

20.09.01

Vk - ln

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Zuverlässigkeits-
überprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs (Luftverkehr-
Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung)****A. Zielsetzung**

Regelung der Einzelheiten der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29d Abs. 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes von Personen, die auf Flugplätzen in nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen tätig werden sollen oder aufgrund ihrer Tätigkeit die Möglichkeit haben, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen.

B. Lösung

Festlegung des Überprüfungsumfangs und von Maßstäben für die Beurteilung der Zuverlässigkeit und Regelung der Anlässe und Fristen für Wiederholungsüberprüfungen.

C. Alternativen

Keine, andernfalls würde dem gesetzlichen Auftrag nach § 32 Abs. 2b des Luftverkehrsgesetzes nicht entsprochen.

D. Kosten

Durch das Inkrafttreten der Verordnung entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, werden sich nicht ergeben, weil Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach § 29d des Luftverkehrsgesetzes bereits jetzt in vergleichbarem Umfang auf der Grundlage entsprechender Weisungen des Bundes durchgeführt werden.

20.09.01

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

**Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Zuverlässigkeits-
überprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs (Luftverkehr-
Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes
022 (323) - 950 00 - Lu 116/01

Berlin, den 20. September 2001

An den
Präsidenten des Bundesrates

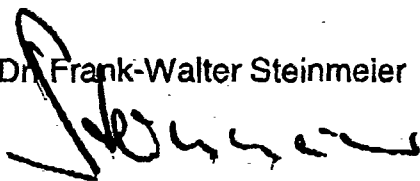
Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zur Regelung des Verfahrens der
Zuverlässigkeitsüberprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs
(Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Dr. Frank-Walter Steinmeier



Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Zuverlässigkeitsüberprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs (Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung)

Vom ...

Auf Grund des § 32 Abs. 2b in Verbindung mit § 29d Abs. 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern:

§ 1

(1) Vor der Ausstellung eines Ausweises zum Betreten von nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen nach § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und § 20a Abs. 1 Nr. 2 des Luftverkehrsgesetzes oder vor Aufnahme einer Tätigkeit nach § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 oder 3 des Luftverkehrsgesetzes ist die Zuverlässigkeit des jeweils Betroffenen nach Maßgabe dieser Verordnung zu überprüfen.

(2) Die Überprüfung der Zuverlässigkeit darf ausschließlich für die in § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, 2 oder 3 des Luftverkehrsgesetzes genannten Personen durchgeführt werden. Das Vorliegen der in § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, 2 oder 3 des Luftverkehrsgesetzes beschriebenen Voraussetzungen ist im Antrag schlüssig darzulegen.

§ 2

(1) Die Zuverlässigkeit der in § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes genannten Personen wird von der Luftfahrtbehörde überprüft, die für die Entscheidung nach § 29d Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes zuständig ist.

(2) Hat ein Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen Bereiche und Anlagen gemäß § 29d Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes im Zuständigkeitsbereich verschiedener Luftfahrtbehörden, bestimmt sich die Zuständigkeit für die Überprüfung der in Absatz 1 genannten Personen nach dem Unternehmenssitz. Dies gilt auch dann, wenn der Zugang nur zu einem dieser Bereiche gewährt werden soll. Die Zuständigkeit für die Entscheidung über die Erteilung einer Zugangsberechtigung nach § 29d Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes bleibt hiervon unberührt.

§ 3

(1) Personen gemäß § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes beantragen die Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung über ihren Arbeitgeber und das Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen, zu dessen in § 29d Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes genannten Bereichen und Anlagen ihnen der Zugang gewährt werden soll.

(2) Die Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen sollen der nach § 2 Abs. 1 oder 2 zuständigen Luftfahrtbehörde zur Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung die nach Absatz 3 erforderlichen Daten und Sachverhalte der zu überprüfenden Person vier Wochen vor der geplanten Aufnahme ihrer Tätigkeit übermitteln. Die Luftfahrtbehörde soll die Zuverlässigkeitsüberprüfung innerhalb dieser Frist durchführen.

(3) In dem Antrag sind vom Betroffenen anzugeben :

1. Name, einschließlich frühere Namen,
2. Geburtsname,
3. sämtliche Vornamen,
4. Geburtsdatum,
5. Geburtsort und -land,
6. Wohnsitze der letzten fünf Jahre vor der Überprüfung, hilfsweise den gewöhnlichen Aufenthaltsort,
7. Staatsangehörigkeit,
8. Personalausweis- oder Paßnummer,
9. Arbeitgeber,
10. vorgesehene Tätigkeit
11. für die Tätigkeit zu betretende Flugplätze,
- 12 sonstige für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsame Sachverhalte im Sinne des § 5.

§ 4

(1) Die Luftfahrtbehörde ersucht zum Zwecke der Zuverlässigkeitsüberprüfung die Polizei- und die Verfassungsschutzbehörden, vorhandene bedeutsame Informationen im Sinne des § 5 zu übermitteln. Das Ersuchen ist an die nach Landesrecht zuständige Polizeibehörde zu richten. Hat der Betroffene seinen Hauptwohnsitz und seinen gewöhnlichen Aufenthalt außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der nach Satz 2 zuständigen Polizeibehörde, ist die insoweit zuständige Polizeibehörde zu beteiligen.

Die Abfrage erstreckt sich auf

1. die Personenfahndungsdateien,
2. die Kriminalaktennachweise,
3. die polizeilichen Staatsschutzdateien.

Bei der für den Sitz der Luftfahrtbehörde zuständigen Landesbehörde für Verfassungsschutz erfolgt die Abfrage des nachrichtendienstlichen Informationssystems. Die Luftfahrtbehörde ersucht darüber hinaus den Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik um Auskunft über bei ihm vorhandene Unterlagen, soweit tatsächliche An-

haltspunkte für den Verdacht einer früheren Tätigkeit des Betroffenen für den Staatssicherheitsdienst vorliegen und dies für die Beurteilung der Zuverlässigkeit erforderlich ist. Sie hat den Betroffenen über das Auskunftersuchen in Kenntnis zu setzen.

(2) Hatte der Betroffene in den letzten fünf Jahren vor der Überprüfung weitere Wohnsitze auch in anderen Bundesländern, so sind auch die für diese Wohnsitze zuständigen Polizeibehörden um Übermittlung dort vorhandener bedeutsamer Informationen in Sinne des § 5 zu ersuchen.

(3) Hat der Betroffene im Geltungsbereich des Luftverkehrsgesetzes weder Wohnsitz noch gewöhnlichen Aufenthaltsort, so ist die für den Unternehmenssitz seines Arbeitgebers zuständige Polizeibehörde um Übermittlung der Informationen nach Absatz 1 zu ersuchen. Hat auch der Arbeitgeber keinen Unternehmenssitz im Geltungsbereich des Luftverkehrsgesetzes, so ist die für den Sitz der Luftfahrtbehörde zuständige Polizeibehörde um Übermittlung der Informationen nach Absatz 1 zu ersuchen.

(4) Bestehen auf Grund der nach Absatz 1 übermittelten Informationen Anhaltspunkte für Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen, kann die zuständige Behörde zusätzlich insbesondere bei den Strafverfolgungsbehörden anfragen und Strafakten oder staatsanwaltschaftliche Ermittlungsakten beziehen. Darüber hinaus darf die Behörde den Militärischen Abschirmdienst und den Bundesnachrichtendienst um die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Informationen einschließlich personenbezogener Daten ersuchen. Sie kann vom Betroffenen selbst weitere Informationen einholen oder gegebenenfalls deren Vorlage verlangen. In den Fällen des Absatzes 3 kann die Luftfahrtbehörde vom Betroffenen zusätzliche Zeugnisse seines Aufenthaltsstaates verlangen, aus denen sich seine Zuverlässigkeit ergibt.

(5) Von der Abfrage nach Absatz 1 kann, mit Ausnahme der Personenfahndungsdateien, abgesehen werden, wenn der Zeitraum bis zur Aufnahme der Tätigkeit nach § 29d Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes nicht für die vollständige Abfrage nach Absatz 1 ausreicht und der Betroffene nur für einen beschränkten Zeitraum (bis zu einem Monat) Zugang zu den in § 29d Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes genannten Bereichen und Anlagen erhalten soll. Die vollständige Überprüfung ist durchzuführen, wenn abzusehen ist, dass der Zeitraum bis zur Aufnahme der Tätigkeit nach § 29d Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes für die vollständige Abfrage nach Absatz 1 ausreicht.

(6) Die bei der Luftfahrtbehörde vorhandenen Informationen über die Zuverlässigkeitsüberprüfung sind nach Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntgabe des letzten Überprüfungsergebnisses zu löschen, soweit nicht eine neue Überprüfung gemäß § 9 Abs. 3 beantragt wird.

§ 5

(1) Die Luftfahrtbehörde bewertet die Zuverlässigkeit des Betroffenen auf Grund einer Gesamtwürdigung des Einzelfalles.

(2) In der Regel fehlt es an der erforderlichen Zuverlässigkeit, wenn der Betroffene in den letzten zehn Jahren vor der Überprüfung wegen versuchter oder vollendeter Straftaten von erheblicher Bedeutung rechtskräftig verurteilt wurde. Erhebliche Bedeutung im Sinne von Satz 1 haben Straftaten nach § 315 Abs. 1 des Strafgesetzbuches sowie alle Straftaten, die in § 138 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und Nr. 5 bis 9 oder Abs. 2 des Strafgesetzbuches oder in Artikel 1 § 2 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zu Artikel 10 Grundgesetz vom 13. August 1968 (BGBl. I S. 949), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 1 des Begleitgesetzes zu Telekommunikationsgesetz vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108), aufgeführt sind.

(3) Bei einer rechtskräftigen Verurteilung wegen anderer Straftaten, bei Verurteilungen, die mehr als zehn Jahre zurückliegen, oder bei Vorliegen sonstiger Erkenntnisse ist im konkreten Einzelfall zu prüfen, ob sich daraus im Hinblick auf die Sicherheit des Luftverkehrs Zweifel an der Zuverlässigkeit der zu überprüfenden Person ergeben.

Als sonstige Erkenntnisse kommen insbesondere in Betracht:

1. laufende oder eingestellte Ermittlungs- und Strafverfahren,
2. der Verdacht der Tätigkeit für fremde Nachrichtendienste,
3. tatsächliche Anhaltspunkte für Mitgliedschaften in Organisationen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 3 des Bundesverfassungsschutzgesetzes oder das Unterhalten von Kontakten zu solchen Organisationen,
4. Sachverhalte, aus denen sich eine Erpressbarkeit durch Dritte ergibt,
5. Betäubungsmittel- und gegebenenfalls Alkoholabhängigkeit.

(4) § 51 Abs. 1 des Bundeszentralregistergesetzes ist zu beachten.

§ 6

(1) Die Luftfahrtbehörde gibt dem Betroffenen Gelegenheit, sich zu Erkenntnissen, die Zweifel an seiner Zuverlässigkeit begründen können, zu äußern. Die Anhörung hat den Schutz geheimhaltungsbedürftiger Erkenntnisse zu gewährleisten. Stammen die Erkenntnisse von der Polizei- oder Verfassungsschutzbehörde (§ 4), ist diese vorher zu hören. Die dem § 28 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften finden Anwendung. Können bestehende Zweifel an der Zuverlässigkeit der Person nicht ausgeräumt werden, ist die Zuverlässigkeit zu verneinen.

(2) Die Luftfahrtbehörde gibt das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung dem Betroffenen und dem Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen bekannt.

(3) In den Fällen des § 6 Abs. 1 Satz 5 werden dem Betroffenen die maßgeblichen Gründe hierfür durch schriftlichen, mit Rechtsmittelbelehrung versehenen Bescheid mitgeteilt. Die Begründung hat den Schutz geheimhaltungsbedürftiger Erkenntnisse und Tatsachen zu gewährleisten. Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend. Das Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen ist von der Feststellung ebenfalls in Kenntnis zu setzen. Die maßgeblichen Gründe dürfen dem Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen nur übermittelt werden, soweit dies für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens erforderlich ist. Die dem § 28 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften finden Anwendung.

(4) Die Verneinung der Zuverlässigkeit ist allen anderen Luftfahrtbehörden mitzuteilen.

§ 7

Für die Überprüfung des in § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes genannten Personals gelten die §§ 1 bis 6 entsprechend. Zu diesem Personal zählen insbesondere solche Personen, die - ohne die Bereiche nach § 29d Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes betreten zu müssen - im Fluggastabfertigungs-, im Fracht- sowie im Versorgungsgüterbereich Zugriff auf Gegenstände haben, die in das Luftfahrzeug verbracht werden sollen.

§ 8

Für die Überprüfung der Zuverlässigkeit der in § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 des Luftverkehrsgesetzes genannten Personen gelten die §§ 1 bis 6 entsprechend.

§ 9

(1) Werden der zuständigen Luftfahrtbehörde Tatsachen bekannt, die Zweifel an der Zuverlässigkeit einer der in § 29d Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes genannten Personen nach Aufnahme ihrer Tätigkeit begründen, hat sie deren Zuverlässigkeit von Amts wegen neu zu überprüfen. Dies gilt insbesondere, wenn gegen die Person ein Ermittlungs- oder Strafverfahren wegen des Verdachts einer der in § 5 Abs. 2 genannten Straftaten eingeleitet ist oder bei Bekanntwerden von sonstigen in § 5 Abs. 3 angeführten Umständen. Die Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen oder der jeweilige Arbeitgeber haben die zuständige Luftfahrtbehörde unverzüglich zu unterrichten, falls sie von solchen Tatsachen Kenntnis erlangen oder sich mitgeteilte Erkenntnisse als unrichtig erweisen.

(2) Die Rücknahme oder der Widerruf ist allen anderen Luftfahrtbehörden mitzuteilen. Im Falle der Rücknahme oder des Widerrufs gelten § 6 Abs. 2 und Abs. 3 entsprechend. Für die Rücknahme oder den Widerruf gelten die den §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften.

(3) Unabhängig von Absatz 1 ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung von den in § 29d Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes genannten Personen im Abstand von fünf Jahren nach Bekanntgabe des Ergebnisses der letzten Überprüfung neu zu beantragen.

§ 10

(1) Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung unterbleibt, wenn der Betroffene innerhalb der letzten fünf Jahre bereits einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29d Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes oder einer anderen zumindest gleichwertigen Überprüfung im Geltungsbereich des Luftverkehrsgesetzes unterzogen und seine Zuverlässigkeit

festgestellt und nicht widerrufen wurde. An das Ergebnis sind die Luftfahrtbehörden gebunden. Bei einer Verneinung der Zuverlässigkeit kann ein erneuter Antrag auf Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung frühestens nach Ablauf von 2 Jahren nach Mitteilung des letzten Überprüfungsergebnisses gestellt werden. Dies gilt nicht, wenn der Betroffene nachweist, dass die Gründe für die Verneinung der Zuverlässigkeit entfallen sind.

(2) Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung unterbleibt ferner bei Personen im Sinne des § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes, die nur gelegentlich - in der Regel bis zu einem Tag im Monat - Zutritt zu den in § 29d Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes genannten Bereichen und Anlagen eines Flughafens erhalten sollen.

(3) Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung wird nicht durchgeführt für Polizeivollzugs- und Zollbeamte.

§ 11

(1) Bei Personen, die bereits Tätigkeiten im Sinne von § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, 2 oder 3 des Luftverkehrsgesetzes ausüben, ohne vorher auf ihre Zuverlässigkeit überprüft worden zu sein, ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung nachzuholen.

(2) Die §§ 1 bis 8 und § 10 Abs. 1 gelten entsprechend.

§ 12

Hat der Bund dem Antrag eines Landes nach § 31 Abs. 2 Nr. 19 des Luftverkehrsgesetzes auch hinsichtlich der in § 29d des Luftverkehrsgesetzes genannten Aufgaben entsprochen, gelten die §§ 1 bis 11 entsprechend.

§ 13

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Begründung

A. Allgemeines

Die Verordnung regelt Einzelheiten der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29d Abs. 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Die Verpflichtung zum Erlass der Verordnung ergibt sich aus § 32 Abs. 2 b LuftVG.

Nach der in § 29d Abs. 2 und 3 LuftVG getroffenen Regelung können Personen, die auf Verkehrsflughäfen in nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen tätig werden sollen - überwiegend betrifft dies Personal von Flugplatz- und Luftfahrtunternehmen oder sonstige Personen, die - ohne die Sicherheitsbereiche eines Flugplatzes betreten zu müssen - die Möglichkeit haben, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen - durch Abfrage von personenbezogenen Daten insbesondere bei bestimmten Sicherheitsbehörden auf ihre Zuverlässigkeit überprüft werden. Die in Absatz 2 des § 29d LuftVG geregelte Ermächtigung zur Überprüfung, die nur mit Zustimmung des Betroffenen zulässig ist, trägt den unabdingbaren Sicherheitserfordernissen des Luftverkehrs Rechnung und berücksichtigt die in der Rechtsprechung zum Recht auf informationelle Selbstbestimmung erhobenen Anforderungen.

Die Überprüfung dient dazu, unzuverlässigen Personen den Zugang zu sicherheitsempfindlichen Bereichen zu verwehren oder zu verhindern, dass diese Personen die Möglichkeit erhalten, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen. Darüber hinaus soll dem jeweiligen Arbeitgeber die Entscheidung darüber ermöglicht werden, ob diese Personen in den in § 29d Abs. 1 LuftVG genannten Bereichen und Anlagen oder in Bereichen tätig werden dürfen, in denen zwar eine Zugangsberechtigung nicht erforderlich ist, wo dennoch aber die Möglichkeit besteht, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen.

Die Systematik der Zugangsregelung geht davon aus, dass der Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen und sicherheitsempfindlichen Bereichen in mehreren voneinander unabhängigen Verfahren erteilt wird. In der ersten Stufe wird der in § 29d Abs. 2 LuftVG genannte Personenkreis nach den Regelungen dieser Verordnung auf seine Zuverlässigkeit überprüft. Auf der Grundlage der Zuverlässigkeitsüberprüfung erteilen die Luftfahrtbehörden in der zweiten Stufe die Zugangsberechtigung nach § 29d Abs. 1 LuftVG. Die Luftfahrtbehörden erteilen die Zugangsberechtigung jedoch nicht in jedem Einzelfall, sondern in genereller Form in den Luftsicherheitsplänen der Flugplätze und Luftfahrtunternehmen. Sofern die Zuverlässigkeit des Betroffenen festgestellt und ihm eine Zugangsberechtigung nach § 29d Abs. 1 LuftVG erteilt wurde, kann der Flughafen in der dritten Stufe einen entsprechenden Flughafenausweis ausstellen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Flughafenunternehmer zur Ausstellung des Ausweises nicht verpflichtet ist, da das Hausrecht des Flughafens unberührt bleibt und der Flughafenunternehmer insoweit dem Betroffenen aus Gründen des Hausrechts trotz festgestellter Zuverlässigkeit und erteilter Zugangsberechtigung den Zugang zu seinen Anlagen verweigern kann.

Die Verordnung regelt ausschließlich das Verfahren, nach dem die Überprüfung der Zuverlässigkeit des in § 29d Abs. 2 LuftVG genannten Personenkreises durchzuführen ist. Regelungen über die generelle Zugangsberechtigung nach § 29d Abs. 1 LuftVG sowie über die (konkrete) Ausstellung eines (Zutritts-)Ausweises durch den Hausrechtsinhaber (Flugplatz- oder Luftverkehrsunternehmen) sind in dieser Verordnung wegen der insoweit durch § 32 Abs. 2 b LuftVG begrenzten gesetzlichen Ermächtigung nicht enthalten.

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung ist ein von der generellen Entscheidung über die Zugangsberechtigung sowie von der konkreten Ausstellung eines (Zutritts-)Ausweises getrenntes, rechtlich eigenständiges Verfahren. Sie bildet aber die Grundlage für die Zugangsberechtigung nach § 29d Abs. 1 LuftVG und die hierauf beruhende Ausstellung von Ausweisen zum Betreten der in § 29d Abs. 1 genannten Bereiche und Anlagen. Die Entscheidung der Behörde über das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgt gegenüber dem Betroffenen durch schriftlichen, mit Rechtsmittelbelehrung versehenen Bescheid.

Durch das Inkrafttreten der Verordnung werden sich keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau ergeben, weil Zuverlässigkeitsüberprüfungen durch die Luftfahrtbehörden bereits jetzt auf der Grundlage des § 29d LuftVG und entsprechender Weisungen des Bundesministeriums des Innern durchgeführt werden.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Die Verordnung ist systematisch gegliedert nach Personengruppen entsprechend der von § 29d Abs. 2 LuftVG vorgegebenen Differenzierung.

Zu § 1

§ 1 präzisiert den Personenkreis, für den eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 29d Abs. 2 LuftVG durchzuführen ist.

Im Interesse einer bundeseinheitlichen Handhabung des § 29d Abs. 2 LuftVG verpflichtet **Absatz 1** die Luftfahrtbehörden, alle Personen, die die Voraussetzungen des § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 - 3 LuftVG erfüllen, vor Aufnahme ihrer Tätigkeit oder vor der Ausstellung eines Ausweises zum Betreten der dort genannten Bereiche und Anlagen auf ihre Zuverlässigkeit zu überprüfen.

Absatz 2 stellt klar, dass eine Überprüfung der Zuverlässigkeit über den in § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 - 3 LuftVG genannten Personenkreis hinaus nicht durchgeführt werden darf. Für Personal von Unternehmen, für das ein Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen nicht erforderlich ist oder bei dem aufgrund seiner Tätigkeit, die Möglichkeit, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen, ausgeschlossen werden kann (z. B. Personal von Stadtbüros oder sonstigen Verkaufsstellen; Personal, das in der Zentrale des Unternehmens ausschließlich mit Verwaltungstätigkeit betraut ist), ist die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht zulässig.

Zu § 2

§ 2 regelt die Zuständigkeit der für die Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung verantwortlichen Behörden.

Absatz 1 wiederholt zur Klarstellung die gesetzliche Regelung zur sachlichen Zuständigkeit der (Landes-) Luftfahrtbehörden nach § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG, der seinerseits auf die sachliche Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden nach § 29d Abs. 1 LuftVG Bezug nimmt.

Absatz 2 enthält bei örtlicher Zuständigkeit mehrerer Luftfahrtbehörden eine Regelung zur Vermeidung von Mehrfachüberprüfungen. Erfasst werden die Fälle, in denen Luftfahrtunternehmen im Rahmen des § 20a Abs. 1 Nr. 2 LuftVG Bereiche und Anlagen überlassen worden sind, die im Zuständigkeitsbereich verschiedener Luftfahrtbehörden liegen (z. B. die Werften der Deutschen Lufthansa in Hamburg und München) oder in denen die Anlagen eines Flughafenunternehmens (z. B. Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH) in den Zuständigkeitsbereich mehrerer Luftfahrtbehörden fallen. Absatz 2 legt deshalb – in Übereinstimmung mit dem derzeit praktizierten Verfahren – eine gemeinsame örtliche Zuständigkeit derjenigen Luftfahrtbehörde fest, in deren Zuständigkeitsbereich der Sitz des Unternehmens liegt. Neben der Vermeidung einer Mehrfachüberprüfung von Unternehmensmitarbeitern und der Gewährleistung einer einheitlichen Entscheidung in der gleichen Angelegenheit wird durch die Konzentration der

Überprüfungen bei einer Luftfahrtbehörde sichergestellt, dass die Unternehmen nur einen Ansprechpartner haben und der Verwaltungsaufwand für die Unternehmen möglichst gering gehalten wird.

Das Ergebnis dieser Zuverlässigkeitsüberprüfung, dies betont Satz 3, ersetzt jedoch nicht die Entscheidung der jeweils örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde über die Zugangsberechtigung zu den sicherheitsrelevanten Bereichen und Anlagen der Flughäfen gemäß § 29d Abs. 1 LuftVG. In deren Entscheidungskompetenz darf eine für den jeweiligen Flughafen nicht zuständige Luftfahrtbehörde nicht eingreifen.

Zu § 3

Absatz 1 bestimmt, dass Anträge auf Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung stets über den Arbeitgeber und das Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen der gemäß § 2 Abs. 1 oder Abs. 2 zuständigen Luftfahrtbehörde zuzuleiten sind. Dieses dient dazu, das Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen in die Lage zu versetzen, vorab die Notwendigkeit des Zugangs zu diesen Bereichen überprüfen zu können. Dadurch soll verhindert werden, dass eine Vielzahl von Anträgen auf Zuverlässigkeitsüberprüfung den Luftfahrtbehörden ohne sachliche Notwendigkeit vorgelegt werden.

Um sicherzustellen, dass die Luftfahrtbehörden hinreichend Zeit haben, die bei den Polizei- und Verfassungsschutzbehörden vorhandenen Erkenntnisse abzufragen, legt **Absatz 2** fest, dass die erforderlichen Daten 4 Wochen vor der geplanten Aufnahme der Tätigkeit der Luftfahrtbehörde übermittelt werden sollen. Sollte diese Frist im Einzelfall nicht eingehalten werden können oder reicht die Zeit für die Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht aus, besteht für die Luftfahrtbehörde unter den in § 4 Abs. 5 beschriebenen Voraussetzungen die Möglichkeit einer verkürzten Abfrage.

Absatz 3 regelt im einzelnen, welche Daten die Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen von denjenigen Personen an die zuständigen Luftfahrtbehörden zu übermitteln haben, die in sicherheitsrelevanten Bereichen und Anlagen beschäftigt werden sollen. Die Übermittlungspflicht (vgl. § 29d Abs. 3 Satz 1 LuftVG) umfaßt auch sonstige Erkenntnisse über den Betroffenen im Sinne des § 5 Abs. 3, soweit sie für die Beurteilung der Zuverlässigkeit im Hinblick auf die Sicherheit des Luftverkehrs von Bedeutung sein können.

Um von den für den Wohnsitz zuständigen Sicherheitsbehörden über einen aussagekräftigen Zeitraum Erkenntnisse über den Betroffenen zu erlangen, ist die Angabe der Wohnsitze der letzten fünf Jahre vor der Überprüfung erforderlich. Dieser Zeitraum entspricht gängiger Verwaltungspraxis und ist angelehnt an § 13 Abs. 1 Nr. 5 des Gesetzes über die Voraussetzungen und das Verfahren von Sicherheitsüberprüfungen des Bundes (Sicherheitsüberprüfungsgesetz) vom 20. April 1994 (BGBl. I S. 867).

Zu § 4

Absatz 1 legt fest, dass das Ersuchen der jeweils zuständigen (Landes-) Luftfahrtbehörde an die nach Landesrecht zuständige Polizeibehörde zu richten ist. Landesrechtlich zuständige Polizeibehörden werden in der Regel die Landeskriminalämter sein. Satz 3 stellt sicher, dass in jedem Fall auch die Polizeibehörde beteiligt wird, in deren Zuständigkeitsbereich der Betroffene seinen Hauptwohnsitz, hilfsweise seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort hat, weil erfahrungsgemäß nur die für den Wohnsitz zuständigen Behörden zuverlässig und umfassend Auskunft über eine Person erteilen können; nur sie verfügen über alle Informationen, die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit des Betroffenen erforderlich sind.

Die Luftfahrtbehörden können auch eine Abfrage bei dem Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes durchführen, soweit tatsächliche Anhaltspunkte für den Verdacht einer Tätigkeit für den Staatssicherheitsdienst vorliegen und dies für die Beurteilung der Zuverlässigkeit erforderlich ist. Tatsächliche Anhaltspunkte für den Verdacht einer Tätigkeit für den Staatssicherheitsdienst liegen zum Beispiel immer dann vor, wenn zumindest entfernte Indizien dafür sprechen, dass der Betroffene vor der Wiedervereinigung Deutschlands bei Behörden, Betrieben oder Einrichtungen beschäftigt war, die nach den vorliegenden Informationen zum Ministerium für Staatssicherheit (MfS) gehörten, als "Deckadressen" für das MfS fungierten oder über einen besonders hohen Anteil verdeckter MfS-Mitarbeiter verfügten. Die Beschränkung auf die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit erforderlichen Fälle macht deutlich, dass Abfragen nicht regelmäßig sondern nur dann erfolgen sollen, wenn es wahrscheinlich ist, dass das Ergebnis der Abfrage zur Beurteilung der Zuverlässigkeit beitragen kann. Hierbei ist auch das spezifische Sicherheitsrisiko, das sich im Hinblick auf den späteren Einsatz- und Verantwortungsbereich ergibt, zu berücksichtigen. Durch den Verzicht auf eine generelle Abfrage werden Anfragen über Personen, bei denen zum Beispiel aufgrund ihres Lebenslaufs oder Lebensalters keine Angaben in den Unterlagen bei der Gauck-Behörde zu erwarten sind, ausgeschlossen.

Absatz 2 bestimmt, dass - soweit ein Betroffener innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Überprüfung in verschiedenen Bundesländern gewohnt hat - die Luftfahrtbehörde auch die Polizeibehörden dieser Länder um Übermittlung dort vorhandener Informationen ersuchen muss.

Dagegen ist es nicht erforderlich, auch die Verfassungsschutzbehörden dieser Länder um Übermittlung dort vorhandener Informationen zu ersuchen, weil der Bestand des nachrichtendienstlichen Informationssystems (NADIS) in allen Ländern gleich ist und somit zusätzliche Erkenntnisse durch die Abfrage der Verfassungsschutzbehörden dieser Länder nicht zu gewinnen sind.

Die fortschreitende Liberalisierung des Personen- und Dienstleistungsverkehrs in Europa läßt erwarten, dass in Zukunft vermehrt Personen auf deutschen Flugplätzen tätig sein werden, die im Inland weder Wohnsitz noch gewöhnlichen Aufenthaltsort haben. Für diesen Fall bestimmt **Absatz 3**, dass bei diesen Personen die für den Unternehmenssitz des Arbeitgebers nach Landesrecht zuständigen Polizeibehörden um die Übermittlung vorhandener Erkenntnisse an die (Landes-

) Luftfahrtbehörden zu ersuchen sind. Bei ausländischen Luftfahrtunternehmen ist Unternehmenssitz im Sinne dieses Absatzes die jeweilige Deutschland-Direktion.

Die Formulierung "insbesondere" in § 29d Abs. 3 Satz 2 LuftVG ermöglicht es, auch auf weitere, in **Absatz 4** geregelte Informationsträger zurückzugreifen. Als sonstige öffentliche Stellen kommen unter anderem in Betracht der Militärische Abschirmdienst, der Bundesnachrichtendienst und die Staatsanwaltschaften. Die Polizeibehörden können auch das Ausländerzentralregister um Informationen ersuchen. Da der Militärische Abschirmdienst nach § 1 Abs. 3 MADG nur an Sicherheitsüberprüfungen nach dem Sicherheitsüberprüfungsgesetz des Bundes von Personen mitwirken darf, denen geheimhaltungsbedürftige Tatsachen anvertraut werden oder die in sicherheitsempfindlichen Bereichen des Geschäftsbereichs des Bundesministeriums der Verteidigung eingesetzt werden sollen, ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach dem LuftVG von Bundeswehrangehörigen, die in nicht allgemein zugänglichen Bereichen ziviler Flughäfen eingesetzt werden oder zu ihnen Zugang erhalten sollen, von den zivilen Luftfahrtbehörden durchzuführen. Um die Zuverlässigkeit dieser Personen beurteilen zu können, muß die Luftfahrtbehörde auf Erkenntnisse des Militärischen Abschirmdienstes, die bei diesem in Erfüllung seines gesetzlichen Auftrages (§ 1 Abs. 1 und 2 MADG) angefallen sind, zurückgreifen können.

Da bei den Verfassungsschutzbehörden Erkenntnisse im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrages erst dann anfallen können, wenn ein Inlandsbezug gegeben ist, ist eine Erkenntnisabfrage beim Bundesnachrichtendienst in den Fällen erforderlich, in denen konkrete Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Betroffene im Ausland an Aktivitäten beteiligt war, die von außen- oder sicherheitspolitischer Bedeutung für die Bundesrepublik Deutschland sind (§ 1 Abs. 2 BNDG). Hierzu können z.B. die Teilnahme an Aktionen ausländischer Terrororganisationen im jeweiligen Herkunftsland oder die Beteiligung an Straftaten aus dem Bereich der Nuklearkriminalität gehören.

Eine Regelabfrage beim Bundeszentralregister mit dem Ziel der Einholung einer unbeschränkten Auskunft nach § 41 des Bundeszentralregistergesetzes (BZRG) ist nicht vorgesehen, da nicht in allen Bundesländern die Zuverlässigkeitsüberprüfungen von obersten Landesbehörden, die um eine unbeschränkte Registerauskunft ersuchen können, durchgeführt werden. Die Einholung einer unbeschränkten Auskunft aus dem BZRG wird allerdings in den Ländern, in denen die Zuverlässigkeitsüberprüfungen von den obersten Landesbehörden durchgeführt werden, nicht ausgeschlossen.

Im Rahmen des Flugplatzbetriebes kann es erforderlich sein, auch kurzfristig Zugang zu nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen zu gewähren, um eingetretene Störungen des Betriebsablaufs schnell beseitigen zu lassen. In diesen Fällen kann regelmäßig nicht abgewartet werden, bis eine vollständige Zuverlässigkeitsüberprüfung durchgeführt worden ist. Daher schafft **Absatz 5** die Möglichkeit, in bestimmten Fällen von einer vollständigen Abfrage aller in Absatz 1 aufgeführten Dateien abzusehen. Allerdings ist sicherzustellen, dass zumindest die Personenfahndungsdateien abgefragt werden, um zu verhindern, dass Personen Zugang erhalten, die z.B. zur Fahndung ausgeschlossen sind. In diesen Fällen ist der Zugang auf längstens einen Monat zu beschränken.

Die Löschungsvorschrift des **Absatz 6** trägt den Erfordernissen des Datenschutzes Rechnung, indem die vorhandenen Informationen nach Ablauf von fünf Jahren gelöscht werden, sofern sie nicht für eine neue Überprüfung benötigt werden.

Zu § 5

Absatz 1 stellt klar, dass die Zuverlässigkeitsüberprüfung als Ermessensentscheidung nicht schematisch anhand gewonnener Personeninformationen, sondern aufgrund einer Gesamtwürdigung des Einzelfalles zu erfolgen hat.

Absatz 2 benennt Straftaten und sonstige Umstände, die das Fehlen der Zuverlässigkeit indizieren. Er mißt dabei Straftaten von erheblicher Bedeutung besonderes Gewicht bei.

Absatz 2 nimmt Bezug auf §§ 138 und 315 des Strafgesetzbuches sowie auf Artikel 1 § 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Beschränkung des Brief-, Post- und Fernmeldegeheimnisses (Gesetz zu Artikel 10 Grundgesetz) vom 13. August 1968 (BGBl. I S. 949), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 1 des Begleitgesetzes zum Telekommunikationsgesetz vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I, S. 3108). Die rechtskräftige Verurteilung wegen eines der dort genannten Straftatbestände indiziert in der Regel, dass die zu überprüfende Person nicht über die erforderliche Zuverlässigkeit verfügt.

Im einzelnen handelt es sich hierbei um folgende Straftaten:

- * Straftaten des Friedensverrats oder des Hochverrats (§§ 80, 80a, 81, 82 und 83 des Strafgesetzbuches),
- * Straftaten der Gefährdung des demokratischen Rechtsstaates (§§ 84, 85, 86, 87, 88, 89 des Strafgesetzbuches, § 20 Abs. 1 Nr. 1, 2, 3 und 4 des Vereinsgesetzes),
- * Straftaten des Landesverrats und der Gefährdung der äußeren Sicherheit (§§ 94, 95, 96, 97a, 97b, 98, 99, 100, 100a des Strafgesetzbuches),
- * Straftaten gegen die Landesverteidigung (§§ 109e, 109f, 109g des Strafgesetzbuches),
- * Straftaten gegen die Sicherheit der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantik-Vertrages (§§ 87, 89, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 109e, 109f, 109g des Strafgesetzbuches in Verbindung mit Artikel 7 des Vierten Strafrechtsänderungsgesetzes vom 11. Juni 1957 in der Fassung des Achten Strafrechtsänderungsgesetzes),
- * Straftaten nach § 129a des Strafgesetzbuches,
- * Straftaten nach § 92 Abs. 1 Abs. 1 Nr. 7 des Ausländergesetzes,
- * Straftaten einer Geld- oder Wertpapierfälschung in den Fällen der §§ 146, 151, 152 des Strafgesetzbuches oder einer Fälschung von Zahlungskarten und Vordrucken für Euroschecks in den Fällen des § 152a Abs. 1 bis 3 des Strafgesetzbuches,
- * Straftaten eines schweren Menschenhandels (§ 181 Abs. 1 Nr. 2 oder 3 des Strafgesetzbuches),
- * Straftaten des Mordes, Totschlags oder Völkermordes

- (§§ 211, 212 oder 220a des Strafgesetzbuches),
- * Straftaten gegen die persönliche Freiheit (§§ 234, 234a, 239a oder 239b des Strafgesetzbuches),
- * Straftaten eines Raubes oder einer räuberischen Erpressung (§§ 249 bis 251 oder 255 des Strafgesetzbuches),
- * gemeingefährliche Straftaten (§§ 306 bis 306c oder § 307 Abs. 1 bis 3, § 308 Abs. 1 bis 4, § 309 Abs. 1 bis 5, §§ 310, 313, 314, 315 Abs. 3, 315b Abs. 3, §§ 316a oder 316c des Strafgesetzbuches).

Absatz 3 bestimmt, dass bei einer Verurteilung wegen anderer oder länger als 10 Jahre zurückliegender Verurteilungen oder bei Vorliegen sonstiger Erkenntnisse nicht regelmäßig von einer Unzuverlässigkeit ausgegangen werden kann, sondern vielmehr im Einzelfall zu prüfen ist, ob nach den vorhandenen Erkenntnissen der Betroffene eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs darstellt. Dabei ist der Zweck der Zuverlässigkeitsüberprüfung, den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten sicherzustellen, maßgeblich zu berücksichtigen. Aus den vorliegenden Erkenntnissen müssen sich zumindest Anhaltspunkte ergeben, dass der Betroffene die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdet. Dies wird in der Regel zu verneinen sein, wenn lediglich eine einmalige Verurteilung z.B. aus dem Bereich der Bagatelldelinquenz (z.B. Beleidigung, § 185 StGB) vorliegt. Sollten dagegen mehrfache Verurteilungen Zweifel an der Rechtstreue des Betroffenen aufkommen lassen, wird in der Regel von der Unzuverlässigkeit des Betroffenen auszugehen sein.

Zu den sonstigen Erkenntnissen - die beispielhafte Aufzählung in Absatz 3 ist insoweit nicht abschließend - gehören auch Verbindungen zum Ministerium für Staatssicherheit und seiner Vorläufer- und Nachfolgeorganisationen der ehemaligen DDR.

Bei der Bewertung länger zurückliegender Verurteilungen sind gemäß **Absatz 4** die Grundsätze des § 51 Abs. 1 des Bundeszentralregistergesetzes zu berücksichtigen, d. h. Verurteilungen, die im Bundeszentralregister nach den §§ 45 ff. BZRG getilgt wurden oder zu tilgen sind, dürfen dem Betroffenen nicht mehr vorgehalten oder zu seinem Nachteil verwertet werden.

Zu § 6

§ 6 regelt das Recht des Betroffenen auf Anhörung und das Verfahren für die Mitteilung des Ergebnisses der Zuverlässigkeitsüberprüfung.

Absatz 1 präzisiert das in § 29d Abs. 3 Satz 4 LuftVG festgelegte Recht des Betroffenen auf Anhörung.

Bei der Abfrage nach § 4 können Erkenntnisse anfallen, die nicht beweisbar sind oder deren Vorhalt in der Anhörung Vertrauenspersonen der Polizei- oder Verfassungsschutzbehörden gefährden würden. Für diese Fälle stellt Satz 3 klar, dass die Luftfahrtbehörden die Polizei- und Verfassungsschutzbehörden anzuhören haben, ob die vorhandenen Erkenntnisse dem Betroffenen vorgehalten werden können oder ob ein Vorhalt zu unterbleiben hat. Darüber hinaus wird durch den Verweis auf die dem § 28 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ent-

sprechenden landesrechtlichen Vorschriften deutlich gemacht, dass eine Anhörung unterbleibt, wenn und soweit ihr ein zwingendes öffentliches Interesse entgegensteht. Satz 5 stellt überdies klar, dass angesichts des überragenden Sicherheitsbedürfnisses des Luftverkehrs in den Fällen des "non liquet" die Zuverlässigkeit zu verneinen ist.

Absatz 2 legt fest, dass die überprüfende Luftfahrtbehörde dem Betroffenen und dem Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen das positive Ergebnis der Überprüfung bekanntzugeben hat.

Die Mitteilung des positiven Ergebnisses an den Betroffenen ist u.a. erforderlich, um ihn im Hinblick auf § 10 Abs. 1 in die Lage zu versetzen, die erfolgte Überprüfung einschließlich der festgestellten Zuverlässigkeit gegebenenfalls – zur Vermeidung einer nochmaligen Zuverlässigkeitsüberprüfung – gegenüber einer anderen Luftfahrtbehörde nachweisen zu können. Die Mitteilung an das Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen ist notwendig, da nur bei einem positiven Ergebnis ein Ausweis zum Betreten der in § 29d Abs. 1 LuftVG genannten Bereiche und Anlagen ausgestellt werden kann.

Absatz 3 regelt das Verfahren wenn die Unzuverlässigkeit des Betroffenen festgestellt worden ist.

Da die Entscheidung über die Zuverlässigkeit ein Verwaltungsakt im Sinne des § 35 des Verwaltungsverfahrensgesetzes darstellt, ist das Ergebnis dem Betroffenen durch schriftlichen, mit Rechtsmittelbelehrung versehenen Bescheid mitzuteilen. Außer im Falle des Satzes 5, der eine Präzisierung des § 29d Abs. 4 LuftVG darstellt, wird dem Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen die Feststellung der Unzuverlässigkeit ohne Angabe der maßgeblichen Gründe mitgeteilt.

Um zu verhindern, dass Personen, bei denen die Unzuverlässigkeit festgestellt wurde - gegebenenfalls nach Wechsel des Arbeitgebers - erneut die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung beantragen und damit das kostenintensive und aufwendige Überprüfungsverfahren in Gang setzen, bestimmt **Absatz 4**, dass die Feststellung der Unzuverlässigkeit allen anderen Luftfahrtbehörden mitzuteilen ist.

Zu § 7

Satz 1 bestimmt, dass für den in § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 LuftVG genannten Personenkreis (Personen, die auch ohne Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen eines Flughafens aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit die Möglichkeit haben, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen) die §§ 1 - 6 entsprechend gelten. Satz 2 konkretisiert beispielhaft diesen Personenkreis.

Zu § 8

§ 8 legt fest, dass die Überprüfung des in § 29d Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG genannten Personenkreises (z.B. beliebige private Fluggastkontrollkräfte) entsprechend den in §§ 1 bis 6 geregelten Verfahren erfolgt.

Zu § 9

Absatz 1 bestimmt eine anlassbezogene Verpflichtung der Luftfahrtbehörde, bei Bekanntwerden bestimmter Umstände, die Zuverlässigkeit einer der in § 29d Abs. 2 LuftVG genannten Personen von Amts wegen - möglicherweise auch mehrfach - aktuell zu überprüfen.

Durch **Absatz 2** hat die Luftfahrtbehörde im Rahmen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes bei Umständen, die die Unzuverlässigkeit einer in § 29d Abs. 2 LuftVG genannten Person begründen, zu prüfen, ob eine bereits erteilte Zuverlässigkeitsentscheidung zurückzunehmen oder zu widerrufen ist. Um sicherzustellen, dass im Falle einer Rücknahme oder eines Widerrufs erteilte Flughaufenausweise umgehend entzogen werden, bestimmt Satz 3, dass die Rücknahme oder der Widerruf allen Luftfahrtbehörden mitzuteilen ist. Weiterhin wird durch den Verweis auf § 6 Abs. 3 deutlich gemacht, dass auch die Rücknahme oder der Widerruf einer Zuverlässigkeit ein Verwaltungsakt gemäß § 35 des Verwaltungsverfahrensgesetzes darstellt und diese(r) daher dem Betroffenen durch schriftlichen, mit Rechtsmittelbelehrung versehenen Bescheid mitzuteilen ist. Durch den Verweis auf § 6 Abs. 2 wird darüber hinaus geregelt, dass die Rücknahme oder der Widerruf auch den Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen mitzuteilen ist.

Absatz 3 legt fest, dass - wenngleich eine jahrelange unbeanstandete Tätigkeit in den sicherheitsrelevanten Bereichen und Anlagen ein Indiz für die Zuverlässigkeit der betroffenen Person ist - die Zuverlässigkeitsüberprüfungen dennoch im Abstand von 5 Jahren regelmäßig neu zu beantragen sind. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass trotz einer langjährigen unbeanstandeten Tätigkeit in Ausnahmefällen Persönlichkeitsveränderungen zu einer Gefährdung für die Sicherheit des Luftverkehrs führen können. Die überragende Bedeutung der Sicherheit des Luftverkehrs fordert daher auch eine regelmäßige Überprüfung. Dies ist in anderen Bereichen, in denen Sicherheits- und Zuverlässigkeitsüberprüfungen durchgeführt werden, so beispielsweise bei der Überprüfung des Personals kerntechnischer Anlagen, ebenfalls üblich.

Zu § 10

§ 10 regelt die Fälle, in denen eine Überprüfung der Zuverlässigkeit unterbleibt.

Gemäß **Absatz 1** unterbleibt eine erneute Überprüfung bei Vorliegen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29d Abs. 2 LuftVG oder einer zumindest gleichwertigen Überprüfung im Geltungsbereich des Luftverkehrsgesetzes innerhalb der letzten fünf Jahre, sofern bei dieser Überprüfung die Zuverlässigkeit des Betroffenen festgestellt und nicht zwischenzeitlich widerrufen wurde. Alleiniger Anknüpfungspunkt für die Beurteilung der Gleichwertigkeit früherer Überprüfungen ist § 4 Abs. 1, wonach sich die Abfrage zumindest auf die Personenfahndungsdateien, die Kriminalaktennachweise und die polizeilichen Staatsschutzdateien zu erstrecken hat. Eine vollständige Aufzählung aller amtlichen und privaten Überprüfungen, die diesen Anforderungen entsprechen und damit als

gleichwertig anzusehen sind; ist wegen deren großer Zahl nicht zweckmäßig. Als gleichwertige Überprüfung im Sinne von § 10 Abs. 1 gilt in jedem Falle jede von einer anderen Luftfahrtbehörde bereits durchgeführte Überprüfung gemäß § 29d LuftVG, eine erweiterte Sicherheitsüberprüfung nach § 9 des Gesetzes über die Voraussetzungen und das Verfahren von Sicherheitsüberprüfungen des Bundes (Sicherheitsüberprüfungsgesetz) vom 20. April 1994 (BGBl. I S. 867) oder eine Überprüfung der Kategorie 1 nach der Richtlinie für die Überprüfung der Zuverlässigkeit der in kerntechnischen Anlagen bei der Beförderung und Verwendung von Kernbrennstoffen und Großquellen tätigen Personen (GMBI. 1996 S. 613). Satz 2 bestimmt, dass alle Luftfahrtbehörden das Ergebnis einer von anderen Luftfahrtbehörden bereits durchgeführten Zuverlässigkeitsüberprüfung gegenseitig anzuerkennen haben.

Die Festlegung einer Sperrfrist in Satz 3 soll verhindern, dass unzuverlässige Personen i.S.d. Verordnung durch erneute Beantragung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung das kostenintensive und arbeitsaufwendige Überprüfungsverfahren sofort wieder in Gang setzen und damit in erheblichem Umfang die Kapazitäten der Luftfahrtbehörden binden. Diese Sperrfrist kann jedoch unterschritten werden, wenn der Betroffene nachgewiesen hat, dass die Gründe für eine Verneinung der Zuverlässigkeit entfallen sind.

Nach § 29d Abs. 2 Nr. 1 LuftVG ist es den Luftfahrtbehörden verwehrt, die Zuverlässigkeit von Personen zu überprüfen, die nur "gelegentlich" die sicherheitsrelevanten Bereiche eines Flughafens betreten. **Absatz 2** konkretisiert dies dahingehend, dass eine Zuverlässigkeitsüberprüfung bei Personen entfällt, die in der Regel nur bis zu einem Tag im Monat Zutritt zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen eines Flughafens erhalten.

Absatz 3 stellt klar, dass eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht für Polizeivollzugs- und Zollbeamte erfolgt.

Zu § 11

§ 11 regelt das Verfahren für die Personen, die bereits in sicherheitsrelevanten Bereichen und Anlagen tätig sind, ohne bisher überprüft worden zu sein. Die Frist von 1 Jahr, innerhalb der die Überprüfung nachzuholen ist, wurde bestimmt, um verwaltungsorganisatorisch die Vielzahl der anstehenden Überprüfungen bewältigen zu können.

Im Einzelfall kann der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern Fristverlängerung gewähren.

Zu § 12

§ 12 stellt klar, dass, wenn der Bund dem Antrag eines Landes nach § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG auch auf Übernahme der in § 29d LuftVG genannten Aufgaben nachkommt, das Bundesministerium des Innern als Luftfahrtbehörde anzusehen ist. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung wird in diesen Fällen von den zuständigen Bundesgrenzschutzbehörden durchgeführt.

Zu § 13

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

27.09.01

Beschluss

des Bundesrates

Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Zuverlässigkeitsüberprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs
(Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung)

Der Bundesrat hat in seiner 767. Sitzung am 27. September 2001 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der aus der Anlage ersichtlichen Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Änderungen zur

Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Zuverlässigkeitsüberprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs (Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung)

1. Zu § 3 Abs. 3 Nr. 6

In § 3 Abs. 3 sind in der Nummer 6 die Wörter "Wohnsitze der letzten fünf Jahre" durch die Wörter "Wohnsitze der letzten zehn Jahre" zu ersetzen.

Als Folge

ist in § 4 Abs. 2 und Abs. 6 das Wort "fünf" jeweils durch das Wort "zehn" zu ersetzen.

Begründung:

Eine Überprüfung, die sich auf die Wohnsitze der letzten fünf Jahre beschränkt, wäre unverhältnismäßig eingeschränkt. Gerade die Erkenntnisse, die sich aus den Anschlägen in den USA ergeben, machen deutlich, wie wichtig die Durchleuchtung der Lebensverhältnisse über längere Zeit zurück ist. Es gibt kein rechtliches und sachliches Hindernis, die unter Sicherheitsgesichtspunkten ("Schläfer"-Problematik) mindestens gebotene Rückschau auf die letzten zehn Jahre vorzunehmen.

2. Zu § 4 Abs. 1 nach Satz 4 - neu -

In § 4 Abs. 1 ist nach Satz 4 folgender Satz einzufügen:

"Die Polizeibehörden teilen sämtliche vorhandenen Erkenntnisse mit."

Begründung:

Diese Vorschrift soll sicherstellen, dass tatsächlich alle vorhandenen Erkenntnisse der überprüfenden Luftfahrtbehörde mitgeteilt werden. Dies ist sowohl zur zutreffenden Beurteilung der Zuverlässigkeit bei der zuständigen Luftfahrtbehörde als auch zur Sicherstellung eines bundesweit gleichförmigen Überprüfungsstandards bei allen Luftfahrtbehörden unverzichtbar. Unverzichtbar ist dies auch zur gegenseitigen Anerkennung der in den einzelnen Ländern durchgeführten Zuverlässigkeitsüberprüfungen.

3. Zu § 4 Abs. 1 Satz 6 und 7

In § 4 Abs. 1 sind in Satz 6 die Wörter ", soweit tatsächliche Anhaltspunkte für den Verdacht einer früheren Tätigkeit des Betroffenen für den Staatssicherheitsdienst vorliegen und dies für die Beurteilung der Zuverlässigkeit erforderlich ist" und der Satz 7 zu streichen.

Begründung:

Durch die Streichung des 2. Halbsatzes des § 4 Abs. 1 Satz 6 „soweit tatsächliche Anhaltspunkte für den Verdacht einer früheren Tätigkeit des Betroffenen für den Staatssicherheitsdienst vorliegen und dies für die Beurteilung der Zuverlässigkeit erforderlich ist“ wird eine Regelanfrage beim Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (BStU) normiert.

Eine regelmäßige Anfrage beim BStU ist zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs gerechtfertigt, da Erkenntnisse über Tätigkeiten des Betroffenen beim Staatssicherheitsdienst der ehemaligen DDR in der Regel Rückschlüsse auf die für die Sicherheit eines Flughafens relevante Zuverlässigkeit einer Person erlauben. Die Neigung zu konspirativer Betätigung ist generell ein für die Beurteilung der Zuverlässigkeit zumindest abwägungsrelevanter Gesichtspunkt, dem im Rahmen der Einzelfallbeurteilung in verhältnismäßiger Weise Rechnung zu tragen ist. Die sichere Kenntnis derartiger Umstände ist unerlässlich um eine aussagekräftige Zuverlässigkeitsbeurteilung vorzunehmen.

Nachdem es in der Natur konspirativer Tätigkeiten liegt, dass "tatsächliche Anhaltspunkte" dafür häufig fehlen, ist eine regelmäßige Anfrage beim BStU aus Sicherheitsgesichtspunkten unerlässlich.

Bei einer Regelanfrage erübrigt sich § 4 Abs. 1 Satz 7, der die Mitteilung der Anfrage beim BStU als Ausnahmefall vorsieht.

4. Zu § 4 Abs. 5

In § 4 ist der Absatz 5 zu streichen.

Begründung:

Der in der Verordnung enthaltenen Schnellüberprüfung ist mit allem Nachdruck zu widersprechen. Hiermit werden die Erfordernisse des Schutzes des Luftverkehrs vor terroristischen und kriminellen Angriffen und der allgemeinen Sicherheit in unvertretbarer Weise gegenüber vermeintlichen Belangen der Flexibilität des Personaleinsatzes zugunsten von Nutzergruppen zurückgestellt, die nach den praktischen Erfahrungen teilweise nicht die geringste Sorgfalt bei der Auswahl zuverlässigen Betriebspersonals erkennen lassen. Die Schnellüberprüfung erbringt lediglich einen Überblick über Fahndungsdateien. Verfassungsschutzkenntnisse können damit überhaupt nicht gewonnen werden. Gerade auf solche Erkenntnisse kommt es aber bei der potentiellen Täterstruktur vor allem an. Eine solche Sicherheitslücke ist angesichts der Bedrohung des Luftverkehrs durch Anschläge und der Tatsache, dass der Luftverkehr als Anschlagsmittel missbraucht werden kann, nicht hinnehmbar.

5. Zu § 5 Abs. 2 und Abs. 3

§ 5 ist wie folgt zu ändern:

a) Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:

"(2) In der Regel fehlt es an der erforderlichen Zuverlässigkeit,

a) wenn der Betroffene innerhalb der letzten zehn Jahre vor der Überprüfung wegen versuchter oder vollendeter Straftaten rechtskräftig verurteilt wurde, oder

b) tatsächliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Betroffene Bestrebungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 BVerfSchG verfolgt oder unterstützt oder innerhalb der letzten zehn Jahre verfolgt oder unterstützt hat."

b) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

aa) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

"Bei Verurteilungen und Bestrebungen nach Abs. 2, die länger als zehn Jahre zurückliegen, ... (weiter wie Vorlage)".

bb) Satz 2 Nr. 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. tatsächliche Anhaltspunkte für das Unterhalten von Kontakten zu Organisationen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 BVerfSchG,“.

Begründung:

Von der Unzuverlässigkeit des Betroffenen ist jedenfalls dann regelmäßig auszugehen, wenn er wegen vorsätzlicher Straftaten rechtskräftig verurteilt ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Erfordernisse der Sicherheit des Luftverkehrs vor terroristischen und kriminellen Sabotageakten als auch für die allgemeine Sicherheit. Rechtskräftige Verurteilungen wegen vorsätzlicher Straftaten stellen eine Manifestation der Tatsache dar, dass der Betroffene entweder nicht gewillt oder nicht in der Lage ist, die Rechtsordnung zu respektieren. Die Unterscheidung nach der Bedeutsamkeit der Straftaten ist insoweit nicht zielführend. In keinem der Fälle kann deshalb in der Regel sein Zutritt zu sicherheitsrelevanten Bereichen des Flughafens verantwortet werden. Besonderen Konstellationen des Einzelfalls kann durch das Regel-Ausnahmeverhältnis hinreichend Rechnung getragen werden.

Ebenso ist von der Regelunzuverlässigkeit des Betroffenen bei der Unterstützung oder Verfolgung von extremistischen Bestrebungen (i.S.v. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BVerfSchG) innerhalb der letzten zehn Jahre auszugehen. Die ausdrückliche Normierung eines solchen Regelunzuverlässigkeitstatbestandes gebietet die sich mittlerweile abzeichnende neuer Rechtsprechungspraxis, die im Rahmen von Einzelfallabwägungen vermehrt auf konkrete Anhaltspunkte für die Gewaltbereitschaft der extremistischen Organisation auf der einen Seite und des konkreten Betroffenen auf der anderen Seite abstellt. Es kann jedoch nicht Aufgabe der Verfassungsschutzbehörden sein, Persönlichkeitsbilder der zu Überprüfenden zu erstellen. Ferner unterwerfen extremistische Vereinigungen häufig, um behördliche Maßnahmen zu erschweren, ihre Mitglieder Friedlichkeitspostulaten, auch wenn sich die dahinter stehende Ideologie gegen die freiheitlich demokratische Grundordnung richtet. V.A. angesichts der jüngsten Ereignisse ist offenkundig, dass sich solche Taktiken jederzeit revidieren lassen.

Von der Regelunzuverlässigkeit eines Betroffenen bereits dann auszugehen, wenn er extremistische Bestrebungen innerhalb der letzten zehn Jahre verfolgt oder unterstützt hat, ohne auf eine exponierte Position in der Vereinigung, oder auf seine oder die Gewaltbereitschaft der Vereinigung abzustellen, ist in Anbetracht der sicherheitsrechtlichen Empfindlichkeit des Flughafenbereichs nicht übermäßig. Bereits die Unterstützung einer extremistischen Organisation birgt die Gefahr der negativen Beeinflussbarkeit des Betroffenen in sich. Nachdem die Realität zeigt, dass extremistische Gruppen häufig zu extremen Maßnahmen greifen um ihre Ziele durchzusetzen, ist der weitreichende Eingriff in die Berufsfreiheit des Betroffenen gerechtfertigt. Nachdem nicht mehr nur die Sicherheit der Fluggäste auf dem Spiel steht, sondern auch der Einsatz von Flugzeugen als „Sprengkörper“ zu befürchten sein kann, hat die

Sicherheit des Flugverkehrs unbedingt Vorrang vor Individualinteressen zu erhalten. Besonderheiten des Einzelfalls können ohnehin im Rahmen des Regel-Ausnahme-Verhältnisses Berücksichtigung finden.

Als Folgeänderung der empfohlenen Fassung des Absatzes 2 ist in Absatz 3 der 1. Halbsatz zu streichen, da dies Fälle bereits von Absatz 2 erfasst sind.

Ferner ist eine Folgeänderung des Absatz 3 Satz 2 Nr. 3 geboten, da die dort geregelten Fallkonstellationen ebenfalls teilweise von Absatz 2 erfasst sind. Tatsächliche Hinweise für das Unterhalten von Kontakten zu extremistischen Organisationen sollen jedoch weiterhin im Rahmen der Einzelfallprüfung Berücksichtigung finden.

6. Zu § 9 Abs. 3

In § 9 sind in Absatz 3 die Wörter "fünf Jahren" durch die Wörter "einem Jahr" zu ersetzen.

Begründung:

Der in der Verordnung vorgesehene Überprüfungsrhythmus von fünf Jahren ist aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs und der allgemeinen Sicherheit nicht akzeptabel. Innerhalb von fünf Jahren können Erkenntnisse anfallen, die sowohl dem Arbeitgeber als auch der Überprüfungsbehörde verborgen geblieben sind. Dies gilt für Straftaten und – gegebenenfalls noch gewichtiger – für Erkenntnisse, die zwischenzeitlich bei den Verfassungsschutzbehörden angefallen sind. Nach den Anschlägen in den USA, an dem Täter beteiligt waren, die ihren Wohnsitz auch in Deutschland hatten, kann ein solches Sicherheitsdefizit durch einen zu weit gesteckten Überprüfungsrhythmus nicht hingenommen werden.

7. Zu § 10 Abs. 1 Satz 1

In § 10 Abs. 1 sind in Satz 1 die Wörter "innerhalb der letzten fünf Jahre" durch die Wörter "innerhalb des letzten Jahres" zu ersetzen.

Begründung:

Der in der Verordnung vorgesehene Überprüfungsrhythmus von fünf Jahren ist aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs und der allgemeinen Sicherheit nicht akzeptabel. Innerhalb von fünf Jahren können Erkenntnisse anfallen, die sowohl dem Arbeitgeber als auch der Überprüfungsbehörde verborgen geblieben sind. Dies gilt für Straftaten und – gegebenenfalls noch gewichtiger

– für Erkenntnisse, die zwischenzeitlich bei den Verfassungsschutzbehörden angefallen sind. Nach den Anschlägen in den USA, an dem Täter beteiligt waren, die ihren Wohnsitz auch in Deutschland hatten, kann ein solches Sicherheitsdefizit durch einen zu weit gesteckten Überprüfungsrhythmus nicht hingenommen werden.

26.09.01

Vk - In

Berichtigung

Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Zuverlässigkeitsüberprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs (Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung)

Das Bundeskanzleramt hat mit Schreiben vom 26. September 2001 zur oben genannten Verordnung auf nachfolgende offensichtliche Unrichtigkeiten hingewiesen.

1. Der gesamte Text ist auf die Einhaltung der neuen Rechtschreibung zu überprüfen und entsprechend zu korrigieren. So muss es beispielsweise in der Eingangsformel „Organisationserlasse“ und in § 3 Abs. 3 Nr. 8 „Passnummer“ heißen.
2. In § 1 Abs. 1 ist nach der Angabe „§ 20a Abs. 1“ die Angabe Satz 1 einzufügen, so dass die korrekte Gesetzesangabe dann lautet: § 20a Abs. 1 **Satz 1** Nr. 2
3. In § 1 Absatz 1 (zweite Zeile) muss der Buchstabe b ohne Lücke an die Angabe § 19 herangerückt werden, also **§19b**

4. In § 3 Abs. 3 Nr. 6 muss es aus grammatikalischen Gründen „hilfsweise der gewöhnliche Aufenthaltsort“ heißen; In Nr. 12 fehlt nach der Angabe "12" der Punkt.

5. In § 5 Abs. 2 Satz 2 muss es richtig wie folgt heißen: „.... die in § 138 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und 5 bis 9 und Abs. 2 des Strafgesetzbuches sowie in § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Neuordnung von Beschränkungen des Brief-, Post- und Fernmeldegeheimnisses vom 26. Juni 2001 (BGBl. I Nr. 30 S. 1254) , aufgeführt sind.

6. In § 6 Abs. 3 Satz 1 ist die Angabe „§ 6“ zu ~~streichen~~ und die Abkürzung „Abs.“ durch das Wort „Absatzes“ zu ersetzen, so dass der Satzanfang vollständig lautet: „In den Fällen des Absatzes 1 Satz 5 werden.....“.