

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/10130 –**

**Sicherheit beim Luftfrachtverkehr und bei der zivilen Luftfahrt gewährleisten,
Engpässe vermeiden**

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit den Bombenfunden in Frachtflugzeugen Ende Oktober 2010 ist die Sicherheit beim Transport von Luftfrachtsendungen in den öffentlichen Blick geraten. Als Land mit starker Exportwirtschaft und einem hohen Anteil am globalen Luftfrachtverkehr hat Deutschland ein hohes Interesse an harmonisierten Luftsicherheitsstandards, die grenzüberschreitende Gefahren abwehren. Als Reaktion auf die Bedrohungen im Bereich der Luftfrachtsicherheit und für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt hat die EU Vorschriften zur sicheren Lieferkette erlassen.

Am 25. März 2013 endet die Übergangsfrist zur Implementierung der EU-Sicherheitsvorschriften. Die befristeten Sicherheitserklärungen von etwa 40 000 Luftfrachtversendern verlieren ihre Gültigkeit. Nur Unternehmen, die bis dahin behördlich als bekannte Versender (bV) zugelassen sind, können weiterhin ihre Luftfracht in der sicheren Lieferkette abfertigen lassen. Alle anderen müssen ihre Luftfracht von zertifizierten Fremdfirmen kontrollieren lassen. Laut Auskunft des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Jan Mücke vom 29. Mai 2012 „liegen dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) rund 700 prüffähige Anträge auf Zulassung als bekannte Versender vor. Insgesamt haben dem LBA etwa 4 200 Unternehmen ein Interesse an einer Zulassung als bekannte Versender bekundet.“ Es ist also mit einer erheblichen Zunahme der Menge an unsicherer Fracht zu rechnen.

Bei der Umsetzung der EU-Vorgaben gibt es Probleme, so titelt die „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ (DVZ) am 7. Februar 2012: „Zertifizierung bekannter Versender gerät ins Stocken“. Aufgrund der schleppenden Umsetzung des Verfahrens in Deutschland sind viele Unternehmen verunsichert und zögern bei ihrer Entscheidung über eine bV-Zulassung. Auf „Sicherheitslücken“ weist die „Bild am Sonntag“ am 6. Mai 2012 hin und darauf, dass „Nur 12 Sprengstoffspürhunde (...) 14 Flughäfen“ überwachen.

1. Wie viel Luftfracht (in Tonnen pro Jahr) wurde von den bislang über 40 000 bV mit vorläufiger Gültigkeit in der sicheren Lieferkette in den Jahren 2010 und 2011 jeweils versandt?

Zu dieser Frage liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor.

2. Wie hoch war das Gesamtaufkommen der Luftfracht (in Tonnen pro Jahr), die in den Jahren 2010 und 2011 jeweils versandt wurde?

Das Statistische Bundesamt beziffert den Fracht- und Postverkehr in der Luftfahrt, d. h. auf deutschen Flughäfen ein- und ausgeladene Luftfracht in Tonnen, insgesamt für das Jahr 2010 auf 4 103 951 Tonnen und für das Jahr 2011 auf 4 297 961 Tonnen. Der innerdeutsche Verkehr wird nur einmal gezählt.

3. Liegen dem LBA oder der Bundesregierung Schätzungen zur Tonnage der Luftfracht jeweils für das Jahr 2013 und 2014 vor?

Nein.

4. Wenn ja, wie hoch wird das Luftfrachtaufkommen sein?

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Liegen dem LBA oder der Bundesregierung Schätzungen vor, welche Kapazität von denjenigen Unternehmen bewältigt werden kann, die Interesse an einer Zulassung als bV bekundet haben?

Nein. Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat jetzt das Antragsformular für die Zulassung als bekannter Versender ergänzt und wird ab sofort um freiwillige Angabe der Tonnage (Kapazität) bitten.

6. Wenn ja, wie viel Luftfracht werden die bV schätzungsweise bewältigen können?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Wenn nein, mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung die Flughäfen und Fluglinien auf eine eventuelle erhebliche Zunahme der Menge unsicherer Luftfracht vorbereiten, die dann dort kontrolliert werden muss, um Kapazitätsengpässe und erhebliche Störungen des Luftfrachtverkehrs zu vermeiden?

Alle Frachtsendungen sind vor ihrer Verladung in ein Luftfahrzeug zu kontrollieren, um Manipulationen auszuschließen. Fracht, die nicht von einem bekannten Versender stammt, ist von einem reglementierten Beauftragten zu kontrollieren. Reglementierte Beauftragte sind behördlich zugelassene Stellen, wie z. B. Spediteure, Luftfahrtunternehmen und andere Wirtschaftsunternehmen, die Frachtkontrollen (z. B. Röntgen) durchführen oder Fracht im Rahmen der sicheren Lieferkette von einem bekannten Versender übernehmen. Mit Stand vom 14. Juni 2012 verfügten insgesamt 1 486 Betriebsstätten über eine Zulassung als reglementierter Beauftragter. Die Betriebsstätten der reglementierten Beauftragten befinden sich nicht nur an den Flughäfen, sondern sind im Bundesgebiet verteilt. Nach der Kontrolle sorgt der reglementierte Beauftragte

dafür, dass die Sendungen bis zu ihrer Übergabe an ein Luftfahrtunternehmen vor unbefugten Eingriffen geschützt werden. Das für die Zulassung der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender zuständige LBA unterstützt alle Unternehmen, die eine Zulassung planen, z. B. über Informationskampagnen, Anhörungen der Industrie, Informationen auf der Internetseite des LBA und über die Telefon-Hotline. Um die Aufgabenwahrnehmung zu sichern, hat die Bundesregierung das LBA im Bereich der Luftfrachtsicherheit mit zusätzlichem Personal ausgestattet, siehe Antwort zu Frage 16.

8. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die von ihr in dem „Bericht und Maßnahmenkatalog des interministeriellen Arbeitsstabs Luftfrachtsicherheit...“ vom 8. Dezember 2010 angekündigte beschleunigte behördliche Zulassung der bV umzusetzen?

Um die Aufgabenwahrnehmung zu sichern, hat die Bundesregierung das LBA im Bereich der Luftfrachtsicherheit mit zusätzlichem Personal ausgestattet, siehe Antwort zu Frage 16.

9. Was waren die Ursachen, dass die Zertifizierung der bV zu Beginn dieses Jahres beim LBA ins Stocken geraten ist?
10. Konnten die Probleme behoben werden?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das LBA hat die Anträge auf Zulassung als bekannter Versender seit Jahresbeginn zügig bearbeitet. Es gab bei manchen Unternehmen jedoch Befürchtungen, dass es wegen rechtlicher Überprüfungen der Zulassungsvoraussetzungen zu einer Verzögerung bei dem Zulassungsverfahren kommen könne. Dieses konnte das LBA nicht bestätigen, vgl. hierzu auch die entsprechende Information des LBA auf seiner Internetseite.

11. Welche Erklärung hat die Bundesregierung für das relativ geringe Interesse an einer Zertifizierung als bV?

Die Antragszahlen auf Zulassung als bekannter Versender bleiben zwar – noch – deutlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück, täglich gehen aber weitere Anträge von Unternehmen ein; unvollständige, bisher nicht bescheidfähige Anträge werden vervollständigt. Dem LBA liegen derzeit (Stand: 1. Juli 2012) ca. 4 300 Interessenbekundungen für eine Zulassung als bekannter Versender vor. Nach Angaben der Industrie liegt ein Grund für die Zurückhaltung der Unternehmen bei der Antragstellung darin, dass die Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV) im Rahmen der Luftsicherheitsgesetz-Novelle noch an die europäischen Vorschriften anzupassen ist. Ob eine Zulassung als bekannter Versender oder die Bezahlung der Kontrollen durch reglementierte Beauftragte wirtschaftlicher ist, richtet sich insbesondere nach dem Volumen, das ein Unternehmen als Luftfracht verschickt, nach dem aus Sicherheitsgründen auch für bekannte Versender vorgeschriebenen hohen innerbetrieblichen Organisationsaufwand und nach der Gebührenhöhe.

12. Plant die Bundesregierung, angesichts der zu erwartenden erheblichen Zunahme „unsicherer“ Luftfracht an Flughäfen, die Zulassung zusätzlicher Frachtkontrollmethoden, um mögliche Kapazitätsengpässe und Störungen des Luftfrachtverkehrs durch Staus in der Frachtabfertigung zu vermeiden?

Ja.

13. Wenn ja, welche?

Das LBA plant, Sprengstoffspürhunde und Hundeführer zuzulassen.

14. Wenn nein, wie will die Bundesregierung die Verlagerung von Frachströmen in benachbarte EU-Staaten vermeiden?

Siehe Antwort zu Frage 12.

15. Wann werden, angesichts der Ankündigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesministeriums des Innern, bei einem Fachgespräch auf Initiative des Bundesverbands der Deutschen Industrie e. V. am 16. April 2012, Sprengstoffspürhunde als Kontrollmethode zugelassen und wann können diese als Kontrollmethode im Einsatz sein, und wie viele Sprengstoffspürhunde werden ab dem 25. März 2013 eingesetzt?

Das LBA bereitet derzeit die Zulassung von Sprengstoffspürhunden und Hundeführern vor. Ein genauer Termin, ab wann mit einem Einsatz der Kontrollmethode gerechnet werden kann, steht noch nicht fest. Es ist derzeit nicht absehbar, wie viele Anträge auf Zulassung von Sprengstoffspürhunden und Hundeführern gestellt werden, so dass auch keine Informationen über die Anzahl der Sprengstoffspürhunde, die ab dem 25. März 2013 eingesetzt werden können, vorliegen.

16. Wie und für welche Aufgaben wurden die 450 Planstellen verteilt, die im Haushaltsplan 2011 an neutraler Stelle des Bundehaushaltes zur Verbesserung und Intensivierung der Luftfrachtsicherheit ausgebracht wurden?

17. Wurden diese Stellen voll ausgeschöpft?

18. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hatte in seinen Abschlussberatungen zum Entwurf des Bundeshaushalts 2011 am 11. November 2010 (Bereinigungssitzung) insgesamt 450 durch Haushaltsvermerk qualifiziert gesperrte Planstellen zunächst bei Kapitel 08 04 – Bundeszollverwaltung – ausgebracht.

In seiner 60. Sitzung am 6. Juli 2011 hat der Haushaltsausschuss die 450 Planstellen auf Grundlage eines Antrags der Arbeitsgruppen Haushalt der Fraktionen CDU/CSU und FDP (Ausschussdrucksache 3128) schließlich in der Weise aufgeteilt, dass 177 Planstellen für eine personelle Verstärkung im Bereich der Bundespolizei entspert und nach Kapitel 06 25 umgesetzt wurden. Darüber hinaus

wurden 66 dieser Planstellen zugunsten von Kapitel 12 16 (LBA) sowie vier dieser Planstellen zugunsten von Kapitel 12 01 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS) entsperrt und umgesetzt.

Planstellen im Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern (BMI) und des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) bis zu einem Gesamtumfang von 203 Planstellen (133 Geschäftsbereich BMI; 70 Geschäftsbereich BMF) wurden von der jährlichen gesetzlichen Stelleneinsparung gemäß § 21 Absatz 2 HG 2011 ausgenommen.

Die 177 aus Kapitel 08 04 umgesetzten Planstellen sind vom BMI den Aufgabenfeldern Luftsicherheits-Verbindungsbeamte und Transferfrachtkontrolle an den deutschen Flughäfen gemäß „Fach- und Personalbedarfskonzept zur Umsetzung der Vorschläge des interministeriellen Arbeitsstabes Luftfrachtsicherheit“ zugeordnet worden.

Einschließlich der mit dem Haushalt 2012 bei Kapitel 06 25 mit der Zweckbindung „Luftfrachtsicherheit“ ausgebrachten 89 – zurzeit noch qualifiziert gesperrten – Planstellen, wurde der Bedarf gemäß „Fach- und Personalbedarfskonzept zur Umsetzung der Vorschläge des interministeriellen Arbeitsstabes Luftfrachtsicherheit“ gedeckt.

Ausweislich der Ausschussdrucksache 17(8)3903 (Personalliste B) wurde in seiner 74. Sitzung am 10. November 2011 (Bereinigungssitzung) durch den Haushaltsausschuss beschlossen, die 203 bei Kapitel 08 04 noch nicht entsperrten und damit noch nicht umgesetzten Planstellen „Luftfrachtsicherheit“ wegfallen zu lassen. Der Wegfall dieser 203 Planstellen wurde damit begründet, dass kein Bedarf an diesen Planstellen mehr bestand.

Die für das BMVBS ausgebrachten vier Planstellen werden für die Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten der Luftsicherheit, zur Ausübung der Fachaufsicht über das LBA und für Gremienarbeit (ICAO, ECAC) verwendet, während die für das LBA zugebilligten Planstellen – nach Umwandlung in 57,5 Planstellen/Stellen in den tatsächlich benötigten Wertigkeiten – für zentrale und dezentrale Führungs- und Steuerungsaufgaben eingesetzt werden, die im Rahmen der Gesamtmaßnahme unabdingbar sind. Für die Wahrnehmung der operativen Aufgaben zur Prüfung, Zertifizierung und Kontrolle aller Beteiligten an der sicheren Lieferkette wurden im Bundeshaushalt 2012 daneben weitere 316,5 Planstellen und Stellen bis zum ermittelten Gesamtbedarf von bis zu 374 Planstellen/Stellen für das LBA ausgebracht, die ausschließlich zur Besetzung durch Überhangpersonal des Bundes vorgesehen sind; hiervon sind zurzeit noch 75 Planstellen/Stellen gesperrt.

19. Beabsichtigt die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass seit der Revision der EU-Verordnung zur Luftsicherheit Simulationskammern als Kontrollmethode nicht mehr zugelassen sind, diese kapazitätsstarke, effektive Kontrollmöglichkeit im Rahmen eines EU-Kontrollverfahrens zu testen und sich gegebenenfalls für die Wiederaufnahme in die entsprechende Verordnung einzusetzen?

Ein Testverfahren zur Einführung von Simulationskammern („multi chamber“) wird derzeit vorbereitet. Die Testergebnisse bleiben abzuwarten.

20. Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 19.

