

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Klimke, Klaus Brähmig, Hartmut Koschyk und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 15/2611 –**

### **Konsequenzen für Flugreisende aus dem Kontrollsystem CAPPs II**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Dezember 2003 kam es zur vorläufigen Einigung zwischen der Europäischen Union mit den USA hinsichtlich des Austausches von Flugpassagierdaten. EU-Kommissar Frits Bolkestein erklärte am 2. Dezember 2003 vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments, man habe die Zusicherung der Regierung der USA, dass PNR-Datensätze (Passenger Name Record) vorerst nicht für das Flugpassagier-Kontrollsystem CAPPs II (Computer Assisted Passenger Prescreening System) verwendet würden.

Die amerikanische Transportation Security Administration (TSA) beabsichtigt, CAPPs II zum Juni 2004 einzuführen. Von dieser Regelung würden alle Passagiere betroffen, die auf internationalen Flügen in die USA einreisen oder auf dem Weg zu anderen Destinationen einen Zwischenstopp in den USA haben. Diese Passagiere sollen künftig bereits bei der Buchung ihres Fluges bestimmte persönliche Daten angeben. Diese Angaben werden mit nicht näher bezeichneten amtlichen und nichtamtlichen Datenbanken abgeglichen, die dem Fluggast einen bestimmten Sicherheitsstatus verleihen. Abhängig vom zugewiesenen Sicherheitsstatus, der abgestuft nach einer Farbskala vergeben werden soll, wird durch die US-Behörden über die Einreise, zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen oder bereits über den Ausschluss vom Flug befunden. Getestet wurde CAPPs II seit dem Frühjahr 2003 in Zusammenarbeit mit der Fluggesellschaft Delta Airlines auf drei Inlandsflughäfen in den USA. Als Folge hat sich in den USA eine Koalition aus 11 Interessenverbänden gebildet, die im März 2003 das Repräsentantenhaus aufgefordert haben, sich für einen sofortigen Einführungsstopp von CAPPs II einzusetzen.

Aus der Tourismusbranche, insbesondere von Reisebüros, Reiseveranstaltern und Flughäfen, sowie von Datenschützern werden Befürchtungen geäußert, dass CAPPs II zu Problemen im Reiseverkehr führen könnte und die gesammelten Daten auch für andere Zwecke als die Terrorismusbekämpfung eingesetzt werden könnten. Unklar ist weiter, inwieweit Passagiere über den Verbleib und die Verwertung ihrer persönlichen Daten informiert werden und mit welchen Kosten die Einführung dieses Kontrollsystems sowie der laufende Betrieb auf deutscher Seite verbunden sein werden. Bisher ist anzunehmen, dass vor allem die Reisebürounternehmen und die Buchungsstellen der Fluggesellschaften mit den zusätzlichen Kosten für die geforderte Datenerhebung belastet werden.

1. Welche Rolle haben Datenschutzbestimmungen bei den Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und den USA hinsichtlich des Austauschs von Flugpassagierdaten (PNR) gespielt?

Bei den Verhandlungen, die die Europäische Kommission mit dem US-Heimatschutzministerium über den Zugriff auf Buchungsdaten von Flugpassagieren (dem sog. Passenger Name Record – PNR) geführt hat, haben Datenschutzbestimmungen eine wichtige Rolle gespielt.

Ausgangspunkt der Verhandlungen für die Europäische Kommission waren die Anforderungen der EG-Datenschutzrichtlinie 95/46/EG sowie die in Umsetzung dieser Richtlinie ergangenen Datenschutzbestimmungen der EU-Mitgliedstaaten. Nach diesen Bestimmungen setzt eine Datenübermittlung in das Nicht-EU-Ausland grundsätzlich die Angemessenheit des Datenschutzniveaus bei der empfangenden Stelle voraus. Für die Beurteilung der Angemessenheit des Schutzniveaus sind die im jeweiligen Drittland geltenden Rechtsnormen und Sicherheitsmaßnahmen zu berücksichtigen. Die US-Datenschutzbestimmungen und ihre Konkretisierung in einer Verpflichtungserklärung der Zoll- und Grenzschutzbehörde im Geschäftsbereich des US-Heimatschutzministeriums (United States Bureau of Customs and Border Protection, CBP) bildeten die Grundlage für den Vorschlag der Europäischen Kommission, einen angemessenen Schutz der PNR-Daten durch CBP festzustellen.

In den Erwägungsgründen ihres Beschlussentwurfs weist die Europäische Kommission insbesondere auf folgende Umstände hin:

- Die Daten von Passagieren, die in den CBP übermittelten PNR enthalten sind, werden für einen festgelegten Zweck (Bekämpfung des Terrorismus und Zusammenhangs-Straftaten sowie Bekämpfung anderer schwerer, ihrem Wesen nach länderübergreifender Straftaten) übermittelt und anschließend durch CBP nur verwendet oder weiter übermittelt, soweit es mit dem Zweck der ursprünglichen Übermittlung vereinbar ist.
- Generell werden die übermittelten PNR-Daten nach spätestens 3 Jahren und 6 Monaten gelöscht.
- CBP wird die Reisenden über den Zweck der Datenübermittlung und Datenverarbeitung informieren.
- CBP wird risikoadäquate technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen ergreifen.
- CBP anerkennt Auskunfts- und Berichtigungsansprüche der Betroffenen. Soweit Ausnahmen hierzu vorgesehen sind, sind diese im Großen und Ganzen mit den Einschränkungen vergleichbar, die Artikel 13 der EG-Datenschutzrichtlinie für die Datenverarbeitung zu Zwecken der öffentlichen Sicherheit oder der Verhütung und Verfolgung von Straftaten innerhalb der EU-Mitgliedstaaten zulässt.
- Eine Weiterübermittlung der PNR-Daten an US-Stellen oder Stellen eines Drittlandes erfolgt nur von Fall zu Fall und nur zu den o. g. Ausgangszwecken.
- CBP verzichtet auf die Verwendung besonders schutzwürdiger Daten im Sinne des Artikels 8 der EG-Datenschutzrichtlinie.
- CBP-Mitarbeiter erhalten eine spezielle Schulung.
- Personen, deren PNR-Daten übermittelt werden, können sich mit Beschwerden entweder direkt oder über die Datenschutzbehörden in den Mitgliedstaaten an CBP wenden und, wenn sie von dort keine befriedigende Antwort erhalten, an die Chef-Datenschutzbeauftragte des US-Heimatschutzministeriums.

In Anerkennung dieser Erwägungen haben die EU-Mitgliedstaaten entsprechend dem nach Artikel 31 der EG-Datenschutzrichtlinie vorgesehenen Verfahren dem Vorschlag der Europäischen Kommission am 27. Februar 2004 zugestimmt.

Zu CAPPS II ergibt sich aus der CBP-Verpflichtungserklärung, dass übermittelte PNR-Daten zu Testzwecken in CAPPS II einbezogen werden können, wenn PNR-Daten aus US-Inlandsflügen ebenfalls zu Testzwecken freigegeben werden. Wegen der Einzelheiten wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

2. Auf welchen gesetzlichen Grundlagen basiert CAPPS II?

Gesetzliche Grundlage für das Computergestützte Kontrollsystem für Passagiere (CAPPS II) ist das US-Gesetz zur Sicherheit der Luftfahrt und des Verkehrs vom 19. November 2001 (Aviation and Transportation Security Act, Public Law No. 107-71).

Paragraph 136 des Gesetzes verpflichtet die mit dem Gesetz neu eingerichtete US-Sicherheitsbehörde für Verkehr (Transportation Security Administration, TSA), neue Sicherheitstechnologien und -verfahren kurzfristig zu beurteilen und einzusetzen. Zu CAPPS II heißt es unter Buchstabe (A), vgl. Public Law No. 107-71, Seite 637:

„Der Minister ... stellt sicher, dass das Computergestützte Kontrollsystem für Passagiere und jedes Nachfolgesystem

- (i) dafür genutzt wird, alle Fluggäste zu evaluieren, bevor sie ins Flugzeug steigen; und
- (ii) Verfahren umfasst, die sicherstellen, dass Personen, die vom System ausgewählt wurden, und ihr Handgepäck sowie bereits geprüftes Gepäck angemessen kontrolliert werden.“

3. Welches sind die 34 Datenelemente pro Passagier, die den USA künftig übermittelt werden müssen (nicht beispielhaft, sondern vollzählig genannt)?

1. PNR-Buchungscode
2. Datum der Reservierung
3. Geplante Abflugzeit
4. Name
5. Andere Namen im PNR (unter einer Reservierung können – etwa bei einer Familie oder Kleingruppe – bis zu neun Reisende, bei einer größeren Gruppe bis zu 99 Reisende erfasst werden)
6. Anschrift
7. Zahlungsart
8. Rechnungsanschrift
9. Telefonnummern
10. Gesamter Reiseverlauf für den jeweiligen PNR (z. B. Angabe von Umsteigerverbindungen)
11. Vielflieger-Eintrag (beschränkt auf abgeflogene Meilen und Anschrift(en))
12. Reisebüro
13. Bearbeiter (im Reisebüro)
14. Angabe, ob der Flug ein sog. Codeshare-Flug ist
15. Reisestatus des Passagiers (fest gebucht oder Standby)
16. Informationen bei Splitting/Teilung einer Buchung (Hinweis auf PNR-Nrn. weiterer Passagiere, die zunächst miterfasst waren, vgl. oben zu Nr. 5)
17. E-Mail-Adresse

18. Informationen über Flugscheinausstellung
  19. Allgemeine Bemerkungen (Eingabe von Freitext möglich)
  20. Flugscheinnummer
  21. Sitzplatznummer
  22. Datum der Flugscheinausstellung
  23. Historie nicht angetretener Flüge (no show)
  24. Nummern der Gepäckanhänger
  25. Fluggäste mit Flugschein, aber ohne Reservierung (Go show)
  26. Andere Service-Informationen (OSI – Other Service Information)
  27. Spezielle Service-Anforderungen (SSR – Special Service Requests)
  28. Angabe der Person, die die Buchung angefordert hat
  29. Alle Änderungen der PNR (PNR-History)
  30. Zahl der Reisenden im PNR (vgl. oben zu Nr. 5)
  31. Sitzplatzangabe
  32. Flugschein für einfache Strecken (one-way)
  33. Etwaige APIS-Informationen
  34. ATFQ-Felder (Automatic Ticketing Fare Quote – Automatische Tarifabfrage)
4. Weshalb werden PNR-Daten, die Rückschlüsse auf besonders schutzwürdige Daten zulassen und die zunächst manuell und später automatisiert gelöscht werden, überhaupt in die USA übermittelt und nicht in Europa ausgefiltert?

Der derzeit noch praktizierte Online-Abruf der PNR-Daten lässt eine Filterung nach Datenkategorien nicht zu. Dies soll künftig vor Übermittlung in die USA jedoch geschehen. Hierzu soll der Online-Zugriff auf eine aktive Übermittlung der Daten umgestellt werden (Umstellung von „Pull“ auf „Push“). Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

5. Findet die Übermittlung der PNR-Daten durch die Fluggesellschaften, die Global Distribution Systems (GDS) oder beide statt?

Haben die übermittelnden Stellen Bedenken dagegen angemeldet?

Technisch erfolgt der Online-Zugriff, künftig die (aktive) Übermittlung, aus den Datenbeständen der Unternehmen, die die Reservierungssysteme betreiben und für die Fluggesellschaften deren Buchungsdaten verwalten. Diese Unternehmen handeln, auch soweit sie wirtschaftlich eigenständig sind, bei der Verarbeitung der PNR-Daten im Auftrag der Fluggesellschaften. Die Fluggesellschaften sind daher „verantwortliche Stelle“ im Sinne des Bundesdatenschutzgesetzes (vgl. § 3 Abs. 7 BDSG), auch wenn die Übermittlung der Daten nicht unmittelbar durch sie erfolgt.

Die Fluggesellschaften haben Bedenken gegen eine Übermittlung der Daten erhoben, sie haben zugleich die Vorgehensweise der Europäischen Kommission begrüßt, auf der Grundlage der EG-Datenschutzrichtlinie in Verhandlungen mit den zuständigen US-Stellen eine sichere Rechtsgrundlage für die Übermittlung zu schaffen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der EU-Kommission, anstelle des vollständigen Systemzugriffs der US-Behörden ein Übermittlungsverfahren der Fluggesellschaften einzurichten (Filter- und Push-System), bei dem ausschließlich die erforderlichen PNR-Merkmale durch die Fluggesellschaft übersendet werden, ohne dabei den US-Behörden unkontrollierten Zugang zu den Computersystemen der Fluggesellschaften zu gewähren?

Die Bundesregierung begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission.

7. Ist der Bundesregierung Kritik von Datenschützern an CAPPS II bekannt und wie bewertet sie Äußerungen wie beispielsweise der European Digital Rights Organisation?

Der Bundesregierung ist die Kritik von Datenschutzbeauftragten sowie von Organisationen wie der European Digital Rights Initiative bekannt.

Die Europäische Kommission hat die Kritik bei ihren Verhandlungen mit den USA berücksichtigt.

Nummer 8 der Verpflichtungserklärung, die CBP zur Verwendung der PNR-Daten abgegeben hat (vgl. dazu Antwort zu Frage 1), erlaubt zwar die – testweise – Übermittlung von PNR-Daten an TSA entsprechend dem gesetzlichen Auftrag dieser Behörde (vgl. dazu Antwort zu Frage 2), formuliert hierzu jedoch eine Reihe von Einschränkungen:

- Die Einbeziehung der PNR-Daten wird erst erfolgen, wenn auch die Daten inneramerikanischer Flüge in die vorgesehenen Tests einbezogen werden.
- TSA wird die PNR-Daten nicht an dritte Stellen weitergeben.
- Soweit nicht eine „Notfall“-Situation aufgrund der positiven Identifizierung eines bekannten Terroristen eintritt, bleibt der Zweck der Datenverarbeitung ausschließlich auf das Testen des Programms beschränkt.
- Bis zur Umstellung des Online-Abrufs der PNR-Daten auf ein „Push“-Verfahren (vgl. dazu Antwort zu Frage 4) wird CBP besonders schutzbedürftige Daten löschen, bevor die Daten zu CAPPS II-Testzwecken weitergegeben werden.

In einem Bericht an den US-Kongress hat der US-Rechnungshof im Februar 2004 den aus seiner Sicht noch bestehenden Vorbereitungsbedarf für die Aufnahme des Test-Betriebs benannt. Die Bundesregierung geht davon aus, dass eventuelle Schwachstellen beseitigt werden, bevor der Test-Betrieb beginnt. Dass eine solche Testphase überhaupt vorgesehen ist, ist aus Sicht der Bundesregierung grundsätzlich unter datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zu begrüßen. Erst aufgrund der Testergebnisse wird eine abschließende Beurteilung des Programms möglich sein.

8. Wie viele Bundesbürger reisen jährlich in die USA und wie viele davon sind Geschäftsreisende?

Genauere Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor.

Gestützt auf Stichproben, die nur eine Abschätzung des tatsächlichen Umfangs des Reiseverkehrs erlauben, nennt das Statistische Bundesamt für 2001 die Zahl von 2,0 Millionen Bundesbürgern und für 2002 die Zahl von 1,2 Millionen Bundesbürgern. Privat- und Geschäftsreisende werden nicht getrennt erfasst.

9. Wann und wie sollen Fluggäste, die in die USA zu fliegen beabsichtigen, über die erhöhten Sicherheitsmaßnahmen sowie das Kontrollsystem CAPPS II informiert werden?

Es ist vorgesehen, dass Flugpassagiere auf der Grundlage eines europaweit einheitlichen Informationstextes über die Übermittlung der PNR-Daten unterrichtet werden. Einen entsprechenden Entwurf stimmt die Europäische Kommission derzeit mit dem Ausschuss nach Artikel 29 der EG-Datenschutzrichtlinie ab. In dem Ausschuss sind die Datenschutzbeauftragten der EU-Mitgliedstaaten vertreten. Der aktuelle Entwurfstext berücksichtigt CAPPS II noch nicht, da eine Einbeziehung von PNR-Daten in das Programm – auch zu Testzwecken – derzeit noch nicht erfolgt.

10. Welche Informationen über die Passagiere werden geprüft?

Reicht bei Mehrfachreisenden in die USA eine einzige Überprüfung aus?

Das Konzept von CAPPS II sieht vor, unter Verwendung der PNR-Daten sowie weiterer verfügbarer Informationen, darunter auch solcher, auf die kommerzielle Datenverarbeiter Zugriff haben, zunächst die Identität der betreffenden Person zu plausibilisieren. Auf der Grundlage dieser Plausibilisierung soll das Programm sodann eine automatisierte Risikoeinschätzung (Risk Assessment) vornehmen (vgl. dazu die Antwort zu Frage 13).

Nach Kenntnis der Bundesregierung soll für jede Flugreise eine erneute Überprüfung durchgeführt werden.

11. Werden auch Daten von Regierungsmitgliedern, Regierungsvertretern und Diplomaten überprüft?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass – soweit PNR-Daten von Mitgliedern oder Vertretern der Bundesregierung sowie Diplomaten verfügbar sind, etwa bei Benutzung von Maschinen im Linienflugverkehr – die betreffenden Daten in die Überprüfung einbezogen werden.

12. Wen würden etwaige Informationspflichten gegenüber den Passagieren über die Weitergabe von PNR-Daten treffen, z. B. bei der Buchung über Reisebüros, Callcenter oder das Internet?

Den Fluggesellschaften als datenschutzrechtlich verantwortlichen Stellen obliegt grundsätzlich die Unterrichtung der Passagiere. Diese Unterrichtungspflicht besteht auch, wenn die Fluggesellschaften andere Stellen (etwa Reisebüros oder Callcenter) mit der Erhebung der Daten beauftragen. Verfolgen diese Stellen ein eigenes wirtschaftliches Interesse bei der Erhebung der Daten, haben sie als „verantwortliche Stelle“ für die Unterrichtung Sorge zu tragen. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

13. Welchen Sicherheitsstatus können Fluggäste erhalten und welche Konsequenzen hat dies für sie im Einzelnen?

Das derzeitige Konzept zu CAPPS II sieht eine 3-stufige Klassifizierung vor. Die Grundeinstufung mit dem Farbcode „grün“ entsprechend „acceptable risk“, die – so die TSA-Einschätzung – in 97 bis 99 % der Fälle vergeben werden dürfte, soll das Boarding des jeweiligen Passagiers ohne zusätzliche Sicherheitsüberprüfung freigeben. In den verbleibenden Fällen (Farbcode „gelb“ oder

„rot“) soll eine besondere Überprüfung erfolgen. Können aufgrund dieser Überprüfung Sicherheitsbedenken nicht ausgeräumt werden, soll im Einzelfall der betreffenden Person das Betreten des Flugzeugs untersagt werden.

14. Wirkt sich die Risikobewertung eines Fluggastes innerhalb einer Gruppe auch auf seine Mitreisenden und bei Geschäftsreisen auf Angehörige desselben Unternehmens aus?

Erkenntnisse hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

15. Wie hoch ist nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Fehlerquote bei der Risikobewertung von Fluggästen durch CAPPs II?

Erkenntnisse zu einer Fehlerquote liegen der Bundesregierung nicht vor. Die Bundesregierung geht davon aus, dass belastbare Aussagen über eine solche Quote erst aufgrund des Testbetriebs des Programms getroffen werden können. Dieser Testbetrieb wurde noch nicht aufgenommen. Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

16. Können nach Erkenntnissen der Bundesregierung Passagiere ihre Kategorisierung anfechten, und wenn ja, wie?

Die Planung für CAPPs II sieht die Einrichtung eines „Passagieranwaltes“ vor, an den sich die Passagiere im Beschwerdefall wenden können, um ihre Kategorisierung anzufechten.

17. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage werden deutsche Behörden Entscheidungen der US-Behörden infolge von CAPPs II umsetzen und wie soll diesbezüglich die schadensersatzrechtliche Verantwortung geregelt werden?

Angesichts der Unklarheit, wann und in welcher Ausgestaltung das Programm zum Einsatz kommt, ist derzeit das Erfordernis einer Umsetzung von Entscheidungen der US-Behörden infolge von CAPPs II durch deutsche Behörden nicht erkennbar.

18. Welche Rechte haben Passagiere im Konfliktfall vor Ort und waren diese Rechte Gegenstand der Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und den USA?

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

Unrichtigkeiten des PNR-Datensatzes können Flugpassagiere entweder selbst oder unter Einschaltung der datenschutzrechtlichen Aufsichtsbehörden der EU-Mitgliedstaaten unmittelbar bei CBP beanstanden. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

19. Sind die deutschen diplomatischen Vertretungen in den USA darauf vorbereitet, betroffenen Reisenden kurzfristig, unbürokratisch und kompetent zu helfen?

Die deutschen Konsulate und die deutsche Botschaft in den USA sind – unabhängig von der auslösenden Ursache – generell darauf vorbereitet, deutschen

Staatsbürgern, die im Zuge der US-Einreisekontrolle von Vollzugshandlungen der US-Behörden betroffen sind, kurzfristig zu unterstützen.

20. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, welche US-Behörden Zugriff auf die Daten von CAPPs II haben, und wenn ja, welche Behörden sind dies im Einzelnen?

Die Verarbeitung von Daten im Rahmen des CAPPs II-Programms erfolgt durch TSA (vgl. Antwort zu den Fragen 2 und 7). Soweit PNR-Daten von europäischen Fluggesellschaften stammen und später zu Testzwecken in das Programm einbezogen werden, wird TSA die Daten nicht an dritte Stellen weitergeben. Drittstelle in diesem Sinne ist allerdings nicht CBP, die die Daten ihrerseits zunächst an TSA übermittelt.

21. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, als wie wirksam der Beitrag von CAPPs II bei der Terrorismusbekämpfung eingeschätzt wird, und wenn ja, welche?

Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor. Eine Einschätzung der Wirksamkeit vor Aufnahme des Testbetriebs dürfte grundsätzlich nur eingeschränkt möglich sein.

22. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, welche Institutionen oder Einrichtungen CAPPs II überwachen oder kontrollieren, und wenn ja, welche Institutionen oder Einrichtungen sind dies im Einzelnen?

Die für CAPPs II zuständige TSA (vgl. dazu Antwort zu Frage 2) ist Behörde im Geschäftsbereich des US-Heimatschutzministeriums. Sie unterfällt damit dem Zuständigkeitsbereich der Chef-Datenschutzbeauftragten des Ministeriums, die in Wahrnehmung ihrer Funktion unmittelbar dem zuständigen Staatssekretär berichtet.

Die noch andauernde Vorbereitung des CAPPs II-Testbetriebs wird zudem durch den US-Rechnungshof begleitet.

23. Nach welcher Speicherzeit sollen PNR-Daten, die Zugriff auf besonders schutzwürdige Informationen zulassen, gelöscht werden und sind diese Daten bis dahin speziell zugriffsgesichert?

In der Übergangszeit zur Umstellung auf ein „Push“-System (vgl. Antwort zu den Fragen 4 und 6) werden Daten mit besonderen personenbezogenen Angaben unverzüglich nach Empfang bei CBP gelöscht. Eine besondere Speicherfrist für diese Daten ist aus diesem Grund nicht vorgesehen.

Die Löschung der Daten mit besonderen personenbezogenen Angaben bei CBP soll automatisiert erfolgen. Darüber hinaus ist eine spezielle Zugriffssicherung nicht vorgesehen und aus Sicht der Bundesregierung auch nicht erforderlich, da CBP für alle PNR-Daten ein striktes Sicherheitsregime vorgesehen hat. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzepts ist die Beschränkung des Zugangs zu PNR-Daten auf wenige ausgesuchte, in Sicherheits- und Datenschutzfragen besonders geschulte und sicherheitsüberprüfte Mitarbeiter.



24. Welcher logistische, personelle und finanzielle Aufwand entsteht nach Einschätzung der Bundesregierung auf europäischer Seite hinsichtlich CAPPS II bei den Reisebüros, Fluggesellschaften und Firmenreisestellen, und wer soll diese Kosten in Deutschland kompensieren?

Konkrete Anhaltspunkte für einen logistischen, personellen oder finanziellen Aufwand, der auf europäischer Seite bei den Reisebüros, Fluggesellschaften und Firmenreisestellen speziell in Bezug auf CAPPS II entstehen könnte, liegen der Bundesregierung nicht vor.

25. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen von CAPPS II auf den Luftverkehr in Europa ein, insbesondere durch eine mögliche zunehmende Absage von Flügen und daraus folgende Schadensersatzansprüche der Passagiere an die Fluggesellschaften bzw. einer Verunsicherung von Touristen und Geschäftsreisenden?

Sollte CAPPS II zu einer zusätzlichen Erschwerung des Reiseverkehrs führen, könnte sich dies negativ auf die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen auswirken. Das US-Heimatschutzministerium hat allerdings darauf hingewiesen, dass Ziel des Programms gerade die Verhinderung der Absage von Flügen aufgrund unklarer Risikolagen ist.

Derzeit können Auswirkungen auf den Flugverkehr nicht entstehen, weil weder die Testphase zu dem Programm begonnen hat noch abzusehen ist, wann das Programm zur Anwendung gelangt. Sollte das Programm eingeführt werden, wird darauf zu achten sein, dass unter Wahrung der Sicherheitsbelange Flugabsagen möglichst vermieden werden.

26. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, dass diejenigen, die PNR-Daten verarbeiten, besonders geschult und sicherheitsüberprüft sind, und wenn ja, welche?

Ja. Auf die Antwort zu Frage 23 wird verwiesen.

Die betreffenden Mitarbeiter sind verpflichtet, in zweijährigen Abständen in einem Test ihre Qualifikation nachzuweisen.

27. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung Private Zugang zu Fluggastdaten, die aufgrund einer CAPPS II-Überprüfung gewonnen wurden?

Nein.

28. Wie sicher ist nach Erkenntnis der Bundesregierung das Kontrollsystem CAPPS II vor dem Zugriff Dritter?

Der US-Rechnungshof hat in seinem Bericht vom Februar 2004 keine grundsätzlichen Einwände gegen das Sicherheitskonzept für CAPPS II erhoben, er hat aber auf den eingetretenen Zeitverzug bei Entwicklung und Umsetzung des Sicherheits-Managements für das Programm hingewiesen.

29. Ist der Bundesregierung bekannt, ob das Kontrollsystem CAPPs II oder ähnliche Systeme von Regierungen der Europäischen Union oder anderen Einrichtungen eingeführt sind bzw. werden sollen, und wenn ja, von welchen?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass Regierungen der Europäischen Union oder anderer Einrichtungen vergleichbare Systeme eingerichtet haben oder einrichten wollen.

30. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, welche Nicht-EU-Staaten gegenüber den USA der Überprüfung von Fluggastdaten mit dem Kontrollsystem CAPPs II zugestimmt haben, und wenn ja, welche?

Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

31. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie angesichts der operationellen Probleme der Fluggesellschaften die Verantwortlichkeit für die Richtigkeit und Vollständigkeit der vom Fluggast gelieferten Daten zugeordnet werden kann und wie weitgehend dabei die Überprüfungspflichten der Buchungsstelle sein sollen?

Nach Auffassung der Bundesregierung kann es grundsätzlich nicht Aufgabe der Fluggesellschaften sein, für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben eines Fluggastes einzustehen, soweit die Fluggesellschaft keine Hinweise auf Unrichtigkeiten hat oder in anderer zumutbarer Weise die Angaben verifizieren kann.

32. Unterstützt die Bundesregierung die EU-Kommission bei ihren Verhandlungen mit den USA, und wenn ja, in welcher Form?

Ja, im Rahmen der EU-internen Abstimmung.

33. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, die Datenweiterleitung der PNR-Daten an die USA künftig zentral über eine Europäische Institution zu gewährleisten, sodass Ansprechpartner für die US-Behörden künftig ein überstaatliches Organ und nicht mehr die einzelne Fluggesellschaft ist?

Wie die Umstellung des bisherigen Online-Zugriffs („Pull“) auf eine aktive Übermittlung der Daten („Push“) technisch zu realisieren ist und ob eine europäische Stelle in den Prozess eingebunden werden soll, bedarf noch der Prüfung. Es ist vorgesehen, dass die von CBP eingegangenen Verpflichtungen jährlich evaluiert werden. Ansprechpartner für die US-Behörden wird insoweit – wie schon bisher – in erster Linie die Europäische Kommission sein.



