

Stellungnahme zum Entwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes“ BT-Drucksachen 18/972,18/9833

Die umfangreiche Gesetzgebung der letzten Jahre auf EU-Ebene sowie die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Vollzug des Luftsicherheitsgesetzes erfordern eine Anpassung des nationalen Rechts, die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf vorgenommen werden soll. Aufgrund der Vielzahl der Änderungen beschränkt sich die Stellungnahme auf 3 praxisrelevante Schwerpunkte.

1. Aufnahme der Regelvermutung in § 7 LuftSiG bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung

Die Aufnahme der Regelvermutung der Unzuverlässigkeit bei Straftaten erleichtert die Entscheidungsfindung der zuständigen Behörden ganz erheblich und führt im Aufgabenvollzug zu einer einheitlichen Entscheidungspraxis. Genauso wichtig ist die Aufnahme der „verfassungsfeindlichen Bestrebungen“ in den Regelvermutungskatalog, wodurch eine Unzuverlässigkeit schon festgestellt werden kann, bevor eine Straftat begangen wird. Dies war in der Vergangenheit nicht so ohne weiteres möglich.

Ebenso dient die beispielhafte Aufzählung der „sonstigen Erkenntnisse“ als wichtige Richtschnur für die Gesamtwürdigung der Zuverlässigkeit. Gleiches gilt für unterlassene Mitwirkungspflichten.

Die Aufnahme der Beschäftigten der sicheren Lieferkette in die Zuverlässig-

keitsüberprüfung an Stelle der beschäftigungsbezogenen Überprüfung führt zu mehr Sicherheit, erfordert allerdings eine Übergangsfrist wegen der Vielzahl der jetzt erforderlich werdenden Überprüfungsfälle, um diese regelungskonform abarbeiten zu können. Andernfalls könnte es zu einer empfindlichen Störung der Lieferkette kommen. Im Vollzug entsteht durch die erweiterte Überprüfungsverpflichtung auf Seiten der zuständigen Länderbehörden ein erheblicher personeller Mehraufwand, der hier klar benannt werden muss.

2. Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung nach § 10a LuftSiG

Der neu aufgenommene § 10 a LuftSiG regelt die Voraussetzungen, unter denen die spezifische Luftsicherheitskontrolltechnik verwendet werden darf. Danach ist ein 2-stufiges Verfahren notwendig. Zum einen bedarf es einer Typzulassung durch die zuständige Bundesbehörde, um festzustellen ob die europäischen und nationalen Anforderungen vollumfänglich erfüllt werden.

Zum anderen ist eine Zulassung vor Ort nötig. Das bedeutet, dass ein typzugelassenes Kontrollgerät vor Ort aufgebaut und in Betrieb genommen wird und unter den real existierenden Umgebungsbedingungen die vorgeschriebene Leistungsfähigkeit festgestellt werden muss. Erst nach positiver Feststellung darf das Gerät durch die örtlich zuständige Sicherheitsbehörde für den Realbetrieb freigegeben werden. Diese Überprüfungen müssen aber auch laufend durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass die vorgeschriebene Leistungsfähigkeit auf Dauer gewährleistet ist. Dies stellt zweifellos eine sinnvolle Vorgehensweise dar, ist aber auf Seiten der zuständigen Luftsicherheitsbehörden mit

einem hohen zusätzlichen Aufwand hinsichtlich Personal und Schulung verbunden.

3. Beleihungsregelung gemäß § 16a LuftSiG

Mit der Aufnahme von § 16a LuftSiG wird der Umfang der Beleihung gegenüber dem bisherigen § 5 Abs. 5 LuftSiG erheblich ausgeweitet.

Konnte bisher nur eine natürliche Person im Vollzug von Kontrollmaßnahmen nach § 5 LuftSiG beliehen werden, ist nun auch die Beleihung von juristischen Personen des Privatrechts möglich. Erweitert werden auch die Beleihungstatbestände. Bezog sich bisher die Beleihung auf Kontrollmaßnahmen bei Fluggästen, Mitarbeitern, mitgeführtem und aufgegebenen Gepäck, Fracht und Post, ist jetzt auch u. a. eine Beleihung hinsichtlich Zulassung, Zertifizierung und Überwachung von Sicherheitsausrüstung möglich.

Die neuen Beleihungsregelungen ermöglichen damit auch eine neue Ausgestaltung der Organisation der Aufgaben. Mit den neugeschaffenen Beleihungstatbeständen kann nunmehr z. B. ein Flughafenunternehmen als juristische Person des Privatrechts mit der Organisation und Durchführung der Fluggast- und Gepäckkontrollen beauftragt werden. Allerdings bleibt die Aufsicht über die Beliehenen immer bei der zuständigen Luftsicherheitsbehörde. Dies hat sich in der Vergangenheit bewährt und muss Kern des staatlichen Handelns bleiben.

In diesem Zusammenhang bietet sich die Darstellung des bayerischen Modells zur Aufgabenwahrnehmung der Fluggast- und Gepäckkontrolle am Flughafen München an.

In München gibt es seit 01.09.1986 die Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München mbH (SGM), die die Fluggast- und Gepäckkontrollen unter der Aufsicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern seit nunmehr 30 Jahren durchführt. Gemäß der geltenden Rechtslage sind die einzelnen Luftsicherheitsassistenten für die Aufgabendurchführung beliehen. Die Gesellschaft steht zu 100 % im Eigentum des Freistaats Bayern und untersteht der Aufsicht von Innen- und Finanzministerium. Für die Beschäftigten gelten die Bezahlung und Regelungen des TVöD.

Was sind nun die Vorteile dieses Modells:

- **Kontinuität**

Die Mitarbeiter haben einen dauerhaften und sicheren Arbeitsplatz am Standort bei demselben Arbeitgeber. Dadurch ergibt sich eine hohe Identifikation mit dem Standort und Arbeitgeber, die sich in einer niedrigen einstelligen Fluktuationsrate widerspiegelt. Dadurch wird auch ein Abfluss sicherheitsrelevanter Kenntnisse verhindert.

- **Einsatzplanung und Ausführung**

Die gesamte Einsatzplanung wird von der Vorplanung bis zur Feinplanung und Tagesplanung in einer Abteilung erledigt, d. h. es gibt feste Ansprechpartner, die wiederum eng mit dem Flughafen und den Luftfahrtunternehmen zusammen arbeiten. Der Schichtrhythmus steht für die Mitarbeiter bereits am Jahresanfang für das gesamte Jahr fest. Die tägliche Feinsteuerung erfolgt zentral für alle Kontrollstellen am Flughafen durch eine Einsatzzentrale.

- **Schulung**

Die gesamte Aus- und Fortbildung erfolgt durch ein eigenes Ausbildungssachgebiet. Dadurch ist gewährleistet, dass alle erforderlichen Inhalte geschult und alle Mitarbeiter erfasst werden, da sie dienstplanmäßig eingeteilt werden.

- **Technikbetreuung**

Die SGM verfügt über eine eigene Technikabteilung, die die von der Luftsicherheitsbehörde beschaffte Technik betreut, wartet und Störungen beseitigt, soweit es von den Herstellern erlaubt ist. Dies garantiert eine schnelle Reaktion bei Störungen und eine hohe Geräteverfügbarkeit.

Die Beobachtung der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass Kontinuität, Erfahrung, Planbarkeit, Zusammenarbeit und gebündelte Aufgabenwahrnehmung in einer Hand ganz wesentliche Faktoren für eine erfolgreiche Aufgabenerfüllung sind. Genauso gehört aber auch eine einheitliche Fachaufsicht durch die bayerischen Luftsicherheitsbehörden (Regierung/Ministerium) dazu. Es wird nun zu prüfen sein, wie das bayerische Modell im Lichte der Neufassung des Luftsicherheitsgesetzes weiterentwickelt werden kann.



Dr. Gerhard Ott
Geschäftsführer der Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München mbH