

Es gilt das gesprochene Wort.

Heute auf den Tag genau vor zwei Jahren sind in den USA mehr als dreitausend Menschen aus vielen verschiedenen Nationen bei den terroristischen Anschlägen in New York, Washington und Pennsylvania ums Leben gekommen.

Seit diesem schrecklichen Tag sind wir mit einer neuen Dimension der Bedrohung durch den internationalen Terrorismus konfrontiert. Deutlich verändert haben sich das Täterprofil und die sehr flexible und widerstandsfähige Organisation des internationalen Terrorismus in Netzwerken, der über unterschiedlichste Wege der Finanzierung verfügt.

Trotz schwerer Beeinträchtigungen etwa durch die Kräfte der internationalen Anti-Terror-Koalition in Afghanistan und die Erfolge der Ermittlungsbehörden in aller Welt ist "das Rückgrat des internationalen Terrorismus noch nicht gebrochen". Die zwar eingeschränkte, aber doch weiterhin bestehende Handlungsfähigkeit hat Al Qaeda auch in jüngerer Zeit noch mehrfach in fürchterlicher Weise unter Beweis gestellt.

In bis dahin unvorstellbarer Weise hat sich mit dem 11. September auch die Begehungsweise terroristischer Anschläge verändert. Früher konzentrierte sich die terroristische Bedrohung auf wenige, meist gezielt ausgesuchte Personen.

Heute prägt eine möglichst große Zahl von Todesopfern das Kalkül der Täter; die Bevölkerung an sich soll geschädigt und terrorisiert werden. Die Terroristen wissen zwar, dass die USA militärisch nicht ernsthaft besiegt sind. Dennoch haben sie aller Welt deutlich gemacht, dass die westlichen Gesellschaften verletzlich und angreifbar sind. Die ständige Bedrohung, mit der wir seither weltweit leben müssen sind massive Anschläge auf eine kaum zu begrenzende Auswahl möglicher Ziele - insbesondere auf so genannte soft targets.

Die fürchterlichen Anschläge in den USA, aber auch die in Tunesien, Kenia, Indonesien, Saudi-Arabien, Marokko - und zuletzt in Bagdad und Bombay - sowie die glücklicherweise bisher aufgedeckten Anschlagplanungen unter anderem auch in Deutschland, Frankreich und England zeigen, dass die Terroristen weltweit Anschlagziele ins Visier genommen haben.

Von dieser Gefährdung ist Ihre Branche ganz besonders betroffen. Die für die Luftsicherheit Verantwortlichen des Staates, die Betreiber der Flughäfen und die Luftfahrtgesellschaften stehen vor völlig neuen Herausforderungen.

Der Luftverkehr unterliegt gegenüber anderen Verkehrsträgern einer besonderen Gefährdung. Am 11. September sind mehrere Passagierflugzeuge in einer bis dahin nicht vorstellbar brutalen und kaltblütigen Weise als Waffen benutzt worden. Dies gilt sowohl für die Art, in der die Täter die Flugzeuge in ihre Gewalt brachten, als auch für die Objekte, die sie damit zerstörten - ohne jede Rücksichtnahme auf das Leben der Passagiere.

Die Bilder des 11. September haben bei uns allen erschreckende Eindrücke hinterlassen. Es ist klar geworden, dass unter Einsatz minimaler Mittel spektakuläre Aktionen mit besonderer Symbolkraft und einer hohen Zahl an Opfern im Flugzeug und am Boden verursacht werden können. Der 11. September ist dabei nicht das einzige zu nennende Ereignis. Ich erinnere beispielsweise an den so genannten "Schuh-Bomber", der versucht hat, während des Fluges eine in seinem Schuh installierte Sprengvorrichtung zu zünden, und glücklicherweise dank beherztem Eingreifen des Personals und einiger Passagiere daran gehindert werden konnte.

Die große Reichweite und die hohe Geschwindigkeit von Flugzeugen ermöglichen es

potenziellen Tätern, kurzfristig jedes Zielobjekt zu erreichen. Ein vergleichbarer Tathergang wie bei den Anschlägen in den USA am 11. September 2001 würde in Europa das Gebiet von drei bis vier Staaten betreffen, dies verdeutlicht auch die Notwendigkeit des engen Zusammenwirkens mit unseren Nachbarstaaten. Die Gewährleistung und Weiterentwicklung der Luftsicherheit ist daher ein wichtiger Beitrag zur Terrorismusbekämpfung.

Wir müssen leider davon ausgehen, dass sich die Bedrohung des Luftverkehrs in absehbarer Zeit nicht wieder verringern wird. Unmittelbar nach den Anschlägen in den USA wurde das gesamte System der sich bereits auf einem hohen Niveau befindlichen nationalen Luftsicherheitsmaßnahmen auf diese neue Qualität der Bedrohung überprüft und erweitert.

Darüber hinaus wurden, im Sinne eines tief gestaffelten Schutzsystems, bei dem der Ausfall einer Stufe durch eine weitere Stufe kompensiert werden kann, neue Sicherheitsmaßnahmen eingeführt. In internationalen Verhandlungen konnte eine rasche Einigung zur Verstärkung der Cockpittüren erreicht werden, sodass diese Sicherheitsmaßnahme nunmehr auch international noch in diesem Jahr umgesetzt wird. Um den Schutz vor so genannten Innentätern zu erhöhen, ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung für das Personal in sicherheitsrelevanten Bereichen der Flughäfen deutlich verschärft worden.

Wesentlich für die künftigen Sicherheitsmaßnahmen auf den europäischen Flughäfen wird die europäische Luftsicherheitsverordnung sein, die seit dem 19. Januar diesen Jahres in Kraft ist. Die Kommission erarbeitet gemeinsam mit den Mitgliedstaaten Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung, die weitere Konkretisierungen mit sich bringen und ebenso wie die Verordnung selbst unmittelbar geltendes Recht in allen Mitgliedstaaten werden. Hier stehen derzeit noch einige Themen auf der Agenda; zum Beispiel eine Regelung zur gemeinsamen Bewertung der Sicherheitsmaßnahmen von Drittstaaten, mit dem Ziel Transferkontrollen zu vermeiden.

Bei den Überlegungen zur Erhöhung der Sicherheit im Flugverkehr wie auch in den anderen Infrastrukturen darf es sich nicht nur um eine Schnittstellenbetrachtung einzelner Maßnahmen handeln. Es ist der gesamte Ablauf vom Eintreffen des Fluggastes im Terminal, über das Einchecken, das Durchlaufen der Sicherheitskontrollen, das Boarden bis zum Verlauf des Fluges zu bewerten.

Jede Sicherheitsmaßnahme in dieser Kette hat ihren eigenen Wert. Wir sollten nicht den Fehler begehen, mit der Diskussion über den Sicherheitswert einzelner Schnittstellen den Sinn oder Unsinn von Sicherheitskonzepten in Frage zu stellen. Ziel der gemeinsamen Anstrengungen muss es sein, jede einzelne Maßnahme, wie etwa die Kontrolle eines Fluggastes oder die Durchsuchung eines Flugzeuges sorgfältig durchzuführen, als Teil eines in sich schlüssigen, umfassenden Gesamtsystems. Wirksame Sicherheit entsteht durch ein Ineinandergreifen einer Vielzahl von Vorkehrungen und Kontrollmaßnahmen.

Bei diesen Vorhaben muss uns allen klar sein, dass der Staat alleine Sicherheit nicht garantieren kann. Wir brauchen auch ein hohes Maß an Engagement und Eigenverantwortung der privaten Betreiber für die Sicherheit des Luftverkehrs. Dies entspricht auch dem Leitbild der Verantwortungsteilung zwischen Staat und Wirtschaft in einem modernen Staat. Der Staat formuliert den Rahmen an Sicherheitsstandards und ist dort mit seinen Sicherheitsbehörden tätig, wo er selbst die hoheitliche Verantwortung trägt. Ebenso nehmen die privaten Betreiber in dieser Sicherheitspartnerschaft ihre Aufgaben wahr.

Seit dem 11. September 2001 wurden die Sicherheitsmaßnahmen auf den deutschen Flughäfen - obwohl schon vorher im internationalen Vergleich hervorragend - nochmals deutlich verbessert; beispielsweise nenne ich

- den Einsatz bewaffneter Luftsicherheitsbegleitern in deutschen Flugzeugen,

- die verschärften Sicherheitsüberprüfungen, denen bereits über 260.000 Mitarbeiter unterzogen wurden,
- die Einführung der vollständigen Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks zum 1. Januar 2003, die insbesondere hier auf dem Frankfurter Flughafen hohe Anforderungen gestellt hat; und
- den Erlass eines nationalen Luftsicherheits-Programmes, das die Maßnahmen und Verantwortlichkeiten darstellt.

Weitere Fortschritte werden noch folgen. Ab Januar kommenden Jahres sieht die europäische Luftsicherheitsverordnung Durchsuchungen des Personals, analog den Fluggastkontrollen, beim Zutritt zu sensiblen Teilen der Sicherheitsbereiche vor. Diese Maßnahme, die ebenso wie die Zuverlässigkeitsüberprüfungen dem Schutz vor Innentätern dient, wird in Deutschland den Flughafenbetreibern übertragen werden. Diese Lösung verspricht durch die größere Nähe des Flughafenbetreibers zu den Betriebsabläufen eine optimale Gestaltung und Flexibilität und damit einen geringeren Aufwand der letztlich der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen zugute kommt.

In dem von mir initiierten Luftsicherheitsgesetz wird der Einsatz der Streitkräfte gegen Flugzeuge, die von Terroristen als Waffe genutzt werden, eindeutig geregelt werden. Dieses Gesetz fasst zudem die bisher verstreuten Bestimmungen zur Luftsicherheit in einem Gesetz zusammen. Mit diesem neuen Gesetz wird die Luftsicherheit in Deutschland auf eine Grundlage gestellt, die der stark gewachsenen Bedeutung in den letzten Jahrzehnten in einer zukunftsfähigen Weise gerecht wird.

Die immer weiter optimierten Sicherheitsmaßnahmen im Vorfeld werden den Eintritt dieses letztgenannten Falles immer unwahrscheinlicher machen, dennoch ist auch dafür eine klare Verfahrensregelung auf gutem Wege.

Bereits vor zwei Wochen hat das Bundeskabinett ein "Nationales Qualitätskontrollprogramm" erlassen. Auf den deutschen Flughäfen werden künftig umfassende Überprüfungen der Luftsicherheitsmaßnahmen durchgeführt, die einerseits die sorgfältige Durchführung der Maßnahmen sicherstellen, andererseits auch das Ineinandergreifen der verschiedenen Maßnahmen zu einem lückenlosen Gesamtsystem gewährleisten werden. Zusätzlich werden Inspektionen durch die europäische Kommission stattfinden. Diese Qualitätskontrollen werden ein hohes Sicherheitsniveau auf allen europäischen Flughäfen gewährleisten.

Ein hoher Sicherheitsstandard, der sich auch deutlich sichtbar nach außen darstellt, ist für das Vertrauen der Flugreisenden und damit für das weitere Wachstum der zivilen Luftfahrt unverzichtbar. Auch im Wettbewerb der großen Flughäfen untereinander, kann ein hoher Sicherheitsstandard in Europa zu einem entscheidenden Pluspunkt werden.

Wichtige Bausteine erfolgreicher Terrorismusbekämpfung sind eine verlässlichere Identifikation einreisender Personen und die Verbesserung der Sicherheit von Dokumenten. Dieser Fragen haben wir uns seit dem 11. September 2001 intensiv angenommen.

Es ist mir ein Anliegen, dass zur Erhöhung der Sicherheit die uns zur Verfügung stehenden und geeigneten technologischen Entwicklungen genutzt werden. Mit der Biometrie ist in den letzten Jahren eine neue Schlüsseltechnologie entstanden, die hierbei erhebliche Sicherheitsgewinne ermöglichen kann. Biometrische Merkmale - seien es Fingerabdrücke, Lichtbilder oder Irisfotos - können die Identifikation einreisender Personen verbessern. Daneben sind sie ein geeignetes Hilfsmittel zur eindeutigen Zuordnung von Dokumenten zu ihren Inhabern.

Mit Hilfe der Biometrie können und werden wir eine neue Sicherheitsinfrastruktur aufbauen. Dies wird vor allem dem internationalen Reiseverkehr zu Gute kommen. Gemeinsam mit unseren Partnern in der EU und der G 8 wollen wir Identitätsfeststellung und Dokumentensicherheit mit biometrischen Verfahren verbessern.

Allerdings sind in Bezug auf den Einsatz biometrischer Verfahren noch nicht alle Fragen geklärt. Verlässliche Erkenntnisse über die Zuverlässigkeit biometrischer Systeme im Masseneinsatz liegen nur bruchstückhaft vor. Bereits seit dem Jahr 2000 arbeiten das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik und das Bundeskriminalamt im Dialog mit den deutschen Herstellern an der Evaluierung und Verbesserung der Methoden. Seit Anfang 2002 wurde dies durch eine Reihe von Projekten und Versuche beschleunigt, in denen die Nutzbarkeit unterschiedlicher biometrischer Verfahren für verschiedenste Einsatzzwecke untersucht und erprobt wurde.

Dank will ich an dieser Stelle auch dem heutigen Gastgeber, Herrn Dr. Bender und der FRAPORT, sagen für die Unterstützung der Erprobungen, etwa durch Beteiligung an dem derzeit laufenden Projekt Bio-P, mit dem Verfahren zur Gesichts-, Fingerabdruck- und Iriserkennung durchgeführt werden sollen.

Neben der Verlässlichkeit der Systeme kommt es beim Aufbau einer neuen Sicherheitsinfrastruktur "Biometrie" auf internationale Harmonisierung an. Ausweise, Pässe und Visa müssen so konzipiert sein, dass der Einsatz überall auf der Welt möglich ist. Deutschland engagiert sich hier maßgeblich in den entsprechenden internationalen Gremien wie der internationalen Standardisierungsorganisation ISO oder der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation ICAO.

Deutschland bereitet auf dieser Basis derzeit den Einsatz der Biometrie in drei Bereichen vor:

1. bei der Kontrolle der nach Deutschland einreisenden Personen,
2. bei Visa und Aufenthaltstiteln und
3. bei Pässen und Personalausweisen.

(1.) Bereits im Vorfeld der Einreise kommt es darauf an, die Identität eines Visumantragstellers zweifelsfrei festzustellen. An der deutschen Botschaft in Lagos führen wir derzeit ein Projekt durch, bei dem die Identität von Visumantragstellern durch Vergleich der Fingerabdrücke mit dem deutschen Asyl- oder Straftäterbestand überprüft wird. Bisher wurden bei diesem Versuch beachtliche Trefferquoten erzielt, so dass eine Ausweitung auf weitere Auslandsvertretungen erwogen wird.

Ein ganz wichtiges Projekt in diesem Zusammenhang ist die automatisierte und biometriegestützte Grenzkontrolle, die der Bundesgrenzschutz möglichst noch in diesem Jahr hier auf dem Frankfurter Flughafen starten wird. Das Verfahren hierzu war europaweit ausgeschrieben; der Zuschlag konnte jetzt erteilt werden. Der Flughafenbetreiber schafft derzeit die infrastrukturellen Voraussetzungen.

Der Bundesgrenzschutz wird zunächst über einen Zeitraum von sechs Monaten folgendes Verfahren erproben. Interessierten Personen, die zuvor überprüft und als grenzpolizeilich unbedenklich eingestuft worden sind, wird im Non-Schengen-Flugverkehr das Passieren der Grenze ohne herkömmliche Kontrolle gestattet. Als Teilnehmer kommen Freizügigkeitsberechtigte in Frage, im Wesentlichen EU-Bürger. Sie müssen über ein gültiges und maschinenlesbares Grenzübertrittsdocument verfügen sowie das 18. Lebensjahr vollendet haben. Teilnehmen kann, wer seine personenbezogenen Daten aus den mitzuführenden Ausweisdokumenten und die biometrischen Merkmale seiner Augeniris vom Bundesgrenzschutz einmalig registrieren lässt. Diese Daten werden bei nachfolgenden Grenzübertritten zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung und zur Identifikation benötigt.

Die auf freiwilliger Basis erhobenen Daten werden in einer lokalen Datenbank, also nicht in einer bundesweiten Referenzdatei gespeichert. Die Daten werden ausschließlich für den automatisierten Grenzübertritt verwendet.

Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz wird das Verfahren begleiten und damit sicher die Teilnehmerakzeptanz begünstigen.

Von diesem wichtigen Projekt im (grenz-)polizeilichen Einsatz erhoffe ich mir nicht nur eine Erhöhung der Sicherheit im hoheitlichen Aufgabenbereich des Bundesgrenzschutzes, sondern zugleich auch Serviceverbesserungen bei der allgemeinen Fluggastabfertigung. Ich bin mir sicher, dass diese Zielsetzung bei ihnen offene Türen finden wird.

(2.) Neue biometrische Verfahren werden wir auch bei Visa und Aufenthaltstiteln zum Einsatz bringen. Bereits seit diesem Jahr stellt die Bundesrepublik Deutschland Visa mit Lichtbildern aus. Wir sind damit als erster Mitgliedsstaat Vorreiter innerhalb der EU. In einem nächsten Schritt sollen biometrische Merkmale auf einem Chip im Visum gespeichert werden. Im engen Einvernehmen mit meinen europäischen Amtskollegen habe ich darauf gedrängt, dass die Kommission eine entsprechende Öffnungsklausel der EU-Visa-Verordnung und der Aufenthaltstitelverordnung vorschlägt. Wir erwarten diesen Vorschlag in Kürze und werden ihn zügig beraten und verabschieden.

(3.) Deutschland wird außerdem biometrische Merkmale auf deutsche Pässe und Personalausweise aufbringen. Die ersten gesetzlichen Maßnahmen wurden durch Änderung des Passgesetzes und des Gesetzes über Personalausweise bereits ergriffen. Ein technischer Standard zur Biometrie in Ausweisdokumenten wurde in Grundzügen von der ICAO erarbeitet.

Deutsche Unternehmen, wie die Bundesdruckerei oder Giesecke & Devrient, haben entsprechende Technologien für Visa und für Reisedokumente entwickelt. Dabei können sie auf einen Sicherheitsstandard deutscher Dokumente bauen, der zu den höchsten der Welt zählt.

Nun kommt es darauf an, international eine Einigung über Umfang, Zeitplan und Organisationsfragen der Einbringung biometrischer Merkmale in Reisedokumente herbeizuführen.

In wenigen Tagen wird dazu auf unsere Initiative in Berlin ein Workshop der G-8-Staaten stattfinden. Mit meinen Amtskollegen in den G-8-Staaten habe ich mich verständigt, dass wir uns hierbei um eine gemeinsame Vorgehensweise bemühen. Ich bin zuversichtlich, dass dieser Workshop zu einer Beschleunigung der internationalen Entscheidungsfindung beitragen wird.

Ein weiteres Thema ist die behördliche Nutzung von Passagierdaten der Fluggesellschaften unter den Stichworten Advanced Passenger Information (API) und Passenger Name Record (PNR). Wir prüfen den Nutzen, der in den USA aus diesen Informationen gezogen wird und wollen gegebenenfalls eine europäische Lösung anstreben.

Wenn wir heute, am zweiten Jahrestag der Terroranschläge in den USA, eine kurze Bilanz ziehen, können wir sagen, dass vieles geschehen ist, um den Terror wirksamer zu bekämpfen. Selbstverständlich dürfen wir nun bei dem Erreichten nicht stehen bleiben, sondern müssen den Fahndungs- und Ermittlungsdruck auf die Terroristen weiter und weiter erhöhen.

Zugleich dürfen wir in unseren Anstrengungen nicht nachlassen, möglichen Gefährdungen zu begegnen und Vorkehrungen zu schaffen, die das Vertrauen der Menschen in die Sicherheit unserer Verkehrssysteme finden. Ich setze darauf, dass wir diese Arbeit auch künftig in enger Zusammenarbeit und Partnerschaft mit Ihnen fortführen können.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.