

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Josef Fell, Sylvia-Kotting-Uhl, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Wolfgang Wieland und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Flugsicherheit

Der 11. September 2001 zeigte, mit welchen einfachen Methoden große Passagierflugzeuge zu entführen sind, und dass es Terroristen gibt, die nicht davor zurückschrecken, diese entführten Flugzeuge als Waffen einzusetzen. Danach wurden in vielen Ländern die Sicherheitsvorschriften verschärft. Die international seit dem 11. September 2001 verzeichneten 17 Flugzeugentführungen sind ein deutlicher Hinweis, dass die bislang getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen, um Flugzeugentführungen mit Sicherheit verhindern zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

Technische Vorrichtungen und Standards

1. Ist eine gepanzerte Cockpittür Voraussetzung um Deutschland zu überfliegen?
Wenn nein, wie viele der Deutschland überfliegenden Verkehrsflugzeuge sind mit einer derartigen Cockpittür ausgerüstet?
2. Gibt es national, europäisch, international Vorschriften, dass Fluggesellschaften ihren jeweiligen Notfallcode in regelmäßigen Abständen ändern müssen?
3. Wie wird sichergestellt, dass keine unberechtigten Personen Zutritt zum Cockpit erhalten, wenn die Cockpittür während des Fluges geöffnet wird, um die Cockpitcrew z. B. mit Getränken zu versorgen oder wenn ein Mitglied der Cockpitcrew auf die Toilette geht?
4. Wie hoch ist der Anteil der Metallscanner an eingesetzten Scannern in Deutschland, in Europa und weltweit, und wie hoch ist jeweils der Anteil von Scannern, die auch nichtmetallische gefährliche Gegenstände (z. B. Keramiken) identifizieren können, und entsprechen die auf deutschen, europäischen sowie außereuropäischen Verkehrsflughäfen eingesetzten Metallscanner generell dem letzten Stand der Technik?
5. Wie wird sichergestellt, dass die Qualität der Sicherheitskontrollen an allen außereuropäischen Verkehrsflughäfen den europäischen Standards entspricht, und in welchen Ländern mit Flügen nach oder über Deutschland herrschen aus Sicht der Bundesregierung diesbezüglich die meisten Defizite?

6. Bis wann soll sichergestellt sein, dass alle Scanner von Flughäfen, auf denen Flugzeuge starten, die Deutschland entweder anfliegen oder überfliegen, dem aktuellen Stand der Technik entsprechen?

Piloten und Flugbegleitpersonal

7. Ist sichergestellt, dass nur Inhaber einer Airline Transport Pilot Licence (ATPL) oder in Ausbildung dazu befindliche Personen Zugang zu Flugsimulatoren haben, und das auch nur mit einem konkreten Schulungsauftrag einer Airline oder Ausbildungsorganisation?
8. Gibt es weltweite Sicherheitsstandards für Passagierflugzeuge, die international ausschließen, dass
 - a) Piloten von Terrororganisationen angeworben oder eingeschleust werden bzw. dass
 - b) Flugbegleiter von Terrororganisationen angeworben oder eingeschleust werden?
9. Wie viel ausgebildetes Flugbegleitpersonal für Verkehrsmaschinen gibt es weltweit, und wie viele davon landen jährlich auf deutschem Boden?
10. Wie viele Piloten haben in Deutschland eine Lizenz, die zum Fliegen einer Verkehrsmaschine berechtigt (aufgelistet nach den Gewichtsklassen 50 t, 50 bis 99 t, 100 bis 149 t, 150 bis 199 t, über 200 t Startgewicht), und wie viele Piloten mit einer Lizenz für Flugzeuge über 50 Tonnen Startgewicht gibt es in etwa weltweit, und wie viele davon landen in Deutschland?
11. Welche Werkzeuge stehen dem Flugbegleitpersonal zur Verfügung, um im Notfall Türen aufbrechen zu können?
12. Wie viele Verkehrsmaschinen der unterschiedlichen Gewichtsklassen (unter 50 t, 50 bis 99 t, 100 bis 149 t, 150 bis 199 t, über 200 t) landen und starten bzw. überfliegen Deutschland jährlich?
13. Wie viele sogenannte Springer (Flugpersonal zusätzlich zur Stammcrew) setzen deutsche Fluglinien ein bzw. wie oft setzen sie sie ein, und wie viele Springer werden von europäischen Fluggesellschaften eingesetzt, und wie viele Springer werden international von Fluggesellschaften eingesetzt?

Ist der Einsatz von Springern aus Sicht der Bundesregierung unter Sicherheitsaspekten unbedenklich, und wenn ja, warum?
14. Gibt es bei nationalen, europäischen und internationalen Fluggesellschaften generell Cockpit-Zugangsphilosophien, wonach während eines Fluges grundsätzlich nur eine minimal notwendige Anzahl von Crewmitgliedern Zugang zum Cockpit bekommen darf, und falls nein, weshalb nicht, und welche fachlichen Gründe würden für eine solche Zugangsphilosophie aus Sicht der Bundesregierung sprechen?
15. Wie viele sicherheitsrelevante Vorfälle während des Fluges gab es in den letzten Jahren im deutschen Flugraum, die durch Personen herbeigeführt wurden und die von den Fluggesellschaften nicht unverzüglich gemeldet wurden, sondern der Flugaufsicht nur anderweitig oder verspätet bekannt wurden?

Müssen alle Fluggesellschaften der deutschen Flugaufsicht solche Vorfälle melden, und falls nein, wie hoch ist der Anteil der meldepflichtigen Fluggesellschaften?

Bodenpersonal

16. Wie viele Tests wurden zur Überprüfung der Sicherheitskontrollen in den letzten fünf Jahren – und insbesondere im letzten Jahr von welchen Behör-

den/Institutionen gemacht, und wie oft gelang es bei Flughafenüberprüfungen, den Polizeiinspektionen in den Jahren 2002 bis 2008

a) in Deutschland und

b) in Europa

Waffen bzw. waffenähnliches Material an den Kontrollstellen in Flughäfen vorbei zu schmuggeln?

17. Wie viele Mitarbeiter des Flughafenbodenpersonals wurden im letzten Jahr sowie seit 2002 entlassen, da es bei Tests gelang, Waffen oder waffenähnliches Material an den Kontrollstellen in Flughäfen vorbei einzuschmuggeln?

Flugzeugentführungen

18. Sind für die GSG 9 bzw. andere deutsche Sicherheitskräfte Flugzeugentführungen weiter ein realistisches Szenario, in dessen Kontext sie auf die Befreiung von Geiseln hin trainiert werden bzw. trainieren, und falls ja, schließt dies auch Geiselnbefreiungen im Ausland mit ein?
19. Wie oft wurden im Sicherheitsbereich seit 2005 bei Transitgästen aus Drittstaaten gefährliche Gegenstände an deutschen Flughäfen bzw. an Bord festgestellt?

Fluglinien

20. Sind der Bundesregierung Länderlisten aus anderen Staaten bekannt, die Staaten auflisten, bei denen eine Nähe zum internationalen Terrorismus vermutet wird, und führen insbesondere die USA, die EU und Deutschland solche Listen, und welche dieser Listen sind öffentlich zugänglich und können von der Bundesregierung bei der Beantwortung dieser Frage dem Parlament zur Verfügung gestellt werden?
21. Welche außereuropäischen Fluglinien fliegen deutsche Flughäfen an, und gelten für alle diese Fluglinien Sicherheitsstandards, die ausschließen, dass von Terroristen ausgebildetes bzw. angeworbenes Personal an Bord ist?
22. Gibt es Staaten, bei denen die Bundesregierung oder andere Staaten der EU oder die USA eine Nähe zum internationalen Terrorismus vermutet und aus denen einheimische Fluglinien deutsche Flughäfen anfliegen?

Falls ja, welche?

Frachtflugzeuge und Hubschrauber

23. Unterscheiden sich die Kontrollen von Piloten und Flugbegleitpersonal bei Frachtflügen von Flügen mit Passagierflugzeugen?
Wenn ja, inwiefern?
24. Welche Fälle sind der Bundesregierung national und international bekannt, in denen seit dem Jahr 2000 Hubschrauber zwecks Begehung von Straftaten, wie z. B. Befreiung von Strafgefangenen, entführt wurden, und welche Fälle – abgesehen von Entführungen – sind der Bundesregierung national und international bekannt, in denen seit dem Jahr 2000 Hubschrauber zwecks Begehung von Straftaten eingesetzt wurden?

Berlin, den 26. August 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

