

Security-Finanzierung ist Bundessache

Am vergangenen 11. September jährten sich zum fünften Mal die verheerenden Anschläge in den USA. Dabei wurde uns einmal mehr die Anfälligkeit des Lufttransportsystems auf Attacken krimineller oder terroristischer Natur in Erinnerung gerufen. In den letzten fünf Jahren hat die Luftfahrt mit einer Vielzahl von neuen

Bestimmungen zur Abwehr dieser neuartigen Bedrohungen reagiert.

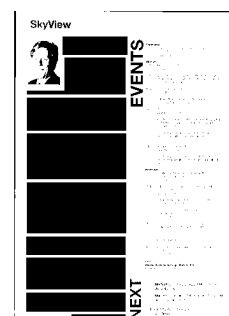
Abgesehen von vereinzelt Massnahmen, deren Einfluss auf die Verbesserung der Sicherheit schwer nachvollziehbar ist, hat die Luftfahrt das Nötige zum Schutze der Flugreisenden vorgekehrt. Die Tatsache, dass der Terror in jüngerer Zeit vermehrt so genannte «weiche», also wenig oder nicht geschützte Ziele wie Eisenbahnen, Busse oder U-Bahnen ins Visier nimmt, ist ein Indiz dafür, dass die Sicherheitsverantwortlichen in der Luftfahrt gute Arbeit leisten.

Diese massiven Anstrengungen im Sicherheitsbereich kosten aber viel Geld. Dabei stellt sich sofort die Frage, wer dies bezahlt. Weltweit werden diese Kosten entweder von den Passagieren, den Flughäfen, den Fluggesellschaften oder von der öffentlichen Hand getragen. Durch diese uneinheitliche Praxis entstehen Wettbewerbsverzerrungen. Im Gegensatz zu verschiedenen europäischen Staaten und den USA, wo diese Kosten vom Staat getragen werden, müssen in der Schweiz die Flugreisenden und die Luftfahrtbranche für diese Kosten fast ausschliesslich selber aufkommen. Darunter leidet einmal mehr die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz.

Nun hat der Bundesrat in seinem jüngsten luftfahrtpolitischen Bericht erfreulicherweise die Übernahme dieser Kosten in Aussicht gestellt, weil er die Abwehr von Gefahren richtigerweise als hoheitliche Aufgabe einstuft. Ziel des Terrorismus ist ja nicht die Luftfahrt selbst, sondern das Staatswesen insgesamt. Die Luftfahrt ist nur ein Mittel für den Terrorismus. Daher muss auch der Staat die Kosten für den Schutz der Bevölkerung aus allgemeinen Mitteln des Staatshaushaltes finanzieren. Aber nicht nur aus diesem Grund dürfen diese Kosten nicht einseitig der Luftfahrt angelastet werden, sondern auch um den Akteuren des Luftfahrtstandortes Schweiz im internationalen Vergleich gleich lange Spiesse wie jene der Konkurrenten zu ermöglichen.

Im gleichen Bericht relativiert der Bundesrat aber seine Aussagen gleich wieder mit dem Hinweis, dass der Spielraum für die Übernahme dieser Kosten infolge EU-rechtlicher Bestimmungen eng sei. Diese Bedenken gelten heute nicht mehr.

Am 1. August 2006 hat die EU-Kommission mit ihrem Bericht an den Rat und das Parlament bezüglich «Finanzierung von Sicherheitsmassnahmen im Verkehr» für Klärung gesorgt: Sie bestätigt, dass «die Sicher-



heitskosten in der Luftfahrt enorm hoch sein können», «der Schutz der Bürger eine wesentliche Aufgabe des Staates ist» und «die Finanzierung von Massnahmen zur Verhinderung von Anschlägen keine staatliche Beihilfe darstellt».

Vor diesem Hintergrund behaftet die Aerosuisse den Bundesrat bei seinen Aussagen im luftfahrtpolitischen Bericht und erwartet, dass er seinen Handlungsspielraum nun voll im Interesse der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz ausnützt.

Paul Kurrus, Präsident der Aerosuisse

