

WELT

„Die Welt“ – Prioritäten setzen in puncto Sicherheit

„Ich würde nicht mehr über den Sinai fliegen“

Berufspilot Philip Keil arbeitet bei einer deutschen Fluggesellschaft und hält Vorträge über Sicherheit. Wir sprachen mit ihm über den Absturz des russischen „Metrojet“-Airbus in Ägypten.
Von Bettina Seipp

Nach seiner Ausbildung bei der Lufthansa saß Philip Keil bereits mit 22 Jahren im Cockpit großer Passagiermaschinen und war damit einer der jüngsten Verkehrspiloten Deutschlands. Insgesamt absolvierte er „über 8000 Flugstunden, Tausende Starts und Landungen auf vier Kontinenten und in beinahe allen Klimazonen“. Der 33-Jährige, der heute als Pilot für einen deutschen Ferienflieger unterwegs ist, hält außerdem Vorträge und berät Unternehmen in Fragen des [effektiven Krisenmanagements](#). Im März 2016 erscheint im Goldegg Verlag sein Buch „Ready for Takeoff“. Wir sprachen mit Philip Keil über seine Erfahrungen, was die Sicherheit auf ägyptischen Flughäfen angeht.

Die Welt: Die Briten waren die ersten, die alle Flüge vom ägyptischen Scharm al-Scheich eingestellt haben. Fanden Sie die Entscheidung richtig oder verfrüht, da es ja noch nicht als erwiesen gilt, dass eine Bombenexplosion an Bord der russischen „Metrojet“-Airbus den Absturz verursachte?

Philip Keil: Ich halte den Schritt der Briten für richtig. Die Sinai-Halbinsel galt schon vor dem Absturz als potenzielles Gefahrengebiet. Und wie erst jetzt bekannt wurde, entging eine britische Ferienfluggesellschaft bereits im August nur knapp einem Raketenbeschuss, als sich die Maschine im Anflug auf Scharm al-Scheich befand.

Die Welt: Das Auswärtige Amt hat eine Teilreisewarnung für den Norden der Sinai-Halbinsel und für das ägyptisch-israelische Grenzgebiet erlassen. Reicht das Ihrer Meinung nach aus?

Keil: Nein, vor Reisen auf die Sinai-Halbinsel sollte klar gewarnt werden und dem Vorbild Großbritanniens, Russlands, der Niederlande und den skandinavischen Ländern gefolgt werden. Bis die Absturzursache restlos aufgeklärt ist, können Wochen bis Monate vergehen. Eine Reisewarnung solange hinauszuzögern, obwohl es einen erhärteten Verdacht auf einen terroristischen Akt gibt, wäre so, als würde ich mit einem stotternden Triebwerk losfliegen, nur weil es ja noch nicht endgültig ausgefallen ist. Wer Passagieren das Mitführen einer Wasserflasche verbietet, sollte auch an anderer Stelle deren Sicherheit nicht aufs Spiel setzen.

Die Welt: Britische Airlines waren auch die ersten, die auf den Evakuierungsflügen von Ägypten (Link: <http://www.welt.de/themen/aegypten-reisen/>) nach Großbritannien nur noch die Mitnahme von Handgepäck erlaubten, um den Frachtraum „sauber“ zu halten. Macht das sicherheitstechnisch Sinn?

Keil: Wenn internationale Standards bei der Kontrolle von Gepäckstücken Anwendung finden, stellt die Mitnahme per se kein Risiko dar. Das bedeutet: Strenge Kontrollen der Flughafenmitarbeiter, das Durchleuchten jedes Gepäckstücks und der Einsatz von Bombenspürhunden.

Die Welt: Die niederländische Fluggesellschaft KLM bedient zwar nicht Scharm al-Scheich, sondern fliegt Kairo in Ägypten an. Doch auch auf dieser Strecke dürfen Passagiere nur noch mit Handgepäck fliegen. Was ein Indiz dafür ist, dass KLM den Sicherheitskontrollen in der ägyptischen Hauptstadt ebenfalls misstraut. Sie selbst kennen die ägyptischen Flughäfen von Ihren Einsätzen. Welche Erfahrungen haben Sie in Kairo gemacht?

Keil: Kairo ist ein internationaler Großflughafen und Drehkreuz in die ganze Welt. Entsprechend ausgerüstet und geschult sind die Mitarbeiter der Security. Ich denke schon, dass der Flughafen die Sicherheitsstandards erfüllt.

Die Welt: Können Sie auch noch etwas zu den Airports von Hurghada und Marsa Alam sagen, die beispielsweise von Air Berlin (Link: <http://www.welt.de/themen/berlin-staedtereise/>) regelmäßig angefliegen werden?

Keil: Die räumliche Entfernung zur Sinai-Halbinsel machen Hurghada und Marsa Alam zu weniger kritischen Reisezielen als Scharm al-Scheich. Auch hier wird man nun ein erhöhtes Augenmerk auf die Sicherheit an den Flughäfen legen und verstärkte Kontrollen durchführen.

Die Welt: Viele heimkehrende Urlauber aus Scharm al-Scheich berichten von laxen Sicherheitskontrollen in den Tagen vor dem Absturz der russischen Maschine. So sei es gegen ein „Bakschisch“ von 15 Pfund möglich gewesen, Securitypersonal dazu zu bewegen, Flugreisende ohne Kontrolle an den Warteschlangen vor den Sicherheitskontrollen vorbeizuschleusen. Ist das ein typisch ägyptisches Problem?

Keil: Nein, es ist ein Problem vieler Entwicklungsländer, in denen es einem Großteil der Bevölkerung an Bildung und Perspektive mangelt. Gerade in Ländern mit instabiler Sicherheitslage

und niedrigem Entwicklungsstand müsste das Sicherheitspersonal an Flughäfen ständigen Schulungen und Überprüfungen unterzogen werden. Und zwar von Experten aus Europa und den USA (Link: <http://www.welt.de/themen/usa-reisen/>).

Die Welt: Britische Sicherheitsexperten, die an der Untersuchung des Absturzes beteiligt sind, gehen laut BBC inzwischen davon aus, dass „die Bombe kurz vor dem Start im hinteren Bereich der Unterflurfrachträume platziert“ worden sei. Braucht man dazu spezielle Schlüssel oder kann praktisch jeder diese Unterflurfrachträume von außen öffnen?

Keil: Ein Schlüssel ist nicht erforderlich. Eine geübte Handbewegung genügt und die Frachtluke öffnet sich. Im Laufe des Turnarounds, also der Zeit, die die Maschine am Boden steht, was in der Regel eine Stunde der Fall ist, wuseln Dutzende Personen um den Flieger herum: Reinigungskräfte, der Tankwagenfahrer, Cateringmitarbeiter, Beladepersonal und viele mehr.

Die Welt: Und jede dieser Personen muss zuvor durch eine Personalkontrolle?

Keil: Ja, selbstverständlich.

Die Welt: Können Sie als Pilot vom Cockpit aus verfolgen, was um die Maschine herum passiert und eine mögliche Straftat verhindern?

Keil: Nein, leider nicht. Als Pilot habe ich im Cockpit sitzend keine Chance zu kontrollieren, was mir kurz vor dem Start noch schnell in den Frachtraum geworfen wird. Deshalb ist es ja wichtig, dass das Bodenpersonal verschärft kontrolliert wird.

Die Welt: Welche Gefahr schätzen Sie aktuell für Passagiermaschinen als die größere ein – dass Sprengstoff in die Kabine geschleust wird oder dass die Maschine gezielt von einer terroristischen Boden-Luft-Rakete getroffen wird?

Keil: Jetzt wird man die Personen- und Gepäckkontrollen an den ägyptischen Flughäfen sicherlich sehr ernst nehmen, was das Gefährdungspotenzial kurzfristig minimiert. Doch einen Raketenbeschuss zu vermeiden, ist so gut wie unmöglich. Ich selbst bin unzählige Male im Landeanflug auf Scharm al-Scheich in niedriger Höhe über die menschenleeren Gebirgszüge der Sinai-Halbinsel geflogen. Dieses Gebiet flächendeckend vor Terroristen zu schützen, ist meines Erachtens unmöglich. Und der Beinahe-Abschuss der britischen Maschine im August hat gezeigt, wie real diese Bedrohung ist.

Die Welt: Haben Sie Angst, über die Sinai-Halbinsel zu fliegen?

Keil: Ja, ich hätte derzeit ernste Bedenken und würde darauf bestehen, auf eine abweichende Flugroute geplant zu werden.