

ANFRAGE

**der Abgeordneten Mag. Maier
und GenossInnen
an den Bundesminister für Inneres**

betreffend "Sicherheit in der Zivilluftfahrt – Sicherheit auf Zivilflughäfen und Flugfeldern"

In der VO (EG) Nr. 2620/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.12.2002 wurden gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt festgelegt. Diese VO ist bereits am 19.1.2003 in Kraft getreten. Hauptziel dieser VO ist die Festlegung und Durchführung zweckdienlicher Vorschriften auf Gemeinschaftsebene zur Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe in die zivile Luftfahrt, darüber hinaus soll eine Grundlage für eine gemeinsame Auslegung der einschlägigen Bestimmungen des Abkommens von Chicago geschaffen werden. Die gemeinsamen grundlegenden Normen für Sicherheitsmaßnahmen in Luftverkehr stützen sich auf die derzeit geltenden Empfehlungen des Dokuments 30 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz und sind im „Anhang“ niedergelegt (Art. 4).

Dieser Anhang enthält die Begriffsbestimmungen, Regelungen für die Flughafensicherheit, die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggäste und Handgepäck, das aufgegebene Gepäck, Fracht, Kurier- und Expresssendungen, Post, Post und Material von Luftfahrtunternehmen, Bordverpflegung und Bordvorräte von Luftfahrtunternehmen, Reinigungsdienste und Reinigungsartikel für Luftfahrtunternehmen, Allgemeine Sicherheit, Einstellung und Schulung von Personal sowie Leitlinien für die Ausrüstung.

Diese gemeinsamen Normen und die dazu erlassenen Maßnahmen sind wesentlicher Teil des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt.

Die Verordnung (EG) Nr. 622/2003 der Kommission vom 4.April 2003 legt Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit fest. Danach sollten die im Anhang festgelegten Maßnahmen geheim bleiben und nicht veröffentlicht werden.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 849/2004 des europäischen Parlaments und des Rates vom 29.April 2004 wurde die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 geändert.

Die Anfragebeantwortungen 59/AB XXII.GP (BMVIT) und 196/AB XXII.GP (BMI) haben auf zahlreiche diesbezüglicher Fragen keine klare Antwort ergeben. Sie waren teilweise auch widersprüchlich. Fragen, die beispielsweise die Sicherheit auf „Flugfelder“ betrafen, konnten zum Teil überhaupt nicht beantwortet befriedigend werden. Das nationale Sicherheitsprogramm liegt nach Auskunft des BMI seit 19. April 2003 vor.

Trotz dieser klaren europäischen Regelungen werden international immer wieder Sicherheitsdefizite und unerträgliche Sicherheitslücken auf Zivilflughäfen bekannt.

- Weil der deutsche Bundesgrenzschutz über zu wenig Personal verfügt, fielen am Flughafen München viele Sicherheitskontrollen aus. Terroristen könnten so ungehindert einreisen. So würden täglich Hunderte von Einreisenden aus Nicht-EU-Staaten überhaupt nicht kontrolliert oder deren Pässe nur oberflächlich angeschaut, ergaben Ende Februar 2004 Recherchen des ARD-Magazins „Report München“ und des Bayerischen Rundfunks. Zum Teil gebe es bis zu fünf Stunden am Tag überhaupt keine Kontrollen. Illegale könnten damit ebenso unkontrolliert einreisen wie gesuchte Terroristen oder Mafia-Mitglieder.
- Sicherheitsmängel gibt es auch auf Kanadas Flughäfen: Trotz des milliardenschweren Anti-Terror-Programms der Regierung hat ein Prüfbericht in Kanada schwere Sicherheitsmängel festgestellt. Vor allem durch schlechte Zusammenarbeit der Behörden bestünden auf Kanadas Flughäfen und an den Grenzen Sicherheitslücken, hieß es in einem Bericht am 31.03.2004.
- Zuletzt der Bericht in Frontal 21 vom 08.06.2004. Nachgewiesen wurde u.a. dass am Flughafen Frankfurt Diebstähle organisiert stattfinden und private Personen unbefugt in die höchsten Sicherheitsbereiche gelangten, trotz einem bestehenden Sicherheitskonzepts. Das Hauptproblem wurde von den Testern in der Zugangskontrolle durch private Sicherheitsunternehmen gesehen. Wirtschaftliche Überlegungen hätten in Frankfurt überdies Vorrang vor bestehenden Sicherheitskonzepten.

Auch das österreichische Innenministerium hat private Sicherheitsunternehmen mit Aufgaben zur Flughafensicherheit beauftragt. Für Österreich stellt sich überdies die Frage, ob aufgrund der Personaleinsparungen und Reduzierung der Mindeststände im Exekutivbereich die europäischen Sicherheitsauflagen für die Zivilluftfahrt überhaupt erfüllt werden können.

Aufgrund nicht klarer und nachvollziehbarer Zuständigkeiten wird diese Anfrage gleichlautend an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie an den Bundesminister für Inneres gerichtet.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Inneres nachstehende

Anfrage

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?
2. Welche Ressorts, Behörden und sonstigen Institutionen (Einrichtungen) wurden von Ihnen mit der Erarbeitung des nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt (Art 5 EU-VO Nr. 2320/2002) beauftragt bzw. befasst?
3. Welche Behörde ist nun für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt zuständig und verantwortlich?

4. Inwieweit ist in diese Behörde neben dem BMVIT, das BMI und das BMLV eingebunden?
5. Wie viele Personen umfasst diese Behörde? Welches Budget ist für diese Behörde im Jahr 2003 und 2004 vorgesehen (Ersuche um Bekanntgabe der Budgetposten)?
6. Muss das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt vom Nationalrat beschlossen werden?
Wenn nein, weshalb nicht?
7. Wenn nicht der Nationalrat, wer beschließt bzw. hat dann das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt beschlossen?
8. Liegt das nationale Qualitätssicherheitsprogramm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt bereits vor?
9. Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, seit wann?
10. Wenn ja, welche Ergebnisse erbrachten die regelmäßigen Kontrollen durch die zuständige Behörde?
11. Liegen die eigenen Sicherheitsprogramme der einzelnen Zivilflughäfen, die dem Nationalen Sicherheitsprogramm zu entsprechen haben, vor?
12. Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, seit wann?
13. Wenn ja, wie erfolgt durch die zuständige Behörde die Überwachung? Welche Kontrollmaßnahmen werden bzw. wurden bereits vorgenommen?
14. Liegt bereits das innerstaatliche Fortbildungsprogramm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, seit wann?
15. Welche Budgetmittel stehen 2004 dafür zur Verfügung (Ersuche am Angabe der Budgetposition)?
16. Welche Budgetmittel wurden dafür 2003 aufgewandt?
17. Werden in Österreich Maßnahmen angewandt, die unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts strenger sind, als die Maßnahmen dieser zitierten Verordnung?
18. Wenn ja, in welchen Bereichen?
19. Wurden bereits durch die Kommission Inspektionen einschließlich einer geeigneten Stichprobe von österreichischen Flughäfen durchgeführt (Art 7 Abs. 2)?
20. Wenn ja, bei welchen Flughäfen wurden Mängel festgestellt? Wurden diese Mängel behoben?

21. Welche Flughäfen waren von der Inspektion betroffen?
22. Sind die Inspektionsberichte und die Antwort Österreichs (Art 7 Abs. 4) dem Nationalrat bzw. den Mitgliedern des Nationalrates zugänglich?
23. Wenn nein, warum nicht?
24. Wurden Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung gegenüber Österreich bzw. einzelnen Flughafenbetreiber erlassen (Art 12)?
25. Wenn ja, worin bestanden diese?
26. Sind für das Nationale Sicherheitsprogramm alle Verordnungen, Praktiken und Verfahren erlassen und durchgeführt worden, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt im österreichischen Hoheitsgebiet zu gewährleisten?
27. Wenn nein, warum nicht? Welche sind noch ausständig?
28. 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)?
29. 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?
30. Wenn ja, wie lauten diese (Ersuche um Bekanntgabe im Wortlaut)?
31. Wenn nein, warum nicht?
32. Welche Personalstände bzw. Mindeststände an SW-Beamten und welche Maßnahmen sind aus Sicht des Ressort auf Österreichs Zivilflughäfen notwendig, um die Vorgaben der zit. EU VO und weiteren europäischen Vorgaben zur Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu erfüllen?
33. Gab bzw. gibt es Personalprobleme bei diesen Einheiten durch den sogenannten Überstundenerlass bzw. die linearen Personaleinsparungen des BMI?
34. Welche Mindeststände an Sicherheitswachebeamten (Polizeieinsatzstellen) sind an Österreichs Zivilflughäfen derzeit festgelegt (Ersuche um Aufschlüsselung der jeweiligen Mindeststände der Polizeisatzstellen für die einzelnen österreichischen Zivilflughäfen sowohl für Tag als auch für den Nachtdienst)?
35. 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 BuPolDionen)?
36. Wie viele Greko-Einheiten (Kriminalbeamte) gibt es auf Österreichs Zivilflughäfen?

37. Wie viele Kriminalbeamte (Greko)sind den österreichischen Zivilflughäfen zur Grenz- und Passkontrolle etc. zugeteilt (Aufschlüsselung auf einzelne Einheiten bzw. Zivilflughäfen)?
38. Gibt es von Ihnen bzw. Ihrem Ressort unmittelbar klare Weisungen, Erlässe etc. an die jeweils zuständigen Bundespolizeidirektionen bzw. Greko Einheiten?
39. Wenn ja, wie lauten diese (Ersuche um Bekanntgabe im Wortlaut)?
40. Wenn nein, warum nicht?
41. 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?
42. Gab bzw. gibt es Personalprobleme durch den sogenannten Überstundenerlass bzw. durch die linearen Personaleinsparungen durch das BMI?
43. 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)?
44. 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 BuPolDionen)?
45. Wie viele SKO-Einheiten gibt es in Österreich (Aufschlüsselung auf Bundesländer und Wachkörper)?
46. Welche sind davon unmittelbar an Flughäfen stationiert?
47. Welche Aufgaben kommen dem BVT bzw. den einzelnen LVT's zur Sicherung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu?
48. Wie erfolgt die Zusammenarbeit der Behörde bzw. des LVT mit den einzelnen Exekutiv-Einheiten vor Ort?
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 (Punkt 2 der Anlage)?
Wer ist für die „Flughafensicherheit“ verantwortlich? Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?
50. Wie werden und durch wen 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?

51. 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?
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?
53. 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?
54. 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?
55. 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?
56. 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?
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?

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?
59. Ist auf Österreichs Zivilflughäfen die notwendige technische Ausstattung zur Kontrolle von aufgegebenem Gepäck vorhanden (Punkt 5.2. der Anlage)? Wenn nein, warum nicht?
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 (inkl. dieser Abfertigungsgebäude) zuständig?
61. Wie viele reglementierte Beauftragte sind auf Österreichs Zivilflughäfen dafür benannt, zugelassen oder anerkannt (Aufschlüsselung auf Zivilflughäfen)?
62. Welche Probleme gab es bislang mit Fracht-, Kurier- und Expresssendungen? Welche Zivilflughäfen waren betroffen?
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?
64. Wie viele und welche reglementierte Postbehörden/-verwaltungen wurden durch die zuständige Behörde benannt, zugelassen oder anerkannt?
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?
66. Ist es richtig, dass die Sicherheitskontrolle von „Bordverpflegung und Bordvorräten“ von dem für die Luftfahrtunternehmen tätigen Lieferanten von vorgenommen werden muss (Punkt 9 der Anlage)? Wenn ja, sind die notwendigen Sicherheitsbeauftragten dieser bestellt?
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 Zuverlässigkeitsskontrolle im Sinne dieser Verordnung (Punkt 10 der Anlage)? Welche Ausbildung benötigen Sicherheitsbeauftragte?

68. Werden die Sicherheitskontrollen für die „Allgemeine Luftfahrt“ von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 11 der Anlage)?
69. Liegt das nationale Schulungsprogramm für Luftsicherheit bereits vor? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, seit wann?
70. 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)?
71. Wie viele und welche privaten Sicherheitsunternehmen sind in Österreich auf Zivilflughäfen eingesetzt bzw. mit Sicherheitsaufgaben beauftragt?
72. 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)?
73. Welche Kosten sind bislang für das BMI durch die tägliche Fachaufsicht auf Österreichs Zivilflughäfen angefallen (Aufschlüsselung der Kosten pro Unternehmen und Zivilflughafen)?
74. Welche Kosten sind bislang durch die Einschulung der MitarbeiterInnen der einzelnen Sicherheitsunternehmen für das BMI angefallen (Aufschlüsselung der Kosten pro Unternehmen und Zivilflughafen)?
75. Wie wird konkret die gesetzlich vorgeschriebene Verlässlichkeit der MitarbeiterInnen der beauftragten Sicherheitsunternehmen auf Zivilflughäfen überprüft (Aufschlüsselung der konkreten Überprüfungsmaßnahmen)?
76. Welche Befähigungszeugnisse muss das Sicherheitspersonal besitzen (Punkt 12.2.3 der Anlage)?
77. Gibt es derzeit bereits ein Sicherheitskonzept für alle „Kleinflughäfen“ bzw. „Flugfeldern“ (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?
78. Wie viele derartiger „Kleinflughäfen“ bzw. „Flugfelder“ gibt es zur Zeit in Österreich (Aufschlüsselung der jeweiligen Standorte)?
79. Welche Ergebnisse erbrachten die stichprobenartigen Sicherheitskontrollen auf den kleinen Flughäfen (Flugfeldern)? Wie viele Kontrollen wurden 2003 und 2004 durchgeführt? Durch wen wurden diese durchgeführt?

80. Welche legistischen Maßnahmen sind noch notwendig um ein Sicherheitskonzept für „Kleinflughäfen“ bzw. „Flugfelder“ – die von der EU-Verordnung nicht erfasst sind –in Österreich umzusetzen bzw. durchzusetzen?
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?
82. Wann werden alle Sicherheitskonzepte für alle „Kleinflughäfen“ bzw. „Flugfelder“ in Österreich vorliegen?

*Kleinflughäfen und Flugfelder
Sicherheitskonzepte
in Österreich*