

---

**Friedhelm Jungbluth & Erich Keil**

**Fraport AG**

**Safety & Security – Sicherheit an einem Großflughafen**

---

## 1 Einleitung

---

Der Flughafen Frankfurt entspricht mit seiner Fläche sowie den dort verkehrenden Passagieren, Mitarbeitern und Besuchern einer Großstadt. Die Sicherheit an einem solchen Ort obliegt umfangreichen gesetzlichen Rahmenbedingungen, bedarf einer Vielzahl von Personal, dem Zusammenspiel zahlreicher Sicherheitsorganisationen sowie umfangreicher baulich-technischer Absicherung.

Hierzu erhalten Sie im Folgenden einen kurzen Überblick, betrachtet aus dem Blickwinkel der Unternehmenssicherheit der Fraport AG.

---

## 2 Rahmenbedingungen

---

### 2.1 Flughafen Frankfurt – Zahlen und Fakten

- 2 Terminals
- 4 Start- und Landebahnen
- 152 Gates, 221 Positionen
- Fernbahnhof, Regionalbahnhof
- Ca. 463.000 Flugbewegungen
- Ca. 100 Flugbewegungen/h
- Ca. 61 Mio. Passagiere
- Tagesrekord von 217.000 Passagieren / 108.000 Gepäckstücke (2015)
- über 2 Mio. Tonnen Fracht
- 500 Arbeitsstätten
- 80.000 Beschäftigte/70 Nationen
- 20.000 Fahrzeuge
- + Besucher, Abholer



Quelle: Verkehrsstatistik 2016; Zahlen, Daten, Fakten 2015



Der Flughafen Frankfurt umfasst eine Fläche von 22,5 km. Das entspricht der Frankfurter Innenstadt.

Das Gelände ist mit 41 km Grundstückszaun gesichert, davon 30 km Zaun um den Sicherheitsbereich – entsprechend dem Standard geltender Luftsicherheitsregularien. Es werden derzeit 34 kontrollierte Zugänge/Zufahrten zum Sicherheitsbereich für Personal vorgehalten (KFZ u. Personen), dazu 29 Kontrollstellen für Passagiere und Gepäck (Terminal 1 + 2).

## 2.2 Rechtlicher Rahmen

Die Sicherung eines Großflughafens leitet sich aus nationalen, europäischen und weltweiten Regularien ab. Vorgaben machen z. B.

	Institution	Kürzel	Regularien
	International Civil Aviation Organisation	ICAO	Gründungsvertrag, Annex 17
	European Civil Aviation Organisation	ECAC	Doc 30
	Europäische Union	EU	VO 300/2008 und abgeleitete Verordnungen
	Bundesrepublik Deutschland	BRD	Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG), Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

---

## 2.3 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)

Die übergeordneten Vorgaben zur Luftsicherheit leiten sich hauptsächlich aus den zuständigen Verordnungen der Europäischen Union ab. Die Umsetzung für Deutschland erfolgt dann detailliert über das Luftsicherheitsgesetz. Hier wird grundsätzlich eine Dreiteilung von Kompetenzen und Verantwortung vorgenommen.

1. Behörden
  - Hoheitliche Aufgaben
  - Fluggast-, Reisegepäck-, Handgepäckkontrolle
  - Zuverlässigkeitsüberprüfung
  
2. Flughafenbetreiber (in Frankfurt Fraport AG)
  - Eigensicherungsmaßnahmen (§8), z. B.
  - Bauliche und technische Sicherung von Flughafengelände und –anlagen
  - Personelle Sicherungs- und Schutzmaßnahmen
  - Zugangskontrollen beim Betreten von Betriebsbereichen
  - Personal- und Fahrzeugkontrollen beim Betreten/Befahren von Sicherheitsbereichen / Warenkontrollen
  
3. Airlines/Fluggesellschaften
  - Eigensicherungsmaßnahmen (§9)
  - Analog Flughafenbetreiber für überlassene Bereiche, Fracht, Catering, Post

## 2.4 Sicherheitsnetzwerk am Flughafen Frankfurt

Für die durchgängige Gewährleistung der Flughafensicherheit ist ein Zusammenspiel aller beteiligten Organisationen unabdingbar. So müssen die zuständigen Sicherheitsbehörden, der Flughafenbetreiber, die Airlines sowie verschiedene Dienstleister in enger Abstimmung miteinander arbeiten und sich gegenseitig austauschen und unterstützen.

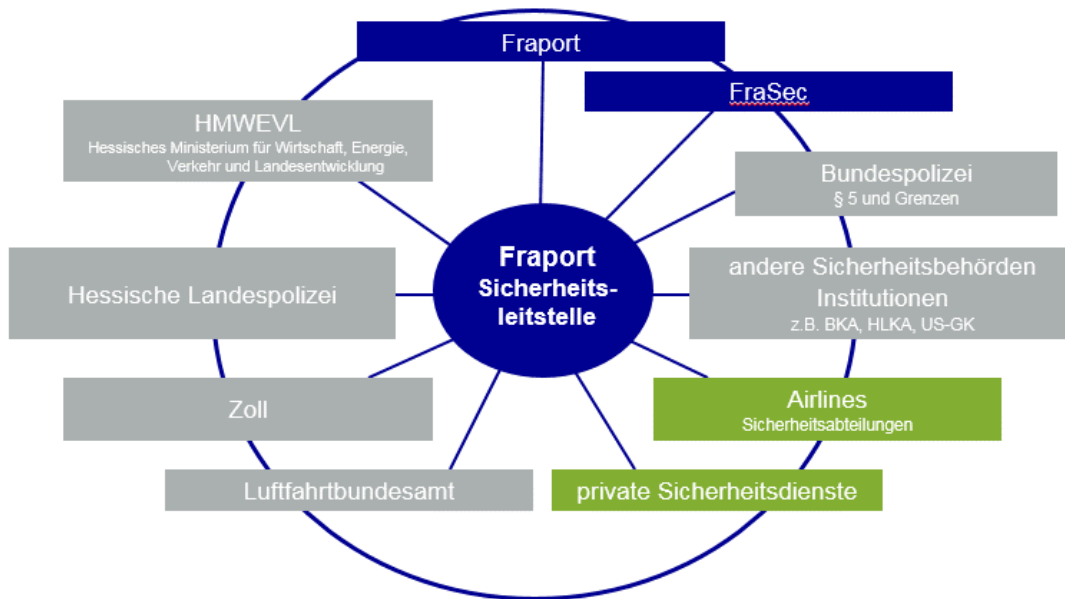


Abb. 1: Vereinfachte Darstellung des Sicherheitsnetzwerks am Flughafen Frankfurt

### 3 Sicherheitsaufgaben der Fraport AG

#### 3.1 Passagier- und Gepäckkontrollen

Vor Antritt eines Fluges müssen alle Passagiere nach den Vorgaben der Luftsicherheitsregularien kontrolliert werden, um die Mitnahme gefährlicher und verbotener Gegenstände (z. B. Waffen, Sprengstoff) zu verhindern. Für diese Maßnahmen liegt die gesetzliche Verantwortung und Steuerung beim Bund, die Fachaufsicht wird durch die Bundespolizei vorgenommen.

Die operative Durchführung der sogenannten Passagier-, Handgepäck- und Reisegepäckkontrollen übernehmen jedoch Sicherheitsdienstleister, in Frankfurt u. a. die Fraport AG sowie das Tochterunternehmen FraSec GmbH.



Abb. 2: Passagierkontrolle und Handgepäckkontrolle



---

## 3.2 Sicherungsmaßnahmen des Flughafenbetreibers

Der Unternehmenssicherheit der Fraport AG obliegt die Gesamtverantwortung für die ordnungsgemäße Umsetzung der gesetzlichen Eigensicherungspflichten gem. § 8 LuftSiG. Hierzu gehören bauliche und technische Maßnahmen, um die Flughafenanlagen, Bauwerke und Räumlichkeiten entsprechend der Vorgaben zu sichern. Unterschiedliche Zutrittsberechtigungen für verschiedene Personengruppen wie z. B. Personal, Fluggäste und Besucher sind mittels Kontrollsystemen und Durchführung von Kontrollen genauso sicherzustellen wie die Vorhaltung personeller Präventivmaßnahmen. Dazu gehören:

- Trennung von ankommenden und abfliegenden Passagieren
- Zugangskontrolle zu sensiblen Sicherheitsbereichen „Critical Parts“
- Personal- und Warenkontrolle, Fahrzeugkontrolle
- Ausweisverwaltungs-/Zutrittskontrollsystem
- Zaunkontrollen (Grundstücksaußenzaun und Vorfeldzaun)
- Streifendienst (Vorfeld, Betriebsbereich, Terminals, Frachtbereiche)



Abb. 3: Zaunkontrolle der Airport Security und Kontrollstelle für Fahrzeugkontrollen

## 3.3 Gefahrenabwehr - Brandschutz und Rettungsdienst

Das Betreiben eines Großflughafens stellt auch hohe Anforderungen an die Vorhaltung von Feuerwehr und Rettungsdienst, um im Sinne von „Safety“ den internationalen Auflagen zu entsprechen. Daher verfügt die Fraport AG über eine eigene Flughafenfeuerwehr mit integriertem Rettungsdienst, die für das komplette Flughafengelände zuständig ist. Die Aufgabenportfolie erstreckt sich über:

- Flugzeugbrandschutz und Bergung
- Vorbeugender Brandschutz
- Vorhaltung, Planung und Wartung von Brandschutzausstattung
- sowie Gebäude- und Anlagenbrandschutz
- 24h-Rettungsdienst
- Patienten-Dienstleistungen („Stretcher“-Transport von Liegend-Patienten)
- Schulung
- Aus- und Weiterbildung des eigenen Personals
- Aus- und Weiterbildung als Dienstleistung für andere Feuerwehren

Die Expertise der Flughafenfeuerwehr Frankfurt ist weltweit anerkannt, so werden im eigenen Feuerwehr-Trainings-Center auch Fachkräfte aus aller Herren Länder ausgebildet.



Abb. 4: Fahrzeuge der Feuerwehr und Rettungsdienst

### 3.4 Sicherheitsleitstelle (SLS)

Die SLS ist die zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für alle Einsätze der Airport Security, Rettungsdienst und Flughafenfeuerwehr. Sie ist mit einer flughafenweit bekannten Rufnummer für alle Sicherheitsbelange rund um die Uhr erreichbar. Sie übernimmt die erste Bewertung von Meldungen, Notrufen und Informationen, um anlassbedingt die Alarmierung der entsprechenden Einsatzkräfte vorzunehmen. Hier werden von Verkehrsunfällen, über Brände sogar Notlandungen von Flugzeugen angekündigt. Für solche und andere Notfälle gibt es das sogenannte „Notfallverfahren FRA Not“, welches eine Einstufung von Notfallereignissen nach internationalem Standard vornimmt und damit im Ereignisfall einen schnellen Überblick

---

über die notwendigen Maßnahmen gibt. Für alle Einsätze erfolgt eine Lagefortschreibung und revisionssichere Dokumentation über das vorgeordnete Einsatzleitsystem. Im 24-Stunden-Betrieb ist die SLS auch Ansprechpartner für die jeweiligen Leitstellen der Sicherheitsbehörden und koordiniert im Bedarfsfall auch die Heranführung externer Kräfte (Feuerwehr, Rettung, Behörden) an die Einsatzstelle auf dem Flughafengelände. Ein Security Duty Officer (SDO) ist übergeordnet rund um die Uhr für alle Belange der Unternehmenssicherheit ansprechbar, auch wenn die administrativen Entscheidungsebenen z. B. am Wochenende nicht besetzt sind.



**Abb. 5: Sicherheitsleitstelle**

### **3.5 Notfallmanagement**

Das Notfallmanagement stellt eine flughafenübergreifende Notfallplanung sicher. Dabei gilt es, für mögliche Flugunfälle am Flughafen Frankfurt genauso vorbereitet zu sein, wie auch für Ereignisse, die ggfs. andernorts stattfinden, jedoch einen Bezug zum Flughafen Frankfurt darstellen. So wurden zum Beispiel im Jahr 2005 bei der ersten Tsunami-Katastrophe in Asien zahlreiche verletzte Urlauber über Frankfurt nach Deutschland zurückgeführt, ebenso zahlreich mussten Angehörige betreut werden, deren Familien leider nicht lebend zurückgekommen sind. Solche und andere Szenarien werden in der bereits erwähnten FRA Not abgebildet, um im Einsatzfall schnell reagieren zu können. Um ein effektives Krisenmanagement mit strukturierter Zusammenarbeit und kurzen Kommunikationswegen der beteiligten Behörden und Sicherheitseinrichtungen zu ermöglichen, hält das Notfallmanagement voll ausgestattete Räumlichkeiten vor:

- Emergency Response and Information Center (ERIC)
- Notfallinformationszentrale (NIZ)



---

Im ERIC kommt im Bedarfsfall ein Krisenstab zusammen, dem jeweils ein Entsandter aller beteiligten Organisationen angehört und der dann aus dem ERIC heraus die Lage koordiniert. Dazu gibt es entsprechende Infrastruktur zur Unterstützung, wie z. B. ein Operator-Raum mit zahlreichen Telefonen und PC-Ausstattung.

Die NIZ ist mit zahlreichen Telefonarbeitsplätzen ausgestattet, um z. B. im Notfall eine eigene Hotline für Betroffene einrichten zu können. Diese Arbeitsplätze werden dann durch speziell geschultes Personal besetzt, welches telefonisch Informationen erteilt, sammelt und Betreuung gewährleistet.



**Abb. 6: ERIC / Krisenstab und Operator-Raum**

Ebenso werden durch das Notfallmanagement Mitarbeiter speziell geschult, die im

- Betreuungsdienst und
- Special-Assistance-Team (SAT)

zum Einsatz kommen können. Die Betreuungsdienste sind darauf vorbereitet, im Bedarfsfall Betroffene und Angehörige psychologisch zu betreuen und in Ihrer Notlage zu unterstützen.

Die SAT-Mitarbeiter werden für jegliche andere Art der Unterstützung zum Einsatz gebracht. So gab es z. B. im Jahr 2010 mit dem Ausbruch eines isländischen Vulkans die sogenannte „Aschewolke“ über Europa. Tagelang konnten keine Flüge stattfinden, was dazu führte, dass Tausende Menschen auf den Flughäfen förmlich gestrandet sind. Hier wurden dann neben Essen

---

und Getränken auch ganz profane Dinge wie Handy-Ladekabel oder Hygiene-Artikel durch die Helfer im Terminal verteilt, Tränen getrocknet oder einfach nur ein offenes Ohr angeboten.

Die Planung aller genannten Notfalleinrichtungen- und Dienste ist ebenso Aufgabe des Notfallmanagements wie die Schulung der genannten Spezialkräfte.

Um im Bedarfsfall gerüstet zu sein, muss gemäß ICAO-Vorgaben und EU VO 139/2014 regelmäßig eine sogenannte „Vollübung“ eines Notfall-Szenarios durchgeführt werden:

- Einsatz aller vorgesehenen int. und ext. Rettungs- und Hilfsdienste
- Grundlage ist die Notfallordnung des Flughafens FRA Not
- Einbindung der Fraport-Krisenkommunikation
- Betreuung von Angehörigen/Abholern und Unverletzten
- Flugunfalluntersuchung

Überprüfung bestehender Verfahren und Maßnahmen im Hinblick auf:

- Funktionalität und Effektivität von organisatorischen, personellen und materiellen Vorkehrungen
- Ausbildung des Einsatz- und Hilfspersonals
- Örtlichkeiten und technische Ausstattung
- Prozesse und Ausbildungsstand der Special-Assistance-Teams (SAT)
- Schnittstellen und Kooperation mit externen Kräften (Branddirektion Frankfurt, Flugunfalluntersuchung, Deutsche Lufthansa, Landespolizei)



**Abb. 7: ICAO Notfallübung „Windshear 2016“ am 27.09.2016**

**Fotos/Abbildungen: Fraport AG**