

Security: Einheitliche Regeln bieten besten Schutz

Das Beispiel mit den neuen Vorschriften für Flüssigkeiten im Handgepäck

«Ab 6. November 2006 gelten für Flüge ab der Schweiz neue Regeln beim Handgepäck. Erlaubt sind nur noch Behälter von maximal 100 Millilitern, die in einem durchsichtigen und verschliessbaren Ein-Liter-Beutel mitgeführt werden.» Dieser Satz leitete eine Medienmitteilung ein, mit der das BAZL Mitte Oktober die Öffentlichkeit über die verschärften Vorschriften für Flugpassagiere orientierte. Die Einführung der Massnahme erfolgte abgestimmt mit der EU und war die Reaktion auf die vereitelten Anschläge in London. Die britischen Behörden hatten am 10. August Pläne von Terroristen aufgedeckt, die mit Flüssigsprenstoff mehrere Flugzeuge auf ihrem Weg in die USA explodieren lassen wollten.

Die Frage der Verhältnismässigkeit

In den folgenden Wochen hatten Experten aus ganz Europa – unter anderem auch aus der Schweiz – fieberhaft nach Massnahmen gesucht, um

Attentaten mit flüssigen oder auch gelartigen Sprengstoffen vorbeugen zu können. Im Zentrum der Bemühungen stand die Frage, wie sich eine möglichst hohe Schutzwirkung (Security) erzielen lässt, ohne gleichzeitig den Passagieren jeglichen Komfort zu nehmen und das Reisen massiv zu erschweren. Denn die Fluggäste erwarten aufgrund des technischen Niveaus heute auf ihrer Reise ein Mindestmass an Bequemlichkeit, das zumindest für kurze oder mittlere Distanzen mit ausschlaggebend sein kann für die Wahl des Flugzeuges als Verkehrsmittel. Nach zahlreichen Treffen, Gesprächen, Anhörungen von Sprengstoffspezialisten und Analysen der allgemeinen Bedrohungssituation hatten die Security-Experten die Details ausgearbeitet, welche die EU anschliessend für ihre Mitgliedstaaten als verbindliche Vorgaben festlegte.

In der Schweiz wären trotz des Luftverkehrsabkommens mit der EU die neuen Regeln nicht automatisch per 6. November anwendbar gewesen. Denn die Übernahme neuer rechtlicher Erlasse aus Brüssel bedarf zuvor der Genehmigung durch den Gemischten Ausschuss, ein mit Vertretern beider Parteien zusammengesetztes Gremium, das die Anwendung des bilateralen Abkommens überwacht. Angesichts der raschen Entwicklung und Einführung der Massnahmen war ein rechtzeitiger Entscheid des Gemischten Ausschusses nicht möglich.

Sicherheit und Verlässlichkeit für Passagiere

Das BAZL beschloss in der Folge, die neue Regelung trotzdem gleichzeitig wie die EU einzuführen. Dieser Entscheid erfolgte aus der Überzeugung heraus, dass die getroffene Lösung dem Schutz der Aviatik sowie der Fluggäste dient, für die Flughäfen mit vernünftigem Aufwand umsetzbar ist und den Passagieren nicht unzumutbare Einschränkungen auferlegt. Zudem brachte eine einheitliche Regelung in Europa den Passagieren Verlässlichkeit. Die Vorschriften in Zürich waren die gleichen wie in Amsterdam, Frankfurt oder Paris. Fluggäste mussten also nicht gewärtigen, ihr Handgepäck, das in Zürich die Sicherheitskontrolle ohne Probleme passiert hatte, bei einem



Transferstopp in Amsterdam mühsam umzupacken oder nicht konforme Tuben und Flaschen abgeben zu müssen.

Wie wichtig möglichst einheitliche Schutzmassnahmen sind, zeigten die ersten Tage nach der Aufdeckung der Attentatspläne in London: Von Land zu Land, von Flughafen zu Flughafen, von Destination zu Destination unterschieden sich die Vorschriften. Mal war es möglich, Flüssigkeiten mit an Bord zu nehmen, mal war es erlaubt, zollfrei eingekaufte Alkoholika oder Parfüms in versiegelter Form bei sich zu haben, mal war nach der Sicherheitskontrolle jegliche Form von Flüssigkeiten untersagt. Die Verunsicherung bei den Passagieren war riesig, und die Schlangen vor den Sicherheitskontrollen entsprechend.

Wer soll die Kosten tragen?

Das BAZL setzt sich nicht nur bei Security-Massnahmen, welche die Passagiere direkt zu spüren bekommen, für eine weit gehende Harmonisierung der Vorschriften und deren Anwendung ein. Auch die Schutzmechanismen vor unbefugtem Zutritt zu den nicht öffentlichen Zonen auf den Flughäfen sollten nach Ansicht des Amtes international möglichst uniform ausgestaltet sein. Einerseits ist im heute eng vernetzten System der Zivilluftfahrt ein wirkungsvoller Schutz nur zu erreichen, wenn die Massnahmen gleich einer fest gespannten Kette über die Landesgrenzen hinausreichen. Andererseits ist ein einheitliches Security-Konzept grundsätzlich geeignet, die Flughäfen und Fluggesellschaften vor wettbewerbsrelevanten Nachteilen gegenüber ihrer Konkurrenz im Ausland zu bewahren.

Doch gerade die Finanzierung der Schutzmassnahmen ist heute noch von Land zu Land unterschiedlich geregelt. In diesem Bereich besteht in Europa dringender Klärungsbedarf. Denn die Security-Kosten dürften mit Blick auf die weltpolitische Lage in den kommenden Jahren tendenziell wohl eher zu- als abnehmen. In der Schweiz sind Bemühungen zur Regelung der Kostenfrage im Gang. Einerseits ist vorgesehen, ein Teil der Ein-



nahmen aus der Kerosinbesteuerung für Schutzmassnahmen einzusetzen (s. Seite 10). Andererseits prüft der Bund die Möglichkeit, dass jeder Flughafen einen separaten Fonds einrichtet, der aus einer speziellen, vom Passagier zu bezahlenden Security-Gebühr gespeist wird. Auch in der EU befassen sich verschiedene Gremien mit den Kosten der Schutzmassnahmen. Dabei stehen die Zeichen ebenfalls auf einer stärkeren Betonung des Verursacherprinzips.