

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Herbert Behrens, Ulla Jelpke,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/4702 –**

Qualität der Personenkontrolle auf Flughäfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Ende des Jahres 2014 wurde bekannt, dass bei einer Überprüfung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt am Main gravierende Sicherheitsmängel festgestellt wurden. Die Prüfer der Europäischen Kommission konnten laut Medienberichten bei jedem zweiten Versuch Waffen oder gefährliche Gegenstände durch die Personenkontrollen schmuggeln. Grund sei vor allem eine schlechte Schulung der Mitarbeiter privater Sicherheitsunternehmer. Die Europäische Kommission habe mit dem Ausschluss des Flughafens Frankfurt aus dem Schengen-Raum gedroht, sollten sich keine Verbesserungen einstellen (vgl. www.hr-online.de/website/rubriken/nachrichten/indexhessen34938.jsp?rubrik=36082&key=standard_document_53917775). Auch in Düsseldorf wurden Mängel festgestellt, dort aber von Beamten der Bundespolizei („Test der Bundespolizei: Kontrollen auch am Düsseldorfer Flughafen schlampig“, SPIEGEL ONLINE vom 22. Dezember 2014). Zuständig für die Aus- und Fortbildung der privaten Luftsicherheitsassistenten sind die Sicherheitsunternehmen selbst, die ganz offensichtlich einem Kostendruck unterliegen. Nach Informationen der Fragesteller aus Sicherheitskreisen wird die Fortbildung von Luftsicherheitsassistenten oftmals nicht in Seminaren oder Schulungen, sondern „on the job“, also einsatzbegleitend, durchgeführt. Außer bei Gefahr seien die bei Personen- bzw. Passkontrollen eingesetzten Bundespolizisten den privaten Luftsicherheitsassistenten nicht einmal weisungsberechtigt. Zudem seien einzelne private Sicherheitsdienstleister bereits dazu übergegangen, vermehrt nichtzertifizierte und nichtbeliehene Kräfte innerhalb der hochsensiblen Sicherheitskontrollstellen für Passagiere und Gepäck einzusetzen.

Wirtschaftlichkeitsüberlegungen könnten auch der Grund dafür sein, dass an Flughäfen weniger Luftsicherheitspersonal eingesetzt wird als notwendig bzw. von der Bundespolizei bestellt. In Düsseldorf klagten Ende März 2015 Passagiere über erhebliche Wartezeiten („Verzögerungen bei Sicherheitskontrollen“, RP ONLINE vom 24. März 2015). Grund dafür sind offenbar mehrere Faktoren: Die Gewerkschaft ver.di wirft dem Sicherheitsunternehmen vor, mit einer regelmäßigen Personalunterdeckung von 100 Mitarbeitern zu arbeiten; die Beschäftigten seien „völlig überlastet“. Die Firma selbst führt als Grund „die Einführung neuer Kontrolltechniken“ und das gestiegene Fluggastaufkommen an (ebenda). Auch vom Flughafen Stuttgart wird berichtet, dass es dort vermehrt

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern vom 6. Mai 2015 übermittelt.

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

zu langen Warteschlangen kommt. Neben Personalengpässen werden dort auch die Körperscanner als Grund genannt, an die sich Personal und Passagiere „zunächst gewöhnen müssen“ („Erboste Fluggäste schlagen nach langem Warten Alarm“, STUTTGARTER NACHRICHTEN vom 16. März 2015).

Nach Informationen der Fragesteller aus Sicherheitskreisen hat die Wartezeit an den Sicherheitskontrollstellen in den letzten sechs Monaten nicht nur in Düsseldorf und Stuttgart erheblich zugenommen. An den deutschen Verkehrsflughäfen im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei komme es regelmäßig vor, dass bis zu 100 oder sogar mehr private Kontrollkräfte pro Schicht weniger im Einsatz an den Passagierkontrollstellen sind, als von der Bundespolizei vorgegeben.

Andere Sicherheitsfirmen könnten nach diesen Angaben den erwähnten Personalmangel wegen fehlender Beleihung und Zertifizierung ihrer Mitarbeiter nicht auffangen. Die Bundespolizei habe daher keine angemessenen Reaktionsmöglichkeiten auf nicht ausreichende Kräftegestaltung und verfüge auch nicht über Sanktionsmöglichkeiten. Nach Informationen der Fragesteller bringt die Körperscanner-Technologie keine Verbesserungen an den Kontrollspuren mit sich. Die immer noch hohe Alarmquote von über 50 Prozent mache umfangreiche Nachkontrollen per Hand nötig. Daher setze die Bundespolizei in so genannten Peakzeiten wieder vermehrt auf Metalldetektorschleusen und reduziere die Nutzung von Körperscannern, um die Wartezeiten der Passagiere auf einem erträglichen Niveau zu halten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Verordnung (VO) (EG) Nr. 300/2008 regelt die gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen. Zur Überwachung dieser Standards schreibt das EU-Recht sowohl nationale Qualitätskontrollmaßnahmen als auch Inspektionen durch die Europäische Kommission vor.

Die Europäische Kommission führt solche Luftsicherheitsinspektionen gemäß VO (EU) Nr. 72/2010 auf allen europäischen Flughäfen durch. Im Jahr 2014 führte die Europäische Kommission auf zwei deutschen Flughäfen eine EU-Inspektion durch. Dabei wurden nur am Flughafen Frankfurt schwere Mängel festgestellt. Seitens der Europäischen Kommission wurde die Akte zur EU-Inspektion am Flughafen Düsseldorf im März 2014 geschlossen, sofern Mängel festgestellt wurden, sind diese beseitigt worden. Die Berichte der Europäischen Kommission mit den Ergebnissen sowie die dazugehörigen Unterlagen wurden als EU-Verschlussachen eingestuft und sind daher entsprechend vertraulich zu behandeln.

Gemäß VO (EU) Nr. 18/2010 sind die EU-Mitgliedstaaten zur Durchführung von nationalen Qualitätskontrollen verpflichtet. Danach muss jeder EU-Mitgliedstaat ein nationales Qualitätskontrollprogramm entwickeln, fortschreiben und die Qualitätskontrollmaßnahmen auf dessen Grundlage durchführen. Damit wird die Wirksamkeit und ordnungsgemäße Durchführung von Qualitätskontrollmaßnahmen überprüft und der Grad der Einhaltung der EU-Luftsicherheitsstandards gemäß VO (EG) Nr. 300/2008 und der nationalen Vorschriften ermittelt. Hierbei ist die Durchführung von Tests eine der Tätigkeiten um die Qualitätskontrolle durchzuführen. Ziel ist es, durch die regelmäßige Überwachung, mögliche Schwachstellen und Mängel frühzeitig zu entdecken und entsprechend rasch zu beseitigen.

Im nationalen Qualitätskontrollprogramm sind für alle Luftsicherheitsbehörden in Deutschland die Grundsätze und Standards für die Durchführung von Qualitätskontrollmaßnahmen festgeschrieben. Vom Grundsatz her beruhen die nationalen Regelungen auf den Vorgaben der EU (VO) Nr. 18/2010, wurden jedoch unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze, Zuständigkeiten und der gelten-

den Anordnungslage weiter entwickelt, präzisiert und festgelegt. Ein Teil dieser nationalen Regelungen im Nationalen Qualitätskontrollprogramm befasst sich auch mit der Durchführung von behördlichen Sicherheitstests. Die jeweils zuständigen Luftsicherheitsbehörden sind danach dazu verpflichtet, Sicherheitstests durchzuführen und bei negativen Ergebnissen entsprechende Folgemaßnahmen einzuleiten, z. B. das Kontrollpersonal nachzuschulen. Im Jahr 2014 wurden auf den deutschen Flughäfen im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums des Innern (BMI) über 2 000 nationale Qualitätskontrollmaßnahmen durchgeführt.

Die folgenden Antworten beziehen sich nur auf solche Flughäfen, an denen nicht die Länder für Personenkontrollen zuständig sind.

1. Welche Mängel führt der EU-Bericht zur Überprüfung der Grenzkontrollen am Flughafen Frankfurt am Main auf, und wie bewertet die Bundesregierung selbst diese Mängel hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen aus dem Schengener Grenzkodex?

Die Überprüfung der Grenzkontrollen am Flughafen Frankfurt/Main hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen aus dem Schengener Grenzkodex war nicht Gegenstand der Überprüfung.

Die Inspektion der Europäischen Kommission im November 2014 hatte die Überprüfung der Einhaltung der gemeinsamen Grundstandards für die Zivilluftfahrt gemäß VO (EG) Nr. 300/2008 zum Gegenstand. Hierbei stellte die Europäische Kommission schwere Mängel bei den Kontrollen von Personal und bei den Kontrollen des Handgepäcks fest.

Diese Mängel waren so schwerwiegend, dass diese sich erheblich auf die Luftsicherheit in der Gemeinschaft ausgewirkt hätten, wenn sie nicht umgehend behoben werden würden. Die Europäische Kommission erwog daher die Einleitung eines sogenannten Artikel-15-Verfahrens gemäß Artikel 15 Absatz 1 VO (EU) Nr. 72/2010. Danach wäre der Flughafen Frankfurt als Drittstaatenflughafen eingestuft worden, mit weitreichenden Folgen für die Abfertigung der Fluggäste. Die Anwendung des Schengener Grenzkodexes wäre hiervon unberührt gewesen.

2. Zu welchen konkreten Erkenntnissen hat die Analyse der Mängel an den Kontrollen am Frankfurter Flughafen geführt, und welche Konsequenzen wurden daraus konkret gezogen?

Zur Beseitigung der festgestellten Mängel wurden als Sofortmaßnahmen die unverzügliche Nachschulung des Kontrollpersonals, die Erhöhung der Nachkontrollquote für das Handgepäck sowie die Durchführung von zusätzlichen behördlichen Sicherheitstests angeordnet. Darüber hinaus hat die Bundesregierung der Europäischen Kommission einen Aktionsplan zur Beseitigung der Mängel vorgelegt. Nach Einschätzung der Europäischen Kommission entsprechen die ergriffenen Korrekturmaßnahmen den Empfehlungen der Inspektoren der Europäischen Kommission und sollten bei strikter Einhaltung durch alle Beteiligten die korrekte Anwendung der relevanten Vorschriften sicherstellen, um so die Sicherheit am Frankfurter Flughafen zu gewährleisten.

3. Welche Konsequenzen aus dem EU-Prüfbericht zum Flughafen Frankfurt wurden für die Qualitätssicherung der Kontrollen auch an anderen Flughäfen auf dem Bundesgebiet gezogen?

Neben den sofortigen Kompensationsmaßnahmen wird derzeit eruiert, welche Faktoren zu den schlechten Ergebnissen am Flughafen Frankfurt geführt haben. Besonderer Fokus liegt hierbei auf der Fortbildung des Kontrollpersonals. Ob weitere Faktoren eine Rolle spielen, die speziell auf den Flughafen Frankfurt zutreffen, wird derzeit ebenfalls untersucht. Die von der Europäischen Kommission festgestellten Sicherheitsmängel betreffen ausschließlich den Flughafen Frankfurt. Es lassen sich von den Ergebnissen in Frankfurt keine Rückschlüsse für die anderen deutschen Flughäfen ziehen.

4. Warum wurden die Mängel bei der Personenkontrolle am Flughafen Frankfurt bzw. des Ausbildungsstandes der Luftsicherheitsassistenten nicht schon vorher von der zuständigen Luftsicherheitsbehörde erkannt?

Die nationalen Qualitätskontrollmaßnahmen, insbesondere die Ergebnisse der Tests, haben bisher keinen Handlungsbedarf erkennen lassen. Die Ergebnisse der EU-Inspektion in Frankfurt sind für das BMI und die Bundespolizei alarmierend und haben zur Überprüfung der bisherigen Qualitätskontrollmaßnahmen geführt.

5. Welche EU-Inspektionen sind in den letzten fünf Jahren an anderen deutschen Flughäfen durchgeführt worden, und welche Mängel wurden dabei festgestellt (bitte chronologisch unter Nennung der wichtigsten Ergebnisse auflisten)?

In den letzten fünf Jahren sind folgende EU-Inspektionen an deutschen Flughäfen durchgeführt worden:

Juni 2011	Flughafen Hannover,
Februar 2012	Flughafen München,
Juli 2013	Flughafen München,
März 2014	Flughafen Düsseldorf.

Die Berichte der Europäischen Kommission mit den Ergebnissen sowie die dazugehörigen Unterlagen wurden als EU-Verschlusssachen eingestuft und sind daher entsprechend vertraulich zu behandeln.

6. Wie viele Rezertifizierungen von Luftsicherheitsassistenten privater Sicherheitsunternehmen wurden seit dem Jahr 2010 durchgeführt, und wie hoch ist der Anteil der nicht bestanden Prüfungen bzw. nicht erteilten Rezertifizierungen (bitte pro Jahr aufschlüsseln)?

Anzahl der Rezertifizierungen auf Flughäfen im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei:

2010: keine

2011: keine

2012: 796, davon alle erfolgreich

2013: 3 918, davon alle erfolgreich

2014: 868, davon alle erfolgreich

2015: 433, davon zwei endgültig nicht bestanden

Gesamt: 6 015, davon zwei endgültig nicht bestanden.

7. Wie hat sich die durchschnittliche Wartezeit pro Passagier an den Sicherheitskontrollen in den letzten sechs Monaten entwickelt (bitte monatlich und nach Flughäfen aufschlüsseln), und welche Gründe gibt es nach Auffassung der Bundesregierung für die Zunahme der Wartezeiten in den letzten sechs Monaten?

Die Bundesregierung erhebt keine Daten über die Wartezeiten an den Luftsicherheitskontrollstellen.

8. Ist es richtig, dass an vielen deutschen Verkehrsflughäfen, wie z. B. am Flughafen Düsseldorf, regelmäßig bis zu 100 oder sogar mehr private Kontrollkräfte pro Schicht weniger im Einsatz an den Passagierkontrollstellen sind, als von der Bundespolizei vorgegeben und gefordert, obwohl die Firmen gemäß vertraglicher Vereinbarung hierzu verpflichtet wären?

Nein. Richtig ist vielmehr, dass die Umsetzung neuer EU-Vorgaben zu einem personellen Mehrbedarf in den Kontrollstellen führt, dem derzeit durch umfangreiche Ausbildungen Rechnung getragen werden muss.

9. Welchen Einfluss hat die mögliche Mindergestellung von Luftsicherheitsassistenten durch die vertraglich dazu verpflichteten privaten Sicherheitsfirmen auf die Wartezeiten vor den Passagierkontrollstellen?

Hypothetisch könnten auch punktuelle Mindergestellungen, die nicht durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden können, einen Faktor für Wartezeiten vor den Luftsicherheitskontrollstellen darstellen. Allerdings unterliegt der Kontrollstundenabruf bei den privaten Sicherheitsunternehmen bestimmten zeitlichen Vorgaben, auch um den Mitarbeitern des Unternehmens durch vorhersehbare Einsatzzeiten eine sozialverträgliche Lebensplanung zu ermöglichen. Im Übrigen hat der Unternehmer arbeitsschutzrechtliche und tarifvertragsrechtliche Bestimmungen zu beachten (z. B. minimale und maximale Einsatzzeiten). Daher kann es z. B. bei kurzfristigen Flugverlegungen oder Flugverspätungen auch bei sorgfältiger Planung zu Personalengpässen kommen, welche nur teilweise und nur mit erheblichen Mehrkosten reduziert werden können.

10. An welchen anderen Flughäfen, an denen Passagiere im Auftrag der Bundespolizei kontrolliert werden, gibt es ähnliche Probleme wie in Düsseldorf, und wie hoch ist dort die aktuelle Personalunterdeckung (bitte nach Flughafen auflisten)?

Dazu hat die Bundesregierung keine Erkenntnisse. Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

11. Welche Sanktionsmöglichkeiten stehen der Bundespolizei zur Verfügung, wenn die Verträge durch die privaten Sicherheitsfirmen nicht eingehalten werden?

Nicht erbrachte Kontrollstunden werden nicht vergütet. Darüber hinaus sehen die derzeitigen Verträge mit den privaten Sicherheitsdienstleistern bei nicht ordnungsgemäßer Leistungserbringung eine angemessene Reduzierung des Pauschalstundensatzes, eine intensiviertere Fachaufsicht auf Kosten der Auftragnehmerin nach erfolgter Abmahnung sowie die Möglichkeit der fristlosen Kündigung bei wiederholter Verletzung vertraglicher Leistungspflichten vor.

12. Ist es richtig, dass andere Sicherheitsfirmen wegen fehlender Beleihung und Zertifizierung ihrer Mitarbeiter nicht für eine evtl. Ersatzvornahme zur Verfügung stehen und die Bundespolizei somit weder über angemessene Reaktionsmöglichkeiten auf nicht ausreichende Kräftegestellung noch über Sanktionsmöglichkeiten verfügt?

Im Falle einer Ersatzvornahme als Vertragsstrafe kann die Kontrolldienstleistung auf Kosten des beauftragten Unternehmens durch Dritte bzw. durch Personal der Bundespolizei erbracht werden. Dies ist ausschließlich auf Veranlassung des Auftraggebers möglich. Sofern es zu einer Ersatzvornahme kommt, hat das dann einzusetzende Personal die gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz in der Luftsicherheitskontrolle zu erfüllen (Zertifizierung und Beleihung durch die zuständige Behörde).

13. Sind die eingesetzten Bodyscanner mittlerweile technisch in der Lage, metallische Gegenstände und Sprengstoffe in Schuhen bzw. im Fußbereich der Passagiere zu erkennen?

Körperscanner sind in der Lage metallische und nicht metallische Gegenstände zu detektieren. Zu den spezifischen Detektionsfähigkeiten von eingesetzter Luftsicherheitskontrollausrüstung äußert sich die Bundesregierung aus Sicherheitsgründen nicht.

14. Welchen Einfluss hat die Einführung der Körperscanner auf die Wartezeiten vor den Passagierkontrollstellen?

Die Bundesregierung erhebt keine Daten über die Wartezeiten an den Luftsicherheitskontrollstellen.

15. Wie lange dauert derzeit durchschnittlich die Passagierabfertigung an einer Kontrollspur mit Körperscanner im Vergleich zu einer Kontrollspur mit Metalldetektorschleuse?

Ein pauschaler Vergleich von Kontrollspuren mit Körperscanner mit Kontrollspuren mit Metalldetektorschleusen ist nicht möglich. Die Kontrollzeiten in der Kontrollspur werden von einer Vielzahl verschiedener Aspekte wie zum Beispiel der Breite und Länge der Kontrollspur, der Anzahl der mitgeführten Gegenstände sowie Anzahl und Art der mitgeführten Flüssigkeiten beeinflusst, die die Ermittlung eines pauschalen Werts nicht zulassen.

16. Ist es richtig, dass die Alarmquote bei den ausgelieferten Körperscannern immer noch weit über 50 Prozent liegt und deshalb in erhöhtem Maße umfangreiche Kontrollen per Hand erforderlich sind?

Die Alarmquoten der am Flughafen eingesetzten Körperscanner hängen im Wesentlichen davon ab, ob der Passagier alle detektionsrelevanten Gegenstände ablegt und ob er ruhig während des Kontrollvorgangs im Gerät steht. Die Anzahl der vollständigen manuellen Nachkontrollen beim Einsatz des Körperscanners ist im Vergleich zur Metalldetektorschleuse geringer.

17. Entspricht es den Tatsachen, dass die Bundespolizei in so genannten Peakzeiten wieder vermehrt Metalldetektorschleusen einsetzt und die Nutzung von Körperscannern reduziert, um die Wartezeiten der Passagiere auf einem erträglichen Niveau zu halten?

Die Bundespolizei öffnet aus Sicherheitsgründen bevorzugt die Kontrollspuren mit Körperscannern. Steigt das Passagieraufkommen an, werden weitere Spuren geöffnet, und damit auch solche Kontrollspuren, die mit Metalldetektorschleusen ausgestattet sind. Ein Zusammenhang mit Wartezeiten besteht nicht.

18. Warum führt die Bundesregierung eine nach Auffassung der Fragesteller unausgereifte Technik wie den Körperscanner ein, wenn auch die Kontrolle mittels Metalldetektorschleusen zulässig und als sicher genug eingestuft ist?

Die Bundesregierung bewertet den Einsatz von Körperscannern in der Luftsicherheitskontrolle als einen deutlichen Sicherheitsgewinn für die Luftsicherheit und erachtet die an den Flughäfen eingesetzten Körperscanner als vollauf praxistauglich.

Wie auch die Bundesregierung hat die Europäische Kommission gemeinsam mit den Mitgliedstaaten den (alleinigen) Einsatz von Metalldetektorschleusen als nicht mehr ausreichend beurteilt und die EU-Verordnungslage entsprechend angepasst. Ab spätestens dem 1. September 2015 müssen Passagiere entweder mit dem Körperscanner oder, wo dieser nicht verfügbar ist, zusätzlich zu der Metalldetektorschleuse mit Sprengstoffspurendetektoren kontrolliert werden.

19. Welche Rückfallszenarien hat die Bundesregierung für den Fall vorgesehen, dass die mittels Verträgen an die Bundespolizei gebundenen privaten Sicherheitsfirmen im bevorstehenden Sommerflugplan keine ausreichende Anzahl an zertifizierten und beliebigen Kontrollkräften für die Passagier- und Gepäckkontrollen an den deutschen Flughäfen zur Verfügung stellen können und es dadurch zu Verspätungen und Flugausfällen im Luftverkehr kommt?

Die Bundesregierung wird ihren Fokus wie bisher darauf richten, dass in den von der Bundespolizei betriebenen Kontrollstellen das angestrebte Sicherheitsniveau erreicht wird. Zu der Frage von ausreichenden Kapazitäten in den Kontrollstellen wird auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 12 verwiesen.

20. Hat die Bundesregierung darüber Kenntnis, ob einzelne private Sicherheitsdienstleister bereits dazu übergegangen sind, vermehrt nichtzertifizierte und nichtbeliehene Kräfte innerhalb der hochsensiblen Sicherheitskontrollstellen für Passagiere und Gepäck einzusetzen, und was gedenkt die Bundesregierung gegen einen solchen Qualitätsverlust ad hoc zu unternehmen?

Der Einsatz von nichtzertifizierten und nichtbeliehenen Mitarbeitern in den von der Bundespolizei betriebenen Luftsicherheitskontrollstellen ist ausnahmsweise und nur unter engen Voraussetzungen für unterstützende Tätigkeiten zulässig.

21. Muss das mit der Wartung von Flugzeugen beschäftigte Personal sicherheitsüberprüft sein (Sabotageschutz)?

Die Wartung von Passagierflugzeugen erfolgt in der Regel im Vorfeldbereich eines Flughafens oder im sog. überlassenen Bereich von Luftfahrtunternehmen, das heißt in nicht allgemein zugänglichen Bereichen nach § 8 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 bzw. § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG). Deswegen benötigt das hiermit beauftragte Wartungspersonal grundsätzlich eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 1 LuftSiG.

Eine Ausnahme gilt nach der gesetzlichen Regelung für den Fall, dass das Wartungspersonal „nur gelegentlich“, das heißt in der Regel nur bis zu einem Tag im Monat, Zugang zu den vorgenannten nicht allgemein zugänglichen Bereichen hat. In diesem Fall kann ausnahmsweise auf eine Zuverlässigkeitsüberprüfung verzichtet werden, wenn die betreffende Person während ihres Aufenthalts in diesen Bereichen ständig begleitet ist (vgl. Nr. 1.2.7.2 des Anhangs der VO (EU) Nr. 185/2010).

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

Wenn ja, ist der Bundesregierung bekannt, ob beim Wartungspersonal ähnlich verfahren wird, wie in Frage 20 beschrieben?

Ein derartiges Verfahren ist der Bundesregierung nicht bekannt. Soweit es um Ausnahmen von der grundsätzlichen Verpflichtung zur Sicherheitsüberprüfung geht, enthält § 7 Absatz 1 Nummer 1 LuftSiG eine spezielle Regelung.

22. Welchen Betrag hat die Bundesregierung durch die Erhebung an Luftsicherheitsgebühren im Jahr 2014 bei den Passagier- und Gepäckkontrollen eingenommen, und welche Summe wurde durch die Bundespolizei für die Inanspruchnahme der Dienstleistung privater Sicherheitsfirmen zur Gewährleistung der Passagier- und Gepäckkontrollen sowie für die Beschaffung der hierzu erforderlichen Technik im Jahr 2014 ausgegeben (bitte differenziert nach Art der Einnahmen und Ausgaben auflisten)?

Für die Durchsuchung von Passagieren und ihres Gepäcks wurden im Jahr 2014 Luftsicherheitsgebühren in Höhe von 374,6 Mio. Euro eingenommen.

Für die Inanspruchnahme der Dienstleistung privater Sicherheitsdienstleister wurden im Jahr 2014 Zahlungen in Höhe von 324,2 Mio. Euro geleistet. Die Ausgaben für die Beschaffung der Luftsicherheitskontrollausrüstung betragen im Jahr 2014 14,4 Mio. Euro. Weitere Ausgaben fallen für eigenes Personal, gemietete Flächen und sonstige Aufwendungen an.

23. Über wie viele eigene Luftsicherheitsassistenten verfügte die Bundespolizei am 31. Dezember 2014?

Die Bundespolizei beschäftigt zur Zeit 596 eigene Luftsicherheitsassistenten.

24. Wie viel kostet die Bundespolizei ein eigener Luftsicherheitsassistent durchschnittlich pro Stunde?

Grundlage der Ermittlung der Kosten für die bundespolizeieigenen Luftsicherheitsassistenten sind die veröffentlichten Personalkostensätze des Bundesministeriums der Finanzen (BMF). Danach betragen die durchschnittlichen Kosten des Luftsicherheitsassistenten pro Arbeitsstunde in Entgeltgruppe E 3 35,25 Euro, in Entgeltgruppe E 5 38,45 Euro.

25. Wie viel bezahlt die Bundespolizei pro Kontrollstunde durchschnittlich an einen privaten Sicherheitsdienstleister?

Die privaten Sicherheitsdienstleister erhalten für eine erbrachte Kontrollstunde einen pauschalen Stundenverrechnungssatz von durchschnittlich 30 Euro netto.

26. Hat die Bundesregierung untersucht, ob eine eigene Aufgabenwahrnehmung durch Tarifbeschäftigte der Bundespolizei neben einer möglichen Steigerung von Effizienz und Qualitätskontrolle eventuell kostengünstiger wäre als die Aufgabenwahrnehmung durch private Sicherheitsfirmen?
- Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - Wenn nein, hat die Bundesregierung Kenntnis über Berechnungen anderer, und zu welchem Ergebnis kommen diese?

Auf die Antwort zu den Fragen 24 und 25 wird verwiesen. Zusätzlich handelt es sich bei den Angaben zu den bundespolizeieigenen Luftsicherheitsassistenten um Kosten pro Arbeitsstunde, bei den Beschäftigten privater Unternehmer um die Angaben tatsächlich geleisteter Kontrollstunde (diese enthält z. B. auch Kosten für Overheadpersonal, Fortbildung etc.). Daher fällt die Vergleichsberechnung nochmals günstiger für den Einsatz privater Kräfte aus. Gleichwohl stellt dieses Ergebnis lediglich auf den jetzigen Zeitpunkt ab, die weitere Entwicklung (insbesondere die Tarifentwicklung) wird fortlaufend beobachtet.

27. Wie viele der neu bei der Bundespolizei geschaffenen Stellen – 400 in diesem sowie nach bisheriger Planung 350 im kommenden Jahr (afp Pressemeldung vom 4. April 2015 „De Maizière: Attentäter könnten sich unter Flüchtlinge mischen – Innenminister bekräftigt Pläne für neue Polizei-Spezialeinheit“) – sind für den Bereich der Sicherheitskontrollen an Flughäfen vorgesehen, und welchen weiteren Stellenbedarf sieht die Bundesregierung?

Von den 406 im Haushalt 2015 neu geschaffenen Planstellen sind 206 für die Aufgabenwahrnehmung des Objektschutzes Deutsche Bundesbank zweckgebunden. Darüber hinaus wurden durch den Haushaltsgesetzgeber 140 Stellen für die Aufgabenwahrnehmung an Flughäfen und 60 Stellen für Auslandsaufgaben zur Verfügung gestellt.

Auf Grundlage dieser Planstellenmehrungen wurde das Einstellungskontingent an Laufbahnwärtern für die Einstellung im September 2015 entsprechend angepasst. Nach erfolgreichem Abschluss der Laufbahnausbildung werden die Polizeivollzugsbeamten voraussichtlich Anfang des Jahres 2018 ihren Dienst aufnehmen.

Eine detaillierte Aufteilung der Aufgabenwahrnehmung nach Luftsicherheit, grenzpolizeilicher Aufgabenwahrnehmung etc. ist nicht möglich, da eine organisatorische Trennung dieser Aufgaben an den Flughafendienststellen nicht erfolgt.

Mit dem Eckwertebeschluss des Bundeskabinetts zur Haushaltsaufstellung 2016 wurde u. a. ein Paket zur Stärkung der Sicherheitsbehörden verabschiedet. Im Rahmen dieses Sicherheitspaktes sind für den Geschäftsbereich des BMI (Bundespolizei, Bundeskriminalamt bzw. Bundesamt für Verfassungsschutz) insgesamt 750 Planstellen und Stellen – hiervon 350 Planstellen und Stellen für die Bundespolizei – vorgesehen. Über die konkrete Verwendung dieser Planstellen wurde bisher nicht abschließend entschieden.

Darüber hinaus hat das BMI im Rahmen der Haushaltsaufstellung für das Jahr 2016 gegenüber dem BMF einen Mehrbedarf an insgesamt von 200 Planstellen zum Schutz kritischer Infrastrukturen an Flughäfen geltend gemacht.

