

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/13584 –

Höchste Sicherheit des zivilen deutschen Luftverkehrs zu international wettbewerbsfähigen Kosten

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Es wird darauf hingewiesen, dass die inhaltlichen Änderungen nach Nummer 2 der Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV) erst zum 1. Januar 2025 in Kraft treten, so dass insoweit noch keine Bescheide erlassen wurden und sich die Beantwortung der Frage auf den Zeitraum seit Februar 2024 bezieht.

Im Luftfahrt-Bundesamt (LBA) wurden seit Erlass der neuen LuftSiGebV seit Februar 2024 insgesamt 4 564 Gebührenrechnungen ausgestellt. Aufgeschlüsselt:

- 255 Gebührenrechnungen für Ausbilder, Schulungen und Kontrollkräfte
- 150 Gebührenrechnungen für ACC3, RA3 und KC3
- 2 489 Gebührenrechnungen für reglementierte Beauftragte, Bekannte Versender und Transporteure
- 1 348 Gebührenrechnungen für Luftfahrtunternehmen und reglementierte Lieferanten
- 322 Gebührenrechnungen für Luftsicherheitsausrüstung und Sprengstoffspürhunde.

Im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei (BPOL, Bundespolizeipräsidium, BPOLP) wurden für die Luftsicherheitsgebühr nach der Nummer 2 der LuftSiGebV für den angefragten Zeitraum 3 591 Gebührenbescheide für die im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei liegenden Flughäfen (ohne Frankfurt und BER) erlassen.

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)?

Eine pauschale Aussage zu den zu erwartenden Gebühren und Auslagen kann nicht getroffen werden.

Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Beteiligten ist in Anlage 1 zu § 1 der LuftSiGebV (Gebühren und Auslagenverzeichnis) für die in Zusammenhang mit einer Inspektion zu erhebenden Gebühren und Auslagen in erheblichem Umfang die Bemessung nach Zeit vorgesehen.

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?

Die Bundesregierung kann sich nicht zu der unternehmerischen Kalkulation, insbesondere der Risikobetrachtung der privaten Sicherheitsdienstleister äußern.

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)?

Die Luftsicherheitsgebühr, d. h. die Gebühr für die Durchsuchung von Fluggästen und mitgeführten Gegenständen (einschließlich des aufgegebenen Gepäcks), soll nach den Vorgaben des Luftsicherheitsgesetzes (§ 17a LuftSiG) kostendeckend sein. Das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) kann grundsätzlich nicht von dieser gesetzlichen Vorgabe abweichen. Um diesen gesetzlichen Auftrag zu erfüllen, wurde die LuftSiGebV überarbeitet. Diese wurde mit Zustimmung des Bundesrates zum 1. Februar 2024 in Kraft gesetzt, die Änderung wirkt ab dem 1. Januar 2025. Danach beträgt der Gebührenrahmen für die Luftsicherheitsgebühr ab dem 1. Januar 2025 4,50 Euro bis 15 Euro. Dieser Gebührenrahmen wurde zuletzt vor einem Vierteljahrhundert angepasst. Der aktuelle Gebührenrahmen ermöglicht es, für die meisten Flughäfen, kostendeckende Gebühren zu erheben.

Die Höhe der Gebühr für den jeweiligen Flughafen ergibt sich aus dem Aufwand der Luftsicherheitsbehörde für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung. Die Gebühr setzt sich zusammen aus Fixkosten (z. B. Mieten oder Beschaffungskosten für Luftsicherheitsausrüstung) sowie aus variablen Kosten (z. B. Personalkosten einschließlich Personalnebenkosten). Sinkt der Anteil der Passagiere, müssen die Fixkosten, soweit nicht skalierbar, auf die weniger verbleibenden Passagiere umgelegt werden. Die Folge ist eine steigende Luftsicherheitsgebühr für den jeweiligen Flughafen.

Das BMI steht mit den Luftverkehrsgesellschaften und ihren Verbänden in regelmäßigem Austausch, da z. B. die Kalkulation und die Festsetzung der Luftsicherheitsgebühren nach Anhörung u. a. der Luftverkehrsgesellschaften er-

folgt. Dabei verdeutlichen die Luftverkehrsgesellschaften u. a. regelmäßig ihr Interesse an moderaten Gebühren.

Aus Sicht der Bundesregierung sind für den Kostenanstieg mehrere Umstände ursächlich. Zunächst ist festzustellen, dass es zwischen 2019 und 2024 zu einer allgemeinen Preissteigerung von 19,80 Prozent gekommen ist. Im Bereich der Luftsicherheitskontrollen liegt diese bei 21,66 Prozent. Somit kann gefolgert werden, dass sich die Preissteigerung im Normalmaß bewegt und damit die gleichen Faktoren, beispielsweise allgemeine Teuerungen aufgrund der Corona-Pandemie, des völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieges sowie tagesaktuelle nationale und weltpolitische Ereignisse, Einfluss haben.

Weiterhin wirken sich die Umstellung des Abrechnungsmodells auf Kontrollvorgänge, Ausschreibungen zu den Zeiten der Corona-Pandemie, die zwischenzeitlichen hohen Tarifabschlüsse für den Bereich der Luftsicherheitsassistenten sowie, wenn auch mit geringerem Einfluss, sinnvolle und notwendige Investitionen in neue Luftsicherheitsausrüstung aus.

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?

Die Sicherheit ist prioritär gegenüber wirtschaftlichen Erwägungen.

Die BPOL hat für die Standorte in Bundeszuständigkeit in einem umfangreichen Evaluierungsprozess die kommenden Verträge mit den Sicherheitsdienstleistern analysiert und zukunftssicher angepasst. Gleichzeitig treibt die BPOL die Ausstattung der Kontrollstellen mit neuer Computer-Tomographie-(CT-)Technik voran, so dass die Erwartungshaltung besteht, perspektivisch weniger Kontrollstunden für die derzeitigen und künftig steigenden Bedarfe, bei höherem Sicherheitsniveau aufwenden zu müssen.

Des Weiteren haben das BMI und die BPOL die Etablierung des Organisationsmodells der sogenannten Neuen Welt (Übertragung der operativen Durchführung, der Gebührenkalkulation und -einziehung) fortgeführt (umgesetzt an den Flughäfen Frankfurt/Main seit 1. Januar 2023 und Berlin/Brandenburg seit 1. Januar 2024, perspektivisch zum 1. Januar 2025 am Standort Köln/Bonn). Dies entlastet zum einen die BPOL von polizeivollzugsfremden Aufgaben und bietet zum anderen den Flughäfen die Möglichkeit, Maßnahmen zur Effizienzsteigerung eigenverantwortlich einzubringen.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Erklärungen für die unterschiedlich lange Dauer von Zuverlässigkeitsüberprüfungen (ZÜP) bei den Luftsicherheitsbehörden der Länder vor. Das Augenmerk der Bundesregierung liegt auch nicht auf Verfahrensunterschieden, sondern auf der Vereinfachung und Beschleunigung der Prozesse. So hat das BMI mit Erlass vom 16. Januar 2023 das sogenannte Beteiligungsverfahren im Bereich der Zuverlässigkeitsüberprüfung

eingeführt, mit dem die Länder ermächtigt werden, die europarechtlich erforderliche Prüfung von Nachweisen zu Vorbeschäftigungsverhältnissen auf Arbeitgeber zu übertragen. Mit Stand März 2023 haben acht Länder davon Gebrauch gemacht, die über 90 Prozent der ZÜP-Anträge bearbeiten.

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 unabdingbar für ein Arbeitsverhältnis sind?

Der Wirkbetrieb des Luftsicherheitsregisters ist für 2025 zu erwarten. Eine Zugriffsmöglichkeit für Sicherheitsdienstleister ist nicht vorgesehen.

9. Inwiefern spielen vorangegangene Arbeitsverhältnisse bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung eine Rolle?

Die Erhebung von Informationen zu vorangegangenen Arbeitsverhältnissen ist europarechtlich vorgegeben und dient der Erfassung von Lücken bei Beschäftigungs- und Ausbildungsverhältnissen sowie sonstigen Lücken mindestens während der letzten fünf Jahre (vgl. Nummer 11.1.3 c. der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998).

10. Gibt es von der Bundesregierung Planungen zu einem Register (nach österreichischem Vorbild (www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/sicherheit/security/pruefung/zuelp.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?

Die Fragen 10 bis 10b werden gemeinsam beantwortet.

Das Gemeinsame Luftsicherheitsregister nach § 7a LuftSiG erfüllt diese Funktionen. Es wird darüber hinaus auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

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)?

Die Verordnung (EG) 300/2008 in Verbindung mit Kapitel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit gibt die erforderlichen Schulungsinhalte für die unterschiedlichen Tätigkeiten im Bereich der §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG detailliert vor. Die Bundesregierung hat die EU-Vorgaben durch die neue Luftsicherheitsschulungs-Verordnung (LuftSiSchulV), die am 22. Juli 2023 in Kraft getreten ist, in nationales Recht

umgesetzt. Die Luftverkehrswirtschaft war in das Gesetzgebungsverfahren intensiv eingebunden.

Die Aufgaben und Tätigkeiten des Luftsicherheitskontrollpersonals in den §§ 5, 8, 9 und 9a des LuftSiG unterscheiden sich deutlich voneinander, da sie auf der Grundlage unterschiedlicher Kapitel des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erfolgen.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 sieht unterschiedliche tätigkeitsspezifische Schulungen vor, die folglich auch unterschiedliche Prüfungen und Zertifizierungen erfordern.

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?

Die Fragen 12 und 12a werden gemeinsam beantwortet.

Eine Anpassung und Zusammenlegung der Schulungen für die Tätigkeiten nach den §§ 5, 8, 9 und 9a des Luftsicherheitsgesetzes ist nicht geplant. Die nach den EU-Vorgaben zu schulenden Personengruppen werden durch die Regelungen der LuftSiSchulV bereits zusammengefasst, so dass tätigkeitsbezogen einheitlich geschult werden kann.

Für die in Nummer 11.2.3.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannte Personengruppe (Kontrollkräfte für Kontrollen von Personen, Handgepäck, mitgeführten Gegenständen und aufgegebenem Gepäck) ist bereits eine einheitliche Schulung gewährleistet, unabhängig davon, ob ein Einsatz im § 5-Bereich (Personen- und Gepäckkontrolle) oder § 8-Bereich (Kontrolle anderer Personen als Fluggäste und mitgeführter Gegenstände) des LuftSiG erfolgt. Mit Inkrafttreten der neuen LuftSiSchulV am 22. Juli 2023 wurde die bisherige Unterscheidung zwischen Luftsicherheitsassistenten (Kontrollkräfte für Fluggäste und Gepäck) einerseits und Luftsicherheitskontrollkräften (Kontrollkräfte für andere Personen als Fluggäste und mitgeführte Gegenstände) andererseits aufgegeben. Seitdem gibt es nur noch eine einheitliche Personengruppe nach Nummer 11.2.3.1. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998. Hierdurch wird es insbesondere den Dienstleistern ermöglicht, die umfassend geschulten Luftsicherheitskontrollkräfte flexibel an einem Flughafen einsetzen zu können, wenn sie sowohl für die Passagierkontrolle als auch für die Kontrolle von anderen Personen als Fluggäste beauftragt sind. Sofern geschultes und bereits zertifiziertes Luftsicherheitskontrollpersonal zusätzliche Aufgaben wahrnehmen möchte oder soll, können durch eine weitere Schulung zusätzliche Kompetenzen erworben werden. Bereits vorher vermittelte Schulungsinhalte werden hierbei anerkannt.

Eine weitergehende Zusammenlegung der Schulungen der verschiedenen Personengruppen und Tätigkeiten des Luftsicherheitskontrollpersonals ist in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 nicht vorgesehen und somit auch nicht beabsichtigt.

- b) Wenn nein, welche Gründe sprechen gegen eine einheitliche Ausbildung?

Eine einheitliche Ausbildung ist aufgrund der spezifischen Tätigkeiten des eingesetzten Personals nicht möglich. Die Anforderungen an die Durchführung der Tätigkeiten sind in den einschlägigen Kapiteln des Anhangs I der Durch-

führungsverordnung (EU) 2015/1998 festgelegt. So müssen für die unterschiedlichen Tätigkeiten im Bereich Luftsicherheit unterschiedliche Abläufe, einschlägige Rechtsvorschriften und deren Anwendung vermittelt werden. Zudem enthalten die Kapitel zum Teil sicherheitsrelevante, öffentlich nicht zugängliche Informationen, die lediglich dem Personal zugänglich gemacht werden dürfen, das auch mit der tatsächlichen Aufgabenwahrnehmung betraut ist. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

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?

Es gibt keine Statistik über eine „Durchfallquote“, daher kann nicht nachvollzogen werden, wie Dienstleister einen Anteil von 90 Prozent ermittelt haben. Dies ist aus Sicht des Luftfahrt-Bundesamtes nicht zutreffend. Darüber hinaus können Dienstleistungsunternehmen Luftsicherheitskontrollpersonal (LSKP) nicht zur Prüfung beim Luftfahrt-Bundesamt anmelden. Die Anmeldung kann ausschließlich durch ein schulungsverpflichtetes Unternehmen erfolgen.

14. Werden dem Bewerber sowie dem Luftsicherheitsunternehmen die Ursachen des Durchfallens, Bezug nehmend auf Frage 13, transparent übermittelt, und wenn nein, warum nicht?

Sowohl die Prüfungsteilnehmenden als auch das schulungsverpflichtete Unternehmen erhalten nach dem theoretischen und praktischen Prüfungsteil jeweils eine Mitteilung über das Ergebnis. Bei der Theorieprüfung wird für jeden der beiden Prüfungsteile (allgemeiner und spezifischer) über die erreichte Punktzahl, die Mindestpunktzahl sowie die erreichbare Punktzahl informiert. Bei der Prüfung der Kontrollabläufe wird den Prüfungsteilnehmenden zusätzlich bei einer gescheiterten Prüfung erläutert, was die Gründe für das Nichtbestehen sind.

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?

Die Erhöhung der Unterrichtseinheiten ist auf die Novellierung der LuftSiSchulV zurückzuführen. Das „neue“ Schulungssystem wurde entsprechend der LuftSiSchulV angepasst.

16. Konnte durch die Erhöhung der Stunden eine niedrigere Durchfallquote erzeugt werden, und wenn nein, warum nicht?

Es gibt keine Statistik über eine „Durchfallquote“, daher kann auch keine Aussage über verbesserte, gleichbleibende oder verschlechterte Prüfungsergebnisse getroffen werden.

17. Hat das Luftfahrt-Bundesamt selbstkritisch seine Prüfungsanforderungen und das Vorgehen der Prüfer bzw. Prüferin analysiert?

Die Prüfungsanforderungen werden fortlaufend auf Einhaltung und Umsetzung der rechtlichen Vorgaben überprüft und ggf. angepasst. Das Vorgehen der Prü-

fenden wird ebenfalls regelmäßig intern analysiert und auf einheitliche Bewertung überprüft.

- a) Wenn ja, wie sind die Ergebnisse (bitte beifügen)?

Ein einheitliches Vorgehen und Bewerten durch die Prüfenden wird entsprechend der gesetzlichen Anforderungen stetig gewährleistet. Einzelheiten zum Prüfungsverfahren und die Bewertung von Prüfungsleistungen ergeben sich u. a. aus § 13 LuftSiSchulV i. V. m. Anlage 5 (Prüfungsordnung) und sind entsprechend zu beachten. Da das Luftsicherheitskontrollpersonal einen wichtigen Teil zur Gewährleistung der Sicherheit des zivilen Luftverkehrs beiträgt, muss dieses sorgfältig geprüft werden und in der Prüfung zeigen, dass es geeignet ist, die vorgesehene Tätigkeit verantwortungsbewusst auszuüben.

- b) Wenn nein, warum nicht?

Entfällt.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung das Sicherheitsniveau der Kontrollleistungen bei den Passagier- und Handgepäckkontrollen an deutschen Flughäfen?

Die europarechtlichen und nationalen Vorgaben bei den Passagier- und Handgepäckkontrollen werden eingehalten und umgesetzt. Moderne zertifizierte Sicherheitsausrüstung liefert reproduzierbare Kontrollergebnisse und erhöht das Sicherheitsniveau über das europarechtlich vorgeschriebene Mindestniveau hinaus. Sofern im Rahmen von gesetzlichen vorgeschriebenen Überwachungsmaßnahmen, die explizit der Feststellung von möglichen Defiziten dienen, Abweichungen von den Vorgaben festgestellt werden, werden diese behoben.

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?

Sofern eine Person unbegleiteten Zugang zu sicherheitskontrollierter Luftfracht hat, benötigt sie grundsätzlich eine Schulung nach Ziffer 11.2.3.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998. Abweichend davon benötigt eine Person, welche bereits nach 11.2.6.2 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 geschult ist, keine zusätzliche Schulung nach Ziffer 11.2.3.9 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, um innerhalb eines sensiblen Sicherheitsbereichs eines Flughafens unbegleiteten Zugang zu sicherheitskontrollierter Fracht zu erlangen. Letzteres gilt auch für innerhalb eines sensiblen Sicherheitsbereichs gelegene Betriebsstätten von reglementierten Beauftragten.

Sofern eine Person beide Schulungen benötigt, besteht die Möglichkeit die Schulung nach „11.2.3.9 mit Flughafenausweis“ zu absolvieren. Damit wird eine Doppelung von Schulungsinhalten in Höhe von zwei Unterrichtseinheiten vermieden.

- a) Wenn ja, wie begründet die Bundesregierung zwei unterschiedliche Schulungen bei gleichem Sachverhalt, gleichem Personenkreis und verschiedenen Betriebsstätten?

Die unterschiedlichen Schulungsanforderungen begründen sich im unterschiedlichen Sachverhalt. Diese unterschiedlichen Sachverhalte lassen zu, dass Personen, die innerhalb sensibler Sicherheitsbereiche unbegleiteten Zugang zu sicherheitskontrollierter Luftfracht haben, ausnahmsweise keine Schulung nach Nummer 11.2.3.9 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 benötigen, welche durch die Nummern 6.3.2.9 bzw. 6.4.2.1 b) des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 grundsätzlich vorgeschrieben ist.

- b) Wenn nein, inwiefern plant die Bundesregierung an dieser Stelle Anpassungen?

Entfällt.

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?

Im Bereich der Standorte in Bundeszuständigkeit ist kein systemischer Personalmangel bekannt.

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?

Die BPOL setzt derzeit hierfür keine zugelassenen Hilfskräfte oder Polizeivollzugsbeamte oder -beamtinnen ein.

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)?

Die Fragen 22 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Bei den beauftragten Sicherheitsdienstleistern werden entweder Kontrollstunden angefordert oder nach durchgeführten Kontrollvorgängen abgerechnet. Ein Rückschluss auf die Einstellungssituation bei diesen Dienstleistern ist daher nicht möglich. Im Bereich des bundespolizeieigenen Luftsicherheitspersonals gibt es keine unbesetzten Stellen.

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)?

Die Bundespolizei erfasst hierzu die sogenannten Mannstunden, nicht die Zahl der eingesetzten Personen.

Flughafen Düsseldorf:

2017: 385 Stunden

2022: 37 Stunden

Flughafen Köln/Bonn:

2022: 1 215,50 Stunden

2023: 66,25 Stunden

Flughafen Hannover-Langenhagen:

2022: 134 Stunden

Flughafen Hamburg:

2022: 227 Stunden

Flughafen Erfurt-Weimar:

2022: 10 Stunden

2023: 2,5 Stunden

2024: 905,25 Stunden

Flughafen Dresden:

2024: 392,25 Stunden

Für die anderen Flughäfen und Zeiten im angefragten Jahreszeitraum wurden keine Bundespolizisten und Bundespolizistinnen eingesetzt.

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?

Derzeit sind keine längeren Wartezeiten an Flughäfen im Zuständigkeitsbereich der BPOL bekannt. Bereits im Vorjahreszeitraum hat die BPOL keine signifikanten Feststellungen getroffen.

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?

Das Wiederanlaufen nach den Einschränkungen der Corona-Pandemie hat aus Sicht der BPOL die infrastrukturellen und personellen Strukturen aller Systempartner an den Flughäfen vor besondere Herausforderungen gestellt. Eine besondere Herausforderung war hierbei die Bewältigung der Personalmangelsituation.

Des Weiteren hat die BPOL festgestellt, dass auch Fluggäste sich an die zu Anfang noch Corona-angepassten Prozessschritte gewöhnen mussten und mit ihrer

optimierungsbedürftigen individuellen Reisevorbereitung auch zu ungewollten Prozessverlängerungen beigetragen haben. Diese Beobachtungen decken sich auch im Abgleich mit internationalen Partnern. Spätestens zum Sommerflugplan 2023 konnte die BPOL gemeinsam mit dem BMI und den Partnern der Luftverkehrswirtschaft stabile Prozesse mit deutlich verminderten Wartezeiten, unter Beibehaltung des hohen Luftsicherheitsniveaus, gewährleisten.

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?

Die Bundesregierung hat dort, wo der Bund für Luftsicherheitskontrollen zuständig ist, bereits zu Beginn der Corona-Pandemie dafür gesorgt, dass durch Einsatz finanzieller Mittel betriebsbedingte Kündigungen bei den privaten Sicherheitsdienstleistern nicht erfolgen mussten. Zudem hat sie punktuell gestattet, dass bei dringlichem Bedarf auch Hilfskräfte eingesetzt werden konnten. Zudem hat die Bundesregierung u. a. Gespräche mit der ver.di und den Sicherheitsdienstleistern aufgenommen, um z. B. das Berufsbild attraktiver zu machen.

Zudem hat die BPOL gemeinsam mit dem BMI eine Initiative in Zusammenarbeit mit der Luftverkehrswirtschaft zur Prozessoptimierung im Bestandssystem initiiert. Bereits hierdurch konnten signifikante Verbesserungen in 2023 erreicht werden.

Die BPOL hat des Weiteren im eigenen Verantwortungsbereich folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Nutzung der Rahmenvereinbarungsstrafen zur Motivation der privaten Sicherheitsdienstleister;
- Einsatz von weiteren Sicherheitsdienstleistern an Brennpunkten;
- Normierung und Umsetzung des Modells der Teilbeileihung;
- Einsatz von Polizeivollzugsbeamten in den Luftsicherheitskontrollen.

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)?

Die Fragen 28 und 29 werden gemeinsam beantwortet.

Im Aufgabenbereich der BPOL sind derzeit an folgenden Flughäfen CT-Geräte installiert:

- Flughafen Düsseldorf -7-,
- Flughafen Hamburg -6-,
- Flughafen Stuttgart -5-,

- Flughafen Köln/Bonn -1- ,
 - Flughafen Hannover -1-.
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?
- Flughafen Frankfurt am Main -42-
 - Flughafen Berlin-Brandenburg -8-
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/Luftsicherheitsausruestung2/LuftsicherheitsausruestungZertifizierung/LuftsicherheitsausruestungZertifizierung_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?

Die Fragen 31 bis 33 werden gemeinsam beantwortet.

Verordnungen der Europäischen Kommission legen die technischen Sicherheitsanforderungen für Luftsicherheitsausrüstung, sogenannte Standards, fest. Diese regeln u. a., welcher Gefahrstoff in welcher Menge mit welcher Güte detektiert werden muss. Für einzelne Gerätekategorien sind unterschiedliche Standards festgelegt. Die Europäische Kommission erteilt für Luftsicherheitsausrüstung einen EU-Stempel, soweit durch eine Prüfung nachwiesen ist, dass der Gerätetyp einen EU-Standard erfüllt. Die Prüfung kann durch die Europäische Zivilluftfahrt Konferenz (ECAC) oder durch EU-Mitgliedstaaten nach standardisierten Prüfverfahren erfolgen. Die ECAC hat für bestimmte Gerätetypen und Standards Prüfverfahren beschrieben, jedoch nicht für alle.

Gemäß § 10a LuftSiG darf an deutschen Flughäfen nur national zertifizierte Sicherheitsausrüstung für Maßnahmen nach §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG eingesetzt werden.

Die Verfahren zur Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung gemäß § 10a LuftSiG an deutschen Flughäfen regelt die Luftsicherheitsausrüstungs-VO.

Eine ECAC-Prüfung bildet grundsätzlich die Basis für eine nationale Zertifizierung. Das BMI hat einzelne ECAC-Prüfverfahren, wo erforderlich, ergänzt oder – dort wo keine Prüfverfahren existieren – neu erarbeitet. Deutschland arbeitet eng mit der Niederländischen Luftsicherheitsbehörde zusammen. Prüfungen werden gegenseitig anerkannt. Für eine deutsche Zertifizierung können zudem auch Prüfungen außereuropäischer Prüfstellen (z. B. der USA [TSA/TSL]) anerkannt werden.

Durch eine nationale Zertifizierung kann insofern

- auf neue Bedrohungen für die Luftsicherheit kurzfristig reagiert werden und Luftsicherheitsausrüstung nachgerüstet werden,
- Geräte schneller an deutschen Flughäfen eingesetzt werden, da neue Technologien früher zertifiziert werden können,
- US-Zertifikate anerkannt werden und Doppelprüfungen vermieden werden,
- Defizite bei ECAC-Prüfverfahren kompensiert und dadurch die Sicherheit erhöht werden,
- Hersteller durch eine EU-weite Anerkennung (EU-Stempel) nationaler Zertifizierungen schneller an europäischen Flughäfen einsetzen.

Die anfallenden Kosten für die Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung nach § 10a Absatz 2 LuftSiG wird gemäß § 1 der Luftsicherheitsgebührenverordnung gegenüber den Herstellern als Antragsteller nach Zeitaufwand abgerechnet. Der Bundesregierung entstehen hierdurch keine Kosten.

Über die Zertifizierung hinaus regelt die Luftsicherheitsausrüstungs-VO auch die Zulassung und Routinetests von Geräten. Moderne Luftsicherheitsausrüstung (wie Sprengstoffspürgeräte, Sicherheitsscanner und CT-Röntgengeräte) ist Hochtechnologie, die teilweise erheblichen Fertigungsschwankungen und Einflüssen durch Umweltbedingungen am Einsatzort unterliegen. Bei der Zulassung handelt es sich um eine individuelle Abnahme von Geräten am Einsatzort. Die regelmäßige Qualitätsprüfung erfolgt durch Routinetest. Durch eine sorgfältige Qualitätskontrolle wird die Leistungsfähigkeit von Zeitpunkt der Inbetriebnahme bis zur Aussonderung sichergestellt.

Gemäß EU VO müssen alle Teile der Sicherheitsausrüstungen routinemäßig überprüft werden. Details regeln die Mitgliedstaaten.

Aus den vorgenannten Gründen bedarf es einer zusätzlichen Prüfung von Luftsicherheitsausrüstung durch deutsche Behörden, sowohl für die Zertifizierung als auch zur Qualitätssicherung.

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?

Bereits heute werden überwiegend moderne Röntgengeräte, sogenannte Mehrstrahltechnologie, für die Handgepäckkontrollen an deutschen Verkehrsflughäfen eingesetzt. Diese können gefährliche Gegenstände automatisch detektieren und sollen mit neuen Softwarealgorithmen nachgerüstet werden, um deren Leistungsfähigkeit und Effizienz weiter zu steigern. Zukünftig sollen die Bestandsgeräte sukzessive durch CT-Geräte ersetzt werden.

35. Inwieweit konnten die organisatorischen Abläufe an den Flughäfen Frankfurt und Berlin Brandenburg aufgrund von zentralen Informationsstellen im Rahmen der „Neuen Welt“ effektiviert werden?
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“?

Die Fragen 35, 37 und 38 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zu den oben angesprochenen „zentralen Informationsstellen“ keine Informationen vor. Die bisherige Auswertung anhand des Evaluierungskatalogs des BMI zeigt in Bezug auf die Flughafenbetreiber, die an der sogenannten Neuen Welt teilnehmen, zwei zentrale Ergebnisse:

1. Die Luftsicherheit ist gewährleistet.
2. Die Flughäfen erheben eine rechtmäßige und bundespolizeiübliche Luftsicherheitsgebühr.

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?

Auf die Antwort zu Frage 35 wird verwiesen. Der Bundespolizei liegen keine Informationen zur Zufriedenheit der Mitarbeiter des Sicherheitsdienstleisters und von Fluggästen vor.

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?

Von deutschen Flughäfen können weiterhin alle Frachtsendungen im Rahmen der sicheren Lieferkette abgeflogen werden.

Neben der Zulassung als bekannter Versender, welche einen problemlosen und schnellen Versand der Fracht ermöglicht, stehen grundsätzlich die im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Kontrollmittel und -verfahren zur Verfügung. Andere geeignete Sicherheitskontrollen dürfen nur verwendet werden, wenn es aufgrund der Art der Sendung nicht möglich ist, die im Anhang der Durchführungsverordnung genannten Kontrollverfahren zu verwenden, eine Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt ist erforderlich.

Für bestimmte Sendungen besteht zudem die Möglichkeit für eine Ausnahme von der Kontrolle. Bestimmungen zu Ausnahmen von der Kontrolle sind im Durchführungsbeschluss C (2015) 8005 der Kommission festgelegt.

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?

Bestimmungen zu Ausnahmen von der Kontrolle sind in dem Durchführungsbeschluss C (2015) 8005 der Europäischen Kommission abschließend geregelt. Darüberhinausgehender gesetzlicher Regelungsbedarf wird seitens der Bundesregierung nicht gesehen.

Die Vorgaben für die Kontrolle von Luftfrachtsendungen gelten zudem in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gleichermaßen, so dass sich hieraus kein Wettbewerbsnachteil ergeben sollte.

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?

Ein Abgleich der relevanten Parameter unter Auswertung von Informationen der deutschen Luftverkehrsverbände ergab, dass die Kostenbelastung für Luftfahrtunternehmen an nahezu allen europäischen Standorten gestiegen ist, die Spanne der Standortkosten zwischen den günstigsten und teuersten Standorten sich vergrößert hat und Deutschland inzwischen zu den teureren, aber nicht teuersten Standorten zählt.

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?

Die Bundesregierung ist mit der Luftverkehrswirtschaft im engen Austausch, um Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes voranzubringen und prüft mögliche Entlastungsmaßnahmen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) arbeitet z. B. an Maßnahmen, um den Anstieg der Flugsicherungsgebühren in den kommenden Jahren zu begrenzen. Für das Jahr 2024 ist es gelungen, den Anstieg abzdämpfen. Zur weiteren Entlastung prüft die Bundesregierung gesetzliche Maßnahmen zum Bürokratieabbau in der Luftfahrt. Um den europäischen Luftverkehr im Wettbewerb zu stärken, setzt sich die Bundesregierung für ein internationales Level-Playing-Field ein. Bei Verhandlungen zu Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten setzt sich die Bundesregierung z. B. für umfangreiche Klauseln zum fairen Wettbewerb ein.

