



„Securitypolitik: Mögliche Strategien, Vorschriften und Partnerschaften für die Bahnunternehmen“ - Eröffnung des 9. Securitykongresses der UIC in Paris

(Paris, 13. November 2013) Im Beisein eines Vertreters des französischen Innenministeriums und COEs der UIC-Mitgliedsbahnen wurde heute der gemeinsam mit der SNCF organisierte 9. Securitykongress der UIC an deren Sitz in Paris eröffnet. Rund 100 Mitglieder aus 33 Ländern der ganzen Welt haben nun Gelegenheit, über mögliche Strategien, Vorschriften und Partnerschaften für die Bahnunternehmen zu debattieren.

Angesichts der aktuellen Weltlage ist zu erwarten, dass Security im Bahnverkehr zunehmend und überall eine strategische Rolle spielen wird. Der ständige Wandel und die permanente Verlagerung der Bedrohungen veranlassen die Bahnen (Infrastrukturmanager und Verkehrsunternehmen) nach effizienteren Lösungen zur Anpassung ihrer Organisationsstrukturen an die neuen „Grundregeln“ zu suchen. Für Security sind sowohl die nationalen Behörden als auch die Bahnunternehmen verantwortlich. Jedes Land teilt die Aufgaben nach seinen eigenen Prärogativen und entsprechend den nationalen Gegebenheiten bzw. Sachzwängen zwischen den Beteiligten auf, wodurch sich Partnerschaften auf internationaler Ebene ergeben.

Jean Pierre Loubinoux, UIC-Generaldirektor, eröffnete den Kongress, indem er bestärkte, die UIC diene ihren Mitgliedern als Plattform, um gemeinsame Maßnahmen und Politiken zu vereinbaren, Erfahrungen zu maßgeblichen Themen auszutauschen und aus dem Spektrum ihrer Verschiedenartigkeit kohärente Strategien im Dienst ihrer Kunden und unter Berücksichtigung ihrer Mitarbeiter sowie optimaler Nutzung ihrer Assets zu entwickeln.

Der Kongress steht unter dem Motto „Securitypolitiken und Partnerschaften“. Security ist ein zentrales Thema bei den Bahnen. Die Securitykonzepte müssen überdacht und unter Berücksichtigung der Bedrohungen und Schwachstellen in den Systemen aufgebaut sein, wobei die Verantwortlichkeiten der verschiedenen Beteiligten klar zugewiesen und zu einem kohärenten System verknüpft sein müssen.

Hauptanliegen ist es, die Mitarbeiter mit den erforderlichen Ressourcen auszustatten, mit Hilfe derer sie so effizient wie möglich im Einklang mit den maßgeblichen Vorschriften, ethischen Grundsätzen und den relevanten Prioritäten vorgehen können. Daher sollten diese drei Aspekte regelmäßig behandelt werden, sodass ein kohärenter Maßnahmenkatalog und Synergien entstehen können. Darüber hinaus soll größere Klarheit geschaffen werden. Die Bahnunternehmen bauen zunehmend umfassende und detaillierte Securitypolitiken auf, die jedoch eng mit nationalen bzw. teilweise internationalen Gesetzgebungen und Auflagen verknüpft sind.

Der Schutz von Personen und Gütern in einem speziellen Land oder in einer bestimmten Region ist Sache der jeweiligen Behörden, allerdings haben die Unternehmen ebenfalls ihren Beitrag zu leisten. Unabhängig vom entstehenden Aufwand untersteht er den staatlichen Maßnahmen, um im Rahmen entsprechender Partnerschaften ein kohärentes Ganzes zu

bilden. Die Bahnen investieren im Hinblick auf den Ausbau ihrer Geschäftstätigkeiten in den Schutz ihrer Kunden und Mitarbeiter. Unter diesem Aspekt können ihre Prioritäten nicht bzw. nicht völlig deckungsgleich mit denjenigen der Behörden sein – daher ist es wichtig, partnerschaftlich, kohärent und komplementär auf das gemeinsame Ziel hinzuwirken.

Bahnsicherheit ist Teil eines immer komplexeren Umfelds. Die schrittweise Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes, sich wandelnde Unternehmensstrukturen und die zunehmende Trennung der Geschäftsbereiche, sogar außerhalb Europas, bedingen, dass die Anzahl der an einem bestimmten Ort und zu einem bestimmten Zeitpunkt involvierten Partner ständig zunimmt. Von einem traditionellen System mit zwei öffentlichen Akteuren – dem Staat und der Staatsbahn – ging bzw. geht man nun über zu einem komplexen und permanent im Umbruch befindlichen System, in dem der Staat, öffentliche oder private Beförderer verschiedener Länder sowie andere private Akteure, die andere Aufgaben und Rollen im Bahnhofsbetrieb erfüllen, eingebunden sind. Das Schutzsystem kann nur dann funktionieren, wenn die Verantwortlichkeiten klar verteilt sind und alle Beteiligten ihre Rolle (und nur ihre eigene Rolle) mit dem entsprechenden Engagement erfüllen.

Der zunehmende grenzüberschreitende Verkehr erfordert größere Kohärenz. Bei der Beförderung von Personen wie auch von Gütern muss die Sicherheit des Transportsystems für die gesamte Strecke geplant werden – dies bedeutet, dass die nationalen Politiken nicht nur im Rahmen bilateraler oder geographisch begrenzter Vereinbarungen, sondern ganzheitlich und auf die jeweiligen Ziele abgestimmt sein müssen.

Die Größe der Infrastruktur und die Höhe der Investitionen erfordern verstärkte Schutzmaßnahmen. Aus diesem Grund müssen die Länder und Unternehmen ihre Erfahrungen und Best Practice (bzw. auch Misserfolge oder Unzulänglichkeiten) austauschen, um gemeinsame Lösungen zu finden.

Das künftige Sicherheitssystem ist unter zwei Gesichtspunkten zu betrachten: **Aus Sicht der Beteiligten** muss der Fokus weiterhin auf den Forschungsprojekten liegen, im Rahmen derer die maßgeblichen Akteure aller Bereiche, d.h. Bahnen, Systemanbieter, Universitäten bzw. Forschungsinstitute zusammenarbeiten. Die Abteilung Security der UIC betreut zurzeit eine Reihe von EU-Projekten. Eines dieser Projekte, PROTECTRAIL, wird im Rahmen des Kongresses vorgestellt.

Aus Sicht des Kunden besteht natürlicherweise der Anspruch, dass ihm während seiner Reise nichts passiert bzw. wenn etwas passiert, dass die Auswirkungen so begrenzt wie möglich sind und die Fahrt weitergehen bzw. schnellstmöglich wieder aufgenommen werden kann. Security- und Zivilschutzkonzepte sowie andere potentielle Gefahren im Betrieb sind zwar jeweils separat zu betrachten, da die Verantwortlichkeiten unterschiedlich gelagert und die Reaktionen vielschichtig sein können, trotzdem müssen diese Reaktionen insgesamt kohärent und synergetisch sein, sodass sie sich nicht widersprechen und durch die optimale Nutzung der verfügbaren Ressourcen die Antwort auf die Bedürfnisse der Kunden darstellen.

Im Weiteren entschuldigte Claude Baland, der Vertreter des französischen Innenministeriums und Leiter der obersten Polizeibehörde, zunächst den französischen Innenminister, Manuel Valls, um danach die Rolle der französischen Sicherheitskräfte sowie die Partnerschaft zwischen Staat und SNCF zu erläutern. Diese Partnerschaft sei absolut notwendig, da 2,3% der Straftaten im Schienenverkehr begangen würden. Die Kooperation sei mittel- und maßnahmenorientiert.

Mitarbeiteraustausch mit der Security-Abteilung der SNCF, partnerschaftliche Schulungen zum besseren gegenseitigen Verständnis, Austausche und Übereinkommen über taktische Interventionspläne sowie gemeinsame Übungen (Simulation operatives Vorgehen) gehörten zum gemeinsamen Programm. Im Rahmen der technischen Besichtigung hätten die Teilnehmer im Übrigen Gelegenheit, einer gemeinsamen Übung der allgemeinen Überwachung und der Polizei beizuwohnen.

Kooperiert werde generell und alltäglich (31.229 gemeinsame Operationen im Jahre 2012). Die Zusammenarbeit sei auf gezielte Maßnahmen in brisanten Bereichen gerichtet: Metalldiebstahl (35 Mio € Schaden und 350.000 Minuten Verspätungen in 2012) einschl. Präventivmaßnahmen, gemeinsame Überwachung und internationale Maßnahmen, Graffiti, Bekämpfung von Terrorismus einschl. Prävention und Kontrolle von Reisenden sowie Gepäck, Bekämpfung inzivilen Verhaltens, das Vorläufer von Kriminalität sein kann.

Die Kooperation sei erfolgreich und habe in 2012 zu insgesamt 64.460 Festnahmen geführt. Zwischen 2010 und 2012 sei es gelungen, die Kriminalität im Bahnverkehr um 4,1 %, Diebstähle um 26,2 % zu senken.

Trotzdem müsse sie durch den Einsatz neuer Bahneinsatztruppen verstärkt werden (die erste wurde im September 2013 in Perpignan eingerichtet). Auch die internationale Zusammenarbeit müsse durch mehr Erfahrungsaustausch und die Umsetzung gemeinsamer Aktionsprogramme intensiviert werden.

Danach erläuterte Stéphane Volant, Generalsekretär der SNCF, in Frankreich seien Staat und SNCF seit nunmehr einem Jahrhundert gemeinsame für die Sicherheit zuständig. In einigen Monaten werde ferner ein Gesetz über Security in den verschiedenen technischen Bereichen erlassen werden. Wenn die Netze neuen Anbietern offen stünden, werde die Sicherheit von staatlicher Seite und auch von den Security-Diensten der SNCF gewährleistet. Es bleibt deren Rolle, für die Sicherheit neuer Anbieter, die auf Kooperation angewiesen sind, zu sorgen. Wie in den EU-Projekten RESTRAIL und PROTECTRAIL zeige sich also, dass Kooperation von grundlegender Bedeutung sei. Inzivilen Verhalten sei immer extrem unangenehm für Kunden wie Mitarbeiter und müsse verfolgt werden, da es leicht in strafwürdigere Aggressionen ausarten könne.

Im Rahmen der zweitägigen Konferenz wird ferner über professionelle und institutionelle Partnerschaften, spezifische Partnerschaften zum Thema Metalldiebstahl, grenzüberschreitendes Management sowie über Forschungs- und EU-Projekte debattiert werden. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die PROTECTRAIL-Ausstellung zu besichtigen und an der technischen Visite der SNCF teilzunehmen, bei der es um ein Ereignis im internationalen Schienenverkehr zum Pariser Nordbahnhof geht, das bei Ankunft im Bahnhof zu öffentlichen Unruhen führen könnte.

KONTAKT

UIC Abteilung Security: security@uic.org