

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Wolfgang Kubicki, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Schäffler, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Auswirkungen der Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes

Im Jahr 2017 haben der Deutsche Bundestag und der Bundesrat der Änderung des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) zugestimmt (BGBl. Teil I 2017, Nr. 9, 3. März 2017, S. 298). Durch die Änderungen, beispielsweise durch das Absehen von der Möglichkeit der beschäftigungsbezogenen Überprüfung und durch die Neuzulassung der Transporteure (§ 9 a LuftSiG), ist die Anzahl der Anträge auf eine behördliche Überprüfung, sog. Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 LuftSiG für sicherheitsrelevantes Personal bei den Luftsicherheitsbehörden der Länder seit Inkrafttreten des Gesetzes am 4. März 2017 gestiegen. Auch dieses Personal muss seit Inkrafttreten der Änderung des Luftsicherheitsgesetzes am 4. März 2017 von der zuständigen Luftsicherheitsbehörde behördlich auf seine Zuverlässigkeit überprüft werden. Dadurch ist die Anzahl der Anträge auf eine Zuverlässigkeitsüberprüfung bei den Luftsicherheitsbehörden der Länder seit Inkrafttreten des Gesetzes gestiegen (s. a. www.handelsblatt.com/my/politik/deutschland/luftsicherheitsgesetz-so-belastet-das-neue-sicherheitsgesetz-die-luftfrachtbranche/21015352.html?ticket=ST-303736-sGgTi2PfEKkHZIP6jikOb-ap3).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten des Gesetzes am 4. März 2017 in den Luftsicherheitsbehörden der einzelnen Länder gestellt worden (bitte nach den einzelnen Personenkreisen gemäß § 7 LuftSiG und den einzelnen Luftsicherheitsbehörden in den Bundesländern aufschlüsseln)?

2. Wie viele Anträge waren nach Kenntnis der Bundesregierung sogenannte Erstüberprüfungen und wie viele sogenannte Wiederholungsüberprüfungen?
3. Wie lange beträgt nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Bearbeitungsdauer eines Antrags in den einzelnen Luftsicherheitsbehörden der Länder (bitte für jede Luftsicherheitsbehörde in jedem Bundesland aufschlüsseln)?
4. Wie viele der Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfungen, die bis zum 31. Dezember 2017 gestellt wurden, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung noch nicht bearbeitet (bitte für jede Luftsicherheitsbehörde in jedem Bundesland aufschlüsseln)?
5. Wie viele Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2016 gestellt (bitte nach den einzelnen Personenkreisen analog zu § 7 LuftSiG und den einzelnen Luftsicherheitsbehörden in den Bundesländern aufschlüsseln)?
6. Wie viel Personal wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten des Gesetzes am 4. März 2017 beim Luftfahrt-Bundesamt und in den für die Bearbeitung der Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfung zuständigen Abteilungen in den Luftsicherheitsbehörden aufgestockt (bitte für jede Luftsicherheitsbehörde in jedem Bundesland aufschlüsseln)?
7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die finanzielle Mehrbelastung der Länder durch die Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes und der damit verbundenen gestiegenen Anzahl der Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfungen?
8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft durch die neu geregelte Zulassung und Überwachung von Transporteuren?
9. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durch die Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft?
10. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung sich ergebende negative wirtschaftliche Auswirkungen für die Unternehmen, die von den Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes betroffen sind, ausgleichen?
11. Plant die Bundesregierung derzeit, die Wirtschaft von ihrem durch das Luftsicherheitsgesetz erhöhten jährlichen Erfüllungsaufwand im Sinne des Bürokratieabbaus und der One in, one out-Regel zu entlasten?
Falls ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen?
12. Wie viele Zulassungen zum bekannten Versender und reglementierten Beauftragten wurden nach Auffassung der Bundesregierung seit Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes am 4. März 2017 zurückgegeben?

Berlin, den 17. April 2018

Christian Lindner und Fraktion