

11.09.06**Empfehlungen
der Ausschüsse**In - Vkzu **Punkt** ... der 825. Sitzung des Bundesrates am 22. September 2006

Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (LuftSiZÜV)**A.**

Der federführende **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Verkehrsausschuss (Vk)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des
Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

Vk 1. Zu § 1 Abs. 2 Nr. 3 LuftSiZÜV

In § 1 Abs. 2 Nr. 3 sind nach den Wörtern "des Luftsicherheitsgesetzes" die
Wörter "vor Aufnahme der Ausbildung," einzufügen.

Begründung:

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung von Personen, die nach § 5 Abs. 5
Luftsicherheitsgesetz als Beliehene eingesetzt werden sollen, muss vor
Aufnahme einer Ausbildung als Luftsicherheitsassistent erfolgen, um zu
verhindern, dass diese Personen im Rahmen der Ausbildung umfangreiches
Wissen über Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen erlangen, ohne vorab auf
ihre Zuverlässigkeit überprüft worden zu sein.

...

Vk 2. Zu § 3 Abs. 2 Satz 2 - neu - LuftSiZÜV

§ 3 Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.
- b) Nach Satz 1 wird folgender Satz angefügt:

"Die zuständige Luftsicherheitsbehörde kann abweichende Regelungen von Nummer 1 festlegen."

Begründung:

Die örtlich zuständige Luftsicherheitsbehörde soll in die Lage versetzt werden, erforderlichenfalls abweichende Regelungen treffen zu können.

In,
bei
Annahme
entfällt
Ziffer 4

3. Zu § 3 Abs. 5 Satz 1 LuftSiZÜV

In § 3 Abs. 5 Satz 1 ist das Wort „fünf“ durch das Wort „zwei“ zu ersetzen.

Begründung:

Nach den Anschlägen in den USA am 11.09.2001 ist mit Erlass der LiftSiZÜV der Wiederholungsrhythmus zwischen den Zuverlässigkeitsüberprüfungen auf ein Jahr festgesetzt worden. Maßgebend hierfür war die Erkenntnis, dass insbesondere Personen, die als unzuverlässig für eine Tätigkeit im Sicherheitsbereich eines Flughafens beurteilt werden, ehestmöglich aus diesen Bereichen entfernt werden müssen. Es gibt keinen Anlass, nicht zuverlässige Personen in Sicherheitsbereichen von Flughäfen zu dulden. Der Gesetzgeber hat dem Erfordernis nach der Nutzung aktueller Erkenntnisquellen für eine zeitnahe Beurteilung der Zuverlässigkeit der Betroffenen durch die Einführung der Nachberichtspflicht der angefragten Stellen zwischen den Wiederholungsüberprüfungen in § 7 Abs. 9 LuftSiG eine herausragend hohen Stellenwert beigemessen. Der Aufbau eines entsprechenden Systems wird aber voraussichtlich noch einige Jahre andauern. Die Verlängerung des Überprüfungsintervalls auf 5 Jahre ohne ein derartiges System würde einen Rückschritt zur Situation vor dem 11.09.2001 mit sich bringen.

Gerade noch akzeptabel ist die Festsetzung eines Überprüfungsintervalls von 2 Jahren für die genannten Personengruppen.

Nach einhelliger Expertenmeinung gehen die größten Gefahren von den Privatfliegern aus. Ihnen fehlt eine enge Bindung wie bei Berufsfliegern an ein Beschäftigungsunternehmen, das eine ständige und informelle Kontrolle nicht zuletzt aus Eigeninteresse an den Mitarbeitern ausübt. Hinzu kommt, dass Berufsflieger überwiegend auf Flughäfen präsent sind, die den höchsten Sicherheitsstandard bieten, während Freizeitpiloten regelmäßig von Luftlandeplätzen außerhalb der Stadt starten, deren Sicherheitsstandards mit denen auf Flugplätzen nicht annähernd zu vergleichen sind.

Vk,
entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 3

4. Zu § 3 Abs. 5 Satz 1 LuftSiZÜV

In § 3 Abs. 5 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Stellt die Luftsicherheitsbehörde die Zuverlässigkeit fest, ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung in den Fällen des § 7 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftsicherheitsgesetzes nach Ablauf von drei Jahren ab Bekanntgabe des Ergebnisses der letzten Überprüfung und in den Fällen des § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes nach Ablauf von fünf Jahren ab Bekanntgabe des Ergebnisses der letzten Überprüfung zu wiederholen."

Begründung:

Nach den Anschlägen in den USA am 11. September 2001 ist der Wiederholungsrhythmus zwischen den Zuverlässigkeitsüberprüfungen auf ein Jahr festgesetzt worden (§ 9 Abs. 3 LuftVZÜV). Maßgebend hierfür war die Erkenntnis, dass insbesondere Personen, die als unzuverlässig für eine Tätigkeit im Sicherheitsbereich eines Flughafens beurteilt werden, frühestmöglich aus diesen Bereichen entfernt werden müssen. Es hat sich zwischenzeitlich weder die Bedrohungslage des Luftverkehrs durch Anschläge signifikant vermindert, noch gibt es Anlass, nicht zuverlässige Personen in Sicherheitsbereichen von Flughäfen zu dulden.

Der Gesetzgeber hat der Notwendigkeit, aktuelle Erkenntnisquellen für eine zeitnahe Beurteilung der Zuverlässigkeit der Betroffenen zu nutzen, durch die Einführung einer Nachberichtspflicht der angefragten Stellen zwischen den Wiederholungsüberprüfungen in § 7 Abs. 9 LuftSiG einen herausragend hohen Stellenwert eingeräumt. Da das Luftsicherheitsgesetz nicht von der Zustimmung des Bundesrates abhängig gemacht werden sollte, gilt die Nachberichtspflicht zwar für bestimmte Bundesbehörden, nicht aber für die Behörden der Länder. Das System ist damit unvollständig und als zuverlässige Informationsquelle insgesamt nicht verwendbar.

Die pauschale Verlängerung des Überprüfungsintervalls auf fünf Jahre ohne ein alle beteiligten Stellen umfassendes und funktionsfähiges Nachberichtssystem würde einen Rückschritt im Vergleich zur Situation vor dem 11. September 2001 mit sich bringen, dem keine Entspannung bei der Bedrohung des Luftverkehrs durch terroristische Anschläge gegenübersteht. Die anhaltende Bedrohung des Luftverkehrs durch terroristische Anschläge haben die am 10. August 2006 in Großbritannien aufgedeckten Anschlagplanungen deutlich aufgezeigt. Lockerungen bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung zum Schutz der Großluftfahrt würden ein völlig falsches Signal setzen. Gerade noch akzeptabel ist die Festsetzung eines Überprüfungsintervalls von drei Jahren für die in § 7 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und 5 LuftSiG genannten Personengruppen. Es handelt sich hierbei um Personen, die im Umfeld der Großluftfahrt tätig sind. Die Historie, die aktuellen Bedrohungseinschätzungen sowie die Ereignisse in Großbritannien belegen, dass dieser Bereich im bevorzugten Fokus potentieller Attentäter liegt. Ein längeres Überprüfungsintervall als drei Jahre lässt sich unter Berücksichtigung der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen insoweit nicht rechtfertigen.

Ein anderer Maßstab gilt hingegen für den in § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG genannten Personenkreis. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Privatluftfahrzeug- und Motorseglerführer. Dieses Verkehrsegment unterscheidet sich hinsichtlich des Gefährdungspotentials wesentlich vom Bereich der Großluftfahrt. Eine unterschiedliche Behandlung dieses Personenkreises bei der Wiederholung der Zuverlässigkeitsüberprüfung ist sachlich gerechtfertigt und auch geboten. Der Wiederholungsrhythmus kann hier ohne gravierende negative luftsicherheitliche Auswirkungen auf fünf Jahre festgelegt werden.

Vk 5. Zu § 3 Abs. 5 Satz 4 - neu - LuftSiZÜV

In § 3 Abs. 5 ist nach Satz 3 folgender Satz anzufügen:

"Bei rechtzeitig erfolgter Antragstellung für die Wiederholungsüberprüfung gilt der Betroffene als zuverlässig, solange keine entgegenstehende Entscheidung der Luftsicherheitsbehörde ergangen ist."

Begründung:

Die Ergänzung stammt sinngemäß aus der Begründung zu § 3 Abs. 5. Diese wünschenswerte Regelung sollte nicht der Begründung vorbehalten sein, sondern in den Verordnungstext aufgenommen werden.

Vk 6. Zu § 7 Abs. 1 Satz 3 - neu - LuftSiZüV

In § 7 Abs. 1 wird nach Satz 2 folgender Satz angefügt:

"§ 4 Abs. 2 bis 7 gelten entsprechend."

Begründung:

Die Luftsicherheitsbehörde soll die Möglichkeit erhalten, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung außerhalb des vorgegebenen Turnus durchzuführen, sofern ihr im Nachhinein bedeutsame Informationen für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bekannt werden. Um zu einer abschließenden Entscheidung gelangen zu können, ist es erforderlich, dass die Luftsicherheitsbehörde auch neue und weitere Informationen einholen darf.