

2881/AB XXI.GP

Eingelangt am: 03.12.2001

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2907/J-NR/2001, betreffend
Airport-Sicherheitslecks,
die die Abgeordneten Dietachmayr und GenossInnen am 11. Oktober 2001 an mich
gerichtet
haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Zu der vorliegenden parlamentarischen Anfrage darf einleitend festgestellt werden, dass Österreich als Mitgliedstaat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) die von diesen Organisationen ausgearbeiteten Standards und Empfehlungen im Bereich der Luftfahrtsicherheit erfüllt. Das auf den österreichischen Flughäfen vorhandene Sicherheitsniveau entspricht somit den internationalen Anforderungen bzw. ist in manchen Sicherheitsbereichen wie z.B. der Sicherheitsbehandlung von Inlandsflügen höher als in den übrigen Mitgliedstaaten der internationalen Zivilluftfahrtorganisationen. Erst dieses Jahr hat die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA in Österreich die Flughafensicherheit überprüft und hierbei Österreich ein ausgezeichnetes Zeugnis ausgestellt. Zu Beginn des nächsten Jahres wird sich der Flughafen Wien als einer der ersten europäischen Flughäfen einem - freiwilligen - Auditierungsverfahren der ECAC bzw. der Europäischen Union unterziehen.

Bedingt durch die neuartigen, in den USA begangenen Terroranschläge werden auf internationaler Ebene intensivst Maßnahmen zur Verhinderung derartiger Vorfälle erarbeitet. Im Einklang mit den übrigen Staaten wird Österreich die entsprechenden innerstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen in die Wege leiten.

Frage 1:

Sind die oben angeführten Sicherheitsbedenken richtig?

a. Falls nein, warum nicht?

Antwort:

Nein. Siehe hierzu die Ausführungen zum Motiventeil der parlamentarischen Anfrage bzw. die Beantwortung der nachfolgenden Fragen.

Frage 2:

Ist es richtig, dass die technischen Bereiche der Flughäfen "durchlässig wie ein Sieb" sind?

a. Falls ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus, um die Sicherheit zu erhöhen?

Antwort:

Nein. Generell ist zu dieser Frage festzustellen, dass sowohl in den Außen- als auch in den Innenbereichen der österreichischen Flughäfen Polizei- bzw. Gendarmeriepräsenz besteht. Am Flughafen Linz ist überdies das Bundesheer in die Objektsicherung (Umzäunung, Tore) mit eingebunden. Weiters werden von speziell geschultem Flughafensicherheitspersonal Zutritts- und Zufahrtsskontrollen zu den nicht öffentlichen Teilen der Flughäfen durchgeführt.

Technisch sind diese in den nicht-öffentlichen Teilen der Flughäfen befindlichen Bereiche z.B. durch computerunterstützte Zutrittskontrollsysteme, Computerchips enthaltende Erlaubniskarten mit dazugehörigen Lesegeräten, elektronische Türöffnungssysteme, Vereinzelnungen mit Bildverifikationsmöglichkeiten, Fingerprintlesern bzw. Videoüberwachungssysteme gesichert. Für Zulieferungen zu den technischen Bereichen stehen weiters spezielle Anmelde- und Bestätigungsverfahren in Kraft.

Frage 3:

Ist es richtig, dass man sich im Flughafenbereich ungehindert bewegen kann, falls man ein Plastikkarterl angeheftet hat und nur Touristen genau kontrolliert würden?

a. Falls ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus, um die Sicherheit zu erhöhen?

Antwort:

Nein. Das "Plastikkarterl" ist ein Identitätsausweis, auf dem neben dem Foto des Ausweisträgers auch der Name, die Firmenzugehörigkeit und die Zutrittsbereiche angeführt sind. Die Erteilung dieser Ausweise erfolgt nach strengen flughafeninternen Vorschriften. Die Karten sind weiters mit unterschiedlichen Farben für die jeweiligen Flughafenbereiche versehen. Die Inhaber der Karten dürfen sich nur in den, den jeweiligen Farben zugeordneten Bereichen aufhalten. Eine falsche Farbe (das unberechtigte Betreten eines nicht genehmigten Zutrittsbereiches) wird vom am Vorfeld eingeteilten Vorfeldaufsichtsorgan wahrgenommen und der Träger der Karte in der Folge angehalten werden. Die "Plastikkarte" enthält überdies eine komplexe Elektronik, die den Ausweisinhaber bei jeder gesicherten Türe (und bei jedem gesicherten Tor) zu den Sicherheitsbereichen identifiziert und erst dann den Zutritt zu den Bereichen freigibt.

Touristen betreten den Flughafen lediglich als Passagiere und sind entsprechend den luftfahrtrechtlichen Bestimmungen der Zivillflugplatz-Betriebsordnung vom Tragen eines speziellen Ausweises befreit. Sie müssen sich mit ihrem Ticket beim Gate ausweisen.

Frage 4:

Ist es richtig, dass es kein Problem für einen Computer-Anwender ist, mit Hilfe von Scanner und Digitalkamera so eine Plastikkarte täuschend echt zu fälschen?

a. Falls ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus, um die Sicherheit zu erhöhen?

Antwort:

Nein. Die von den österreichischen Flughäfen verwendeten Zutrittsberechtigungskarten enthalten eine komplexe Elektronik, die nur im Zusammenwirken mit den an den sicherheitsrelevanten Türen und Zutrittskontrollstellen angebrachten Lesern funktioniert. Durch die Überprüfung der Zutrittsberechtigungskarten durch das Sicherheitspersonal und die elektronische Verwaltung der Karten kann der Zutritt von Personen kontrolliert und nachvollzogen werden.

Frage 5:

Ist es richtig, dass falls man sich einmal den Code für die Türen beschafft hat, dieser überall gilt?
a. Falls ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus, um die Sicherheit zu erhöhen?

Antwort:

Nein. Die sicherheitsrelevanten Türen sind bei den meisten Flughäfen nicht mit einem Code ausgestattet, sondern in ein elektronisches bzw. computergesteuertes Sicherheitssystem integriert. Dadurch ist es möglich, Kartenträgern unterschiedliche Zeitzonen bzw. unterschiedliche Zutrittszonen zuzuteilen sowie auch Einzelberechtigungen zu erteilen. Am Flughafen Graz benötigt man zum Betreten von sicherheitsrelevanten Räumen neben der Code-Karte eine Erlaubniskarte und einen Schlüssel.

Frage 6:

Ist es richtig, dass die Computerräume der Großflughäfen ein Risiko sind, weil sie immer offen stehen, da Rechner aller Airlines drin sind und Personen ungehindert hinein- und hinausgehen können?

a. Falls ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus, um die Sicherheit zu erhöhen?

Antwort:

Nein. Flughäfen betreiben EDV-Anlagen für das eigene Unternehmen und nicht für Airlines. Betreffend die Zutrittssicherung für die EDV-Räumlichkeiten bestehen entsprechende Sicherheitskonzepte, wonach der Zutritt zu den Computerräumen nur für das EDV-Fachpersonal ungehindert möglich ist. Weiters sind die EDV-Räume grundsätzlich stets verschlossen bzw. durch ein elektronisches Türöffnungs- bzw. Türschließsystem gesichert.

Frage 7:

Ist es richtig, dass die Kontrollen viel zu stark auf die Gates zwischen den Check-in-Schaltern und der Wartezone konzentriert sind?

a. Falls ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus, um die Sicherheit zu erhöhen?

Antwort:

Nein. Auf den Flughäfen erfolgt der Check-In-Vorgang in den Abflughallen. In diesen Bereichen sorgen sowohl die Sicherheitsbehörden als auch speziell geschulte Flughafenmitarbeiter für die Sicherheit der Menschen. Nach dem Eincheckvorgang begibt sich der Fluggast in den Transitbereich, in den er nur Einlass findet, wenn er bei der Bordkartenkontrollstelle seine gültige Bordkarte einem Kontrollorgan des Flughafens vorgewiesen hat. Im Transitbereich gibt es je nach der Bauweise der Flughäfen verschiedene Möglichkeiten, um zum Abfluggate zu gelangen. Dementsprechend sind auch die Sicherheitskontrollen entweder als zentrale Sicherheitskontrollen für mehrere Gates oder als Sicherheitskontrollen an den einzelnen Gates organisiert. Grundsätzlich hat sich jeder Passagier, der in ein Gate Einlass begehrt, einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen. Die Sicherheitskontrollen werden auf den österreichischen Flughäfen nach den Vorgaben und unter der Aufsicht des Bundesministeriums für Inneres von der Exekutive selbst oder von Unternehmen durchgeführt, die gemäß dem Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen mit der Durchführung der Sicherheitskontrollen beauftragt worden sind.

Im Zusammenhang mit der gegenständlichen Frage muss ausdrücklich darauf aufmerksam

gemacht werden, dass in allen sicherheitssensiblen Bereichen der österreichischen Flughäfen eine ständige Präsenz der Sicherheitsbehörden gegeben ist. Am Flughafen Linz ist überdies das Bundesheer in die Objektsicherung eingebunden.

Frage 8:

Ist es richtig, dass für den Massentourismus eine Show abgezogen wird, aber kein Terrorist so blöd wäre und mit der Waffe oder Sprengsatz durch den Metalldetektor marschiert?

a. Falls ja, wo befinden sich die "Schwachpunkte" der österreichischen Flughäfen und was unternehmen Sie gegen diese?

Antwort:

Nein. Bezüglich der Beantwortung dieser Frage verweise ich auf die Ausführungen zum Motiventeil der parlamentarischen Anfrage bzw. auf die Beantwortung der übrigen Fragen.

Frage 9:

Ist es richtig, dass die beim Check-in-Schalter abgegebenen Gepäckstücke üblicherweise nicht kontrolliert werden?

a. Falls ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus, um die Sicherheit der Passagiere zu erhöhen?

Antwort:

Nein. Abgegebene Gepäckstücke werden entsprechend den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtorganisationen im international üblichen Ausmaß sicherheitsbehandelt. Hierbei kommen als Screeningmethoden insbesondere die Handdurchsuchung der Gepäckstücke, die Durchsuchung der Gepäckstücke mit Sprengstoffhunden und Röntgenuntersuchungen in Betracht. Das eingetragene Reisegepäck für Flüge, die von den Sicherheitsbehörden als riskant eingestuft wurden, wird überdies bereits jetzt schon zu 100% gescreent. Dies ist darüberhinaus auch dann der Fall, wenn eine Airline diese Vorgangsweise ausdrücklich wünscht.

Frage 10:

Ist es richtig, dass erst bis 2003 alle österreichischen Flughäfen mit Sprengstoffdetektoren ausgerüstet werden?

a. Falls ja, wie wollen Sie bis dahin verhindern, dass z.B. Bomben über die Gepäckstücke in die Flugzeuge geraten?

Antwort:

Die ECAC-Mitgliedstaaten haben beschlossen bis zum Jahre 2003 für alle Flüge 100%-Hold Baggage Screening einzuführen. Zur Erreichung dieses Zieles wurde ein von der Weiterentwicklung der technischen Standards der Durchleuchtungsgeräte sowie von den baulichen Gegebenheiten auf den Flughäfen der Mitgliedstaaten abhängiger Stufenplan vereinbart. Österreich liegt bezüglich der Realisierung dieses Stufenplanes in dem von der ECAC vorgegebenen Zeitplan. Ansonsten verweise ich auf die Beantwortung der Frage 9.