



Durchleuchtetes Handgepäck am Flughafen in Frankfurt am Main

Röntgen und rätseln

Luftverkehr Die Sicherheitslücken am Flughafen Frankfurt hat wohl auch der Bund zu verantworten: Er ließ Kontrolleure mit einem alten Trainingsprogramm üben.

Das Team, das Anfang November den Flughafen Frankfurt angreifen sollte, nahm sich eine Woche Zeit. Eine Woche, um mit präpariertem Handgepäck durch die Sicherheitskontrolle zu schlüpfen. Eine Woche für 16 Versuche. Und am Ende hatten es die Prüfer der Europäischen Union 12-mal geschafft, die Kontrolleure auszutricksen. Sie waren die sprichwörtlichen Stecknadeln im Heuhaufen, 16 Fluggäste unter mehr als 70000 in einer Woche am größten deutschen Flughafen. Allerdings: Wären die Tester Terroristen gewesen - drei Viertel hätten es mit ihren Taschen in den Flieger geschafft.

Als das Ergebnis der EU-Inspektion vorige Woche durchsickerte, waren die Schuldigen schnell gefunden. Wieder mal wurde das Klischee vom unterbezahlten, übermüdeten Kontrolleur gezeichnet, der unter Druck - lange Schlangen vor sich, eng getaktete Flieger hinter sich - die Passagiere durchwinkt. Das wird auch hier eine Rolle gespielt haben, selbst wenn Kontrolleure in Frankfurt am Main weit über Mindestlohn verdienen.

Das Versagen hat aber wohl noch einen weiteren Grund: Offenbar war das Com-

putertrainingsprogramm für die Kontrolleure veraltet. Womit die Luftsicherheitsassistenten üben, entscheiden aber nicht ihre Arbeitgeber, private Sicherheitsfirmen, das bestimmt der Bund. Das Problem liegt damit bei der bersten Luftsicherheitsbehörde - dem Innenministerium.

Dort wird zwar heftig dementiert: Die „Schulungssoftware ist aktuell“ und „bildet die von den EU-Inspektoren verwendeten Testgegenstände ab“. Also habe es nach dem EU-Test auch keine Änderungen daran gegeben. Doch Mathias Venema von der Gewerkschaft Ver.di Hessen hält dagegen: „Es ist schon sehr auffällig, dass das Schulungsmaterial nach Bekanntwerden der EU-Überprüfung im November schnell ausgewechselt wurde.“ Offensichtlich seien die Teströntgenbilder, mit denen trainiert wurde, nicht auf dem neuesten Stand gewesen. Auch der Flughafenbetreiber Fraport bestätigt, dass es in Absprache mit der Bundespolizei zu einer „sofortigen Anpassung des Schulungssystems und der Schulungsmittel“ kam.

Die Inspektoren hatten keine Kalaschnikow und kein Rambo-Messer im Rucksack; sie brachten Teile mit, die auf eine selbst gebaute Bombe hindeuteten. Das können Kabel sein, Zünderattrappen oder Knete, die wie Plastiksprengstoff aussieht - alles verpackt in Alltagsgegenständen, meist Elektrogeräten wie Laptops.

Um solche Dinge zu erkennen, werden die Kontrolleure mit dem „X-Ray Tutor“ geschult, einem Lernprogramm mit mehreren Tausend Röntgenbildern. Es müsste ständig mit neuen Bildern gefüttert werden, entsprechend den aktuellen Erkenntnissen der Sicherheitsbehörden. Schon vor dem EU-Test soll der Flughafen Frankfurt dem Bund aber einen Hinweis gegeben haben, dass die Software nicht mehr aktuell sei. Offenbar ist die Version sogar so betagt,

dass sich Bilder von neuen Tatmitteln nicht mehr in die Bilddatenbank einspeisen lassen; sie müssen anders in die Schulung einfließen.

Die Diskussion um ein besseres Trainingsprogramm laufe schon seit 2010, so heißt es bei Luftfahrtunternehmen, die mit dem Fall vertraut sind. Damals habe sich die Bundespolizei, der verlängerte Arm des Innenministeriums, für eine frische Version des X-Ray Tutors starkgemacht; zur Freigabe durch das Innenministerium sei es aber nicht gekommen. Zwei Jahre später soll dann bei den vorgeschriebenen Leistungstests aufgefallen sein, dass das Niveau absackte; viele Kontrolleure hätten gefährliche Objekte nicht sicher erkannt.

Doch die Bundespolizei drang mit dem Vorschlag für ein Qualifizierungsprogramm inklusive neuer Schulungssoftware nicht durch. Mittlerweile ist so viel Zeit verfließen, dass für die neueste Marktversion ein formelles Beschaffungsverfahren nötig ist. Die Arbeit daran hat in diesem Sommer begonnen, kann aber dauern.

Ein Lieblingsprojekt der Innenministerialen wurde hingegen mit mehr Nachdruck verfolgt: die Körperscanner. Sie sind nach einer erfolglosen Testrunde bis 2011 an sechs Flughäfen wieder in Betrieb - oder auch nicht. Obwohl sie schneller sein sollen als die bekannten Torbogen mit Metall-detektor, schaltet der Düsseldorfer Flughafen die Scanner bei Hochbetrieb aus, wie ein Sprecher der Bundespolizei bestätigt. Angeblich liegen die Fehlalarme im hohen zweistelligen Bereich. Weil bei jedem Warnhinweis per Hand nachgeprüft werden müsste, lassen die Kontrolleure die Passagiere lieber durch die Torbogen laufen.

Etwa jeder zweite Passagier muss doppelt überprüft werden, räumte CDU-Innenstaatssekretär Ole Schröder im November vor dem Bundestagsinnenausschusses ein. Die Scanner-Kabinen, in denen die Passagiere mit Mikrowellen abgetastet werden, reagieren immer noch auf alles Mögliche: zerknüllte Taschentücher, wulstige Bügelfalten, Schreibblocks.

Selbst ein Abgeordneter aus dem Regierungslager zweifelt an der Alltagstauglichkeit. Das Verfahren arbeite „nicht mit einer hohen Effektivität und Erfolgsquote“, klagte der SPD-Mann Gerold Reichenbach. Immerhin: Im Vergleich zur ersten Generation habe man die Alarmquote von 70 auf 50 Prozent senken können, berichtete Schröder. Der Bund werde im neuen Jahr 75 Geräte an den Flughäfen aufstellen.

Ob bei den Körperscannern oder der Röntgenbildanalyse, derzeit führen die Probleme zum selben Ergebnis - langen Schlangen. In Frankfurt wird jetzt jede vierte Tasche vorsichtshalber durchwühlt. Handarbeit statt Hightech; die Reisenden werden gebeten, mehr Zeit mitzubringen.

Mathias Bartsch, Jürgen Dahlkamp, Hubert Gude