

SICHERHEIT

„Die reine Show“

Der vereitelte Anschlag auf einen US-Jet hat erneut die Debatte über strengere Passagierkontrollen angeheizt. Die Bundesregierung reagierte umgehend mit verschärften Sicherheitsauflagen. Doch viele Vorschriften sind Placebo-Politik; sinnvoll wäre die gezielte Suche nach verdächtigen Fluggästen.

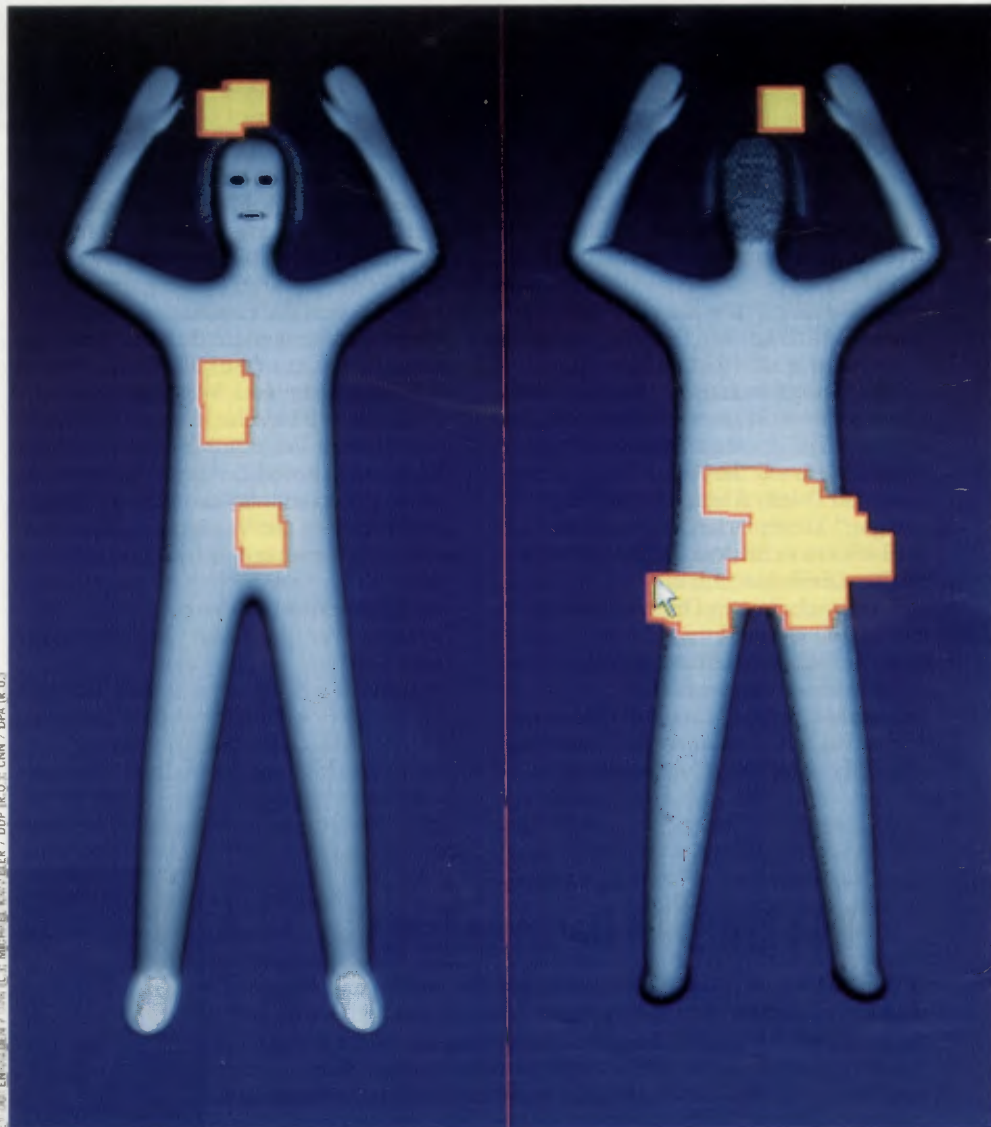
November 1987: Kim Hyun Hee hatte Glück gehabt, vorhin bei der Handgepäckkontrolle. Die Art Glück, die nun 115 Menschen töten wird, an Bord von Korean Airlines Flug 858. Wenn der Wecker klingelt. Wenn ihre Bombe hochgeht. In achteinhalb Stunden.

Kim Hyun Hee, Agentin des nordkoreanischen Geheimdienstes, hatte es am Saddam International Airport in Bagdad durch die Sicherheitsschleuse geschafft. Mit dem Radio, vollgepfropft mit 350 Gramm C-4-Plastiksprengstoff. Mit den Batterien, die sie für die Zündung brauchte und die man ihr abnehmen wollte. Aber ihr Partner hatte so lange auf die Frau am Kontrollpunkt eingeredet, bis sie die Batterien behalten durfte. Und natürlich mit der Flasche. 700 Milliliter PLX. Flüssigsprengstoff. Klar wie Wasser, tödlich wie Nitroglycerin.

Jetzt saß sie am Fenster der Boeing 707, mit einer Bombe über dem Kopf, oben im Gepäckfach. Wie eine Ewigkeit kam ihr diese Stunde vor bis zum Zwischenstopp in Abu Dhabi. Dann endlich konnte sie aussteigen, die Bombe hinter sich lassen. Und mit der Bombe 115 Menschen, die irgendwo über dem Meer bei Burma vom Himmel stürzten. Am 29. November 1987, als der Wecker auf acht Uhr sprang.

Dezember 2009: Wieder sitzt ein Terrorist mit einem Sprengsatz in einem Flugzeug. Umar Farouk Abdulmutallab, Nigerianer, 23, dessen Namen, dessen Gesicht nun seit dem ersten Weihnachtstag jeder kennt. Ein Selbstmordattentäter im Namen Allahs, unterwegs in einem Airbus 330 mit 289 Menschen von Amsterdam nach Detroit. Auch er hat eine gefährliche Flüssigkeit dabei, dazu ein Pulver, Sprengstoff. Nur dass er beim Versuch, das Ganze zu zünden, überwältigt wird (siehe Seite 72). Und dass es dieses Mal keine Toten gibt, nur den Schrecken danach, der seitdem die Welt erneut erfasst hat.

22 Jahre liegen zwischen beiden Anschlägen. Der auf KAL 858 war die erste Terrorattacke auf ein Flugzeug, bei der offenbar ein Flüssigsprengstoff explodierte. Der erste Hinweis, dass es so ein Risiko gibt – nicht nur als theoretische Möglichkeit, sondern als terroristische Praxis. Schon damals hätte man sie deshalb einführen können, nur dass es keiner tat: die Flüssigkeitskontrollen.



Körperscanner-Bild: Durchbruch für den Digital-Strip

Heute sind sie beim Handgepäck auf Flughäfen in Europa, Nordamerika und zahlreichen Ländern in aller Welt Pflicht. Allein in Deutschland stehen die Passagiere an 589 Kontrollstellen Schlange. Rund ein Viertel der verlorenen Zeit, schätzt der Flughafenverband ADV, geht auf das Konto der Flüssigkeiten.

Jetzt aber, nach dem gescheiterten Anschlag von Detroit, werden die ohnehin schon langen Schlangen noch länger wer-

den. Der Schaden an Bord des Airbus blieb zwar minimal, nur Abdulmutallab verbrannte sich das Bein. Doch anders als vor 22 Jahren wird der Schaden für die moderne, die mobile Gesellschaft enorm sein.

Unter Flugpassagieren grassiert erneut die Angst vor einem Anschlag; US-Präsident Barack Obama hat umgehend schärfere Sicherheitsmaßnahmen angekündigt, kurz danach auch Bundesinnenminister Thomas de Maizière (CDU). Schon hat die

Bundespolizei deutlich mehr Leibesvisitationen an den Kontrollpunkten angekündigt, auf Druck der Amerikaner. Denn kurz nach der Festnahme des Nigerianers hatte sich ein hochrangiger Beamter der amerikanischen Verkehrssicherheitsbehörde TSA im Berliner Innenministerium gemeldet und bei Flügen in die USA „100 Prozent“ verlangt. Jeden Passagier abtasten also, mit den Händen. Das wollte de Maizière zwar nicht zusichern, versprach den Amerikanern aber wenigstens, alles zu machen, was machbar ist.

zumuten muss und was man ihnen noch zumuten kann.

Aber schon jetzt bittet die Lufthansa ihre Fluggäste, die in die USA wollen, noch eine Stunde früher am Frankfurter Airport zu erscheinen als bisher. Und Air Canada hatte Passagieren anfangs sogar verboten, in der Stunde vor der Landung überhaupt noch vom Sitz aufzustehen. Das hatte die TSA verlangt, später die Anweisung aber wieder kassiert.

Dank Abdulmutallab streiten nun Politiker auch wieder über jene „Nacktscan-

gangen Mittwoch kündigte de Maizière in der „Süddeutschen Zeitung“ deshalb an, er habe „kein Problem“ mehr mit der Technik. Sie müsse nur die Persönlichkeitsrechte wahren, sicher funktionieren, und sie dürfe nicht gesundheitsschädlich sein. Die Niederlande sind sogar schon weiter: Dort will die Regierung bereits in drei Wochen alle Reisenden in die USA durch den Körperscanner schicken.

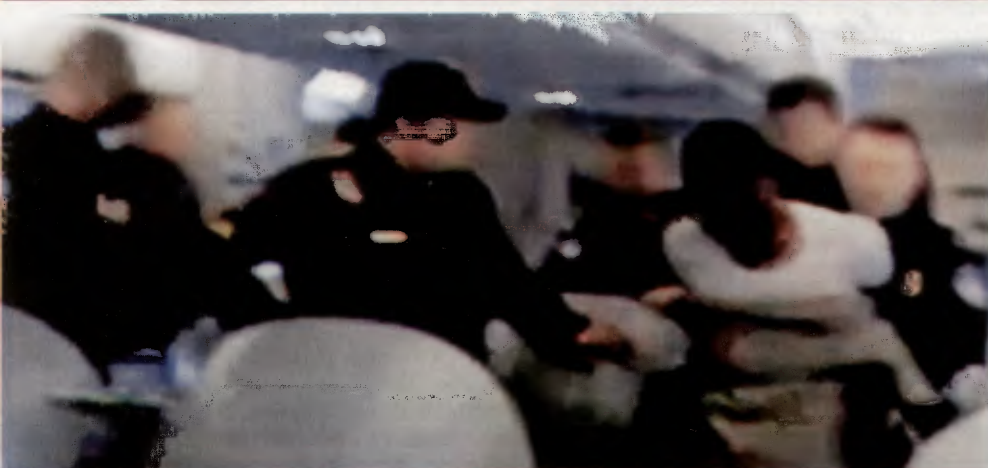
Vor allem Datenschützer lehnen den Blick unters Hemd dagegen weiter rigoros ab – egal, wie unscharf der Blick auch wird. Alles konzentrierte sich zu sehr aufs Technische, zu wenig auf die Frage, wie man Täter anhand von Verdachtsmomenten früh genug entdecke, kritisierte Bundesdatenschutzminister Peter Schaar. Doch auch in diesem Punkt wollen die Behörden noch nachbessern. Das Innenministerium hat eine Prüfung angeordnet. Wer in Deutschland hätte in einem Fall wie Detroit den Attentäter schon früher auf seinem Schirm gehabt? Und dann wen informiert, wann informiert?

Am Ende sollen die Geheimdienste mehr Material untereinander austauschen, in Europa und zwischen Deutschland und den USA. „Einen so restriktiven Umgang wie bisher können wir uns bei Verdachtsfällen nicht mehr leisten“, sagt Innenstaatssekretär Fritsche, „wir müssen da alle umdenken.“ Auch der Innen-Sprecher der Unionsfraktion, Hans-Peter Uhl (CSU), hält die „Zusammenfassung aller vorhandenen Informationen für erfolgversprechender, als eine intelligente Maschine zu erfinden, die am Flughafen jegliches Risiko herausfiltert“.

Mehr Datenbanken vernetzen, mehr Informationen verschicken – der Vorstoß aus dem Innenministerium sorgt schon jetzt für Ärger in der Regierung. Die liberale Bundesjustizministerin Sabine Leutheusser-Schnarrenberger warnt vor einem „wahllosen Sammeln und Speichern von Millionen von Daten und der Forderung nach immer neuen Eingriffsbefugnissen“. Wenn wie im Fall des Nigerianers selbst konkrete Hinweise in der Fülle des Informationsmaterials untergingen, bringe die Ausweitung der Datensammelerei „offensichtlich keinen Zusatz an Sicherheit“.

Streit könnte es in der EU auch noch mal um strengere Regeln für Flüssigkeiten im Handgepäck geben. Und warum nicht noch eine weitere Kontrolle einführen: Pulverkontrollen? Bis jetzt hat sich für die „Ahoj-Brause“-Tütchen im Handgepäck kein Kontrolleur interessiert. Aber künftig?

Es ist, mal wieder, der bekannte Ablauf: keine Aktion ohne Reaktion, kein Terrorplan ohne Abwehrplan – nirgendwo wird diese Linie so rigoros durchgezogen wie im Flugverkehr. Die Bilder, wie am 11. September 2001 zwei Jets in das World Trade Center einschlugen, haben zu eigenen Standards für die Fliegerei geführt. Zu ei-



Innenminister de Maizière, Terrorist Abdulmutallab: Keine Aktion ohne Reaktion

Diese Woche werden sich in Brüssel Innen-Beamte aus den EU-Mitgliedsländern mit der Kommission treffen. Ein Kompletterbot von Handgepäck, wie es einige Staaten früher schon mal vorgeschlagen hatten, „halten wir nicht für sinnvoll“, sagt Innenstaatssekretär Klaus-Dieter Fritsche. Auch sein Chef de Maizière warnt vor „unnötiger Panik“, wünscht sich eine Balance zwischen dem, was man Reisenden für mehr Sicherheit

ner“, die das Bundesinnenministerium vor einem Jahr noch zum „Unfug“ erklärt hatte. Eigentlich hatte die EU die Idee 2008 nach einem Sturm der Empörung wieder eingefroren. Nun weist viel darauf hin, dass die Geräte, mit denen sich Waffen und Sprengstoff am Körper entdecken lassen, in diesem Jahr kommen werden. Denn die neueste Generation, die bereits bei der Bundespolizei in Labortests läuft, zeigt keine lebensnahen Nacktbilder mehr. Ver-

genartigen Standards, nach denen inzwischen selbst Risiken als untragbar eingestuft werden, die weit unter dem normalen Lebensrisiko liegen. Die sich jeder im Autoverkehr zumutet, beim Skifahren, schon beim Versuch, als Fußgänger über einen Zebrastreifen zu laufen. Über den Wolken soll dagegen verhindert werden, was in Wahrheit nicht zu verhindern ist. Soll den Bürgern das Gefühl einer Sicherheit vermittelt werden, die es nicht gibt und nicht geben kann, mit Vorschriften, die „unschlüssig sind“, wie der Sprecher der Pilotenvereinigung Cockpit, Jörg Handweg, klagt. So wie das Messerverbot: An der Kontrollschleuse werden Speisemesser konfisziert; in den Restaurants dahinter kann sich jeder Terrorist sofort wieder mit einem kompletten Metallbesteck eindecken.

Doch eine andere Antwort auf die Bedrohung als Regeln und noch mehr Regeln war bisher nicht vorgesehen, zumindest nicht in Europa. Hier tut man sich ausgesprochen schwer mit der Idee, dass es statt immer mehr Kontrollen weniger geben könnte, dafür aber klügere als bisher.

Denn es existiert schon ein anderer Weg, viele glauben: ein besserer. Auch er kommt nicht ohne Kontrollen aus, scharfe Kontrollen, nur dass sich der Blick hier mehr auf die Person des Täters richtet, auf ein auffälliges Verhalten, erst in zweiter Linie auf seine Werkzeuge. Die Israelis bevorzugen dieses Profiling, für die Europäer wäre es ein Kulturbruch, für viele undenkbar.

Also müssen heute in Europa Kinder ihren Schulzirkel aus dem Handgepäck wegwerfen, wegen der Stahlspitze, und Wanderer ihren Wanderstock abgeben, denn jeder ist verdächtig. Fragt sich nur: Was hat das alles gebracht? Und wo liegt die Grenze? Welches Grenzkrisiko muss der moderne Mensch auch beim Fliegen ertragen, bevor man das Fliegen aus Sicherheitsgründen am besten gleich ganz verbietet?

Nichts illustriert das regelmäßige Heißlaufen des Apparats so wie die Geschichte der Flüssigkeitskontrollen. Seit die englische Polizei im August 2006 einen Anschlag auf mehrere Transatlantikflüge vereitelt hat, zwingen die Kontrollen jeden Passagier in der EU, seine Persönlichkeit gleich zweimal offenzulegen. Erst am Check-in-Schalter, mit seinem Pass. Und dann, in einem Klarsichtbeutel, mit der Auswahl seiner Getränke, Medikamente und Kosmetika. So eine Art liquider Persönlichkeitsabdruck, vor aller Augen, auf einem Fließband.

Seitdem, sagten die, die das Prozedere eingeführt haben, sei es noch zu keinem einzigen Anschlag mit Flüssigsprennstoff in einem Flugzeug gekommen, in drei Jahren. Und das stimmte – bis zum ersten Weihnachtstag. Aber: Nach dem Absturz von KAL 858 im Jahr 1987 gab



Sicherheitskontrollen am Flughafen Berlin-Schönefeld: Regelmäßiges Heißlaufen des Apparats

es keine Flüssigkeitskontrollen und trotzdem auch nur einen weiteren Anschlag in 19 Jahren. Ein misslungener, wie der in Detroit.

Und deshalb stehen die Flüssigkeitskontrollen durchaus beispielhaft für dieses ganze Paket an neuen Sicherheitskontrollen an den Flughäfen: Sie sind zum Symbol für die Symbolpolitik nach dem 11. September 2001 geworden. Inbegriff einer Sicherheitsphilosophie, die immer nur mit noch mehr Kontrollen auf die Bedrohung antwortet. Weil Flugpassagiere das erwarten. Weil besorgte, aber ratlose Innenpolitiker sich nicht nachsagen lassen wollen, sie hätten nichts getan.

Der tägliche Ärger

Neulich in England: Flüssigkeitsalarm! Eine deutsche Crew will zu ihrem Flieger, Piloten, Stewardessen, sie haben Kaffeebecher in der Hand, aber die Security lässt sie nicht durch. Ob es nicht reiche, wenn man ein, zwei Schluck trinke, dann könne es ja nicht gefährlich sein? Nein, sorry, die Vorschriften. Entweder alles austrinken oder wegwerfen.

Alles austrinken? Wollte dann auch der Fluggast, der mit Air Berlin auf einen Flug von Düsseldorf nach Kavala, Griechenland, gebucht war. Also nahm er die Portweinflasche aus seinem Handgepäck, und statt sie wegzuerwerfen, machte er sie am Kontrollpunkt leer. Danach fiel der Flug für ihn aus. Zu betrunken.

„Der Klassiker“, sagen Fluggastkontrolleure, heißt also: Das kommt immer wieder

vor. So wie die Sache mit der Zahnpastatube. Eine angebrochene Tube, fast leer. Aber weil es eine 125-Milliliter-Tube ist und nur 100-Milliliter-Tuben erlaubt sind, darf sie nicht die Kontrolle passieren. Auch nicht fast leer. Denn eine Regel ist eine Regel.

England 2006

Wenn die Islamisten-Truppe, die 2006 in England aufflog, den Terrorplan verfolgt hätte, die „Kuffar“, die Ungläubigen, in den Wahnsinn zu treiben, dann wäre sie weit gekommen: Ihr verdankt die Welt nun jene Flüssigkeitskontrollen, die mit Vernunft, gar mit Logik schwer zu fassen sind. Und wenn die Gotteskrieger die „Kreuzzügler“ hätten berauben wollen, wären sie auch enorm erfolgreich gewesen. Noch heute werfen jeden Tag allein am Frankfurter Flughafen Passagiere 1,5 Tonnen Flüssigkeiten notgedrungen weg; „die größte Welle von Eigentumsaufgaben, die es in der Geschichte der Bundesrepublik gegeben hat“, sagt Horst Lang, Leiter der Bundespolizei am Berliner Flughafen Schönefeld.

Was allerdings den eigentlichen Plan angeht, den Anschlag mit Flüssigsprennstoff gegen sieben Maschinen auf dem Weg von England nach Nordamerika, so endete er am 9. August 2006 in Walthamstow, im Nordosten Londons.

Abends um kurz nach neun trafen sich dort zwei Männer: Abdulla Ali, 25, und Assad Sarwar, 26. Das Beweismaterial gegen sie hatten sie gleich mitgebracht; die Polizei, die sie überwachte, brauchte nur noch zuzugreifen. Bei Ali fanden sie einen



World Trade Center 2001



Nordkoreanische Terroristin Kim Hyun Hee



Schuhbomber Richard Reid



Kofferbomber Youssef al-Hajjib auf dem Kölner Hauptbahnhof

Terrorziel, Attentäter: Sondersicherheitszone Flugverkehr

Speicher-Stick mit Flugverbindungen von London-Heathrow nach Nordamerika, sieben Flüge markiert: fünfmal USA, zweimal Kanada.

Alles nur Urlaubsziele, behauptete Ali später, aber da war noch das Notizbuch in seiner Tasche. Und da stand etwas von „Batterien säubern. Trinkflaschen, kalkuliere die genauen Tropfen, plus Farbe. Fülle WP ein. Entscheide, welche Batterie als D. zu benutzen ist“. Offenbar die Kurzanleitung zum Bau von Flüssigbomben. Auf der Basis von WP – Wasserstoffperoxid. Getarnt als bunte Sportgetränke („plus Farbe“) in Plastikflaschen und zu zünden mit einem separaten „D.“, also Detonator, der in den Batteriehülsen versteckt sein sollte. Dazu noch ein Hinweis, um bei der Kontrolle nicht aufzufliegen: „Pornomagazine, um abzulenken. Kondome“.

Bei Sarwar fanden die Ermittler mehrere Videobänder mit insgesamt sieben Selbstmordankündigungen von Islamisten. In seiner Garage standen schon Kanister mit Wasserstoffperoxid, in einer extra von den Terroristen gekauften Wohnung lagen auch Spritzen herum, mit denen sie die Limonade durch die Schweißnaht im Boden der Plastikflaschen herausziehen und den Flüssigsprengstoff einfüllen wollten, ohne das Siegel aufzureißen.

Es gab – trotz aller Indizien – lange Zeit Zweifel, ob die Islamisten es wirklich auf Flugzeuge abgesehen hatten. Doch in der zweiten Instanz stellte eine Jury im September 2009 fest: Der Anschlag zielte auf Jets. Umstritten bleibt nur: Hätten die Bomben wirklich funktioniert? Oder ste-

hen nun jeden Tag Millionen Menschen in Warteschlangen, weil ein paar Islamisten zu viele Filme gesehen, aber wenig Ahnung von Chemie hatten?

Anfangs tippten Experten auf TATP als Zünder, eine Variante aus der Familie der Peroxid-Sprengstoffe, und dass die Täter planten, ihre Bombe erst auf der Flugzeugtoilette zusammenzubauen, damit der Todescocktail ihnen nicht schon vorher unter den Fingern hochgehen würde. Doch die TATP-Spur war die falsche. HMTD, ein ähnlicher Stoff, nicht ganz so empfindlich, sollte als Hochleistungszünder dienen.

Der britische Sprengstoffexperte Sidney Alford hat mit dem Ausgangsmaterial der Walthamstow-Gruppe eine Bombe gebaut; bei einem Test mit einer Halbliterflasche riss sie ein mannsgroßes Loch in den Rumpf eines ausrangierten Jets. „Glücklicherweise haben Möchtegern-Terroristen eine hohe Fehlerrate“, sagt Alford, am Ende gab es nämlich auch in diesem Fall ziemlich viel „hätte“ und ziemlich wenig Gewissheit: Hätten Ali und Sarwar die richtige Mischung hinbekommen? Hätten sie überhaupt den Flughafen erreicht, ohne vorzeitige Explosion? Und: Wie groß ist eigentlich die Wahrscheinlichkeit, dass ein Dutzend Islamisten über Monate hinweg die Zutaten für eine Bombe herbeischaffen und so einen Plan ausbaldowern können, ohne dass die Polizei das mitbekommt?

Nach Nine-Eleven offenbar eher gering. Daran scheiterte auch die Walthamstow-Gruppe. So wie die Sauerland-Gruppe 2007 in Deutschland, die lange unter Beobachtung der Polizei stand. Dagegen wa-

ren die Attentäter, die im Jahr zuvor zwei deutsche Regionalzüge sprengen wollten, mit der Technik überfordert: Ihre Kofferbomben funktionierten nicht. Es gibt eben viele Möglichkeiten, wenn ein Anschlag, Inshallah, doch nicht Allahs Wille ist.

Brüssel, die EU-Kommission, 2006

Es hätte deshalb 2006 bei der EU-Kommission auch gute Gründe gegeben, nicht viel zu ändern. Zumindest nicht in den Terminals. Denn Anti-Terror-Arbeit ist vor allem Polizei- und Geheimdienstarbeit. Gefährder im Blick behalten, ihre Verbindungen ausforschen. Banden infiltrieren, Daten abgleichen. Unverändert gilt der Satz von Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber, dass man „mit Handtaschenumdrehen noch keinen einzigen Terroristen gefasst hat“. Der jüngste Fall, Detroit, bestätigt das: Abdulmutallab spazierte mit seinen Sprengmitteln durch die Schleuse. Eher hätte dagegen ordentliche Polizeiarbeit verhindern können, dass er an Bord ging. Sein Name stand in Amerika in einer Warndatei.

Hätte man also 2006 in Brüssel einfach weitermachen sollen, nachdem der Londoner Anschlag aufgedeckt war? So wie nach dem Absturz von KAL 858 im Jahr 1987? Doch der Absturz bei Burma war weit weg für Amerikaner und Europäer. Und weit weg von dem Datum, das alles änderte: dem 11. September 2001.

Dieser Tag damals in Amerika galt auch deshalb aus Sicht von al-Qaida als so erfolgreich, weil er so überwältigende Bilder lieferte. Ein Flugzeug, das explodiert, ist besser als eine detonierende Untergrundbahn, die niemand sieht, deren Feuerball nicht Millionen Mal medial vervielfacht wird. Bei manchen Islamisten hat das Flugzeug daher geradezu Fetischcharakter – andere sahen es allerdings nüchterner: Sie legten Bomben in Madriders Vorortzügen, Londoner U-Bahnen und einem Doppeldeckerbus.

Klar aber ist, seit 2001 gibt es zwei unterschiedliche Sicherheitszonen auf der Welt: die Fliegerei – und so ziemlich alles andere. Zum Beispiel den Autoverkehr: Jedes Jahr sterben in der EU etwa 40000 Menschen auf den Straßen, „aber das wird hingenommen“, wundert sich Michael Cramer, für die Grünen im Verkehrsausschuss des Europaparlaments. „Nicht mal ein Tempolimit auf Autobahnen lässt sich in Deutschland durchsetzen, damit es weniger Tote werden.“

Oder die Bahnen: Auch nach den gescheiterten Kofferbommanschlägen auf die beiden Regionalzüge könnten Terroristen mit einem Sprengstoffrucksack in jeden Waggon steigen. Unvorstellbar, an 5700 deutschen Bahnhöfen Personen- und Kofferkontrollen einzuführen; also lässt man schon den Versuch und hofft auf das Beste. Wie bei den Bussen, den Fähren.

Oder den Weihnachtsmärkten: Ende 2000 stieß die deutsche Polizei auf eine Frankfurter Terrorzelle, die eine Bombe



Flüssigkeitskontrolle am Flughafen Frankfurt am Main: Lippenstift als Waffe?

auf dem Straßburger Weihnachtsmarkt zünden wollte. Aber sollte man deshalb alle Weihnachtsmärkte absagen? Alle Jahrmärkte? Alle Schützenfeste? Alle Karnevalszüge? Den Samstagmorgen in deutschen Fußgängerzonen? Dahinter steht die Abwägung von Gefahr und Wahrscheinlichkeit, und der Quotient ist das normale Lebensrisiko, ohne das keiner ein normales Leben führen würde.

In der Sonderzone des Flugverkehrs gilt das alles nicht. Auch weil immer eine Grundangst des Menschen mitfliegt. Eine irrationale Angst, wie die Unfallstatistiken zeigen, aber stärker als in jedem anderen Transportmittel. Erst recht seit Nine-Eleven. Deshalb wurde auch der Londoner Anschlagplan 2006 mit der Empfindlichkeit eines Seismografen registriert – und dann auch so darauf reagiert.

„Wenn es nach der englischen Regierung gegangen wäre, hätten wir heute kein Handgepäck mehr“, sagt Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbands. Und August Hanning, bis vor kurzem deutscher Innenstaatssekretär, brachte die Sicherheitsphilosophie, für die er hierzulande wie kein Zweiter stand, mal auf die Formel: „Bis wir Fluggäste bis auf die Unterhose ausziehen, haben wir noch einen großen Handlungsspielraum.“

Der britische Innenminister John Reid hatte 2006 in London mehrere Kollegen eingeladen. Nicolas Sarkozy, den Franzosen, Antonio Costa, den Portugiesen, auch Wolfgang Schäuble. Reid forderte ein Kompletterverbot von Flüssigkeiten an Bord. Danach war anderen in der EU klar: Sie konnten nicht weniger tun als die Briten. Die Frage war nur: Auf wie viel weniger würden sich die Briten einlassen?

Die Brüsseler Entscheidung fiel im Kommissionsausschuss für Sicherheit in der Luftfahrt (Avsec), in geheimer Sitzung. Es gab die Überlegung, Stichproben zu machen, jede fünfte oder zehnte Flasche. Stattdessen einigten sich die Beamten auf eine Über-

prüfung aller Flüssigkeiten und auf die Regel, die auch heute noch gilt: höchstens 100-Milliliter-Gefäße und nicht mehr Gefäße, als in einen Ein-Liter-Beutel passen, durchsichtig, wiederverschließbar, damit er durch den Röntgenscanner gefahren werden kann.

Sprengstoffexperten hatten das dem Sicherheitsausschuss empfohlen; die Mengengrenzung könne das Risiko verringern. Viele Europaparlamentarier fühlten sich übergangen, überfahren, schlecht informiert. „Die Innenpolitiker haben uns einfach überrannt“, klagt der Hamburger Georg Jarzembowski, damals christdemokratischer Sprecher im Verkehrsausschuss. „Wie gefährlich das wirklich war, konnte uns auf Nachfrage aber keiner sagen“, bestätigt sein Ausschuss- und Fraktionskollege Markus Ferber.

Stattdessen nur der monotone Hinweis, es könne die Sicherheit erhöhen, und über Abstriche an der Sicherheit lasse man nicht mit sich reden. Jarzembowski: „Eine ausreichende Abwägung zwischen dem Gewinn an Sicherheit und der Belastung für die Reisenden fand nicht statt.“ Auch später nicht: Kommissionspräsident José Manuel Barroso hatte dem Parlament eine Evaluation versprochen. „Die ist die Kommission bis heute schuldig geblieben“, murrte der Sozialdemokrat Knut Fleckenstein aus dem Verkehrsausschuss.

So sauer waren EU-Parlamentarier aller Fraktionen, dass sich Kommissionspräsident Barroso 2007 im Europaparlament die hämische Frage gefallen lassen musste, ob er mal erklären könne, wie sogar ein Lippenstift eine gefährliche Waffe sein könnte. Oder „ob es auch nur einen intelligenten Menschen gibt, der glaubt, dass sich“ mit solchen Regeln „ein Terroranschlag möglicherweise verhindern lässt“.

Denn seit 2006 wird auf Plastikbeutel gestarrt, aber selbst Branchenkenner haben noch nie davon gehört, dass ein Kontrolleur Flüssigsprengstoff entdeckt hätte. Wie sollte er auch? Es gibt bis heute kei-

ne Durchleuchtungstechnik an der Passagierschleuse, mit der sich so ein Stoff enttarnen ließe. Da spielt es auch keine Rolle, ob die Flüssigkeit im Handgepäck liegt (verboten) oder draußen im Klarsichtbeutel (Vorschrift). Ob sie in einer Halb-Liter-Flasche steckt (verboten) oder abgefüllt in 100-Milliliter-Fläschchen (Vorschrift). „Nur die Größe wird kontrolliert“, sagt der Sicherheitschef einer deutschen Airline, „mehr nicht.“

Natürlich könnte auch ein Terrorist den Inhalt mehrerer Fläschchen nach der Kontrolle zusammenschütten, etwa auf der Flughafentoilette; bei mehreren Tätern wären die Mengen noch größer.

Für eine weitere Bestimmung hat auch ein Beamter aus der Brüsseler Kommission, Flugsicherheitsexperte, nur zwei Worte übrig: „regulatory overkill“. Wer von draußen nach Europa fliegt, zum Beispiel mit einer Flasche Glenfiddich im Handgepäck, die er vorm Start im Duty-free-Shop am Flugsteig gekauft hat, der kann damit einreisen und den Flughafen verlassen. Aber was er ganz entschieden nicht darf: damit in einen anderen Flieger umsteigen. Dann landet der Glenfiddich vorher in der Tonne.

Fragt sich nur: Warum sollte ein Terrorist, der es irgendwo auf der Welt mit flüsigem Sprengstoff in den Flieger nach Deutschland geschafft hat, die Bombe nicht beim Landeanflug zünden? Oder im Terminal? Warum stattdessen noch versuchen, in Deutschland in eine andere Maschine umzusteigen?

Und mancher Terrorist wird sich sowieso fragen: Warum überhaupt Flüssigsprengstoff ins Handgepäck packen, wenn es so viele andere, viel einfachere Möglichkeiten gibt, ein Flugzeug vom Himmel zu holen? Der Durchgangsmetalldetektor heißt so, weil er nur auf Metall anspringt – der Möchtegern-Attentäter Abdulmutallab trug sein Pulver und die Flüssigkeit einfach an seinem Körper durch den Torbogen. Zwar gibt es auch Zufallspiepser für Stichproben, mehr aber nicht.

Das alles ist auch kein Geheimnis; wo weltweit Hunderttausende Kontrolleure mit dieser Technik arbeiten, lässt sich so etwas nicht verheimlichen. So wenig wie die Idee, einen Jet beim Start mit Raketen abzuschießen. Als das 2002 Terroristen in Kenia bei einer Maschine der israelischen Fluggesellschaft Arkia versuchten, ging der Fall durch alle Zeitungen.

Der dritte Weg

Selbstverständlich können die Sicherheitsbehörden in diesem Kampf immer weiter aufrüsten. Als die EU-Kommission 2008 ankündigte, „Nacktschanner“ aufstellen zu wollen, musste sie noch einen Rückzieher machen. Anders als in den USA, wo die Geräte im Dezember 2009 nach zwei Testjahren für den Massenbetrieb zugelassen worden sind, war der Digital-Strip in der



Neue Körperscanner-Generation: Kein lebensnahes Nacktbild

SMITHS DETECTION

EU bisher nicht durchsetzbar. Nur auf vereinzelten Flughäfen, auch in Amsterdam, gibt es ein paar Mustergeräte.

Jetzt aber, nach Detroit, beginnt die Diskussion von vorn. Nein, man wolle da nichts im Alleingang machen, also vorerst keine Einführung. Aber man werde in diesem Jahr die Entwicklung beobachten und dann mit den anderen Europäern entscheiden, legte Bundesinnenminister die Maizière vergangene Woche die Linie fest.

Allerdings sind das nun Scanner der nächsten Generation, Geräte wie der mit einer neuen Software bestückte „Eqo“ der Wiesbadener Firma Smiths Detection, bei dem ein Fluggast sich nur noch kurz vor einer zwei Meter hohen Stellwand dreht. Eine Ampel zeigt Rot oder Grün, nur bei Rot spuckt die Maschine ein Bild aus. Und das Einzige, was auf dem Bild erscheinen soll, ist eine vollständig bekleidete Person mit einem roten Rahmen an der Stelle, an der ein verdächtiger Gegenstand unter der Kleidung sitzt.

Mitte 2010 könnte die Maschine serienreif sein. „Dann wird die Debatte um die Privatsphäre keine Rolle mehr spielen“, glaubt Smiths-Manager Bernhard Semling. Auch in der SPD bröckelt nun der Widerstand. Innenexperte Sebastian Edathy kann sich den Einsatz vorstellen, „wenn die Intimsphäre geschützt bleibt“.

Diese neuen Körperscanner stehen für den zweiten Weg, den anderen Weg der EU. Es ist ihr Ausweg aus der Misere, dass mehr Sicherheit nach dem üblichen Reaktionsschema mehr Aufwand, mehr Zeitverlust, mehr Ärger bedeutet. Terahertz statt Tastsinn – mit technischem Fortschritt glaubt die EU-Kommission die Überwachungslücken im System schließen zu können, ohne den Flugverkehr vor lauter Kontrollen lahmzulegen.

In Wahrheit aber geht die Kommission damit nur denselben Weg weiter wie bis-

her, wenn auch mit anderen Mitteln. Viele Experten glauben denn auch nicht mehr an diesen Weg, an die Methode, auf den nächsten Anschlag zu warten, damit man hinterher wieder ein Sicherheitsloch stopfen kann. Der bekannteste von ihnen ist Rafi Ron, früher Sicherheitschef auf dem Ben-Gurion-Flughafen Tel Aviv.

Sein Mantra: Sucht nach gefährlichen Leuten, erst in zweiter Linie nach gefährlichen Gegenständen. Denn das Grundmuster bei Anschlägen sei doch seit 2001 immer dasselbe. Ob Richard Reid, der Schuhbomber, die London-Gang mit ihren Flaschen oder jetzt der Nigerianer, sie alle suchten eine Lücke. Und sie fanden sie.

„Es passiert immer wieder, und trotzdem ändern wir nicht unseren Sicherheitsansatz“, kritisiert Ron. Er selbst schwört auf die israelische Methode, hat sich mit einer Sicherheitsfirma selbständig gemacht und bietet ein Programm an, mit dem Sicherheitskräfte Kriminelle am Verhalten erkennen sollen. An den Flughäfen von Boston, Phoenix, Miami ist er im Geschäft; allein in Miami hätten sie in vier Jahren an die 300 Verdächtige aus der Schlange gefischt, dabei ziemlich viele Drogendealer. Ron hat sein Programm bereits der Bundespolizei in Potsdam prä-

sentiert, die es für „interessant“ hält. Die Polizisten prüfen derzeit, ob speziell ausgebildete Mitarbeiter als „aktive Streife“ auf Flughäfen und Bahnhöfen eine erfolgversprechende Strategie sein können.

Es geht um Anzeichen, die mit einem hohen Adrenalinausstoß zu tun haben, Warnsignale, auf die Kontrolleure achten. Schweiß, anschwellende Adern, unruhiger Blick und einiges, was nur für geschulte Augen zu erkennen ist.

Profiling nennt sich dieser Ansatz, und dazu passt noch eine andere Idee – auch sie ein radikaler Bruch mit der üblichen Praxis an europäischen Flughäfen: Trusted-Traveller-Programme. „Unser größter Fehler ist, alle Passagiere für gleich gefährlich zu halten. Das führt tatsächlich zu einem Minus an Sicherheit“, sagt Ron. Warum also nicht vertrauenswürdigen Fluggästen – „Trusted Travellers“ –, etwa Geschäftsleuten mit Vielfliegerstatus, die Möglichkeit geben, sich einmal registrieren und gründlich überprüfen zu lassen? Und sie dann bei allen künftigen Flügen auf der Schnellspur durchzuwinken? „Wir brauchen die Zeit, um nach den wirklich Verdächtigen zu suchen“, meint Ron.

Profiling und Trusted-Traveller-Programme – das ist der dritte Weg. Aber die Deutschen stehen noch ganz am Anfang. Es gibt zwar einen Testlauf für Trusted Travellers am Frankfurter Flughafen; wer mitmacht, muss sich die Iris scannen lassen, damit kein anderer unter seinem Namen einsteigen kann; mehr als 22 000 Fluggäste nutzen das, um schneller durch die Kontrolle zu kommen. Doch das Pilotprojekt bleibt Pilotprojekt, seit inzwischen sechs Jahren. Offenbar sind die Bedenken im Innenministerium gegen eine flächendeckende Einführung zu groß.

Und das Profiling? Sicher: Auch heute sollen die Kontrollstellen an deutschen Flughäfen schon auffällige Passagiere herausieben. Doch mit welchem Personal? Seit der Bund Mitte der Neunziger die Fluggastkontrolle weitgehend liberalisiert hat, arbeiten an den Torbögen und Röntgengeräten meist Mitarbeiter von Sicherheitsfirmen. Die Voraussetzungen: mindestens 21 Jahre alt, Hauptschulabschluss, polizeiliches Führungszeugnis, Zuverlässigkeitsprüfung, eine gewisse Stressresistenz. Ein beliebter Job, um aus der Arbeitslosigkeit herauszukommen. Nach einem kurzen Lehrgang und einer Prüfung bei der Bundespolizei sind die Bewerber dann als „Fummler“ im Einsatz, wie das bei ihnen heißt, zu Stundenlöhnen ab 6,50 Euro. Entsprechend hoch ist die Aussteigerquote – ein ständiges Kommen und Gehen. Die Polizeigewerkschaften beklagen die Zustände schon seit Jahren; Tests mit versteckten Waf-

Massenfertigung

Durchschnittliche Passagierzahlen pro Tag an ausgewählten Flughäfen, 2008

Quelle: ACI

Heathrow, London	183 214
Charles de Gaulle, Paris	166 324
Frankfurt Airport	146 086
John F. Kennedy, New York	130 622
Flughafen München	94 346

DER SPIEGEL

fen oder Sprengstoffen fallen immer mal wieder miserabel aus. Und mit diesen Kräften soll dann auch noch Profiling gemacht werden?

Jarzembowski, von 1991 bis zum Sommer im EU-Verkehrsausschuss, sieht das Problem ebenfalls. „Wir brauchen dazu besser geschulte Leute.“ An den dritten Weg glaubt aber auch er: „Was wir heute machen, ist reine Show. Wir sollten eher überlegen: Welche Täter kommen für Anschläge im Luftverkehr in Frage?“

Brüssel 2008

Es war dann die späte Rache der EU-Abgeordneten: 2008 wollte die Kommission all die Regeln und Sonderregeln, Ausnahmen und Ausnahmen von der Ausnahme, die sie seit 2002 bei der Luftsicherheit – oft unter Zeitdruck – zusammengestoppelt hatte, durch ein Werk aus einem Guss ersetzen. Diesmal durften die Parlamentarier mitreden, und sie ließen sich für die Flüssigkeitskontrollen ein Sonderrecht zusichern: Die Regelung verlängert sich nur, wenn das Parlament kein Veto einlegt. Andernfalls läuft sie nach zwei Jahren aus. Ablaufdatum der Flüssigkeitskontrollen: April 2010. Ohne die Abgeordneten ist mit der heutigen Regelung dann Schluss.

Theoretisch. Praktisch sieht es so aus, dass auch EU-Abgeordnete Politiker sind, auf Zeit gewählt, nur bedingt mutig. „Es

will doch keiner den Kopf hinhalten und sagen, wenn wir es abschaffen, sind wir genauso sicher“, gibt CSU-Mann Ferber zu. Wenn dann nämlich doch etwas passiert, genau auf diese Weise? Und der Hamburger Sozialdemokrat Fleckenstein sagt es noch klarer: Zurückdrehen? „Dazu bin ich zu feige. Ich bin doch nicht wahnsinnig.“

Also wird das Parlament wohl abnicken, was der Luftsicherheitsausschuss der Kommission nun am 19. November beschlossen hat. Einen „Ja, aber“-Beschluss: Ja, 2011 fallen die Verbote für die Duty-free-Waren der Transitpassagiere weg, 2013 auch alle anderen Flüssigkeitsregeln, wie sie heute gelten. Aber nur, wenn bis dahin eine Technik bereitsteht – Flüssigkeitsprüfer, die gefährliche Stoffe endlich im Handgepäck erkennen können.

Ob dieser Zeitplan zu halten ist, daran zweifeln Insider wie der Wissenschaftler Knut Urban, der am Jülicher Forschungszentrum einen Prototyp entwickelt hat. „2013 kommt mir straff vor.“ Auch manchem bei der EU. Wenn es nicht reicht, soll alles so bleiben wie bisher. Zu groß das Chaos, wenn jedes Land seine eigenen Regeln macht und schon bei Flügen innerhalb der EU jeder Zwischenstopp zu einer neuen Kontrolle führen würde.

Bereits einmal hatten die Scanner-Hersteller versprochen, ein Datum einzuhalten, 2010, daraus wird jetzt mit Sicherheit

nichts mehr. Und natürlich hat die Industrie ein Interesse daran, weiter den Eindruck zu erwecken, dass man schon bald so weit sein werde. Es geht schließlich um Tausende Geräte weltweit, einen Milliardenmarkt. Doch die Schwierigkeiten sind ebenso groß, in Flaschen und Flakons, in Dosen und Tuben, in Behältern aus Glas, Metall oder Plastik gefährliche Flüssigkeiten zu finden. Und dann müssen die Geräte auch noch so schnell arbeiten, dass die Warteschlangen nicht zum Terminal herauswachsen.

Scanner der A-Klasse sind zwar technisch so weit, aber trotzdem nicht zu gebrauchen. Sie benötigen eine Flüssigkeitsprobe, man muss die Flasche also öffnen. Auch die der B-Klasse könnten 2011 fertig sein, ausreichend für die Transitregelung, die dann kommen soll. Diese Flaschen-Scanner haben es noch recht einfach. Sie müssen nur bei einer begrenzten Zahl von Produkten, die in Duty-free-Shops gehandelt werden, feststellen, ob wirklich das in der Flasche ist, was auf dem Etikett steht. Doch dabei wird die Zeit zu einem Problem: Kromek, ein britischer Anbieter, der angeblich ein marktreifes Gerät hat, nennt als Richtwert 30 Sekunden. Pro Flasche. Das bedeutet: Vier Flaschen im Duty-free-Shop am Abflughafen gekauft, und ein Passagier blockiert nach der Landung beim Umsteigen in den nächsten Flieger die Kontrollspur für zwei Minuten.



EU-Spitzenpolitiker, Kommissionspräsident Barroso (vorn, 2. v. r.): „Regulatory overkill“

Die wirkliche Herausforderung aber folgt 2013: C-Klasse-Geräte sollen jede gefährliche Flüssigkeit in jedem Behälter erkennen können. Bis heute gibt es so etwas höchstens als Prototyp, und die Tests, sagen Kenner der Technik, sollen nicht besonders gut ausfallen. Außerdem: Noch sind das offenbar Geräte, die die Röntgenapparate fürs Handgepäck nicht ersetzen können. Die kommen also noch dazu, und

im Paket, fürchten die Flughäfen, könnte das so viel Platz in Anspruch nehmen, dass die Hälfte der heutigen Kontrollspuren verlorengeht. „Wir brauchen Kombi-Geräte, die beides können“, fordert Verbandschef Beisel, sonst drohe der Kollaps.

Auf jeden Fall müssen Passagiere auch nach 2013 ihre Flüssigkeiten noch aus dem Koffer holen, denn die D-Klasse – alles bleibt im Handgepäck, und die Maschine

blickt trotzdem durch – erwartet man auch bei der EU erst in sieben Jahren. Vielleicht.

Und vielleicht bleibt deshalb erst mal noch alles so, wie es ist. Für lange Zeit. Beutel aufs Band, 100 Milliliter pro Fläschchen, durch das Handgepäckröntgengerät geschoben, das keinen Flüssigsprengstoff erkennen kann. Weil man das nun mal so beschlossen hat. Weil sich alle daran gewöhnt haben. Selbst wenn es kaum einen Sinn hat, immer weiter, immer weiter. Die Abdulmutallabs dieser Welt werden schon dafür sorgen.

Im kommenden April wollte die EU tatsächlich mal zwei Sicherheitsvorschriften außer Kraft setzen: Jets, die den ganzen Tag nur in Europa herumgeflogen waren, sollten nicht mehr nach jeder Landung vom Personal nach verdächtigen Gegenständen durchsucht werden müssen. Und wenn ein Koffer im Bauch der Maschine zuvor durch eine Hightech-Röntgenanlage gelaufen war, der Besitzer aber den Flieger verpasst hatte, sollte das Gepäckstück nicht mehr mit riesigem Aufwand ausgeladen werden. Das war im Grunde schon beschlossen, aber wie sagte der Beamte in Brüssel, Experte für Luftsicherheit, damals vor Weihnachten: „Hoffentlich kommt uns kein neuer Fall dazwischen.“

JÜRGEN DAHLKAMP, MARCO EVERS,
MARCEL ROSENBACH, HOLGER STARK