

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Jan Mücke, Ernst Burgbacher, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Angelika Brunkhorst, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Luftsicherheitsgesetz**

Nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) hat die Luftsicherheitsbehörde „zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs“ eine Überprüfung der Zuverlässigkeit der in der Norm genannten Personenkreise vorzunehmen. Dies geschieht gemäß § 7 Abs. 2 LuftSiG nicht von Amts wegen, sondern muss von den Betroffenen beantragt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Zuverlässigkeitsüberprüfungen gemäß § 7 LuftSiG wurden bislang im Geltungsbereich dieses Gesetzes durchgeführt?
2. Welche Kosten haben diese Überprüfungen bundesweit verursacht?
3. Wie viele Sportpiloten sind von der Regelung des § 7 LuftSiG betroffen?
4. Wie ist der aktuelle Stand hinsichtlich der vom Bundesministerium des Inneren angekündigten Luftsicherheits-Kostenverordnung?
5. Welcher Kostenrahmen ist in der Luftsicherheits-Kostenverordnung vorgesehen?
6. Bei wie vielen Zuverlässigkeitsüberprüfungen wurde letztlich die Unzuverlässigkeit des Antragstellers festgestellt?
7. In wie vielen Fällen wurde auch nach entsprechender Aufforderung durch die zuständige Luftsicherheitsbehörde eine Antragstellung im Sinne des § 7 Abs. 2 LuftSiG durch die Betroffenen verweigert?

8. In wie vielen Fällen kam es wegen dieser Verweigerung zur (vorläufigen) Entziehung der Fluglizenz?
9. Ist die (vorläufige) Entziehung der Fluglizenz aus Sicht der Bundesregierung bei Luftfahrern das mildeste Mittel, den Betroffenen zur Antragstellung nach § 7 Abs. 2 LuftSiG zu bewegen?
10. Stellt aus Sicht der Bundesregierung die Weigerung eines Betroffenen, einen Antrag nach § 7 Abs. 2 LuftSiG zu stellen, einen Beleg für dessen Unzuverlässigkeit dar?
11. Wie lang dauerte vor Inkrafttreten der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung durchschnittlich ein Überprüfungsverfahren nach § 7 LuftSiG?
12. Warum wird für die Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Abs. 2 LuftSiG eine vorherige Antragstellung des Betroffenen gefordert?
13. Sind der Bundesregierung Verwaltungsgerichtsentscheidungen bekannt, in denen die unter Androhung von Zwangsmitteln erfolgte Aufforderung der jeweiligen Luftsicherheitsbehörde, einen Antrag auf Überprüfung der Zuverlässigkeit gemäß § 7 Abs. 2 LuftSiG zu stellen, als rechtswidrig bezeichnet wurde?
14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Entscheidungen?

Berlin, den 25. Oktober 2006

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**