



*Stellungnahme der UIRR zum Vorschlag der EU Kommission für eine Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette KOM(2006) 79 vom 27.02.2006*

Die Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße, teilt die Ansicht der EU-Kommission, dass der Terrorismus eine schwere Bedrohung darstellt. Die UIRR hat eine Arbeitsgruppe zu Sicherheit und Gefahrenabwehr eingerichtet und bereits im Herbst 2004 erste Empfehlungen zur Erhöhung der Sicherheit im Kombinierten Verkehr veröffentlicht.

*Grundlegende Methode*

Die EU-Kommission hat leider in ihrer Mitteilung nicht einen koordinierten Ansatz von Behörden und Wirtschaft gegenüber dem Terrorismus gewählt sondern die Vorschläge der DNV-Studie übernommen, die Hauptlast der Wirtschaft aufzuerlegen. Ebenso wie in der Studie fehlt eine grundlegende Risikoanalyse. Es reicht nicht die Aussage "eine Risikoanalyse wäre wichtig". Mehr sogar, sie sollte das Fundament bilden auf dem antiterroristische Maßnahmen aufgebaut sein sollten. In Ermangelung einer solchen Analyse verfolgt man den Ansatz einer generellen Absicherung der gesamten Versorgungskette. Ein solcher Ansatz ist jedoch zu undifferenziert und führt zu nicht effizientem Mitteleinsatz. Dabei kann nicht beruhigt werden, dass die im Richtlinienvorschlag genannten Maßnahmen zunächst auf freiwilliger Basis eingeführt werden sollen. Diese Freiwilligkeit kann letztlich angezweifelt werden, denn es wird auf vielfältige Weise Druck auf die Unternehmen ausgeübt. Wer nicht als „zuverlässiges Unternehmen“ zertifiziert ist, der wird spätestens in Krisenzeiten an allen Grenzen und bei allen Kontrollen viel Geduld und finanzielles Durchhaltevermögen brauchen.

Die UIRR hält eine ausgewogene Kombination aus Maßnahmen

- zur Absicherung des Verkehrsnetzes an seinen Außengrenzen,
- von polizeilichen und nachrichtendienstlichen Maßnahmen,
- von moderaten allgemeinen Maßnahmen für die Wirtschaft, begleitet von
- gezielten Sicherheitsmaßnahmen für besonders gefährdete Schwachpunkte, für die geeignetere Strategie.

In erster Linie ist die Sicherheit eine Aufgabe des Staates, die aber durch die Mitarbeit aller Unternehmen und Bürger unterstützt werden muss. Bisher konnten terroristische Attentate die Weltwirtschaft nicht in ernsthafte Probleme bringen. Es muss aber darauf geachtet werden, dass die militärischen und zivilen Maßnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit in allen bedeutenden Sektoren ergriffen werden, nicht ein Ausmaß annehmen, das Auswirkungen zeigt, die terroristische Attentate niemals haben können: nämlich der Weltwirtschaft Kosten und administrative Hemmnisse aufzubürden, die in eine Rezession führen könnten. Es ist deshalb wichtig Massnahmen zu treffen, die mit der Lissabonstrategie in Einklang stehen die Europäische Gemeinschaft zum wettbewerbsfähigsten Wirtschaftsraum zu machen, bürokratische Hürden zu reduzieren und die Gesetzgebung zu vereinfachen.



Für die UIRR wäre die Unterstützung des Ansatzes der Kommission, eine Sicherheitszertifizierung einzuführen an zwei grundlegende Garantien verbunden, nämlich dass

1. die Kommission ihre verschiedenen Zertifizierungsprojekte intern koordiniert und nur einen harmonisierten Ansatz vorschlägt;
2. nur Massnahmen verlangt werden die nachweisbar moderat, vernünftig und effizient sind.

### *Eine einzige Zertifizierung*

Die Wirtschaft wird inzwischen mit einer Flut von Zertifizierungen konfrontiert: Neben der „ISO-Qualitätszertifizierung“, werden von GDTRN Zertifikate als „sicherer Betreiber“, für „intermodale Logistikqualität“ sowie die Beschäftigung von „zertifizierten Logistikern“ vorgeschlagen. Parallel dazu fordert die DG-Zoll die Zertifizierung von Unternehmen als „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“. All das bedeutet zusätzliche Bürokratie und Kosten. Die EU-Kommission sollte wenigstens ihre verschiedenen Anforderungen koordinieren und mit einer einzigen Zertifizierung mit Schwerpunkt auf Sicherheit und Gefahrenabwehr abdecken.

### *Moderate allgemeine Maßnahmen...*

Allgemeine Maßnahmen, die für alle Unternehmen der Transportkette gelten, müssen vernünftig und moderat ausfallen.

Umfangreiche flächendeckende Sicherheitsmaßnahmen wie sie in der DNV-Studie gefordert werden (Kosten mindestens 48 Mrd. EUR für die Ersteinstallation plus jährlich 36 Mrd. EUR) sind wirtschaftlich nicht vertretbar. Es ist nicht richtig, wenn die Kommission in ihrer Mitteilung behauptet „jüngste Forschungsergebnisse weisen darauf hin, dass verbesserte Sicherheitsmaßnahmen sich auch auf eine Reihe von Kostenfaktoren, sowohl innerhalb der Lieferkette als auch bei den beteiligten Unternehmen, positiv auswirken würden“. In der Studie wird lediglich behauptet, aber nirgends nachgewiesen, dass Ausgaben der Wirtschaft für Sicherheit gleichzeitig die Qualität steigern und durch Produktivitätsgewinne kompensiert werden. Es wird völlig übersehen, dass viele Maßnahmen die Effizienz verschlechtern und Sicherheit eben nicht zum Nulltarif zu haben ist.

Maßnahmen flächendeckend allein nach theoretischer Verwundbarkeit zu treffen wäre aber ineffizient und wird auch in anderen Bereichen nicht gemacht. Man wird beispielsweise nicht sämtliche Türen und Fenster in ganz Europa verstärken, um Diebstählen vorzubeugen. Vielmehr wird man dies nur dort tun, wo diese vermehrt vorkommen oder besonders wertvolle Güter eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für Diebstähle vermuten lassen. Ebenso beim Personenschutz: Während bei einem internationalen Staatsbesuch eine ganze Polizeitruppe mobilisiert wird, wird man dem Normalbürger, der aber genauso verwundbar ist, diesen Schutz nicht finanzieren.

Um Sicherheit mit finanzierbarem Aufwand zu vergrößern ist es also überall selbstverständlich die Maßnahmen auf Grund einer Risikoanalyse zielgerichtet einzusetzen. Ebenso müssen auch Antiterrormaßnahmen, aufgrund einer Risikoanalyse erfolgen und einer Kosten-Nutzen-Analyse auch im Vergleich mit anderen Sicherheitsmaßnahmen (auch der Verkehrs- und Unfallsicherheit) unterzogen werden, denn das Ziel muss lauten bei einem gegebenen Mittelaufwand Personen- und Sachschäden soweit wie möglich zu minimieren.



*... ergänzt durch spezielle Maßnahmen*

Im Anhang 5 des Verordnungsentwurfs verlangt die EU-Kommission von den Wirtschaftsunternehmen was sie selbst mit einem Konsortium spezialisierter Consultants bisher nicht vermochte, nämlich eine Risikobewertung der terroristischen Bedrohung durchzuführen. Die Wirtschaft muss die Risikobewertung ihrer Unternehmen und Anlagen jedoch auf der Basis von Vorgaben der Behörden aufbauen. Diese stehen bis heute weitgehend aus. Unternehmen, die sich dann als besonders gefährdet erweisen, und daher vorrangiger Schutzmaßnahmen bedürfen, benötigen aber auch den Schutz und die finanzielle Solidarität der Gemeinschaft und dürfen im Kampf gegen den Terror nicht allein gelassen werden.

*Zusammenarbeit von Behörden und Wirtschaft*

Die UIRR ist dabei im Rahmen einer „Common Learning Action“ im Marco Polo Programm detaillierte Empfehlungen für Terminals und Operateure des Kombinierten Verkehrs auszuarbeiten. Auch wenn bisher noch staatliche Vorgaben fehlen, versucht die UIRR eine risikoorientierte Kategorisierung der KV-Terminals vorzunehmen, um differenzierte Empfehlungen für Sicherheitsmaßnahmen vorzulegen. Andere Industrieorganisationen und Verbände erarbeiten ebenfalls Empfehlungen und in einigen EU-Mitgliedsstaaten gibt es erfolgversprechende Ansätze der Zusammenarbeit zwischen Behörden, Polizei, Feuerwehr und der Industrie. Wenn man den Weg der Zertifizierung wählt, so sollten, wo vorhanden, solche praxisnahen Empfehlungen zugrunde gelegt werden.

Der Europäische Rat hat in der Lissabon Strategie darauf hingewiesen, dass die Behörden den Kosten, die mit den Auswirkungen und der Einhaltung vorgeschlagener Regelungen verbunden sind, besondere Aufmerksamkeit widmen sollten. Leider enthält die vorliegende Mitteilung nur einen Finanzbogen, der die Auswirkungen auf den EU-Haushalt einschätzt, aber keine Kosten-Nutzen-Abschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen für die Wirtschaft.

Sicherheit und Gefahrenabwehr verlangen einen erheblichen Einsatz gesellschaftlicher Ressourcen. Umso wichtiger, dass zuerst Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt werden, bevor Maßnahmen verordnet werden. Oberstes Ziel ist der Schutz von Leben und die Verhinderung von Sachschäden: Diejenige Strategie ist die wirksamste, die bei gegebenem Mitteleinsatz die besten Resultate nachweisen kann.

UIRR s.c.r.l.  
Rue Montoyer 31/11  
B – 1000 Brüssel

[www.uirr.com](http://www.uirr.com)  
[headoffice.brussels@uirr.com](mailto:headoffice.brussels@uirr.com)