

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Beate Müller-Gemmeke, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Sicherheit im Luftverkehr für Flugreisende und Besatzung**

Der zivile Luftverkehr ist aufgrund der Komplexität der technischen Voraussetzungen und seiner besonderen Schutzlosigkeit im Flugbetrieb im Besonderen auf effektive Sicherheitsvorkehrungen angewiesen. Aufgrund seiner wirtschaftlichen und symbolischen Bedeutung und der Vielzahl möglicher Angriffspunkte ist er darüber hinaus auch verstärkt im Fokus von terroristischen Angriffen und Sabotageakten. Dieser Bedrohungslage müssen sich die Luftverkehrsunternehmen, Flughafensbetreiber und nicht zuletzt die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden stellen.

Zentrales Sicherheitselement für die Sicherheit der Flugreisenden und der Besatzungen sind zunächst die Sicherheitskontrollen am Flughafen. Zuletzt hat der EU-Prüfbericht vom November 2014 gravierende Mängel an der Sicherheitskontrolle des Frankfurter Flughafens festgestellt. Prüfern war es gelungen, gefährliche Teile am Sicherheitspersonal vorbeizuschmuggeln.

Auch Arbeitsschutzmaßnahmen kommen im Luftverkehr eine zentrale Funktion für die Sicherheit zu. Regelungen zum Schutz der Piloten und der Crew dienen letztlich der Sicherheit aller Flugreisenden. Hieraus folgt ein besonderes Gewicht zugunsten des Arbeitsschutzes bei einer Abwägung zwischen wirtschaftlichen und arbeitsschutzrechtlichen Interessen. Besonders sicherheitsrelevant sind die Regelungen zum Schutz vor Übermüdung. Piloten müssen immer häufiger Nachtflüge durchführen. Insbesondere in Mittel- und Nordeuropa findet eine große Zahl der Flüge in der Dämmerung und Dunkelheit statt. Nicht zuletzt aufgrund computeroptimierter Dienstplanerstellung sehen Einsatzpläne immer weniger Regenerationsmöglichkeiten für die Crews vor. Übermüdung und Erschöpfung sind die Folgen dieser vermehrten Nachtarbeit und/oder des akkumulierten Schlafmangels. Einer Umfrage unter den Mitgliedern Bundesverbandes der Verkehrspiloten (Vereinigung Cockpit e. V.) zur Folge, sind mehr als ein Drittel (36 Prozent) der befragten Piloten schon einmal im Cockpit vor Erschöpfung unbeabsichtigt eingeschlafen. 88 Prozent berichteten, nach dem Dienst schon einmal vor Müdigkeit nicht mehr in der Lage gewesen zu sein, noch mit dem Auto nach Hause zu fahren. Trotz dieser Entwicklung wurde im Zuge des Gesetzgebungsprozesses zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission durch die Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission (sog. Fatigue-Verordnung) eine aktive Nachtflugzeit von bis zu elf Stunden als zulässig erklärt. Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen und Expertenempfehlungen, welche anlässlich des Novellierungsprozesses erarbeitet wurden, halten diese Regelung für fehlgewichtig und sicherheitsgefährdend für Besatzungen und Flugreisende.

Weitere Gefährdungspotentiale für die Besatzung und Reisende ergeben sich daraus, dass sich seit einigen Jahren sog. Laserattacken auf Piloten häufen. Im Jahr 2012 wurden dem Luftfahrt-Bundesamt 342 Laserangriffe auf Flugzeuge und Hubschrauber gemeldet, 261 davon fanden im deutschen Luftraum statt. Die Tendenz ist seit Jahren steigend. Bei einer akuten Blendung während des Landevorgangs wird dem Piloten die Sicht vollständig für mehrere Minuten genommen. Daher geht von diesen Laserblendungen ein erhebliches Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr aus. Außer einer strafrechtlichen Sanktionierung sieht das deutsche Recht (anders als in anderen Ländern) keine weitergehenden Beschränkungen, wie zum Beispiel für die Einfuhr, den Verkauf und Besitz von starken Lasern (über 1 Milliwatt), vor, um diese Sicherheitslücke zu schließen.

Wir fragen die Bundesregierung:

#### Flughafensicherheit/Sicherheitskontrollen

1. Auf welche Weise kommt die Bundespolizei ihrer Aufgabe zur Durchführung der Sicherheitskontrollen an deutschen Flughäfen durch eigenes Personal nach (eigene Kontrolltätigkeit, Überwachung, Schulung), und inwieweit wird diese Aufgabe durch private Dienstleister durchgeführt?
2. Wie viele Dienstleistungsunternehmen sind derzeit auf deutschen Flughäfen im Auftrag der Bundesregierung für die Sicherheitskontrolle zuständig, und wie viele Personen sind über diese Unternehmen in der Sicherheitskontrolle tätig?
3. Welche Schulungen werden durch das Bundesministerium des Innern (BMI) und seine nachgeordneten Behörden durchgeführt, um das Personal an den Sicherheitskontrollen der Flughäfen auszubilden?
4. Welchen Umfang haben die Schulungen, und mit welcher Häufigkeit werden sie wiederholt bzw. aktualisiert und angepasst?
5. Welche Voraussetzungen müssen die privaten Dienstleistungsunternehmen (z. B. Zertifizierungen, Qualitätskriterien) und ihr Personal (z. B. Ausbildung, Arbeitserfahrung) erfüllen, um für die Flughafenkontrolle beauftragt werden zu können?
6. Wie häufig finden die Ausschreibungen für die Vergabe der Sicherheitskontrolldienste statt?
7. Welche Konsequenzen wird das Bundesinnenministerium aus den Ergebnissen des EU-Prüfberichts konkret ziehen, sowohl hinsichtlich ihrer eigenen polizeilichen Arbeit als auch im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit den privaten Sicherheitsdienstleistern und Flughafenbetreibern?

#### Nachtflugzeiten

8. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Funktionsweise und Sicherheit der eingeführten Fatigue-Risk-Management-Systems (FRMS) bei deutschen Airlines effektiv kontrollieren und fortwährend überwachen zu können?
9. Wird die Bundesregierung, nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen, den nationalen Umsetzungsspielraum ausschöpfen und gegebenenfalls gemeinsam mit anderen mittel- und nordeuropäischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union kürzere Nachtflugzeiten für die nationalen Luftverkehrsunternehmen festlegen?

10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die sog. EU-Fatigue-Verordnung keine Vollharmonisierung vorsieht (vgl. Erwägungsgrund 4 der Verordnung (EU) Nr. 83/2014) und die Bestimmungen über die Arbeitszeit und dienstfreien Tage, wie sie in der Richtlinie 2000/79/EG des Rates festgelegt sind, unberührt lässt, für den nationalen Umsetzungsprozess?

#### Laserattacken

11. Prüft oder plant die Bundesregierung gesetzliche Änderungen (beispielsweise eine Änderung des Waffengesetzes, Einfuhr-, Verkaufs- oder Führungsverbote), um weitergehenden Schutz von Piloten vor Laserattacken zu gewährleisten, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

#### Gefahr durch Drohnen

12. Prüft oder plant die Bundesregierung gesetzliche Regelungen, um Piloten vor Kollisionen mit zivilen Drohnen jeglicher Größe zu schützen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 28. Januar 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

