

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/9494 –**

Ergebnisse des zweiten Luftverkehrsgipfels am 28. März 2019

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 28. März 2019 fand die Evaluierung der Maßnahmen statt, die auf dem letzten Luftverkehrsgipfel am 5. Oktober 2018 beschlossen wurden. Unter der Überschrift „Bund und Länder“ standen acht Maßnahmen, die auf Seiten der Politik umgesetzt werden sollten. Im Anschluss an das Treffen im März 2019 sagte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer, dass es noch zu manchen „Ruckeleien“ im Sommer kommen wird. Auch Branchenvertreter gehen davon aus, dass es zu erneuten Verspätungen kommen wird (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/luftverkehr-luftfahrt-und-politik-im-sommer-drohen-stoerungen-im-flugverkehr/24155564.html?ticket=ST-2017617-yox54ylM1kegHp5YHele-ap5).

1. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit dem letzten Treffen in Hamburg am 5. Oktober 2018 konkret umgesetzt?
2. Bei welchen Maßnahmen sieht die Bundesregierung weiterhin Handlungsbedarf?
6. Welche Ergebnisse haben diese Gespräche geliefert?

Die Fragen 1, 2 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Umsetzung der am 5. Oktober 2018 beschlossenen Maßnahmen haben Flughäfen, Fluggesellschaften, Flugsicherungsorganisationen sowie Bund und Länder in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich veranlasst. Die Umsetzung aller 24 Maßnahmen hat begonnen und ist zum Teil bereits abgeschlossen. Der Umsetzungsstand zum 28. März 2019 wurde in einem gemeinsamen Bericht festgehalten. Dieser ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur verfügbar: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LF/zuverlaessigkeit-des-luftverkehrs-staerken.html.

3. Was hat die Bundesregierung getan, um die schnellstmögliche Begutachtung der bestehenden Organisation, Aufgabenwahrnehmung und -verteilung der Luftsicherheit an den Flughäfen und die Erarbeitung konzeptioneller Vorschläge voranzutreiben?
14. Wann wird die Bundesregierung ein zweites Gutachten als ergänzende Begutachtung initiieren?

Die Fragen 3 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehene Begutachtung der bestehenden Organisation, Aufgabenwahrnehmung und -verteilung der Luftsicherheit, die beim hochrangigen Treffen „Fortschrittstreiber Luftfahrt: Ein Schwerpunkt der deutschen Verkehrspolitik“ am 5. Oktober 2018 aufgegriffen wurde und die eine Grundlage für die Erarbeitung konzeptioneller Vorschläge bildet, wird bereits umgesetzt.

Zum einen führt der Bundesrechnungshof seit Januar 2019 eine Prüfung zum Thema „Steuerung und Durchführung von Luftsicherheitskontrollen“ durch. Die Erhebungen haben beim Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) begonnen und wurden beim Bundespolizeipräsidium, bei Bundespolizeidienststellen sowie an einzelnen Flughäfen fortgeführt.

Zum anderen hat das BMI eine zusätzliche Begutachtung dieser Thematik initiiert. Hierzu hat das BMI einen Fragenkatalog erstellt, der Gegenstand der Begutachtung sein soll, und einen potentiellen Auftragnehmer ermittelt, der die erforderliche Expertise zur Beantwortung der Fragen aufweist.

4. Plant die Bundesregierung eine erneute Evaluierung der getroffenen Maßnahmen?

Wenn ja, wann?

Alle beteiligten Parteien arbeiten an der Umsetzung des Maßnahmenpaketes, welches kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen umfasst. Auch der Monitoring-Prozess zur Umsetzung der 24 Maßnahmen wird kontinuierlich fortgesetzt, so dass eine fortlaufende Evaluierung erfolgt.

5. Mit welchen europäischen Partnern hat die Bundesregierung seit dem letzten Luftverkehrsgipfel zum Thema europäische Flugsicherung Gespräche geführt?

Das Thema „europäische Flugsicherung“ steht regelmäßig auf der Tagesordnung der relevanten Gremien der Europäischen Union, der Europäischen Zivilluftfahrt Konferenz und von EUROCONTROL.

7. Wann haben Gespräche zwischen der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) seit dem 5. Oktober 2018 zum Thema flexibler Lotseneinsatz stattgefunden?

Nach Auskunft der DFS haben Gespräche zwischen der Tarifabteilung und dem Tarifvorstand der GdF zum Thema „Maßnahmen zur Überwindung der Verspätungsproblematik“ am 27. November 2018, 3. Januar 2019, 25. Januar 2019, 11. Februar 2019 und 23. April 2019 stattgefunden. Daneben gab es zusätzlich regelmäßige und bedarfsabhängige Gesprächstermine.

8. Was haben die Gespräche ergeben?

Am 8. März 2019 erfolgte eine Sondierung zu einem „Kapazitäts- und Zukunftspakt“, am 8. und 9. April 2019 wurden Verhandlungen aufgenommen. Darin sollen Maßnahmen enthalten sein, die zum einen die aktuelle Personalsituation verbessern und zum anderen eine mittel- bis langfristige Verfügbarkeit von ausreichenden Personalkapazitäten sicherstellen sollen.

9. Sind weitere Gespräche zwischen der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) geplant, um weiteren Flugverspätungen entgegenzuwirken?

Damit ein „Kapazitäts- und Zukunftspakt“ ggf. noch in diesem Jahr wirken kann, wurden weitere zeitnahe Termine am 6. und 7. Mai 2019 vereinbart.

10. Wie wird ein flexibler sektorübergreifender Einsatz von Fluglotsen ermöglicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 39 der Kleinen Anfrage auf Bundestagdrucksache 19/7236 verwiesen.

11. Bis wann plant die Bundesregierung die Maßnahmen, die sie selbst betreffen, umzusetzen?

Bei der Umsetzung der Maßnahmen 1 („Single European Sky: Überarbeitung des Regulierungsrahmens“), 2 („Erhöhung der Flugsicherungskapazitäten im europäischen Luftraum“) und 4 („Novellierung der EU-Fluggastrechte-Verordnung“) ist eine Zusammenarbeit auf europäischer Ebene notwendig. Eine Umsetzung wird von der Bundesregierung mittelfristig angestrebt. Die Umsetzung der Maßnahme 5 („Intermodale Anbindung der internationalen Verkehrsflughäfen“) wird ebenfalls mittelfristig angestrebt.

Hinsichtlich der Begutachtung der bestehenden Organisation, Aufgabenwahrnehmung und -verteilung der Luftsicherheit (Maßnahme 6 „Begutachtung der Organisation der Luftsicherheit“) wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Die Modernisierung der Luftsicherheitskontrollstellen (Maßnahme 7 „Weiterentwicklung der Passagier- und Handgepäckkontrolltechnik“) ist ein kontinuierlicher Prozess, bei dem zur Gewährleistung eines Höchstmaßes an Sicherheit aktuelle Forschungsergebnisse und neue innovative Kontrolltechnik in Abstimmung mit den Flughafenbetreibern in die Infrastruktur des Flughafens eingebracht werden.

Mit dem automatisierten Grenzkontrollsystem EasyPASS hat die Bundespolizei bereits 2014 begonnen, unter Beibehaltung der hohen Sicherheitsanforderungen die Grenzkontrolle deutlich zu beschleunigen (Maßnahme 8 „Optimierung des Personaleinsatzes bei den Grenzkontrollen“). Aktuell sind 200 EasyPASS-Spuren an sieben Verkehrsflughäfen in Betrieb. Die Planungen der Bundespolizei sehen eine weitere Ausstattung der Bestandsflughäfen und eine Ausweitung auf andere Standorte vor. Der bedarfsorientierte Zeitplan wird derzeit erstellt.

Die Einführung des Einreise-Ausreisepasssystems (EES) wird die verpflichtende Erfassung der biometrischen und alphanumerisch personenbezogenen Daten von drittstaatsangehörigen Reisenden an der Grenze erforderlich machen. Zur teilweisen Kompensation dieser Mehraufwände hat die Bundespolizei in der jüngsten Vergangenheit den Einsatz von Selbsterfassungssystemen erprobt und plant vor der Inbetriebnahme des EES mit der flächendeckenden Einführung zu beginnen.

Gleichzeitig wird die gesamte technische Grenzkontrollinfrastruktur angepasst, um die Zukunftsfähigkeit der Grenzkontrollstellen sicherzustellen und den Herausforderungen durch die neuen EU-Datenbanken zu begegnen. Im Vordergrund steht eine moderne Grenzkontrollanwendung mit dem Ziel, die Prozesse im Allgemeinen zu straffen und Datenbankzugriffe zu beschleunigen. Die Einführung einer ersten Version der neuen Grenzkontrollanwendungen wird voraussichtlich bis Mitte 2019 abgeschlossen sein.

12. Wie unterstützt die Bundesregierung die Flughafenbetreiber, über eine entsprechende Gestaltung der Entgeltordnung Anreize für die Luftfahrtunternehmen nicht nur zur Nutzung lärmarmen Flugzeuge, sondern auch zur Steuerung der Verteilung der Flugbewegung an den Tagesrandzeiten zu setzen?

Die Gestaltung der Entgeltordnungen obliegt den Flughafenbetreibern und richtet sich nach den individuellen Gegebenheiten des jeweiligen Standortes. Die Genehmigung der Entgeltordnung erfolgt durch die zuständigen Landesbehörden. Die Bundesregierung begrüßt die Anstrengungen der Flughafenbetreiber und der Länder, eine stärkere Spreizung der lärmabhängigen Flughafenentgelte vorzunehmen.

13. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Gutachten des Bundesrechnungshofes zum Thema „Steuerung und Durchführung von Luftsicherheitskontrollen“?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse hinsichtlich des Zeitpunktes der Mitteilung des Prüfungsergebnisses durch den Bundesrechnungshof vor.

15. Welche Rollen spielen effiziente Sicherheitskontrollen nach Ansicht der Bundesregierung bei der Debatte um Flugverspätungen im kommenden Sommer?

Nach Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) machten im Jahr 2018 Sicherheitskontrollen (Luftsicherheit, Einwanderung und Zoll) 2,1 Prozent der Verspätungsursachen aus. Der BDL bezieht sich hierbei auf Angaben des Central Office for Delay Analysis (CODA), angesiedelt bei EUROCONTROL. Aktuell soll nach Angaben desselben Verbandes der Anteil 4 Prozent betragen. Gleichwohl werden Weiterentwicklungen der Luftsicherheitskontrolltechnik für die Passagier- und Handgepäckkontrolle, soweit mit Sicherheitsanforderungen vereinbar, für Effizienzsteigerungen der Luftsicherheitskontrollen genutzt.

16. Was beinhaltet nach Ansicht der Bundesregierung modernste Technik bei Sicherheitskontrollen?

Unter modernster Technik bei Sicherheitskontrollen an Flughäfen versteht die Bundesregierung die Technik, welche ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet, ausgerichtet an aktuellen und erkannten künftigen Bedrohungsszenarien. Hierzu zählen beispielsweise neue Körperscanner, leistungsstarke Handgepäckkontrollanlagen mit automatischer Sprengstoffdetektion und einem innovativen Wannentrückführungssystem, wie sie bereits von der Bundespolizei verwendet werden. Weitere Forschungs- und Erprobungsprojekte sind in Bearbeitung, beispielsweise

werden derzeit Techniken der Computertomografie erprobt. Dabei soll Die Technik möglichst autonom arbeiten und die Bedürfnisse der Reisenden nach „Leichtigkeit“ des Luftverkehrs berücksichtigen.

17. Wann genau sollen neue Abläufe zukünftige Sicherheitskontrollen schneller und zuverlässiger gestalten?

In verschiedenen Forschungsprojekten werden die Kontrollprozesse und die Verfahrensabläufe optimiert. Beispielsweise sind beim Aufbau der neuen Kontrollspuren im Flughafen Frankfurt die Untersuchungsergebnisse aus den Pilotprojekten an den Flughäfen Köln-Bonn und Hamburg in das Design der Kontrollspuren eingeflossen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

