

3794 /J

Anfrage

16. Jan. 2006

der Abgeordneten Mag. Johann Maier**und GenossInnen****an die Bundesministerin für Inneres****betreffend „Sicherheit in der Zivilluftfahrt – Sicherheit auf Zivilflughäfen (EU-VO Nr. 2320/2002)“**

In den AB Nr. 1985/XXII.GP vom 07.09.2004 und AB Nr. 1931/XXII.GP vom 25.08.2004 wurden durch die beiden zuständigen Bundesminister die Fragen zur „Sicherheit in der Zivilluftfahrt – Sicherheit auf Zivilflughäfen und Flugfeldern“ einerseits nur teilweise bzw. überhaupt nicht beantwortet. Andererseits müssen bestimmte Antworten gerade in Anbetracht der abgeschlossenen Polizeireform Team 04 (z.B. Zusammenlegung von GREKO und PEST) und neuer Sicherheitsrisiken (bzw. neuer Gefährdungspotentiale) hinterfragt werden. Zudem kommt, dass immer wieder Sicherheitslücken auf Zivilflughäfen auftauchen bzw. nachgewiesen werden.

So wurden durch VK Hubert Gorbach beispielsweise die Fragen 28 bis 48, 51, 70 bis 76, sowie 79 bis 80 unter Hinweis auf die Zuständigkeit des BMI nicht beantwortet, obwohl das BMVIT als zuständige Behörde für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des nationalen Sicherheitsprogramms zuständig und verantwortlich ist. Das BMI hat wiederum einen Teil der gleichlautend gestellten Fragen unter Hinweis auf die Amtsverschwiegenheit nicht behandelt (AB Nr. 1931/XXII.GP).

So wurden durch das Innenressort u.a. nachstehende Fragen unter Hinweis auf die Amtsverschwiegenheit nicht beantwortet:

1. *Gibt es von Ihnen bzw. Ihrem Ressort unmittelbar klare Weisungen, Erlässe etc. an die jeweils zuständigen Bundespolizeidirektionen bzw. direkt an die Polizeieinsatzstellen auf den österreichischen Zivilflughäfen?*
2. *Wenn ja, wie lauten diese (Ersuche um Bekanntgabe im Wortlaut)?*
3. *Wenn nein, warum nicht?*
4. *Gibt es von Ihnen bzw. Ihrem Ressort unmittelbar klare Weisungen, Erlässe etc. an die jeweils zuständigen Bundespolizeidirektionen bzw. Greko Einheiten?*
5. *Wenn ja, wie lauten diese (Ersuche um Bekanntgabe im Wortlaut)?*
6. *Wenn nein, warum nicht?*

Nicht nachvollziehbar war weiters für die Fragesteller die Antwort des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, dass der österreichische Nationalrat mit dem nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt nicht befasst werden muss und dafür keine Gesetze und Verordnungen notwendig sind. Eine politisch nicht nachvollziehbare Darstellung, gerade im Hinblick auf notwendige gesetzliche Regelungen (Sanktionen) gegenüber Airlines, Flughafenbetreiber, privaten Sicherheitsunternehmen etc., durch die die Einhaltung der Bestimmungen der EU-Verordnungen Nr. 2320/2002, Nr. 622/2003 etc. gewährleistet und durchgesetzt werden sollen.

Aufgrund der vorliegenden Antworten (AB Nr. 1985/XXII.GP sowie Nr. 1931/XXII.GP) ist somit für die Fragesteller bis heute nicht klar, ob alle europäischen Vorgaben in Österreich legislativ, wie administrativ vollständig umgesetzt wurden. Einige Fragen müssen daher auch in dieser Anfrage wieder gestellt werden.

Auch 2005 wurden wieder Vorfälle bekannt, in denen national wie international große Sicherheitslücken auf Zivilflughäfen nachgewiesen wurden (z.B. Pressburg vor Bush-Besuch). „Undercover Beamten“ des BMI ist es überdies gelungen in Schwechat Waffen durch die Kontrollen zu schmuggeln (z.B. Pfefferspray, Plastikpistole). Nach Presseberichten wurde der Test der Sicherheitskontrollen am 12. Juli 2005 unter Aufsicht von Innen- und Verkehrsministerium durchgeführt. Es handelte sich um einen Routinetest, der gemäß einer EU-Verordnung regelmäßig unter normalen Betriebsbedingungen und natürlich ohne Wissen des Sicherheitspersonals durchgeführt werden muss. Die Passagiere am Flughafen Wien zahlen zwar mit acht € eine höhere Sicherheitsgebühr als am viel größeren Airport Frankfurt (7,21 €), vor Pannen schützt diese scheinbar nicht.

§ 134a Luftfahrtgesetz regelt gesondert die Zuverlässigkeitsüberprüfung von FlughafenmitarbeiterInnen, das sind auch MitarbeiterInnen von Sicherheitsunternehmen (VO 2320/2002). Diese müssen sich beim Betreiber des Zivilflughafens um Ausstellung eines Flughafenausweises bewerben und eine Zustimmung zur Überprüfung der Zuverlässigkeit geben. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung wird von den zuständigen Sicherheitsbehörden durchgeführt.

Andererseits gibt es auch Kritik von den Flughafenmanagern (Association of Airport Executives – IAAE), die insbesondere eine Überregulierung beklagten. Große Sorgen bereite den Managern die zu langen und aufwändigen Sicherheitskontrollen – sowohl für Passagiere als auch für das

Flugpersonal. Fluggäste könnten durch umständliche Sicherheitskontrollen die Freude am Fliegen verlieren, besonders bei Kurz- und Mittelstrecken wird auf andere Verkehrsmittel ausgewichen. Beim Board of Directors Meeting der IAAE wurde u.a. beschlossen, dass sich die IAAE um eine Standardisierung der Sicherheitskontrollen beiderseits des Atlantiks im Rahmen der Verhandlungen zwischen der EU und den USA kümmern soll. Gefordert wurde weiters von den Flughafenmanagern der Einsatz modernster Technologien. Gedacht wurde beispielsweise an Biometrie oder Einrichtungen, wo Passagiere innerhalb von Sekunden durchleuchtet werden. Aus Sicht der Flughäfen ist es grundsätzlich nicht akzeptabel, dass Verantwortlichkeiten für Sicherheitsmaßnahmen im Luftverkehr auf die Airports verlagert werden und diese auch noch die Kosten tragen sollen. Hoheitliche Aufgaben sollten beim Staat belassen werden, so die Flughafenmanager.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an die Bundesministerin für Inneres nachstehende

Anfrage:

1. Musste das Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt (Art. 5 EU-VO Nr. 2320/2002) generell im Rahmen der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft überarbeitet werden?
Wenn ja, was soll bzw. musste geändert werden?
2. Sind auf europäischer Ebene Abänderungen bzw. Ergänzungen der EU-VO Nr. 2320/2002 und Nr. 622/2003 in der gültigen Fassung geplant?
Wenn ja, welche?
3. Sind für das Nationale Sicherheitsprogramm alle Verordnungen, Praktiken und Verfahren erlassen und vollständig umgesetzt worden, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt im österreichischen Hoheitsgebiet zu gewährleisten?
4. Wenn nein, warum nicht?
Welche sind aus Sicht des BMI noch ausständig?

5. Welche Rolle kommt hinsichtlich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt dem staatlichen Katastrophen- und Krisenmanagement im BMI (Einsatz- und Krisenkoordinationscenter-EKC) zu?
6. Wie sieht die Kompetenzabgrenzung zwischen der Behörde, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt zuständig ist und dem eingerichteten staatlichen Katastrophen- und Krisenmanagement im BMI aus?
Wer ist ab welchem Zeitpunkt für welche Bereiche zuständig?
7. Welche Aufgaben kommen dem BVT bzw. den einzelnen LVT's zur Sicherung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt – gerade nun im Rahmen der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft – zu?
8. Wie viele Personen umfasst derzeit die Behörde, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt verantwortlich ist?
Wer sind diese Personen?
Welches Budget ist für diese Behörde im Jahr 2005 und 2006 vorgesehen (Ersuche um Bekanntgabe der Summen samt der Budgetposten)?
9. Wer sind die Mitglieder im Nationalen Zivilluftfahrt-Sicherheitskomitee für die Zivilluftfahrt, das das „Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt“ beschlossen hat? (Ersuche um namentliche Bekanntgabe)?
10. Woraus ergibt sich die Rechtsgrundlage für das Nationale Zivilluftfahrt-Sicherheitskomitee, das das „Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt“ – ohne Befassung der gesetzgebenden Körperschaft, nämlich des Nationalrates – zu beschließen?
11. Mussten die Sicherheitsprogramme der einzelnen Zivilflughäfen, die dem Nationalen Sicherheitsprogramm zu entsprechen haben, für die österreichische EU-Ratspräsidentschaft überarbeitet werden?
Wenn ja, was musste geändert werden (Aufschlüsselung auf Zivilflughäfen)?

12. Welche Ergebnisse erbrachten bislang die (regelmäßigen) Kontrollen seit Oktober 2004 auf Einhaltung des nationalen Qualitätssicherheitsprogramms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt auf den österreichischen Zivilflughäfen?
Wie viele Kontrollen wurden auf den einzelnen Zivilflughäfen zu welchem Zeitpunkt durchgeführt (Ersuche um Aufschlüsselung der Kontrollen auf Flughäfen und Ergebnisse)?
13. Welche Budgetmittel standen für das innerstaatliche Fortbildungsprogramm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt 2004 und 2005 dafür zur Verfügung (Ersuche um Angabe der Budgetposition)?
Welche Mittel werden 2006 zur Verfügung stehen?
14. Werden in Österreich zurzeit Maßnahmen angewandt, die unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts strenger sind, als die Maßnahmen dieser zitierten Verordnung?
Wenn ja, welche Maßnahmen in welchen Bereichen?
15. Wurden durch die EU-Kommission 2004 und 2005 weitere Inspektionen einschließlich einer geeigneten Stichprobe von österreichischen Flughäfen durchgeführt (Art 7 Abs. 2)?
16. Welche Zivilflughäfen waren von diesen Inspektionen betroffen?
Wenn ja, bei welchen Flughäfen wurden Mängel festgestellt?
Wurden diese Mängel in der Zwischenzeit schon behoben?
Wenn nein, warum nicht?
17. Warum sind die Inspektionsberichte und die Antwort Österreichs (Art 7 Abs. 4 der VO) nach Meinung des BMVIT dem Nationalrat (z.B. Innenausschuss; Ständiger Unterausschuss des Innenausschusses) bzw. Mitgliedern des Nationalrates selbst nicht zugänglich?
18. Welche Konsequenzen hatte der im 12. Juli 2005 durchgeführte Sicherheitstest von MitarbeiterInnen des BVT am Airport Schwechat?
Welche Maßnahmen mussten durch das betroffene Sicherheitsunternehmen ergriffen werden?
19. Wurden durch die EU-Kommission Sanktionen wegen Verstöße gegen die Vorschriften der Verordnung 2320/2002 gegenüber Österreich bzw. einzelnen Flughafenbetreiber erlassen

(Art 12)?

Wenn ja, worin bestanden diese?

20. Welche konkreten Sanktionen sind in welchen Gesetzen vorgesehen, wenn gegen die Bestimmungen der EU-VO 2320/2002 EWG bzw. gegen das Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt durch Airlines, Sicherheitsunternehmen, Flughafenbetreiber etc. verstoßen wird?
21. Wo sind diese Sanktionen konkret geregelt (Ersuche um Bekanntgabe der einzelnen Gesetze bzw. Gesetzesbestimmungen)?
22. Was hat sich aus Sicht des BMI mit der Polizeireform (Team) 04 bei den Rahmenbedingungen für die Polizei und die Sicherheitsbehörden hinsichtlich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt geändert?
23. Sind nach dieser Polizeireform neue Probleme im Vollzug der EU-VO 2320/2002 usw. auf den Zivilflughäfen aufgetreten?
Wenn ja, welche?
24. Welcher finanzielle Betrag musste für Sicherheitsmaßnahmen in der Zivilluftfahrt zur Durchführung der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft aufgewendet werden (z.B. für Airports)?
Welche technischen und baulichen Maßnahmen waren notwendig (Aufschlüsselung auf die einzelnen Zivilflughäfen)?
25. Für welche Kosten mussten die einzelnen Flughafenbetreiber selbst aufkommen (Aufschlüsselung der Kosten auf einzelne Zivilflughäfen)?
26. Sind die österreichischen Zivilflughäfen baulich und technisch so ausgestattet, dass sie die EU-VO 2320/2002 erfüllen?
Wenn nein, welche technischen Einrichtungen fehlen?
27. Welche Investitionen für Sicherheitsmaßnahmen (Aviation Security) sind noch notwendig?

28. Welche Beträge wurden 2005 durch die Sicherheitsabgabe nach dem Luftfahrtgesetz eingenommen (Aufschlüsselung auf einzelne Zivilflughäfen)?
29. In welchem Umfang wurden diese Geldmittel 2005 tatsächlich für die einzelnen Zivilflughäfen verwendet (Aufschlüsselung auf Zivilflughäfen)?
30. In wie weit wurden Investitionsleistungen von Zivilflughäfen für Maßnahmen der Sicherheit (Safety und Security) 2004 und 2005 vom Bund rückvergütet (Aufschlüsselung der Beträge auf Zivilflughäfen und Jahre)?
Welcher Anteil soll 2006 rückvergütet werden?
31. Wie viele Flughafeninspektionen gibt es seit der Polizeireform auf Österreichs Zivilflughäfen?
Wie war der systemisierte Personalstand bei den einzelnen Flughafeninspektionen mit Stichtag 1.1.2006?
Wie viele dieser Planstellen waren tatsächlich besetzt?(Aufschlüsselung der tatsächlich besetzten Personalstände auf die einzelnen Zivilflughäfen)
32. Welcher Personalstand sowie welche zusätzliche Maßnahmen sind aus Sicht des Ressorts auf Österreichs Zivilflughäfen notwendig, um die Vorgaben der zitierten EU-Verordnungen und des Nationalen Sicherheitsprogramm für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu erfüllen?
33. Welcher Personalstand und Mindeststand an Exekutivbeamten (Flughafeninspektionen) ist nun nach der Polizeireform an den einzelnen Österreichischen Zivilflughäfen derzeit festgelegt (Ersuche um Aufschlüsselung des jeweiligen Mindeststandes der Flughafeninspektionen für die einzelnen österreichischen Zivilflughäfen sowohl für Tag- als auch für den Nachtdienst)?
34. Gab bzw. gibt es Personalprobleme bei den neu geschaffenen Flughafeninspektionen nach der Polizeireform Team 04?
Was hat sich mit dieser Reform für den Dienst der Exekutivbeamten der Flughafeninspektionen (Zivilflughäfen) geändert?

35. Wie viele Überstunden sind bei den Polizeieinsatzstellen (PEST) und bei den GREKO-Einheiten auf den österreichischen Zivilflughäfen 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004 angefallen (Aufschlüsselung der Überstunden auf Jahre, die einzelnen Einheiten und nach Zivilflughäfen)?
36. Wie viele Überstunden sind 2005 bei den Flughafeninspektionen (jeweils PEST und GREKO bis 30.6. sowie danach Flughafeninspektionen) insgesamt angefallen (Aufschlüsselung auf die einzelnen Flughafeninspektionen)?
37. Wie hoch wurden die Überstunden während der EU-Ratspräsidentschaft in den Flughafeninspektionen veranschlagt (Aufschlüsselung auf die einzelnen Flughafeninspektionen)?
38. Wird auf Österreichs Zivilflughäfen die „Flughafensicherheit“ (Zugangskontrolle, Durchsuchung von Personal, mitgeführten Gegenständen und Fahrzeugen, Objektschutz und Streifengänge) von der Exekutive, dem Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen kontrolliert (Punkt 2 der Anlage)?
39. Wer ist für die „Flughafensicherheit“ verantwortlich?
Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?
Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?
Wenn ja, welche!
40. Wie und durch wen werden die Abfertigungsgebäudebereiche, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, auf Österreichs Zivilflughäfen ständig überwacht?
Wie und durch wen werden die Abfertigungsgebäude durch Streifen gesichert?
Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?
41. Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?
Wenn ja, welche!

42. Wie werden andere öffentliche Bereiche, die eine Überwachung erfordern (unter anderem, Einrichtungen, die sich immer auf der Landseite befinden, darunter reservierte Parkplätze und sonstige öffentliche Parkplatzbereiche, Zufahrten zu Abfertigungsgebäuden und öffentliche Zufahrtsstraßen, Aussichtsplattformen, Einrichtungen von Autovermietungen, Taxistandplätze und Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie alle Hotelanlagen auf dem Flughafengelände) durch die Exekutive kontrolliert?

Wie und durch wen sowie in welchem Umfang werden diese Bereiche durch Streifengänge gesichert, solange sie der Öffentlichkeit zugänglich sind?

Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

43. Werden Technik- und Instandhaltungsbereiche auf Österreichs Zivilflughäfen durch Zäune und Streifen geschützt?

Welche Maßnahmen sind zum Schutz der Umzäunung und von flughafeneigenen Anlagen wie Anlagen zur Stromversorgung, Umspannstationen, Navigationseinrichtungen, Kontrolltürmen und anderen Gebäuden, die von der Flugsicherung genutzt werden, sowie von Kraftstoffversorgungsanlagen und Kommunikationseinrichtungen getroffen worden?

Welche besonderen Maßnahmen sind zur Abwehr von Anschlägen gegen Kraftstoff- und Kommunikationseinrichtungen getroffen worden?

Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

44. Wird die „Sicherheit von Luftfahrzeugen“ (Luftfahrzeugdurchsuchungs- und -prüfung, Sicherung der Luftfahrzeuge) von der Exekutive, dem Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen kontrolliert (Punkt 3 der Anlage)?

Wer ist für die Sicherheit von Luftfahrzeugen verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der

österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

45. Wie und durch wen werden Luftfahrzeuge, die nicht im Dienst sind, einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterzogen?

Wie und durch wen werden die Luftfahrzeuge bis zum weiteren Abflug gesichert und bewacht?

Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

46. Wie und durch wen wird auf Österreichs Zivilflughäfen sichergestellt, dass die Flugzeuge die im Dienst sind, überwacht werden, die ausreicht, um einen unbefugten Zugang zu entdecken?

Ist dies Auftrag der Exekutive des Flughafenbetreibers oder privater Sicherheitsunternehmen?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

47. Wie und durch wen wird der Zugang zu Luftfahrzeugen, die nicht im Dienst sind von Fußstreifen oder motorisierten Streifen kontrolliert oder unter Überwachung zu stellen, die ausreicht, um einen unbefugten Zugang zu entdecken?

Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

48. Wird die Kontrolle von „Fluggästen und Handgepäck“ (Kontrolle von Fluggästen, Trennung von Fluggästen, Kontrolle von Handgepäck, Kontrolle von Diplomaten) von der Exekutive, dem Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 4 der

Anlage)?

Wer ist für die Kontrolle von „Fluggästen und Handgepäck“ verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

49. Wird die Zuordnung und Kontrolle von „aufgegebenem Gepäck“ (Zuordnung, Kontrolle und Schutz von aufgegebenem Gepäck) von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, dem Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 5 der Anlage)?

Wer ist für die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

50. Wird die Kontrolle von „Fracht, Kurier- und Expresssendungen“ (Sicherheitskontrollen etc.) von der Exekutive, dem Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen, reglementierten Beauftragten oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 6 der Anlage)?

Wer ist für die Kontrolle des gesamten Fracht-, Kurier-, Transfer- und Expressgut auf Österreichs Zivilflughäfen (inkl. dieser Abfertigungsgebäude) zuständig?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

51. Wird die Kontrolle der „Post“ (Sicherheitskontrollen etc.) von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, Flughafenbetreiber, reglementierten Postbehörden/Verwaltungen oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 7 der Anlage)?

Wer ist für die Kontrolle von „Post“ verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

52. Wird die Kontrolle über die „Post und das Material von Luftfahrtunternehmen“ (Sicherheitskontrollen etc.) von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, Flughafenbetreiber

oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 8 der Anlage)?

Wer ist für die Kontrolle von „Post und das Material von Luftfahrtunternehmen“ verantwortlich?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

53. Werden die Sicherheitskontrollen für die „Allgemeine Luftfahrt“ von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 11 der Anlage)?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

54. Wie oft wurden 2003, 2004 und 2005 bei den Sicherheitskontrollen – gleichgültig von wem durchgeführt – verbotene Gegenstände (i.S. der Anlage zur VO) beschlagnahmt (Ersuche um Bekanntgabe der Anzahl der beschlagnahmten verbotenen Gegenstände auf Jahre und Flughäfen)?

55. Wie viele und welche privaten Sicherheitsunternehmen sind in Österreich auf Zivilflughäfen eingesetzt bzw. mit Sicherheitsaufgaben beauftragt?

56. Wie viele Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach § 134a Luftfahrtgesetz wurden 2005 für FlughafenmitarbeiterInnen durch die zuständigen Sicherheitsbehörden durchgeführt?

57. Wie viele dieser Überprüfungen betrafen MitarbeiterInnen von privaten Sicherheitsunternehmen (Aufschlüsselung der Anzahl auf die Sicherheitsunternehmen)?

58. In wie vielen Fällen fiel die Zuverlässigkeitsprüfung 2005 negativ aus?

Wie viele davon waren MitarbeiterInnen von privaten Sicherheitsunternehmen (Aufschlüsselung auf Sicherheitsunternehmen)?

59. Wie wird die Zuverlässigkeitsprüfung bei Nicht-ÖsterreicherInnen (z.B. Deutschland, Holland, Tschechien, Slowakei, Polen, Ungarn oder Slowenien) durchgeführt?

In welcher Form gibt es diesbezüglich eine Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden (z.B. Datenaustausch)?

60. Welche Kosten fallen für das BMI durch den Einsatz privater Sicherheitsunternehmen auf Österreichs Zivilflughäfen jährlich an (Aufschlüsselung der Kosten pro Unternehmen und Zivilflughafen)?

Wo sind diese für das Jahr 2006 budgetiert (Ersuche um Bekanntgabe der Budgetposition)?

61. Welche Kosten sind 2004 und 2005 für das BMI durch die tägliche Fachaufsicht auf Österreichs Zivilflughäfen angefallen (Aufschlüsselung der Kosten pro Unternehmen und Zivilflughafen)?

Welche Kosten werden 2006 anfallen?

62. Welche Kosten sind bislang durch die Einschulung bzw. Ausbildung der MitarbeiterInnen der einzelnen Sicherheitsunternehmen für das BMI angefallen (Aufschlüsselung der Kosten pro Unternehmen und Zivilflughafen)?

63. Wie wird konkret die gesetzlich vorgeschriebene Zuverlässigkeit der MitarbeiterInnen der beauftragten Sicherheitsunternehmen auf Zivilflughäfen nach § 134a Luftfahrtgesetz überprüft (Aufschlüsselung der konkreten Überprüfungsmaßnahmen)?

64. Gibt es dafür Erlässe oder Verordnungen?

Wenn ja, wie lauten diese?

65. Welche Befähigungszeugnisse muss das Sicherheitspersonal auf Zivilflughäfen besitzen (Punkt 12.2.3 der Anlage)?

66. Wie viele Passagier- bzw. Personenkontrollen wurden auf den österreichischen Zivilflughäfen 2005 durchgeführt (Aufschlüsselung auf die einzelnen Zivilflughäfen)?

67. Hat es 2005 besondere Probleme bei den Passagierkontrollen auf den Zivilflughäfen gegeben?

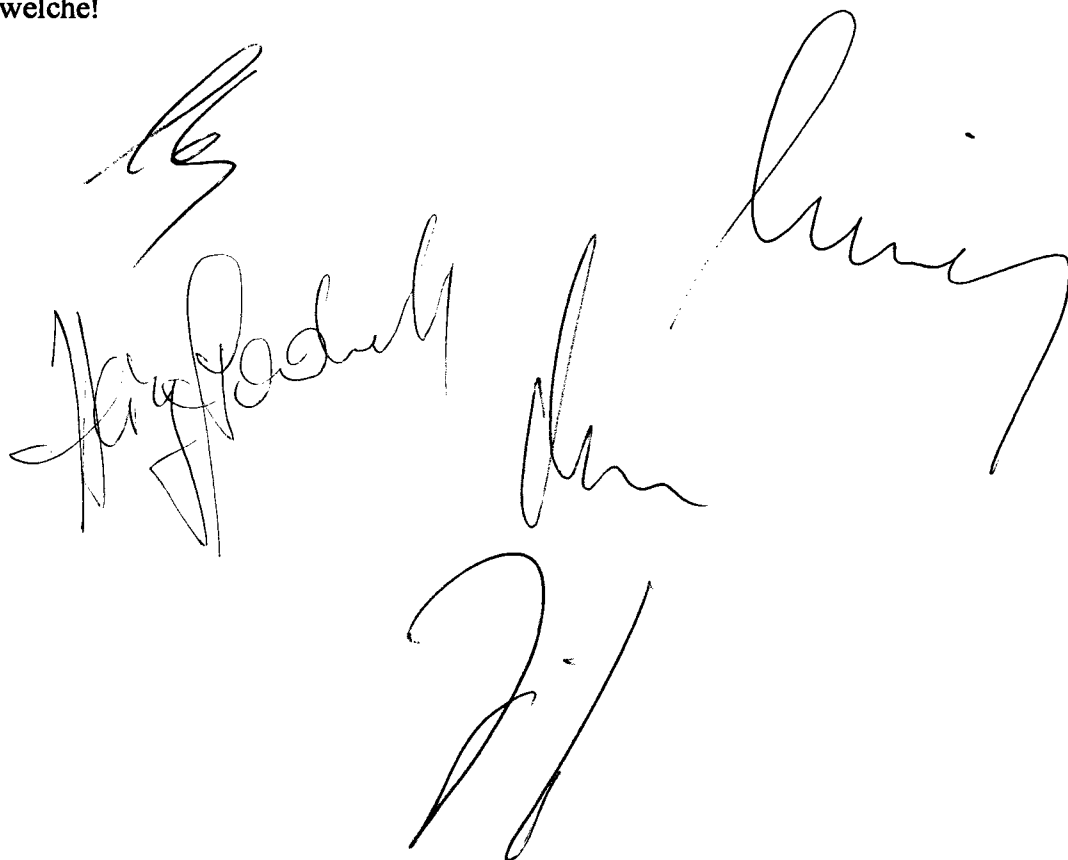
Wenn ja, bei welchen?

68. Gab es Beschwerden über die nach der EU-VO 2320/2002 etc. durchgeführten Passagierkontrollen?
Wenn ja, wie viele?
Was war Inhalt dieser Beschwerden (Aufschlüsselung der Beschwerden auf Zivilflughäfen)?
69. Gab es Beschwerden über die nach der EU-VO 2320/2002 durchgeführten Gepäckskontrollen?
Wenn ja, wie viele?
Was war Inhalt dieser Beschwerden (Aufschlüsselung der Beschwerden auf Zivilflughäfen)?
70. Wie viele Anzeigen nach dem Luftfahrtsicherheitsgesetz (LSG) (BG über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrten) mussten 2005 erstattet werden (Aufschlüsselung auf Bundesländer)?
71. Wie beurteilen Sie die zitierte Kritik der Flughafenmanager an den vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen?
72. Welche Maßnahmen hat das BMVIT nach Übermittlung der Unterlagen durch das BMI (ortsbezogene Risikobewertung) für Kleinflughäfen ergriffen?
73. Gibt es derzeit bereits Sicherheitskonzepte für alle „Kleinflughäfen“ bzw. „Flugfeldern“ (z.B. für Sportflugzeuge, Segelflugzeuge, Rettungshubschrauber etc.) oder nur ortsbezogene Risikobewertungen durch die Sicherheitsdirektionen?
Seit wann liegen die Sicherheitskonzepte vor?
74. Worin besteht der Unterschied zwischen security- und safety-revanter Sachverhalten?
75. Welche Ergebnisse erbrachten die stichprobenartigen Sicherheitskontrollen auf den kleinen Flughäfen (Flugfeldern)?
Wie viele Kontrollen wurden 2003, 2004 und 2005 durchgeführt?
Durch wen wurden diese durchgeführt?
76. Welche weiteren Maßnahmen sind noch notwendig, um die notwendigen Sicherheitskonzept für „Kleinflughäfen“ bzw. „Flugfelder“ – die von der EU-Verordnung nicht erfasst sind – in

Österreich umzusetzen bzw. durchzusetzen?

Wird es aus Sicht des BMI Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben müssen?

Wenn ja, welche!

The image shows five handwritten signatures in black ink. The signatures are written in a cursive, flowing style. The first signature is at the top left, followed by a larger one below it. To the right of the larger signature is another one, and below that is a fourth signature. The fifth signature is at the bottom center, written in a more stylized, looped manner.