

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/4470 –**

Luftsicherheit und Frachtkontrollen

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem Ende Oktober 2010 Sprengsätze in Luftfrachtpaketen auch über deutsche Flughäfen versendet werden konnten, kündigte der Bundesminister des Innern, Dr. Thomas de Maizière, Maßnahmen auf europäischer Ebene sowie auf Bundesebene zur Verbesserung der Sicherheit bei der Luftfracht an. Während die in der Diskussion um die Sendungen geäußerten Überlegungen, das Luftsicherheitsgesetz zu überarbeiten, den Speditionen die Verantwortung über die Luftfrachtkontrolle zu entziehen oder Kompetenzen vom Luftfahrtbundesamt an die Bundespolizei zu übertragen, offenbar nicht weiterverfolgt wurden, wurde auf der Ebene der Europäischen Union (EU) ein Aktionsplan vorgelegt, der sich auf eine Vereinheitlichung von Regeln sowie einen verbesserten Informationsaustausch konzentriert. Am von staatlicher Kontrolle weitgehend unbehelligten System der „sicheren Lieferkette“, von der die Deutsche Polizeigewerkschaft noch im März 2011 sagte, es habe sie „nie gegeben“ (Polizeispiegel 3/2011), wurde nichts geändert.

1. Wie hoch ist der derzeitige Güterumschlag an deutschen Flughäfen insgesamt?

Im Jahr 2014 wurden an den deutschen Flughäfen 4 445 145 Tonnen Luftfracht abgefertigt.

2. Wie viel Prozent der auf Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland umgeschlagenen Luftfracht wird an den Flughäfen überprüft?

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

3. Wie groß ist der Anteil an der mit dem Status „Sicher“ deklarierten Luftfracht, der außerhalb der Flughäfen durch reglementierte Beauftragte überprüft wurde bzw. von bekannten Versendern oder geschäftlichen Versendern stammt?

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

4. Durch wen erfolgen Luftfrachtkontrollen an den Flughäfen (bitte, wenn möglich, nach Anteil Behördenmitarbeiter, Angestellte privater Unternehmen, sonstige, mit der Kontrolle beauftragte Personen aufschlüsseln)?

Die Kontrollen der Luftfracht an den Flughäfen (ausgenommen Transferfrachtkontrollen) erfolgen durch die Mitarbeiter der als reglementierte Beauftragte zugelassenen Unternehmen.

Die stichprobenartigen Kontrollen von Transferfracht an den Flughäfen Köln/Bonn, Leipzig/Halle und Frankfurt am Main erfolgen durch die Bundespolizei. Im Übrigen werden Frachtkontrollen durch die Zollverwaltung im Rahmen ihrer Zuständigkeiten beim grenzüberschreitenden Warenverkehr durchgeführt.

5. Wer bestimmt die Transferfracht, die im Rahmen der Stichprobenkontrolle kontrolliert werden soll?

Die Bundespolizei trifft die Entscheidung, welche konkrete Frachtsendung an den Flughäfen Köln/Bonn, Leipzig/Halle und Frankfurt am Main stichprobenartig kontrolliert werden soll. Dies geschieht unter Berücksichtigung der Einteilung der Drittstaaten-Flughäfen in Risikostufen durch die Arbeitsgruppe Hochrisikoflughäfen, welche unter der Leitung des Bundeskriminalamts und Beteiligung von Bundesnachrichtendienst, Bundesamt für Verfassungsschutz, Zollkriminalamt und Bundespolizei tagt.

6. Wie viele nationale Qualitätskontrollen hat es bislang bei der Kontrolle der Transferfracht gegeben, und welche Ergebnisse haben diese jeweils erbracht (bitte entsprechend aufschlüsseln)?

Die Bundespolizei sichert die Qualität der eigenen behördlichen Sicherheitsmaßnahmen, wozu auch die stichprobenartigen Transferfrachtkontrollen gehören, durch regelmäßige interne Fachaufsichten, deren Anzahl derzeit statistisch nicht erfasst wird. Inhaltlich werden die festgesetzten Qualitätsstandards erreicht.

7. Wie hat sich die bisherige Zusammenarbeit von Bundespolizei und Zoll bei der Auswahl und Überprüfung von Transferfracht auf die tatsächlichen Transferfrachtkontrollen ausgewirkt, und welche Erkenntnisse konnten daraus gewonnen werden?

Für die Zusammenarbeit beider Behörden an den benannten Flughäfen wurden zwischen den jeweiligen örtlich zuständigen Dienststellen Vereinbarungen getroffen, die u. a. den Austausch von Informationen und die Durchführung von gemeinsamen Frachtkontrollen regeln. Die Bundespolizei übermittelt ihre Frachtauswahl der jeweiligen örtlichen Zollbehörde, die sie mit ihrer Frachtauswahl abgleicht, um Doppelkontrollen zu vermeiden. Die örtliche Zusammenarbeit gestaltet sich positiv. Gemeinsame Frachtkontrollen beider Behörden finden unregelmäßig statt. Im Ergebnis konnten beide Behörden feststellen, dass

sich die Zielrichtungen und der Charakter der jeweiligen Kontrollen unterscheiden.

8. In welchem Umfang wurden die bei der Bundespolizei geschaffenen Stellen für die Kontrolle von Transferfracht auch tatsächlich für entsprechende Funktionen auf den Flughäfen verwendet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

9. Wie viele Unternehmen sind derzeit als bekannte Versender und reglementierte Beauftragte registriert?

Die Zulassung als bekannter Versender bzw. reglementierter Beauftragter durch das Luftfahrt-Bundesamt erfolgt nicht „pro Unternehmen“ sondern „pro Betriebsstandort“ eines Konzerns oder Unternehmens. Derzeit sind 2 427 Betriebsstandorte als bekannte Versender und 1 808 Betriebsstandorte als reglementierte Beauftragte zugelassen. (Stand: 30. März 2015)

10. Wie viele Kontrollen hat das Luftfahrtbundesamt pro Jahr seit dem Jahr 2007 bei reglementierten Beauftragten durchgeführt, wie viele Verstöße gegen Verordnungen wurden dabei festgestellt, und welche Folgen hatten diese Verstöße jeweils für die Unternehmen bzw. beteiligten Personen (bitte jeweils nach Jahren und Fällen aufschlüsseln)?

Eine statistische Erfassung über die durchgeführten Aufsichten im Bereich Luftfracht erfolgt seit dem Jahr 2011.

Jahr	Anzahl	Mängel
2011	54	Keine Erfassung
2012	812	203
2013	1 644	739
2014	2 009	811

Die Übersicht bildet die Anzahl der durchgeführten Inspektionen sowie des festgestellten Ergebnisses der Kontrolle am Tag der Inspektion ab. Im Fall von festgestellten Mängeln werden diese, soweit möglich, umgehend vor Ort abgestellt oder im Nachgang entsprechende Korrekturmaßnahmen gemeinsam mit dem Unternehmen festgelegt, die das Unternehmen in einem von der Behörde festgelegten Zeitraum umsetzen muss.

Dementsprechend werden die Kontrollverfahren im Unternehmen angepasst. Gegebenenfalls ist in wenigen Einzelfällen der Widerruf der Zulassung geboten.

11. Wie vielen reglementierten Beauftragten wurden seit dem Jahr 2007 die Zulassung entzogen, und wie viel Fracht haben diese Unternehmen jeweils bis zum Entzug der Zulassung pro Jahr durchschnittlich per Luftfracht befördert?

Eine statistische Erfassung über die Anzahl von Widerrufen einer Zulassung erfolgt erst seit dem Jahr 2014. Es wurden im Jahr 2014 insgesamt fünf Zulassungen von Betriebsstandorten als reglementierte Beauftragte widerrufen, im Jahr 2015 bisher eine Zulassung.

Das Tonnageaufkommen ist für die Zulassung zum reglementierten Beauftragten kein Kriterium, welches durch die Behörde zu prüfen ist. Eine statistische Erfassung erfolgt daher nicht.

12. Wie viele Kontrollen hat das Luftfahrtbundesamt pro Jahr seit dem Jahr 2007 bei bekannten Versendern durchgeführt, wie viele Verstöße gegen Verordnungen wurden dabei festgestellt, und welche Folgen hatten diese Verstöße jeweils für die Unternehmen bzw. beteiligten Personen (bitte jeweils nach Jahren und Fällen aufschlüsseln)?

Jahr	Anzahl der Kontrollen	Mängel
2012	91	45
2013	267	180
2014	1 099	419

Die Aufsicht über zugelassene bekannte Versender wurde im Jahr 2012 begonnen, da die ersten bekannten Versender erst Mitte des Jahres 2011 zugelassen worden sind.

Die Übersicht bildet die Anzahl der durchgeführten Inspektionen sowie des festgestellten Ergebnisses der Kontrolle am Tag der Inspektion ab. Im Fall von festgestellten Mängeln werden diese, soweit möglich, umgehend vor Ort abgestellt oder im Nachgang entsprechende Korrekturmaßnahmen gemeinsam mit dem Unternehmen festgelegt, die das Unternehmen in einem von der Behörde festgelegten Zeitraum umsetzen muss.

Dementsprechend werden die Kontrollverfahren im Unternehmen angepasst. Gegebenenfalls ist in wenigen Einzelfällen der Widerruf der Zulassung geboten.

13. Wie vielen bekannten Versendern wurden seit dem Jahr 2007 die Anerkennung entzogen, und wie viel Luftfracht haben diese Unternehmen jeweils bis zum Entzug der Zulassung pro Jahr durchschnittlich aufgegeben?

Nach Einführung der behördlichen Zulassung im Jahr 2011 gab es keinen Widerruf einer Zulassung durch das Luftfahrt-Bundesamt aufgrund von Qualitätsmängeln. In zwei Fällen musste aufgrund von Insolvenzverfahren die Zulassung widerrufen werden. Erkenntnisse, wieviel Luftfracht von dort zuvor aufgegeben wurde, liegen nicht vor.

14. Wie hoch ist der Anteil der Kontrollen (nach den Fragen 10 und 12), die keine Beanstandung ergeben haben (bitte nach Jahren auflisten)?

Jahr	Aufsichten ohne Beanstandung
2011	Keine Erfassung
2012	655
2013	992
2014	1 878

Die Anzahl ergibt sich aus den Angaben zu den Fragen 10 und 12.

15. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die in den letzten fünf Jahren stattgefundenen Kontrollen von EU-Inspektoren bei den in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und geschäftlichen Versendern?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird über die Ergebnisse der EU-Inspektionen informiert.

16. Wie wird im Rahmen der „sicheren Lieferkette“ sichergestellt, dass solche Lieferungen bei ihrem Zwischentransport durch Subunternehmer auf dem Landweg zum Flughafen den sicheren Status durchgängig behalten?

Die Sicherstellung erfolgt dadurch, dass die beauftragten Subunternehmer entweder ihrerseits eine Zulassung als reglementierter Beauftragter besitzen oder die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 gezeichnet haben.

- a) Wie und durch wen werden solche Subunternehmen überprüft?

Das Luftfahrt-Bundesamt nimmt im Rahmen von Stichprobenkontrollen die behördliche Aufsicht wahr.

- b) Wie viele Kontrollen von für den Transport beauftragten Subunternehmen haben seit dem Jahr 2007 jährlich durch wen stattgefunden, und bei wie vielen dieser Kontrollen wurden Sicherheitsmängel festgestellt?

Eine statistische Erfassung erfolgt erst seit dem Jahr 2011.

Jahr	Anzahl	Mit Mängeln behaftet
2011	–	–
2012	2	–
2013	3	2
2014	6	5

17. Aus welchem Grund dürfen Sendungen von geschäftlichen Versendern nicht als Fracht in Passagierflugzeugen transportiert werden?

Der geschäftliche Versender wird im Gegensatz zum bekannten Versender und reglementierten Beauftragten nicht behördlich zugelassen und darf Fracht nur auf Nurpost- oder Nurfrachtflugzeugen transportieren. Dies ist in Artikel 3 Nummer 28 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 geregelt.

18. Welchen Optimierungsbedarf sieht die Bundesregierung beim System der „sicheren Lieferkette“, also der Übertragung der Verantwortung für die Sicherheit von Sendungen an Spediteure und Hersteller, und inwieweit

ersetzt dieses System die Überprüfung von Luftfracht durch staatliche Sicherheitsbehörden im Rahmen ihrer hoheitlichen Aufgabenerfüllung?

Aus Sicht der Bundesregierung stellt die „sichere Lieferkette“ ein gutes Sicherheitssystem dar, das selbstverständlich einer ständigen Aktualisierung bedarf, um den sich fortentwickelnden Anforderungen im Bereich der Luftsicherheit gerecht zu werden. Hieran wird ständig mit den anderen europäischen Mitgliedstaaten gearbeitet. Eine 100-prozentige Sicherheit kann jedoch mit keinem System erreicht werden. Die „sichere Lieferkette“ schließt zusätzliche stichprobenartige Frachtkontrollen durch staatliche Sicherheitsbehörden nach dem auch international anerkannten „Grundsatz der Unvorhersehbarkeit“ nicht aus.

19. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung nach den Paketbombenfunden im Jahr 2010 ergriffen, um die Luftfrachtsicherheit zu erhöhen?

Die Bundesregierung hat unmittelbar nach den Jemen-Vorfällen nicht nur wichtige Sofortmaßnahmen ergriffen (u. a. Einflugverbot für Flugzeuge aus dem Jemen, Fracht-Stopp für Fracht aus dem Jemen), sondern auch einen interministeriellen Arbeitsstab Luftfrachtsicherheit eingerichtet. Dieser hat die Konsequenzen geprüft, die sich aus den Jemen-Vorfällen für die Kontrollen von Luftfracht im In- und Ausland ergeben, und seinen Bericht am 8. Dezember 2010 vorgelegt. Die Bundesregierung hat im Wesentlichen folgende Maßnahmen ergriffen:

- Stichprobenkontrollen von Frachtsendungen durch die Bundespolizei an deutschen Flughäfen;
- Vorbereitung der Entsendung bzw. Entsendung von Luftsicherheitsverbindungsbeamten an bestimmte Risikoflughäfen in Staaten außerhalb der EU;
- behördliche Zulassung der bekannten Versender von Luftfracht durch das LBA;
- Umsetzung des sogenannten „ACC3-Regimes“, welches die unabhängige Validierung der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen und Frachtkontrollen nach EU-Standards für Unternehmen, die aus Drittstaaten operieren, zum Inhalt hat;
- Analyse der Daten von Sendungen, die aus einem Drittstaat nach Deutschland verbracht werden, auch auf luftsicherheitsrelevante Gefahren durch die Zollverwaltung seit dem 1. Januar 2011;
- weitere Optimierung bestehender Planungen und Personalansätze in allen beteiligten Behörden.

20. Welche Elemente des EU-Aktionsplans vom 2. Dezember 2010 sind mit welchen Konsequenzen für die Luftsicherheit in der Bundesrepublik Deutschland erfolgreich umgesetzt worden, und welche nicht (bitte auflisten)?

Der EU-Aktionsplan hat zu neuen Vorschriften und Verfahren auf EU-Ebene geführt, die zu einem großen Teil auch einer nationalen Umsetzung bedürfen. Der Aktionsplan sieht Maßnahmen zur Verstärkung und Harmonisierung der EU-Vorschriften vor. Die hierunter vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf Drittstaaten im Rahmen des sogenannten ACC3-Regimes, die Umsetzung und Verbesserung des Systems der bekannten Versender und reglementierten Beauftragten, der Kontrollmethoden und -technik, der Schulung und der Inspektionen wurden umgesetzt. Soweit der Aktionsplan die EU-weite Koordination und den

Informationsaustausch vorsieht, wurde eine Risikoeinschätzung von relevanten Drittstaatenflughäfen vorgenommen, mit der Konsequenz, dass Fracht aus Staaten, deren Risiko im Rahmen dieser Methode als besonders hoch eingeschätzt wird, vor Einfuhr in die EU besonders streng kontrolliert werden muss. Im Übrigen wurde der Austausch mit der Industrie intensiviert. Im Unionszollkodex wurden Regelungen zur Ermöglichung der Sicherheitsrisikoanalyse bereits vor Beladung im Drittstaat aufgenommen. An dem geplanten EU-Notfallreaktionssystem wird derzeit noch gearbeitet. Im Hinblick auf die zur Verbesserung der weltweiten Standards ausgerichteten Maßnahmen sind sowohl auf der Regelungsebene als auch auf der Ebene des Ausbaus von Kapazitäten die angekündigten Aktivitäten entfaltet worden, wobei es sich hier um laufende, andauernde Aktivitäten handelt. Zur Gewährleistung eines einheitlichen Sicherheitsniveaus sowie zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen ist ein gemeinsames Vorgehen auf EU-Ebene erforderlich. Für die Luftsicherheit in Deutschland hat dies positive Auswirkungen, da eine europaweit und teilweise weltweit harmonisierte Vorgehensweise sich positiv auf das Sicherheitsniveau insgesamt auswirkt.

21. Wie viele Stellen für Luftfrachtsicherheitsverbindungsbeamte der Bundespolizei wurden nach dem Fund der Sprengsätze aus dem Jemen im Jahr 2010 für den Einsatz auf ausländischen Risikoflughäfen eingerichtet bzw. vorgesehen?

Für Luftfrachtsicherheitsverbindungsbeamte wurden keine gesonderten Stellen eingerichtet. Mit dem Haushalt für das Jahr 2012 wurden der Bundespolizei (Kapitel 06 25) insgesamt 396 Planstellen zweckgebunden für die Luftfrachtsicherheit (Luftsicherheitsverbindungsbeamte, Transferfrachtkontrollen einschließlich Nachwuchssicherung) zur Verfügung gestellt, 89 Planstellen sind davon qualifiziert gesperrt.

Um die Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei im Bereich Luftfracht auch mittelfristig zu sichern, hat die Bundespolizei im Jahr 2011 – unverzüglich nach Zuweisung der neuen Aufgaben in diesem Bereich – mit der Planung von Einstellungen von Laufbahnbewerbern für den mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienst begonnen. Im Jahr 2012 wurden entsprechend mehr Laufbahnbewerberinnen und Laufbahnbewerber eingestellt. Deren Ausbildung dauert drei Jahre.

22. Wie viele Bundespolizisten sind davon heute tatsächlich in welchem Land im Einsatz?

Der erste Luftsicherheitsverbindungsbeamte konnte am 2. April 2013 seine Tätigkeit in den Vereinigten Arabischen Emiraten aufnehmen. Entsendungen in weitere Drittstaaten wurden sondiert, konnten bislang aber noch nicht realisiert werden.

23. Wie stellt sich die Personalentwicklung im Bereich der Luftsicherheit beim Zoll, bei der Bundespolizei, beim Luftfahrt-Bundesamt und bei anderen beteiligten Behörden und Ministerien seit Ende 2010 dar (bitte im zeitlichen Verlauf nach neu geschaffenen Stellen, entsperrten Stellen und unbesetzten Stellen aufschlüsseln)?

Für die Zollverwaltung stellt die Überwachung der Luftsicherheit neben einer Vielzahl weiterer Aufgaben eine Teilaufgabe im Rahmen der „Kontrolle von Reisenden- und Warenbewegungen“ an den Flughäfen dar. Eine Ermittlung des

Arbeitsaufwandes für diese Teilaufgabe in der Zollverwaltung ist jedoch nicht möglich, da die betreffenden konkreten Einzelaufwände nicht erfasst und nachgewiesen werden. Neben den Kontrolleinheiten der Sachgebiete C der Hauptzollämter nimmt seit dem 1. Januar 2011 auch die Zentrale Risikoanalyse beim Zollkriminalamt wichtige Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherstellung der Luftsicherheit wahr. Im Einzelplan 08 wurden mit dem Haushalt für das Jahr 2011 insgesamt 450 Planstellen für Zwecke der Luftfrachtsicherheit gesperrt ausgebracht. Hiervon sind mit Einwilligung des Haushaltsausschusses 177 Planstellen zur Bundespolizei und 70 Planstellen zum Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. zum Luftfahrt-Bundesamt umgesetzt worden. Die übrigen 203 Planstellen sind mit Ablauf des Haushaltsjahres für das Jahr 2011 weggefallen. Durch teilweise Ausnahme der Zollverwaltung von der haushaltsgesetzlichen Stelleneinsparung der Jahre 2011 und 2012 konnten personelle Ressourcen im Umfang von insgesamt 140 Planstellen zur Verbesserung der Luftfrachtkontrolle gewonnen werden, die für die Risikoanalyse und die Kontrollen eingesetzt wurden.

Für den Bereich der Bundespolizei stellt sich die Situation wie folgt dar: Nach den im Haushalt für das Jahr 2012 für den Bereich „Luftfrachtsicherheit“ (siehe Antwort zu Frage 21) zur Verfügung gestellten Planstellen hat die Bundespolizei mit dem Haushalt für das Jahr 2015 durch den Haushaltsgesetzgeber 140 Planstellen für die Aufgabenwahrnehmung an Flughäfen im Kapitel 06 25 (Bundespolizei) neu erhalten. Eine detaillierte Aufteilung der bundespolizeilichen Aufgabenwahrnehmung nach Luftsicherheit, grenzpolizeilicher Aufgabenwahrnehmung etc. ist nicht möglich, da eine organisatorische Trennung dieser Aufgaben an den Flughafendienststellen nicht erfolgt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Haushalt für das Jahr 2012 für den Bereich Luftsicherheit vier zusätzliche Planstellen bekommen, von denen derzeit eine nicht besetzt ist. Im Luftfahrt-Bundesamt wurde eine Abteilung „Luftsicherheit“ mit insgesamt sechs Referaten neu eingerichtet.

Auf Basis des „Gemeinsamen Fach- und Personalbedarfskonzepts der Bundesregierung zur Verbesserung der Luftfrachtsicherheit“ vom 4. Juli 2011 wurden im Haushalt für das Jahr 2012 im Bereich „Luftfrachtsicherheit“ des Luftfahrt-Bundesamtes 374 Planstellen und Stellen ausgebracht, von denen 316,5 mit Überhangpersonal des Bundes zu besetzen waren. Auf Empfehlung des Bundesrechnungshofes wurden 200 der 374 Planstellen und Stellen qualifiziert gesperrt. In der Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 27. Juni 2012 wurden 125 Planstellen und Stellen entsperrt, so dass gegenwärtig noch 75 Planstellen und Stellen qualifiziert gesperrt sind.

Im Haushaltsvollzug des Jahres 2012 wurden dem Luftfahrt-Bundesamt für den Bereich „technische und betriebliche Flugsicherheit“ gemäß § 15 des Haushaltsgesetzes 2012 zudem 116,5 Planstellen und Stellen zur Besetzung mit Überhangpersonal zur Verfügung gestellt. Im Haushalt für das Jahr 2013 wurden für diesen Bereich im Luftfahrt-Bundesamt weitere 133 Planstellen und Stellen ausgebracht. Diese Planstellen und Stellen dürfen frei (nicht nur mit Überhangpersonal) besetzt werden, soweit innerhalb des Einzelplanes eine gleichwertige Einsparung erfolgt. Bisher konnten davon durch Kompensation im Einzelplan insgesamt 59,5 Planstellen und Stellen entsperrt und frei besetzt werden.

Für das Luftfahrt-Bundesamt stellt sich die Personalsituation wie folgt dar:

Der seit Ende des Jahres 2010 bis dato erreichte Personalaufwuchs spiegelt die sich zuletzt immer mehr verfestigenden Schwierigkeiten bei der Anwerbung von Überhangpersonal wieder.

Zeitpunkt	besetzbare Stellen	besetzte Stellen
Ende 2010	35,5	34 zzgl. 34 Beschäftigte aus anderen Behörden des Geschäftsbereich abgeordnet bzw. befristet Beschäftigte
Anfang 2012	s.o.	97
Anfang 2013	s.o.	162
Anfang 2014	s.o.	155
Anfang 2015	237,5	168
30. März 2015	237,5	173

24. Wie hoch ist derzeit der Personalfehlstand im Bereich der Frachtkontrolle (bitte nach Flughäfen aufschlüsseln)?

Eine Aufschlüsselung nach Flughäfen ist nicht möglich.

25. Wie wurde die Luftfrachtkontrolle an deutschen Flughäfen technisch und methodisch seit Oktober 2010 verstärkt (z. B. neue Technologien bzw. Geräte, Sprengstoffspürhunde etc., bitte quantifizieren und nach den Einsatzorten auflisten)?

Das methodische Vorgehen der Bundespolizei bei den Transferfrachtkontrollen verfolgt neben dem Sicherheitsgewinn auch das Ziel, die Frachtkontrollmaßnahmen in die Frachtprozesse zu integrieren.

Für die drei Flughäfen Frankfurt/Main, Köln/Bonn und Leipzig-Halle wurden insgesamt 15 Sprengstoffspürhunde (einschließlich Personal, Ausbildung, Fahrzeuge, Zwinger etc.), drei Sprengstoffspurendetektoren (ETD), drei Sprengstoffdetektionsgeräte (EDS) sowie Ausstattungen für Luftsicherheitsverbindungsbeamte beschafft. Im Übrigen wird auch auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

Bei den Luftfrachtkontrollen der reglementierten Beauftragten wurden die folgenden Kontrollmethoden und -techniken eingesetzt:

Standorte	Röntgengeräte und Sprengstoffspurendetektoren für Luftfracht	Sprengstoffspürhunde-Teams
Berlin	14	–
Bremen	4	–
Dresden	3	–
Düsseldorf	11	7
Frankfurt am Main	141	10
Frankfurt-Hahn	5	–
Hamburg	16	4
Hannover	17	–
Köln/Bonn	55	8
Leipzig	12	–
München	28	6
Stuttgart	31	–

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Kontrolltechnik nicht nur direkt an den Flughäfen genutzt wird, sondern durch Unternehmen (reglementierte Beauftragte), welche deutschlandweit entsprechend zugelassen sind.

26. Wie hoch sind die seit Ende 2010 entstandenen Mehrkosten für schärfere Kontrollen und bessere Technik (bitte pro Jahr aufschlüsseln), und zu welchem Ergebnis ist die Anfang 2011 bekannt gemachte Prüfung der Einführung einer staatlichen Frachtsicherheitsgebühr (www.welt.de vom 20. Februar 2011 „De Maizière prüft Sicherheitsabgabe auf Luftfracht“) durch das Bundesministerium des Innern gekommen?

Der Bundespolizei sind im Wesentlichen Mehrkosten für Transferfrachtkontrollen durch die Beschaffung von Luftfrachtkontrollausrüstung entstanden. Im Jahr 2012 wurde für die Beschaffung von Luftfrachtkontrolltechnik einen Betrag von rund 950 000 Euro verausgabt.

Das Bundesministerium des Innern hat im Jahr 2011 die Frage einer Luftfrachtsicherheitsgebühr entsprechend einem Auftrag des Haushaltsausschusses geprüft. Im Ergebnis erschien die Zulässigkeit einer Luftfrachtsicherheitsgebühr rechtlich und auch wirtschaftspolitisch (Wettbewerbsnachteile) problematisch. Zur Frage, ob und inwieweit das Thema im Rahmen einer künftigen Änderung der Luftsicherheitsgebühren-Verordnung eine Neubewertung erfahren wird, ist derzeit noch keine Aussage möglich.

Zu den Mehrkosten für schärfere Kontrollen und bessere Technik in der Luftfrachtkontrolle der reglementierten Beauftragten liegen keine Erkenntnisse vor.

27. Wo sieht die Bundesregierung im Bereich der Luftfrachtsicherheit derzeit Verbesserungspotenzial, und welche Maßnahmen plant sie oder hat sie eingeleitet, um die Sicherheit im Luftfrachtverkehr zu erhöhen?

Nachdem innerhalb der EU die sichere Lieferkette umgesetzt wurde und für Fracht aus Drittstaaten das ACC3-Regime implementiert wurde, werden in einem weiteren Schritt in Zusammenarbeit mit den Zollbehörden weitere Verbesserungen der elektronischen Risikoanalyse für Luftfracht aus Drittstaaten erarbeitet. Diese Arbeiten finden sowohl auf nationaler, als auch auf EU und internationaler Ebene statt. Im Übrigen siehe die Antwort zu Frage 18.

