

Antrag

der Abgeordneten Clemens Binninger, Wolfgang Bosbach, Hartmut Koschyk, Thomas Strobl (Heilbronn), Wolfgang Zeitlmann, Günter Baumann, Hartmut Büttner (Schönebeck), Dirk Fischer (Hamburg), Norbert Geis, Roland Gewalt, Ralf Göbel, Reinhard Grindel, Martin Hohmann, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Dorothee Mantel, Erwin Marschewski (Recklinghausen), Stephan Mayer (Altötting), Beatrix Philipp, Dr. Ole Schröder und der Fraktion der CDU/CSU

Mehr Sicherheit im Luftverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Angriffe auf den Luftverkehr haben erschreckende Auswirkungen. Bereits mit geringem Aufwand können Terroristen katastrophale Folgen verursachen. Vor diesem Hintergrund und den neuen Dimensionen des Terrorismus sind seit den Anschlägen vom 11. September 2001 Sicherheitsfragen im Bereich des Luftverkehrs von herausragender Bedeutung. Dabei stellen das komplexe Betriebssystem eines Flughafens, angrenzende Verkehrsinfrastruktur und militärisch genutzte Bereiche, die Sicherheit im Inneren eines Flugzeuges und die notwendige Überprüfung von Personal, Passagieren und Ladung höchste Anforderungen an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen. Die Dimensionen (zum Beispiel Flughafen Frankfurt a. M., Stand 2002: 470 Unternehmen, 50 000 Beschäftigte, 50 Millionen Passagiere jährlich) zeigen deutlich, dass man dabei auf den Einsatz modernster Sicherheitstechnik nicht verzichten kann. Sicherheit in der Luft beginnt am Boden. In diesen besonders sensiblen Bereichen muss sich das Personal besonderen Prüfungen unterziehen. Es kann nur eine bestmögliche Sicherheit geben, wenn Sicherheitsstandards überall einheitlich sind und optimal ausgeschöpft werden können. Nicht der kleinste, sondern der größte gemeinsame Nenner bringt optimale Sicherheit.

Für die Erfüllung der Sicherheitsanforderungen sind bei Verkehrsflughäfen Organisationen des Bundes und der Länder sowie private Sicherheitsorganisationen, der Flughafenbetreiber sowie die Luftverkehrsunternehmen zuständig. Diese Vielfalt zeigt, dass auch bei größtmöglicher Professionalität Reibungsverluste nicht ausgeschlossen sind und zu gravierenden Sicherheitslücken führen können. Darüber hinaus sind die technischen Standards innerhalb der Bundesländer äußerst unterschiedlich, was sich beispielsweise im Rahmen der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29d des Luftverkehrsgesetzes in den Bearbeitungszeiten niederschlägt.

Nicht erst die Entführung eines Kleinflugzeuges Anfang Januar 2003 offenbarte Defizite bei der Luftsicherheit in Deutschland. Die Bundesregierung hat es bislang versäumt, den neuen Anforderungen für mehr Sicherheit im Luftverkehr ausreichend Rechnung zu tragen. Die ersten Ansätze zur Verbesserung der

Luftsicherheit aus den beiden Sicherheitspaketen der Bundesregierung wurden bedauerlicherweise nicht weiterentwickelt. Bis heute steht die Bundesregierung zum Thema „Flugzeug als Waffe von Terroristen“ mit leeren Händen da. Obwohl die Arbeitsgruppe Sicherheit des Luftraums (SiLura) von Bundesinnen-, Bundesverkehrs- und Bundesverteidigungsministerium eingerichtet wurde, liegen nach wie vor keine konkreten Ergebnisse auf dem Tisch. Gleiches gilt für das von der Europäischen Union verlangte nationale Sicherheitsprogramm für den Luftverkehr, das bereits am 19. April 2003 in Kraft treten muss.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. darzulegen, wann sie das von der Europäischen Union in der Verordnung vom 19. Januar 2003 geforderte nationale Sicherheitsprogramm für den Luftverkehr vorlegen wird und ob darin auch die notwendigen gesetzlichen und verfassungsrechtlichen Änderungen für den Einsatz der Bundeswehr bei der Abwehr von Gefahren aus der Luft enthalten sind, und wann sie das ebenfalls in dieser Verordnung geforderte nationale Qualitätssicherungsprogramm vorlegen wird;
2. das geforderte nationale Sicherheitsprogramm zum Anlass zu nehmen, die Sicherheitspakete I und II weiterzuentwickeln;
3. auf Grundlage des Pilotversuches in Hessen biometrische Daten zur Identitätssicherung bei den Zugangs- und Vorfeldkontrollen von Flughäfen grundsätzlich auch für Passagiere zu ermöglichen und den Einsatz biometrischer Erkennungsmerkmale umfassend auf Pässe und Personalausweise auszudehnen und dafür dem Deutschen Bundestag einen Zeitplan vorzulegen;
4. sich dafür einzusetzen, dass in der Zuverlässigkeitsüberprüfung von Flughafenpersonal Anfragen an das Ausländerzentralregister (AZR) und das Einwohnermeldeamt im Rahmen der Prüfung der Identität des Betroffenen obligatorisch werden;
5. für eine Vereinheitlichung der technischen Standards bei der Abwicklung der Abfragen zur Zuverlässigkeitsüberprüfung innerhalb der Bundesländer Sorge zu tragen und die dringend erforderliche Novellierung der Luftverkehrs-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (LuftVZüV) vorzunehmen;
6. in Deutschland eine zentral geführte Datenbank über Entscheidungen in Visaverfahren zu schaffen, auf die die Länder zurückgreifen können.

Berlin, den 1. April 2003

Clemens Binninger
Wolfgang Bosbach
Hartmut Koschyk
Thomas Strobl (Heilbronn)
Wolfgang Zeitlmann
Günter Baumann
Hartmut Büttner (Schönebeck)
Dirk Fischer (Hamburg)
Norbert Geis
Roland Gewalt
Ralf Göbel

Reinhard Grindel
Martin Hohmann
Volker Kauder
Norbert Königshofen
Dorothee Mantel
Erwin Marschewski (Recklinghausen)
Stephan Mayer (Altötting)
Beatrix Philipp
Dr. Ole Schröder
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion