

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Höchste Sicherheit des zivilen deutschen Luftverkehrs zu international wettbewerbsfähigen Kosten

Sicherheit hat in der Luftfahrt die höchste Priorität. Die Durchführung des zivilen Luftverkehrs ist nur dann möglich, wenn relevante Angriffsziele wie Luftfahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen effektiv und verlässlich vor äußeren Gefahren geschützt werden. In Deutschland arbeiten bei der Ausführung der Luftsicherheitsverfahren sowohl die zuständigen Polizeibehörden als auch die Flughäfen und private Sicherheitsunternehmen eng zusammen. Dabei werden die Kosten für die Luftsicherheit mit der Luftsicherheitsgebühr durch die Fluggesellschaften refinanziert.

Bedauerlicherweise sind die Luftsicherheitsgebühren im Zeitraum von 2019 bis 2022 massiv angestiegen und haben sich an einigen Flughäfen sogar verdoppelt (www.bdf.aero/luftsicherheit/lusi-gebuehren). Damit trägt die Gebühr auch nach Ansicht der Fragesteller als treibender Kostenfaktor zu den gegenwärtig hohen Standortkosten des Luftverkehrs in Deutschland bei und ist mitverantwortlich, dass der Luftverkehr sich nach der Corona-Pandemie noch nicht wieder vollständig erholt hat. Das wurde auch an den ernüchternden Zahlen des diesjährigen Sommerreiseverkehrs deutlich. Nach Angaben des Flughafenverbandes Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen wurden nach Abschluss der 31. Kalenderwoche des Jahres 2024 4,88 Millionen Passagiere an den deutschen Flughäfen gezählt. Gemessen am Vorkrisenjahr 2019 zum gleichen Zeitpunkt liegt das Verkehrsaufkommen mit -13,6 Prozent damit deutlich unter dem damaligen Wert. Die Recovery-Rate erreicht lediglich 86,4 Prozent. Im Vergleich zum europäischen Durchschnitt liegt die Recovery-Rate des Flugangebots in Deutschland auf einem 10 bis 15 Prozentpunkte niedrigeren Niveau und ist damit Schlusslicht in Europa. Auch die im Mai 2024 erneut erhöhte Luftverkehrsteuer ist neben der Luftsicherheitsgebühr eine weitere regulative und wettbewerbsverzerrende Kostenbelastung. Obwohl die Kontrolle von Passagieren und Handgepäck eine hoheitliche Aufgabe darstellt, werden die Kosten in voller Höhe auf die Flugpreise umgelegt. Nach Ansicht des Flughafenverbandes ADV ist ein Umsteuern der Bundesregierung zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland bislang nicht erkennbar. Im Gegenteil: Anfang nächsten Jahres soll die Gebührenbegrenzung bei den Luftsicherheitsgebühren von 10 auf 15 Euro angehoben werden. Auch bei den Gebühren für die Flugsicherung sind aufgrund europäischer Regulierungsvorhaben deutliche Preissteigerungen absehbar, wenn die Bundesregierung nicht gegensteuert (www.adv.aero/wp-content/uploads/2024/08/ADV-PM-18-2024-Passagieraufkommen-erreicht-Sommerferienpeak.pdf).

Um die Sicherheit der deutschen Flughäfen zu garantieren, kümmern sich mehr als 31 Unternehmen mit rund 23 000 Beschäftigten (vgl. www.bdls.aero/verband) tagtäglich um Passagiere und Fracht. Damit sind die in der Luftsicherheit

tätigen Firmen gleichzeitig wichtige Arbeitgeber vor Ort in den Regionen. Bedauerlicherweise machen auch nach Auffassung der Fragesteller hohe Gebühren, Sicherheitsauflagen, unflexible Strukturen und mittelfristig auch die demografische Entwicklung im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Arbeitskräften bei anhaltend hoher Beschäftigungsquote in Deutschland der Luftsicherheitsbranche spürbar zu schaffen. Um den Luftverkehrsstandort zu stärken und deutsche Flughäfen wieder attraktiv für Airlines aus aller Welt zu machen, braucht es nach Meinung der Fragesteller eine Überarbeitung der Strukturen sowie Optimierungsmöglichkeiten im System „Luftsicherheit“. Dazu müssen die personellen, technischen, rechtlichen und organisatorischen Mechanismen an den Flughäfen überprüft und ggf. angepasst werden, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Gebührenrechnungen sind seit Erlass der neuen Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV seit Februar 2024 in Kraft) und der darin enthaltenen Extrakosten in Anlage 1 zu § 1 Ziffern 1–19.2 (Gebühren- und Auslagenverzeichnis), gegliedert nach Gebührenschildner gemäß § 3 der LuftSiGebV, durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und die Bundespolizei (BPOL) gestellt worden (bitte getrennt LBA und BPOL nach Gebühren- und Auslagentatbeständen auflisten)?
2. Wie hoch sind nach Einschätzung der Bundesregierung die zu erwartenden Kosten jeweils für die Sicherheitsunternehmen an Flughäfen, für die Beteiligten an der sicheren Lieferkette gemäß § 9a des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) und für die behördlich zugelassenen Ausbilder für die jetzt abzurechnenden Qualitätsaufsichten, insbesondere des Luftfahrt-Bundesamtes (bitte gegliedert nach Gebühren- und Auslagentatbeständen auflisten)?
3. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung bei Ausschreibungen des Beschaffungsamtes für private Sicherheitsdienstleister, die zur Unterstützung der Bundespolizei Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, zukünftig Gebühren- und Auslagentatbestände, die nach Aufwand abgerechnet werden, durch die Anbieter kalkuliert werden?
4. Welche Ursachen haben nach Ansicht der Bundesregierung die stark gestiegenen Kosten für die Luftsicherheitskontrollen nach § 5 LuftSiG bei einem gleichzeitigen Verkehrsrückgang (www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/sicherheit/luftsicherheitsgebuehr.pdf?__blob=publicationFile&v=18)?
5. Plant die Bundesregierung, Maßnahmen zu ergreifen, um die stark gestiegenen Kosten für die Luftsicherheitskontrollen nach § 5 LuftSiG einzudämmen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
6. Liegen der Bundesregierung fremde oder eigene Erklärungen für die unterschiedlich lange Dauer von Zuverlässigkeitsüberprüfungen an den Flughäfen in Deutschland vor, wenn ja, wie lauten diese, und wenn nein, beabsichtigt die Bundesregierung, solche zu erarbeiten?
7. Wird die Bundesregierung Maßnahmen ergreifen, um die Zuverlässigkeitsüberprüfung an allen deutschen Flughäfen in gleichen Zeitrahmen zu garantieren, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
8. Wie ist der Stand der Umsetzung eines nach Kenntnis der Fragesteller geplanten digitalen Zentralregisters (Einführung Januar 2024) in Zusammenarbeit mit den sogenannten B-Ländern, auf das Sicherheitsdienstleister zugreifen können, um schneller Personenstanddaten zu erfragen, die unabhängig für ein Arbeitsverhältnis sind?

9. Inwiefern spielen vorangegangene Arbeitsverhältnisse bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung eine Rolle?
10. Gibt es von der Bundesregierung Planungen zu einem Register (nach österreichischem Vorbild (www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/sicherheit/security/pruefung/zuemp.html) oder dem Bewacherregister, das in ministerieller Zuständigkeit des Bundesministeriums des Innern und für Heimat (BMI) liegt), in dem alle Personen mit erfolgreich abgeschlossener Zuverlässigkeitsprüfung registriert werden, um sie dann an den verschiedenen Standorten schneller einsetzen zu können?
 - a) Wenn ja, wie weit sind diese Planungen vorangeschritten?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
11. Welche Gründe gibt es nach Auffassung der Bundesregierung für die unterschiedlichen Schulungen der Luftsicherheitskräfte nach unterschiedlichen Systemen mit unterschiedlichem Aufwand und Methoden sowie am Ende unterschiedlichen Prüfungen und Zertifizierungen, obwohl die Aufgabenfelder und Tätigkeiten in §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG nach Auffassung der Fragesteller sehr gleich sind (www.lba.de/DE/Luftsicherheit/SchulungPersonal/Schulungsinhalte_umfaenge/Schulungsinhalte_umfaenge_node.html)?
12. Plant die Bundesregierung für einen effektiven Einsatz von Fachpersonal, zur Begegnung des Fachkräftemangels sowie für einen wirtschaftlichen Ablauf eine Anpassung und Zusammenlegung der Ausbildung bzw. Schulung bezogen auf §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG?
 - a) Wenn ja, wann wird mit einer einheitlichen Schulung zu rechnen sein?
 - b) Wenn nein, welche Gründe sprechen gegen eine einheitliche Ausbildung?
13. Wie erklärt sich die Bundesregierung die hohen Durchfallquoten, die nach Auskunft der Dienstleister gegenüber den Fragestellern in 2022/2023 bei 90 Prozent für die Luftsicherheitskontrollkräfte (LSKK) beim Luftfahrt-Bundesamt lagen?
14. Werden dem Bewerber sowie dem Luftsicherheitsunternehmen die Ursachen des Durchfallens, Bezug nehmend auf Frage 13, transparent übermittelt, und wenn nein, warum nicht?
15. Inwiefern haben sich die Ausbildungsinhalte geändert, sodass die Ausbildungsstunden für LSKK laut Auskunft der Dienstleister gegenüber den Fragestellern von 100 auf 200 Stunden erhöht werden mussten?
16. Konnte durch die Erhöhung der Stunden eine niedrigere Durchfallquote erzeugt werden, und wenn nein, warum nicht?
17. Hat das Luftfahrt-Bundesamt selbstkritisch seine Prüfungsanforderungen und das Vorgehen der Prüfer bzw. Prüferin analysiert?
 - a) Wenn ja, wie sind die Ergebnisse (bitte beifügen)?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung das Sicherheitsniveau der Kontrollleistungen bei den Passagier- und Handgepäckkontrollen an deutschen Flughäfen?

19. Hält die Bundesregierung die EU-Vorgabe für begründet, dass Personen, die über eine 11.2.6 Schulung (Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 (DVO EU 2015/1998) verfügen und damit unbegleiteten Zugang zu identifizierbarer Luftfracht im sensiblen Bereich der Flughäfen haben, eine 11.2.3.9 Schulung (E DVO EU 2015/1998) zusätzlich absolvieren müssen, wenn sie unbegleiteten Zugang zu identifizierbarer Luftfracht auf den Flächen eines reglementierten Beauftragten haben sollen?
 - a) Wenn ja, wie begründet die Bundesregierung zwei unterschiedliche Schulungen bei gleichem Sachverhalt, gleichem Personenkreis und verschiedenen Betriebsstätten?
 - b) Wenn nein, inwiefern plant die Bundesregierung an dieser Stelle Anpassungen?
20. Ist der Bundesregierung nach den langen Wartezeiten an deutschen Flughäfen, insbesondere im Sommer 2022 heute noch ein Personalmangel mit Blick auf die Passagier- und Handgepäckkontrollen nach § 5 LuftSiG bekannt, und wenn ja, an welchen Flughäfen aktuell in besonderem Maße?
21. Sind aktuell noch befristet zugelassene Hilfskräfte oder Polizeivollzugsbeamte bei den Passagier- und Handgepäckkontrollen nach § 5 LuftSiG im Einsatz, wie es die Bundesregierung aufgrund der langen Wartezeiten an deutschen Flughäfen im Sommer 2022 kurzfristig beschlossen hatte?
22. Wie viele unbesetzte Stellen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich der Luftsicherheitskontrollen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung an deutschen Flughäfen in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren (bitte jeweils pro Jahr und pro Flughafen angeben)?
23. Wie viele unbesetzte Stellen sind es nach Kenntnis der Bundesregierung im laufenden Jahr 2024 (bitte pro Monat und pro Flughafen angeben)?
24. Wie viele Bundespolizisten waren in den vergangenen zehn Jahren zur personellen Unterstützung der privaten Sicherheitsunternehmen bei den Luftsicherheitskontrollen an deutschen Flughäfen im Einsatz (bitte jeweils pro Jahr und pro Flughafen angeben)?
25. Sind der Bundesregierung heute noch längere Wartezeiten bei den Passagier- und Handgepäckkontrollen nach § 5 LuftSiG bekannt, die es insbesondere im Sommer 2022, aber auch noch im Sommer 2023 an deutschen Flughäfen gegeben hat?
26. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe für die langen Wartezeiten bei den Passagier- und Handgepäckkontrollen nach § 5 LuftSiG, die es insbesondere im Sommer 2022, aber auch noch im Sommer 2023 an deutschen Flughäfen gegeben hat?
27. Hat die Bundesregierung etwas veranlasst, um die langen Wartezeiten bei den Passagier- und Handgepäckkontrollen nach § 5 LuftSiG, die es insbesondere im Sommer 2022, aber auch noch im Sommer 2023 an deutschen Flughäfen gegeben hat, zu reduzieren, wenn ja, was, und wenn nein, warum nicht?
28. An welchen deutschen Verkehrsflughäfen, an welchen die Bundespolizei für die Passagier- und Handgepäckkontrollen zuständig ist, ist die CT (Computertomografie)-Technologie bei den Luftsicherheitskontrollen bereits im Einsatz?
29. Wie viele CT-Scanner sind gegenwärtig insgesamt an deutschen Verkehrsflughäfen, an welchen die Bundespolizei für die Passagier- und Handgepäckkontrollen zuständig ist, im Einsatz (bitte jeweils nach Flughafen auflisten)?

30. Wie viele CT-Scanner sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig an welchen deutschen Verkehrsflughäfen im Einsatz, wo die Flughäfen selbst für die Passagier- und Handgepäckkontrollen zuständig sind?
31. Bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung einer erneuten Prüfung kontrolltechnischer Geräte durch deutsche Behörden, die bereits in der EU zugelassen sind und an anderen EU-Standorten erfolgreich eingesetzt werden, und wenn ja, warum (www.lba.de/DE/Luftsicherheit/Luftsicherheitsausrustung2/LuftsicherheitsausrustungZertifizierung/LuftsicherheitsausrustungZertifizierung_node.html)?
32. Inwiefern werden, Bezug nehmend auf Frage 31, die Zusatzaufgaben sowie die Zusatzverordnungen über die EU-Verordnung hinaus von der Bundesregierung auf Aufwand und Nutzen geprüft?
33. Wie hoch sind die Kosten, Bezug nehmend auf Frage 31, die der Bundesregierung jährlich durch eine erneute Prüfung von Geräten, die in der EU bereits zugelassen sind, entstehen?
34. Wann wird die in Deutschland bereits erprobte und bewährte CT-Technologie flächendeckend an den deutschen Verkehrsflughäfen eingesetzt, an welchen die Bundespolizei für die Passagier- und Handgepäckkontrollen zuständig ist?
35. Inwieweit konnten die organisatorischen Abläufe an den Flughäfen Frankfurt und Berlin Brandenburg aufgrund von zentralen Informationsstellen im Rahmen der „Neuen Welt“ effektiviert werden?
36. Wie bewertet die Bundesregierung, Bezug nehmend auf Frage 35, die seitens des Flughafenbetreibers Fraport AG am Frankfurter Flughafen seit dem 1. Januar 2023 übernommene Durchführungsorganisation der Luftsicherheitskontrollen nach § 5 LuftSiG bezüglich der Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau und die Effizienz, und welche Schlussfolgerungen zieht sie bezüglich der Zufriedenheit von Mitarbeitern der Sicherheitsdienstleister sowie von Passagieren?
37. Wie bewertet die Bundesregierung, Bezug nehmend auf Frage 35, die seitens der Flughafengesellschaft Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) seit dem 1. Januar 2024 übernommene Durchführungsorganisation der Luftsicherheitskontrollen nach § 5 LuftSiG bezüglich der Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau und die Effizienz und welche Schlussfolgerungen zieht sie bezüglich der Zufriedenheit von Mitarbeitern der Sicherheitsdienstleister sowie von Passagieren?
38. Welchen wirtschaftlichen Effekt hatte die Einführung einer zentralen Informationsstelle an den Flughäfen im Zuge der Einführung der „Neuen Welt“?
39. Wie können Luftfrachtsendungen nach Auffassung der Bundesregierung befördert werden, die wegen zu hoher Dichte nicht mit den in Deutschland zugelassenen Sicherungsmethoden gesichert werden, wenn die Lieferung unerwartet dringlich ist und die Versender keine „bekannten Versender“ sind?
40. Plant die Bundesregierung Bezug nehmend auf Frage 39 Ausnahmeregelungen für solche Sonder- und Dringlichkeitssendungen, um nicht im Wettbewerbsnachteil mit anderen EU-Ländern zu geraten, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

41. Wie bewertet die Bundesregierung die Kostenbelastung für Airlines und Passage in Deutschland durch die Luftverkehrssteuer, die Höhe der Luftsicherheitsgebühr und andere weitere Kostenfaktoren im europäischen Vergleich insgesamt?
42. Plant die Bundesregierung Entlastungsmaßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland und um Anschluss beim Passagieraufkommen auf europäisches Niveau zu finden, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 17. Oktober 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

