



GdP-Bezirk Bundespolizei · Forststraße 3a · D-40721 Hilden

**JÖRG RADEK**

Vorsitzender Bezirk Bundespolizei

Mobil: +49 (0) 1 72 – 8 31 32 51

joerg.radek@gdp.de

Deutscher Bundestag  
Innenausschuss  
- Sekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

3.11.2016

Sehr geehrter Herr Heynckes,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die GdP Bezirk Bundespolizei begrüßt den Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes in seiner Zielrichtung und den damit verbundenen Zweck das Sicherheitsniveau im Bereich der Luftfracht erhöhen zu wollen. Begrüßt wird auch Versuch die Sicherheitsüberprüfungen, sowohl der an der sicheren Lieferkette für Luftfracht beteiligten Unternehmen, als auch der handelnden Einzelpersonen zu intensivieren, sowie die Einführung einer sog. behördlichen Zuverlässigkeitsprüfung.

Die Bestrebungen die Luftsicherheit zu vereinheitlichen, zentralisieren und damit zu verbessern, lassen erkennen, dass die bisher bestehenden Gefahren der unterschiedlichen Kompetenzverteilung erkannt wurden.

Es zeigt, dass nicht nur die notwendige Umsetzung des europäischen Rechts verfolgt wird, sondern auch, dass eine Bündelung von Überprüfung und Überwachung zur Sicherheitsoptimierung gewünscht ist.

Dennoch bleibt der Entwurf hinter den notwendigen und möglichen Maßnahmen zur Sicherung des Luftverkehrs zurück. Die durch den Entwurf gefestigte Aufsplitterung der Organisation und Aufgaben der Luftsicherheit mit den Aufgabenfeldern

- Passagier- und Gepäckkontrolle
- Frachtkontrolle
- Beschaffung und Überwachung von Kontrolltechnik

- Schutz des Flugplatzgeländes
- Personal- und Warenkontrollen
- Sicherheits- und Zuverlässigkeitskontrollen

bleibt weiterhin von großer Diversifikation geprägt.

Wenn unterschiedliche staatliche und nichtstaatliche Akteure unterschiedliche sicherheitsrelevante Arbeitsmittel, Personen oder Unternehmen einsetzen, führt dies nicht nur zu einem enormen Koordinierungsaufwand, sondern auch zu erheblichen Regiekosten.

Eine Bündelung aller Aufgaben und Kompetenzen der Luftsicherheit in einer Hand unter der (Rechts-) und Fachaufsicht des Ministeriums des Inneren führt hingegen zu Klarheit und Sicherheit durch effektive Kontrollen auf dem sensiblen Bereich der Luftsicherheit.

Im Einzelnen nimmt die GdP Bezirk Bundespolizei zu den folgenden Normen Stellung, um darzulegen, dass eine Neuordnung der Luftsicherheitsaufgaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes eine kostengünstige und sicherheitsoptimierte Lösung darstellt.

## **Art. 1**

### **§ 7**

Wir begrüßen die Erweiterung des zu überprüfenden Personals und die Klarstellung in Satz 2.

Das weiterhin aufrecht erhaltene Konstrukt der Beleihung lehnen wir jedoch ab, da trotz des Ersetzens der beschäftigungsbezogenen Überprüfung durch den Arbeitgeber durch eine behördliche Zuverlässigkeitsprüfung, ist ein direkter Zugriff dennoch nicht möglich, da Arbeitgeber allein das private Sicherheitsunternehmen ist.

Entwicklungen und Veränderungen der Beschäftigten negativer Art können nicht festgestellt werden. Eine standardisierte polizeiliche Überprüfung ist nicht möglich.

Es bleibt auch ungeklärt, was geschieht, wenn durch eine solche behördliche Zuverlässigkeitsprüfung Erkenntnisse erlangt werden, die eines weiteren Handelns bedürfen. Im Falle einer reinen Zuverlässigkeitsprüfung wird in der Regel nur mitgeteilt, dass ggfs. die erforderliche Zuverlässigkeit ohne Angaben von Gründen nicht vorliegt.

Mit einem Blick auf die Entwicklung des § 34a GewO, der die Überprüfung im Bewachungsgewerbe regelt, ist erkennbar, dass die Versagungsgründe zwar vorliegend vielfältiger sind, aber selbst im Rahmen des § 34 a GewO Bestrebungen bestehen einen Auskunftsanspruch zu etablieren und ein bundeseinheitliches Register zu schaffen, das abrufbar sein soll um Verschleierungen zu verhindern. Wenn dies bereits auf dem privaten Bewachungssektor der Fall ist, ist nicht

erklärlich, warum im sensiblen Bereich der Luftsicherheit eine weitere Aufsplitterung und Zugriff auf die handelnden Personen verwehrt bleiben soll.

### **§ 9a**

Zu begrüßen ist die restriktive Ausgestaltung der Zulassungsgewährung, insbesondere in Abs. 2. Die regelmäßige Überprüfungsfrist halten wir jedoch trotz der Anlehnung an die Ziffern 6.3.1.4, 6.4.1.4 und 8.1.3.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und der dort geregelten weniger sicherheitsrelevanten Betriebsstandortüberprüfungen für zu lang, da die Erfahrungen der letzten terroristischen Akte eine vorherige Radikalisierung bspw. von weniger als 18 Monaten belegen.

### **§ 16a**

Die Einführung einer umfassenden Beleihungsregelung widerspricht dem Gedanken Sicherheit in einer Hand zu bündeln. Jede Zwischenschaltung eines privaten Unternehmens birgt die Gefahr, dass eine effektive Kontrolle nicht mehr möglich ist. Die Koordination gerade vieler verschiedener Unternehmen bedeutet zudem einen hohen finanziellen und personellen Aufwand.

Der Einsatz bundeseigenen Personals wird der höchst sensiblen Aufgabe der Luftsicherheit spätestens nach dem 11. September 2001 gerecht. Gerade nach den Erfahrungen der darauf folgenden 15 Jahre, insbesondere in Europa, zeigt wie empfindlich das Terrain des Flughafens ist.

Für die Bundespolizei bedeute dies keinen Mehraufwand, sondern eine Entlastung da bspw. alle nunmehr von der Bundespolizei ausgeführten Bestreifungen im nichtöffentlichen Raum und die Wahrung der Sicherheit des Flugplatzgeländes, sowie die verwaltenden Koordinationsaufgaben auch durch das Personal der Anstalt des öffentlichen Rechts wahrgenommen werden können. Dies würde gleichzeitig, den in allen Parteien erkannten mangelnden Personalbestand in der Bundespolizei entgegenwirken, da die bisher so eingesetzten Beamten frei für andere Aufgaben würden. Unzählige Abordnungen werden entfallen und der Personaleinsatz an den Grenzen kann erhöht werden.

Das derzeit eingesetzte beliehene Personal kann aufgrund mangelnder Kompetenz auch keine Identifikationsfeststellungen bei Bordkarteninhabern - wie nach dem Germanwings Absturz 2015 vom Minister de Maizière gefordert - durchführen. Mit der Anbindung an die öffentliche Hand wäre dies jedoch möglich.

Auch für die Mitarbeiter der neu geschaffenen Anstalt bedeutet die Bündelung einen Vorteil, da sie als festangestellte Beschäftigte einer Anstalt des öffentlichen Rechts je nach Ausbildung in jedem Bereich der Luftsicherheit eingesetzt werden könnten. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht trägt die Anstalt des öffentlichen Rechts nicht nur zu einer besseren Bindung der Mitarbeiter an den Betrieb bei, sondern eröffnet auch die Möglichkeit flexible auf das Arbeitsaufkommen reagieren zu können. Die derzeit

nachgewiesene hohe Fluktuation im Bereich der Fluggastkontrollkräfte lässt nicht nur Qualitätslücken zu, sondern verschwendet neben viel Zeit auch Geld für Ausbildung und Einarbeitung. Darüber hinaus führt dies dazu, dass vielfach sicherheitsrelevantes Wissen die Unternehmen verlässt.

Es bestünde eine bessere Lage- und Kontrollübersicht über sämtliche Tätigkeiten der im Bereich Luftsicherheit eingesetzten Kräfte und die jeweilige Sicherheitslage durch die Bündelung von personellen Kompetenzen und materiellen Ressourcen (Fracht, Gepäck, Passagiere, Vorfeld, Maschinen).

Auch für die Luftfahrtunternehmen stellt die Luftsicherheit ein Kosten- und Wirtschaftsfaktor dar. Durch die derzeitige Praxis haben die Luftverkehrsunternehmen eine Belastung von rund 600 Mio. Euro, die dadurch minimiert werden könnten, dass die Bundespolizei nicht mehr die entstandenen Kosten quasi als Mittelsmann mit den Unternehmen abrechnet. Die Luftfahrtunternehmen können durch die Zwischenschaltung der Bundespolizei den sog. Vorsteuerabzug nicht vornehmen, sodass ihnen auch wettbewerbstechnisch ein großer Nachteil entsteht. Die dafür seitens der Bundespolizei eingesetzten Personen könnten durch die Errichtung einer Anstalt des öffentlichen Rechts ebenfalls freigesetzt werden.

Nicht zuletzt ist aber auf das individuelle Sicherheitsgefühl der Flugreisenden hinzuweisen, dass oftmals nach den Berichterstattungen über Flughafenaudits gelitten hat.

Die GdP Bundespolizei schlägt daher vor, alle vollzugspolizeifremden Aufgaben, die nach dem Luftsicherheitsgesetz auch durch andere wahrgenommen werden können, aus der Bundespolizei herauszunehmen und diese gleichzeitig mit Aufgaben der gesamten Luftsicherheit unter Aufgabe der bisherigen Bundesauftragsverwaltung in einer Bundesanstalt des öffentlichen Rechts zu überführen. Diese zentrale Anstalt für Luftsicherheit wird unter die (Rechts-) und Fachaufsicht des Bundesministeriums des Innern bzw. die Bundespolizei gestellt.

Unter dem Dach der Anstalt des öffentlichen Rechts werden dann die folgenden Aufgaben übernommen:

- Passagier und Gepäckkontrolle nur noch durch bundeseigenes Personal
- Überprüfung der Identität der Bordkarteninhaber und Prüfung der Passagierlisten ebenfalls durch bundeseigenes Personal
- Alle Prozesse der Frachtkontrolle (soweit keine Zuständigkeit des Zolls)
- Wach- und Streifendienst (auch unter Mitführen einer Waffe) im nichtöffentlichen Bereich der Flughäfen und auf dem Vorfeld mit bundeseigenem Personal
- Bedarfsgerechte Personalsteuerung und Koordinierung und Abstimmung mit den Flughafenbetreibern

- Aus- und Fortbildung der Luftsicherheitsassistenten (es könnte so ein neuer Ausbildungsberuf des Luftsicherheitsassistenten mit eigenem Berufsbild geschaffen werden)
- Eigene Personalverantwortung und Arbeitgebereigenschaft für alle in der Luftsicherheit Beschäftigten
- Beschaffung von Luftsicherheit und Kontrolltechnik

Die Entprivatisierung und die Aufgabe der Beleihung durch Bildung einer Anstalt des öffentlichen Rechts für Luftsicherheit unter dem Bundesministerium des Innern bzw. der Bundespolizei ist aus unserer Sicht, sowohl aus Sicherheits- als auch aus Wirtschafts- und internationalem Wettbewerbsaspekten eine unumgängliche Maßnahme zur Stärkung der Inneren Sicherheit.

## **Art. 2**

Die GdP Bezirk Bundespolizei begrüßt die Intention des Art. 2 die Befugnisse einer staatlichen Stelle zu stärken, sieht jedoch nicht die Bundespolizei mit dem derzeitigem Personalbestand in der Pflicht. Die oben dargestellte Konzeption der Anstalt des öffentlichen Rechts kompensiert diese Aufgabenbereiche, soweit es sich nicht um vollzugspolizeiliche Maßnahmen handelt.

Überdies möchten wir darauf hinweisen, dass der Entwurf nicht bedenkt, dass auch der Zoll unter der Hoheit des Ministeriums der Finanzen im Rahmen der Frachtkontrolle für die Überwachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs zuständig ist. Auch seine Zusammenarbeit auf diesem Gebiet mit einem anderen öffentlich-rechtlichen Träger für die Innere Sicherheit könnte dadurch verbessert werden.

*Fig. Jader*