

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Wolfgang Gehrcke, Annette Groth, Ulla Jelpke, Petra Pau, Dr. Petra Sitte, Jörn Wunderlich und der Fraktion DIE LINKE.

Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission wegen unzureichender Überwachung von Sicherheitskontrollen an Flughäfen

Vor kurzem hat die Fraktion DIE LINKE. eine Parlamentarische Anfrage mit Bezug auf die bei EU-Kontrollen entdeckten gravierenden Sicherheitsmängel am Flughafen Frankfurt sowie langen Wartezeiten an den Personenkontrollen, unter anderem in Düsseldorf, gestellt. In ihrer Antwort auf Bundestagsdrucksache 18/4861 hat die Bundesregierung eingeräumt, dass die Ergebnisse der EU-Kontrollen alarmierend seien, und angekündigt, die nationalen Qualitätskontrollmaßnahmen zu überprüfen (Antwort zu Frage 4) – eine große Herausforderung in Anbetracht dessen, dass die Bundesregierung vorgibt, nicht einmal zu wissen, wie sich die durchschnittlichen Wartezeiten für Passagiere an den in Verantwortung der Bundespolizei stehenden Personenkontrollstellen darstellen (vgl. Antwort zu Frage 7) oder wie sich eine Kontrollmethode (körperscanner- oder metalldetektorgestützte Kontrollspur) auf die Abfertigungszeiten (Antwort zu Frage 15) und damit auch auf die Arbeitsbelastung von Luftsicherheitsassistenten auswirkt.

Auf die Frage nach bundesweiten Konsequenzen aus dem EU-Prüfbericht zu Frankfurt, antwortet die Bundesregierung außerdem: „Die von der EU-Kommission festgestellten Sicherheitsmängel betreffen ausschließlich den Flughafen Frankfurt. Es lassen sich von den Ergebnissen in Frankfurt keine Rückschlüsse für die anderen Flughäfen ziehen“ (Antwort zu Frage 3). Dies sieht die Europäische Kommission offenbar anders, die in ihrer Pressemitteilung vom 28. Mai 2015 bekannt gegeben hat, dass sie die Bundesrepublik Deutschland wegen unzureichender Überwachung von Sicherheitskontrollen an Flughäfen vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) verklagt. Trotz Aufforderung seitens der Europäischen Kommission, sich an EU-Recht zu halten, habe die Bundesrepublik Deutschland „jedoch die erforderlichen Maßnahmen nicht eingeleitet und ist folglich nicht in der Lage dafür zu sorgen, dass potenzielle Sicherheitsmängel an allen deutschen Flughäfen zügig erkannt und behoben werden“ (Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 28. Mai 2015).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann hat das Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland begonnen, bzw. wann ist das Auskunftersuchen gemäß Artikel 258 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union eingegangen, und wie hat die Bundesregierung darauf reagiert?
2. Wann ist die begründete Stellungnahme der Europäischen Kommission mit welchen Forderungen und Fristen bei der Bundesregierung eingegangen?

3. Hat die Bundesregierung nach Eingang der begründeten Stellungnahme Maßnahmen eingeleitet?
Wenn ja, welche Maßnahmen waren dies konkret, zu welchem Zeitpunkt, und an welchem Ort?
Wenn nein, warum nicht?
4. Ist die Bundesrepublik Deutschland nach Auffassung der Bundesregierung dieser Stellungnahme innerhalb der von der Europäischen Kommission gesetzten Frist vollumfänglich nachgekommen?
Wenn ja, inwiefern?
Wenn nein, in welchen Punkten ist sie der Stellungnahme nicht nachgekommen?
5. Was hat die Bundesregierung konkret getan, um eine Klage der Europäischen Kommission vor dem EuGH abzuwenden, und wie begegnet die Bundesregierung dem Vorwurf der EU, nicht in der Lage zu sein, „dafür zu sorgen, dass potenzielle Sicherheitsmängel an allen deutschen Flughäfen zügig erkannt und behoben werden“?
6. Was unternimmt die Bundesregierung derzeit, um zukünftig sicherzustellen, dass in der Bundesrepublik Deutschland an allen Flughäfen alle Maßnahmen der Luftsicherheit gemäß EU-Recht regelmäßig überprüft werden?
7. Auf welchen Auskünften welcher konkreten Einrichtung oder Behörde basiert die Aussage der Bundesregierung „Nach Einschätzung der Europäischen Kommission entsprechen die ergriffenen Korrekturmaßnahmen den Empfehlungen der Inspektoren der Europäischen Kommission“ (Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 18/4861), und ist der Bundesregierung eine Änderung dieser Auffassung seitens der Europäischen Kommission mitgeteilt worden?
8. Welche der EU-Kontrollen an bundesdeutschen Flughäfen haben, neben Frankfurt, seit dem Jahr 2010 ebenfalls zu Beanstandungen geführt, und wie schwerwiegend waren nach Einschätzung der Bundesregierung bzw. der örtlichen Direktionen der Bundespolizei jeweils die festgestellten Mängel (dass die detaillierten Ergebnisse der EU-Inspektionen laut Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 18/4861 als EU-Verschlussachen eingestuft sind, ist den Fragestellern bekannt)?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass gut 100 Prozent der Luftsicherheitsassistenten auf Flughäfen im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei die Rezertifizierung bestehen (Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 18/4861), und welchen Änderungsbedarf sieht sie im Hinblick auf den Schwierigkeitsgrad der im Rahmen des Rezertifizierungsverfahrens zu bewältigenden Aufgaben?
10. Wurde der Schwierigkeitsgrad der Testbilder für das Rezertifizierungsverfahren jemals gesenkt, und wenn ja, wie oft, und auf wessen Veranlassung?
11. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Schwierigkeitsgrad der im Rezertifizierungsverfahren eingesetzten Testbilder den Anforderungen im Realeinsatz entspricht (bitte begründen)?
12. Wann wurde die Erfassung der Wartezeiten für Passagiere an den Kontrollspuren für Körperscanner eingestellt, aus welchem Grund, und auf wessen Veranlassung geschah dies (vgl. Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/4861)?

13. Ist die durchschnittliche Wartezeit für Passagiere an den Sicherheitskontrollen nach Auffassung der Bundesregierung für die hoheitliche Aufgabenerfüllung nicht relevant, und aus welchem Grund erhebt sie diese Daten nicht, die nach Auffassung der Fragesteller durchaus Aufschluss über die Funktion und die Aus- und ggf. Überlastung von Personenkontrollen geben, die im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei liegen?
14. Wie haben sich auf Flughäfen im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei die Durchlaufzahlen pro Stunde an den Torsonden, Körperscannern und Röntgengeräten, die nach Informationen der Fragesteller elektronisch erfasst werden, in den letzten sechs Monaten durchschnittlich entwickelt (bitte monatlich und nach Flughäfen aufschlüsseln)?
15. Wie haben sich die Passagierdurchsatzzahlen an den Kontrollspuren, die nach Informationen der Fragesteller unter anderem von den Flughafenbetreibern statistisch erfasst werden und den Bundespolizeidienststellen zur Verfügung stehen, in den letzten sechs Monaten durchschnittlich entwickelt (bitte monatlich und nach Flughäfen und, wenn möglich, Torsondenspuren und Körperscannerspuren aufschlüsseln), und welche Gründe gibt es nach Auffassung der Bundesregierung für diese Entwicklung?
16. Seit wann besteht der durch die Umsetzung von EU-Vorgaben bedingte personelle Mehrbedarf an den Kontrollstellen (vgl. Antwort zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/4861), wie stellt sich dieser dar (bitte nach ungedecktem Bedarf an Personenstunden pro Flughafen im Monat aufschlüsseln), wann rechnet die Bundesregierung damit, dass die „umfangreichen Ausbildungen“ (ebenda) abgeschlossen sind, und wer macht solange den Job?
17. Wie viele Kontrollstunden hat die Bundespolizei in den letzten zwölf Monaten an Flughäfen in ihrem Zuständigkeitsbereich bestellt, und wie viele davon wurden geleistet (bitte je Flughafen monatlich nach bestellten Kontrollstunden und geleisteten Kontrollstunden auflisten)?
18. Ist die Prüfung, um wie viele Körperscanner welche Flughäfen aufgerüstet werden sollen, mittlerweile abgeschlossen (vgl. Antwort zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 18/1880), und kann die Bundesregierung mittlerweile beziffern, welche Kosten insgesamt für die Einführung von Körperscannern als Kontrollstandard in der Bundesrepublik Deutschland entstehen (bitte nach Flughafen, Anzahl der Geräte und Kosten aufschlüsseln)?
19. Auf welchen Durchschnittswert hat sich die Prozesszeit für einen Kontrollvorgang durch Körperscanner bis heute verkürzt (vgl. Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/1880)?
20. Wie stellt sich die durchschnittliche Prozesszeit für einen Kontrollvorgang durch eine Metalldetektorschleuse dar?
21. Wie haben sich die Detektionsergebnisse der an deutschen Flughäfen eingesetzten Körperscanner im Vergleich zum Ende der Hamburger Erprobungsphase im Jahr 2011 (unnötige Alarmer bei 49 Prozent der Kontrollen, 5 Prozent Fehlalarme, 15 Prozent berechnigte Alarmer – vgl. Bundestagsdrucksache 17/7269) entwickelt (bitte aktuellen Stand nach unnötigen Alarmen, Fehlalarmen sowie berechnigten Alarmen aufschlüsseln)?
22. Wenn keine aktuellen Durchschnittswerte zur Detektionsleistung der eingesetzten Scanner vorliegen, wie stellte sich die Anzahl der unnötigen Alarmer, der Fehlalarmen sowie der berechnigten Alarmer vor bzw. bei Beginn des regulären Einsatzes der Geräte im Jahr 2012 in Frankfurt am Main, Düsseldorf, Stuttgart, Hamburg, Berlin-Schönefeld und München dar?

23. Wenn keine Zahlen zu den Fragen 19 bis 22 vorliegen, wie kann die Bundesregierung nachvollziehbar beurteilen, ob sich die Körperscanner für die Kontrolle von Fluggästen eignen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/7269) und ob sie „leistungsfähig“ seien (Bundesminister des Innern, Dr. Thomas de Maizière, in der Süddeutschen Zeitung am 17. Mai 2010)?

Berlin, den 15. Juni 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion