

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Dr. Petra Sitte, Kersten Steinke, Frank Tempel, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Luftsicherheit und Frachtkontrollen

Nachdem Ende Oktober 2010 Sprengsätze in Luftfrachtpaketen auch über deutsche Flughäfen versendet werden konnten, kündigte der Bundesminister des Innern, Dr. Thomas de Maizière, Maßnahmen auf europäischer Ebene sowie auf Bundesebene zur Verbesserung der Sicherheit bei der Luftfracht an. Während die in der Diskussion um die Sendungen geäußerten Überlegungen, das Luftsicherheitsgesetz zu überarbeiten, den Speditionen die Verantwortung über die Luftfrachtkontrolle zu entziehen oder Kompetenzen vom Luftfahrtbundesamt an die Bundespolizei zu übertragen, offenbar nicht weiterverfolgt wurden, wurde auf der Ebene der Europäischen Union (EU) ein Aktionsplan vorgelegt, der sich auf eine Vereinheitlichung von Regeln sowie einen verbesserten Informationsaustausch konzentriert. Am von staatlicher Kontrolle weitgehend unbehelligten System der „sicheren Lieferkette“, von der die Deutsche Polizeigewerkschaft noch im März 2011 sagte, es habe sie „nie gegeben“ (Polizeispiegel 3/2011), wurde nichts geändert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist der derzeitige Güterumschlag an deutschen Flughäfen insgesamt?
2. Wie viel Prozent der auf Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland umgeschlagenen Luftfracht wird an den Flughäfen überprüft?
3. Wie groß ist der Anteil an der mit dem Status „Sicher“ deklarierten Luftfracht, der außerhalb der Flughäfen durch reglementierte Beauftragte überprüft wurde bzw. von bekannten Versendern oder geschäftlichen Versendern stammt?
4. Durch wen erfolgen Luftfrachtkontrollen an den Flughäfen (bitte, wenn möglich, nach Anteil Behördenmitarbeiter, Angestellte privater Unternehmen, sonstige, mit der Kontrolle beauftragte Personen aufschlüsseln)?
5. Wer bestimmt die Transferfracht, die im Rahmen der Stichprobenkontrolle kontrolliert werden soll?
6. Wie viele nationale Qualitätskontrollen hat es bislang bei der Kontrolle der Transferfracht gegeben, und welche Ergebnisse haben diese jeweils erbracht (bitte entsprechend aufschlüsseln)?
7. Wie hat sich die bisherige Zusammenarbeit von Bundespolizei und Zoll bei der Auswahl und Überprüfung von Transferfracht auf die tatsächlichen Transferfrachtkontrollen ausgewirkt, und welche Erkenntnisse konnten daraus gewonnen werden?

8. In welchem Umfang wurden die bei der Bundespolizei geschaffenen Stellen für die Kontrolle von Transferfracht auch tatsächlich für entsprechende Funktionen auf den Flughäfen verwendet?
9. Wie viele Unternehmen sind derzeit als bekannte Versender und reglementierte Beauftragte registriert?
10. Wie viele Kontrollen hat das Luftfahrtbundesamt pro Jahr seit dem Jahr 2007 bei reglementierten Beauftragten durchgeführt, wie viele Verstöße gegen Verordnungen wurden dabei festgestellt, und welche Folgen hatten diese Verstöße jeweils für die Unternehmen bzw. beteiligten Personen (bitte jeweils nach Jahren und Fällen aufschlüsseln)?
11. Wie vielen reglementierten Beauftragten wurden seit dem Jahr 2007 die Zulassung entzogen, und wie viel Fracht haben diese Unternehmen jeweils bis zum Entzug der Zulassung pro Jahr durchschnittlich per Luftfracht befördert?
12. Wie viele Kontrollen hat das Luftfahrtbundesamt pro Jahr seit dem Jahr 2007 bei bekannten Versendern durchgeführt, wie viele Verstöße gegen Verordnungen wurden dabei festgestellt, und welche Folgen hatten diese Verstöße jeweils für die Unternehmen bzw. beteiligten Personen (bitte jeweils nach Jahren und Fällen aufschlüsseln)?
13. Wie vielen bekannten Versendern wurden seit dem Jahr 2007 die Anerkennung entzogen, und wie viel Luftfracht haben diese Unternehmen jeweils bis zum Entzug der Zulassung pro Jahr durchschnittlich aufgegeben?
14. Wie hoch ist der Anteil der Kontrollen (nach den Fragen 10 und 12), die keine Beanstandung ergeben haben (bitte nach Jahren auflisten)?
15. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die in den letzten fünf Jahren stattgefundenen Kontrollen von EU-Inspektoren bei den in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und geschäftlichen Versendern?
16. Wie wird im Rahmen der „sicheren Lieferkette“ sichergestellt, dass solche Lieferungen bei ihrem Zwischentransport durch Subunternehmer auf dem Landweg zum Flughafen den sicheren Status durchgängig behalten?
 - a) Wie und durch wen werden solche Subunternehmen überprüft?
 - b) Wie viele Kontrollen von für den Transport beauftragten Subunternehmen haben seit dem Jahr 2007 jährlich durch wen stattgefunden, und bei wie vielen dieser Kontrollen wurden Sicherheitsmängel festgestellt?
17. Aus welchem Grund dürfen Sendungen von geschäftlichen Versendern nicht als Fracht in Passagierflugzeugen transportiert werden?
18. Welchen Optimierungsbedarf sieht die Bundesregierung beim System der „sicheren Lieferkette“, also der Übertragung der Verantwortung für die Sicherheit von Sendungen an Spediteure und Hersteller, und inwieweit ersetzt dieses System die Überprüfung von Luftfracht durch staatliche Sicherheitsbehörden im Rahmen ihrer hoheitlichen Aufgabenerfüllung?
19. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung nach den Paketbombenfundem im Jahr 2010 ergriffen, um die Luftfrachtsicherheit zu erhöhen?
20. Welche Elemente des EU-Aktionsplans vom 2. Dezember 2010 sind mit welchen Konsequenzen für die Luftsicherheit in der Bundesrepublik Deutschland erfolgreich umgesetzt worden, und welche nicht (bitte auflisten)?

21. Wie viele Stellen für Luftfrachtsicherheitsverbindungsbeamte der Bundespolizei wurden nach dem Fund der Sprengsätze aus dem Jemen im Jahr 2010 für den Einsatz auf ausländischen Risikoflughäfen eingerichtet bzw. vorgesehen?
22. Wie viele Bundespolizisten sind davon heute tatsächlich in welchem Land im Einsatz?
23. Wie stellt sich die Personalentwicklung im Bereich der Luftsicherheit beim Zoll, bei der Bundespolizei, beim Luftfahrt-Bundesamt und bei anderen beteiligten Behörden und Ministerien seit Ende 2010 dar (bitte im zeitlichen Verlauf nach neu geschaffenen Stellen, entsperreten Stellen und unbesetzten Stellen aufschlüsseln)?
24. Wie hoch ist derzeit der Personalfehlstand im Bereich der Frachtkontrolle (bitte nach Flughäfen aufschlüsseln)?
25. Wie wurde die Luftfrachtkontrolle an deutschen Flughäfen technisch und methodisch seit Oktober 2010 verstärkt (z. B. neue Technologien bzw. Geräte, Sprengstoffspürhunde etc., bitte quantifizieren und nach den Einsatzorten auflisten)?
26. Wie hoch sind die seit Ende 2010 entstandenen Mehrkosten für schärfere Kontrollen und bessere Technik (bitte pro Jahr aufschlüsseln), und zu welchem Ergebnis ist die Anfang 2011 bekannt gemachte Prüfung der Einführung einer staatlichen Frachtsicherheitsgebühr (www.welt.de vom 20. Februar 2011 „De Maizière prüft Sicherheitsabgabe auf Luftfracht“) durch das Bundesministerium des Innern gekommen?
27. Wo sieht die Bundesregierung im Bereich der Luftfrachtsicherheit derzeitig Verbesserungspotenzial, und welche Maßnahmen plant sie oder hat sie eingeleitet, um die Sicherheit im Luftfrachtverkehr zu erhöhen?

Berlin, den 24. März 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

