
Qualitätssicherung

Fachliche Stellungnahme

zum Gutachten Risikomanagement am
Flughafen Frankfurt/Main von
DNV Consulting

Andreas Hotes
Sonja Hussels

Berlin, den 28. Februar 2005



EUROPE

Vorwort

Dieser Bericht stellt eine fachliche Stellungnahme zum Gutachten „Risikomanagement am Flughafen Frankfurt Main“ von DNV¹ Consulting dar. In dieser fachlichen Stellungnahme wird das Gutachten hinsichtlich der Erfüllung der vorgegebenen Anforderungen, der orthographischen, grammatikalischen und stilistischen Qualitäten, der Umsetzung der vorgestellten Methodik und den damit verbundenen Ergebnissen bewertet.

Bei dieser Stellungnahme handelt es sich um ein internes Dokument, welches für die Mitglieder des RDF² Frankfurt Main erstellt wird. Es dient als Hilfestellung bei der Bewertung des vorliegenden Gutachtens von DNV. Die Inhalte dieser Stellungnahme sind mit DNV und der Projektleitung abgestimmt.

Für dieses Dokument wurde ein Peer-Review nach den Qualitätssicherungsstandards von RAND durchgeführt (siehe <http://www.rand.org/about/standards/>). Es kann deshalb als Produkt von RAND Europe bezeichnet werden.

¹ Det Norske Veritas

² Regionales Dialogforum

Inhaltsverzeichnis

ABSCHNITT 1 GRUNDLAGEN DER QUALITÄTSSICHERUNG	1
1.1 Datengrundlage der Bewertung	1
1.2 Schwerpunkte der Stellungnahme	2
ABSCHNITT 2 BEWERTUNG DES GUTACHTENS.....	3
2.1 Allgemeine Anmerkungen	3
2.2 Anmerkungen zu Kapitel 1 – Einführung und Aufbau des Gutachtens.....	3
2.3 Anmerkungen zu Kapitel 2 – Zusammenfassung	4
2.4 Anmerkungen zu Kapitel 3 – Grundlagen Risikomanagement und Risikokommunikation	4
2.5 Anmerkungen zu Kapitel 4 – Stand und Methodik des Sicherheits- und Risikomanagements (Status Quo)	4
2.6 Anmerkungen zu Kapitel 5 – Allgemeines Konzept zum Risikomanagement und zur Risikokommunikation	5
ABSCHNITT 3 FAZIT	7

ABSCHNITT 1 **Grundlagen der Qualitätssicherung**

Während des Projekts fanden zwischen den Beteiligten vier Konsultationstreffen statt, die zur intensiven Abstimmung hinsichtlich des Gutachtens zum Risikomanagement am Flughafen Frankfurt/Main von DNV genutzt wurden. Die vorliegende Qualitätssicherung berücksichtigt in ihren Ausführungen den Abstimmungsprozess und bezieht sich auf die final vorliegende Version des Gutachtens von DNV.

1.1 **Datengrundlage der Bewertung**

Für die vorliegende fachliche Stellungnahme zum Gutachten zum „Risikomanagement am Flughafen Frankfurt Main“ von DNV Consulting, nachfolgend als „*Gutachten*“ bezeichnet, standen RAND Europe die folgenden Dokumente und Materialien zur Verfügung.

- Gleichlautendes „*Gutachten*“ von DNV Consulting vom 15. Februar 2005
- Angaben zur Umsetzung von zuvor genannten Änderungsvorschlägen durch DNV
- Gesprächsnotizen zur Sitzung des Begleitkreises Risikomanagement am 21. Dezember 2004
- *Fachliche Stellungnahme* von RAND Europe „Qualitätssicherung – Fachliche Stellungnahme zum Zwischenbericht des Gutachtens Risikomanagement am Flughafen Frankfurt/Main“ vom 01. Juli 2004.
- „Zwischenbericht des Gutachtens Risikomanagement am Flughafen Frankfurt/Main“ von DNV Consulting vom 17. Mai 2004 (im Folgenden als „*Zwischenbericht*“ bezeichnet)

- Leistungsbeschreibung des RDF zum Gutachten „Risikomanagement am Flughafen Frankfurt Main“ vom 16. Mai 2003

Darüber hinaus wurden RAND Europe zu Beginn der Projektarbeiten Dokumente in elektronischer Form sowie Hyperlink-Verweise zur Verfügung gestellt (Email von DNV Consulting vom 8. September 2003). Im Projektverlauf wurde RAND Europe der überwiegende Teil der in *Kapitel 1.3 Randbedingungen* - (*Gutachten* S. 3 f.) aufgeführten Gutachten zur Verfügung gestellt. Aufgrund des vom Auftraggeber gesetzten Rahmens konnten jedoch die Aussagen dieser Gutachten sowie auch der in *Kapitel 7.4 Literatur* - (*Gutachten* S. 175 ff.) angegebenen Referenzen nicht vollständig, sondern nur in ihren wesentlichen Punkten berücksichtigt werden.

1.2 **Schwerpunkte der Stellungnahme**

Zum Gutachten wird hinsichtlich der folgenden Schwerpunkte Stellung genommen:

- Erfüllung der in der Leistungsbeschreibung vorgegebenen Anforderungen,
- Umsetzung der vorgestellten Methodik,
- Anmerkungen zu den Ergebnissen und
- Einschätzung des *Gutachtens* im Hinblick auf orthografische, grammatikalische und stilistische Qualitäten.

ABSCHNITT 2 **Bewertung des Gutachtens**

2.1 **Allgemeine Anmerkungen**

Das Gutachten deckt thematisch die gemäß der Leistungsbeschreibung festgelegten Arbeitspunkte grundlegend, jedoch teilweise nicht ganz vollständig ab. Nähere Verweise finden sich hierzu in den einzelnen Bereichen dieser *fachlichen Stellungnahme*.

Das Gutachten weist hinsichtlich orthografischer, grammatikalischer und stilistischer Qualitäten teilweise noch Mängel auf, die jedoch für das Textverständnis unerheblich sind. Zum Beispiel sollten Formulierungen wie „wir“ und „man“ in einem solchen Dokument vermieden werden.

2.2 **Anmerkungen zu Kapitel 1 – Einführung und Aufbau des Gutachtens**

In *Kapitel 1 – Einführung und Aufbau des Gutachtens* werden die Ziele, der Aufbau und die Randbedingungen (im Sinne der Datengrundlage) vorgestellt. Hinsichtlich der Ausführungen in *Abbildung 1-1: Herangehensweise* bleibt jedoch festzustellen, dass einige Anforderungen des RDF gemäß des methodischen Ansatzes des Gutachtens nicht umfassend bearbeitet wurden. Dieses betrifft die Berücksichtigung der Unterarbeitspunkte

- Quick Wins und
- Vorbereitung von Entscheidungen und Maßnahmen (inkl. Terrorismus) in AP 2.1: Konzeptentwicklung.

Bezüglich der Quick Wins wurde am 21.12.2004 bei einer Sitzung der Projektteams ALP/OPTI beschlossen, an Stelle der Quick Wins die Antworten der durchgeführten Interviews im Gutachten darzustellen. Dies ist durch DNV erfolgt. RAND Europe weist jedoch darauf hin, dass die Quick Wins gemäß Aufgabenstellung gefordert waren.

2.3 Anmerkungen zu Kapitel 2 – Zusammenfassung

Die Zusammenfassung ist insgesamt zu lang. Da ein Großteil der Leser aufgrund von Zeitgründen lediglich die Zusammenfassung lesen wird, sollte diese kompakt und klar formuliert sein. Gemäß Abstimmungsgespräch am 26.11.2004 sollte die Zusammenfassung nur ca. zehn Seiten umfassen.

2.4 Anmerkungen zu Kapitel 3 – Grundlagen Risikomanagement und Risikokommunikation

Als positiv zu bewerten ist die Einführung in die Grundlagen zum Risikomanagement und der Risikokommunikation. Hierbei wird unter anderem auf die unterschiedliche Wahrnehmung und Akzeptanz von Risiken bei der Nutzung von Technologien eingegangen.

Ein zentraler Bestandteil der Risikokommunikation ist die Vermittlung des Risikos anhand von Vergleichen. DNV unterstreicht diesbezüglich in Kapitel 3.8 fünf wichtige Aspekte bei der Verwendungen von Risikovergleichen, die allgemein verständlich erläutert werden.

2.5 Anmerkungen zu Kapitel 4 – Stand und Methodik des Sicherheits- und Risikomanagements (Status Quo)

Die Gliederung des Dokumentes im Methodenteil ist mitunter optimierbar. So sollte auf S.88 deutlich gemacht werden, dass es sich bei den Zwischenüberschriften „Beispiel Schiphol“, „Beispiel BAA“ und „Beispiel Manchester“ um Unterkapitel der Überschrift „Schriftliche Kommunikation (Internet, Berichte, Broschüren)“ handelt.

Bereits in der *Fachlichen Stellungnahme* vom Juli 2004 empfahl RAND Europe die Konsultation der hinsichtlich der Betriebsicherheit wichtigen Akteure am Flughafen Frankfurt/Main. Zwar finden sich in *Kapitel 7.6. Liste der Interviewpartner* Verweise auf Gespräche mit Vertretern der Lufthansa, der Vereinigung Cockpit und der Ticono-Werke, jedoch werden ein Großteil der Ergebnisse der Interviews hinsichtlich des Sicherheits- und Risikomanagements im *Gutachten* weder dargestellt noch bewertet. Es finden sich lediglich die Fragenkataloge für die DFS³, Lufthansa und Fraport im Anhang mit den entsprechenden Antworten wieder, jedoch sind die Antworten nicht gesondert gekennzeichnet, sodass die tabellarische Darstellung sehr unübersichtlich wirkt.

Der Vollständigkeit halber hält RAND Europe es für angebracht, auch die Ergebnisse der übrigen Interviews, z.B. mit Vertretern der Vereinigung Cockpit und der Ticono-Werke, in dem Gutachten darzustellen.

In Kapitel 4.3.3 hätten unseres Erachtens die existierenden Sicherheitsmanagement-Systeme von Fraport, DFS und Lufthansa dargestellt werden sollen, ggf. auch als charakteristische Beispiele für nationales Sicherheitsmanagement.

2.6 **Anmerkungen zu Kapitel 5 – Allgemeines Konzept zum Risikomanagement und zur Risikokommunikation**

Im Gutachten (Kapitel 5.4.1) wird vorgeschlagen, dass sich das Kontroll- und Organisationsorgan des Risikomanagements aus einem strategischen (Steuergruppe) und einem operativen Teil (Aviation Group) zusammensetzen soll. Neben Vertretern der Betreibergesellschaft Fraport sind sowohl die Deutsche Lufthansa als auch die DFS in beiden Gremien vertreten. Welche Vertreter unter „*usw*“ (z.B. Abbildung 5-2) zu verstehen sind, wird im Gutachten nicht eindeutig dargestellt.

³ Deutsche Flugsicherung

Des Weiteren ist die Einbindung von unabhängigen wissenschaftlichen Organen in die Steuergruppe, wie beispielsweise Universitäten, Think Tanks oder des DLR⁴ in den Ausführungen nicht vorgesehen. Lediglich für den Risikobeirat wird diese Option angemerkt.

Die Wahl der Risikofaktoren orientiert sich nicht an der Thematik des Terrorismus'. Des Weiteren werden kaum Vorschläge zur Reduzierung des Risikos dargestellt, insbesondere fehlen die in der Leistungsbeschreibung geforderten Quick Wins (siehe auch 2.2). Die Tabelle 5-13 enthält nur drei Vorschläge zur Risikoreduzierung, die mit Lufthansa, Fraport und DFS abgestimmt sind. Auf den Vorschlag der Qualitätssicherung, eigene Vorschläge zu risikomindernden Maßnahmen darzustellen, ist DNV nicht eingegangen.

⁴ Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

ABSCHNITT 3 **Fazit**

Die Status-Quo Analyse und das Konzept zur Implementierung eines Risikomanagements am Flughafen Frankfurt/Main stellen eine gute Ausgangsbasis dar. Insbesondere das Konzept der Risikokommunikation ist sehr fundiert und detailliert dargestellt.

Jedoch wurden die in der Leistungsbeschreibung geforderten Quick Wins in dem Gutachten nicht bearbeitet.

Zahlreiche Änderungsvorschläge, die von RAND Europe auf den Konsultationstreffen mit der Projektleitung und DNV besprochen wurden, wurden von DNV bereits in das Gutachten eingearbeitet. Lediglich einige wenige Vorschläge wurden nicht umgesetzt. Daher empfiehlt RAND Europe, trotz der zuvor gemachten Anmerkungen in dieser Stellungnahme, das Gutachten anzunehmen.