einzige Aufgabe, sondern es kann auch eine Zusatzaufgabe sein. Diese muss aber noch gewährleistet werden können.

Blecker: Aber ist das wirklich realistisch? Gerade in der Logistik gibt es ja durchaus auch den einzelnen Frachtführer, der mit drei oder zehn Trucks durch die Gegend fährt oder vielleicht sogar allein auf dem Bock sitzt: Was macht der? Der kann nicht prüfen. Er hat im Zweifelsfall mit dem Empfänger einer Ladung ja noch nicht mal in irgendeiner Form einen Kontrakt. Das heißt, er bekommt eine Adresse, liefert dort Container ab und fährt wieder – in der Hoffnung, dass er den richtigen Hof erwischt hat.

Blecker: Aber ist das wirklich realistisch? Gerade in der Logistik gibt es ja durchaus auch den einzelnen Frachtführer, der mit drei oder zehn Trucks durch die Gegend fährt oder vielleicht sogar allein auf dem Bock sitzt: Was macht der? Der kann nicht prüfen. Er hat im Zweifelsfall mit dem Empfänger einer Ladung ja noch nicht mal in irgendeiner Form einen Kontrakt. Das heißt, er bekommt eine Adresse, liefert dort Container ab und fährt wieder – in der Hoffnung, dass er den richtigen Hof erwischt hat.

Meine Damen, meine Herren, vielen Dank für das Gespräch. DVZ 21.10.2008

Das Gespräch führte Robert Kümmerlen.

Prof. Thorsten Blecker

Technische Universität Hamburg-Harburg und Kühne School of Logistics and Management

Wir haben zu viele Regularien, die nicht aufeinander abgestimmt sind. Die Harmonisierung ist ein ganz wesentlicher Aspekt. Auf Unternehmensseite sehe ich zum Teil eine gewisse Ignoranz, dass Regeln nicht von allen tatsächlich gelebt werden. Das größte Problem besteht auf der politischen Ebene, weil hier die Unternehmen alleingelassen werden. Es ist die Frage, ob hoheitliche Aufgaben auf die Unternehmen externalisiert werden können und ob mit der Veröffentlichung der Regularien die Perspektive der Politik endet. Es wird nicht über die Umsetzung nachgedacht.

Dr. Andrea Berner

Landesamt für Verfassungsschutz, Hamburg

Wichtig ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Behörden. In verschiedenen Gremien arbeiten wir regelmäßig mit der Wirtschaft zusammen. Die Sicherheitsbehörden und der Verfassungsschutz können aber auch nur so gut arbeiten, wie die Informationen sind, die wir von der Wirtschaft bekommen. Das ist uns ein Anliegen, und das wird auch gut angenommen von den Firmen und Unternehmen. Wir fordern Unternehmen immer wieder auf, sich zu einem frühen Zeitpunkt an uns zu wenden, damit wir selbst früh für die Beteiligten agieren können.

Sabine Wiedemann

Deutsche Post World Net, Bonn

Eine sehr enge und vor allem frühzeitig beginnende Zusammenarbeit mit den Behörden und der Politik ist unabdinglich. Wichtig ist dabei ein ganzheitlicher Ansatz. Es ist nicht sinnvoll, ein Thema teilweise zu behandeln, das gerade Tagesaktualität hat. Man muss von vornherein sehen, was geregelt werden muss und was schon geregelt ist. Die Maßnahmen müssen einen Mehrwert an Sicherheit bringen, sie müssen praktikabel und bezahlbar sein. Tests und Pilotverfahren müssen früh erfolgen, damit die Ergebnisse und Erfahrungen einfließen.

Lorenz Sönnichsen

verantwortlich für Sicherheit und Schadenverhütung bei Kühne + Nagel, Hamburg

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass deutsche Logistikunternehmen durchaus in der Lage sind, hohen Ansprüchen an Sicherheit zu genügen, vor allem dort, wo der Markt dieses verlangt hat. Ich meine die Politik sollte nicht in die Versuchung kommen, diese Fähigkeit dahingehend zu nutzen, dass hoheitliche Aufgaben auf die Privatwirtschaft übertragen werden – das kann es nicht sein.

Frank Huster

Speditions- und Logistikverband, Bonn

Das Sicherheitsniveau hat sich schon vor dem 11. September 2001 weit über dem Punkt Null bewegt in der deutschen Speditionslandschaft. Aber heute noch die Frage nach dem Sinn von manchen Maßnahmen zu stellen, ist verspätet. Wir müssen die Praktikabilität von bestehenden Regelungen in den Mittelpunkt rücken. Dazu bieten wir uns als Wirtschaftsverband an – in Kooperation mit anderen Wirtschaftsverbänden, mit der Politik und mit den Behörden. Wir können uns allerdings nicht exklusiv den Kopf der Politik zerbrechen. Wir erwarten von dieser Seite auch ein wenig Zuarbeit.

Dr. Martin Kröger

Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe, Hamburg

Moderne Initiativen zur Terrorabwehr müssen nicht nur Sicherheit schaffen, sondern gleichzeitig Handelsfreiheit gewährleisten und weitestgehend wettbewerbsneutral gestaltet werden. Hierfür brauchen wir Maßnahmen, die auf internationaler Ebene abgestimmt sind. Sicherheit ist vorrangig ein globales und nicht ein ausschließlich deutsches oder amerikanisches Problem. Der US-Staatsmann und Erfinder des Blitzableiters, Benjamin Franklin, mahnte: „Wer Freiheit aufgibt, um Sicherheit zu gewinnen, wird am Ende beides verlieren.“ Das sollte uns nicht passieren, und ich hoffe, dass sich darauf auch die amerikanische Seite besinnt.

