

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Irene Mihalic, Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Luise Amtsberg, Volker Beck (Köln), Katja Keul, Renate Künast, Monika Lazar, Özcan Mutlu, Dr. Konstantin von Notz, Hans-Christian Ströbele und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen für ein sicheres Reisen

Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen sind europaweit in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ergänzenden EU-Rechtsakten festgelegt. Das europäische Recht enthält dabei unter anderem auch Vorgaben zur Durchführung von Luftsicherheitskontrollen sowie für die Aus- und Fortbildung des hierbei zum Einsatz kommenden Personals. Das Luftfahrtbundesamt und Presserecherchen haben in diesem Zusammenhang bei deutschen Flughäfen jedoch immer wieder erhebliche Defizite im Bereich der Flughafensicherheit ermittelt (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4610). Auch seitens der Europäischen Kommission wurde beklagt, dass gemeinsame Grundstandards für die Luftsicherheit nicht eingehalten wurden. In mindestens einem Fall hat die Europäische Kommission darauf gestützt sogar Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland eingereicht (vgl. Rechtssache C-481/15).

Die erhobenen Sicherheitsbedenken betrafen dabei auch bereits seit langem das System der „sicheren Lieferkette“ (vgl. Polizeispiegel 3/2011, Seite 12). Wirksame Sicherheitsvorkehrungen in diesem Bereich sind jedoch nicht zuletzt deshalb wichtig, weil die Luftfracht zu einem erheblichen Teil als Zuladung in Passagiermaschinen transportiert wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit wurde die Wirksamkeit von Sicherheitsmaßnahmen an deutschen Flughäfen durch das Luftfahrtbundesamt und die Europäische Kommission seit dem 1. Januar 2015 überprüft?
2. Inwieweit wurden bei Überprüfungen gemäß Frage 1 Defizite festgestellt, und, wenn ja, in welchen Bereichen, und wie bewertet die Bundesregierung diese heute?
3. Welche Akteure sollen nach den, auf der Sondersitzung des Luftsicherheitsausschusses der Europäischen Union (EU) vom 31. März 2016 behandelten, Best-practice-Vorschlägen, regelmäßig Informationen austauschen, damit für den jeweiligen Flughafenbereich rechtzeitig örtliche Gefährdungsbewertungen zur Identifizierung von zu ergreifenden risikobasierten Gegenmaßnahmen erstellt werden können?

4. Inwiefern bestehen nach Einschätzung der Bundesregierung Überschneidungen hinsichtlich der Aufgaben, die unterschiedliche Sicherheitsbehörden im Flughafenbetrieb tatsächlich übernehmen, und welche Auswirkungen hat dies auf die Arbeit der Behörden Bundespolizei, Landespolizei, Zoll, Bundeskriminalamt, dem Zollkriminalamt und Landeskriminalamt vor Ort?
5. Inwiefern sprechen aus Sicht der Bundesregierung gerade im Hinblick auf die Flughafensicherheit bestimmte Erwägungen dafür, den Zollfahndungsdienst und das Zollkriminalamt dem Bundesministerium des Innern zu unterstellen oder deren Aufgaben im Bereich der Flughafensicherheit auf andere Behörden zu übertragen?
6. Inwiefern erfolgen nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßig europaweite Ausschreibungen in den Bereichen Passagier- und Gepäckkontrollen, Frachtkontrollen, Schutz des Flughafengeländes, Personal- und Warenkontrollen, Beschaffung von Kontrolltechnik sowie Sicherheits- und Zuverlässigkeitsüberprüfungen?
7. Welche Qualitätskriterien sorgen nach Einschätzung der Bundesregierung dafür, dass im Rahmen der Ausschreibungsverfahren gemäß Frage 6 nur hinreichend seriöse und leistungsfähige Anbieter den Zuschlag bekommen?
8. Inwiefern ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch entsprechende Ausbildungsinhalte eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen den Beschäftigten privater Sicherheitsdienste und den Beschäftigten von Sicherheitsbehörden gewährleistet, und sind der Bundesregierung Zwischenfälle bekannt, die auf mögliche Defizite im Einzelfall hinsichtlich der Kommunikation, Einbindung oder Übergabe sicherheitsrelevanter Sachverhalten hindeuten?
9. Inwiefern erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung bei deutschen Flughäfen eine behördliche Überprüfung, ob die gemäß § 17 Absatz 2 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes notwendige Wiederholungsüberprüfung rechtzeitig durchgeführt wurde?
10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Fluktuation bei Beschäftigten von privaten Sicherheitsdiensten in den Bereichen Passagier- und Gepäckkontrolle, und welche Implikationen ergeben sich daraus nach Einschätzung der Bundesregierung für die Wirksamkeit von Überprüfungen zum Zweck der Gewährleistung der Sicherheit am Flughafen?
11. Inwiefern kann es nach Kenntnis der Bundesregierung dazu kommen, dass bei Fluggastkontrollen Personal eingesetzt wird, das nicht zuverlässigkeitsüberprüft ist oder keine beschäftigungsbezogene Überprüfung durchlaufen hat?
12. Bei wie vielen Mitarbeitern von privaten Sicherheitsfirmen wurde die Qualifizierung im Bereich der Gepäck- und Passagierkontrolle durch öffentliche Haushalte jeweils in den Jahren 2010 bis 2015 bezuschusst?
Auf welche jährliche Summe beliefen sich diese Zuschüsse?
13. Inwiefern gewährleistet eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gegenüber einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung ein höheres Maß an Sicherheit, und auf welchen Erkenntnissen und/oder konkreten Erfahrungen basiert diese Einschätzung?
14. Mit welchen Mehrkosten ist zu rechnen, wenn im Anwendungsbereich des Luftsicherheitsgesetzes das Institut der beschäftigungsbezogenen Überprüfung allgemein durch obligatorische Zuverlässigkeitsüberprüfungen ersetzt wird, und inwiefern soll dabei nach Ansicht der Bundesregierung das Kostendeckungsprinzip gelten?

15. Wie bewertet die Bundesregierung die bestehende Praxis der Identitätsfeststellung bei Bordkarteninhabern an deutschen Flughäfen, und inwiefern gibt es aus Sicht der Bundesregierung Anlass über mögliche Änderungen der bisherigen Praxis nachzudenken?

Berlin, den 18. Oktober 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

