



Zürich soll für den Schutz vor Terroranschlägen aufkommen

Bund will Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrtbranche auch mit Abwälzung der Sicherheitskosten stärken

Seit Jahren fordert die Schweizer Luftfahrtbranche, dass der Bund die Kosten für die Terrorabwehr übernimmt. Nun will dieser der Industrie entgegenkommen. Pikant: Zahlen sollen die Flughafen-Kantone.

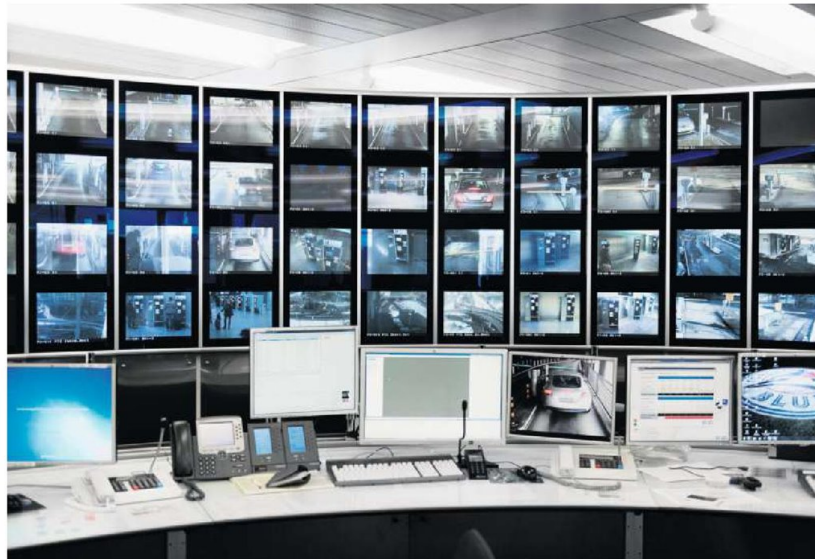
FABIAN BAUMGARTNER

Nicht weniger als 14 Mal war die Schweiz seit den 1960er Jahren in Flugzeugentführungen verwickelt. Am 14. März 1977 etwa landete eine entführte Maschine der spanischen Fluggesellschaft Iberia in Zürich. Das Flugzeug mit 38 Personen an Bord war auf dem Weg von Barcelona nach Palma de Mallorca gekapert worden. Nach einem zweitägigen Irrflug konnte der Täter bei einer Zwischenlandung in Zürich überwältigt werden. Zuletzt kam es im Februar 2014 zu einer Entführung, als ein Co-Pilot der Ethiopian Airlines seine Maschine statt nach Rom nach Genf steuerte. Er stellte sich bei der Landung und verlangte politisches Asyl.

Arbeitsplätze gefährdet?

Im Fokus der Behörden stehen nicht nur Entführungen, sondern auch Terroranschläge. Diese Bedrohungen bleiben laut Angaben des Bundes unverändert hoch. Er geht zudem davon aus, dass in Zukunft auch Cyber-Angriffe ein grosses Risiko für die Luftfahrt darstellen.

Die Kosten für den Schutz der Flugzeuge und Flughäfen in der Schweiz übernahmen bisher die Betreiber und die Airlines. Diese gaben sie oftmals an die Passagiere weiter. Nun will der Bund die Kosten aber auf die Standortkantone überwälzen. Im Entwurf zum Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2015, der sich gegenwärtig in der Anhörungsphase befindet, heisst es: «Aus Sicht des Bundes fallen die Aufgaben zur Überwachung des Geländes, wie beispielsweise Patrouillen, gemäss Verfassung in die Zuständigkeit der Polizei. Es scheint daher sachgerecht, dass die Kantone in Zukunft diese Kosten übernehmen.» Durch die Kostenverlagerung auf die Kantone will der Bund die Wett-



Blick in die Überwachungszentrale des Flughafens Zürich. Die Bildschirme zeigen die Ein- und Ausgänge der Parkhäuser. NZZ

bewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrtunternehmen stärken. Der Bundesrat liess bereits im Jahr 2004 prüfen, ob ein Teil der Sicherheitskosten vom Staat übernommen werden solle. Im Auge hatte er unter anderem die Überwachung des Flughafen-Vorfelds, des Bahnhofs, der Terminals und der Shoppingcenter. Doch geschehen ist bis heute nichts.

Die Schweizer Luftfahrtindustrie fordert bereits seit längerem eine stärkere Beteiligung der öffentlichen Hand. «In den USA und in anderen europäischen Staaten werden solche sachfremden Kosten vom Staat getragen», sagt Paul Kurrus. Er präsidiert den Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aerosuisse, in dem rund 140 Mitglieder organisiert sind. Durch die jetzige Situation komme es zu einer Wett-

Führende Rolle in der Forschung anvisiert

Der Bund strebt an, dass in der Schweiz die aviatische Forschung intensiviert und besser koordiniert wird. Im Entwurf des luftfahrtpolitischen Berichts heisst es: «Die Schweiz soll zu einem bedeutenden Standort für Luftfahrtforschung und -entwicklung werden.» Bereits heute beschäftigen sich verschiedene Institutionen mit Themen rund um die Aviatik: so zum Beispiel das Center for Aviation an der Hochschule St. Gallen, das Zentrum für Aviatik der ZHAW in Winterthur oder die Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Laut Einschätzung des Bundes ist die internationale Präsenz der Schweiz in der Forschung zur Aviatik trotz diesen

Aktivitäten eher gering. Nun solle der Bundesrat prüfen, ob eine bestehende Institution die Koordination von Projekten der aviatischen Forschungszentren übernehmen könne. Eine führende Rolle könne die Schweiz zum Beispiel bei der Weiterentwicklung von Drohnen oder im Bereich Air Traffic Management und Flughäfen spielen, heisst es im Berichtsentwurf.

Allgemein wichtig seien die internationale Vernetzung und der Zugang zu europäischen Forschungsprogrammen wie «Horizon 2020». Wegen der Annahme der Masseneinwanderungsinitiative sei der Zugang gegenwärtig allerdings eingeschränkt.

bewerbsverzerrung. Kurrus spricht von einer exorbitanten Steigerung der Sicherheitskosten in den vergangenen Jahren. Allein die Landesflughäfen Genf und Zürich würden dadurch mit jährlich rund 30 Millionen Franken belastet. «Die Terrorabwehr ist nicht Aufgabe von Privaten, sondern des Staates», argumentiert er. Die Kosten für die bewaffnete Begleitung von besonders gefährdeten Flügen würden bereits heute vom Staat übernommen, was rund 9 Millionen Franken pro Jahr ausmache.

Wegen des starken Frankens stehe die Branche unter grossem Druck. Im Frühjahr hatte Aerosuisse deswegen einen Brief an Wirtschaftsminister Johann Schneider-Ammann geschickt. Kurrus fordert zudem, dass am Flughafen Zürich die Dienstleistungen für die Passagierkontrollen öffentlich ausgeschrieben werden. Er zieht dabei den Vergleich zu Genf, wo dies bereits heute der Fall ist. «In Genf erbringt ein privater Anbieter die gleichen Dienstleistungen wie die Kantonspolizei in Zürich, aber zu einem viel tieferen Preis.»

«Nicht akzeptabel»

Hauptbetroffen von der Massnahme wäre der Kanton Zürich als Standort des bedeutendsten Landesflughafens. Die zuständige Volkswirtschaftsdirektion kann sich derzeit allerdings nicht zu den Plänen des Bundes im Bericht äussern. Zürich hat beim Bund um eine Fristerstattung für eine Stellungnahme ersucht.

Als Frechheit bezeichnet dagegen Robert Brunner, Flughafen-Sprecher der Grünen im Zürcher Kantonsrat, den Vorschlag. «Das ist ein Versuch des Finanzausgleichs der kalten Art.» Der Bund versuche, die Kosten auf die kantonalen Budgets abzuwälzen. Brunner plädiert deshalb dafür, das geltende System beizubehalten. Daniel Frei, Präsident der SP des Kantons Zürich, sagt zwar, die Sicherheit sei eine hehliche Aufgabe des Staates, eine Kostenbeteiligung deshalb durchaus denkbar. «Nicht akzeptabel ist es aber, wenn dafür einfach der Kanton geradestehen muss.» Gerade auch, weil sich der Bund in anderen Bereichen immerfort weitere Kompetenzen zuschanke.