

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/4035 –**

#### **Chaos an Flughäfen und Fachkräftesituation im Luftverkehr**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Sommer 2022 versanken die deutschen Flughäfen im Chaos. Es gab kilometerlange Schlangen bei den Luftsicherheitskontrollen, massive Verspätungen, verpasste Flüge, verlorenes Gepäck und tausende teils erst vor dem Start gestrichene Verbindungen (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/flughafen-frankfurt-147.html>). Nach Auffassung der Fragesteller wurde mit der Zeit, dem Geld und den Nerven von unzähligen Passagieren gespielt, die größtenteils in den Urlaub fliegen wollten bzw. beruflich unterwegs sein mussten. Darüber hinaus sind die Fragesteller der Ansicht, dass die Lage an den deutschen Flughäfen im Sommer 2022 dem Ansehen unseres Landes in der Welt geschadet hat.

Trotz der offenkundigen Engpässe bei den Luftsicherheitskontrollen und der Gepäckabfertigung hat die Bundesregierung zunächst unabgestimmt und zögerlich reagiert. So erklärte der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, noch am 26. Juni 2022 in einem Interview mit der „Bild am Sonntag“, dass er für die Personalpolitik der Flughafengesellschaften und Luftfahrtunternehmen weder zuständig noch verantwortlich sei (vgl. <https://www.bild.de/politik/inland/politik-inland/verkehrsminister-wissing-ueber-flughafen-chaos-mir-muss-das-nicht-peinlich-sein-80511418.bild.html>).

Nur wenige Tage später, am 29. Juni 2022, erklärten der Bundesminister für Digitales und Verkehr, die Bundesministerin des Innern und für Heimat, Nancy Faeser, und der Bundesminister für Arbeit und Soziales, Hubertus Heil, dann in einem gemeinsamen Pressestatement, den Weg für eine befristete personelle Unterstützung der Bodenabfertigungsdienstleister durch türkische Arbeitskräfte frei machen zu wollen (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Video/YouTube/live-statement-massnahmen-situation-flughaefen.html>). Die Presse nannte die Initiative der Bundesregierung ein „Beruhigungs-Placebo für die Reisenden“ (<https://www.nzz.ch/international/das-grosse-flughafen-ver-sprechen-der-bundesregierung-hat-sich-in-luft-aufgeloest-ld.1695598>) und sah sie als „kläglich gescheitert“ an (<https://www.welt.de/politik/deutschland/plus/240296227/Flughafen-Chaos-Notfallplan-fuer-die-Airports-scheitert-klaglich.html>).

Die Fragesteller setzen sich mit Nachdruck für wirksame und nachhaltige Lösungen für die Situation an den deutschen Flughäfen ein. Dazu gehört ein langfristig tragfähiges Konzept, wie das im Sommer 2022 erlebte Chaos in

Zukunft verhindert werden kann. Zudem gilt es aus Sicht der Fragesteller, Sofortmaßnahmen gegen den aktuellen Arbeits- und Fachkräftemangel aufzusetzen, der nicht nur den Reiseverkehr zum Erliegen bringt, sondern darüber hinaus den Wohlstand unseres Landes gefährdet.

1. Wie viele sozialversicherungspflichtig Beschäftigte waren nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017 bis 2022 in den drei Bereichen der Luftfahrtbranche „Beförderung“, „Betrieb von Flughäfen“ sowie „weitere Dienstleistungen für den Luftverkehr“ jeweils zum 1. Juli des Jahres beschäftigt (bitte pro Jahr angeben)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 3 auf Bundestagsdrucksache 20/3419 verwiesen.

Angaben zum Stichtag 30. Juni 2022 liegen noch nicht vor.

2. In welchem Umfang fehlt auch bei den Bodenverkehrsdiensten Bus- und LKW-Fahrpersonal?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

3. Wie viele Beschäftigte der Luftfahrtbranche befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum 1. Juli 2020 bis 31. Juli 2022 in Kurzarbeit (bitte jeweils pro Monat angeben)?

Im März 2022 gab es rund 16 200 Beschäftigte der Wirtschaftsabteilung 51 „Luftfahrt“, die in konjunktureller Kurzarbeit waren. Weitere Daten können der Publikation „Realisierte Kurzarbeit“ der Statistik der Bundesagentur für Arbeit (Tabelle 5) entnommen werden, abrufbar unter: [https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche\\_Formular.html?nn=1524090&topic\\_f=kurzarbeit-endg](https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?nn=1524090&topic_f=kurzarbeit-endg).

4. Wie groß war nach Kenntnis der Bundesregierung der Personalmangel in der Luftfahrtbranche zum 1. Juli 2022, und seit wann war der Bundesregierung dies bekannt?

Im Verlauf der Pandemie wurde in zahlreichen Wirtschaftszweigen trotz der Unterstützungsmaßnahmen Personal abgebaut, so auch in der Luftverkehrswirtschaft. Vor Beginn der Reisezeit 2022 hat die Luftverkehrswirtschaft die Bundesregierung darauf hingewiesen, dass angesichts der zu erwartenden Passagierzahlen und einem Personalstand von 20 Prozent weniger im Vergleich zum Vorkrisenniveau, Schwierigkeiten bei der Abfertigung der Passagiere nicht ausgeschlossen werden können.

5. Welche mittel- und langfristigen Maßnahmen plant die Bundesregierung, um dem Chaos bei der Passagier- und Gepäckabfertigung an deutschen Flughäfen zukünftig vorzubeugen?
9. Welche mittel- und langfristigen Maßnahmen plant die Bundesregierung mit Blick auf die Fachkräftegewinnung für die Luftfahrtbranche, um einen zuverlässigen Ablauf an den Flughäfen sicherzustellen?

19. Was plant die Bundesregierung, um die Personalsituation bei den Sicherheitsunternehmen, die an deutschen Flughäfen im Auftrag der Bundespolizei die Luftsicherheitskontrollen übernehmen, zu verbessern?

Die Fragen 5, 9 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 22 auf Bundestagsdrucksache 20/3419 verwiesen.

Hinsichtlich der Luftsicherheitskontrollen hat die Bundesregierung bereits frühzeitig Maßnahmen ergriffen, welche ständig aktualisiert und fortgeschrieben werden. Dies schließt u. a. die befristete Zulassung von Hilfskräften, den Einsatz von Polizeivollzugsbeamten und die Ausschreibung von weiteren Dienstleistern für besonders belastete Standorte ein. Die Bundesregierung hat bereits im Frühsommer 2020 zu Beginn der Corona-Pandemie dafür Sorge getragen, dass betriebsbedingte Kündigungen bei den Sicherheitsdienstleistern nicht erfolgen mussten; somit muss nunmehr das fluktuationsbedingt fehlende Personal gewonnen werden. Hier sind die Sicherheitsdienstleister bereits umfassend tätig. Soweit unter sicherheitspolitischen Aspekten vertretbar, wurden die Anforderungen an Luftsicherheitskontrollkräfte angepasst (z. B. keine Notwendigkeit einer anderweitigen Berufsausbildung). Durch geeignete Regelungen in den Verträgen mit den Sicherheitsdienstleistern wurde zudem dafür Sorge getragen, dass das Berufsbild einer Luftsicherheitskontrollkraft in der durch die Tarifparteien geschaffenen Attraktivität erhalten bleiben muss, so sind z. B. Tarifumgehungen und Abweichungen vom tariflichen Standard ausgeschlossen.

Darüber hinaus setzt die Bundesregierung auf eine zunehmende Digitalisierung bei den Abfertigungsprozessen. Es wird insoweit auf die Digitalstrategie der Bundesregierung verwiesen, abrufbar unter: [https://digitalstrategie-deutschland.de/static/1a7bee26afd1570d3f0e5950b215abac/220830\\_Digitalstrategie\\_fin-barrrierefrei.pdf](https://digitalstrategie-deutschland.de/static/1a7bee26afd1570d3f0e5950b215abac/220830_Digitalstrategie_fin-barrrierefrei.pdf).

6. Plant die Bundesregierung, ein Konzept vorzulegen, mit dem einem Chaos bei der Passagier- und Gepäckabfertigung an deutschen Flughäfen vorgebeugt werden soll, und wenn ja, bis wann?
7. Plant die Bundesregierung die Durchführung eines Flugreise-Gipfels, wie im Antrag der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/2563 gefordert, und wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein, die genannten Bereiche werden von privaten Unternehmen betrieben.

8. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung im Hinblick auf die Koordinierung der Slot-Kapazitäten an den deutschen Flughäfen für die Sommerflugplansaison 2022 getroffen, und mit wem sind diese Maßnahmen abgestimmt?

Die Koordinierung der Slot-Kapazitäten erfolgt durch die bundeseigene Fluko Flughafenkoordination Deutschland GmbH. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im Herbst 2021 fristgerecht und im Einvernehmen mit den jeweiligen Landesluftfahrtbehörden sowie nach Anhörung der Betroffenen die Kapazitätsparameter an den vollkoordinierten Flughäfen in Deutschland für die Sommer-Flugplanperiode 2022 festgelegt. Zusätzlich hat das BMDV im Koordinierungsausschuss für den Flughafen Frankfurt das Ver-

fahren zur Aktivierung der sogenannten „local rule“ auf Antrag der Fraport AG begleitet, um freiwillige Slot-Anpassungen der Fluggesellschaften zur Gewährleistung des Betriebsablaufs zu ermöglichen.

10. Wie viele der Arbeitskräfte aus der Türkei, deren befristeter Einsatz an deutschen Flughäfen kurzfristig ermöglicht wurde, sind nach Erkenntnissen der Bundesregierung derzeit an deutschen Flughäfen tätig bzw. konnten bis zum Ende der Sommerferien 2022 tatsächlich eingesetzt werden?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

Nach aktuellem Stand wurden 91 Visa an türkische Hilfskräfte zur vorübergehenden Beschäftigung an einem Flughafen in Deutschland erteilt. Ob auf jedes erteilte Visum auch eine Einreise und Beschäftigungsaufnahme erfolgte, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

11. Findet eine von der Bundesregierung koordinierte Abstimmung mit den Systempartnern, d. h. Flughäfen, Luftfahrtunternehmen, Bundespolizei und weiteren Verantwortlichen, statt, und welches Ressort koordiniert dies federführend?

Die dargestellten Probleme im Luftverkehr haben verschiedene Ursachen.

Das BMDV steht in ständigem Austausch mit den betroffenen Ressorts und Systempartnern.

Im Bereich der Luftsicherheit erfolgen Abstimmungen ebenfalls routinemäßig. Gemäß Ziffer 5.2 des Nationalen Luftsicherheitsprogramms tagt an bestimmten Flughäfen unter Leitung der zuständigen Bundespolizeidirektion oder der örtlich zuständigen Luftsicherheitsbehörde des Landes die örtliche Luftsicherheitskommission. Teilnehmer der örtlichen Luftsicherheitskommission sind:

- Vertreter der obersten Luftsicherheitsbehörde des Bundes,
- Vertreter der nach § 5 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) zuständigen Luftsicherheitsbehörden,
- Vertreter der nach § 8 LuftSiG zuständigen Luftsicherheitsbehörden,
- Vertreter der nach § 9 LuftSiG zuständigen Luftsicherheitsbehörden,
- Vertreter der Landespolizei,
- Geschäftsführung und das für die Organisation und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen sowie für die Organisation des Verkehrs am Flugplatz verantwortliche Führungspersonal des Flugplatzunternehmens,
- Vertreter ansässiger Luftfahrtunternehmen nach Bedarf,
- Vertreter weiterer Behörden nach Bedarf.

Im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums des Innern und für Heimat (BMI) wird zudem mit den betroffenen Wirtschaftsakteuren seit Beginn der Corona-Pandemie ein regelmäßiger Austausch gepflegt.

Speziell im Hinblick auf die Abfertigungssituation im Ferienreiseverkehr 2022 gab es auf Initiative des BMDV jeweils vor Beginn der Oster- und Sommerferien entsprechende Abstimmungsrunden.

12. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren in den Jahren von 2017 bis 2022 jeweils zum 1. Juli für Luftsicherheitskontrollen an den Flughäfen in Deutschland eingestellt (bitte jeweils pro Jahr und pro Flughafen angeben)?

Die operativ tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im erfragten Bereich sind überwiegend (mehr als 95 Prozent) bei den beauftragten privaten Sicherheitsdienstleistern angestellt.

Flughafen/ Jahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stuttgart	501	568	576	540	464	520
Bremen	196	200	204	208	176	173
Hamburg	784	791	782	667	640	591
Hannover	357	364	398	409	258	258
Frankfurt	3271	3223	3502	3651	3215	3127
Düsseldorf	1032	1140	1243	1206	1101	1211
Köln/Bonn	619	690	708	686	668	688
Saarbrücken	60	59	52	57	55	55
Leipzig/Halle	138	140	173	164	148	150
Dresden	106	105	102	113	103	97
Erfurt-Weimar	43	42	39	35	33	34
Berlin (gesamt)	1820	1845	2020	1860	1776	1694

13. Wie viele offene Stellen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich der Luftsicherheitskontrollen gab es an den Flughäfen in Deutschland in den Jahren von 2017 bis 2022 (bitte jeweils pro Jahr und pro Flughafen angeben)?

Wie viele offene Stellen sind es im Jahr 2022 (bitte pro Monat und pro Flughafen angeben)?

Für Flughäfen, an denen die Luftsicherheitskontrollen im Auftrag des Bundes durch private Sicherheitsunternehmen wahrgenommen werden, gibt es nach Auskunft des Bundesverbandes der Deutschen Luftsicherheitswirtschaft e. V. im Gegensatz zu den beiden Vorjahren derzeit einen Personalfehlbestand von ca. 10 Prozent der Gesamtbeschäftigten, somit wären dies ca. 800 bis 900 Personen. Weitere Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

14. Wie viele Beschwerden über lange Wartezeiten bei den Luftsicherheitskontrollen gab es an den Flughäfen in Deutschland in den Jahren von 2017 bis 2022 (bitte jeweils pro Jahr und pro Flughafen angeben)?

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass erfahrungsgemäß die Beschwerden nicht immer eindeutig einem Grund zugeordnet werden können.

Flughafen/Jahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stuttgart	13	1	8	0	34	15
Bremen	0	0	1	1	0	1
Hamburg	0	1	0	2	0	14
Hannover	1	0	1	1	10	77
Frankfurt	89	278	189	7	9	33
Düsseldorf	87	26	4	1	15	22
Köln/Bonn	28	8	4	5	20	78
Saarbrücken	0	0	0	0	0	0
Leipzig/Halle	3	0	0	0	1	0

Flughafen/Jahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Dresden	0	0	0	0	0	0
Erfurt-Weimar	0	0	0	0	0	0
Berlin (gesamt)	10	32	68	10	55	53

15. Wie viele Beschwerden über verpasste Flüge aufgrund langer Wartezeiten bei den Luftsicherheitskontrollen gab es an den Flughäfen in Deutschland in den Jahren von 2017 bis 2022 (bitte jeweils pro Jahr und pro Flughafen angeben)?

Flughafen	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stuttgart	148	13	24	1	16	67
Bremen	0	0	1	0	0	0
Hamburg	0	0	0	0	0	1
Hannover	0	0	1	0	0	11
Frankfurt	129	574	235	32	29	31
Düsseldorf	55	18	6	4	19	187
Köln/Bonn	0	1	1	2	31	1374
Saarbrücken	0	0	0	0	0	0
Leipzig/Halle	0	0	0	0	0	0
Dresden	0	0	0	0	0	0
Erfurt-Weimar	0	0	0	0	0	0
Berlin (gesamt)	3	12	23	5	19	30

16. Wie haben sich die Zahlen der Anzeigen und Beschwerden auf Grundlage der Fluggastrechte-Verordnung (Verordnung (EG) Nummer 261/2004) seit dem 1. Juni 2022 entwickelt?

In dem Zeitraum vom 1. Juni 2022 bis zum 19. Oktober 2022 gingen beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) 1 336 Anzeigen mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ein. Die Verteilung der Fluggastanzeigen nach dem Eingangsmonat ergibt sich folgendermaßen:

Eingangsmonat	Juni	Juli	August	September	Oktober
Anzahl der beim LBA eingegangenen Anzeigen	172	215	286	373	290

17. Welche zusätzlichen Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der derzeitigen Belastungen der Fluggäste, bei der Durchsetzung der Fluggastrechte-Verordnung?

Das LBA stellt vor dem Beginn der jeweiligen Ferienzeiten auf seiner Homepage aktualisierte Reisehinweise für Passagiere zur Verfügung. So wird aktuell auf erhöhte Wartezeiten bei der Abfertigung sowie an Sicherheits- und Grenzkontrollen auf Flughäfen hingewiesen. Weiterhin erhalten Passagiere Informationen zur Reisevorbereitung sowie Hinweise zu den geltenden Fluggastrechten. Hierzu wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der website des LBA verwiesen (abrufbar unter: [https://www.lba.de/SharedDocs/Startseite\\_Nachrichten/DE/Aktuell/Reise\\_Hinweise\\_neu.html](https://www.lba.de/SharedDocs/Startseite_Nachrichten/DE/Aktuell/Reise_Hinweise_neu.html)).

Außerdem wurden in- und ausländische Luftfahrtunternehmen vor dem Hintergrund der derzeitigen Belastungen der Fluggäste auf ihre nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gegenüber Fluggästen bestehenden Verpflichtungen hingewiesen.

Das LBA ist in die Aktivitäten des europäischen Netzwerkes für die Zusammenarbeit im Verbraucherschutz eingebunden.

18. Welche Sicherheitsunternehmen sind gegenwärtig im Auftrag der Bundespolizei an den deutschen Flughäfen mit den Aufgaben der Luftsicherheitskontrollen betraut (bitte jeweils pro Flughafen angeben)?

Bis wann laufen die jeweiligen Verträge (bitte jeweils pro Flughafen angeben)?

Berlin-Brandenburg:	Securitas	bis 31. März 2025
Bremen:	I-Sec	bis 30. April 2026
Dresden:	ESA	bis 31. Dezember 2026
Düsseldorf:	DSW	bis 31. Dezember 2023
Erfurt:	ESA	bis 31. Mai 2024
Frankfurt Main:	Fraport AG	bis 31. Dezember 2022
	I-Sec	bis 31. Dezember 2022
	FraSec	bis 31. Dezember 2022

(Anmerkung: ab dem 1. Januar 2023 wird die Flughafenbetreiberin die Aufgabe selbst übernehmen, daher enden die Verträge mit dem Bund).

Hamburg:	FraSec	bis 31. Dezember 2026
Hannover:	Securitas	bis 31. August 2024
Köln/Bonn:	Securitas	bis 30. Juni 2025
Leipzig/Halle:	Securitas	bis 31. Mai 2024
Saarbrücken:	ICTS	bis 31. März 2025
Stuttgart:	FraSec	bis 31. Oktober 2024

Die Verträge enthalten zudem spezifische Regelungen über vorzeitige Beendigungsmöglichkeiten bzw. Verlängerungsoptionen unter bestimmten Voraussetzungen.

20. Wie viele Bundespolizisten waren in den Jahren von 2017 bis 2021 zur personellen Unterstützung der privaten Sicherheitsunternehmen bei den Luftsicherheitskontrollen an den Flughäfen in Deutschland im Einsatz (bitte jeweils pro Jahr und pro Flughafen angeben)?

Am Flughafen Düsseldorf kam es im Jahr 2017 im Rahmen der Ersatzvornahme gegenüber der Firma Kötter zum Einsatz von 69 Polizeivollzugsbeamten mit insgesamt 374 Stunden in der Luftsicherheitskontrolle.

Die Bundespolizei ist im Übrigen auch ständig vor Ort, da sie z. B. für den bewaffneten Schutz der Kontrollstellen und zum Vollzug sofort erforderlicher Maßnahmen zuständig ist sowie als Ansprechpartnerin für Probleme dient. Im Rahmen dieser Präsenz erfolgt ohnehin eine ständige Unterstützung der privaten Sicherheitsunternehmen bei den Luftsicherheitskontrollen.

21. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundespolizei waren im Jahr 2022 zur personellen Unterstützung der privaten Sicherheitsunternehmen bei den Luftsicherheitskontrollen an den Flughäfen in Deutschland im Einsatz (bitte jeweils pro Monat und pro Flughafen angeben)?

Monat	Flughafen	Summe Personenstunden (nicht differenziert nach Amtsbezeichnung)
Juni	Köln/Bonn	14
Juli	Köln/Bonn	1101,5
	Hamburg	136,45
August	Köln/Bonn	93,5
	Hamburg	1
September	Hannover	1,33
	Düsseldorf	29,5
	Köln/Bonn	8
Oktober (bis 18. Oktober)	Düsseldorf	6
	Köln/Bonn	13
	Erfurt/Weimar	10

In weiteren Fällen kam es in begrenzten Zeitabschnitten an einer Minderheit von Standorten im Jahr 2022 zu einer nicht konkret quantifizierbaren Übernahme von Hilfstätigkeiten (z. B. Wannentrückführung).

22. Inwiefern plant die Bundesregierung eine mögliche Änderung der Zuständigkeiten bei den Luftsicherheitskontrollen an Flughäfen hin zu einer Rückführung in die öffentliche Hand, beispielsweise durch die Einrichtung einer „Anstalt öffentlichen Rechts“?

Die Zuständigkeit bei den Luftsicherheitskontrollen ist gemäß § 5 LuftSiG bereits eine hoheitliche. Lediglich die operative Ausführung ist beliehenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern privater Dienstleister teilweise übertragen. Dies ist an einigen Standorten seit jeher so (z. B. Frankfurt/Main), sodass eine „Rückübertragung“ schon begrifflich nicht in Frage kommt. Auf Bundesebene ist eine Übertragung an eine Anstalt des öffentlichen Rechts nicht geplant; den Ländern stehen solche Übertragungen frei.

23. Welche organisatorischen und technischen Unterschiede gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen den Sicherheitskontrollen und den Gepäckabfertigungen an Flughäfen, und waren diese Unterschiede ursächlich dafür, dass an einigen Flughäfen deutlich weniger Beschwerden vermeldet wurden als an anderen?

Die Prozessabschnitte der Gepäckabfertigung ergeben sich aus Anlage 1 Nummer 3 (zu § 4 Nummer 4) der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV). Die Sicherheitskontrollen sind im Luftsicherheitsgesetz geregelt. Die Prozesse und Kontrollen ergänzen sich im Rahmen des Gesamtabfertigungsprozesses und stehen sich nicht als Alternativen gegenüber. Anders als die Gepäckabfertigung nach der BADV sind die Sicherheitskontrollen der Passagiere und ihres Gepäcks nach dem Luftsicherheitsgesetz an allen Flughäfen hoheitlich organisiert. Dies ist an allen Flughafenstandorten gleich, so dass ein Zusammenhang mit divergierendem Beschwerdeaufkommen nicht festgestellt werden kann.

24. Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Flughafenstandorte bei der Festlegung der Luftsicherheitsgebühren bzw. der Festlegung einer Rahmengebühr, insbesondere vor dem Hintergrund des Anschlusses der Regionen an den Luftverkehr?

Das LuftSiG schreibt in § 17a Absatz 2 Satz 1 vor, dass die Gesamtkosten für die Luftsicherheitskontrollen in voller Höhe durch Gebühren refinanziert werden. Die Berücksichtigung weiterer Faktoren bei der Gebührenbemessung sieht das LuftSiG nicht vor.

25. Plant die Bundesregierung eine Anhebung der in der Luftsicherheitsgebührenverordnung verankerten Gebührendeckelung für Luftsicherheitskontrollen, und wenn ja, wann, und auf welche Höhe?

Der Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Luftsicherheitsgebührenverordnung des BMI befindet sich in der Ressortabstimmung.

26. Plant die Bundesregierung die Novellierung des Bundespolizeigesetzes im Hinblick auf eine Neuregelung der Selbstkostenerstattung für Behördenmieter an Flughäfen, ggf. in Abgrenzung zu Bahnhöfen?

Sind hier Kostenbelastungen für die Flughäfen zu erwarten?

Der Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode sieht eine Novellierung des Bundespolizeigesetzes vor. Der entsprechende Gesetzentwurf befindet sich in der Ressortabstimmung.

27. Wie bindet die Bundesregierung die Luftverkehrswirtschaft in die Beratungen zur Überwindung der Energiekrise ein, insbesondere in die Erstellung von Szenarien für ausbalancierte Kosten-Nutzen-Analysen für Maßnahmen zur Gasverbrauchssenkung, und ergreift die Bundesregierung bei Bedarf zusätzliche Maßnahmen zur effizienten Verbrauchssenkung?

Die Bundesregierung hat mit der Verabschiedung der Verordnung zur Sicherung der Energieversorgung über kurzfristig wirksame Maßnahmen (Kurzfristenergieversorgungssicherungsmaßnahmenverordnung – EnSikuMaV) und der Verordnung zur Sicherung der Energieversorgung über mittelfristig wirksame Maßnahmen (Mittelfristenergieversorgungssicherungsmaßnahmenverordnung – EnSimiMaV) bereits wichtige Energieeinsparmaßnahmen erlassen. Die Bundesregierung prüft kontinuierlich, welche weiteren Energieeinsparmaßnahmen geeignet sind, um zusätzliche Beiträge zum Energieeinsparziel zu leisten. Wichtig ist, dass der Energieverbrauch nicht nur für diesen Winter, sondern auch für den nächsten Winter deutlich gesenkt wird, um die Gefahr von Notfallmaßnahmen abzuwenden. Allerdings wird es aufgrund der Dringlichkeit der Aufgabe ggf. weitere Energieeinsparmaßnahmen zu ergreifen, nicht möglich sein, mit jeder Branche Szenarien für ausbalancierte Kosten-Nutzen-Analysen zu erstellen und abzustimmen.

28. Was unternimmt die Bundesregierung zur Sicherstellung der Gasversorgung der Flughäfen und damit zur Sicherstellung eines geregelten Flughafenbetriebs?

Zur Sicherstellung der Gasversorgung, wird eine (Grund-)Versorgung im Rahmen des Notfallplans Gas angestrebt. Wenn die Maßnahmen der Frühwarn- oder der Alarmstufe nicht ausreichen oder eine dauerhafte Verschlechterung der

Versorgungssituation eintritt, kann die Bundesregierung per Verordnung die Notfallstufe ausrufen. In diesem Fall wird die Bundesnetzagentur (BNetzA) zum „Bundeslastverteiler“.

In der Notfallstufe des Notfallplans Gas wird die BNetzA unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsprinzips die Belastung jedes einzelnen Gaskunden in einer Krisensituation möglichst gering halten.

Dabei handelt es sich vor dem Hintergrund der Komplexität und mangelnden Vorhersehbarkeit der konkreten Gasmangelsituation um Einzelfallentscheidungen unter Heranziehung von Abwägungsgründen, basierend auf der aktuellen Versorgungssituation.

Die Bedeutung der Aufrechterhaltung der öffentlichen Infrastruktur ist dabei allen Entscheidungsträgern bewusst und wird im Rahmen der gegebenenfalls erforderlichen Einzelfallentscheidungen berücksichtigt.



