



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Jutta Widmann FREIE WÄHLER**
vom 26.04.2018

Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München (SGM) – Gesundheit

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Sind der Staatsregierung aktuell Probleme mit den Sprengstoffdetektoren am Flughafen München bekannt?
- 1.2 Wenn ja, welche gesundheitlichen Auswirkungen gab oder gibt es?
- 1.3 Wenn ja, wie viele Personen waren oder sind betroffen?

2. Wie viele Mitarbeiter, die in der Vergangenheit über gesundheitliche Probleme im Bezug zu den Sprengstoffdetektoren geklagt haben,
 - leiden immer noch unter gesundheitlichen Spätfolgen?
 - sind immer noch bei der SGM angestellt?
 - sind mittlerweile entlassen worden?

3. Wann wurde die letzte Messung an den Sprengstoffdetektoren durchgeführt?
 - 4.1 Welche Ergebnisse sind dabei herausgekommen?
 - 4.2 Um wie viel Uhr wurde die Messung durchgeführt?
 - 4.3 Wie hoch war zu dieser Zeit das Passagieraufkommen?

5. Wie oft wird das Gerät im Durchschnitt pro Stunde eingesetzt?

- 6.1 Warum ist in Bayern nicht wie in anderen Bundesländern die Bundespolizei für die Sicherheitskontrollen mit Sprengstoffdetektoren zuständig?
- 6.2 Ist der Staatsregierung bekannt, ob die Sicherheitskontrollen durch die Bundespolizei in anderen Bundesländern vom Bund finanziert werden?
- 6.3 Wenn ja, warum macht Bayern dies nicht genauso und verwendet dann die Luftsicherheitsgebühr anderweitig?

- 7.1 Trifft es zu, dass es mit der generellen Lüftung am Flughafen bereits mehrfach Probleme gegeben hat?
- 7.2 Wenn ja, welche Vorkommnisse gab es in den vergangenen drei Jahren?

- 7.3 Welche Maßnahmen wurden dagegen unternommen (Umbau, Erneuerung etc.)?

- 8.1 Trifft es zu, dass die Lüftungsanlage am Flughafen öfters mit Schädlingsbefall bzw. kleineren Tieren zu kämpfen hat?
- 8.2 Wenn ja, was wurde und wird dagegen unternommen (Pestizide, Kammerjäger etc.)?
- 8.3 Wenn Pestizide eingesetzt werden, welche gesundheitlichen Folgen hat dies für Personal und Passagiere?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 04.06.2018

- 1.1 Sind der Staatsregierung aktuell Probleme mit den Sprengstoffdetektoren am Flughafen München bekannt?**
- 1.2 Wenn ja, welche gesundheitlichen Auswirkungen gab oder gibt es?**
- 1.3 Wenn ja, wie viele Personen waren oder sind betroffen?**

Aktuell sind keine Probleme mit den im Einsatz befindlichen Sprengstoffdetektionsgeräten am Flughafen München bekannt.

- 2. Wie viele Mitarbeiter, die in der Vergangenheit über gesundheitliche Probleme im Bezug zu den Sprengstoffdetektoren geklagt haben,
 - leiden immer noch unter gesundheitlichen Spätfolgen?**

Zu medizinischen Untersuchungen und zu Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen erfährt die Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München mbH (SGM), wie jeder Arbeitgeber, grundsätzlich nicht den zugrunde liegenden Befund; eine Beantwortung dieser Frage ist daher nicht möglich.

- sind immer noch bei der SGM angestellt?**

Von den 222 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die im Laufe des zweiten Halbjahres 2015 eine Beeinträchtigung im Zusammenhang mit den Sprengstoffdetektionsgeräten gemeldet hatten, sind 201 noch im Unternehmen beschäftigt (Stand 30.04.2018). Dies entspricht, bezogen auf den zwischenzeitlich verstrichenen Zeitraum von rund 2,5 Jahren,

einer Fluktuationsquote von 3,8 Prozent pro Jahr. Dieser Wert liegt geringfügig unterhalb der jährlichen Fluktuationsquote bezogen auf alle Mitarbeiter der SGM.

– **sind mittlerweile entlassen worden?**

Bis zum 30.04.2018 wurden von der SGM in vier Fällen Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter entlassen, die unter anderem Probleme mit den Sprengstoffdetektionsgeräten vorgebracht hatten.

3. Wann wurde die letzte Messung an den Sprengstoffdetektoren durchgeführt?

Insgesamt wurden fünf Vor-Ort-Messungen durchgeführt. Die letzte Messung durch den TÜV-Süd erfolgte am 18.07.2016 im Einvernehmen mit der Gewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der SGM und wurde von diesen vor Ort begleitet. Auch das Luftamt Südbayern war hier eingebunden und vor Ort.

4.1 Welche Ergebnisse sind dabei herausgekommen?

Es wurden keine auffälligen Messwerte festgestellt; die Grenzwerte für die einzelnen Schadstoffgruppen wurden nicht annähernd erreicht. Der Messergebnisbericht des TÜV-Süd wurde u. a. der Gewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der SGM übermittelt und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SGM zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

4.2 Um wie viel Uhr wurde die Messung durchgeführt?

Die Messung erfolgte in der Zeit von 09.28–10.59 Uhr.

4.3 Wie hoch war zu dieser Zeit das Passagieraufkommen?

Das Passagieraufkommen war zu dieser Zeit durchschnittlich; Ort und Zeit der Messungen waren zuvor mit der Gewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat abgestimmt worden.

5. Wie oft wird das Gerät im Durchschnitt pro Stunde eingesetzt?

Im Durchschnitt werden an den in der ersten Kontrolllinie eingesetzten Sprengstoffdetektionsgeräten vom Typ „Itemiser“ pro Gerät 103 Proben pro Tag untersucht, was durchschnittlich weniger als 10 Proben pro Stunde entspricht. An den primär nur zur sogenannten Gegenprobe eingesetzten Sprengstoffdetektionsgeräten vom Typ „Sniffer“ werden pro Gerät im Durchschnitt 10 Proben pro Tag untersucht, was durchschnittlich weniger als einer Probe pro Stunde entspricht.

6.1 Warum ist in Bayern nicht wie in anderen Bundesländern die Bundespolizei für die Sicherheitskontrollen mit Sprengstoffdetektoren zuständig?

Die Aufgabe „Luftsicherheit“ wird in Bayern entsprechend dem Grundgesetz im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung in Landeszuständigkeit durchgeführt. Bayern hat von der vormals im Luftverkehrsgesetz eröffneten Möglichkeit einer einvernehmlichen Rückdelegation dieser Aufgabe auf die Bundespolizei lediglich insoweit Gebrauch gemacht,

dass per Verwaltungsvereinbarung im Jahr 1992 der bewaffnete Schutz am Verkehrsflughafen München an die Bundespolizei überging.

Die eigentliche Aufgabenerfüllung erfolgt in Bayern im Gegensatz zu anderen deutschen Flughäfen durch festangestelltes, beliehenes Personal staatlicher Sicherheitsgesellschaften mit folgenden Vorteilen:

- Non-Profit-Organisationen,
- sorgfältigste Personalvorauswahl,
- hervorragende Aus- und Fortbildung,
- tarifliche Eingruppierung gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD),
- langjähriges, gering flukturierendes Personal,
- hohe Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch wertschätzenden Umgang, gute Arbeitsbedingungen und stabil planbare Arbeitszeiten.

Die Organisation und Überwachung der Kontrollprozesse erfolgt durch die beiden Luftämter Nord- und Südbayern mit folgenden Vorteilen:

- echte Fachaufsicht, da keine Einschränkung des Direktionsrechtes, wie z. B. im Falle des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG) festgelegt,
- Aufsicht umfasst Zugriff auf die Einzelbeileihung des Mitarbeiters/der Mitarbeiterin,
- effiziente Personaleinsatzplanung und -einsatzsteuerung (geringe Wartezeiten für Passagiere),
- Erststörungsbeseitigung bei Luftsicherheitsgeräten durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Sicherheitsgesellschaften (geringe Reaktionszeiten),
- hervorragende Audit- und Inspektionsergebnisse infolge strikter Vorschriften-treue, konsequenter Umsetzung der Anordnungslage und hoher Einsatzerfahrung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

6.2 Ist der Staatsregierung bekannt, ob die Sicherheitskontrollen durch die Bundespolizei in anderen Bundesländern vom Bund finanziert werden?

Es werden an allen deutschen Flughäfen Luftsicherheitsgebühren erhoben und damit die Luftsicherheitskontrollen finanziert.

6.3 Wenn ja, warum macht Bayern dies nicht genauso und verwendet dann die Luftsicherheitsgebühr anderweitig?

Gebühren sind ein Äquivalent für eine Verwaltungshandlung. Die Gebühren werden in Bayern so kalkuliert, dass sie den prognostizierten Kostenaufwand vollständig decken, jedoch keinen darüber hinausgehenden Gewinn ergeben. Eine Gebührenerhebung bzw. Gebührenverwendung ohne Zuständigkeit für eine Aufgabe bzw. ohne Tätigwerden in einer Angelegenheit ist nicht zulässig.

7.1 Trifft es zu, dass es mit der generellen Lüftung am Flughafen bereits mehrfach Probleme gegeben hat?

Der Flughafenbetreiber hat hierzu mitgeteilt, dass es grundsätzlich keine Probleme mit den Lüftungsanlagen am Flughafen München gegeben hat.

7.2 Wenn ja, welche Vorkommnisse gab es in den vergangenen drei Jahren?

Bei einem technischen Problem mit den Dachzentralen eines Moduls in Terminal 1 im Jahr 2017 war jederzeit eine der redundant angeordneten anderen Dachzentralen in Betrieb, sodass es keine klimatischen, gesundheitlichen oder hygienischen Auswirkungen für die Nutzer des Terminals 1 gab. Es wurden alle Wartungen und Inspektionen nach VDMA 24176-1 und VDI 6022 durchgeführt.

7.3 Welche Maßnahmen wurden dagegen unternommen (Umbau, Erneuerung etc.)?

Bei zwei Lagerschäden an den Ventilatoren eines Moduls im Terminal 1 in den drei letzten Jahren erfolgte ein Austausch der Lager. Im Rahmen der CO₂-Reduzierungsmaßnahmen erfolgt ein Austausch des bisherigen Ventilatorensystems;

dadurch werden die vorgenannten Verschleißerscheinungen zukünftig vermieden.

8.1 Trifft es zu, dass die Lüftungsanlage am Flughafen öfters mit Schädlingsbefall bzw. kleineren Tieren zu kämpfen hat?**8.2 Wenn ja, was wurde und wird dagegen unternommen (Pestizide, Kammerjäger etc.)?****8.3 Wenn Pestizide eingesetzt werden, welche gesundheitlichen Folgen hat dies für Personal und Passagiere?**

Dies trifft nicht zu. In den Lüftungsanlagen sind in der Vergangenheit keine hygienetechnischen Probleme aufgetreten, auch keine, die auf Schädlinge oder „kleinere Tiere“ zurückzuführen gewesen wären.