

Der Preis des Terrors

FLUGHAFEN ZÜRICH Al-Qaida-Chef Osama Bin Laden ist tot. Doch die Sicherheitschecks am Flughafen laufen weiter. Das kostet Airport und Passagiere Millionen.

JUDITH WITTWER

Der alte, verrostete Maschendraht beschäftigte die Sicherheitschefs vor elf Jahren am meisten. Der Zaun um das 880 Hektaren grosse Flughafengelände musste dringend erneuert werden. Das Vorhaben konnte immerhin zur Hälfte realisiert werden, wie im kurzen Kapitel Sicherheit des Geschäftsberichts des Flughafens Zürich für das Jahr 2000 steht.

Ein Jahr später war es mit den harmlosen Sorgen der Flughafenmanager schlagartig vorbei. Am 11. September benutzte Osama bin Ladens al-Qaida Flugzeuge für Terrorangriffe. Seit den verheerenden Attacken auf New York und Washington ist die Luftfahrt weltweit nicht mehr dieselbe. Rigide Handgepäckskontrollen, längere Wartezeiten, spezielle

Inzwischen machen die Sicherheitsausgaben eines Flughafens bis zu 35 Prozent der Betriebskosten aus.

Passregelungen, Diskussionen um Nacktscanner: Der Traum vom Fliegen ist für viele Passagiere zum Albtraum geworden – und die Sicherheitskosten für die Branche zu einem immensen Kostenfaktor. Gaben die Flughäfen in Europa vor 9/11 laut Verbandsangaben im Schnitt rund 8 Prozent der Betriebskosten für Sicherheit aus, sind es inzwischen bis zu 35 Prozent.

Nach 9/11 explodierten auch in Zürich die Sicherheitskosten. Allein in den 15 restlichen Wochen bis Ende 2001 verbuchte der Flughafen Mehrausgaben von rund 1,5 Millionen Franken. «Die Zürcher Kantonspolizei intensivierte ihre Patrouillen in den Terminals und verstärkte die Kontrollen beim Handgepäck», so Finanzchef Daniel Schmucki. Die Rechnung bezahlte der Flughafen, denn Massnahmen zur Wahrung der Sicherheit am Flughafen sind laut dem Gesetz Sache des Betreibers. Der Flughafen trägt die Kosten der ihm auferlegten Sicherheitsauflagen. Die Polizei handelt in seinem Auftrag.

Die Nagelschere im Handgepäck

Plötzlich sahen sich die Flughafenpolizisten genötigt, überforderten Passagieren bei der Handgepäckskontrolle ihre Nagelschere oder das Sackmesser abzunehmen. Die Flugaufsichtsbehörden rund um den Globus hatten gleich nach den Anschlägen vom 11. September das Mitnehmen von spitzen und scharfen Gegenständen an Bord verboten. Die Airlines wiederum wurden verpflichtet, ihre Cockpit-Türen zu verstärken und konsequent zu schliessen.

Ein wesentlicher Schritt war laut Anton Kohler vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) auch «die Einführung einer hun-

dertprozentigen Kontrolle allen Personals, das im kritischen Bereich eines Flughafens arbeitet». Welche Kosten dem Flughafen und den Fluglinien durch die Verschärfung entstanden, lässt sich nicht leicht beziffern. Sicher ist für Andreas Keller, Sicherheitsverantwortlicher der Swissport-Tochter Checkpoint, aber: «Unsere Arbeit ist anspruchsvoller geworden. Unser Aufgabengebiet grösser.» Früher konnten etwa Flugzeugtechniker unkontrolliert ihre Arbeit verrichten. Heute müssen sie Tag für Tag dieselben Sicherheitschecks durchlaufen wie Passagiere.

Checkpoint bietet mehreren Airlines am Flughafen Sicherheitsdienstleistungen an. So überwacht die Firma etwa in deren Auftrag Flugzeuge. Oder sie stellt sicher, dass nur Koffer in die Frachträume verladen werden, wenn auch die Gepäcksbesitzer als Passagiere mit an Bord gehen.

Wie viel Geld sich die Airlines solche Sicherheitsaufträge kosten lassen, ist nicht bekannt. Die Fluggesellschaften äussern sich nicht zu ihren Ausgaben. So heisst es etwa bei der Swiss: «Wir kommunizieren keine absoluten Zahlen.» Die Fluglinie bestätigt nur, dass die Sicherheitskosten in den letzten Jahren zugenommen haben.

Der Flughafen Zürich ist hier transparenter. Jahr für Jahr listet er im Geschäftsbericht auf, wie seine Sicherheitsausgaben gestiegen sind. Gab er im Unglücksjahr 2001 noch rund 72,5 Millionen Franken oder gut ein Fünftel der Betriebskosten für externe Sicherheitsdienstleistungen aus, waren es 2010 bereits fast 115 Millionen respektive mehr als ein Viertel der Ausgaben (siehe Grafik). Ins Gewicht fallen dabei besonders die Ausgaben für die Poli-

zei. Die Einsatzstunden von gut 1000 Angestellten und rund 260 für die Sicherheit tätigen Polizisten werden dem Flughafen laut Flughafenpolizei-Chef Peter Stücheli in Rechnung gestellt. Ihre Arbeit kostete die Flughafenbetreiberin 2010 rund 94,4 Millionen Franken, was über vier Fünftel der Sicherheitskosten ausmacht.

Neues Sicherheitskontrollgebäude

Genau genommen sind diese für den Flughafen Zürich aber noch höher, wie Finanzchef Schmucki weiss. Berücksichtigt man auch, wie viel Personal sich im Unternehmen selbst mit dem Thema Sicherheit beschäftigt und wie viel Geld der Flughafen für Überwachungskameras, Kontrollschleusen und andere Sicherheitsinvestitionen ausgibt, kommt man 2010 auf Totalausgaben von rund 149 Millionen Franken. 2001 waren es noch etwa 80 Millionen Franken oder beinahe die Hälfte so viel.

Allein ein Metalldetektor, von denen es in Zürich 50 Stück gibt, kostet den Flughafen rund 10 000 Franken. Ins Geld geht auch das Flüssigkeitsverbot, das nach den missglückten Flüssigsprennstoff-Attacken auf Flugzeuge auf dem Weg in die USA 2006 angeordnet wurde. So dürfen Parfums, Gels oder Getränke im Handgepäck nur noch in Behältern mit maximal 100 Millilitern mitgenommen werden. Grössere Mengen muss die Polizei beschlagnahmen und der Flughafen vernichten. Das kostet den Konzern jeden Monat rund eine Million Franken. «Insbesondere das Flüssigkeitsverbot und die Personalkontrolle führten bei der Zürcher Kantonspolizei zu starken Personalaufstockungen», sagt auch Polizei-Chef Stücheli.

Rund 130 Millionen Franken wird den Flughafen überdies das neue Sicherheitskontrollgebäude kosten, das ab Ende Jahr in Betrieb ist. Mit ihm sollen die Unannehmlichkeiten für die Passagiere durch eine Zentralisierung der Kontrollen reduziert werden. Zudem kann der Konzern, der zu einem Drittel in Kantonsbesitz ist, sparen. Für Schmucki geht es aber nicht einfach darum, Kosten zu drücken: «Sicherheit hat bei uns oberste Priorität.» Der Flughafen-Finanzchef würde sich aber wünschen, dass hoheitliche Sicherheitsausgaben wie Patrouillertätigkeiten wie in vielen anderen europäischen Län-

Gepäckkontrolle in Zürich: Die Ausgaben für Sicherheit steigen laufend an.

dern vom Staat bezahlt würden. «Derzeit liegt eine Wettbewerbsverzerrung vor.»

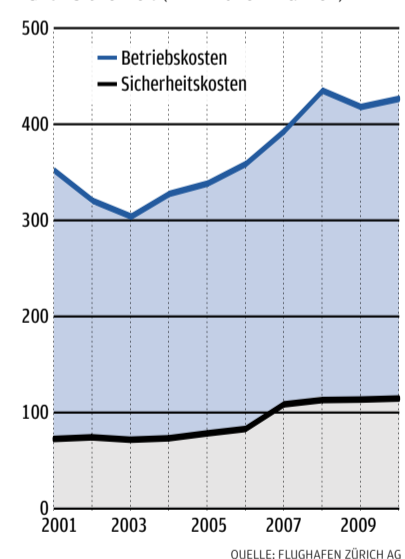
Wer soll die Terrorismusabwehr bezahlen? Auch für den Aerosuisse-Präsidenten Paul Kurrus ist klar, dass die Aufgabe nur «schon aus ordnungspolitischen Gründen durch die öffentliche Hand finanziert werden» muss. Vielen leuchtet auch nicht ein, warum dann etwa Bahngesellschaften keine solchen Kosten auferlegt werden. Wegen all der Sicherheitsauflagen an Flughäfen, Extrakosten und zeitraubenden Kontrollen wird das Zugfahren auf dem Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen den europäischen Städten selbst für Geschäftsleute sowieso immer mehr zur Alternative.

Um die Kosten des Terrors für Flughäfen und Airlines tatsächlich abzuschätzen, müsste man solche Aspekte in die Gesamtrechnung einfließen lassen. Potenzielle Einbussen zu ermitteln ist allerdings unmöglich. Genauso wenig lässt sich kalkulieren, welcher Schaden der Branche wegen der neuen Flugangst entsteht.

Die Millionenkosten tragen am Ende aber sowieso meist die Fluggäste. So sind auch am Flughafen Zürich die Passagiergebühren in den letzten Jahren stark angestiegen. Ein Lokalpassagier zahlt dem Flughafen heute 40.50 Franken – dabei entfallen 14.50 auf Sicherheitsgebühren. Bei Umsteigepassagieren sind es 10 Franken, oder fast die Hälfte der Passagiergebühr von total 23 Franken.

Teure Terrorabwehr

Immer höhere Ausgaben der Flughafen Zürich AG für Sicherheit (in Millionen Franken)



FOLGEN FÜR DIE WIRTSCHAFT

Terror ist billig – und kostet Milliarden

Uraltes Phänomen Terrorismus ist kein neues Phänomen. Im 1. Jahrhundert nach Christus war die jüdische Gruppe der Sikarier gefürchtet. Sie verübten mit Dolchen Attentate gegen Römer. In der organisierten Form, wie er heute bekannt ist, kennt man ihn seit den 1970er-Jahren.

Neue Dimension Mit den Anschlägen vom 11. September 2001 erhielt das Problem eine ganz neue Dimension. Inzwischen beschäftigt sich selbst die Ökonomie mit dem Terror. Sie versucht die volkswirtschaftlichen Kosten zu beziffern.

Wenig Aufwand Sita Mazumder, Ökonomin an der Hochschule Luzern, stellt in ihrem kürzlich erschienenen Buch



Al-Qaida-Gründer bin Laden: Tödlicher Terror ist billig.

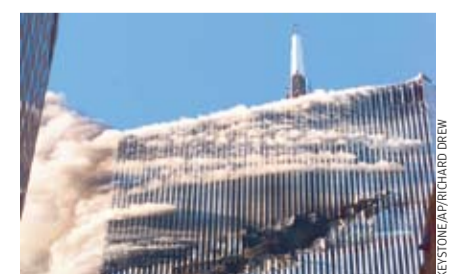
«Das Geschäft mit dem Terror» Berechnungen zu den Kostenstrukturen des Terrors an. Was auffällt: Terrorismus lässt sich äusserst günstig betreiben. Die verheerenden Anschläge von 2004 auf Züge in Madrid etwa (191 Tote) kosteten die Attentäter nur rund 10 000 Dollar. Die An-

schläge auf das öffentliche Verkehrssystem in London im Jahr 2005 (56 Tote) waren gar für nur 1000 Dollar machbar. Die Attentate am 11. September 2001 kosteten rund 500 000 Dollar. Allerdings: Die Zahlen umfassen nur die direkten Finanzierungskosten. Nicht einberechnet sind Aufwendungen, um ein Netzwerk wie al-Qaida zu unterhalten, das Terroristen anwirbt und ausbildet oder Schadenersatz an die Angehörigen der Selbstmordattentäter bezahlt. Rechnet man diese Faktoren ein, betragen die Gesamtkosten der Anschläge auf das World Trade Center gemäss Mazumder 1,1 Milliarden Franken.

Riesiger Schaden Die mit diesen Mitteln angerichteten Schäden sind gigantisch, lassen sich aber nur in Grössenordnungen und Bandbreiten definieren. Die Terroranschläge in New York hatten gemäss

Mazumders Berechnungen direkte Folgekosten von 55 Milliarden Dollar. Dazu gehören unter anderem der Wert der zerstörten Gebäude, die Aufräum- und Wiederherstellungskosten oder die Kosten durch Ausfälle von Gewinnen etwa bei Fluggesellschaften. Deutlich tiefer liegen gemäss Mazumder die direkten Folgekosten der Anschläge in London im Jahr 2005: Sie dürften zwischen 2,6 und 3,5 Milliarden Franken betragen haben.

Schwierige Berechnung Ungleich schwieriger zu schätzen sind die indirekten Folgekosten von Terrorakten. Zu ihnen zählt Mazumder die zusätzlichen Aufwendungen für Armee und Geheimdienst, Prozess- und Gefängnisstrafen, steigende Kosten für die Sicherheit, höhere Versicherungsprämien sowie bleibende Einnahmerückgänge von Firmen. Sagen lässt



Anschlag auf das World Trade Center: Ein Schaden von 55 Milliarden Dollar.

sich laut der Ökonomin Mazumder, dass der Terrorismus heute deutlich höhere Kosten verursacht als in der Zeit vor 2001. Die US-Denkfabrik National Priorities Project schätzt die Kosten des Irak-Krieges auf fast 800 Milliarden Dollar und jene des Krieges in Afghanistan auf 400 Milliarden.