

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Herbert Behrens, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Katrin Kunert, Petra Pau, Dr. Petra Sitte, Frank Tempel, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Qualität der Personenkontrolle auf Flughäfen

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 nichtbeliebte 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 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 Kräftegestellung 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Zu welchen konkreten Erkenntnissen hat die Analyse der Mängel an den Kontrollen am Frankfurter Flughafen geführt, und welche Konsequenzen wurden daraus konkret gezogen?
3. Welche Konsequenzen aus dem EU-Prüfbericht zum Flughafen Frankfurt wurden für die Qualitätssicherung der Kontrollen auch an anderen Flughäfen auf dem Bundesgebiet gezogen?
4. Warum wurden die Mängel bei der Personenkontrolle am Flughafen Frankfurt bzw. des Ausbildungsstandes der Luftsicherheitsassistenten nicht schon vorher von der zuständigen Luftsicherheitsbehörde erkannt?
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)?
6. Wie viele Rezertifizierungen von Luftsicherheitsassistenten privater Sicherheitsunternehmen wurden seit dem Jahr 2010 durchgeführt, und wie hoch ist der Anteil der nicht bestandenen Prüfungen bzw. nicht erteilten Rezertifizierungen (bitte pro Jahr aufschlüsseln)?
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?

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?
9. Welchen Einfluss hat die mögliche Mindergestellung von Luftsicherheitsassistenten durch die vertraglich dazu verpflichteten privaten Sicherheitsfirmen auf die Wartezeiten vor den Passagierkontrollstellen?
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 Flughäfen auflisten)?
11. Welche Sanktionsmöglichkeiten stehen der Bundespolizei zur Verfügung, wenn die Verträge durch die privaten Sicherheitsfirmen nicht eingehalten werden?
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?
13. Sind die eingesetzten Bodyscanner mittlerweile technisch in der Lage, metallische Gegenstände und Sprengstoffe in Schuhen bzw. im Fußbereich der Passagiere zu erkennen?
14. Welchen Einfluss hat die Einführung der Körperscanner auf die Wartezeiten vor den Passagierkontrollstellen?
15. Wie lange dauert derzeit durchschnittlich die Passagierabfertigung an einer Kontrollspur mit Körperscanner im Vergleich zu einer Kontrollspur mit Metalldetektorschleuse?
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?
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?
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?
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 beliehenen Kontrollkräften für die Passagier- und Gepäckkontrollen an den deutschen Flughäfen zur Verfügung stellen können und es dadurch zu Verspätungen und Flugausfällen im Luftverkehr kommt?
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?

21. Muss das mit der Wartung von Flugzeugen beschäftigte Personal sicherheitsüberprüft sein (Sabotageschutz)?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, ist der Bundesregierung bekannt, ob beim Wartungspersonal ähnlich verfahren wird, wie in Frage 20 beschrieben?
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)?
23. Über wie viele eigene Luftsicherheitsassistenten verfügte die Bundespolizei am 31. Dezember 2014?
24. Wie viel kostet die Bundespolizei ein eigener Luftsicherheitsassistent durchschnittlich pro Stunde?
25. Wie viel bezahlt die Bundespolizei pro Kontrollstunde durchschnittlich an einen privaten Sicherheitsdienstleister?
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?
- a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
- b) Wenn nein, hat die Bundesregierung Kenntnis über Berechnungen anderer, und zu welchem Ergebnis kommen diese?
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?

Berlin, den 14. April 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion