

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU**

#### **– Drucksache 20/2443 –**

### **Passagiersicherheitskontrollen am Flughafen Hamburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Aktuell nimmt der Luftverkehr national und international wieder zu. Angesichts der zu erwartenden Reisewelle im Sommer und des damit einhergehenden höheren Fluggastaufkommens muss sichergestellt werden, dass die Prozesse am Flughafen Hamburg reibungslos ablaufen, beispielsweise bei den Passagiersicherheitskontrollen. Nur so kann das Potenzial des Flughafens ausgeschöpft werden.

1. Wie lange betrug die durchschnittliche Wartezeit bei den Passagiersicherheitskontrollen am Hamburg Airport in den Jahren 2011 bis 2019 (bitte pro Jahr angeben)?
2. Wie lange betrug die durchschnittliche Wartezeit bei den Passagiersicherheitskontrollen am Hamburg Airport in den Jahren 2020 und 2021 (bitte pro Jahr angeben)?
3. Wie lange betrug die durchschnittliche Wartezeit bei den Passagiersicherheitskontrollen am Hamburg Airport im Jahr 2022 (Stichtag: 1. Juni 2022; bitte pro Monat angeben)?
4. Wie lange betrug die Wartezeit am Hamburg Airport bei den Passagiersicherheitskontrollen in den Tagesspitzen in den Jahren 2011 bis 2019 (bitte pro Jahr angeben)?
5. Wie lange betrug die Wartezeit am Hamburg Airport bei den Passagiersicherheitskontrollen in den Tagesspitzen in den Jahren 2020 und 2021 (bitte pro Jahr angeben)?
6. Wie lange betrug die Wartezeit am Hamburg Airport bei den Passagiersicherheitskontrollen in den Tagesspitzen im Jahr 2022 (Stichtag: 1. Juni 2022; bitte pro Monat angeben)?

Die Fragen 1 bis 6 werden gemeinsam beantwortet.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern und für Heimat vom 7. Juli 2022 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Der Bund ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß § 5 des Luftsicherheitsgesetzes am Flughafen Hamburg zuständig. Die räumliche Zuständigkeit für die Durchführung der Fluggast- und Handgepäckkontrollen beschränkt sich dabei auf die Fläche der Luftsicherheitskontrollstellen. Wartezeiten vor der Luftsicherheitskontrolle werden durch die Flughafen Hamburg GmbH erhoben. Die erbetenen statistischen Daten liegen der Bundespolizei daher nicht vor.

7. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren in den Jahren 2011 bis 2019 für Passagiersicherheitskontrollen am Hamburg Airport angestellt (bitte pro Jahr angeben)?
8. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren in den Jahren 2020 und 2021 für Passagiersicherheitskontrollen am Hamburg Airport angestellt (bitte pro Jahr angeben)?
9. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind im Jahr 2022 (Stand: 1. Juni 2022) für Passagiersicherheitskontrollen am Hamburg Airport angestellt?

Die Fragen 7 bis 9 werden im Folgenden zusammengefasst beantwortet.

Die Datenlage reicht aufgrund von Löschfristen nur bis zum Jahr 2017 zurück.

Die Personalzahlen schlüsseln sich wie folgt auf:

| Jahr<br>(Stand: 1. Januar) | Luftsicherheitsassistentinnen und<br>-assistenten der Sicherheitsdienstleister | Luftsicherheitsassistentinnen und<br>-assistenten des Bundes |
|----------------------------|--|--|
| 2017                       | 767  | 40   |
| 2018                       | 791  | 40   |
| 2019                       | 782  | 39   |
| 2020                       | 667  | 38   |
| 2021                       | 640  | 36   |
| 2022                       | 636  | 32   |

Bei der privaten Sicherheitsdienstleisterin sind Rekrutierungsmaßnahmen angelaufen; wegen des ausgeschöpften Arbeitsmarktpotentials, der Notwendigkeit der Zuverlässigkeitsprüfung, der Schulung (ca. 266 Stunden) und der anschließenden Prüfung zur Beleihung dauern diese Maßnahmen aber einige Monate.

10. Wie viele offene Stellen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich Passagiersicherheitskontrollen gab es am Hamburg Airport in den Jahren 2011 bis 2021 (bitte pro Jahr angeben)?  
Wie viele offenen Stellen sind es im Jahr 2022 (bitte pro Monat angeben)?

Beim Bund gibt es keine offenen Stellen für Luftsicherheitsassistenten (Luft-Ass). Neben einer geringen Anzahl an Bundespolizeiangeestellten kommen für die Sicherheitskontrollen vor allem beliehene Mitarbeitende eines privaten Sicherheitsdienstleisters zum Einsatz. Der Sicherheitsdienstleister plant hierbei das erforderliche Personal zur Aufgabenerledigung selbst ein, dies umfasst auch die Schaffung von Teil- oder Vollzeitstellen. Die Bundespolizei geht von einem Mehrbedarf von etwa 50 beliehenen LuftAss als Vollzeitäquivalente aus. Grundsätzlich ist der Sicherheitsdienstleister vertraglich verpflichtet, selbst eine Personalplanung vorzunehmen.

11. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich Passagiersicherheitskontrollen wurden am Hamburg Airport in den Jahren 2011 bis 2022 entlassen (bitte pro Jahr angeben)?

Der Bund hat keine Luftsicherheitsassistentinnen oder Luftsicherheitsassistenten entlassen. Für die Sicherheitskontrollen kommen vor allem beliehene Mitarbeitende eines privaten Sicherheitsdienstleisters zum Einsatz. Durch die Bundespolizeidirektion Hamburg kann keine Angabe zur Anzahl der jährlich entlassenen Mitarbeitenden bei den seit dem Jahr 2011 beauftragten Sicherheitsunternehmen Deutscher Schutz- und Wachdienst GmbH + Co. KG, I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE + Co. KG sowie FraSec Luftsicherheit GmbH getätigt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass es in allen Bereichen des Arbeitsmarktes durch Erreichen der Renteneintrittsgrenze sowie persönlichen Änderungen der Lebensumstände zu einer natürlichen Abnahme der Anzahl des Personals in allen Arbeitsbereichen kommt.

12. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich Passagiersicherheitskontrollen sind am Hamburg Airport in den Jahren 2011 bis 2019 durchschnittlich pro Monat aus gesundheitlichen Gründen ausgefallen (bitte pro Jahr angeben)?
13. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich Passagiersicherheitskontrollen sind am Hamburg Airport in den Jahren 2020 bis 2022 durchschnittlich pro Monat aus gesundheitlichen Gründen ausgefallen (bitte pro Jahr angeben)?

Die Fragen 12 und 13 werden im Folgenden zusammengefasst beantwortet.

Für die Sicherheitskontrollen kommen vor allem beliehene Mitarbeitende eines privaten Sicherheitsdienstleisters zum Einsatz. Die Luftsicherheitsassistenten befinden sich nicht in einem abhängigen Beschäftigungsverhältnis zu einer Bundesbehörde. Daher können schon aus datenschutzrechtlichen Erwägungen keine Angaben zu durchschnittlich pro Monat aus gesundheitlichen Gründen ausgefallenen Mitarbeitenden bei den seit dem Jahr 2011 beauftragten Sicherheitsunternehmen Deutscher Schutz- und Wachdienst GmbH + Co. KG sowie I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG getätigt werden.

14. Wie viele Beschwerden über eine erhöhte Arbeitsbelastung des Sicherheitspersonals gab es am Hamburg Airport in den Jahren 2011 bis 2019 (bitte pro Jahr angeben)?
15. Wie viele Beschwerden über eine erhöhte Arbeitsbelastung des Sicherheitspersonals am Hamburg Airport gab es in den Jahren 2019 bis 2021 (bitte pro Jahr angeben)?

Wie viele Beschwerden waren es bisher im Jahr 2022 (Stand: 1. Juni 2022)?

Die Fragen 14 und 15 werden im Folgenden zusammengefasst beantwortet.

Es liegen der Bundespolizei keine statistischen Daten darüber vor, wie viele Beschwerden aufgrund einer erhöhten Arbeitsbelastung bei den seit dem Jahr 2011 beauftragten Sicherheitsunternehmen Deutscher Schutz- und Wachdienst GmbH + Co. KG sowie I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG vorgelegt wurden.

16. Wie viele Beschwerden über lange Wartezeiten bei den Passagiersicherheitskontrollen gab es am Hamburg Airport in den Jahren 2011 bis 2019 (bitte pro Jahr angeben)?
17. Wie viele Beschwerden über lange Wartezeiten bei den Passagiersicherheitskontrollen gab es am Hamburg Airport in den Jahren 2020 bis 2022 (bitte pro Jahr angeben)?

Die Fragen 16 und 17 werden im Folgenden zusammengefasst beantwortet.

Teilweise werden Beschwerden, die denselben Lebenssachverhalt betreffen, mehrfach bei verschiedenen Bundesbehörden eingereicht. Daher stellt die folgende Zusammenfassung lediglich einen Näherungswert dar, Datenbasis sind die bei der Bundespolizei eingegangenen Beschwerden.

| Jahr | Anzahl |
|------|--------|
| 2011 | 0      |
| 2012 | 1      |
| 2013 | 0      |
| 2014 | 3      |
| 2015 | 3      |
| 2016 | 2      |
| 2017 | 1      |
| 2018 | 0      |
| 2019 | 0      |
| 2020 | 1      |
| 2021 | 0      |
| 2022 | 12     |

In der Wahrnehmung der Bevölkerung wird den Luftsicherheitsbehörden, hier der Bundespolizei, oftmals die Verantwortung für Verzögerungen zugeschrieben, die tatsächlich außerhalb ihres Verantwortungsbereichs und nicht im Rahmen der Sicherheitskontrollen entstanden sind. Zudem gab es bei den für den Bund tätigen Sicherheitsdienstleistern trotz der Unterstützungsmaßnahmen des Bundes während der Corona-Zeit fluktuationsbedingten Personalabbau, mit dessen Kompensation erst nach Wiederanlaufen des Luftverkehrs begonnen werden konnte.

18. Wie viele Beschwerden über verpasste Flüge durch lange Wartezeiten bei den Passagiersicherheitskontrollen gab es am Hamburg Airport in den Jahren 2011 bis 2022 (bitte pro Jahr angeben)?

Datenbasis ist die Datenlage bei der Bundespolizei:

| Jahr | Anzahl |
|------|--------|
| 2011 | 0      |
| 2012 | 0      |
| 2013 | 0      |
| 2014 | 0      |
| 2015 | 0      |
| 2016 | 0      |
| 2017 | 0      |
| 2018 | 0      |
| 2019 | 0      |
| 2020 | 0      |

| Jahr | Anzahl |
|------|--------|
| 2021 | 0      |
| 2022 | 1      |

Bei der Bundespolizei ging im Jahr 2022 eine Beschwerde aufgrund eines verpassten Fluges durch lange Wartezeiten an den Luftsicherheitskontrollen ein. Für die Jahre 2011 bis 2021 liegen derartige Beschwerden nicht vor.

19. Wie viele Luftfahrzeuge konnten wegen der Verzögerungen bei der Abfertigung und bei den Passagiersicherheitskontrollen in den Jahren 2020 bis 2022 nicht mehr vom Hamburg Airport starten, weil der Start wegen des Nachtflugverbots nicht mehr erlaubt war?

Wie viele Fluggäste waren davon betroffen?

Der Bundespolizei liegen keine Daten vor, aus denen hervorgeht, wie viele Flugzeuge in den Jahren 2020 bis 2022 nicht mehr vom Flughafen Hamburg starten konnten. Aufgrund der komplexen Zusammenhänge der einzelnen Prozessschritte bei der Abfertigung der Fluggäste und ihres Gepäcks ist eine kausale Zuordnung zu den Luftsicherheitskontrollen nicht möglich.





