

Kleine Anfrage der Abgeordneten Martina Renner u. a. und der Fraktion DIE LINKE.

Umsetzung des Urteils des Europäischen Gerichtshofs zur Anwendung der Fluggastdaten-Richtlinie in Deutschland

BT-Drucksache 20/3114

Vorbemerkung der Fragesteller:

In einem Vorlageverfahren hatte der Belgische Verfassungsgerichtshof den Europäischen Gerichtshof (EuGH) um Beantwortung von Auslegungsfragen zur Richtlinie (EU) 2012/681 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität (PNR-RL) gebeten. Mit Urteil von 21. Juni 2022 in der Rechtssache C-817/19 hat der EuGH festgestellt, dass die PNR-RL einen erheblichen Eingriff in das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens einer jeden Person, ihrer Wohnung und ihrer Telekommunikation aus Art. 7 dem Recht auf Schutz der personenbezogenen Daten aus Art. 8 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta (GRCh) darstellt, der gerechtfertigt sein muss. Die Vorgaben der PNR-RL müssten GRCh-konform ausgelegt werden. Unabhängig von der jeweiligen nationalen Gesetzgebung zur Umsetzung der Richtlinie müssen die Behörden der Mitgliedsstaaten dieser GRCh-konformen Auslegung folgen.

Die PNR-RL gilt in Deutschland nicht unmittelbar, sondern ist durch das Fluggastdatengesetz in nationales Recht umgesetzt worden. Damit wurde das Bundeskriminalamt (BKA) zur nationalen zentralen Stelle für die Verarbeitung von Fluggastdaten (Fluggastdatenzentralstelle, § 1 Abs. 1 Fluggastdatengesetz/FlugDaG). Mit dem FlugDaG hat der Bundestag von einer Option der PNR-RL Gebrauch gemacht, auch alle inner-EU-Flüge in die Verarbeitung einzubeziehen. Die Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages haben hierzu eine Ausarbeitung vorgelegt, aus der hervorgeht, welche Aspekte des Urteils durch die Fluggastdatenzentralstelle zu beachten sind (WD 3 – 3000 – 100/22).

So dürften nicht generell alle Fluggastdaten von Flügen innerhalb der EU automatisiert mit dem Datenbestand des BKA abgeglichen werden, sondern nur dann, wenn für bestimmte Flugverbindungen, Flughäfen oder bestimmte Reismuster hinreichend konkrete Umstände für die Annahme einer als real und aktuell oder vorhersehbar einzustufenden terroristischen Bedrohung vorlägen. Sollen die Daten nach Ende des Fluges noch weiterverarbeitet und auf Anfrage anderen Stellen (also auch dem BKA als solchem) zur Verfügung gestellt werden, müsse dies vorher durch ein Gericht oder eine unabhängige Verwaltungsstelle kontrolliert werden. Da für die Daten eine Zweckbindung gilt, dürften sie nicht zweckändernd weitergegeben werden – damit scheidet nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller auch eine Weitergabe an die Nachrichtendienste regelmäßig aus. Die Daten aus dem PNR-Register müssten nach einem halben Jahr gelöscht werden, wenn zu diesem Zeitpunkt keine Anhaltspunkte bestehen, dass sie zur Erfüllung des Zwecks der Bekämpfung von Terrorismus und schwerer Kriminalität weiter erforderlich sind. Der EuGH hat in seinem Urteil weiter klargestellt, dass die Daten aus der Vorratsdatenspeicherung von Flugpassagierdaten nur dann verarbeitet werden dürfen, wenn die in Frage stehenden schweren kriminellen Handlungen einen Bezug zum Flugverkehr aufweisen. Hieraus folgt nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller für die deutsche Fluggastdatenzentralstelle unmittelbarer Handlungsbedarf für die Verarbeitung von Fluggastdaten. Die Bundesregierung ist aus Sicht der der Fragestellerinnen und Fragesteller aufgefordert, die unmittelbaren Schlussfolgerungen für die Anwendungspraxis des Fluggastdatengesetzes darzustellen.

Generell steht aus Sicht der Fragestellerin ohnehin weiterhin in Zweifel, ob die Ergebnisse der automatisierten Verarbeitung von Fluggastdaten und ihrer Speicherung über einen Zeitraum von fünf Jahren den vorgeblichen Zweck überhaupt erreichen können, und die wenigen Erfolge in einem angemessenen Verhältnis zu den immensen Kosten für Behörden und Flug- sowie Reiseunternehmen durch den erhöhten Verwaltungsaufwand stehen. Eine Evaluation der EU-Kommission aus dem Jahr 2020 (COM (2020) 305) konnte einen realen Nutzen aus Sicht der Fragestellerin nicht nachweisen. In dem hierzu vorliegenden Papier des Arbeitsstabs der Kommission (Commission Staff Working Document, SWD (2020) 128 final) heißt es zum Umfang der Daten, die nach einem automatisierten Abgleich mit nationalen Datenbanken durch die nationalen Fluggastdatenzentralen weiter verarbeitet werden: „It should be noted that the statistics provided to the Commission are not fully standardised and therefore not amendable to hard quantitative analysis.“ (S. 37)

Folglich unterbleibt eine Bekanntgabe dieser Daten vollständig. Auch qualitative Aussagen zum Nutzen der PNR-Verarbeitung sind auf Basis des Kommissionsdokuments nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht möglich: in einem Fall sei die Einreise einer Person aus einem Drittstaat mit dauerhaftem Wohnsitz in einem Mitgliedsstaat verhindert worden, die Verbindungen zu einer terroristischen Organisation gehabt habe. Über eine ggf. in ihrem weiteren Zeitablauf zu konkretisierende Gefahr wurde in dem Dokument nichts festgestellt. In einem weiteren Fall konnte eine Person auf einem Flug zwischen zwei Staaten festgestellt werden, gegen die in einem dritten EU-Staat ein Haftbefehl vorlag. (S. 38)

1:

Wie viele und welche Luftfahrtunternehmen sind derzeit an das Fluggastdaten-Informationssystem angeschlossen, wie viele davon übermitteln tatsächlich Fluggastdaten an das Fluggastdaten-Informationssystem und bei wie vielen und welchen Luftfahrtunternehmen sowie Reiseunternehmen steht diese Anbindung noch aus?

Zu 1:

Mit Stand Mitte August 2022 sind 156 Luftfahrtunternehmen an das Fluggastdaten-Informationssystem angebunden. Von vier Luftfahrtunternehmen werden derzeit keine Daten empfangen. Die Frage, wie viele Unternehmen noch angebunden werden müssen, kann nicht abschließend beantwortet werden, da die Branche sehr dynamisch ist und Luftfahrtunternehmen neue Destinationen in Deutschland aufnehmen oder neue Luftfahrtunternehmen gegründet werden.

Die Bundesregierung ist nach sorgfältiger Abwägung zu der Auffassung gelangt, dass die weitere Beantwortung der Frage in offener Form nicht erfolgen kann. In der Beantwortung der Frage welche konkreten Luftfahrtunternehmen derzeit an das Fluggastdaten-Informationssystem angeschlossen sind, sind Auskünfte enthalten, die als „VS- NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH“ eingestuft wurden.

Die erbetenen Auskünfte sind geheimhaltungsbedürftig, weil sie sicherheitsrelevante Angaben enthalten, deren Bekanntwerden einen Nachteil für die wirksame Aufgabenerfüllung der Sicherheitsbehörden und damit für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland bedeuten. Die Frage zielt auf konkrete Angaben zu an das Fluggastdaten-Informationssystem angeschlossene Luftfahrunternehmen ab.

Derartige Angaben sind geeignet, die Fähigkeiten der Sicherheitsbehörden in diesem Bezug für Dritte im Grundsatz nachvollziehbar zu machen. Dies hätte erhebliche, negative Auswirkungen. Eine offene Übermittlung kann damit nicht erfolgen, da auch nach einer sorgfältigen Abwägung des verfassungsrechtlich verbürgten Frage- und Informationsrechts des Deutschen Bundestages mit dem gleichfalls Verfassungsrang genießenden schutzwürdigen Interesse des Staatswohls Letzteres hier überwiegt. Im Ergebnis ist die weitere Antwort nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz (Verschlussachenanweisung - VSA) als „VS- NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH“ eingestuft (Anlage) und ist nicht zur Veröffentlichung in einer Bundestagsdrucksache bestimmt.

2:

Wie hoch ist der Anteil der Luftfahrtunternehmen, die an das Fluggastdaten-Informationssystem angeschlossen sind, am gesamten Flugpassagieraufkommen in der Bundesrepublik nach Kenntnis der Bundesregierung?

Zu 2:

Gemessen am gesamten Flugpassagieraufkommen in der Bundesrepublik mit Stand Juni 2022 lag der prozentuale Anteil der Verarbeitung nach Kenntnis der Bundesregierung bei 86 %.

3:

Mit welchen Datenbeständen erfolgt derzeit ein Abgleich der Fluggastdaten durch die Fluggastdaten-Zentralstelle?

Zu 3:

Es findet ein Abgleich mit dem „Informationssystem der Polizei beim Bundeskriminalamt“ (INPOL-Z) sowie dem „Schengener Informationssystem“ (SIS) statt.

4:

Existieren derzeit Muster für den Abgleich der Fluggastdaten gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 FlugDaG, und falls nicht, wann soll die entsprechende Ausbaustufe des Fluggastdaten-Informationssystems erreicht sein, falls ja, welche Angaben zum Ziel und zur Ausgestaltung dieser Muster kann die Bundesregierung machen?

Zu 4:

Der Musterabgleich ist insbesondere in § 4 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 3 des Fluggastdatengesetzes (FlugDaG) geregelt. § 2 Absatz 2 FlugDaG zählt (Teil-)Informationen auf, aus denen sich Fluggastdaten im Sinne des FlugDaG zusammensetzen können. Muster basieren stets auf mehreren Prüfungsmerkmalen. Muster, die sich auf die in § 2 Absatz 2 Nummer 1 FlugDaG genannten Teilinformationen der Fluggastdaten beziehen, bestehen nicht.

5:

Werden die Fluggastdaten des Fluggastdaten-Informationssystems derzeit für die Erstellung von Mustern nach § 4 Abs. 4 FlugDaG genutzt, und welche Angaben kann die Bundesregierung zur Methode der Mustererstellung und zum Ziel und zur Ausgestaltung dieser aus den Fluggastdaten gewonnenen Muster machen?

Zu 5:

Der Einsatz von Mustern gemäß FlugDaG basiert auf verdachtsbegründenden und verdachtsentlastenden Prüfungsmerkmalen, welche von den in § 6 FlugDaG genannten Behörden (darunter Bundespolizei, Zoll und Landespolizeidienststellen) in Form von schriftlichen (Muster-)Ersuchen übermittelt und durch die Fluggastdatenzentralstelle als Muster technisch umgesetzt und für den (vorzeitigen) Abgleich mit den Fluggastdaten aktiviert werden. Die Muster zielen auf die Verhütung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität im Sinne von § 1 Absatz 2 i. V. m. § 4 Absatz 1 FlugDaG ab.

Anlassbezogen werden ausgewählte Fluggastdaten unter Einbeziehung des Datenschutzbeauftragten der Fluggastdatenzentralstelle im Rahmen der Erstellung sowie Anpassung bzw. Optimierung von Mustern gemäß § 4 Absatz 4 FlugDaG genutzt. Die Zuhilfenahme der Fluggastdaten in diesem Zusammenhang ermöglicht u. a. die Präzisierung spezifischer verdachtsbegründender und/oder -entlastender Prüfungsmerkmale bei einzelnen Mustern, um im Umkehrschluss aus (polizei-)fachlichen sowie datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten die Anzahl der unter ein Muster fallenden Personen möglichst gering zu halten.

Derzeit gibt es keine Muster, die ausschließlich auf der Grundlage von Fluggastdaten erstellt wurden.

Jedem aktiven Muster liegen durch die Bedarfsträger mitgeteilte, konkrete polizeiliche bzw. zollrechtliche Erkenntnisse über bekannte Modi Operandi von Straftätern bzw. Straftätergruppierungen zugrunde, deren davon abgeleitete Prüfungsmerkmale mithilfe von ausgewählten Fluggastdaten in Einzelfällen „geschärft“ bzw. konkretisiert werden konnten.

6:

Wie viele Stellen für die Tätigkeit in der Fluggastdaten-Zentralstelle und der zuständigen Arbeitseinheit für die technische Bereitstellung der Fluggastdaten im Bundesverwaltungsamt sind derzeit budgetiert und wie viele dieser Stellen sind derzeit besetzt (bitte nach Besoldungsgruppen auflisten)?

Zu 6:

hD SOLL	hD IST	gD SOLL	gD IST	mD SOLL	mD IST
Technische Bereitstellung (Bundesverwaltungsamt)					
10,75	9,09	91,5	71,85	65	41,41
Fluggastdaten-Zentralstelle (Bundeskriminalamt)					
3	3	82	52,05	45	19

7:

Wie viele Fluggastdatensätze sind derzeit insgesamt im Flugastdaten-Informationssystem gespeichert?

Zu 7:

Mit Stand 30. Juni 2022 sind 575.185.680 Datensätze im Fluggastdaten-Informationssystem gespeichert.

8:

Ist es der Bundesregierung mittlerweile möglich, eine Aussage zum Umfang der getätigten Abgleiche von Fluggastdaten mit Datenbeständen und Mustern für die Jahre 2020 und 2021 und bis zum 30. Juni 2022 zu treffen, wenn nein, warum nicht?

Zu 8:

Derzeit werden sämtliche an das Fluggastdaten-Informationssystem gelieferte Datensätze mit den in der Antwort zu Frage 3 genannten Datenbeständen sowie Mustern abgeglichen. Im Zuge des Aufbaus des PNR-Systems fand die Anbindung der Luftfahrtunternehmen und Flugrouten aus technischen Gründen stufenweise statt, sodass die gelieferten Datensätze neu angebundener Routen für einen begrenzten Zeitraum ohne Abgleich gespeichert wurden. Für den Zeitraum der stufenweisen Anbindung liegen keine auf die Jahreszahlen bezogenen Statistiken vor.

9:

Wie viele Fluggastdatensätze wurden in den Jahren 2020, 2021 und im ersten Halbjahr 2022 jeweils an die Fluggastdaten-Zentralstelle übermittelt, und welche Aussage kann zur Zahl der betroffenen Fluggäste getroffen werden?

Zu 9:

Die Anzahl der in den Jahren 2020, 2021 und im ersten Halbjahr 2022 von den Luftfahrtunternehmen übermittelten Fluggastdatensätze ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

2020	2021	1. HJ 2022
104.562.775	211.591.812	179.468.984

Die Anzahl der betroffenen Fluggäste (Mehrfachnennung aufgrund von Vielfliegern möglich) ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

2020	2021	1. HJ 2022
30.917.754	62.668.371	51.629.152

10:

Wie viele technische Treffer beim Abgleich mit Datenbeständen und Mustern gab es jeweils in den Jahren 2020, 2021 und im ersten Halbjahr 2022?

Zu 10:

Die Anzahl der technischen Treffer beim Abgleich mit Datenbeständen und Mustern ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

2020	2021	1. HJ 2022
Technische Treffer nach dem Abgleich mit Datenbeständen		
235.889	304.135	203.908
Technische Treffer nach dem Abgleich mit Mustern		
1.811	5.561	3.231

11:

Wie viele technische Treffer wurden in den Jahren 2020, 2021 und im ersten Halbjahr 2022 jeweils durch die Fluggastdaten-Zentralstelle fachlich überprüft?

Zu 11:

Sämtliche in der Fluggastdatenzentralstelle eingehenden technischen Treffer werden fachlich überprüft. Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

12:

Wie viele dieser technischen Treffer wurden fachlich positiv von der Fluggastdaten-Zentralstelle überprüft und an die Bundespolizei und an die Bundeszollverwaltung ausgeleitet (bitte wie oben nach Jahren auflisten)?

Zu 12:

Die Anzahl der fachlich positiv überprüften und deshalb ausgeleiteten Vorgänge (Personen- und Dokumentenfahndung) ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

2020	2021	1. HJ 2022
24.561	46.958	38.009

13:

Wie viele Fluggäste wurden danach durch die Bundespolizei und die Bundeszollverwaltung angetroffen (bitte wie oben nach Jahren auflisten)?

Zu 13:

Die Anzahl der angetroffenen Passagiere im Rahmen von Personenfahndungen ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

2020	2021	1. HJ 2022
Angetroffene Passagiere (Personenfahndung)		
3.891	9.761	8.840

Eine Auswertung der umgesetzten Maßnahmen für Sachfahndung liegt nicht vor.

14:

Welche Ausschreibungen in den polizeilichen Fahndungssystemen lagen den Überprüfungen der Fluggastdaten-Zentralstelle zugrunde, und welche Fahndungsmaßnahmen konnten daraufhin durchgeführt werden (bitte mit Zahl der Ausschreibungen und Fahndungsmaßnahmen wie oben nach Jahren auflisten)?

Zu 14:

Den durch Bundespolizei/Zoll aufgrund von PNR-Ausleitungen durchgeführten Maßnahmen (Passagiere angetroffen und mit der zur Fahndung ausgeschriebenen Person identisch) für Personenfahndungen lagen die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Ausschreibungen zugrunde. Differenziertere Statistiken zu Ausschreibungskategorien liegen der Bundesregierung nicht vor.

2020	2021	1. HJ 2022
Aufenthaltsermittlung		
2.352	5.043	3.316
Polizeiliche Beobachtung/ Verdeckte Kontrolle		
457	1.576	2.321
Festnahme		
460	1.052	607
Gezielte (offene) Kontrolle		
321	1.166	1.531
Zurückweisung (Einreiseverweigerung)		
3	7	0

15:

Wie können die Fahndungsausschreibungen (bitte getrennt für Personen und Sachen) den Straftatbeständen des § 4 Abs. 1 FlugDaG zugeordnet werden (bitte wie oben nach Jahren auflisten)?

Zu 15:

Die Zuordnung der Fahndungsausschreibungen zu den in § 4 Absatz 1 FlugDaG genannten Kategorien ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

2020	2021	1. HJ 2022
§ 4 Abs. 1 Nr. 1 FlugDaG		
167	308	464
§ 4 Abs. 1 Nr. 2 FlugDaG		
2	9	4
§ 4 Abs. 1 Nr. 3 FlugDaG		
0	1	6
§ 4 Abs. 1 Nr. 4 FlugDaG		
51	168	167
§ 4 Abs. 1 Nr. 5 FlugDaG		
113	554	445
§ 4 Abs. 1 Nr. 6 FlugDaG		
3.260	7.804	7.818

Die Summe der gelisteten Fahndungen kann die Anzahl angetroffener Fluggäste übersteigen, da pro Fluggast mehrere Fahndungen vorliegen können. Eine Auswertung der umgesetzten Maßnahmen für Sachfahndung liegt nicht vor.

16:

Wie viele retrograde Recherchen wurden jeweils in den Jahren 2020, 2021 und im 1. Halbjahr 2022 in den Daten des Fluggastdaten-Zentralsystems vorgenommen, wie viele Rechercheersuchen lagen dem zugrunde, in wie vielen Fällen waren Fluggastdaten vorhanden?

Zu 16:

Die Anzahl der an die deutsche Fluggastdaten-zentralstelle gestellten Rechercheersuchen im Rahmen der retrograden Recherche im begründeten Einzelfall ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:

2020	2021	1. HJ 2022
Rechercheersuchen an die deutsche Fluggastdaten-zentralstelle im BKA		
2.102	4.194	2.483
Fluggastdaten vorhanden		
1.004	2.293	1.440

17:

Wie viele der im Fluggastdaten-Zentralsystem vorhandenen Datensätze wurden

a) Gem. § 4 Abs 5 S. 1 FlugDaG an inländische Behörden übermittelt (bitte jeweils für die Jahre 2020, 2021 und das 1. Halbjahr 2022 nach den jeweiligen Bundesländern und Behörden des Bundes auflisten)?

b) Gem. § 7 FlugDaG an Behörden der EU-Mitgliedsstaaten übermittelt (bitte jeweils für die Jahre 2020, 2021 und das 1. Halbjahr 2022 sowie den Mitgliedsstaaten auflisten)?

c) Gem. § 9 FlugDaG an Europol übermittelt (bitte jeweils für die Jahre 2020, 2021 und das 1. Halbjahr 2022 auflisten)?

d) Gem. § 10 FlugDaG an Drittstaaten übermittelt (bitte jeweils für die Jahre 2020, 2021 und das 1. Halbjahr 2022 und den empfangenden Staaten auflisten)?

Zu 17 a):

Bezugsgröße für die statistische Dokumentation ist das beauskunftete Rechercheersuchen im begründeten Einzelfall. Eine Auswertung nach der Anzahl beauskunfteter Datensätze oder nach ersuchender Stelle liegt nicht vor.

2020	2021	1. HJ 2022
Beauskunftete Rechercheersuchen gem. § 4 Abs 5 S. 1 i.V.m. § 6 Abs. 1 FlugDaG:		
883	2.088	1.301

Zu 17 b):

Bezugsgröße für die statistische Dokumentation ist das beauskunftete Rechercheersuchen im begründeten Einzelfall. Eine Auswertung nach der Anzahl beauskunfteter Datensätze oder nach ersuchendem Mitgliedstaat liegt nicht vor.

2020	2021	1. HJ 2022
Beauskunftete Rechercheersuchen gem. § 7 FlugDaG:		
112	184	124

Zu 17 c):

Bezugsgröße für die statistische Dokumentation ist das beauskunftete Rechercheersuchen im begründeten Einzelfall. Eine Auswertung nach der Anzahl beauskunfteter Datensätze liegt nicht vor.

2020	2021	1. HJ 2022
Beauskunftete Rechercheersuchen gem. § 9 FlugDaG:		
7	12	9

Zu 17 d):

Bezugsgröße für die statistische Dokumentation ist das beauskunftete Rechercheersuchen im begründeten Einzelfall. Eine Auswertung nach der Anzahl beauskunfteter Datensätze und empfangendem Drittstaat liegt nicht vor.

2020	2021	1. HJ 2022
Beauskunftete Rechercheersuchen gem. § 10 FlugDaG:		
2	9	6

18:

An wie vielen gemeinsamen Verfahren gem. § 8 FlugDaG hat die Fluggastdaten-Zentralstelle teilgenommen (bitte jeweils für die Jahre 2020, 2021 und das 1. Halbjahr 2022 auflisten)?

Zu 18:

Die Fluggastdaten-Zentralstelle im BKA hat bislang an keinem derartigen Verfahren teilgenommen.

19:

Wie viele Ersuchen um Auskunft, Berichtigung oder Löschung zu Daten im Fluggastdaten-Informationssystem sind in den Jahren 2020, 2021 und im 1. Halbjahr 2022 an die Fluggastdaten-Zentralstelle gerichtet worden?

Zu 19:

Die Anzahl der Ersuchen um Auskunft, Berichtigung oder Löschung zu Daten im Fluggastdaten-Informationssystem in den Jahren 2020, 2021 und im ersten Halbjahr 2022 ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:

2020	2021	1. HJ 2022
1.040	952	386

20:

Hat die Bundesregierung sich zu dem in der Vorbemerkung genannten Urteil des Europäischen Gerichtshofs hinsichtlich der Anwendungspraxis der Fluggastdaten-Zentralstelle eine eigene Position gebildet? Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus für ihr eigenes Handeln und sieht sie gesetzgeberischen Handlungsbedarfs, allgemein und insbesondere

a) Hinsichtlich des vom EuGH geforderten Beschränkung der Anwendung der PNR-RL auf terroristische Straftaten oder schwere Kriminalität mit einem zumindest mittelbaren objektiven Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen (Rn. 153-157)?

b) Hinsichtlich der vom EuGH geforderten Beschränkung der Verarbeitung von Fluggastdaten auf die schwere Kriminalität, während der § 4 Abs. 1 Nr. 6 seinem Wortlaut nach eine Verarbeitung auch bei solchen Straftaten zulässt, deren Strafbarkeit zwar im Höchstmaß über der Schwelle von mindestens drei Jahren liegen, aber – etwa im Falle bestimmter Betrugsdelikte, die in ihrem Mindeststrafmaß darunter angesiedelt sein können und nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller in den Bereich der Bagatelldelikte fallen?

21:

Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass bei der nachträglichen Zurverfügungstellung und Überprüfung der Fluggastdaten nach § 4 Abs. 5 und nach § 6 Abs. 1 LuftDaG eine Kontrolle durch ein Gericht (oder eine unabhängige Verwaltungsstelle) stattfindet, wie sie der EuGH fordert (Rn. 225 des Urteils)?

22:

Hat die Bundesregierung sich zu der Feststellung des EuGH in Rn. 229 ff. des Urteils, nach der der Zweck der Verarbeitung der Fluggastdaten „ausschließlich zum Zwecke der Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität“ (Art. 1 Abs. 2 PNR-RL) beschränkt ist, eine eigene Position erarbeitet? Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus für ihr eigenes Handeln und plant sie vor dem Hintergrund, dass nachrichtendienstliche Tätigkeiten üblicherweise im Vorfeld möglicher Straftatenbegehung angesiedelt sind, einschränkende Maßnahmen zur Umsetzung von § 6 Abs. 2 FlugDaG (Übermittlung an Nachrichtendienste)?

23:

Sieht die Bundesregierung im Lichte der Auslegung durch den EuGH, der mehrfach die Zweckbindung der Verarbeitung von Fluggastdaten für die Bekämpfung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität mit Bezug zum Flugverkehr betont, gesetzgeberischen Handlungsbedarf hinsichtlich der Regelung in § 6 Abs. 4 Luft- DaG, die die zweckändernde Verarbeitung auch zur Verfolgung gleich welcher anderen Straftaten zulässt (bitte begründen und ggf. Schlussfolgerungen und Konsequenzen der Bundesregierung darlegen)?

24:

Hat die Fluggastdaten-Zentralstelle mit Bezug zu Rn. 255 und 256 des genannten Urteils die Fluggastdatensätze, bei denen sich weder im Rahmen der Vorabüberprüfung noch bei etwaigen Überprüfungen innerhalb der ersten sechs Monate nach der Übermittlung durch die Luftfahrtunternehmen Anhaltspunkte für eine terroristische oder kriminelle Gefahr i.S.d. § 4 Abs. 1 FlugDaG ergeben haben gelöscht, wenn nein, warum nicht?

Zu 20, 20a), 20b), 21, 22, 23 und 24

Die Fragen 20, 20a), 20b), 21, 22, 23 und 24 werden auf Grund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Mit der in der Vorbemerkung genannten Entscheidung hat der EuGH die sogenannte PNR-Richtlinie (RICHTLINIE (EU) 2016/681 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität), die in Deutschland durch das Fluggastdatengesetz umgesetzt wird, auf seine Vereinbarkeit mit Unionsrecht überprüft und Vorgaben für eine europarechtskonforme Auslegung gemacht. Seit dem Vorliegen der Entscheidungsgründe analysiert die Bundesregierung unter Einbindung der betroffenen Behörden die Auswirkungen der Entscheidung auf die deutsche Rechtslage und Verarbeitungspraxis, um möglichst schnell den notwendigen Anpassungsbedarf hinsichtlich des Fluggastdatengesetzes und der Verarbeitungspraxis zu ermitteln. Diese komplexe Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Bereits jetzt ist aber absehbar, dass sie zu Beschränkungen für die Verarbeitung von Fluggastdaten führen wird. Selbstverständlich wird die Bundesregierung nach Abschluss der Auswertung der Entscheidung die erforderlichen Schritte einleiten, um die deutsche Fluggastdatenverarbeitung den Anforderungen des EuGH anzupassen.