



Reto Gasser ist Aviatik-Spezialist und Managing Partner des Beratungsunternehmens 2assistU. Bild: HO

«EIN DOPPELSCHLAG IST DER ALBTRAUM FÜR KRISENSTÄBE»

Reto Gasser, Managing Partner bei 2assistU, spezialisiert auf Krisen, Notfälle und für Schulungen im Bereich von Aviation Security, äussert sich zur Sicherheit an den europäischen Flughäfen — und wie er die Ereignisse von Brüssel erlebt hat.

Herr Gasser, aus Sicht des Sicherheitsexperten — wie und wo haben Sie die gestrigen Ereignisse in Brüssel verfolgt?

Reto Gasser: Im Live-Ticker von NZZ und Tages-Anzeiger habe ich die Geschehnisse verfolgt und kam eigentlich nicht mehr los davon. Mein Interesse lag darauf, was mit der Operation passiert. Ich habe bei Airlines, Flughafen und Behörden gearbeitet und dabei gedacht: jetzt sind die Führungs- und Krisenstäbe äusserst gefordert. Als man wenig später vom Doppelschlag erfuhr, war klar: das ist der Albtraum für die Krisenstäbe beziehungsweise Blaulicht-Organisationen. Es ist enorm, wie schnell sie vor Ort sind. Aber wenn fast gleichzeitig an einem zweiten Ort in der Stadt, wie gestern bei der U-Bahn-Station, ein zweiter Anschlag erfolgt, ist das sehr, sehr herausfordernd.

Die öffentlich zugänglichen Eingangshallen scheinen besonders sensibel. Welche Verbesserungen müssten Flughäfen vornehmen?

Es ist nicht so, dass an den Flughäfen bisher in diesen Zonen nichts unternommen wurde. Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat bereits vor zwei Jahren klare Empfehlungen ausgesprochen ([ICAO Annex 17, unter 4.8](#)). Darin sind die Sicherheitsvorgaben für die Zivilluftfahrt festgehalten, die “Measures relating to the landside“, jene Zone vor dem Sicherheitscheck. Die ICAO fordert darin Flughäfen und Sicherheitskräfte

zur besseren Koordination auf im Bereich der Unvorhersehbarkeit. Da wird heute schon viel gemacht, Massnahmen, die man sieht: Sicherheitskräfte patrouillieren, wie man sie gestern mit Schutzausrüstung am Flughafen Zürich sehen konnte oder es stehen Überwachungskameras im Einsatz. Aber es geht auch um Massnahmen, die man nicht sieht.

Was gehört dazu?

Die sind auch mir nicht bekannt. Jedoch beinhaltet jeder Sicherheitsplan eines Flughafens bereits heute unterschiedlichste Massnahmen, welche unter dem Aspekt „Unvorhersehbarkeit“ zu unterschiedlichen Zeit und an unterschiedlichen Orten eingesetzt werden.

«Es ist schwierig, einen Selbstmordattentäter aufzuhalten».

Was halten Sie davon, zusätzliche Sicherheitskontrollen schon vor der Eingangshalle einzuführen?

Es werden schon viele Massnahmen geprüft und verschiedene sind schon seit längerem umgesetzt. Am Flughafen Zürich etwa wird derzeit die Vorfahrt umgebaut. Schon vor dem Umbau gelangte man zum Beispiel nicht auf die Fahrspur bei der Gebäudeseite, ausser Taxis. Generell werden Vorfahrten-Sperren sicher noch mehr zum Thema. Eine Vorreiter-Rolle sind gewisse Flughäfen in der Türkei. Dort gelangt man schon gar nicht ins Flughafengebäude ohne Kontrollen. Das kann auch als Abschreckung angesehen werden. In EU-Ländern und der Schweiz kennt man das bis heute noch nicht.

Wäre das überhaupt machbar?

Logistisch wäre das sicher eine absolute Herausforderung, auch vom Konzept her. Der Flughafen Zürich ist ja zur Hälfte ein Shopping-Zentrum. Und was passiert mit Begleitern, Abholern? Es ist aber zu sagen, dass heute schon sehr viel gemacht wird. Die Blaulicht-Organisationen, der Flughafenbetreiber und die Behörden haben massive Dispositive aufgestellt. Diese aktiven Systeme kann man punktuell noch verbessern, aber sie sind heute schon sehr gut. Brüssel hat aber gezeigt: es ist schwierig, einen Selbstmordattentäter aufzuhalten.

Und lässt sich der Bahnverkehr überhaupt schützen?

Ich bin Aviatik-Spezialist. Wenn man an die ersten Anschläge 1970 denkt, bei denen die Swissair und EL AL in der jordanischen Wüste betroffen waren, ist viel passiert. Damals konnte man einfach übers Vorfeld laufen und einsteigen. In 40 Jahren wurde das Sicherheitssystem stufenweise hochgefahren. Beim Bahnverkehr ist das auf einer längeren Zeitachse auch möglich, aber über Nacht undenkbar. Beim Eurostar zwischen London und Paris und zwischen London und Brüssel werden aber bereits die gleichen Sicherheitschecks wie an Flughäfen durchgeführt.

DATUM

23.03.2016 – 12:04

AUTOR

Gregor Waser