

1985/AB XXII. GP

Eingelangt am 07.09.2004

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für VERKEHR, INNOVATION und TECHNOLOGIE

Anfragebeantwortung



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. 9.500/0003-I/CS3-2004 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 6. Sep. 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2027/J-NR/2004 betreffend Sicherheit in der Zivilluftfahrt - Sicherheit auf Flughäfen und Flugfeldern, die die Abgeordneten Mag. Maier und GenossInnen am 9. Juli 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu dem im Motiventeil ausgesprochenen Vorwurf, die Anfragebeantwortungen des BMI und meines Ressorts bezüglich des Nationalen Sicherheitsprogrammes für die Luftfahrt darf ich anmerken, dass ich keinen Widerspruch zwischen den Beantwortungen 59/AB XXII.GP (bmvit) und 196/AB XXII.GP (BMI) erkennen kann.

So wurde von mir mitgeteilt, dass das Sicherheitskonzept beim BMI in Ausarbeitung stünde (zu Frage 1), Herr Bundesminister Strasser hat in seiner Beantwortung ausgeführt, dass das

Sicherheitskonzept in Absprache mit meinem Ressort in Ausarbeitung wäre. Auch ich habe in meiner Beantwortung zu Frage 6 darauf hingewiesen, dass in Angelegenheiten betreffend den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluffahrt jeweils das Einvernehmen mit dem bmvit herzustellen ist.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Frage 1:

Welche Auswirkungen hat die Abänderung der Verordnung 2320/2002 auf Österreich? Welche konkreten Maßnahmen müssen nun veranlasst werden? Sind weitere europäische Auflagen und Regelungen zu erwarten? Wenn ja, welche?

Antwort:

Davon sind Erleichterungen für die allgemeine Luftfahrt auf den internationalen Flughäfen zu erwarten.

Die Errichtung von Zutrittskontrollen zum abgegrenzten Bereich der allgemeinen Luftfahrt sind jetzt zu veranlassen.

Weitere Abänderungen bestehender sowie die Neufassung von Verordnungen sind bereits auf der Tagesordnung zukünftiger Sitzungen des Regelungsausschusses gem. Artikel 9 der Verordnung Nr. 2320/2002, insb. eine Verordnung für Verfahren zur Beurteilung von Flughäfen in Drittstaaten (Artikel 10 der Verordnung Nr. 2320/2002) sowie technische Spezifikationen von Kontrollgeräten; Verfahren zur Überprüfung von Fahrzeugen, die den Sicherheitsbereich oder den sensiblen Teil befahren und Verfahren zur Kontrolle von Bordverpflegung und Reinigungsdiensten.

Frage 2:

Welche Ressorts, Behörden und sonstigen Institutionen (Einrichtungen) wurden von Ihnen mit der Erarbeitung des nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluffahrt (Art. 5 EU-VO Nr. 2320/2002) beauftragt bzw. befasst?

Antwort:

Mit der Ausarbeitung des nationalen Sicherheitsprogrammes für die Zivilluffahrt waren das bmvit, BMI, BMF, BMLV, die für die 6 internationalen Flughäfen zuständigen Sicherheitsbehörden und Exekutivkörper sowie die jeweiligen Flughafenbetriebsgesellschaften, die an diesen Flughäfen tätigen Sicherheitsfirmen, die Sicherheitsdirektionen, Austro Control, Austrian Airlines, Catering Airest, sowie die Post AG befasst.

Frage 3:

Welche Behörde ist nun für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluffahrt zuständig und verantwortlich?

Antwort:

Gemäß §134a des LFG vom 21. August 2003 (73. Bundesgesetz aus 2003) ist das bmvit für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des nationalen Sicherheitsprogrammes für die Zivilluffahrt zuständig und verantwortlich.

Frage 4:

Inwieweit ist in diese Behörde neben dem BMVIT das BMI und das BMLV eingebunden?

Antwort:

Das BMI wird in das Qualitätskontrollprogramm inklusive Mängelbehebungsprogramm eingebunden.

Frage 5:

Wie viele Personen umfasst diese Behörde? Welches Budget ist für diese Behörde im Jahr 2003 und 2004 vorgesehen (Ersuche um Bekanntgabe der Budgetposten)?

Antwort:

Das Qualitätskontrollprogramm soll einen Mitarbeiterstand von 3 Personen umfassen, das bmvit verfügt über 2 Personen, die sich der Luftfahrtsicherheit (Security) widmen.

Mit einem Schreiben des BMVIT wurde die ACG beauftragt, die angeführten 3 Personen aufzunehmen. Die Verrechnung der Kosten für diese 3 Mitarbeiter erfolgt über den Rahmenvertrag zwischen BMVIT und ACG. Die Summe für alle Tätigkeiten, die von der ACG im Auftrag des BMVIT durchgeführt werden, ist in diesem Rahmenvertrag mit 12, 8 Millionen € pro Jahr veranschlagt und enthält auch die Kosten für diese 3 Mitarbeiter.

Frage 6:

Muss das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluffahrt vom Nationalrat beschlossen werden? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Das Nationale Sicherheitsprogramm ist weder ein Gesetz noch eine Verordnung, eine Beschlussfassung durch den Nationalrat erübrigt sich daher.

Frage 7:

Wenn nicht der Nationalrat, wer beschließt bzw. hat dann das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluffahrt beschlossen?

Antwort:

Das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluffahrt wurde vom Nationalen Zivilluffahrt-Sicherheitskomitee beschlossen.

Fragen 8 und 9:

Liegt das nationale Qualitätssicherheitsprogramm für die Sicherheit der Zivilluffahrt bereits vor?

Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, seit wann?

Antwort:

Das nationale Qualitätssicherheitsprogramm für die Sicherheit der Zivilluffahrt liegt seit 17. Juli 2003 vor.

Frage 10:

Wenn ja, welche Ergebnisse erbrachten die regelmäßigen Kontrollen durch die zuständige Behörde?

Antwort:

Das Qualitätskontrollprogramm beginnt seine operative Tätigkeit erst im Oktober 2004, daher können derzeit noch keine konkreten Ergebnisse vorgelegt werden.

Fragen 11 und 12:

Liegen die eigenen Sicherheitsprogramme der einzelnen Zivilflughäfen, die dem Nationalen Sicherheitsprogramm zu entsprechen haben, vor?

Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, seit wann?

Antwort:

Ja, diese liegen bereits seit Beginn des Jahres 2004 vor.

Frage 13:

Wenn ja, wie erfolgt durch die zuständige Behörde die Überwachung? Welche Kontrollmaßnahmen werden bzw. wurden bereits vorgenommen?

Antwort:

Gemäß Qualitätskontrollprogramm werden Sicherheitsaudits (Prüfung aller Aspekte von Sicherheitsmaßnahmen), Inspektionen (Prüfung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen), Untersuchungen (Überprüfung eines Sicherheitsvorfalls), Erhebungen (Bewertung der operativen Maßnahmen zur Feststellung der Sicherheitsanforderungen) und Tests (Erprobung von Maßnahmen für die Luftsicherheit) durchgeführt. Wie bereits oa. beginnen die operativen Kontrollmaßnahmen mit Oktober 2004.

Frage 14:

Liegt bereits das innerstaatliche Fortbildungsprogramm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, seit wann?

Antwort:

Ja, dieses liegt seit 17. April 2003 vor.

Frage 15 und 16:

Welche Budgetmittel stehen 2004 dafür zur Verfügung (Ersuche um Angabe der Budgetposition)?

Welche Budgetmittel wurden dafür 2003 aufgewandt?

Antwort:

Dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stehen bzw. standen 2003 für dieses Programm keine Budgetmittel zur Verfügung.

Fragen 17 und 18:

Werden in Österreich Maßnahmen angewandt, die unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts strenger sind, als die Maßnahmen dieser zitierten Verordnung?

Wenn ja, in welchen Bereichen?

Antwort:

Nein.

Frage 19:

Wurden bereits durch die Kommission Inspektionen einschließlich einer geeigneten Stichprobe von österreichischen Flughäfen durchgeführt (Art. 7 Abs. 2)?

Antwort:

Ja, und zwar im März 2004.

Fragen 20 und 21:

Wenn ja, bei welchen Flughäfen wurden Mängel festgestellt? Wurden diese Mängel behoben?

Welche Flughäfen waren von der Inspektion betroffen?

Antwort:

Bei der zu Frage 19 angeführten Inspektion wurden am Flughafen Wien Mängel festgestellt. Das Verkehrsressort hat daraufhin umgehend Mängelbehebungsprogramme von den Luftfahrtunternehmen eingefordert.

Fragen 22 und 23:

Sind die Inspektionsberichte und die Antwort Österreichs (Art. 7 Abs. 4) dem Nationalrat bzw. den Mitgliedern des Nationalrates zugänglich?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Nein. Die Berichte sind vertraulich.

Fragen 24 und 25:

Wurden Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung gegenüber Österreich bzw. einzelnen Flughafenbetreibern erlassen (Art. 12)?

Wenn ja, worin bestanden diese?

Antwort:

Nein.

Fragen 26 und 27:

Sind für das Nationale Sicherheitsprogramm alle Verordnungen, Praktiken und Verfahren erlassen und durchgeführt worden, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt im österreichischen Hoheitsgebiet zu gewährleisten?

Wenn nein, warum nicht? Welche sind noch ausständig?

Antwort:

Wie bereits zu Frage 6 ausgeführt, wurde das Nationale Sicherheitsprogramm nicht als Gesetz oder Verordnung erlassen.

Fragen 28 bis 48, 51, 70 bis 76 sowie 79 bis 80:

Wie viele Polizeieinsatzstellen (PEST-Einheiten) gibt es auf Österreichs Zivilflughäfen? Wie ist der systemisierte Personalstand bei den einzelnen Polizeieinsatzstellen auf den Zivilflughäfen mit Stichtag 30.06.2004 (Aufschlüsselung der Personalstände auf die einzelnen Zivilflughäfen)?

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?

Wenn ja, wie lauten diese (Ersuche um Bekanntgabe im Wortlaut)?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Personalstände bzw. Mindeststände an SW-Beamten und welche Maßnahmen sind aus Sicht des Ressorts auf Österreichs Zivilflughäfen notwendig, um die Vorgaben der zit. EU VO und weiteren europäischen Vorgaben zur Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu erfüllen?

Gab bzw. gibt es Personalprobleme bei diesen Einheiten durch den sogenannten Überstundenerlass bzw. die linearen Personaleinsparungen des BMI?

Welche Mindeststände an Sicherheitswachebeamten (Polizeieinsatzstellen) sind an Österreichs Zivilflughäfen derzeit festgelegt (Ersuche um Aufschlüsselung der jeweiligen Mindeststände der Polizeieinsatzstellen für die einzelnen österreichischen Zivilflughäfen sowohl für Tag als auch für den Nachtdienst)?

Wie viele Überstunden sind bei den Polizeieinsatzstellen 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004 (Stichtag 30.06.2004) angefallen (Aufschlüsselung auf Jahre und Überstunden der einzelnen Einheiten nach den zuständigen BuPoIDionen)?

Wie viele Greko-Einheiten (Kriminalbeamte) gibt es auf Österreichs Zivilflughäfen?

Wie viele Kriminalbeamte (Greko) sind den österreichischen Zivilflughäfen zur Grenz- und Passkontrolle etc. zugeteilt (Aufschlüsselung auf einzelne Einheiten bzw. Zivilflughäfen)?

Gibt es von Ihnen bzw. Ihrem Ressort unmittelbar klare Weisungen, Erlässe etc. an die jeweils zuständigen Bundespolizeidirektionen bzw. Greko Einheiten?

Wenn ja, wie lauten diese (Ersuche um Bekanntgabe im Wortlaut)?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Personalstände bzw. Mindeststände der bei den Grenzkontrollstellen und welche Maßnahmen sind notwendig, um die Vorgaben der EU VO und weiteren europäischen Vorgaben zur Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu erfüllen?

Gab bzw. gibt es Personalprobleme durch den sogenannten Überstundenerlass bzw. durch die linearen Personaleinsparungen durch das BMI?

Welche Mindeststände sind für Greko-Einheiten an Österreichs Zivilflughäfen derzeit festgelegt (Ersuche um Aufschlüsselung der jeweiligen Mindeststände der Greko-Einheiten für die einzelnen österreichischen Zivilflughäfen sowohl für den Tag- als auch für den Nachtdienst)?

Wie viele Überstunden sind bei diesen Greko-Einheiten 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004 (Stichtag 31.05.2004) angefallen (Aufschlüsselung auf Jahre und Überstunden der einzelnen Einheiten der zuständigen BuPoIDionen)?

Wie viele SKO-Einheiten gibt es in Österreich (Aufschlüsselung Auf Bundesländer und Wachkörper)?

Welche sind davon unmittelbar an Flughäfen stationiert?

Welche Aufgaben kommen dem BVT bzw. den einzelnen LVT's zur Sicherung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu?

Wie erfolgt die Zusammenarbeit der Behörde bzw. des LVT mit den einzelnen Exekutiv-Einheiten vor Ort?

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?

Wie oft wurden 2003 und 2004 bei den Sicherheitskontrollen – gleichgültig von wem durchgeführt – verbotene Gegenstände (i.S. der Anlage) beschlagnahmt (Ersuche um Auflistung auf Jahre und Flughäfen)?

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

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 2004 budgetiert (Ersuche um Bekanntgabe der Budgetposition)?

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

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

Wie wird konkret die gesetzlich vorgeschriebene Verlässlichkeit der MitarbeiterInnen der beauftragten Sicherheitsunternehmen auf Zivilflughäfen überprüft (Aufschlüsselung der konkreten Überprüfungsmaßnahmen)?

Welche Befähigungszeugnisse muss das Sicherheitspersonal besitzen (Punkt 12.2.3 der Anlage)?

Welche Ergebnisse erbrachten die stichprobenartigen Sicherheitskontrollen auf den kleinen Flughäfen (Flugfeldern)? Wie viele Kontrollen wurden 2003 und 2004 durchgeführt? Durch wen wurden diese durchgeführt?

Welche legislativen Maßnahmen sind noch notwendig, um ein Sicherheitskonzept für "Kleinflughäfen" bzw. "Flugfelder" – die von der EU-Verordnung nicht erfasst sind – in Österreich umzusetzen bzw. durchzusetzen?

Antwort:

Die Beantwortung dieser Fragen fällt in den Zuständigkeitsbereich des Herrn Bundesministers für Inneres.

Frage 49:

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 (Pkt. 2 der Anlage)? Wer ist für die "Flughafensicherheit"

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

Antwort:

Was die Zugangskontrolle betrifft, so obliegt gemäß Nationalem Sicherheitsprogramm die Durchführung der Sicherheitskontrollen zu den Sicherheitsbereichen dem BM.I

Die Durchführung der Zugangskontrolle (Überprüfung der Erlaubniskarte) obliegt dem jeweiligen Flugplatzhalter.

Die Durchsuchung von Personal, von mitgeführten Gegenständen und von Fahrzeugen sowie der Objektschutz und Streifengänge obliegen gemäß Nationalem Sicherheitsprogramm den Sicherheitsbehörden und beauftragten Unternehmen.

Frage 50:

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?

Antwort:

Diese Angelegenheit fällt in den Zuständigkeitsbereich der österreichischen Sicherheitsbehörden.

Frage 52:

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?

Antwort:

Technik- und Instandhaltungsbereiche werden durch Umzäunung, elektronische Überwachung, Bestreifung durch ACG, VIE und Exekutive innen und außen sowie Videoüberwachung geschützt.

Zur Abwehr von Anschlägen wurden strengere Zutrittskontrollmaßnahmen durch örtliche Betreiberunternehmen und Exekutive sowie die gemäß Sicherheitsstufenplan konkreten Maßnahmen der oben zitierten Organisationen verfügt.

Frage 53:

Wird die "Sicherheit von Luftfahrzeugen" (Luftfahrzeugdurchsuchung 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?

Antwort:

Für die Sicherheit von Luftfahrzeugen sind gemäß Verordnung Nr. 622/2003 die Luftfahrtunternehmen verantwortlich.

Fragen 54 bis 56:

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?

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 Flughafenbetreiber oder privater Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

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?

Antwort:

Gemäß Punkt 3 der Anlage der Verordnung Nr. 2320/2003 und Punkt 3 der Anlage der Verordnung Nr. 622/2003 sind dafür die Luftfahrtunternehmen verantwortlich.

Frage 57:

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?

Antwort:

Die gesamte Kontrolle von „Fluggästen und Handgepäck“ werden von Sicherheitsbehörden und beauftragten Unternehmen vorgenommen, also auch die Kontrolle von Diplomaten. Die Trennung von Fluggästen wird durch bauliche und strukturelle Maßnahmen bewirkt.

Frage 58:

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?

Antwort:

Die Zuordnung von aufgegebenem Gepäck wird von den Luftfahrtunternehmen nach Annahme des Gepäcks vorgenommen.
Der Schutz von aufgegebenem Gepäck obliegt den Luftfahrtunternehmen.
Für die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck sind die Sicherheitsbehörden und beauftragten Unternehmen verantwortlich

Frage 59:

Ist auf Österreichs Zivilflughäfen die notwendige technische Ausstattung zur Kontrolle von aufgegebenem Gepäck vorhanden (Punkt 5.2. der Anlage)? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ja.

Frage 60:

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 (inklusive dieser Abfertigungsgebäude) zuständig?

Antwort:

Diese Kontrolle wird von reglementierten Beauftragten durchgeführt.

Frage 61:

Wie viele reglementierte Beauftragte sind auf Österreichs Zivilflughäfen dafür benannt, zugelassen oder anerkannt (Aufschlüsselung auf Zivilflughäfen)?

Antwort:

Bisher wurden 13 reglementierte Beauftragte vom bmvit per Bescheid zugelassen, wobei reglementierte Beauftragte prinzipiell mehrere Zivilflughäfen mit Luftfracht beliefern können.

Frage 62:

Welche Probleme gab es bislang mit Fracht-, Kurier- und Expresssendungen?
Welche Zivilflughäfen waren betroffen?

Antwort:

Bisher gab es keine nennenswerten Probleme mit Fracht-, Kurier- und Expresssendungen auf den österreichischen Zivilflughäfen.

Frachtspezifische Kontrollgeräte gibt es auf den Bundesländerflughäfen. Es wird jedoch angemerkt, dass die Mehrzahl der Spediteure am Status des reglementierten Beauftragten nicht interessiert ist.

Frage 63:

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?

Antwort:

Die Kontrolle der Post wird von Sicherheitsunternehmen durchgeführt,
Die Operatoren benötigen eine 6-monatige Praxis sowie den 2-tägigen Cargokurs inklusive der Abschlussprüfung.

Frage 64:

Wie viele und welche reglementierte Postbehörden/-verwaltungen wurden durch die zuständige Behörde benannt, zugelassen oder anerkannt?

Antwort:

Lediglich die Post AG ist als reglementierte Postbehörde-/verwaltung zugelassen.

Frage 65:

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?

Antwort:

Die Luftfahrtunternehmen sind für die Kontrolle von Post und ihrem eigenen Material selbst verantwortlich.

Frage 66:

Ist es richtig, dass die Sicherheitskontrolle von "Bordverpflegung und Bordvorräten" von dem für die Luftfahrtunternehmen tätigen Lieferanten vorgenommen werden muss (Punkt 9 der Anlage)? Wenn ja, sind die notwendigen Sicherheitsbeauftragten dieser bestellt?

Antwort:

Ja, die Sicherheitsbeauftragten sind im Sicherheitsprogramm ihrer Unternehmen namhaft zu machen und werden dann per Bescheid des bmvit bestellt.

Frage 67:

Sind hinsichtlich der Kontrolle von „Reinigungsdiensten und Reinigungsartikel für Luftfahrtunternehmen“ (Sicherheitskontrollen etc.) die entsprechenden Sicherheitsbeauftragten bestellt worden im Sinne dieser Verordnung? Nach welchen Kriterien erfolgt die Zuverlässigkeitskontrolle im Sinne dieser Verordnung (Punkt 10 der Anlage)? Welche Ausbildung benötigen Sicherheitsbeauftragte?

Antwort:

Ja, die Sicherheitsbeauftragten wurden im Sicherheitsprogramm ihrer Unternehmen namhaft gemacht und werden dann per Bescheid des bmvit bestellt.

Zuverlässigkeitskontrollen für Kontrollorgane erfolgen mittels 5-jähriger Überprüfung durch das BMI, bei anderem Personal mittels Strafregisterbescheinigungen und Überprüfungen durch den Arbeitgeber.

Diese Sicherheitsbeauftragten haben die gleiche Ausbildung wie die Sicherheitsbeauftragten von reglementierten Beauftragten (16 stündiger Kurs).

Frage 68:

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

Antwort:

Gemäß Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen § 3 Absatz (3) werden die Sicherheitskontrollen für die Allgemeine Luftfahrt von den Sicherheitsbehörden vorgenommen.

Frage 69:

Liegt das nationale Schulungsprogramm für Luftsicherheit bereits vor? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, seit wann?

Antwort:

Ja, siehe auch meine Beantwortung des Fragepunktes 14.

Frage 77:

Gibt es derzeit bereits ein Sicherheitskonzept für alle "Kleinflughäfen" bzw. "Flugfelder" (z.B. für Sportflugzeuge, Segelflugzeuge, Rettungshubschrauber etc.) ? Wenn ja, seit wann? Haben die Sicherheitsdirektionen die entsprechenden Sicherheitskonzepte bereits erstellt? Wenn nein, weshalb nicht? Fehlen dafür noch immer die gesetzlichen Grundlagen?

Antwort:

Diese Angelegenheit fällt in die federführende Zuständigkeit des BMI. Das bmvit ist zwar in die Erstellung eingebunden, doch ersuche ich sie, diese Frage an den Herrn Bundesminister Strasser zu richten.

Frage 78:

Wie viele derartiger "Kleinflughäfen" bzw. "Flugfelder" gibt es zur Zeit in Österreich (Aufschlüsselung der jeweiligen Standorte)?

Antwort:

Ich verweise auf meine Ausführungen zu Fragepunkt 2 samt Beilagen der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 33/J-NR/2003 vom 21. März 2003.

Frage 81:

Haben Sie hinsichtlich eines Sicherheitskonzeptes für "Kleinflughäfen" bzw. "Flugfelder" mit den neuen Mitgliedsstaaten bzw. der Schweiz Kontakt aufgenommen? Wenn nein, weshalb nicht? Wenn Ja, wann und was wurde dabei vereinbart?

Antwort:

Die Schweiz sowie die neuen Mitgliedstaaten sind im Regelungsausschuss gemäß Artikel 9 Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 vertreten, gesonderte Kontakte sind daher nicht erforderlich.

Frage 82:

Wann werden alle Sicherheitskonzepte für alle Kleinflughäfen bzw. Flugfelder in Österreich vorliegen?

Antwort:

Erst nach Vorliegen einer Analyse durch das BMI, welche österreichischen Flugfelder im Sinne der (EG) Nr. 2320/2002 als Kleinflughäfen zu betrachten sind, kann eine diesbezügliche Aussage getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen