

Das kommt weiterhin in die Tüte

Flugpassagiere müssen auch über April 2013 hinaus Flüssigkeiten im Handgepäck in durchsichtige Plastikbeutel packen



Foto: M. Mantini

Alles bleibt beim Alten beziehungsweise im Tütchen. Flüssigkeiten dürfen weiterhin nur in durchsichtigen Plastikbeuteln an Bord eines Flugzeugs. Und Passagiere müssen ihre Flüssigkeiten auf eine maximale Größe von 100 Milliliter beschränken, sonst wandern sie in die Tonne. Das hat die EU Mitte Juli entschieden.

Bis vor kurzem sah das noch anders aus. Die EU wollte die sogenannte Tütchenregel aufheben und das Handgepäck mit neuartigen Scannern nach gefährlichen Flüssigkeiten durchleuchten lassen, um Fluggästen das Passieren der Sicherheitskontrollen zu erleichtern. Doch schnell zeichnete sich ab: Daraus wird nichts. Und das, obwohl nach Berechnung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) jede Woche Waren im Wert von 1,75 Millio-

nen Euro an deutschen Flughäfen vernichtet werden.

Rückblick: November 2006. Nach den versuchten Anschlägen von London mit Flüssigsprennstoff führte die EU ein Flüssigkeitenverbot ein. Seitdem darf man Flüssiges nur noch in Behältnissen, die 100 Milliliter fassen und in durchsichtigen, verschließbaren Ein-Liter-Plastikbeuteln verpackt sind, im Handgepäck haben. Ausgenommen sind Medizin, Babynahrung und Waren aus Duty-free-Geschäften.

Zu wenig Geräte

Technisch wäre es möglich, geschlossene Gepäckstücke auf gefährliche Flüssigkeiten zu prüfen. Bis April 2013 hätten aber nicht ausreichend Geräte zur Verfügung gestanden, um sämtliche Verkehrsflughäfen in der EU damit zu bestücken, heißt es. Tests an 14 euro-

päischen Flughäfen ergaben außerdem, dass die verfügbaren Geräte oft Fehlalarm auslösten.

Holger Kraft ist Sicherheitsexperte beim Flughafenverband ADV. Der hatte schon vor Monaten darauf gedrungen, die Tütchenregel beizubehalten. „Die EU hat die Verordnung 297/2010 im Vertrauen auf die Zuverlässigkeit der zur Verfügung stehenden Sicherheitstechnologien in Kraft gesetzt“, sagt Kraft. „Die Realität ist aber, dass es derzeit keine praxistaugliche Sicherheitstechnologie gibt.“ Er ist überzeugt, dass im April 2013 in ganz Europa chaotische Zustände gedroht hätten. Häufige Schließungen der Kontrollstellen, Fehlalarme, die nicht aufgelöst hätten werden können, was wiederum bedeutet, dass ein Entschärfungskommando anrücken muss. Und auch sonst hätten die Passagiere an den neuen Scan-

nern wohl tüchtig angestanden: Tests an Flughäfen haben ergeben, dass sich die Zahl der Passagiere, die eine Kontrollstelle in einer Stunde passieren, um 30 bis 50 Prozent verringert.

Die Kosten für die Flughäfen sind da noch nicht mit eingerechnet. Die Umrüstung hätte 400 bis 500 Millionen Euro gekostet, so eine Schätzung der ADV. Ein Scanner schlägt je nach Modell mit 60 000 bis 200 000 Euro zu Buche. Dazu kommen Personal-, Betriebs- und Wartungskosten, die in die Hunderttausende gehen. Zudem brauchen die neuen Scanner mehr Platz, und zwar 20 bis 30 Prozent an jeder Kontrollstelle.

In Deutschland gibt es derzeit etwa 400 Kontrollspuren. 100 weitere wären erforderlich gewesen, um die EU-Regelung umzusetzen, und das bis nächstes Frühjahr. „Auch deshalb freut uns die Ent-

scheidung der EU“, sagt Sicherheitsexperte Kraft. Kurioserweise können selbst die Fluggäste zufrieden sein, dass sie weiterhin alles mitbringen dürfen. Die höheren Kosten für die Kontrollstellen wären wohl über die Sicherheitsgebühren an sie weitergegeben worden.

Zu viele Passagiere

Während sich die Flughäfen erleichtert über die Entscheidung der EU zeigen, schwören die Hersteller auf ihre Technik. Andrew Davis vom Hersteller Smiths Detection in Watford nordwestlich von London etwa. „Unsere Technologie ist so ausgereift, dass wir mehrere hundert europäische Airports mit Flüssigkeitsscannern ausstatten können.“ Das Problem sei nicht die Technik, sondern die Zahl der Geräte. „Unsere Maschinen sind geeignet, dem in Zukunft wachsenden Passagieraufkommen

an deutschen Flughäfen standzuhalten. Es müsste aber gegebenenfalls eine größere Anzahl von Scannern installiert werden.“

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen dagegen hält das für sehr ambitioniert. Nur wenn die in Kontrollgeräten integrierten Flüssigkeitsscanner so effizient sind wie heutige Geräte zur Handgepäckkontrolle, könnten Warteschlangen vermieden werden. Doch bis es genügend Geräte gebe, werde es dauern.

Es wird also weiter in den Taschen der Passagiere gegrabbelt werden. Man wird wieder alles auspacken müssen, und dabei werden Tränen fließen und viele Liter Parfüm und Mineralwasser in den Ausguss. Ob und wann die Tütchenregel endgültig aufgehoben wird, ist unklar. Die EU-Kommission hat zunächst nur ihre Verschiebung angekündigt. In ihrer Erklärung von

Juli spricht sie von einer „langsam Annäherung“, nennt aber kein genaues Datum. Das Risiko, das von flüssigen Sprengstoffen für die Luftfahrt ausgehe, sei immer noch hoch, so die Kommission.

Dafür kann man sich die Zeit in der Warteschlange bald mit Alkohol vertreiben. Ab 2014 sollen Reisende Flüssigkeiten aus Duty-free-Einkäufen mit an Bord nehmen dürfen, egal, woher sie kommen. Bislang können nur Passagiere, die in der EU abfliegen oder die in einigen anderen, als sicher eingestuft sind, Länder wie den Vereinigten Staaten, Kanada, Singapur, Kuala Lumpur und an sechs Flughäfen in Kroatien eingekauft haben, ihre Duty-free-Waren mitbringen. Fluggästen aus Afrika oder asiatischen Ländern, die an EU-Flughäfen umsteigen, droht derzeit die Beschlagnahmung ihrer Ware.

FABIAN VON POSER

Fortsetzung von Seite V 1

Inselleben vor Honduras

Chachahuate aber gehört wahrscheinlich zu den sichersten Orten in Honduras. Wenn jemand die Regeln bricht, wird er vom Ältestenrat aufs Festland verbannt.

Juan Natividad Arzuñuñida, der Gemeindevorsteher von Chachahuate, sitzt im Schatten seines Hauses. Er ist ein gewaltiger Mann mit einem gewaltigen Unterbiss, seit 33 Jahren auf der Insel. Er hat seine Kinder hier großgezogen und für einen Landtitel für seine Inselgemeinde gekämpft. Arzuñuñida kann sich noch gut erinnern, wie der Staat die Inseln der Cayos Cochinos an reiche Honduraner und Ausländer verkauft oder verpachtet hat. Die bauten Villen auf Cayo Mayor, ein großes Tauch-Hotel, das „Plantation Beach Resort“, die Garifuna auf Chachahuate waren lange Zeit nur geduldet. Vor elf Jahren bekamen sie den Landtitel, doch die ursprünglichen Besitzer stellen ihn in Frage.

Das Schutzgebiet verwaltet heute eine private Stiftung mit staatlicher Legitimation, die Honduras Coral Reef Foundation. Auf Cayo Mayor gibt es eine Forschungsstation, einmal im Jahr kommen Gruppen von Freiwilligen, für einen Artenzensus an den Korallenriffen und an Land. Die Garifuna haben sich erst gegen den Naturschutz gewehrt, doch Arzuñuñida sieht die Kontrollen positiv. „Früher haben große industrielle Fischerboote alles leergefischt, und auch wir haben zu viele Langusten rausgeholt.“

Der Tourismus ist seither zu einer wichtigen Einnahmequelle geworden. Mit Hilfe der Naturschutzorganisation WWF haben sie eine kleine Pension gebaut und ein Restaurant. „Es ist gut, dass sich die Familien nicht mehr nur auf das Meer verlassen müssen“, sagt Arzuñuñida. Noch vor ein paar Jahren konnten viele Eltern ihren Kindern nicht einmal Schulbücher kaufen. Er selbst will Chachahuate irgendwann verlassen. „Die

Insel ist für uns wie ein Unternehmen, wir arbeiten hier wie unsere Väter, und wenn wir alt werden, gehen wir aufs Festland.“

Doch der Tourismus hat eine natürliche Grenze: die Größe der Insel. An den Wochenenden strömen die Honduraner für ein paar Stunden vom Festland herbei. Sie essen mitgebrachtes Hühnchen, trinken Rum und hören laut Musik. Ein Mann mit Zigarre im Mundwinkel lässt die Kinder tanzen, steckt den besten von ihnen Dollarscheine zu. Wer länger bleibt, sieht amerikanische Missionare, die den Kindern nach einer Blitzaufe im Meer billige Plastikbälle schenken. Oder die vielen Italiener mit Khaki-Shorts, freiem Oberkörper und Funkgeräten, die Jugendliche herumkommandieren, die sie als Hilfskräfte bezahlen. Auf den kleinsten Sandinseln drehen sie gerade die italienische Version der Reality-Show

„Survivor“, Hubschrauber kreisen über dem Naturschutzgebiet. Manchmal laufen Armeeboote vor der Insel auf, und ein Politiker kommt für Filmaufnahmen auf den Strand. Die Soldaten inszenieren den Abtransport der Langstreckenreisenden und stellen sie wieder zurück auf den Strand.

Esteban Antolín läuft in solchen Augenblicken rückwärts über die Insel. Die Leute sagen, er sei nicht ganz normal. Doch manchmal dreht er sich um und spricht mit klaren Worten über die Habgier seiner Landsleute und die verlorene Unschuld. Er holt eine Tonfigur aus seinem Haus, zeigt sie her, ein Pelikan mit menschlichem Gesicht, er hat ihn auf Cayo Mayor gefunden. „Er hat Kraft, er wird uns zeigen, wie wir zur Natur zurückkommen, wir sind Afrikaner“, sagt er. Dann läuft er weiter, rückwärts über die Insel.

Der Weg nach Honduras

Anreise Iberia fliegt viermal wöchentlich über Madrid nach San Salvador, von dort weiter mit Taca Airlines über San Pedro Sula nach La Ceiba (www.taca.com). Oder via Miami direkt nach Tegucigalpa.

Touren zu den Cayos Cochinos bietet zum Beispiel Honduras Tourist Options an. Von La Ceiba, ab 60 Euro (www.hondurastouristoptions.com).

Unterkunft Das Hotel „Chichi“ in Nueva Armenia organisiert Übernachtungen und Transfers zur Insel Chachahuate, Unterkunft bei Familien für fünf Euro, in der Pension „El Pescador“ für 6,50 Euro (Telefon 00 504/98 40 86 17). In East End auf Cayo Mayor gibt es ein Restaurant mit Terrasse und zwei Schlafsälen. Im „Plantation Beach Resort“ auf Cayo Mayor gibt es Bungalows über dem Meer (160 Euro pro Nacht, www.plantationbeachresort.com).

Mithelfen Biosphere Expeditions bietet eine einwöchige Expedition zu



den Cayos Cochinos. Die Teilnehmer helfen, den Zustand der Korallenriffe zu dokumentieren (1540 Euro, www.biosphere-expeditions.org). Weitere Informationen zu Honduras über Visit Centroamerica, www.visitcentroamerica.com



Erzählen Sie uns von Ihren Wünschen und wir empfehlen Ihnen das Beste für Ihren Urlaub. Sie können zudem exklusive Preise gewinnen.

Informationen unter www.siebrauchenandalusien.com



www.andalucia.org

