Deutscher Bundestag **Drucksache 20/6629**

20. Wahlperiode 27.04.2023

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martina Renner, Anke Domscheit-Berg, Nicole Gohlke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/6278 –

Anpassungs- und Änderungsbedarf im Fluggastdatengesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Urteil in der Rechtssache C-817/19 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) die Richtlinie (EU) 2016/681 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität (PNR-Richtlinie) teilweise für unvereinbar mit Unionsrecht (EU-Grundrechtecharta) erklärt und Vorgaben für eine europarechtskonforme Auslegung gemacht. Auf eine frühere Kleine Anfrage zu den Schlussfolgerungen und Konsequenzen des Urteils verwies die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/3218 auf die anhaltende Analyse des Urteils, aus der dann der notwendige Anpassungsbedarf hinsichtlich des Fluggastdatengesetzes und der Verarbeitungspraxis ermittelt werden könne. Angesichts von über 51 Millionen betroffenen Fluggäste allein im ersten Halbjahr 2022 (Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 20/3218) ist es aus Sicht der Fragesteller unerlässlich, unmittelbar Konsequenzen vor allem hinsichtlich der Speicherung von Fluggastdaten zu ziehen. Sie bleiben nach geltender Rechtslage für fünf Jahre gespeichert, womit sich derzeit 575 185 680 Datensätze von einer unbekannten Zahl an Fluggästen aus den Jahren 2020, 2021 und dem ersten Halbjahr 2022 im Fluggastdatensystem gespeichert sind (Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 20/3218). Angesichts der Zahl von jährlich wenigen Tausend „Fahndungstreffern“, die zudem in vielen Fällen die Anforderungen aus dem EuGH-Urteil nicht erfüllen, und der ebenfalls vergleichsweise geringen Zahl von retrograden Datenabfragen im Datenbestand des Fluggastdatenzentralsystems (Antwort zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 20/3218), erscheint nach Auffassung der Fragesteller diese dauerhafte Speicherung im hohen Maße unverhältnismäßig und hinsichtlich des Personalbedarfs (167,25 Planstellen im Bundesverwaltungsamt, 130 Planstellen im Bundeskriminalamt (BKA), Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 20/3218) stellt sich hinsichtlich des Fachkräftebedarfs in vielen Teilen der öffentlichen Verwaltung auch die Frage nach der effizienten Verwendung von Haushaltsmitteln. Die Speicherung von Fluggastdaten, zu denen kein Fahndungstreffer vorliegt und die auch nicht durch den Abgleich mit Mustern nach § 4 Absatz 2, 3 des Fluggastdatengesetzes (FlugDaG) ermittelt wurden, sollte daher unterbleiben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern und für Heimat vom 27. April 2023 übermittelt.

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

Unterdessen hat die EU-Kommission einen Vorschlag für eine „Verordnung über die Erhebung und Übermittlung von API-Daten zur Verhütung, Aufdeckung, Untersuchung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und zur Änderung der Verordnung (EU)2019/818“ (API-VO, COM(2022) 731 final) vorgelegt. Hiermit soll die Übermittlung von API (Advance Passenger Information System)-Daten – Angaben zur Person aus den vorgelegten Passpapieren –, die bislang nur im Rahmen der Grenzkontrolle für Flüge in die EU in einer eigenen Verordnung vorgeschrieben war, auf alle Flüge ausgedehnt werden, für die auch Passenger Name Records (PNR) nach der PNR-Richtlinie (PNR-RL) (Richtlinie (EU)2016/681) zu übermitteln sind. Da die Mitgliedstaaten in Umsetzung des EuGH-Urteils zur PNR-RL jedenfalls bei Inner-EU-Flügen eine Auswahl der zu überwachenden Flugverbindungen treffen müssen, zu denen Daten erhoben, verarbeitet und gespeichert werden, wird von der Kommission vorgeschlagen, einen zentralen Router zur Entgegennahme der API-Daten zu errichten, an den die Fluggesellschaften die API-Daten übertragen. Von dort werden sie dann nur für die Flugverbindungen an die Passanger Information Units (PIU) weitergeleitet, für die auch PNR-Daten weitergeleitet werden müssen. Laut des Kommissionsvorschlags gebe es eine Lücke bei der Überwachung der Fluggäste nach der PNR-RL, weil auf Basis der übermittelten PNR nicht immer sicher sei, ob angemeldete Fluggäste sich auch tatsächlich an Bord des jeweiligen Fluges befinden. Daher sollten die PNR-Daten mit den API-Daten abgeglichen und die Zuverlässigkeit der PNR-Daten so erhöht werden (COM(2022) 731 final, S. 2 f.). Aus Sicht der Fragesteller erhöht sich so das Risiko für die informationelle Selbstbestimmung der betroffenen Flugreisenden, wenn die PNR-Daten, die wesentlich auf der Selbstauskunft der Flugreisenden beruhen, um die aus amtlichen Papieren herrührenden API-Daten angereichert werden und diese Daten gemeinsam in den PNR-Datenbanken bzw. Fluggastdatensystem gespeichert werden. Daneben hat die Kommission einen weitere Verordnungsvorschlag vorgelegt (COM(2022)729), mit dem die Vorabübermittlung von API-Daten im Rahmen des Grenzmanagements neu geregelt werden soll. Hier soll zukünftig derselbe Router zur Weiterleitung der Daten an die Grenzschutzbehörden etabliert werden, statt die Daten unmittelbar den Grenzbehörden zuzuleiten, wie es derzeit geregelt ist. Hiervon sind Drittstaatsangehörige betroffen, für die nach Inkrafttreten aller entsprechenden Verordnungen Daten im Visa-Informationssystem, im European Traveller Information and Authorisation (ETIAS)-System und im Entry/Exit-System (EES), ggf. darüber hinaus im Schengener Informationssystem und in EURODAC (European Dactyloscopy) gespeichert sind.

1. Welche Angaben kann die Bundesregierung bezogen auf das ganze Jahr 2022 zu den Fragen 9 bis 14 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/3114 und die Antwort zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 20/3218 machen?

Im Jahr 2022 übermittelten Luftfahrtunternehmen 424 305 929 Fluggastdatensätze an die Fluggastdatenzentralstelle. Die Anzahl der betroffenen Fluggäste betrug 121 155 540 (Mehrfachnennung aufgrund von Vielfliegern möglich).

Im Jahr 2022 betrug die Anzahl der technischen Treffer beim Abgleich mit Datenbeständen 441 608 und die Anzahl der technischen Treffer beim Abgleich mit Mustern 7 446. Sämtliche in der Fluggastdatenzentralstelle eingehenden technischen Treffer werden fachlich überprüft.

Die Anzahl der fachlich positiv überprüften und deshalb ausgeleiteten Vorgänge (Personen- und Dokumentenfahndung) im Jahr 2022 betrug 87 845.

Die Anzahl der angetroffenen Passagiere im Rahmen von Personenfahndungen im Jahr 2022 betrug 19 827. Eine Auswertung der umgesetzten Maßnahmen für die Sachfahndung liegt nicht vor.

Den durch die Bundespolizei/Bundeszollverwaltung aufgrund von PNR-Ausleitungen durchgeführten Maßnahmen (Passagier angetroffen und mit der zur

Fahndung ausgeschriebenen Person identisch) für Personenfahndungen lagen im Jahr 2022 die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Ausschreibungen zugrunde. Differenziertere Statistiken zu Ausschreibungskategorien liegen der Bundesregierung nicht vor.

	2022
Aufenthaltsermittlung	7.367
Polizeiliche Beobachtung/ Verdeckte Kontrolle	4.976
Festnahme	1.387
Gezielte (offene) Kontrolle	3.381
Zurückweisung (Einreiseverweigerung)	131

Im Jahr 2022 wurden 681 Ersuchen um Auskunft, Berichtigung oder Löschung zu Daten im Fluggastdaten-Informationssystem an die Fluggastdatenzentralstelle gerichtet.

2. Welche Angaben kann die Bundesregierung zu den Fragen 9 bis 14 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/3114 bezogen auf die Jahre 2019 bis 2022 machen hinsichtlich der Frage, wie sie sich auf Intra- und Extra-EU-Flüge verteilen?

Die Verteilung auf intra- und extra-EU-Flüge der durch die Bundespolizei/ Bundeszollverwaltung aufgrund von PNR-Ausleitungen durchgeführten Maßnahmen (Passagier angetroffen und mit der zur Fahndung ausgeschriebenen Person identisch) für Personenfahndungen (Festnahmen) ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle. Weitere differenziertere Statistiken zur Verteilung auf intra- und extra-EU-Flüge zu den Fragen 9 bis 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/3114 liegen der Bundesregierung nicht vor.

	2019	2020	2021	2022
Festnahmen	137	460	1.052	1.387
Darunter intra-EU	105	279	597	777

3. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus insbesondere für grund- und unionsrechtlich konforme Weiterentwicklung der PNR-RL bzw. ihrer rechtlichen und tatsächlichen Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland?

Der Bundesregierung sind derzeit keine konkreten Bestrebungen zur Änderung der PNR-Richtlinie bekannt. Aus den Antworten zu den Fragen 1 und 2 ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung unmittelbar keine Schlussfolgerungen und Konsequenzen hinsichtlich der grund- und unionsrechtlich konformen Weiterentwicklung des der Umsetzung der PNR-Richtlinie dienenden Fluggastdatengesetzes (FlugDaG).

4. Wie hoch sind die Kosten für Investitionen für den Aufbau des Fluggastdatensystems im Bundesverwaltungsamt (BVA) und im Bundeskriminalamt (BKA) ausgefallen, wie hoch sind die Kosten des laufenden Betriebs in den Jahren 2020, 2021, und 2022 gewesen?

Bis zur Inbetriebnahme der Fluggastdatenzentralstelle im August 2018 sind im BKA für den Aufbau der Fluggastdatenzentralstelle Kosten von 13,75 Mio.

Euro entstanden, dem BVA für den Aufbau des Fluggastdateninformationssystems 40,55 Mio. Euro.

Die im laufenden Betrieb angefallenen Kosten ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle.

	2020	2021	2022
BKA	4,8 Mio. Euro	4,7 Mio. Euro	3,2 Mio. Euro
BVA	22,6 Mio. Euro	17,4 Mio. Euro	11,4 Mio. Euro

Interne Personalkosten sind hierbei unberücksichtigt geblieben. Zudem enthalten die Kosten im laufenden Betrieb auch Kosten für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Fluggastdatensystems bis zum angestrebten Endausbau.

5. Welche Ergebnisse hat die Bundesregierung mittlerweile zur Frage der Schlussfolgerungen und Konsequenzen aus dem Urteil des EuGH in der Rechtssache C-817/19 (Antworten zu den Fragen 20 bis 24 Bundestagsdrucksache 20/3218) erzielt?

Um die laufende deutsche Fluggastdatenverarbeitung den Anforderungen des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) anzupassen, hat das Bundesministerium des Innern und für Heimat gemeinsam mit den betroffenen Behörden ein Maßnahmenpaket erarbeitet. Wesentliche Teile dieses Maßnahmenpakets sind bereits umgesetzt oder befinden sich derzeit in der Umsetzung.

Insbesondere wurden folgende Maßnahmen mit dem Ziel einer europarechtskonformen Auslegung des Fluggastdatengesetzes umgesetzt:

Soweit der EuGH einen objektiven Zusammenhang zwischen strafbarer Handlung und der Beförderung von Fluggästen fordert, wird dies inzwischen bei der Verarbeitung von Fluggastdaten geprüft.

Nur in Fällen eines unmittelbaren Zusammenhangs zwischen strafbarer Handlung und der Beförderung von Fluggästen oder eines im Rahmen der individuellen Verifizierung der technischen Treffer von der Fluggastdatenzentralstelle festgestellten mittelbaren Zusammenhangs erfolgt eine Trefferausleitung an den jeweiligen Bedarfsträger.

Soweit der EuGH grundsätzlich eine nur sechsmonatige Speicherfrist für zulässig erachtet, die nur bei Anhaltspunkten für einen Zusammenhang des Datensatzes mit den Zwecken der PNR-Richtlinie auf bis zu fünf Jahre verlängert werden kann, ist mit der Umsetzung der EuGH-Vorgaben begonnen worden. Hierbei waren die diffizilen technischen Rahmenbedingungen des PNR-Systems zu berücksichtigen. Kernpunkt der Umsetzung ist eine erste bereits durchgeführte Löschung von PNR-Daten, der weitere Datenlöschungen folgen werden. Voraussichtlich ab Ende April 2023 wird es durch eine technische Erweiterung des PNR-Systems möglich sein, übermittelte Datensätze mit einer Kennzeichnung zu versehen, so dass die jeweiligen Datensätze nach einer Lebensdauer von sechs Monaten automatisiert gelöscht werden. Nur im Falle von verifizierten und ausgeleiteten Registertreffern soll darauf aufbauend eine längere Speicherung von bis zu fünf Jahren ermöglicht werden. Für eine Übergangszeit sollen die PNR-Datensätze, die noch nicht mit einer entsprechenden Kennzeichnung versehen sind, im PNR-System technisch so maskiert werden, dass Datensätze mit einem Lebensalter über sechs Monaten nicht mehr im Rahmen der Sachbearbeitung nutzbar sind.

Soweit der EuGH auch für retrograde Rechercheersuchen im offenen Datenbestand (jünger als sechs Monate) eine vorherige Kontrolle durch ein Gericht

oder eine unabhängige Verwaltungsstelle fordert, wird das in § 5 Absatz 2 des Fluggastdatengesetzes vorgesehene Verfahren entsprechend angewendet.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu Fragen 5d, 5e und 8 verwiesen.

a) Wie verhält sich die die Bundesregierung insbesondere zur Frage der koordinierten Auswahl von sogenannten Risikoflügen innerhalb der EU, und welche Gremien auf EU-Ebene sieht sie als geeignet an, eine solche Auswahl von „Risikoflügen“ unter den Mitgliedstaaten zu koordinieren?

Die Auswahl von intra-EU-Routen, für die PNR-Daten gemäß den Vorgaben des EuGH verarbeitet werden können, erfolgt derzeit auf nationaler Ebene. Die Meinungsbildung der Bundesregierung zur Frage, ob ggf. eine Koordinierung der Auswahl von so genannten Risikoflügen innerhalb der EU erfolgt und welches Gremium ggf. für eine koordinierte Auswahl von intra-EU-Routen auf EU-Ebene geeignet wäre, ist noch nicht abgeschlossen.

b) Hat die Bundesregierung oder haben ihre nachgeordneten Behörden geprüft, in wie viele Fällen des Zugriffs auf die PNR-Daten die vom EuGH geforderte Schwelle der „schweren Straftat“ (in der Regel drei Jahre Mindesthaftstrafe strafbewehrte Straftaten) in den vergangenen Jahren nicht überschritten wurde?

Welche Auswirkungen auf die Verarbeitung von Fluggastdaten hätte demzufolge die Beschränkung auf Fälle von schwerer Kriminalität und Terrorismus nach unionsrechtlichen Vorgaben?

Nach Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/681 dürfen die nach Maßgabe dieser Richtlinie erhobenen PNR-Daten ausschließlich zum Zwecke der Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität verarbeitet werden. Der Begriff „schwere Kriminalität“ wird in Artikel 3 Ziffer 9 der Richtlinie definiert. Danach fallen unter diesen Begriff nur die in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/681 aufgeführten strafbaren Handlungen, die nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats mit einer Freiheitsstrafe oder einer freiheitsentziehenden Maßregel der Sicherung im Höchstmaß von mindestens drei Jahren bedroht sind. Die Umsetzung der Richtlinie in Deutschland trägt diesen Vorgaben Rechnung. Straftaten, die den von der Richtlinie vorgesehenen Schweregrad nicht erreichen, sind und waren in Deutschland nicht PNR-relevant.

c) Zu welchen anderen Elementen der PNR-Richtlinie sind aus Sicht der Bundesregierung Vereinbarungen und Absprachen zwischen den Mitgliedstaaten notwendig, um weiterhin eine einheitliche Anwendung der PNR-RL sicherzustellen?

Kernanliegen der Bundesregierung ist es zunächst, die deutsche PNR-Datenverarbeitungspraxis entsprechend der EuGH-Vorgaben neu auszurichten.

Sobald in allen Mitgliedstaaten die nationalen Überlegungen zur Umsetzung der EuGH-Entscheidung abgeschlossen sein werden, kann sich die Frage einer stärkeren Koordinierung unter den Mitgliedstaaten stellen. In diesem Kontext wird daraufhin zu prüfen sein, ob und inwieweit ein Bedarf für Vereinbarungen und Absprachen zwischen den Mitgliedstaaten konkret besteht.

d) Wie geht die Bundesregierung seit dem o. g. Urteil des EuGH mit Fluggastdaten zu Flügen in oder aus EU-Mitgliedstaaten (EU-Flüge) um, die Luftfahrtunternehmen nach § 2 des Fluggastdatengesetzes an die Fluggastdatenzentralstelle übermitteln, und werden diese Daten trotz des EuGH-Urteils zur PNR-Richtlinie weiterhin gemäß § 4 FlugDaG verarbeitet?

Die Verarbeitungspraxis wurde mittlerweile umgestellt mit dem Ziel, dass eine Verarbeitung von Fluggastdaten gemäß § 4 FlugDaG für intra-EU-Flüge nur noch entsprechend den Vorgaben des EuGH in der Entscheidung C-817/19 vom 21. Juni 2022 erfolgt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5e verwiesen.

e) Falls Fluggastdaten zu EU-Flügen weiterhin verarbeitet werden, inwieweit ist das mit der Aussage des EuGH im Urteil zur PNR-Richtlinie vereinbar, dass Fluggastdaten zu EU-Flügen nur verarbeitet werden dürfen, wenn der betreffende Mitgliedstaat mit einer realen und aktuellen oder vorhersehbaren terroristischen Bedrohung konfrontiert ist, und auch dann nur beschränkt auf bestimmte Verbindungen, bestimmte Reisemuster oder bestimmte Flughäfen?

Nach der EuGH-Entscheidung C-817/19 dürfen Fluggastdaten des gesamten intra-EU-Flugverkehrs eines Mitgliedstaats nur dann verarbeitet werden, wenn es nach Einschätzung des Mitgliedstaats hinreichend konkrete Umstände für die Annahme gibt, dass er mit einer als real und aktuell oder vorhersehbar einzustufenden terroristischen Bedrohung konfrontiert ist, vgl. Rz. 171. Außerhalb einer solchen Situation muss sich die Verarbeitung von Fluggastdaten auf solche Flüge beschränken, die etwa bestimmte Flugverbindungen, bestimmte Reisemuster oder bestimmte Flughäfen betreffen, für die es Anhaltspunkte gibt, die die Datenverarbeitung rechtfertigen, vgl. Rz. 174.

Die Mitgliedstaaten sind verantwortlich, entsprechende Einschätzungen vorzunehmen. Mittlerweile wurde die Verarbeitungspraxis umgestellt mit dem Ziel, dass eine Verarbeitung gemäß § 4 FlugDaG für intra-EU-Flüge nur noch auf Grundlage entsprechender Einschätzungen erfolgt.

6. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Entscheidung des EuGH zum Vorabentscheidungsersuchen des Verwaltungsgerichts (VG) Wiesbaden vom 15. Mai 2020 (Aktenzeichen 6 K 805/19.WI und 6 K 806/19.WI, Rechtssache C-222/20 beim EuGH mit Eingang vom 27. Mai 2020), und wird die Bundesregierung bis zum Abschluss dieses Verfahrens ihre endgültige Positionierung zum Urteil in der Rechtssache C-817/19 offenlassen?

7. Wird die Bundesregierung in der Rechtssache C-222/20 eine eigene Stellungnahme abgegeben, und welches Ergebnis haben ggf. Versuche gezeitigt, weitere Mitgliedstaaten zu einer Stellungnahme zu bewegen?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Das Verwaltungsgericht Wiesbaden hat seine Ersuchen um Vorabentscheidung zurückgenommen. Der EuGH wird über die Vorabentscheidungsersuchen daher nicht entscheiden.

8. Wann wird die Bundesregierung einen Vorschlag für eine Reform des Fluggastdatengesetzes vorlegen, um die Vorgaben aus dem PNR-Urteil zu erfüllen?

Das Bundesministerium des Innern und für Heimat erarbeitet derzeit einen Referentenentwurf zur Überarbeitung des Fluggastdatengesetzes und wird diesen anschließend im Ressortkreis abstimmen. Konkrete Angaben zur Zeitplanung sind derzeit noch nicht möglich.

9. Wurden der Bundespolizei im Zusammenhang mit der Ausreiseuntersagung gegen den Vorsitzenden der Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes – Bund der Antifaschistinnen und Antifaschisten (VVN-BdA) am 24. Februar 2023 PNR-Daten zugeleitet, und inwiefern war das BKA in diesen Vorgang involviert?

Der Bundespolizei wurden keine PNR-Daten im Sinne der Fragestellung übersandt.

10. In welchem Umfang wurden in den Jahren 2018 bis 2022 API-Daten durch deutsche Grenzschutzbehörden verarbeitet, wie hoch war die Zahl der „Treffer“ sowohl technisch als auch nach fachlicher Bewertung in den jeweils abgefragten Datenbanken, und welche und wie viele grenzpolizeiliche Maßnahmen haben sich angeschlossen (bitte nach Jahren auflisten)?

Der Umfang der Verarbeitung im Sinne der Fragestellung ist der nachstehenden Übersicht zu entnehmen.

	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtzahl API-Daten	rd. 17,3 Mio.	rd. 20,2 Mio.	rd. 5,8 Mio.	rd. 9,5 Mio.	rd. 18,5 Mio.
Personenfahndungstreffer	11.894	15.373	8.534	11.803	15.437
Sachfahndungstreffer	2.914	3.783	2.078	4.037	5.701

Bei den vorbezeichneten Fahndungstreffern handelt es sich um tatsächliche Treffer, die entsprechende polizeiliche Maßnahmen zur Folge hatten. Darüber hinaus werden keine weiteren statistischen Erhebungen im Sinne der Fragestellung geführt.

11. Wie bewertet die Bundesregierung generell den Vorschlag der EU-Kommission auf COM(2022) 731 final zur Überarbeitung der API-Verordnung (API-VO) im Bereich der Strafverfolgung und die Ausweitung der Vorabübermittlung von API-Daten auch auf innereuropäische Flüge?

13. Kann es aus Sicht der Bundesregierung entgegen des Ziels der Verordnungen auch zu Informationsverlusten oder zur Doppelung der Informationsverarbeitung kommen, weil API-Daten ggf. in beiden Geltungsbereichen der geplanten Verordnungen relevant sein können?

Die Fragen 11 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung der Bundesregierung hierzu ist noch nicht abgeschlossen.

12. Sind die aktuellen Verordnungsvorschläge so zu verstehen, dass im Geltungsbereich der API-VO zu Strafverfolgungszwecken (COM(2022)731) die API-Daten von den Fluggesellschaften an einen zentralen Router und von dort an die PIU zu übermitteln sind, im Geltungsbereich der API-VO zu Zwecken des Grenzmanagements (COM(2022)729) an einen zentralen Router und von dort an die zuständigen Grenzschutzbehörden?

Die beiden Verordnungsvorschläge sind so zu verstehen, dass die API-Daten von den Fluggesellschaften an einen zentralen Router übermittelt werden. Der zentrale Router soll daraufhin die API-Daten für die Zwecke des Grenzmanagements an die zuständige Grenzbehörde und für die Zwecke im Bereich der Strafverfolgung an die zuständige Fluggastdatenzentralstelle übermitteln.

14. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zu den erneut vorgetragenen Vorschlägen, die API-VO zum Grenzmanagement jedenfalls sinngemäß auch auf andere Verkehrsträger im grenzüberschreitenden Verkehr auszudehnen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass der Anwendungsbereich der von der Kommission vorgeschlagenen Verordnung über die Erhebung und Übermittlung vorab übermittelter Fluggastdaten (API) zur Verbesserung und Erleichterung der Kontrollen an den Außengrenzen, zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/817 und der Verordnung (EU) 2018/1726 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2004/82/EG des Rates nicht auf weitere Verkehrsträger im grenzüberschreitenden Verkehr ausgedehnt werden sollte.

15. Gibt es im Rahmen der EU-Ratsgremien derzeit auch eine erneute Diskussion, vergleichbare Regelungen zur PNR-RL und zur API-VO zur Strafverfolgung auch für andere Verkehrsträger zu schaffen, und welche Haltung nimmt die Bundesregierung zu diesen Diskussionen ggf. ein?

Die Frage der Ausdehnung auf andere Verkehrsträger wurde auch für den Bereich der Strafverfolgung im Rahmen der zuständigen Ratsarbeitsgruppe „Informationsaustausch im JI-Bereich“ (IXIM) diskutiert. Die Ausführungen in der Antwort zu Frage 14 gelten hierzu entsprechend.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333