

LUFTVERKEHR

Sicherheitslücken am Flughafen

Bei den Passagier- und Handgepäckkontrollen am Frankfurter Flughafen will das Bundesinnenministerium (BMI) „kleinere Sicherheitslücken“ in Kauf nehmen, um Geld zu sparen. Der Bundesrechnungshof hatte zuvor moniert, dass die Überprüfung der Reisenden am größten deutschen Airport „weit über 20 Millionen Mark pro Jahr“ zu teuer sei. Doch die Frankfurter Flughafen AG (FAG), die nach einem 1995 mit dem BMI geschlossenen Vertrag die Kontrollen durchführt, bietet nach internen Verhandlungen bisher lediglich an, 9 Millionen der jährlich 114 Millionen Mark einzusparen. Um die Kosten weiter zu senken, drängt das Innenministerium, das für die Sicherheit der Fluggäste zuständig ist, auf einschneidende Änderungen beim Personal. So sollen künftige Kontrolleure nicht mehr als FAG-Angestellte nach dem Tarif des Öffentlichen Dienstes bezahlt

werden, sondern nur noch Billiglöhne bekommen, wie schon jetzt an anderen Flughäfen. „Nach Abwägung aller Umstände“, heißt es in einem BMI-Papier, sei dies die beste Variante, da „weniger bzw. kleinere Sicherheitslücken zu erwarten“ seien als bei anderen Sparkonzepten. Bei einem Gespräch diese Woche in Frankfurt will der Parlamentarische Staatssekretär im BMI, Rudolf Körper (SPD), noch einmal Druck machen. Für Körper sind „Sicherheitsstandards fast eine Glaubensfrage“; wie sicher ein Kontrollsystem sei, könne „niemand völlig objektiv entscheiden“.



Fluggastkontrolle im Frankfurter Flughafen

J. WISCHMANN / AGENTUR FOCUS

BUNDESWEHR

Angegriffener Marder

Die Bundeswehr hat Probleme mit ihren Schützenpanzern vom Typ „Marder“. Wenn die Kettenfahrzeuge bei sommerlicher Hitze mit Vollgas durchs Gelände rasseln, schaltet sich bisweilen der Motor wegen Überlastung automatisch ab. Ursache für die Schwächeanfalle der 600-PS-Triebwerke sind „Kampfwertsteigerungen“, durch die das fast 30 Jahre alte Vehikel aufgewertet werden sollte; zuletzt bekamen die Marder, die auch bei den Friedenstruppen auf dem Balkan im Einsatz ste-

hen, eine zusätzliche Panzerung. So wurden sie immer schwerer: Ursprünglich brachten sie rund 28 Tonnen „Gefechtsgewicht“ auf die Waage, mittlerweile sind es fast 34 Tonnen. Die Marder schaffen jetzt nur noch ein Spitzentempo von 65 statt 75 km/h. Da Motoren, Getriebe und Ketten schneller verschleifen, stieg in den letzten Jahren zudem der Reparaturaufwand. Auch dringen manchmal rußige Diesel-Abgase in den „Kampfraum“, in dem die Grenadiere hocken, weil ein Seilzug zum

Schließen der Heckklappe wegen der Zusatzpanzerung schneller ausleiert. Aufgrund fehlender Ersatzteile lag ein Großteil der gut 2000 Marder immer wieder still. In manchen Bataillonen sollen von 52 Panzern zeitweilig nur 3 oder 4 fahrbereit gewesen sein. Laut offizieller Darstellung liegt die „durchschnittliche Einsatzbereitschaft“ derzeit zwischen 55 und 85 Prozent. Für die Motoren will das Heer jetzt stärkere Kühler anschaffen.



D. MODES

Schützenpanzer „Marder“, Grenadiere