

Wie man mit Sicherheit die Luftfahrt bedrohen kann

Die Anschläge vom 11. September 2001 machten uns einmal mehr die Anfälligkeit des Lufttransportsystems oder terroristische Attacken bewusst. In der Folge wurden die Sicherheitsmassnahmen in der Luftfahrt massiv verstärkt. Die Tatsache, dass der Terror in jüngerer Zeit vermehrt so genannte «weiche» Ziele – also wenig oder nicht geschützte Ziele wie Eisenbahnen, Busse, U-Bahnen usw. – ins Visier nimmt, ist ein Indiz dafür, dass die Sicherheitsverantwortlichen in der Luftfahrt insgesamt gute Arbeit leisten.¹

Weil die Sicherheit ein wichtiges Grundbedürfnis der Reisenden darstellt, hat die Luftfahrtbranche ein grosses Interesse an einem hohen Sicherheitsniveau. Allerdings treten dabei auch unerwünschte Nebenwirkungen auf, welche der Luftfahrt in zunehmendem Masse Schwierigkeiten bereiten. Dabei stehen vier Themen im Vordergrund.

- Es gibt Sicherheitsmassnahmen, deren *Zweckmässigkeit* mit Recht hinterfragt werden kann.
- Bei der Gefahrenabwehr sind *Asymmetrien* festzustellen.
- Die *Kosten* für Sicherheitsmassnahmen nehmen massiv und ständig zu.
- Aufwändige Kontrollen der Passagiere reduzieren den *Zeitvorteil* des Flugzeuges gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Zweckmässigkeit von Sicherheitsmassnahmen ist laufend zu überprüfen

Eine Vielzahl von Massnahmen hat sich als sehr wirkungsvoll herausgestellt. So macht es durchaus Sinn, wenn die Cockpittüren für nicht fliegendes Personal verschlossen sind. Auch der Einsatz von bewaffneten Sicherheitsbegleitern (Sky-Marshals) hat sich als sehr effektiv herausgestellt. Bei anderen Massnahmen kann man sich zu Recht fragen, ob wirklich ein Sicherheitsgewinn daraus resultiert. Nach den vereitelten Anschlägen in London ist seit November 2006 in der EU das Mitführen von Flüssigkeiten im Handgepäck verboten, weil Sicherheitsexperten davon ausgehen, dass verschiedene Flüssigkeiten während des Fluges zu einem explosiven Cocktail gemischt werden könnten. Im April 2007 hat sich das Europäische Parlament dafür ausgesprochen, dass Einzelmassnahmen – wie das Flüssigkeitsverbot – nach sechs Monaten auslaufen (sog. Sunset-Klausel).

Auch kleine Flugplätze sind seit Jüngstem mit kostspieligen Auflagen konfrontiert, indem diese hohe Zäune um den Flughafenperimeter errichten müssen. Obwohl es primär um Safety geht, stellt sich auch hier die Frage, ob Aufwand und Ertrag in einem vertretbaren Verhältnis sind.

Sicherheitsmassnahmen treffen auch das auf den Flughäfen tätige Personal. Dieses ist teilweise mit Sicherheitsmassnahmen konfrontiert, deren Zweckmässigkeit schwer nachvollziehbar ist. Man kann sich fragen, warum ein Flugzeugmechaniker durch den Metalldetektor gehen muss, wenn ihm danach seine Werkzeugkiste wieder ausgehändigt wird. Zusätzlich wird der gleiche Mechaniker, der zwischen Cockpit und seinem Fahrzeug mit Ersatzteilen hin- und herpendelt, bei jedem weiteren Zutritt zum Cockpit erneut kontrolliert. Ähnliches passiert auch Piloten, die nach einer gründlichen Kontrolle zum Flugzeug gefahren werden, um beim Zutritt zu



Paul Kurrus
 Präsident AEROSUISSE,
 Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt, Bern



ihrer Maschine erneut kontrolliert zu werden und nach einem Rundgang um das Flugzeug ein drittes Mal eine Kontrolle passieren müssen.

Massnahmen müssen auf der Basis von Risikoeinschätzungen erfolgen, laufend auf ihre Zweck- und Verhältnismässigkeit geprüft und gegebenenfalls auf globaler Ebene durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (Icao) angepasst werden. Die Icao muss in dieser Sache viel rascher und konsequenter als bisher vorgehen. Eines steht fest: Die Passagiere sowie Flughäfen und Airlines wünschen keinen politischen Aktionismus, der nicht zu einer deutlichen Verbesserung des bereits sehr hohen Sicherheitsniveaus führt.

Sicherheitsasymmetrien müssen beseitigt werden

Während das Bedrohungspotenzial bei allen Verkehrsträgern in etwa gleich gross ist, fällt auf, dass die Abwehrmassnahmen bei der Luftfahrt ungleich schärfer sind als beispielsweise bei den Bahnen. So sind die Sicherheitskontrollen bei Bahnen und Bussen inexistent, obschon diese Verkehrsträger in jüngster Zeit vermehrt ins Visier der Terroristen kamen.² Alle Reisenden haben den gleichen Anspruch auf Schutz vor terroristischen Übergriffen; es ist deshalb unverständlich, weshalb bei Bahnen, Bussen und Schiffen Risiken in Kauf genommen werden, welche bei der Luftfahrt als nicht zumutbar gelten.

Ungleichgewichte gibt es auch in geographischer Hinsicht, da ausserhalb der EU deutliche nationale Unterschiede bei den Sicherheitsvorkehrungen bestehen. Das Verbot bezüglich des Mitführens von Flüssigkeiten an Bord gilt beispielsweise nur in der EU und in den USA. Die Beseitigung dieser Asymmetrien muss dringend an die Hand genommen werden.

Finanzierung der Sicherheit in der Luftfahrt ist Sache der öffentlichen Hand

Die massiven Anstrengungen im Sicherheitsbereich haben ständig wachsende Kosten zur Folge. Heute machen die Sicherheitskosten bereits 25% der Betriebskosten der Flughäfen aus. Dabei stellt sich die Frage, wer diese

Kosten zu tragen hat. Weltweit werden diese Kosten entweder von den Passagieren, den Flugplätzen, den Fluggesellschaften oder von der öffentlichen Hand getragen.

Im Gegensatz zu verschiedenen europäischen Staaten und den USA, wo diese Kosten ganz oder teilweise vom Staat getragen werden, müssen in der Schweiz die Flugreisenden bzw. die Luftfahrtbranche für diese Kosten fast ausschliesslich selber aufkommen. Auf dem Flughafen Zürich bezahlt jeder Flugreisende ab Mitte 2007 für den Schutz vor Anschlägen pro Flug 14.50 Franken, während jeder Teilnehmende an einer 1.-Mai-Demonstration kostenlos von Polizeikräften eskortiert bzw. geschützt wird. Durch diese Anlastung der Sicherheitskosten leidet die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Schweiz. An dieser Tatsache ändert auch der kürzliche Vorschlag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl) nichts, die Sicherheitsgebühren aus einem Fonds zu finanzieren, denn der Fonds soll durch Einnahmen aus Passagiergebühren gespiesen werden. Positiv ist dabei zu vermerken, dass das Bazl festgehalten hat, dass hoheitliche Aufwendungen künftig konsequent durch den Staat zu tragen sind.

Der Bundesrat hat in seinem Luftfahrtpolitischen Bericht erfreulicherweise die Übernahme der Kosten für hoheitliche Sicherheitsaufgaben in Aussicht gestellt, weil er die Abwehr von terroristischen Gefahren richtigerweise als hoheitliche Aufgabe einstuft. Ziel des Terrorismus ist nicht die Luftfahrt selbst, sondern der Staat; die Luftfahrt ist nur ein Mittel zum Zweck. Daher muss der Staat die Kosten für den Schutz der Bevölkerung aus allgemeinen Mitteln des Staatshaushaltes finanzieren. Im gleichen Bericht relativiert der Bundesrat seine Aussagen mit dem Hinweis, dass der Spielraum für die Übernahme dieser Kosten wegen rechtlicher Einschränkungen des EG-Rechts eng sei. Diese Bedenken gelten heute nicht mehr, weil die EU-Kommission in der Zwischenzeit anerkannt hat, dass die Finanzierung von Massnahmen zur Verhinderung von Anschlägen keine staatliche Beihilfe darstellt.

Vor diesem Hintergrund behaftet die Aero-
suisse den Bundesrat bei seinen Aussagen im
Luftfahrtpolitischen Bericht und erwartet,
dass er seinen Handlungsspielraum nun voll
im Interesse der Fluggäste und der Verbesse-
rung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes
Schweiz ausnützt und die Kosten für Sicher-
heitsmassnahmen auf schweizerischen Flug-
häfen finanziert.

Zeitverlust durch Sicherheitskontrollen muss reduziert werden

Die aufwändigeren Sicherheitskontrollen
für die Reisenden nehmen immer mehr Zeit in
Anspruch. Zu Spitzenzeiten sind die Durch-
laufzeiten zu hoch. Gleichzeitig werden die
Kapazitäten der Sicherheitsbehörden vieler-
orts reduziert. Dadurch sinkt die Attraktivität
des Luftverkehrs gegenüber anderen Ver-

kehrsträgern und der schweizerischen Flug-
häfen gegenüber ihren ausländischen Kon-
kurrenten.

Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des
Standortes Schweiz müssen auch die entspre-
chenden Betriebsabläufe kritisch hinterfragt
werden. Beispielsweise werden nur auf dem
Flughafen Zürich die ankommenden Passa-
giere unmittelbar nach dem Verlassen des
Flugzeuges – d.h. beim Betreten des Flughä-
fengebäudes – ein erstes Mal von zwei Polizi-
sten kontrolliert. Aufwand und Ertrag solcher
Massnahmen sind höchst fraglich. Es müssen
deshalb auch auf diesem Gebiet Anstren-
gungen unternommen werden, um einerseits
genügend Mittel bereitzustellen und ande-
rerseits den Aufwand für die Sicherheits-
kontrollen zu reduzieren. ■

1 Wenn im vorliegenden Beitrag von Sicherheit die Rede
ist, so geht es dabei immer um Security und nicht um
die Flugsicherheit im Sinne von Safety.

2 Z. B. Pendlerzüge Madrid am 11.3.2004: 191 Tote;
U-Bahn und Busnetz London am 7.7.2005: 52 Tote.