

Kleine Anfrage des Abgeordneten Jan Korte u. a. und der Fraktion DIE LINKE.

Luftsicherheit; Einsatz von Körperscannern

BT-Drucksache 18/1714

Vorbemerkung der Fragesteller:

Nach Auswertung der Ergebnisse einer Erprobungsphase verkündete das Bundesinnenministerium Ende August 2011, dass der damalige Innenminister Dr. Hans-Peter Friedrich, von der Einführung von Körperscannern absehen würde, da sie sich nicht als praxistauglich erwiesen hätten.

Drei Jahre später heißt es nun aus dem gleichen Ministerium durch die Sprecherin Pamela Müller-Niese, dass „ein Aufwuchs der Gerätezahlen“ (taz, „Demnächst wird es ernst mit den Körperscannern“, 23.04.2012) geplant sei. Auch von Seiten der Bundespolizei gibt es offenbar wieder verstärkt Interesse, an den Scannern. „Das ist ein Projekt von uns, das wir grundsätzlich weiter verfolgen“, hieß es aus dem Bundespolizeipräsidium in Potsdam (taz, „Demnächst wird es ernst mit den Körperscannern“, 23.04.2012).

Nach dem Flop des Pilottests auf dem Hamburger Flughafen im Jahr 2010, befänden sich nunmehr seit 2012 wieder 14 Körperscanner auf vier verschiedenen deutschen Flughäfen in einer Testphase. Die Kosten für ein Gerät der US-Firma L3 Communications Security and Detection Systems belaufen sich dabei laut Medienberichten auf 150.000 Euro (taz, 23. April 2014, „Demnächst wird es ernst mit den Körperscannern“).

Nach Angaben der Bundespolizei seien die Kinderkrankheiten, die noch zu Beginn der Einführung im Jahr 2010 erhebliche Ausmaße hatten, mittlerweile ausgemerzt (vgl. taz, „Demnächst wird es ernst mit den Körperscannern“, 23.04.2012). Damals wurden nicht nur Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen auf die Gesundheit geäußert, sondern auch die Unzuverlässigkeit der Scanner beanstandet. Außerdem lösten die Geräte unnötige Alarmer aus, da beispielsweise auf mehrere Kleidungsschichten und dadurch hervorgerufene Falten, Taschentücher und sogar Schweißflecken reagiert wurde. Solche Fehlalarme hätte es bei 49 Prozent der Kontrollen gegeben. In 15 Prozent der Fälle sei der Alarm berechtigt gewesen, wogegen in 5 Prozent der Fälle nicht geklärt werden konnte, aus welchem Grund Alarm ausgelöst wurde (vgl. FOCUS, 31. August 2011).

Neben technischen Problemen gab es auch aus datenschutzrechtlicher Perspektive einige Kritikpunkte. Dazu gehörte unter anderem die Darstellung von realistischen Körperbildern der Passagiere auf den Kontrollmonitoren. Durch den damaligen Bundesbeauftragten für den Datenschutz, Peter Schaar, wurde zudem bemängelt, dass die Kontrollen für Passagiere mit medizinischen Hilfsmitteln mehr als unangenehm seien. Schaar kritisierte, dass die Scanner bei medizinischen Gerätschaften wie künstlichen Darmausgängen oder auch nur beim Tragen einer Windel Alarm schlugen, was eine Nachkontrolle in häufig „sehr sensiblen Bereichen“ nach sich zog. Bisher können die Passagiere wählen, ob sie sich von den Körperscannern durchleuchten lassen oder sich einer Abtastung durch das Flughafenpersonal unterziehen. Laut BMI-Sprecherin Pamela Müller-Niese genießen die Körperscanner jedoch „bei den Passagieren eine hohe Akzeptanz“.

1. Auf welchen vier deutschen Flughäfen werden derzeit wie viele Körperscanner auf welcher gesetzlichen Grundlage eingesetzt?

Zu 1.

Derzeit werden auf sechs Flughäfen Körperscanner für die Luftsicherheitskontrolle eingesetzt:

Sechs Geräte am Flughafen Frankfurt/Main,

drei Geräte am Flughafen Düsseldorf,

zwei Geräte am Flughafen Stuttgart,

ein Gerät am Flughafen Hamburg,

ein Gerät am Flughafen Berlin-Schönefeld und

ein Gerät am Flughafen München.

Die rechtliche Grundlage für den Einsatz von Körperscannern für die Luftsicherheitskontrolle ist Verordnung (EG) Nr. 272/2009.

2. Wie lange werden die Körperscanner bereits eingesetzt und welche Kosten sind dabei bisher entstanden? (bitte aufschlüsseln nach Flughafen, Anzahl der Körperscanner, Zeitraum und Kosten)

Zu 2.

Am Flughafen Frankfurt/Main sind Körperscanner seit dem 23. November 2012 im Einsatz, am Flughafen Düsseldorf seit dem 22. Mai 2013, am Flughafen Stuttgart seit dem 7. Juni 2013, am Flughafen Hamburg seit dem 25. März 2013, am Flughafen Berlin-Schönefeld seit dem 2. Juni 2014 und am Flughafen München seit April 2014.

Die Beschaffungs- und Installationskosten pro Gerät (inklusive Herstellerschulungen) belaufen sich auf ca. 200.000,- Euro. Für die Körperscanner an den Flughäfen Düsseldorf, Stuttgart, Hamburg und Frankfurt/Main wurden spezielle Instandhaltungsverträge abgeschlossen. Die Kosten der jährlichen Wartung pro Körperscanner in der Zuständigkeit der Bundespolizei belaufen sich durchschnittlich auf 14.705,- Euro (ohne MwSt). Für Schulungsmaßnahmen entstanden bislang Personalnebenkosten i. H. v. ca. 10.400,- Euro. Den Flughafenbetreibern werden gem. § 62 des Bundespolizeigesetzes und § 8 des Luftverkehrsgesetzes Selbstkosten für die Inanspruchnahme von Räumen und Flächen erstattet. Dabei werden die Kosten im Zusammenhang mit Körperscannern nicht gesondert ausgewiesen. Ferner entstehen im Rahmen der Durchführung der Fluggastkontrollen Kosten für die Beauftragung der privaten Sicherheitsunternehmen bzw. Personalkosten für die Aufgabendurchführungen durch bundespolizeieigenes Personal. Aufwendungen der Bundespolizei für Passagier- und Gepäckkontrolle (§ 5 LuftSiG) werden grundsätzlich über die Luftverkehrsgebühren bei den Fluggesellschaften refinanziert. Jedoch ist keine Angabe möglich, welcher Anteil auf den Einsatz der Körperscanner entfällt. Die oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr hat zwei Körperscanner, von denen einer im Einsatz am Flughafen München ist. Die Kosten hierfür belaufen sich auf die Gerätekosten in Höhe von zusammen ca. 360.000 Euro plus Mehrwertsteuer. An Nebenkosten sind bisher darüber hinaus ca. 18.000 Euro plus Mehrwertsteuer für Schulung und Wartung angefallen.

3. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele der Passagiere absolut und prozentual die Körperscanner nutzen? (bitte Statistiken anfügen)

Zu 3.

Insgesamt wurden bisher 125.527 Fluggäste mit dem Körperscanner an den Flughäfen in der Zuständigkeit der Bundespolizei (Frankfurt/Main, Stuttgart, Hamburg und Düsseldorf) kontrolliert (Stand: 30. April 2014). Im Einzelnen:

Flughafen	Jahr 2013	Jahr 2014 (Januar - April)
Frankfurt/Main	69.836	28.931
Düsseldorf	6.648	2.963
Stuttgart	8.836	2.939
Hamburg	3.929	1.545

Für den Körperscanner mit Standort Berlin-Schönefeld liegen aufgrund des gerade erst aufgenommenen Betriebs am 2. Juni 2014 noch keine Daten vor.

Am Flughafen München sind bisher 19.792 Passagiere mit dem Körperscanner kontrolliert worden.

Über die Höhe des prozentualen Anteils der Passagierkontrolle mit dem Körperscanner hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

4. Unter wessen Leitung findet die seit 2012 andauernde Erprobung der Körperscanner statt, durch wen wird sie evaluiert und zu welchen Ergebnissen kam man bisher?

Zu 4.

Seit Beendigung des Tests am Flughafen Hamburg führt die Bundespolizei Labortests mit Körperscannern durch. Dabei wurde festgestellt, dass die Leistungsfähigkeit der Körperscanner in Hinblick auf die Detektion von Gegenständen sich bei allen Geräten kontinuierlich verbessert hat und die Höhe der unnötigen Alarme reduziert wurde.

5. Worin besteht das Testsetting genau und welche Kriterien müssen die Ergebnisse erfüllen, um als erfolgreicher Test zu gelten?

Zu 5.

Im Rahmen von Labor-Erprobungen werden unterschiedliche Gegenstände an verschiedenen Körperregionen positioniert. Die Sensitivität und Spezifität der Systeme werden ausgewertet. Kenngrößen, die Auswirkungen auf den operativen Betrieb haben (z. B. Ausfallrate, Prozessgeschwindigkeit, etc.) werden ermittelt. Überprüfungen hinsichtlich gültiger Gesundheitsvorschriften und elektromagnetischer Verträglichkeiten werden in Zusammenarbeit mit anderen Behörden (Bundesamt für Strahlenschutz, Physikalisch-Technische Bundesanstalt) durchgeführt. Die europäischen Luftsicherheitsbehörden haben sich auf einheitliche Mindeststandards und Prüfmethoden hinsichtlich der Detektion von Gegenständen geeinigt. Diese werden von vier europäischen Prüfeinrichtungen evaluiert. Darüber hinaus werden Geräte an Flughäfen nach standardisierten Verfahren nach Installation einzeln abgenommen. Die Prüfmethoden sind schutzbedürftige Informationen im Sinne der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum materiellen und organisatorischen Schutz von Verschlusssachen. Erprobungen beinhalten jedoch nicht nur Abnahme- und Zulassungstest. Insofern gilt eine Erprobung auch als erfolgreich, wenn hierdurch ein hinreichender Erkenntnisgewinn erzielt werden kann und die vorab bestehenden Fragestellungen beantwortet werden können.

6. Handelt es sich bei den eingesetzten Körperscannern um die gleichen Modelle derselben Firma wie die in Hamburg eingesetzten? Wenn nicht, um welches Modell welcher Firma handelt es sich jeweils? (bitte nach Flughafen und eingesetzten Modellen aufschlüsseln)

Zu 6.

Bei den in der Zuständigkeit der Bundespolizei eingesetzten Geräten handelt es sich um die gleichen Hardware-Modelle (Firma: L3 Communications; Modell: Pro Vision ATD). Am Flughafen München kommt das Modell ProVision 2 des Herstellers L3 Communications zum Einsatz. Die Detektionssoftware als entscheidender Faktor für die Leistungsfähigkeit des Geräts wurde bei beiden Modellen weiterentwickelt.

7. Welche Verbesserungen zeigen die neuen Geräte im Vergleich zu den alten hinsichtlich

a) ihrer Zuverlässigkeit?

b) der Effektivität, d.h. der Abfertigungsdauer im Gegensatz zur manuellen Sicherheitsabfertigung?

Zu 7.

a)

Die Körperscanner arbeiten mit einer verbesserten Detektionssoftware und einer verbesserten Anzeige des Kontrollergebnisses. Die Anzahl von unnötigen Alarmen hat sich reduziert. Die im Rahmen der Erprobung am Flughafen Hamburg bereits festgestellte hohe Zuverlässigkeit der Systeme wird im Einsatz an den Flughäfen bestätigt.

b)

Der Zeitbedarf für den Kontrollprozess im Vergleich zu einer manuellen Kontrolle bestimmt sich durch die Häufigkeit der Alarme. Werden keine Gegenstände markiert, ist der Kontrollprozess mit dem eigentlichen Scanprozess und der Bildauswertung in wenigen Sekunden beendet. Werden Bereiche markiert, kann sich die Nachkontrolle in der Regel auf die Prüfung dieser Bereiche beschränken. Die Prozesszeiten der Geräte für den Kontrollvorgang haben sich verkürzt.

8. Welche Defizite zeigen die momentan eingesetzten Körperscanner auf?

Zu 8.

Personen mit einer Körpergröße von unter einem Meter und über zwei Meter können mit dem Körperscanner baulich bedingt nicht kontrolliert werden.

9. Erkennen die Geräte medizinische Hilfen, wie künstliche Darmausgänge, Prothesen und Schmuckgegenstände (Piercings, etc.) und werden diese mittlerweile als nicht sicherheitsrelevant eingestuft?

Zu 9.

Körperscanner detektieren Unregelmäßigkeiten an der Körperoberfläche. Darunter fallen auch Schmuckgegenstände und medizinisch-technische Hilfsmittel ab einer bestimmten Größe und Form. Eine Entscheidung, ob diese sicherheitsrelevant sind, trifft der Körperscanner nicht. Der entsprechende Bereich wird im Kontrollergebnis angezeigt und durch die Kontrollkraft überprüft. Dies entspricht den bisherigen Kontrollverfahren. Die Nutzung des Körperscanners ist für den Fluggast freiwillig. Möchte der Fluggast nicht mit dem Körperscanner kontrolliert werden, erfolgt die Luftsicherheitskontrolle mit einem anderen Kontrollmittel oder einer anderen Kontrollmethode.

10. Kann die Bundesregierung Auswirkungen auf die Gesundheit sowohl für Passagiere als auch für das Flughafenpersonal durch die Nutzung von Körperscannern mittlerweile ausschließen? Wenn ja, wieso? Wenn nein, wie schätzt die Bundesregierung eine gesundheitliche Gefährdung ein? (bitte begründen)

Zu 10.

Nach EU-Recht sind nur Geräte zugelassen, die mit nicht-ionisierender Strahlung arbeiten. Nach dem jetzigen Erkenntnisstand sind die verwendeten Millimeterwellen für den menschlichen Körper unbedenklich.

11. Wurde die Kritik des ehemaligen Bundesdatenschutzbeauftragten Peter Schaar berücksichtigt? Wenn ja, wie und in welcher Form? Wenn nein, warum nicht?

Zu 11.

In Deutschland sind seit jeher nur Geräte eingesetzt worden, die die mit der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI) abgestimmten datenschutzrechtlichen Anforderungen an den Betrieb der Körperscanner erfüllen. Insbesondere zeigen die Geräte keine realen Körperbilder auf den Kontrollmonitoren an und speichern keine Daten.

12. Welche arbeitsrechtlichen Bestimmungen und Aspekte ergeben sich für das Flughafenpersonal durch die Arbeit mit den Körperscannern beispielsweise hinsichtlich Arbeits- bzw. Pausenzeiten, Gesundheitschecks und ähnlichem?

Zu 12.

Die arbeitsrechtlichen Bestimmungen für eine Kontrolltätigkeit am Körperscanner unterscheiden sich nicht von denen für andere Kontrolltätigkeiten im Rahmen der sonstigen Luftsicherheitskontrolle. Es werden alle technischen und gesundheitlichen Vorschriften eingehalten.

13. Welche weiteren Testphasen wurden seither am Hamburger Flughafen 2010 durchgeführt?

- a) Durch wen wurden die Testphasen wo durchgeführt und begleitet?*
- b) Welche Kosten sind dabei entstanden?*
- c) Welche konkreten Ergebnisse liegen der Bundesregierung vor?*

Zu 13.

Nach Beendigung des im Jahr 2010 begonnenen Tests wurden am Flughafen Hamburg keine weiteren Testphasen zum Einsatz von Körperscannern durchgeführt.

14. Wie begründet die Bundesregierung ihren Sinneswandel und die geplante Aufrüstung und Einführung der Körperscanner?

Zu 14.

Körperscanner sind ein nach EU-Recht zugelassenes Kontrollmittel, das geeignet ist, den Sicherheitsstandard bei der Kontrolle von Personen weiter zu steigern. Vor diesem Hintergrund schreibt das EU-Recht auch die zwingende Nutzung von Körperscannern oder Sprengstoffspurendetektionsgeräten ab dem 1. September 2015 vor. Die Hersteller haben kontinuierlich an der Praxistauglichkeit der Geräte, insbesondere in Hinblick auf die Reduzierung der unnötigen Alarme, gearbeitet und diese verbessert.

15. Welche Pläne hat die Bundesregierung hinsichtlich der Aufrüstung der Geräte?

a) Ist bereits bekannt, um wie viele Körperscanner an welchen Flughäfen aufrüstet werden soll?

b) An welchen Flughäfen sind in welchem Umfang (auch Kosten bitte angeben) bauliche Änderungen nötig geworden und für welche sind solche Maßnahmen absehbar?

c) Welche Kosten werden dabei jeweils entstehen? (Kosten bitte jeweils aufschlüsseln)

Zu 15.

a)

Derzeit wird geprüft, wie viele Körperscanner an welchen Standorten zusätzlich eingesetzt werden sollen.

b)

Auf den Flughäfen, auf denen Körperscanner betrieben werden, waren flughafenbezogene bauliche Anpassungen nötig. Über die Höhe der dem Flughafenbetreiber gegebenenfalls entstandenen Kosten hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

c)

Die Kosten können erst beziffert werden, wenn der Ausstattungsumfang feststeht.

16. Plant die Bundesregierung eine verbindliche Nutzung der Körperscanner und wie wäre die durchzusetzen?

Zu 16.

Nach EU-Recht ist die Nutzung für den Passagier freiwillig. Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, diesbezüglich eine Änderung anzuregen.

17. Sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund möglicher zeitlicher oder sonstiger Nachteile bzw. Schlechterstellungen von Passagieren, die sich durch das Flughafenpersonal kontrollieren lassen, die Freiwilligkeit bei der Benutzung der Körperscanner gewährleistet und wie will sie das in Zukunft erreichen?

Zu 17.

Die Kontrolle der Fluggäste ist Aufgabe der Luftsicherheitsbehörden. Flughafenpersonal kommt für diese Aufgabe nicht zum Einsatz. Die Bundesregierung sieht die Freiwilligkeit der Nutzung für den Fluggast nicht gefährdet.

18. Welche Alternativen zu Körperscannern sieht die Bundesregierung zur Erhöhung der Sicherheit bei Fluggastkontrollen und welche wurden jemals erprobt?

Zu 18.

Körperscanner sind nach Bewertung der Bundesregierung das zukunftsfähige Kontrollmittel für die Luftsicherheitskontrolle von Personen. Alternative technische Kontrollmittel, die einen gleichen Sicherheitsstandard erreichen, sind derzeit nicht vorhanden.

19. Wie positioniert sich die Datenschutzbeauftragte des Bundes zum Thema Körperscanner, insbesondere zu der geplanten Aufrüstung?

Zu 19.

Die BfDI hat mitgeteilt: „Gegen die von der Bundespolizei auf deutschen Flughäfen eingesetzten Körperscanner bestehen keine datenschutzrechtlichen Bedenken mehr. Sie erfüllen die von der Datenschutzkonferenz aufgestellten Voraussetzungen (abgedruckt im 23. Tätigkeitsbericht, Seite 89). Insbesondere zeigen die eingesetzten Geräte nur typisierte Strichmännchen an.“