

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Josef Fell, Sylvia Kotting-Uhl, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/13946 –**

### **Flugsicherheit**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der 11. September 2001 zeigte, mit welchen einfachen Methoden große Passagierflugzeuge zu entführen sind, und dass es Terroristen gibt, die nicht davor zurückschrecken, diese entführten Flugzeuge als Waffen einzusetzen. Danach wurden in vielen Ländern die Sicherheitsvorschriften verschärft. Die international seit dem 11. September 2001 verzeichneten 17 Flugzeugentführungen sind ein deutlicher Hinweis, dass die bislang getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen, um Flugzeugentführungen mit Sicherheit verhindern zu können.

#### Technische Vorrichtungen und Standards

1. Ist eine gepanzerte Cockpittür Voraussetzung um Deutschland zu überfliegen?

Wenn nein, wie viele der Deutschland überfliegenden Verkehrsflugzeuge sind mit einer derartigen Cockpittür ausgerüstet?

Nach den Regelungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ist eine gepanzerte Cockpittür in Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse über 45,5 Tonnen oder mit mehr als 60 Sitzplätzen gefordert. Dies ist auch Voraussetzung, um Deutschland überfliegen zu dürfen. Für die kleineren Verkehrsflugzeuge ist die Verwendung einer gepanzerten Cockpittür eine Empfehlung.

2. Gibt es national, europäisch, international Vorschriften, dass Fluggesellschaften ihren jeweiligen Notfallcode in regelmäßigen Abständen ändern müssen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs wird davon ausgegangen, dass sich diese Frage auf den Zugangscode der Cockpittüren bezieht: Empfehlungen der ICAO

sehen vor, dass die Ziffern des Codes in regelmäßigen Abständen geändert werden.

3. Wie wird sichergestellt, dass keine unberechtigten Personen Zutritt zum Cockpit erhalten, wenn die Cockpittür während des Fluges geöffnet wird, um die Cockpitcrew z. B. mit Getränken zu versorgen oder wenn ein Mitglied der Cockpitcrew auf die Toilette geht?

Die Sicherstellung erfolgt durch technische Hilfsmittel (z. B. Kameras), die es erlauben, den gesamten Bereich vor der Cockpittür vom Cockpit aus zu überwachen, sowie durch genau festgelegte Verfahren und Verhaltensanweisungen für die Crew.

4. Wie hoch ist der Anteil der Metallscanner an eingesetzten Scannern in Deutschland, in Europa und weltweit, und wie hoch ist jeweils der Anteil von Scannern, die auch nichtmetallische gefährliche Gegenstände (z. B. Keramiken) identifizieren können, und entsprechen die auf deutschen, europäischen sowie außereuropäischen Verkehrsflughäfen eingesetzten Metallscanner generell dem letzten Stand der Technik?

Die Ausrüstung von Luftsicherheitskontrollstellen entspricht in Deutschland und den EU-Staaten den verbindlichen Vorgaben der europäischen Luftsicherheitsverordnungen. Danach werden Metalldetektorschleusen und Metalldetektor-Handgeräte in jeder Kontrollstelle für Fluggäste eingesetzt. Für die Kontrolle des Handgepäcks sowie des aufgegebenen Gepäcks kommen Röntengeräte zum Einsatz, die neben anorganischen Stoffen wie Metallen und Keramiken auch organische Stoffe durch Darstellung in unterschiedlichen Farben unterscheiden. Darüber hinausgehende detaillierte Informationen der weltweit zum Einsatz kommenden Kontrolltechnik liegen nicht vor.

5. Wie wird sichergestellt, dass die Qualität der Sicherheitskontrollen an allen außereuropäischen Verkehrsflughäfen den europäischen Standards entspricht, und in welchen Ländern mit Flügen nach oder über Deutschland herrschen aus Sicht der Bundesregierung diesbezüglich die meisten Defizite?

Die für die EU-Staaten geltenden Luftsicherheitsstandards werden von den europäischen Luftsicherheitsverordnungen vorgegeben. Diese entsprechen den nahezu gleichlautenden Empfehlungen der ICAO. Die Bundesregierung unterstützt die Europäische Kommission bei ihren Bemühungen um eine weltweite Umsetzung dieser Regelungen auch in bilateralen Verhandlungen. Sie hat keine Erkenntnisse darüber, in welchen Ländern mit Flügen nach oder über Deutschland die meisten Defizite bei der Qualität der Sicherheitskontrollen herrschen.

6. Bis wann soll sichergestellt sein, dass alle Scanner von Flughäfen, auf denen Flugzeuge starten, die Deutschland entweder anfliegen oder überfliegen, dem aktuellen Stand der Technik entsprechen?

Einheitliche Regelungen für die Ausrüstung von Luftsicherheitskontrollstellen gemäß den verbindlichen Vorgaben der europäischen Luftsicherheitsverordnungen sind auf europäische Flughäfen beschränkt. Diese entsprechen den nahezu gleichlautenden Empfehlungen der ICAO. Die Bundesregierung unterstützt die Europäische Kommission bei ihren Bemühungen um eine weltweite Umsetzung dieser Regelungen auch in bilateralen Verhandlungen.

## Piloten und Flugbegleitpersonal

7. Ist sichergestellt, dass nur Inhaber einer Airline Transport Pilot Licence (ATPL) oder in Ausbildung dazu befindliche Personen Zugang zu Flugsimulatoren haben, und das auch nur mit einem konkreten Schulungsauftrag einer Airline oder Ausbildungsorganisation?

Aufgrund eines Erlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurden die deutschen Betreiber von Flugsimulatoren vom Luftfahrt-Bundesamt aufgefordert, den Zugang zu Flugsimulatoren nur dann zu gewähren, wenn Personen, die den Simulator nicht im Rahmen ihrer Aus- oder Fortbildung beziehungsweise Inübnunghaltung benutzen (z. B. sog. Fun Flights), sich ausweisen und bereit erklären, dass ihre Daten gespeichert werden.

8. Gibt es weltweite Sicherheitsstandards für Passagierflugzeuge, die international ausschließen, dass
  - a) Piloten von Terrororganisationen angeworben oder eingeschleust werden bzw. dass
  - b) Flugbegleiter von Terrororganisationen angeworben oder eingeschleust werden?

Das Anwerben von Personen durch Terrororganisationen für terroristische Zwecke ist üblicherweise in Rechtsstaaten unter Strafe gestellt und wird durch Sicherheitsbehörden verfolgt. Im Übrigen werden Flugzeugbesatzungen auf Flughäfen der EU-Staaten nach den für Fluggäste geltenden Sicherheitsstandards kontrolliert.

9. Wie viel ausgebildetes Flugbegleitpersonal für Verkehrsmaschinen gibt es weltweit, und wie viele davon landen jährlich auf deutschem Boden?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

10. Wie viele Piloten haben in Deutschland eine Lizenz, die zum Fliegen einer Verkehrsmaschine berechtigt (aufgelistet nach den Gewichtsklassen 50 t, 50 bis 99 t, 100 bis 149 t, 150 bis 199 t, über 200 t Startgewicht), und wie viele Piloten mit einer Lizenz für Flugzeuge über 50 Tonnen Startgewicht gibt es in etwa weltweit, und wie viele davon landen in Deutschland?

Eine Aufgliederung der Berechtigungen gemäß den vorgeschlagenen Gewichtsklassen ist nicht ohne weiteres möglich. Insgesamt sind 6 303 Luftfahrer in Deutschland berechtigt, Flugzeuge mit einer Mindestbesatzung von zwei Piloten zu führen. Darunter befinden sich 6 266 Inhaber einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), 29 für Berufspiloten (CPL(A)), zehn für Privatpiloten (PPL(A)) und zwei Anerkennungen ausländischer Lizenzen (Validierungen). Über die Anzahl von Piloten mit ausländischer Lizenz führt das Luftfahrt-Bundesamt keine Dateien. Daher lässt sich über die Anzahl ausländischer Piloten mit einer Lizenz für Flugzeuge über 50 Tonnen maximalem Abfluggewicht keine verwertbare Aussage treffen.

11. Welche Werkzeuge stehen dem Flugbegleitpersonal zur Verfügung, um im Notfall Türen aufbrechen zu können?

Dem Flugbegleitpersonal stehen keine Werkzeuge zur Verfügung.

12. Wie viele Verkehrsmaschinen der unterschiedlichen Gewichtsklassen (unter 50 t, 50 bis 99 t, 100 bis 149 t, 150 bis 199 t, über 200 t) landen und starten bzw. überfliegen Deutschland jährlich?

Die Aufteilung der Zahlen ergibt sich wie folgt:

<b>Gruppe</b>	<b>Daten</b>	<b>Summe</b>
bis 50 t	Summe innerdeutscher Verkehr (Start und Landung)	197 038
	Summe nur Start	293 281
	Summe nur Landung	293 682
	Summe Überflüge	258 905
50 bis 99 t	Summe innerdeutscher Verkehr (Start und Landung)	204 138
	Summe nur Start	408 837
	Summe nur Landung	408 576
	Summe Überflüge	679 962
100 bis 150 t	Summe innerdeutscher Verkehr (Start und Landung)	1 473
	Summe nur Start	13 794
	Summe nur Landung	13 730
	Summe Überflüge	31 644
150 bis 200 t	Summe innerdeutscher Verkehr (Start und Landung)	9 148
	Summe nur Start	26 603
	Summe nur Landung	26 654
	Summe Überflüge	36 829
über 200 t	Summe innerdeutscher Verkehr (Start und Landung)	1 201
	Summe nur Start	73 387
	Summe nur Landung	73 327
	Summe Überflüge	188 391
Gesamt: Summe innerdeutscher Verkehr		<b>412 998</b>
Gesamt: Summe nur Start		<b>815 902</b>
Gesamt: Summe nur Landung		<b>815 969</b>
Gesamt: Summe Überflüge		<b>1 195 731</b>
Gesamt: Flüge		<b>3 240 600</b>

Hinweis: Der innerdeutsche Verkehr wurde zur Vermeidung von Doppelzählungen bei den Starts und Landungen gesondert aufgeführt.

13. Wie viele sogenannte Springer (Flugpersonal zusätzlich zur Stammcrew) setzen deutsche Fluglinien ein bzw. wie oft setzen sie sie ein, und wie viele Springer werden von europäischen Fluggesellschaften eingesetzt, und wie viele Springer werden international von Fluggesellschaften eingesetzt?

Ist der Einsatz von Springern aus Sicht der Bundesregierung unter Sicherheitsaspekten unbedenklich, und wenn ja, warum?

Der Einsatz zusätzlicher Crewmitglieder in so genannten verstärkten Besatzungen ist gängige Praxis und im Wesentlichen von den geflogenen Flugrouten und

operationellen Einsatzbedingungen abhängig. Statistische Angaben über die Häufigkeit des Einsatzes zusätzlicher Crewmitglieder liegen der Bundesregierung nicht vor. Zusätzliche Crewmitglieder sind den gleichen Sicherheitsanforderungen unterworfen wie die übrigen Besatzungsmitglieder. Insofern wird der Einsatz zusätzlicher Besatzungsmitglieder in Bezug auf Sicherheitsaspekte für unbedenklich gehalten.

14. Gibt es bei nationalen, europäischen und internationalen Fluggesellschaften generell Cockpit-Zugangsphilosophien, wonach während eines Fluges grundsätzlich nur eine minimal notwendige Anzahl von Crewmitgliedern Zugang zum Cockpit bekommen darf, und falls nein, weshalb nicht, und welche fachlichen Gründe würden für eine solche Zugangsphilosophie aus Sicht der Bundesregierung sprechen?

Ja, der Zugang von Crewmitgliedern zum Cockpit wird auf das Nötigste reduziert.

15. Wie viele sicherheitsrelevante Vorfälle während des Fluges gab es in den letzten Jahren im deutschen Flugraum, die durch Personen herbeigeführt wurden und die von den Fluggesellschaften nicht unverzüglich gemeldet wurden, sondern der Flugaufsicht nur anderweitig oder verspätet bekannt wurden?

Müssen alle Fluggesellschaften der deutschen Flugaufsicht solche Vorfälle melden, und falls nein, wie hoch ist der Anteil der meldepflichtigen Fluggesellschaften?

Die deutschen Luftfahrtunternehmen im Aufsichtsbereich des Luftfahrt-Bundesamts haben sicherheitsrelevante Störungen im Luftverkehr an das Luftfahrt-Bundesamt innerhalb der anzuwendenden Fristen zu melden. In der ECCAIRS-Datenbank (European Coordination Centre of Accident and Incident Reporting Systems) befinden sich seit dem Jahr 2003 gegenwärtig 6 158 Eintragungen, von denen 294 Datensätze den Gebieten Kabinensicherheit, betrunkenen, gewalttätiger oder sich den Anordnungen widersetzender Fluggäste bzw. der äußeren Sicherheit zuzuordnen sind. Das entspricht einer relativen Anzahl von circa 5 Prozent in Bezug auf den gesamten Datenbestand. Über die Anzahl der verspätet gemeldeten oder anderweitig bekannt gewordenen Störungen können keine konkreten Angaben gemacht werden.

#### Bodenpersonal

16. Wie viele Tests wurden zur Überprüfung der Sicherheitskontrollen in den letzten fünf Jahren – und insbesondere im letzten Jahr von welchen Behörden/Institutionen gemacht, und wie oft gelang es bei Flughafenüberprüfungen, den Polizeiinspektionen in den Jahren 2002 bis 2008

- a) in Deutschland und
- b) in Europa

Waffen bzw. waffenähnliches Material an den Kontrollstellen in Flughäfen vorbei zu schmuggeln?

Die Überprüfung der Luftsicherheitsmaßnahmen erfolgt nach den europäischen Vorgaben zur Qualitätskontrolle durch Inspektionen der Europäischen Kommission, Auditierung durch gemeinsame Auditorenteams von Bund und Ländern sowie Inspektionen und Sicherheitstests durch die örtlichen Luftsicherheitsbehörden. Im Jahr 2007 wurden insgesamt 13 288 Überprüfungen in diesem Sinne durchgeführt; im Jahr 2008 waren es 11 686. Sicherheitstests

„zur Überprüfung der Sicherheitskontrollen“ (so genannte Realtests) sind dabei nur ein Teil der vorgenannten Maßnahmen. Eine öffentliche Auskunft über diese, aufgrund von Sicherheitserwägungen vertraulichen Ergebnisse, ist nicht möglich.

17. Wie viele Mitarbeiter des Flughafenbodenpersonals wurden im letzten Jahr sowie seit 2002 entlassen, da es bei Tests gelang, Waffen oder waffenähnliches Material an den Kontrollstellen in Flughäfen vorbei einzuschmuggeln?

In den Jahren 2002 bis 2008 erhielt die Bundesregierung hierzu von insgesamt 18 Entlassungen vom im Bereich der Sicherheitskontrollen eingesetztem Personal Kenntnis. Darüber hinaus können weitere Entlassungen durch das betroffene Sicherheitsunternehmen in Einzelfällen nicht ausgeschlossen werden.

#### Flugzeugentführungen

18. Sind für die GSG 9 bzw. andere deutsche Sicherheitskräfte Flugzeugentführungen weiter ein realistisches Szenario, in dessen Kontext sie auf die Befreiung von Geiseln hin trainiert werden bzw. trainieren, und falls ja, schließt dies auch Geiselbefreiungen im Ausland mit ein?

Für die GSG 9 der Bundespolizei sind Flugzeugentführungen im Inland und – soweit deutsche Rechtsgüter betroffen sind – im Ausland weiterhin realistische Einsatzszenarien, deren polizeiliche Bewältigung regelmäßig trainiert werden.

19. Wie oft wurden im Sicherheitsbereich seit 2005 bei Transitgästen aus Drittstaaten gefährliche Gegenstände an deutschen Flughäfen bzw. an Bord festgestellt?

Statistische Erhebungen hierüber liegen der Bundesregierung nicht vor.

#### Fluglinien

20. Sind der Bundesregierung Länderlisten aus anderen Staaten bekannt, die Staaten auflisten, bei denen eine Nähe zum internationalen Terrorismus vermutet wird, und führen insbesondere die USA, die EU und Deutschland solche Listen, und welche dieser Listen sind öffentlich zugänglich und können von der Bundesregierung bei der Beantwortung dieser Frage dem Parlament zur Verfügung gestellt werden?

Derartige Staatenlisten werden weder in Deutschland noch auf EU-Ebene geführt. Der Bundesregierung liegen keine abschließenden Erkenntnisse darüber vor, inwieweit in anderen Staaten solche Listen geführt werden. Es ist allerdings aus öffentlich, u. a. im Internet, zugänglichen Quellen allgemein bekannt, dass einzelne Staaten bestimmte andere Staaten, die nach ihrer Ansicht wiederholt Akte des internationalen Terrorismus unterstützt haben, explizit benennen und hieran bestimmte Sanktionen knüpfen.

21. Welche außereuropäischen Fluglinien fliegen deutsche Flughäfen an, und gelten für alle diese Fluglinien Sicherheitsstandards, die ausschließen, dass von Terroristen ausgebildetes bzw. angeworbenes Personal an Bord ist?

Die außereuropäischen Luftfahrtunternehmen, welche vom Luftfahrt-Bundesamt eine Genehmigung zur Durchführung von Liniendiensten von/nach Deutschland haben, ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Ausländische Luftfahrtunternehmen (Nicht-Europäischer Wirtschaftsraum) mit Linienrechten von und nach Deutschland

Foreign Air Carriers (Non-European Economic Area) with traffic rights to and from Germany

Name des Luftfahrtunternehmens Name of the Air Carrier	3-Letter-Code	Land Country
Aero-Charter	UCR	Ukraine
Aeroflot	AFL	Russian Federation
Aeroflot Cargo	RCF	Russian Federation
Aeroflot Don	DNV	Russian Federation
AeroSvit Airlines	AEW	Ukraine
Afriqiyah Airways	AAW	Libya
Air Algerie	DAH	Algeria
Air Arabia Maroc	MAC	Morocco
Air Astana	KZR	Kazakhstan
AirBridge Cargo	ABW	Russian Federation
Air Canada	ACA	Canada
Air China Cargo	CAO	China
Air China International	CCA	China
Air India	AIC	India
Air Mauritius	MAU	Mauritius
Air Moldova	MLD	Moldova
Air Namibia	NMB	Namibia
Air Seychelles	SEY	Seychelles
Air Transat	TSC	Canada
Albanian Airlines	LBC	Albania
All Nippon Airways	ANA	Japan
American Airline	AAL	USA
Arkia Israeli Airlines	AIZ	Israel
Armavia	RNV	Armenia
Asiana Airlines	AAR	Korea
Atlas Blue	BMM	Morocco
Atlas Air	GTI	USA
Aviastar-TU	TUP	Russian Federation
B&H Airlines	BON	Bosnia-Herzegovina
Belavia	BRU	Belarus
Belle Air	LBY	Albania
Cabo Verde Airlines	TCV	Cap Verde
Cathay Pacific Airways	CPA	Hong Kong (China)

Name des Luftfahrtunternehmens Name of the Air Carrier	3-Letter-Code	Land Country
China Airlines	CAL	Taiwan
China Eastern Airlines	CES	China
China Southern Airlines	CSN	China
Continental Airlines	COA	USA
Croatia Airlines	CTN	Croatia
Delta Airlines	DAL	USA
Dnieproavia	UND	Ukraine
Egypt Air	MSR	Egypt
EL AL-Israel Airlines	ELY	Israel
Emirates Airlines	UAE	United Arab Emirates
Ethiopian Airlines	ETH	Ethiopia
Etihad Airways	ETD	United Arab Emirates
Eva Air	EVA	Taiwan
Federal Express Corp.	FDX	USA
Georgian Airlines	TGZ	Georgia
Gulf Air Company	GFA	Bahrain
Hainan Airlines	CHH	China
Iran Nat. Airlines	IRA	Iran
ISRAIR Airlines and Tourism Ltd.	ISR	Israel
Jade Cargo International	JAE	China
Japan Airlines	JAL	Japan
JAT	JAT	Serbia
Kavminvodyavia	MVD	Russian Federation
KD Avia	KNI	Russian Federation
Kibris Turkish Airlines	KYV	Turkey
Korean Air	KAL	Korea
Kuban Airlines	KIL	Russian Federation
Kuwait Airways	KAC	Kuwait
Lan Airlines	LAN	Chile
Lan Cargo	LCO	Chile
Lan Peru	LPE	Peru
Macedonian Airlines	MAK	Macedonia
Mahan Air	IRM	Iran
Malaysian Airlines	MAS	Malaysia
MIAT Mongolian Airlines	MGL	Mongolia
Middle East Airlines	MEA	Lebanon
Montenegro Airlines	MGX	Montenegro
Nippon Cargo Airlines	NCA	Japan
North West Airlines	NWA	USA
Nouvelair Tunisie	LBT	Tunisia
Orenburg Airlines	ORB	Russian Federation
Pakistan International Airlines	PIA	Pakistan
Pegasus Airlines	PGT	Turkey
Polar Air Cargo	PAC	USA

Name des Luftfahrtunternehmens Name of the Air Carrier	3-Letter-Code	Land Country
Polet Airlines	POT	Russian Federation
Qatar Airways	QTA	Qatar
Qantas Airways	QFA	Australia
Royal Air Maroc	RAM	Morocco
Royal Brunei Airlines	RBA	Brunei
Royal Jordanian	RJA	Jordan
Safi Airways	SFW	Afghanistan
Saratov Airlines	SOV	Russian Federation
Saudi Arab Airlines	SVA	Saudi Arabia
Shanghai Airlines Cargo International Co., Ltd.	SHQ	China
Siberia Airlines	SBI	Russian Federation
Singapore Airlines Cargo Ltd.	SQC	Singapore
Singapore Airlines Ltd.	SIA	Singapore
Somon Air	SMR	Tajikistan
South African Airways	SAA	South Africa
Srilankan Airlines	ALK	Sri Lanka
State Transport Company Russia	SDM	Russian Federation
Sudan Airways	SUD	Sudan
Sun D'or International Airlines	ERO	Israel
SunExpress	SXS	Turkey
Syrian Arab Airlines	SYR	Syrian Arab Rep.
Tajik Air	TJK	Tajikistan
TAM-Linhas Aéreas S/A	TAM	Brazil
Thai Airways International	THA	Thailand
Transaero Airlines	TSO	Russian Federation
Tunis Air	TAR	Tunisia
Turkish Airlines	THY	Turkey
Turkmenistan Airlines	TUA	Turkmenistan
Ukraine International Airlines	AUI	Ukraine
United Airlines	UAL	USA
UPS	UPS	USA
Ural Airlines	SVR	Russian Federation
US Airways	AWE	USA
UT Air	UTA	Russian Federation
Uzbekistan Airways	UZB	Uzbekistan
Vietnam Airlines	HVN	Vietnam
Vladivostok Air	VLK	Russian Federation
Wizz Air Ukraine Airlines	WAU	Ukraine
Yemenia Yemen Airways	IYE	Yemen

Der zweite Teil der Frage korrespondiert inhaltlich mit den Fragen 5 und 8. Wie dort bereits ausgeführt, gelten in Deutschland die Sicherheitsstandards der europäischen Luftsicherheitsverordnungen. Diese Sicherheitsstandards kommen an allen Flughäfen der EU-Staaten für Abflüge von dort zur Anwendung.

22. Gibt es Staaten, bei denen die Bundesregierung oder andere Staaten der EU oder die USA eine Nähe zum internationalen Terrorismus vermutet und aus denen einheimische Fluglinien deutsche Flughäfen anfliegen?

Falls ja, welche?

Auf die Antworten zu den Fragen 20 und 21 wird verwiesen.

Frachtflugzeuge und Hubschrauber

23. Unterscheiden sich die Kontrollen von Piloten und Flugbegleitpersonal bei Frachtflügen von Flügen mit Passagierflugzeugen?

Wenn ja, inwiefern?

Nein, die Kontrolle unterscheidet nicht zwischen Fracht- und Passagierflügen.

24. Welche Fälle sind der Bundesregierung national und international bekannt, in denen seit dem Jahr 2000 Hubschrauber zwecks Begehung von Straftaten, wie z. B. Befreiung von Strafgefangenen, entführt wurden, und welche Fälle – abgesehen von Entführungen – sind der Bundesregierung national und international bekannt, in denen seit dem Jahr 2000 Hubschrauber zwecks Begehung von Straftaten eingesetzt wurden?

Bekannt geworden ist ein Vorfall aus dem Jahr 2005, in dem es in Bolivien zu einem Raub eines Hubschraubers der bolivianischen Regierung kam. Laut einer Pressemitteilung ist drei Gewaltverbrechern im Juli 2009 in Belgien ein Gefängnisausbruch mittels eines Hubschraubers gelungen. Zum zweiten Teil der Frage liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse zu weiteren bzw. ergänzenden Vorfällen aus den Bereichen der politisch motivierten Kriminalität oder der allgemeinen Kriminalität vor.



