

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulla Jelpke, Dr. André Hahn, Gökay Akbulut, Christine Buchholz, Andrej Hunko, Niema Movassat, Zaklin Nastic, Dr. Alexander S. Neu, Petra Pau, Tobias Pflüger, Martina Renner, Kersten Steinke, Friedrich Straetmanns, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Bericht zu Inhaftierungen Schutzsuchender im Hamburger Flughafen transit (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/19449)

Auf Bundestagsdrucksache 19/17530 erbat die Fraktion DIE LINKE. Auskunft zu (faktischen) Inhaftierungen Schutzsuchender im Hamburger Flughafen transit, nachdem ihr durch einen Rechtsanwalt Details über aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller untragbare Unterbringungsbedingungen bekannt geworden waren (siehe hierzu die Vorbemerkung der Fragesteller auf der genannten Bundestagsdrucksache). Weitere Fragen gab es zum Flughafenasylverfahren im Allgemeinen. Am 9. April 2020 beantwortete das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat diese Anfrage (vgl. Bundestagsdrucksache 19/19449), wobei hinsichtlich der Unterbringungsbedingungen auf die Zuständigkeit des Landes Hamburg und hinsichtlich erbetener Zahlen auf ältere Bundestagsdrucksachen (Antworten der Bundesregierung auf regelmäßige Anfragen der Fraktion DIE LINKE.) verwiesen wurde. Hierzu besteht Nachfragebedarf.

Zunächst gibt es nach Ansicht der Fragesteller einen offenkundigen Widerspruch: In der Antwort zu Frage 2 auf der genannten Bundestagsdrucksache heißt es, dass es „in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018 und 2019“ Flughafenverfahren am Hamburger Flughafen gegeben habe. Solche Verfahren wurden für die Jahre 2015 und 2018 in früheren Antworten der Bundesregierung jedoch gerade nicht genannt (vgl. Bundestagsdrucksachen 18/7625 und 19/8701, Antworten zu den Fragen 10 bzw. 15). Dabei hatte die Bundesregierung auf diese älteren Antworten verwiesen, um zu belegen, dass keine unzureichenden Angaben zu Flughafenverfahren in Hamburg gemacht worden seien.

In einer Antwort des Hamburger Senats vom 4. Februar 2020 auf eine Schriftliche Kleine Anfrage der Abgeordneten Christiane Schneider (DIE LINKE., Drucksache 21/19882) zur „Transitunterkunft am Flughafen Hamburg“ erklärte der Senat (Seite 2): „Die Erfahrungswerte zeigen auch, dass die Einrichtung [Hamburger Flughafen transit] jährlich durchschnittlich von 10 bis 19 Fällen belegt wurde“. Nach den von der Bundesregierung in Bezug genommenen Antworten auf regelmäßige Anfragen der LINKEN zur ergänzenden Asylstatistik hat es demgegenüber im Jahr 2015 jedoch kein, im Jahr 2016 drei, im Jahr 2017 ein und 2018 kein Flughafenverfahren in Hamburg gegeben.

Erklärungsbedürftig ist überdies, warum die Ablehnungsquoten im Flughafenverfahren seit dem Jahr 2013 kontinuierlich und drastisch angestiegen sind, von 5,1 Prozent im Jahr 2013 auf bis zu 52,7 Prozent im Jahr 2019 (vgl. auch: <https://www.tagesschau.de/investigativ/hsb/asyl-flughafenverfahren-101.html>). Am Münchner und Hamburger Flughafen wurde zudem im Jahr 2019 keinem einzigen Asylsuchenden die Einreise nach einer Prüfung im Flughafenverfahren erlaubt, die Ablehnungsquote lag bei 100 Prozent (bei niedrigen absoluten Fallzahlen). Auffällig ist weiterhin, dass die Ablehnungsquoten im Flughafenverfahren bei gleichen Herkunftsländern deutlich höher sind als in anderen Außenstellen des Bundesamts für Migration und Flüchtlinge (BAMF; vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/18498): So lag in der BAMF-Außenstelle am Frankfurter Flughafen die bereinigte Schutzquote bei Asylsuchenden aus dem Irak im Jahr 2019 bei nur 18,3 Prozent statt 51,8 Prozent im Bundesdurchschnitt; bei Afghanistan: 50 Prozent statt 63,1 Prozent, Iran: 16,2 Prozent statt 28,2 Prozent, Nigeria: 4,1 Prozent statt 14,5 Prozent, Türkei: 30,2 Prozent statt 52,7 Prozent.

Nach Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller liegen die Gründe für geringere Schutzquoten im Flughafenverfahren unter anderem in der enormen Drucksituation einer schnellen Prüfung unter den Bedingungen einer (faktischen) Haft und den eingeschränkten Rechten und Beratungsmöglichkeiten der Asylsuchenden im Flughafenverfahren. Zwar erklärte die Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/13945 zu Frage 12, dass BAMF-Entscheidungen im Flughafenverfahren in den letzten Jahren zu 86 bis 95 Prozent von den Verwaltungsgerichten bestätigt worden seien. Doch dies muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass der Rechtsschutz im Flughafenverfahren gegenüber regulären Asylverfahren erheblich eingeschränkt ist: So muss im Flughafenverfahren ein Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz innerhalb von drei Tagen gestellt werden (§ 18a Absatz 4 des Asylgesetzes – AsylG), der Vollzug der Abschiebung bzw. Zurückweisung darf gerichtlich nur unter der erhöhten Anforderung gestoppt werden, dass nach Ansicht der Fragesteller ernsthafte Zweifel an der Rechtmäßigkeit des BAMF-Bescheides bestehen (vgl. § 18a Absatz 4 i. V. m. § 36 Absatz 4 AsylG), wobei das Gericht unter Zeitdruck steht, denn die Einreise ist zu gestatten, wenn es nicht innerhalb von 14 Tagen entschieden hat (§ 18a Absatz 6 AsylG). Das Gericht muss zudem im schriftlichen Verfahren, d. h. ohne mündliche Verhandlung und nach Aktenlage entscheiden, der Amtsermittlungsgrundsatz ist eingeschränkt (§ 18a Absatz 4 Satz 6 i. V. m. § 36 Absatz 4 Satz 2 des Asylverfahrensgesetzes – AsylVfG). Die Abschiebung bzw. Zurückweisung kann bereits vollzogen werden, wenn die unterschriebene Entscheidungsformel des Gerichts vorliegt (§ 36 Absatz 3 Satz 9 AsylG) – für die Erhebung einer gegebenenfalls erforderlichen Verfassungsbeschwerde (eine gerichtliche Beschwerdeinstanz ist in asylrechtlichen Eilverfahren nicht vorgesehen; § 80 AsylG) ist jedoch die Kenntnis der gerichtlichen Begründung wichtig.

Die Beobachtungen zum Flughafenasylverfahren sind nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller auch relevant für die aktuellen Beratungen zum Gemeinsamen Europäischen Asylsystem, denn der Vorschlag der Bundesregierung zu schnellen Vorprüfungen an den EU-Außengrenzen erinnert nach Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller an das deutsche Konzept der Flughafenverfahren. Vor dem Hintergrund der oben dargestellten Schutzquoten wäre nach Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller mit vermehrten Ablehnungen in Schnellverfahren an den EU-Außengrenzen zu rechnen.

Während die Bundesregierung die Auffassung vertritt, dass die geschlossene Unterbringung im Flughafenverfahren keine Freiheitsentziehung oder Haft darstellt (Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 14 der Kleinen

Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/19449), entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit Urteil vom 14. Mai 2020 (C-924 und 925/19, PPU), dass die Bedingungen in der ungarischen Transitzone Röszke als Haft einzustufen sind, weil damit „die Bewegungsfreiheit der betreffenden Person nicht lediglich eingeschränkt, sondern völlig aufgehoben wird“; dem könne auch nicht die Möglichkeit einer freiwilligen Ausreise entgegengehalten werden, weil die Asylsuchenden damit jegliche „Aussicht auf Anerkennung als Flüchtling in Ungarn verlieren könnten“ (aus der Pressemitteilung Nummer 60/20 des EuGH zum genannten Urteil).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt die Bundesregierung den in der Vorbemerkung der Fragesteller aufgezeigten Widerspruch, wonach es nach Angaben der Bundesregierung einerseits am BAMF-Standort in Hamburg in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018 und 2019 Flughafenasylverfahren gegeben haben soll, aber andererseits die von der Bundesregierung in Bezug genommenen Antworten der Bundesregierung auf frühere Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (vgl. die Auflistung durch die Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/19449, Antwort zu Frage 2) ergeben, dass es zumindest in den Jahren 2015 und 2018 keine Flughafenverfahren in Hamburg gegeben haben soll (bitte ausführlich darstellen)?
2. Wie lautet die gegebenenfalls korrigierte Statistik zu Flughafenasylverfahren seit 2013 (Zahl der Verfahren, Ergebnisse der Prüfung usw.), falls sich nach einer Überprüfung herausstellen sollte, dass bisherige Antworten auf regelmäßige Anfragen der Fraktion DIE LINKE. zur ergänzenden Asylstatistik diesbezüglich zumindest in Teilen unvollständig waren (bitte auflisten und ausführen)?
3. Welche Angaben zu Flughafenasylverfahren lassen sich für das bisherige Jahr 2020 machen (bitte nach Standorten, wichtigsten Herkunftsländern, Voll- bzw. Minderjährigen und Geschlecht differenzieren und dabei Angaben zur Aktenanlage, zum Ausgang des Verfahrens usw. machen)?
4. Hat die Bundesregierung eine Erklärung dafür, dass der Hamburger Senat in Beantwortung der in der Vorbemerkung der Fragesteller bezeichneten Schriftlichen Kleinen Anfrage der Abgeordneten Christiane Schneider davon sprach, dass die Einrichtung des Hamburger Flughafentransits jährlich durchschnittlich in 10 bis 19 Fällen genutzt werde, während die Bundesregierung nur für das Jahr 2019 eine niedrige zweistellige Zahl von Flughafenverfahren für Hamburg (zwölf) nennt, während es nach ihren sonstigen Angaben im Jahr 2015 kein, im Jahr 2016 drei, im Jahr 2017 ein und 2018 ebenfalls kein Flughafenverfahren in Hamburg gegeben haben soll (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Welche Ausführungen kann die Bundesregierung ihrer Antwort zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 19/19449 hinzufügen vor dem Hintergrund, dass es nach Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller den vor Ort eingesetzten Beamtinnen und Beamten der Bundespolizei bzw. des BAMF möglich sein müsste zu bewerten, ob die in Bezug genommenen Beschreibungen der Unterbringungsbedingungen auf dem Hamburger Flughafen durch den Rechtsanwalt Peter Fahlbusch zutreffend waren oder nicht, so dass die Bundesregierung die gestellten Fragen vor dem Hintergrund des verfassungsrechtlich verankerten parlamentarischen Fragerechts nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht mit einem bloßen Verweis auf die rechtliche Zuständigkeit des Landes Hamburg für die konkreten Unterbringungsbedingungen unbeantwortet lassen darf (bitte ausführen)?

6. Wie ist es zu erklären, dass die von der Bundesregierung auf regelmäßige Anfragen der Fraktion DIE LINKE. zur ergänzenden Asylstatistik angegebene Zahl von Entscheidungen im Flughafenverfahren stets geringer ist als die Zahl der Aktenanlagen (Beispiel: Bundestagsdrucksache 19/18498, Antwort zu Frage 15: 489 Aktenanlagen im Jahr 2019, aber nur 207 Mitteilungen nach § 18a Absatz 6 AsylG und 231 „offensichtlich unbegründet“-Entscheidungen, während zugleich kein Verfahren „eingestellt“ worden sein soll), und inwieweit ist dies insbesondere mit Erledigungen der Verfahren infolge einer freiwilligen Ausreise der Betroffenen zu erklären, obwohl die Bundesregierung von keiner Verfahrenseinstellung berichtet (s. o., bitte nachvollziehbar und mit Blick auf die Behördenpraxis ausführen; da es regelmäßig zu dieser Differenz kommt, kann sie nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht mit unterschiedlichen Erfassungszeiträumen erklärt werden – z. B.: Aktenanlage im Jahr 2019, Entscheidung im Jahr 2020 –, zumal Flughafenverfahren nur von kurzer Dauer sind)?
7. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Quote der Ablehnungen als „offensichtlich unbegründet“ im Flughafenverfahren seit dem Jahr 2013 kontinuierlich ansteigt, von 5,1 Prozent im Jahr 2013 (gemessen an der Zahl der Entscheidungen; vgl. Bundestagsdrucksache 18/705, Antwort zu Frage 10), über 9,4 Prozent im Jahr 2014, 11,9 Prozent im Jahr 2015, 26,3 Prozent im Jahr 2016, 32,5 Prozent im Jahr 2017, 47,5 Prozent im Jahr 2018 und 52,7 Prozent im Jahr 2019 (vgl. Bundestagsdrucksachen 18/3850, 18/7625, 18/11262, 19/1371, 19/8701 und 19/18498), wobei nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller diese Entwicklung nicht mit den „individuell-konkreten Sachvorträgen“ der Betroffenen erklärt werden kann (wie dies die Bundesregierung in der Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/13945 getan hat), weil nicht nachvollziehbar wäre, warum ein immer größer werdender Anteil von Schutzsuchenden im Flughafenverfahren offensichtlich nicht schutzbedürftig sein soll, zumal Asylanträge im Jahr 2019 im Allgemeinen nur zu 28,9 Prozent als „offensichtlich unbegründet“ abgelehnt wurden (Bundestagsdrucksache 19/18498, Antwort zu Frage 14, bitte so ausführlich wie möglich darlegen)?
8. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die bereinigten Schutzquoten bei der für die Flughafenasylverfahren am Frankfurter Flughafen zuständigen BAMF-Außenstelle bei allen abgefragten Herkunftsländern (soweit eine ausreichende Zahl an Entscheidungen vorlag) im Jahr 2019 deutlich unterhalb der Quoten im Bundesdurchschnitt lagen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), was nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht hinreichend mit den jeweils im Einzelfall zu treffenden Entscheidungen und individuellen Sachvorträgen erklärt werden kann, zumal dann nicht nachvollziehbar wäre, warum die Quoten am Frankfurter Flughafen immer deutlich niedriger sind als im allgemeinen Durchschnitt und nicht mal nach oben und mal nach unten abweichen (bitte ausführen)?
9. Wie erklärt die Bundesregierung, dass es in München und Hamburg im Jahr 2019 in Flughafenasylverfahren eine Ablehnungsquote in Höhe von 100 Prozent gab (vgl. Bundestagsdrucksache 19/18498, Antwort zu Frage 15), was trotz der relativ geringen absoluten Zahlen in den Augen der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht hinreichend mit jeweils im Einzelfall zu treffenden Entscheidungen und individuellen Sachvorträgen erklärt werden kann (bitte ausführen)?

10. Inwieweit wurden die Entscheidungspraxis und die nach unten abweichenden Schutzquoten im Flughafenasylverfahren bislang mit welchem Ergebnis von der internen Qualitätskontrolle im BAMF analysiert und überprüft, bzw. inwieweit ist dies für die Zukunft beabsichtigt (bitte so konkret wie möglich darlegen)?
11. Stimmt die Einschätzung, dass die Erklärung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/13945 zu Frage 12, wonach BAMF-Entscheidungen im Flughafenasylverfahren in den letzten Jahren zu 86 bis 95 Prozent von den Verwaltungsgerichten bestätigt worden seien, vor dem Hintergrund gesehen und interpretiert werden muss, dass der Rechtsschutz im Flughafenasylverfahren gegenüber regulären Asylverfahren erheblich eingeschränkt ist (siehe Vorbemerkung der Fragesteller; bitte begründen)?
Wenn nein, warum nicht?
12. Sieht die Bundesregierung, dass die Einschränkungen des Rechtsschutzes im Flughafenasylverfahren (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) die Erfolgchancen bei Gericht für als offensichtlich unbegründet abgelehnte Asylsuchende negativ beeinflussen (bitte ausführen), und inwieweit könnte gerade dies ein Anreiz für vermehrte Ablehnungen im Flughafenasylverfahren sein, weil das BAMF davon ausgehen kann, dass ihre ablehnenden Entscheidungen durch die Gerichte nur unter erhöhten Anforderungen wieder aufgehoben werden können (bitte ausführlich begründen)?
13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Vorprüfungen an den EU-Außengrenzen (vgl. Konzeptpapier der Bundesregierung vom 4. Februar 2020 zur „Neuausrichtung des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems“) an das deutsche Konzept der Flughafenasylverfahren erinnern (Feststellung offensichtlich unbegründeter Anträge in einem Schnellverfahren unter den Bedingungen der (faktischen) Haft vor der Einreise mit der Option einer Einreiseverweigerung und unmittelbaren Zurückweisung bzw. Abschiebung nach Ablehnung; bitte begründen)?
14. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es bei den von ihr vorgeschlagenen Vorprüfungen an den EU-Außengrenzen zu ähnlichen Einschränkungen des Rechtsschutzes und zu einer deutlichen Steigerung der Ablehnungsquoten bei diesen Vorprüfungen kommen könnte (bitte ausführen)?
Welche konkreten Vorstellungen zu Einschränkungen des Rechtsschutzes bei Vorprüfungen an den EU-Außengrenzen hat die Bundesregierung, auch zu der Frage, wie eine gute Beratung und effektive Rechtsvertretung unter den Bedingungen der (faktischen) Haft an den EU-Außengrenzen gewährleistet werden können, und inwieweit soll es nach den Vorstellungen der Bundesregierung bei Vorprüfungen an den EU-Außengrenzen zu rein schriftlichen Gerichtsverfahren oder auch zu mündlichen Verhandlungen kommen (bitte ausführen)?
15. Wie lautet die Statistik zu Gerichtsentscheidungen im Flughafenasylverfahren für das laufende Jahr 2020 sowie jeweils für die Jahre ab 2013 (jeweils bitte die Zahl eingelegerter Rechtsmittel, auch im Verhältnis zur Zahl ablehnender BAMF-Bescheide, die Verfahrensausgänge und Angaben zu etwaigen Verfassungsbeschwerden machen, zusätzlich auch nach den fünf wichtigsten Herkunftsländern differenzieren)?

16. Inwieweit erfolgen im Flughafenverfahren bei Asylsuchenden ohne gültigen Pass Ablehnungen als „offensichtlich unbegründet“ mit der Begründung, dass sie ihre Mitwirkungspflicht nach § 15 Absatz 2 Nummer 3 bis 5 AsylG gröblich verletzt hätten (§ 30 Absatz 3 Nummer 5 AsylG), weil sie ihren Pass oder Passersatz den für das Asylgesetz betrauten Behörden nicht ausgehändigt oder überlassen hätten (bitte mit Blick auf die Praxis des BAMF und die Rechtslage so konkret wie möglich ausführen), und inwieweit erfolgt eine Ablehnung als „offensichtlich unbegründet“ in solchen Fällen selbst dann, wenn sich aus dem individuellen Vorbringen im Übrigen Hinweise auf eine Verfolgung oder Gefährdung ergeben?

Wie lauten die internen Vorgaben im BAMF hierzu, und wie ist die Rechtsprechung zu dieser Frage (bitte so konkret wie möglich ausführen)?

17. Hält die Bundesregierung an ihrer Einschätzung fest, dass die geschlossene Unterbringung im Flughafenverfahren keine Freiheitsentziehung oder Haft sei (Bundestagsdrucksache 19/19449, Antworten zu den Fragen 4 und 14), nachdem der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit Urteil vom 14. Mai 2020 (C-924 und 925/19, PPU) entschieden hat, dass die Verwahrung von Asylsuchenden in der ungarischen Transitzone Röszke als Haft einzustufen ist, weil dies eine „Zwangmaßnahme“ sei, „mit der die Bewegungsfreiheit der betreffenden Person nicht lediglich eingeschränkt, sondern völlig aufgehoben wird und die betreffende Person vom Rest der Bevölkerung isoliert wird, indem sie dazu gezwungen wird, dauerhaft in einem eingegrenzten, geschlossenen Bereich zu bleiben“ (aus der Pressemitteilung Nummer 60/20 zum Urteil; bitte ausführen und begründen)?
18. Inwieweit stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die verpflichtende und abgeschlossene bewegungseinschränkende Unterbringung von Asylsuchenden in einer ungarischen Transitzone mit der verpflichtenden und abgeschlossenen bewegungseinschränkenden Unterbringung in einer deutschen Transiteinrichtung während des Flughafenasylverfahrens vergleichbar ist (wenn nicht, bitte nachvollziehbar begründen), und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem genannten EuGH-Urteil in Bezug auf die rechtliche und praktische Ausgestaltung der Unterbringung von Asylsuchenden im Flughafenasylverfahren (bitte ausführen)?
19. Inwieweit hält die Bundesregierung an ihrer Aussage fest, Asylsuchenden im Flughafenasylverfahren stünde „es jederzeit frei, ihren gestellten Asylantrag zurückzunehmen“ (Bundestagsdrucksache 19/19449, Antwort zu Frage 14), nachdem der EuGH in dem genannten Urteil betont hat, dass die Bedingungen in der ungarischen Transitzone auch deshalb einer Freiheitsentziehung gleichzusetzen seien, weil Asylsuchende mit einer Ausreise jegliche „Aussicht auf Anerkennung als Flüchtling in Ungarn verlieren könnten“ (aus der Pressemitteilung Nummer 60/20 zum Urteil)?

Inwieweit kann nach dem genannten Urteil des EuGH nach Auffassung der Bundesregierung noch davon ausgegangen werden, dass es sich bei der Unterbringung während des Flughafenasylverfahrens nicht um eine Freiheitsbeschränkung bzw. Freiheitsentziehung handelt (bitte begründet ausführen)?

20. Welche Konsequenzen für die Vorschläge der Bundesregierung zu Vorprüfungen an den EU-Außengrenzen (vgl. Konzeptpapier der Bundesregierung vom 4. Februar 2020 zur „Neuausrichtung des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems“) ergeben sich nach ihrer Auffassung aus dem genannten Urteil des EuGH vom 14. Mai 2020 (bitte ausführen), insbesondere soweit demnach nach Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller ersichtlich wird, dass die geplanten Vorprüfungen unter Haftbedingungen stattfinden würden, die zeitlich begrenzt und im Einzelfall begründet angeordnet werden müssten, weil Inhaftierungen Asylsuchender nur aufgrund ihrer Asylantragstellung nach EU-Recht unzulässig sind (vgl. z. B. Erwägungsgrund 15 und Artikel 8 der EU-Aufnahme-Richtlinie 2013/33/EU vom 26. Juni 2013; bitte ausführen), bzw. inwieweit befürwortet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund Änderungen des EU-Rechts zur Ermöglichung einer pauschalen Inhaftierung von Schutzsuchenden während der von ihr vorgeschlagenen Vorprüfungen an den EU-Außengrenzen (bitte darlegen)?
21. Inwieweit haben das BAMF und die Bundespolizei gegenüber der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ (FAZ) die Auskunft gegeben, dass Einzelfallprüfungen und gerichtliche Festhaltebeschlüsse in Bezug auf die Unterbringung von Asylsuchenden im Flughafenasylverfahren längst durchgeführt würden, so dass deshalb keine Auswirkungen aus dem genannten EuGH-Urteil für das deutsche Flughafenasylverfahren folgten (vgl.: <https://www.faz.net/aktuell/politik/urteil-zu-ungarns-transitzonen-erschwert-eu-asylreform-16790590-p2.html>, dort letzter Absatz; falls sich die Behörden in dem Artikel nicht richtig wiedergegeben sehen, bitte präzisieren, welche Auskünfte gegeben wurden)?
22. Inwieweit ist es zutreffend, dass ein Haftantrag in der Praxis entgegen den Darstellungen in dem genannten „FAZ“-Artikel vom 29. Mai 2020 („Neue Hürden für die EU-Asylreform“) erst nach negativem Abschluss eines Flughafenasylverfahrens gestellt wird, und nicht bereits zu Beginn der zwangsweisen Unterbringung im Flughafentransitgebäude (bitte genau ausführen, mit Bezug auf die Praxis und die dem zugrunde liegende Rechtslage), und inwieweit ergeben sich hieraus gegebenenfalls Konsequenzen für die Beurteilung der Frage, ob die Festhalte- bzw. Inhaftierungspraxis in Deutschland im Flughafenasylverfahren mit dem EuGH-Urteil vom 14. Mai 2020 vereinbar ist (bitte ausführen)?
23. Inwieweit findet derzeit zu Beginn eines Flughafenasylverfahrens in Deutschland eine individuelle Prüfung statt, ob im Einzelfall die (verpflichtende) Unterbringung in einer abgeschlossenen Unterkunft auf dem Flughafengelände erforderlich, verhältnismäßig und mit EU-Recht (insbesondere der EU-Aufnahme-Richtlinie) vereinbar ist, d. h., dass nicht schon die bloße Asylantragstellung zur (faktischen) Inhaftierung bzw. geschlossenen Unterbringung führt (bitte ausführen), und inwieweit sind im deutschen Recht Alternativen zur Inhaftierung bzw. geschlossenen Unterbringung während des Flughafenasylverfahrens geregelt, wie es Artikel 8 Absatz 4 der EU-Aufnahme-Richtlinie in Bezug auf im Einzelfall begrenzt mögliche Inhaftierungen von Schutzsuchenden verlangt (bitte darlegen)?

24. Inwieweit gibt es in der aktuellen Praxis bei der geschlossenen Unterbringung von Asylsuchenden im Flughafenasylverfahren eine Prüfung zum Beginn des Verfahrens zur Feststellung einer etwaigen besonderen Schutzbedürftigkeit, und welche besonderen, expliziten Regelungen zum Umgang mit diesen Personen gibt es (bitte im Detail darstellen)?

Berlin, den 9. Juni 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion