

## Sicherheit in der Logistik – Herausforderung im Wandel

Der Logistikbranche entstehen jährlich hohe Schäden durch deliktische Handlungen, menschliches oder organisatorisches Versagen. Der Aufwand zur Minimierung der Verluste ist enorm. Um die Sicherheit auch im Luftfrachtverkehr zu erhöhen, veranlasst die EU zusätzliche Auflagen. Dem jüngsten Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zufolge soll der gesamte Warenverkehr in Europa unter Sicherheitsvorbehalt gestellt werden. Die damit verbundenen Sicherheitsmaßnahmen und Kontrollen für alle in die Transportkette eingebundenen Unternehmen werfen erhebliche Probleme auf. Nur noch vom Luftfahrtbundesamt (LBA) anerkannte Frachtunternehmen kämen zum Zuge. Ein aufwendiges Sicherheitsmanagement müsste aufgebaut werden. Nicht anerkannte Unternehmen müssten mit erheblichen Behinderungen und Nachteilen rechnen.

## Der Terror – Auswirkung mit Langzeitfolgen

Die Auswirkungen der Ereignisse des 11. September 2001 hatten für die internationale Weltschifffahrt und den Luftverkehr gravierende Folgen. Seit Mitte 2004 ist die von der IMO (International Maritime Organisation) entwickelte Sicherheitskodex ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code) zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen auch bei uns mit der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 in Kraft getreten. Die damit verbundenen Investitionen in Sicherheitsmaßnahmen waren und sind immer noch erheblich.

Basierend auf den Vorschriften der Verordnung (EG) 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt wurde das Luftsicherheitsgesetz am 11. Januar 2005 als Art.1 des Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben erlassen und trat am 15. Januar 2005 in Kraft.

Nicht unerwartet und basierend auf der EU-Verordnung Nr. 2320/2002, ist auch seit Anfang 2006 die Leitlinie des Luftfahrtbundesamtes für Fracht-/Express-/ Kurier- und Postmaßnahmen in Kraft. Die Leitlinie unterscheidet Luftfracht grundsätzlich in „sicher“ und „unsicher“ und bindet in Folge die gesamte Kette der Logistik- und Frachtunternehmen in das Reglement mit ein. Mit dem Ziel, die Fracht als „sicher“ zu deklarieren, wird die zunächst als „unsicher“ eingestufte Fracht, einer besonderen und sehr zeitaufwendigen Überprüfung unterzogen, bevor sie in Flugzeuge verladen werden kann. Sofern die Fracht bereits beim Versender als „sicher“ deklariert wird und die Transportkette ebenfalls „sicher“ ist, kann auf eine zeitaufwendige Sicherheitskontrolle vor der Verladung verzichtet werden. Für Auf-

traggeber, die eine schnelle Versorgung und Lieferung erwarten, bekommen also Leistungsmerkmale wie „Zuverlässigkeit“ und „Sicherheit“ der in die Transportkette eingebundenen Unternehmen einen neuen Stellenwert und wird bei der Erteilung von Frachtaufträgen eine noch größere Rolle spielen.

## Der Aufwand für Sicherheit steigt

In den vergangenen Jahren wurden für Sicherheitsmaßnahmen teils erhebliche Summen investiert. In Folge der neuen Verordnung ist davon auszugehen, dass weitere Investitionen erforderlich werden. Die zusätzliche Sicherheit konzentriert sich auf nachfolgende Anforderungen:

- Während der Lagerung muss die Fracht vor unbefugtem Zugriff verlässlich geschützt werden.
- Bei der Annahme der Fracht ist diese äußerlich zu überprüfen.
- Das im Umgang mit der Fracht eingebundene Personal muss „zuverlässig“ sein.
- Auch Fahrer müssen „zuverlässig“ sein und sich bei jeder Gelegenheit, zumindest aber bei der Abholung und bei der Anlieferung, einwandfrei ausweisen können.
- Während des Transportes ist die Fracht gegen unbefugtes Öffnen zu schützen. Dies gilt entweder für die einzelne Fracht oder – wenn nicht möglich – für ein ganzes Fahrzeug.
- Das Transportfahrzeug ist zu überwachen. Der Frachtraum ist zu verschließen oder zu versiegeln. Unregelmäßigkeiten sind unmittelbar festzustellen und zu melden.

Berechtigte Zweifel an der „Sicherheit“ der Fracht, z.B. Unregelmäßigkeiten, festgestellte Mängel oder bei Beschädigung bewirken, dass die Fracht als „unsicher“ eingestuft wird. Eine aufwendige Prozedur zur erneuten Feststellung der „Sicherheit“ und damit verbundene längere Transportzeiten sind die Folge.

## Der Weg zur Zertifizierung führt über das Sicherheitskonzept

Egal ob „Bekannter Versender“ oder „Reglementierter Beauftragter“, alle müssen sich qualifizieren und werden vom Luftfahrtbundesamt anerkannt. Auftraggeber, Auftragnehmer und Subunternehmer, egal ob Spediteur, Agentur oder Logistikzentrum müssen einander „kennen“ und gegenseitig „anerkennen“. Eine Unterbrechung des gesicherten Transportes bzw. des Transportweges macht aus einer „Sicheren Fracht“ umgehend eine „Unsichere Fracht“.

Der gesamte Transportweg - vom Versender bis zum Empfänger - ist betroffen und umfasst Sicherheitsmaßnahmen im stationären Bereich (klassischer Objektschutz), Sicherheitsmaßnahmen im mobilen Bereich (Überwachung der Fahrzeuge) und organisatorische Maßnahmen. Zur Reduzierung der erforderlichen Investitionen sollten die Maßnahmen auf der Grundlage eines umfassenden Sicherheitskonzeptes erfolgen.

## Die Telematik als Teil des Ganzen?

Die zusätzlich erforderliche Überwachung und Sicherung der Logistikkette wird sich, neben den Sicherungsmaßnahmen im stationären Bereich, besonders auf den mobilen Güterverkehr auswirken. Die sicherheitsrelevanten Leistungsmerkmale der „Telematik-Technologie“ werden an Bedeutung gewinnen. Viele Speditionen und Frachtunternehmen, die bislang eine Investition in Telematik-Systeme scheuten, werden dem Einsatz derartiger Systeme nicht mehr ausweichen können. Die Telematik-Systeme basieren in der Regel auf GSM-Mobilfunk (SMS/GPRS) und GPS-Satellitennavigation. Leistungsmerkmale in Bezug auf Sicherheit sind:

- Punktgenaue Lokalisierung in Echtzeit
- Routenverfolgung
- Diebstahlsüberwachung
- Bewegungssensorik
- Alarmauslösung mittels Hupe oder Warnblinkanlage
- Verschlussüberwachung des Laderaumes oder des Containers
- Notrufübertragung
- Unterbrechung des Anlassers und vieles mehr

Die Telematik bietet den Unternehmen aber nicht nur Vorteile bei der Sicherheit, auch das betriebswirtschaftliche Optimierungspotential ist erheblich: Leerfahrten werden reduziert, Prozessabläufe optimiert, Fahrtrouten werden „just in Time“ auf den Bedarf der Kunden abgestimmt. Weitere Leistungsmerkmale sind: Kommunikation zwischen Disponent und Fahrer, Kostentransparenz, Sendungsverfolgung, Reduzierung der betriebstechnischen Daten wie Treibstoffverbrauch und Reparaturkosten.

In Kombination mit einer leistungsfähigen Software kann prinzipiell Kontakt zu Fahrzeugen auf der ganzen Welt aufgenommen werden. Mit vektororientierten Kartenprogrammen können Standorte, Zustände und Meldungen in Sekundenschnelle erfasst werden. Das Melde- oder Sendeverhalten ist in Zeit- und/oder Wegintervallen nahezu frei definierbar.

Besondere Telematik-Systeme haben den Trailer bzw. den Auflieger, Wechselbrücken und Container in das Überwachungssystem einbezogen. Mit einer unabhängigen Stromversorgung ausgerüstet und in einer geschlossenen Box untergebracht, wird die Geräteeinheit versteckt und fest verschraubt oder verschweißt angebracht. Von der zyklischen Spannungsversorgung der Zugmaschine abgekoppelt, verfügt das Ortungssystem über eine Funktionsfähigkeit von bis zu 6 Jahren. Ein „verlorener“ Trailer ist nahezu ausgeschlossen. Betrachtet man die steigenden Diebstahlsquoten und die effizientere internationale Zusammenarbeit der Ermittlungsbehörden, kann von einer echten Wertschöpfung gesprochen werden.

## Fazit

Die Sicherheitsauflagen an die „Bekannten Versender“ und die Logistikunternehmen sind hoch. Die beschriebene Telematik zur Überwachung des mobilen Frachtverkehrs kann nur integrierter Bestandteil einer umfassenden Sicherheitskonzeption sein.

Weitere Bestandteile sind:

- Einbruchmeldung
- Freigeländeüberwachung
- Videoüberwachung
- Zutrittskontrolle
- Kfz-Kennzeichenerkennung
- Frachtgutkontrolle mittels Funkscanning oder RFID-Technologie
- Brandschutz
- Interventionsorganisation