

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Sicherheit beim Luftfrachtverkehr und bei der zivilen Luftfahrt gewährleisten, Engpässe vermeiden

Seit den Bombenfundes in Frachtflugzeugen Ende Oktober 2010 ist die Sicherheit beim Transport von Luftfrachtsendungen in den öffentlichen Blick geraten. Als Land mit starker Exportwirtschaft und einem hohen Anteil am globalen Luftfrachtverkehr hat Deutschland ein hohes Interesse an harmonisierten Luftsicherheitsstandards, die grenzüberschreitende Gefahren abwehren. Als Reaktion auf die Bedrohungen im Bereich der Luftfrachtsicherheit und für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt hat die EU Vorschriften zur sicheren Lieferkette erlassen.

Am 25. März 2013 endet die Übergangsfrist zur Implementierung der EU-Sicherheitsvorschriften. Die befristeten Sicherheitserklärungen von etwa 40 000 Luftfrachtversendern verlieren ihre Gültigkeit. Nur Unternehmen, die bis dahin behördlich als bekannte Versender (bV) zugelassen sind, können weiterhin ihre Luftfracht in der sicheren Lieferkette abfertigen lassen. Alle anderen müssen ihre Luftfracht von zertifizierten Fremdfirmen kontrollieren lassen. Laut Auskunft des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Jan Mücke vom 29. Mai 2012 „liegen dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) rund 700 prüffähige Anträge auf Zulassung als bekannte Versender vor. Insgesamt haben dem LBA etwa 4 200 Unternehmen ein Interesse an einer Zulassung als bekannte Versender bekundet.“ Es ist also mit einer erheblichen Zunahme der Menge an unsicherer Fracht zu rechnen.

Bei der Umsetzung der EU-Vorgaben gibt es Probleme, so titelt die „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ (DVZ) am 7. Februar 2012: „Zertifizierung bekannter Versender gerät ins Stocken“. Aufgrund der schleppenden Umsetzung des Verfahrens in Deutschland sind viele Unternehmen verunsichert und zögern bei ihrer Entscheidung über eine bV-Zulassung. Auf „Sicherheitslücken“ weist die „Bild am Sonntag“ am 6. Mai 2012 hin und darauf, dass „Nur 12 Sprengstoffspürhunde (...) 14 Flughäfen“ überwachen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viel Luftfracht (in Tonnen pro Jahr) wurde von den bislang über 40 000 bV mit vorläufiger Gültigkeit in der sicheren Lieferkette in den Jahren 2010 und 2011 jeweils versandt?

2. Wie hoch war das Gesamtaufkommen der Luftfracht (in Tonnen pro Jahr), die in den Jahren 2010 und 2011 jeweils versandt wurde?
3. Liegen dem LBA oder der Bundesregierung Schätzungen zur Tonnage der Luftfracht jeweils für das Jahr 2013 und 2014 vor?
4. Wenn ja, wie hoch wird das Luftfrachtaufkommen sein?
5. Liegen dem LBA oder der Bundesregierung Schätzungen vor, welche Kapazität von denjenigen Unternehmen bewältigt werden kann, die Interesse an einer Zulassung als bV bekundet haben?
6. Wenn ja, wie viel Luftfracht werden die bV schätzungsweise bewältigen können?
7. Wenn nein, mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung die Flughäfen und Fluglinien auf eine eventuelle erhebliche Zunahme der Menge unsicherer Luftfracht vorbereiten, die dann dort kontrolliert werden muss, um Kapazitätsengpässe und erhebliche Störungen des Luftfrachtverkehrs zu vermeiden?
8. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die von ihr in dem „Bericht und Maßnahmenkatalog des interministeriellen Arbeitsstabs Luftfrachtsicherheit...“ vom 8. Dezember 2010 angekündigte beschleunigte behördliche Zulassung der bV umzusetzen?
9. Was waren die Ursachen, dass die Zertifizierung der bV zu Beginn dieses Jahres beim LBA ins Stocken geraten ist?
10. Konnten die Probleme behoben werden?
11. Welche Erklärung hat die Bundesregierung für das relativ geringe Interesse an einer Zertifizierung als bV?
12. Plant die Bundesregierung, angesichts der zu erwartenden erheblichen Zunahme „unsicherer“ Luftfracht an Flughäfen, die Zulassung zusätzlicher Frachtkontrollmethoden, um mögliche Kapazitätsengpässe und Störungen des Luftfrachtverkehrs durch Staus in der Frachtabfertigung zu vermeiden?
13. Wenn ja, welche?
14. Wenn nein, wie will die Bundesregierung die Verlagerung von Frachtströmen in benachbarte EU-Staaten vermeiden?
15. Wann werden, angesichts der Ankündigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesministeriums des Innern, bei einem Fachgespräch auf Initiative des Bundesverbands der Deutschen Industrie e. V. am 16. April 2012, Sprengstoffspürhunde als Kontrollmethode zugelassen und wann können diese als Kontrollmethode im Einsatz sein, und wie viele Sprengstoffspürhunde werden ab dem 25. März 2013 eingesetzt?
16. Wie und für welche Aufgaben wurden die 450 Planstellen verteilt, die im Haushaltsplan 2011 an neutraler Stelle des Bundehaushaltes zur Verbesserung und Intensivierung der Luftfrachtsicherheit ausgebracht wurden?
17. Wurden diese Stellen voll ausgeschöpft?
18. Wenn nein, warum nicht?

19. Beabsichtigt die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass seit der Revision der EU-Verordnung zur Luftsicherheit Simulationskammern als Kontrollmethode nicht mehr zugelassen sind, diese kapazitätsstarke, effektive Kontrollmöglichkeit im Rahmen eines EU-Kontrollverfahrens zu testen und sich gegebenenfalls für die Wiederaufnahme in die entsprechende Verordnung einzusetzen?
20. Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 27. Juni 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

