

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP**

### **Luftsicherheitskontrollen und Personenkontrolltechnik**

Eine entscheidende Voraussetzung für die Sicherheit im Luftverkehr ist die Fähigkeit, äußere Bedrohungen und Gefahren jederzeit abzuwehren. Der zukünftige Anstieg an Passagieren stellt die Sicherheitsinfrastruktur jedoch vor eine enorme Herausforderung. Der Durchsatz der Kontrollstellen an deutschen Flughäfen ist bereits heute deutlich geringer als in anderen EU-Mitgliedsländern. Eine Kapazitätserweiterung ist mit der derzeitigen Sicherheitsinfrastruktur kaum zu bewältigen (vgl. [www.faz.net/aktuell/rhein-main/wirtschaft/richtig-schlecht-kommentar-zu-kontrollen-am-flughafen-frankfurt-15667089.html](http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/wirtschaft/richtig-schlecht-kommentar-zu-kontrollen-am-flughafen-frankfurt-15667089.html); [www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/challenges-of-growth-2018.pdf](http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/challenges-of-growth-2018.pdf)). Es müssen daher nach Ansicht der Fragesteller grundlegende Änderungen in Struktur aber auch Technik in der Abfertigung erfolgen, um Reisenden künftig lange Wartezeiten und Verzögerungen im Flugbetrieb zu ersparen.

Das Pilotprojekt „Easy Security“ vom Bundesministerium des Inneren (BMI) und dem Bundesverband Deutscher Luftverkehrswirtschaft (BDL) am Flughafen Köln/Bonn beweist, dass die Durchlaufzahlen um bis zu 100 Prozent angehoben werden können. Jeder Passagier kann selbst sein Tempo bestimmen und bei Bedarf seinen Vordermann überholen. Allein vergabe- und vertragsrechtliche Probleme mit dem Bundesbeschaffungsamt des BMI verhindern den Einsatz dieses erfolgversprechenden Systems. Nur wenige Hersteller von Personenkontrolltechnik sind vom Bundesbeschaffungsamt als zugelassen gelistet (vgl. [www.koeln-bonn-airport.de/presse/pressemitteilungen/nrw-verkehrsminister-hendrik-wuest-besucht-easy-security.html](http://www.koeln-bonn-airport.de/presse/pressemitteilungen/nrw-verkehrsminister-hendrik-wuest-besucht-easy-security.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Risikobewertung liegt der Liste des Bundesbeschaffungsamtes des BMI für zugelassene Personenkontrolltechnik zugrunde?

2. Wann wurde diese Liste mit zulässigen Herstellern für Personenkontrolltechnik das letzte Mal evaluiert?
3. Wie oft wurde eine Risikobewertung von Personenkontrolltechnik durchgeführt?  
In welchem Intervall wird diese Risikobewertung durchgeführt?
4. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung aus der Überprüfung der Personenkontrolltechnik vor?
5. Mit welchen Herstellern von Personenkontrolltechnik wurde ein Liefervertrag abgeschlossen?  
Welche Vertragslaufzeit wurde mit den Vertragspartnern vereinbart?
6. Ist das Ende der Vertragslaufzeiten deckungsgleich mit dem Evaluierungszeitraum der Risikobewertung, sodass etwaige Veränderungen bei der Erstellung zugelassener Personenkontrolltechnik berücksichtigt werden können?
7. Welche Hersteller von Personenkontrolltechnik wurden von der Bundesregierung nicht in die Liste der zugelassenen Geräte mit aufgenommen, die aber von der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 gedeckt werden?
8. Welche Kriterien müssen von den Herstellern erfüllt werden, um vom Bundesbeschaffungsamt des BMI für Personenkontrolltechnik zugelassen zu werden?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die vertrags- und vergaberechtliche Entwicklung rund um den Einsatz von „Easy Security“ am Flughafen Köln/Bonn?  
Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus etwaigen Verhandlungen?
10. Plant die Bundesregierung eine Wiederaufnahme des Tests von „Easy Security“ am Flughafen Köln/Bonn in anderer Form?
11. Wann kann mit der Veröffentlichung der Auswertungen aus dem Projekt: „Prozessoptimierung der Passagiersteuerungs- und Sicherheitskontrollverfahren“ gerechnet werden?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, unbegleitete aufgegebenes Gepäck, solange es geeigneten Sicherheitskontrollen unterzogen wird, zu befördern, um lange Entladezeiten und Verzögerungen zu vermeiden (Verordnung (EG) Nr. 300/2008 5.3.2)?
13. Gelten die derzeitigen Überprüfungen sämtlicher Gepäckstücke hierbei nach Kenntnis der Bundesregierung bereits als „geeignete Sicherheitskontrolle“?  
Werden unbegleitete Gepäckstücke einer intensiveren Sicherheitsüberprüfung unterzogen?
14. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass Fluggesellschaften wegen hohem Handgepäckaufkommen eine Mitschuld an derzeitigen Verspätungen haben?
15. Wie begründet die Bundesregierung diese Haltung im Hinblick auf gleiche Entwicklungen im EU-Ausland?

Berlin, den 10. Oktober 2018

**Christian Lindner und Fraktion**