

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben

Der Bundesrat hat in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

In dem geplanten Luftsicherheitsgesetz sollen die bisher im Luftverkehrsgesetz geregelten Maßnahmen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs enthalten sein und der Einsatz der Streitkräfte geregelt werden. Mit der Überführung der jetzt im Luftverkehrsgesetz geregelten Luftsicherheitsaufgaben in das Luftsicherheitsgesetz ist kein sicherheitlicher Gewinn verbunden. Gegen diesen Teil des Luftsicherheitsgesetzes bestehen erhebliche Bedenken.

- a) Durch das Luftsicherheitsgesetz werden im Vergleich zur geltenden Regelung keine effizienteren Informations- und Entscheidungsstrukturen begründet. Auch künftig soll die bisherige Zuständigkeitsverteilung aufrecht erhalten werden, wonach Luftsicherheitsaufgaben einerseits von Behörden, andererseits von Flughafen- und Luftfahrtunternehmen durchzuführen sind.
- b) Bisher sind die Vorschriften über die Abwehr betriebsbedingter und äußerer Gefahren im Luftverkehrsgesetz zusammengefasst. Die vorgesehene Verteilung dieser Regelungsbereiche auf das Luftverkehrsgesetz und das Luftsicherheitsgesetz erschwert künftig den Überblick über die Rechtsmaterie.

- c) Die beabsichtigte Regelung wird zu Mehraufwendungen führen. Die Schaffung einer zusätzlichen Behörde, der Luftsicherheitsbehörde, führt dann zum Verlust an Synergieeffekten, wenn die Aufgaben der Luftfahrtbehörde und der Luftsicherheitsbehörde von unterschiedlichen Stellen wahrgenommen werden.
- d) Zur Umsetzung der Vorgaben aus der Verordnung (EG) 2320/2002 bedarf es keines Luftsicherheitsgesetzes. Die bestehenden Bestimmungen im Luftverkehrsgesetz können entsprechend ergänzt werden. Die notwendige Regelung des Einsatzes der Streitkräfte könnte mit der hierfür erforderlichen Änderung des Grundgesetzes in einem eigenen Gesetz verbunden werden. Die notwendigen Ausführungsentscheidungen zur Umsetzung der gemeinschaftlichen Vorgaben sind dringlich und könnten bei dem vorgeschlagenen parallelen Vorgehen schneller erreicht werden. Fluggesellschaften, Flughäfen und Behörden sind auf eine kurzfristige gesetzliche Regelung angewiesen.
- e) Die bestehende Kompetenzzuteilung hat sich bewährt. Eine Änderung ist aus luftsicherheitsfachlichen Gründen nicht erforderlich. Das bei den zuständigen Stellen vorhandene Expertenwissen sollte auch künftig eingesetzt werden.

Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, das Luftsicherheitsgesetz auf die Regelung des Einsatzes der Streitkräfte zu beschränken und die Vorgaben aus der Verordnung (EG) 2320/2002 durch eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes umzusetzen.

2. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 1 und Absatz 2 - neu - sowie § 5 Abs. 6 LuftSiG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) § 1 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Der bisherige Text ist als Absatz 1 zu bezeichnen.
 - bb) Folgender Absatz 2 ist anzufügen:
 - (2) Die Aufgaben und Befugnisse der Polizeivollzugsbehörden bleiben unberührt.“

- b) § 5 Abs. 6 ist zu streichen.

Begründung:

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung, wonach die Aufgaben und Befugnisse der Polizeivollzugsbehörden unberührt bleiben, findet sich in Art. 1 § 5 Abs. 6 an einer nur untergeordneten Stelle. Zudem ist dieser Regelungsstandort am Ende der Spezialbefugnisnorm für die Luftsicherheitsbehörden unsystematisch.

Entsprechend der Regelung im Bundesgrenzschutzgesetz (dort § 1 Abs. 7) ist die Regelung an zentraler Stelle des Gesetzentwurfes zu verankern, um zu verdeutlichen, dass die Zuständigkeiten der Länderpolizeien durch das Luftsicherheitsgesetz nicht berührt werden und es auch Aufgabe der Länderpolizeien ist, im Rahmen ihrer umfassenden Zuständigkeit zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit auch Gefahren für die Luftsicherheit abzuwehren. Die Luftsicherheitsbehörden haben nach dem Luftsicherheitsgesetz keine Vorrangstellung gegenüber den Länderpolizeien.

3. Zu Artikel 1 (§ 5 Abs. 3 Satz 1a - neu - LuftSiG)

In Artikel 1 § 5 Abs. 3 ist nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Aufgegebenes Gepäck darf ohne Beisein des Fluggastes geöffnet werden, sofern die Umstände dies erfordern."

Begründung:

Die Durchsuchung von Gepäckstücken ohne Anwesenheit des Fluggastes ist bei Vorliegen einer konkreten Gefahr gemäß § 3 Abs. 1 LuftSiG (bisher gemäß § 29c Abs. 2 Satz 1 LuftVG) ohne Einschränkung zulässig.

Ergänzend dazu ist eine eindeutige Rechtsgrundlage für die Fälle zu schaffen, in denen eine Öffnung des Gepäckstückes erforderlich ist, ohne dass hierbei eine konkrete Gefahr vorliegt. Bedeutsam ist dies insbesondere für die automatisierte Gepäcküberprüfung. Diese Überprüfung findet ohne Beisein des Fluggastes statt. Das Erfordernis zur Öffnung eines Gepäckstückes ergibt sich hierbei dann, wenn allein durch technische Mittel die Harmlosigkeit nicht zweifelsfrei feststellbar ist. In der Regel kann bei einem automatisierten Prüfverfahren der Fluggast nicht zeitgerecht herbeigeholt werden.

Für die Öffnung des Reisegepäcks ohne Anwesenheit des Fluggastes ist deshalb auch für die Fälle, in denen keine konkrete Gefahr vorliegt, eine Regelung zu schaffen, die den verfassungsrechtlichen Vorgaben des Artikel 14 Abs. 1 des Grundgesetzes genügt.

4. Zu Artikel 1 § 5 Abs. 5 Satz ... - neu - und Satz 2 LuftSiG

Artikel 1 § 5 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Satz 1 ist folgender Satz ... einzufügen:

„Die Beliehenen unterliegen der Aufsicht durch die Luftsicherheitsbehörde.“

b) In Satz 2 ist das Wort "Bestellung" durch das Wort "Beleihung" zu ersetzen.

Begründung:

Die Beliehenen erhalten die Befugnis zu umfassenden Grundrechtseingriffen.

Ein Hinweis allein in der Begründung, wonach die Beliehenen unter der Aufsicht der Luftsicherheitsbehörde stehen, ist deshalb nicht ausreichend. Es ist eine entsprechende Bestimmung in § 5 Abs. 5 aufzunehmen. Dies gilt umso mehr als die bisher in § 29c Abs. 1 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes enthaltene Beschränkung der Beleihung auf die Durchsuchung von Personen und die Überprüfung von Gegenständen wegfällt.

Der Ersatz des Wortes "Bestellung" durch den Begriff "Beleihung" ist zur rechtstechnischen Klarstellung erforderlich.

5. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 1 Nr. 2 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 1 ist in Nummer 2 vor dem Wort "Einfluss" das Wort "unmittelbaren" einzufügen.

Begründung:

Nach Artikel 1 § 7 Abs. 1 Nr. 2 ist die Zuverlässigkeit des Personal der Flugplatz- und Luftfahrtunternehmen, des Flugsicherungsunternehmens sowie der Fracht-, Post-, Reinigungsunternehmen sowie Warenlieferanten und vergleichbarer Versorgungsunternehmen, das auf Grund seiner Tätigkeit Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs hat, zu überprüfen. Sofern sich die vorgenannten Unternehmen des Personals anderer Unternehmen bedienen, steht dieses eigenen Personal gleich. Eine Konkretisierung des genannten Personenkreises trifft das Gesetz nicht. Lediglich in der Begründung zum Gesetzentwurf wird ausgeführt, dass Nummer 2 für Arbeitnehmer gelten soll, deren Arbeitsstätten zwar in der Regel außerhalb der Sicherheitsbereiche der Flugplätze liegen, die aber auf Grund der Art ihrer Tätigkeit dennoch die Möglichkeit haben, die Luftsicherheit nachhaltig zu beeinträchtigen. Bei diesen Personen muss die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung auch dann erfolgen, wenn ihnen kein Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen von Flugplätzen ge-

währt werden soll. Die genannten "Versorgungsunternehmen" sind insbesondere die Catering-Firmen, also Betriebe, die Essen und Getränke für die Fluggäste an Bord zuliefern. Von Nummer 2 erfasst sind auch Sicherheitsbeauftragte nach der EU-Luftsicherheitsverordnung, die in Fracht- und Cateringbereichen die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen überwachen sollen. Daher könnte § 7 Abs. 1 Nr. 2 als Ermächtigung und Verpflichtung der Luftsicherheitsbehörde verstanden werden, das gesamte Personal aller der mit einem Flughafen und den dort verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften in Geschäftsbeziehungen stehenden Unternehmen auf seine Zuverlässigkeit hin zu überprüfen. Der damit verbundene Verwaltungsaufwand würde sowohl die Luftsicherheitsstellen als auch die heranzuziehenden Erkenntnisstellen überfordern. In Nordrhein-Westfalen würde allein bei den derzeit von der Bezirksregierung Düsseldorf zu überprüfenden Unternehmen dies zu einer Verdoppelung der Anzahl der Sicherheitsüberprüfungen auf ca. 250.000 p.a. führen. Bei Einbeziehung des Personals der Post- und Frachtunternehmen würde dies mindestens eine Vervierfachung des derzeitigen Antragsvolumens auf ca. 500.000 p.a. bedeuten, da die überwiegende Anzahl der Post- und Frachtunternehmen ihren Sitz im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Düsseldorf haben und damit die Bezirksregierung Düsseldorf für die Überprüfung gemäß § 2 LuftVZÜV zuständig ist. Über die Frage der administrativen Bewältigung eines solchen Antragsvolumens hinaus stellt sich auch die Frage der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer so weitreichenden Zuverlässigkeitsüberprüfung. Eine so ausgestaltete Zuverlässigkeitsüberprüfung dürfte dann im Sinne des Artikel 12 des Grundgesetzes auch nicht mehr als bloße Berufsausübungsregelung ausgelegt werden, als welche die derzeitige Praxis von den Verwaltungsgerichten bewertet wird, sondern vielmehr als Berufszugangsregelung. In § 22 des Gesetzentwurfes ist Artikel 12 des Grundgesetzes jedoch nicht als Grundrecht, in welches durch das Luftsicherheitsgesetz eingegriffen wird, benannt. Dies dürfte gegen das grundgesetzliche Zitiergebot verstoßen. Nach alledem ist es erforderlich, dass der zu überprüfende Personenkreis präzisiert wird, auf die Personen, die unmittelbar Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs haben.

6. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG) und zu Artikel 2 Nr. 1 (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG)
- a) In Artikel 1 § 7 Abs. 1 ist die Nummer 4 zu streichen.
 - b) In Artikel 2 ist die Nummer 1 zu streichen.

Begründung:

Die Zuverlässigkeitsanforderungen an Luftfahrer und Flugschüler, die ihre Lizenzen und Berechtigungen nach deutschem Luftverkehrsrecht erworben haben oder erwerben möchten, sind bislang in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG sowie in § 24 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 LuftVZO geregelt. Danach ist die Zuverlässigkeit beim Erwerb einer Erlaubnis oder Berechtigung zu prüfen. Bei bestehenden Erlaubnissen wird die Zuverlässigkeit nur anlassbezogen überprüft.

Mit der Einfügung des Verweises auf § 7 LuftSiG durch Artikel 2 Nr. 1 würde in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG das Zuverlässigkeitsüberprüfungsverfahren auf dem Niveau des geltenden § 29d LuftVG und der LuftVZÜV festgeschrieben und außerdem würden zwei nebeneinander stehende Zuverlässigkeitsverfahren in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG eingeführt.

Die Verweise hierin auf die LuftVZO und des Weiteren auf das LuftSiG hätten zudem zur Folge, dass sich diese Überprüfungsverfahren nach unterschiedlichen Maßstäben zu richten hätten. Dies würde zu einer unnötigen Verkomplizierung des Verwaltungsverfahrens mit hohem Personal- und Sachaufwand führen und entsprechende Kosten generieren.

Eine Verschärfung des Zuverlässigkeitsmaßstabes in Folge des Verweises auf § 7 LuftSiG würde weder zu praxisgerechten noch zu sinnvollen Lösungen führen. Eine Ausdehnung des Zuverlässigkeitsmaßstabes gemäß § 7 auf sämtliche Luftfahrer würde sowohl inhaltlich als auch von den Auswirkungen her die an Luftfahrer zu stellenden Anforderungen überspannen.

Nach den mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29d LuftVG gewonnenen Erfahrungen müßte voraussichtlich allein im südbayerischen Raum rund 1000 Piloten die Zuverlässigkeit aberkannt werden, ohne dass die Folgen hieraus für die erteilten Lizenzen und Berechtigungen im LuftSiG festgelegt sind. Hinzu kommt noch, dass auch sämtliche Luftfahrer, insbesondere Luftsportgeräteführer, die hinsichtlich ihrer Lizenzen und Erlaubnisse nach § 21 Abs. 1 Nr. 3 LuftPersV von den hierzu nach § 31c LuftVG beauftragten Vereinen betreut werden, ebenfalls nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 des LuftSiG hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit überprüft werden müssten.

Durch die Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen vom 10. Februar 2003 wurde mit Wirkung vom 1. Mai 2003 der Regelbeispielkatalog in § 24 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 LuftVZO, der festlegte, wann ein Bewerber für eine Tätigkeit als Luftfahrer grundsätzlich als unzuverlässig einzustufen ist, mit nachteiligen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau neu gefasst. Die Wiederherstellung dieses Sicherheitsniveaus wurde auf Antrag des Freistaates Bayern bereits in der Entschließung des Bundesrates vom 20. Dezember 2002, BR-Drucksache 840/02 zum Zustimmungsbeschluss zur Verordnung zur Einführung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen ausdrücklich gefordert. Anstelle der beabsichtigten, völlig unzumutbaren Regelung im LuftSiG ist die bis 1. Mai 2003 geltende Fassung des Zuverlässigkeitsmaßstabes nach § 24 Abs. 1 LuftVZO wieder herzustellen. Dabei ist wegen der durch die Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an das Luftfahrtpersonal signifikant verlängerten Gültigkeit der Lizenzen und Erlaubnisse von Luftfahrern (bis hin zu unbefristeten Lizenzen bei Segelflugzeugführern) eine periodische Überprüfung von Luftfahrern einzuführen.

Damit würde im Luftverkehrsrecht ein hinreichendes, aber auch notwendiges Sicherheitsniveau und -verfahren geschaffen, ohne dass dies - wie durch den Entwurf des LuftSiG bewirkt - zu für das Luftverkehrsrecht systemfremden, unpraktikablen und sicherheitlich unnötigen Parallelprüfungen der Zuverlässigkeit nach verschiedenen und unterschiedlichen Maßstäben sowie Verfahren führt. Die Regelung der Zuverlässigkeitsüberprüfung der Luftfahrer bedarf ei-

ner sorgfältigen gesetzssystematischen Integration in die bestehenden Vorschriften des LuftVG und der LuftVZO, nicht aber einer inkonsistenten Neuregelung außerhalb im LuftSiG.

7. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 1 Nr. 5 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 1 ist die Nummer 5 wie folgt zu ändern:

- a) Die Wörter "oder Sportflieger" sind durch die Wörter "Führer von Luftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 2 LuftVG oder sonstige Berechtigte" zu ersetzen.
- b) Am Ende ist der Punkt durch ein Komma zu ersetzen und folgender Halbsatz anzufügen:

"an Flugplätzen, deren Unternehmer gemäß § 8 zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen verpflichtet sind und in überlassenen Bereichen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2."

Begründung:

In § 7 Abs. 1 Nr. 5 LuftSiG ist sowohl der räumliche Überprüfungsbereich als auch die Vorgabe, welche Luftfahrer überprüft werden sollen, näher zu definieren. Nicht sachgerecht wäre es, wenn Vereinsmitglieder, Praktikanten oder sonstige Berechtigte an allen Flugplätzen in Deutschland überprüft werden würden. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung ist auf die Flugplätze, an denen Sicherungsmaßnahmen gemäß § 8 durchzuführen sind, zu beschränken.

Die Bezeichnung "Sportflieger" ist dem Luftverkehrsrecht fremd. Im Hinblick auf den beabsichtigten Regelungszweck, es sollen auch Personen überprüft werden können, die Sicherheitsbereiche an Flugplätzen aus nicht beruflichen Gründen betreten müssen, ist die Definition in § 1 Abs. 2 LuftVG zu verwenden.

Die Aufzählung des zu überprüfenden Personenkreises wäre abschließend und damit einengend. Es gibt heute bereits Personenkreise, die seit langem z. B. auf der Lufthansabasis-Hamburg (ein nach § 20a LuftVG überlassener Bereich) Zutritt zu den dortigen nicht allgemein zugänglichen Bereichen haben und nicht unter Absatz 1 Nr. 1 fallen.

8. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 2 Satz 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 2 ist Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Die Überprüfung entfällt, wenn der Betroffene

1. im Inland zum Zeitraum der Überprüfung einer zumindest gleichwertigen Überprüfung unterzogen worden ist oder

2. einer erweiterten Sicherheitsüberprüfung nach § 9 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes oder einer erweiterten Sicherheitsüberprüfung mit Sicherheitsermittlungen nach § 10 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes oder der entsprechenden Vorschriften in den Sicherheitsüberprüfungsgesetzen der Länder unterlag und er nicht aus der sicherheitsempfindlichen Tätigkeit ausgeschieden ist oder diese nicht aufgenommen hat
- und keine Anhaltspunkte für eine Unzuverlässigkeit des Betroffenen vorliegen."

Begründung:

Zu Nummer 1:

Die Geltungsdauer der Zuverlässigkeitsüberprüfung soll nach § 18 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzentwurfes durch Rechtsverordnung festgelegt werden.

Zu Nummer 2:

Hier handelt es sich um eine Präzisierung des Personenkreises auf Anregung des Verfassungsschutzes.

Ferner sollte klargestellt werden, dass sowohl die Sicherheitsüberprüfungen des Bundes als auch die der Länder eine weitere Überprüfung im Sinne des Luftsicherheitsgesetzes entbehrlich machen.

9. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Absatz 7 Satz 4 - neu - und Absatz 9 Satz 3 LuftSiG)

Artikel 1 § 7 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 sind die Wörter "dem Bundesamt für Verfassungsschutz" zu streichen.
- b) Dem Absatz 7 ist folgender Satz 4 anzufügen:
- "Die Luftsicherheitsbehörden unterrichten die Polizeivollzugsbehörden des Bundes und der Länder sowie die Verfassungsschutzbehörden der Länder über ein ablehnendes Ergebnis der Überprüfung und die dem Ergebnis zugrunde liegenden Erkenntnisse."
- c) In Absatz 9 Satz 3 sind die Wörter "des Bundes und" zu streichen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Das Bundesamt für Verfassungsschutz und die Verfassungsschutzbehörden der Länder stehen über das nachrichtendienstliche Informationssystem (NADIS) im Datenverbund. Dem entsprechend werden in dem bisherigen Verfahren der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach der LuftVZÜV von der örtlich zuständigen Landesbehörde für Verfassungsschutz auch die Erkenntnisse des Bundesamtes für Verfassungsschutz und der anderen Landesbehörden für Verfassungsschutz abgefragt und der Luftfahrtbehörde mitgeteilt. Dieses Verfahren „aus einer Hand“ hat sich bewährt, es besteht keine Notwendigkeit, davon abzuweichen. Eine zusätzliche Anfrage beim Bundesamt für Verfassungsschutz würde keine weiteren Erkenntnisse für die Zuverlässigkeitsüberprüfung erbringen.

Zu Buchstaben b und c:

Es handelt sich um Folgeänderungen der Streichung in Buchstabe a.

10. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 sind nach dem Wort „Bundeszentralregister“ die Wörter "und dem zentralen staatsanwaltlichen Verfahrensregister" einzufügen.

Begründung:

Da im Bundeszentralregister nur Daten über abgeschlossene Verfahren enthalten sind, muss eine zusätzliche Abfragemöglichkeit über nicht abgeschlossene Verfahren im zentralen staatsanwaltlichen Verfahrensregister geschaffen werden.

11. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 sind nach dem Wort "und" die Wörter ", soweit im Einzelfall erforderlich," einzufügen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht bei ausländischen Betroffenen eine Regelabfrage bei der Ausländerbehörde vor. Da erfahrungsgemäß dies bei etwa der Hälfte der Betroffenen notwendig wäre, stellt dies einen erheblichen Aufwand dar. Während die Abfrage beim Ausländerzentralregister per Datenabgleich automatisiert erfolgt, wäre nämlich die Ausländerbehörde im Einzelfall gehalten, bundesweit die Ausländerakte zur Verfügung zu stellen. Da zudem das Prüfungsverfahren deutlich verlängern werden würde, ist die Abfrage auf die Fälle zu beschränken, in denen dies im Einzelfall erforderlich erscheint.

12. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 und Nummer 6 - neu - LuftSiG)

In Artikel 1 ist § 7 Abs. 3 Satz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 5 ist der Punkt durch ein Komma zu ersetzen.
- b) Nach Nummer 5 ist folgende Nummer 6 anzufügen:

"6. die Beibringung eines ärztlichen oder eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangen, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass der Betroffene Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes eingenommen oder besessen hat."

Begründung:

Die Beschäftigung von Drogenabhängigen in den nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Flugplatzes stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Daher muss die Luftsicherheitsbehörde die Möglichkeit haben, ein Drogenscreening und eine MPU zu verlangen. Seitens der hessischen Verwaltungsgerichte wurde die Aufforderung zur Vorlage eines entsprechenden Gutachtens bisher mangels ausreichender Rechtsgrundlage für unzulässig gehalten. Einzelheiten können in der Verordnung geregelt werden.

13. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 3 Satz 3 - neu - LuftSiG)

In Artikel 1 ist dem § 7 Abs. 3 folgender Satz 3 anzufügen:

„Bei der durch die Luftsicherheitsbehörde beteiligten Verfassungsschutzbehörde erfolgt die Abfrage des nachrichtendienstlichen Informationssystems.“

Begründung:

Im Gesetzentwurf ist bisher nicht geregelt, in welcher Form die Beteiligung der Verfassungsschutzbehörden erfolgen soll (vgl. etwa § 4 Abs. 1 Satz 6 Luftverkehrszuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung). Dies ist nachzuholen.

14. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 4 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 4 ist nach der Angabe "Absatz 3 Nr. 2" die Angabe "und 4" einzufügen.

Begründung:

Bei ausländischen Betroffenen können auch Auskünfte nach § 7 Abs. 3 Nr. 4 LuftSiG-E Anhaltspunkte für Zweifel begründen, die die Notwendigkeit ergänzender Abfragen bei den Strafverfolgungsbehörden erforderlich machen. Daher sollten die Luftsicherheitsbehörden auch in diesen Fällen berechtigt sein, entsprechende Auskünfte einzuholen.

15. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 5 Satz 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 5 Satz 1 sind nach dem Wort „Strafverfolgungsbehörden“ die Wörter „und Polizeivollzugsbehörden“ einzufügen.

Begründung:

Es soll sichergestellt werden, dass Erkenntnisse der Polizeivollzugsbehörden, die ausschließlich nach den Polizeigesetzen der Länder u. U. mit besonderen Mitteln und Methoden erhoben worden sind solange nicht dem Betroffenen bekannt gegeben werden, bis eine Gefährdung des Untersuchungszwecks ausgeschlossen ist.

16. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 5 Satz 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 5 Satz 3 sind nach den Wörtern "Angaben zu machen" die Wörter "und ihm nachträglich bekannt werdende, für die Überprüfung bedeutungsvolle Tatsachen unverzüglich anzuzeigen" einzufügen.

Begründung:

Der Betroffene war bislang nach § 29 d Absatz 3 Satz 5 LuftVG verpflichtet, auch nachträglich bekannt werdende Tatsachen, die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit relevant sein können, mitzuteilen. Diese Pflicht, die im Gesetzentwurf nicht mehr vorgesehen ist, sollte beibehalten werden, zumal die Verpflichtung seines Arbeitgebers und anderer Stellen nach § 7 Abs. 9 oft nicht ausreichen.

17. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 6 Satz 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 6 Satz 1 sind nach den Wörtern "gewährt werden" die Wörter "(Absatz 1 Nr. 1) oder er darf seine Tätigkeiten (Absatz 1 Nr. 2 und 3) nicht aufnehmen" einzufügen.

Begründung:

Es würden sonst die Auswirkungen/Folgen einer Unzuverlässigkeit für diese Personenkreise fehlen.

18. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 6 Satz 2 und 3 - neu - LuftSiG)

Dem Artikel 1 § 7 Abs. 6 sind folgende Sätze anzufügen:

"Personen, die vor Einleitung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht mindestens fünf Jahre Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Geltungsbereich des Luftsicherheitsgesetzes gehabt haben, dürfen nicht allgemein zugängliche Flugplatzbereiche auch nach Abschluss der Zuverlässigkeitsüberprüfung ohne Erkenntnis nur dann betreten, wenn jeweils vorher eine Überprüfung nach § 8 Abs. 1 Nr. 5 erfolgt ist. Die Luftsicherheitsbehörde kann allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen."

Begründung:Zu Satz 2

Bei Personen, die sich weniger als fünf Jahre in der Bundesrepublik Deutschland aufhalten, sind nach den vorliegenden Erfahrungen die Ergebnisse der Zuverlässigkeitsüberprüfungen wenig aussagekräftig. Dies gilt insbesondere für Personen, die aus Regionen mit innerstaatlichen Konflikten kommen, die eine erhöhte Gefährdung des Luftverkehrs zur Folge haben.

Abgesehen von den Fällen, in denen den deutschen Verfassungsschutz- und Polizeibehörden Informationen aus dem jeweiligen Heimatstaat vorliegen, besteht ein hohes Risiko, dass Mitglieder ausländischer extremistischer Organisationen das Zuverlässigkeitsüberprüfungsverfahren unauffällig durchlaufen und anschließend eine Tätigkeit im Sicherheitsbereich eines Flughafens aufnehmen. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich derartige Personen auch über einen längeren Zeitraum passiv verhalten und so auch bei einer späteren Überprüfung nicht enttarnt werden können. Das Risiko, dass nicht erkannte Extremisten in den Besitz einer unbeschränkten Zutrittsberechtigung kommen, sinkt jedoch um so mehr, je länger sie sich im Bundesgebiet aufgehalten haben. Die Befugnis zur Einführung solcher Durchsuchungen ergibt sich aus Nummer 2.3.a des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002.

Zu Satz 3

Die vorgesehene Regelung in § 7 Abs. 6 LuftSiG-E wird dem in der Praxis bestehenden Bedürfnis nicht gerecht, nach dem im Einzelfall auch nicht überprüfte Personen ohne Sicherheitseinbußen die Bereiche betreten müssen. So sollten beispielsweise Wartungstechniker oder Mitarbeiter von Fremdfirmen kurzfristig die Möglichkeit haben, die nicht allgemein zugänglichen Bereiche

betreten zu können. Dies ist bislang bei Begleitung durch einen überprüften Ausweisinhaber möglich. In der geltenden Regelung des § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG ist vorgesehen, dass die Luftfahrtbehörde entscheidet, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang nicht allgemein zugänglicher Bereiche erteilt werden darf oder zu entziehen ist. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt und soll beibehalten werden.

19. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 7 Satz 2 LuftSiG)

In Artikel 1 ist § 7 Abs. 7 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Sie unterrichtet den Betroffenen, das Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen und den gegenwärtigen Arbeitgeber des Betroffenen nach Abs. 1 Nr. 1 bis 3 über das Ergebnis der Überprüfung.“

Begründung:

Im bisherigen § 29 d Abs. 5 LuftVG war die Unterrichtung der Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen vorgesehen. Dies hat sich bewährt. Es obliegt nämlich diesen Stellen, entsprechende Ausweise auszustellen. Es besteht daher kein sachlicher Grund, sie von der Unterrichtung auszunehmen.

Für eine Unterrichtung der Polizeivollzugs- und Verfassungsschutzbehörden, die mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden ist, besteht kein sachlicher Bedarf. Auch nach der bisherigen Regelung des § 29 d Abs. 4 LuftVG ist eine regelmäßige Unterrichtung der Polizeivollzugs- und Verfassungsschutzbehörden über das Ergebnis der Überprüfung nicht vorgesehen.

20. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 8 Satz 1 LuftSiG)

In Artikel 1 sind in § 7 Abs. 8 Satz 1 die Wörter ", soweit dies im Einzelfall erforderlich ist" zu streichen.

Begründung:

Eine gegenseitige Unterrichtung der Luftsicherheitsbehörden ist nicht nur im Einzelfall erforderlich. Nur so kann verhindert werden, dass sich abgelehnte Antragsteller im Zuständigkeitsbereich einer anderen Luftsicherheitsbehörde in der Hoffnung erneut überprüfen lassen, dass dort weniger strenge Maßstäbe angelegt werden oder besondere Umstände unberücksichtigt bleiben.

Die Luftfahrtbehörde beim Polizeipräsidium Frankfurt am Main ist derzeit im Auftrag des Bund-Länderarbeitskreises "AK 29d" mit der Erarbeitung eines Fachkonzeptes einer gemeinsamen Datenbank befasst, die alle sicherheitsüberprüften Personen sowie das Ergebnis der Überprüfung enthalten soll. Ohne die vorgeschlagene Änderung wäre dieses Projekt zum Scheitern verurteilt. Die Streichung eröffnet demgegenüber die Möglichkeit, Näheres in der Zuverläss-

sigkeitsüberprüfungsverordnung zu regeln (vgl. § 18 Abs. 1 Nr. 2).

21. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 9 Satz 4 LuftSiG)

Artikel 1 § 7 Abs. 9 Satz 4 ist zu streichen.

Begründung:

§ 7 Abs. 9 regelt die Nachberichtspflicht der beteiligten Behörden und Stellen gegenüber der Luftsicherheitsbehörde und die Befugnis, zu diesem Zweck personenbezogene Daten zu speichern. Um sicherzustellen, dass in allen Fällen des § 7 Abs. 9 Satz 1 tatsächlich nachberichtet wird, bedarf es der Speicherung aller von einer Zuverlässigkeitsüberprüfung betroffenen Personen. Die Mitteilung der Tatsache der Datenspeicherung an die Luftsicherheitsbehörde ist daher überflüssig und stellt einen unnötigen Verwaltungsaufwand dar.

22. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 10 Satz 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 10 Satz 3 sind nach den Wörtern "Datenübermittlung unterbleibt," die Wörter „sofern das Einvernehmen der in § 7 Abs. 3 Nr. 2 genannten mitwirkenden Behörden nicht erteilt wird oder“ einzufügen.

Begründung:

Die Übermittlung sensibler Daten an ausländische Behörden muss vom Einvernehmen der mitwirkenden Behörde abhängig gemacht werden, da nur diese beurteilen kann, ob durch eine derartige Übermittlung Geheimschutzinteressen verletzt werden. Die vorgeschlagene Änderung vermeidet i.ü. einen Wertungswiderspruch zu § 7 Abs. 5 Satz 2 des Entwurfs.

23. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 10 Satz 5 - neu - LuftSiG)

In Artikel 1 ist dem § 7 Abs. 10 folgender Satz 5 anzufügen:

"Beteiligt die Luftsicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Mitwirkung die in Absatz 3 Nr. 2 genannten Behörden, so ist der Veranlasser nach Satz 1 zu benennen."

Begründung:

Die Übermittlung personenbezogener Daten durch die in Abs. 3 Nr. 2 genannten Behörden an Stellen außerhalb des Geltungsbereichs des Luftsicherheitsgesetzes ist in spezialgesetzlichen Regelungen, z.B. den Verfassungsschutzgesetzen der Länder sowie dem MAD-Gesetz und dem BND-Gesetz teilweise unter Verweis auf das Bundesverfassungsschutzgesetz geregelt. Diese Regelungen haben im Hinblick auf die Übermittlung von Daten dieser Behörden über die Luftsicherheitsbehörde an ausländische Stellen Vorrang. Erst die Benennung

des ausländischen Veranlassers einer Überprüfung ermöglicht es den in Abs. 3 Nr. 2 genannten Behörden zu prüfen, ob die Übermittlung personenbezogener Daten nach den spezialgesetzlichen Regelungen zulässig ist.

24. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 11 Satz 1 Nr. 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 11 ist Nummer 1 wie folgt zu fassen:

"1. von den Luftsicherheitsbehörden nach Ablauf von zehn Jahren nach Bekanntgabe des letzten Überprüfungsergebnisses, soweit nicht eine neue Überprüfung nach § 7 Abs. 2 beantragt wird,"

Begründung:

Die vorgesehene Regelung stellt gegenüber der bisherigen Rechtslage, der Lösungsfrist von 10 Jahren gemäß § 4 Abs. 5 LuftVZÜV, eine Verschlechterung dar. Dies bedeutet für die beteiligten Behörden und in vielen Fällen auch für den Betroffenen eine unnötige Arbeiterschwernis bzw. eine zeitliche Verzögerung des Überprüfungsverfahrens.

Es kommt häufig vor, dass ein Beschäftigter, der vorübergehend ausgeschieden ist, zu einem späteren Zeitpunkt wieder eine Tätigkeit am Flughafen aufnehmen möchte und deshalb eine neue Zutrittsberechtigung beantragt. Es ist hierbei sachdienlich, wenn die Erkenntnisse der früheren Überprüfung einschließlich der vom Betroffenen vorgelegten Unterlagen und der bei der Strafverfolgungsbehörde gem. § 7 Abs. 4 des Luftsicherheitsgesetzes eingeholten Auskünfte verwendet werden können und nicht ein weiteres Mal angefordert werden müssen. Die Nutzung der Akten entlastet in diesen Fällen somit die Überprüfungsbehörde, den Betroffenen und die Strafverfolgungsbehörden und bietet für den Betroffenen und ggfs. seinem Arbeitgeber den Vorteil einer kürzeren Überprüfungsdauer, so dass er schneller eine Zutrittsberechtigung erhalten bzw. seine Tätigkeit aufnehmen kann.

Des Weiteren würden auch die Daten von Betroffenen gelöscht werden müssen, bei denen die persönliche Zuverlässigkeit nicht festgestellt werden konnte (Versagung oder Entzug der Zutrittsberechtigung). Die Vorgabe des § 10 Abs. 1 Satz 3 LuftVZÜV, wonach in diesen Fällen frühestens nach 2 Jahren ein neuer Antrag zulässig ist, könnte bei einer Löschung der Daten behördlicherseits nicht mehr überwacht werden. Im übrigen könnten gelöschte Daten auch nicht mehr gemäß § 7 Abs. 7 Satz 3 Luftsicherheitsgesetz weitergegeben werden, soweit sie zu einem späteren Zeitpunkt für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Überprüfung erforderlich sind.

25. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 11 Satz 1 Nr. 2 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 11 Satz 1 sind in Nummer 2 der Buchstabe "a)" sowie die Wörter "b) im Übrigen unmittelbar nach Abschluss der Beteiligung" zu streichen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht vor, "im übrigen" – also abgesehen von den Fällen der Nr. 1 (dies sind die Fälle der unterbleibenden Beschäftigungsaufnahme sowie des Ausscheidens aus der Beschäftigung) –, d.h. gerade in den Fällen der Beschäftigung eine Löschung der erhobenen Daten vorzunehmen. Letztere werden jedoch zur Erfüllung der Nachberichtspflicht benötigt, die ansonsten nicht erfüllt werden kann. Daher ist Buchstabe 2 b zu streichen.

26. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 11 Satz 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 1 ist Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Gesperrte Daten dürfen ohne Einwilligung des Betroffenen nur verwendet werden, soweit dies zur Abwehr einer erheblichen Gefahr unerlässlich ist."

Begründung:

Diese Formulierung ist immer noch enger als die in § 35 BGSG enthaltene Verwendungsregelung für gesperrte Daten. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass der BGS, auch soweit er Aufgaben der Luftsicherheit wahrnimmt, in bestimmtem Rahmen gesperrte Daten ohne Einwilligung des Betroffenen verwenden darf, während die Luftsicherheitsbehörde nach dem Gesetzentwurf insoweit einem strikten Einwilligungsvorbehalt unterliegt.

27. Zu Artikel 1 (§ 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 LuftSiG)

In Artikel 1 § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 sind nach dem Wort „Personen“ die Wörter „,die nicht Fluggäste sind,“ einzufügen.

Begründung:

Es handelt sich um eine Klarstellung. Nach der bisherigen Regelung in § 29 c Abs. 1 LuftVG und der neuen Regelung in § 5 Abs. 2 ist die Kontrolle der Fluggäste ausdrücklich den Behörden zugewiesen. Dies sollte auch in § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 zum Ausdruck kommen.

28. Zu Artikel 1 (§ 9 Abs. 1 Satz 6 - neu - LuftSiG)

Dem Artikel 1 § 9 Abs. 1 ist folgender Satz anzufügen:

"Für Luftsicherheitspläne ist das Einvernehmen mit den für die Genehmigung der Luftsicherheitspläne nach § 8 zuständigen Luftsicherheitsbehörden herzustellen."

Begründung:

Die für ein Flugplatzareal erlassenen Luftsicherheitspläne (§ 8 und § 9 Abs. 1) werden von verschiedenen Luftsicherheitsbehörden erlassen und sind daher nicht immer aufeinander abgestimmt. So kann es zu Sicherheitsdefiziten kommen. Um dies zu vermeiden, sind die Luftsicherheitspläne insgesamt abzustimmen.

29. Zu Artikel 1 (§ 9 Abs. 3 LuftSiG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Fälle in § 9 Abs. 3 konkret zu fassen.

Begründung:

Es wird nicht deutlich, welche Fälle von § 9 Abs. 3 LuftSiG-E erfasst sein sollen. Dies ergibt sich zum einen nicht aus dem Gesetzestext als auch nicht aus der Begründung.

30. Zu Artikel 1 (§ 10 Satz 01 - neu - LuftSiG)

In Artikel 1 § 10 ist Satz 1 folgender Satz voranzustellen:

"Die Luftsicherheitsbehörde entscheidet, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen erteilt werden darf oder zu entziehen ist."

Begründung:

Das LuftVG enthält in § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 die Regelung, dass die Luftfahrtbehörde entscheidet, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen erteilt werden darf bzw. zu entziehen ist. Im Gesetzentwurf fehlt es an einer derart eindeutigen Kompetenzzuweisung. Um Unklarheiten zu vermeiden, wer über die Erteilung der Zugangsbeziehung zu entscheiden hat, ist die Klarstellung erforderlich.

31. Zu Artikel 1 (§ 10 Satz 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 10 Satz 1 sind nach der Angabe "§ 7 Abs. 6" die Wörter "und der Schulungsmaßnahmen nach § 8 Abs. 1 Nr. 6" einzufügen, das Wort "wird" durch das Wort "kann" und das Wort "ausgestellt" durch die Wörter "ausgestellt werden" zu ersetzen sowie nach dem Wort "Zugangsberechtigung" die Wörter "durch den Unternehmer nach § 8 Abs. 1 oder § 9 Abs. 1" einzufügen.

Begründung:

Bei der Einbeziehung des § 8 Abs. 1 Nr. 6 handelt es sich um eine Folge aus der Schulungsverpflichtung gemäß Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Dezember 2002 (Anhang 12).

Im Übrigen wird der Ausweis nicht von der Luftsicherheitsbehörde, sondern vom Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen ausgestellt. Diese Stellen müssen auch aufgrund ihres Hausrechts ein eigenes Ermessen haben, ob der Ausweis ausgestellt wird.

Durch den dritten Zusatz wird klargestellt, dass für die Herstellung, Verwaltung, Ausgabe und Rücknahme des Ausweises der Flugplatz- oder der Luftfahrtunternehmer zuständig ist.

32. Zu Artikel 1 (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 11 Abs. 1 Nr. 1 sind nach den Wörtern "werden können" die Wörter "einschließlich der verbotenen Waffen nach § 2 Abs. 3 Waffengesetz" einzufügen.

Begründung:

Mit Ausnahme der in § 11 Abs. 1 Nr. 1 LuftSiG-E genannten Gegenstände erstreckt sich das Verbot des Mitführens im Handgepäck oder des Ansiehtragens nicht auf die weiteren in § 2 Abs. 3 Waffengesetz genannten verbotenen Gegenstände. Dies ist nicht akzeptabel, weil sich auch mit solchen, nach Waffengesetz verbotenen Gegenständen (z. B. Totschläger, Schlagring, Stahlruten), ein Angriff auf die Sicherheit des Luftverkehrs durchführen lässt. Die Verhinderung des Mitführens oder Ansiehtragens solcher Gegenstände stützt sich allein auf § 5 Abs. 2 Nr. 3 LuftSiG-E. Die schon bisher in § 27 Abs. 4 Satz 1 LuftVG vorhandene Regelungslücke ist mit Erlass des LuftSiG zu schließen.

33. Zu Artikel 1 (§ 12 Abs. 6 - neu - LuftSiG)

In Artikel 1 ist dem § 12 folgender Absatz 6 anzufügen:

„(6) Die nach Absatz 1 beliehenen Luftfahrzeugführer unterliegen insoweit der Aufsicht der nach § 4 Abs. 1 in Verbindung mit § 31 Abs. 2 Nr. 1 und § 31d Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes zuständigen Stellen. Die Aufgaben und die Befugnisse nach § 29 des Luftverkehrsgesetzes bleiben unberührt.“

Begründung:

Durch § 12 Abs. 1 Satz 1 Luftsicherheitsgesetz werden alle verantwortlichen Luftfahrzeugführer bis hin zu Führern von Luftsportgeräten beliehen. Es ist deshalb unzutreffend, wenn im letzten Absatz der Begründung zu § 17 ausgeführt wird, dass Aufsichtsbehörden über die durch Gesetz beliehenen Luftfahrzeugführer die für das jeweilige Luftfahrtunternehmen zuständigen Genehmigungsbehörden nach § 20 Abs. 1 oder 4 i.V.m. § 31 Abs. 2 Nr. 11 des Luftverkehrsgesetzes sind. Die meisten Luftfahrzeugführer werden nicht in, sondern außerhalb von Luftfahrtunternehmen tätig. Hinzu kommt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau, und Wohnungswesen für bestimmte Luftfahrzeuge von der Delegationsmöglichkeit in § 31c Luftverkehrsgesetz auf Private Gebrauch gemacht hat. Es ist deshalb noch eine eindeutige ergänzende Regelung für die aufsichtliche Zuständigkeit erforderlich, die nicht nur einzelne Segmente abdeckt.

Als Aufsichtsbehörde kommt demnach zweckmäßigerweise die Behörde in Betracht, welche die Lizenz bzw. Berechtigung erteilt hat, die für den jeweiligen Flug gilt, bzw. die für die Aufsicht über Private gem. § 32 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz zuständige Stelle.

Das Luftsicherheitsgesetz regelt die Abwehr äußerer Gefahren für den Luftverkehr. Die in § 12 Luftsicherheitsgesetz festgelegten Aufgaben und Befugnisse des Luftfahrzeugführers können sich demgemäss nur auf diesen Teilbereich der Gefahrenabwehr erstrecken. Es ist deshalb eine Klarstellung erforderlich, dass neben der Abwehr äußerer Gefahren die Aufgabe der Abwehr betriebsbedingter Gefahren § 29 Luftverkehrsgesetz fortbesteht. Es ist auch zu verdeutlichen, dass für die einzelnen Regelungsbereiche unterschiedliche Zuständigkeiten gelten, nämlich die der Luftsicherheitsbehörde für die Abwehr äußerer Gefahren sowie der Luftfahrtbehörde für die Abwehr betriebsbedingter Gefahren.

34. Zu Artikel 1 (§ 17 Abs. 1 Satz 2 LuftSiG)

Artikel 1 § 17 Abs. 1 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

„Die Maßnahmen nach § 5 Abs. 3 kann die Luftsicherheitsbehörde auch außerhalb des Flugplatzgeländes in dessen unmittelbarer räumlicher Nähe vornehmen.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf will den Luftsicherheitsbehörden die Befugnis einräumen, auch außerhalb des Flugplatzgeländes Betriebs- und Geschäftsräume zu betreten und zu besichtigen bzw. dort Verfahren der Unternehmen zu überprüfen. Es ist nicht erkennbar, inwieweit dies notwendig ist. Der Gesetzentwurf verwischt die Grenzen zwischen den auf das Flugplatzgelände bezogenen begrenzten Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden mit denen der Länderpolizeien. Eine Ausdehnung der Wirkungsmöglichkeiten der Luftsicherheitsbehörden ist allenfalls in Bezug auf nicht zuordenbare Gegenstände gerechtfertigt, die in unmittelbarer räumlicher Nähe zu einem Flugplatzgelände gefunden werden. Nur insoweit ist es gerechtfertigt, den Luftsicherheitsbehörden Befugnisse außerhalb des Flugplatzgeländes einzuräumen.

35. Zu Artikel 1 (§ 17 Abs. 3 Satz 1 LuftSiG)

Artikel 1 ist § 17 Abs. 3 Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Die Anordnung von Sicherheitsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen nach § 9 und die Aufgaben nach Nr. 6 bis 10 des Anhangs zu Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates von 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ABl. EG L 355 S. 1) werden durch das Luftfahrt-Bundesamt in bundeseigener Verwaltung ausgeführt.“

Begründung:

Nach der bisherigen Regelung in § 20 a LuftVG war das Luftfahrt-Bundesamt nicht nur für die Zulassung des Luftsicherheitsplans, sondern auch z.B. für die Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen, weltweit Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen, oder die Überwachung der Einhaltung der Maßnahmen zuständig. Die Formulierung dient der notwendigen Klarstellung, dass das Luftfahrt-Bundesamt alle Aufgaben nach § 9 weiterhin wahrzunehmen hat.

Mit der Verordnung (EG) 2320/2002 sind den Behörden teilweise neue Aufgaben in den Bereichen Fracht, Post, Catering und Reinigungsdienste zugewiesen, die beispielsweise die Aufsicht über diese Betriebe und Bestätigung sog. reglementierter Beauftragter notwendig machen. Nach der bisher vorgesehenen Regelung in § 17 Abs. 2 wären die Länder für diese Aufgaben zuständig. Dies ist weder sachgerecht noch leistbar. So stehen diese Betriebe im Zusammenhang mit der Verkehrsleistung durch das Luftfahrtunternehmen, dem nach der Verordnung (EG) 2320/2002 ausdrücklich eine gewisse Überwachungsfunktion zukommt. Das Luftfahrt-Bundesamt, das über seine Aufsicht über Luftfahrtunternehmen diese neuen Aufgaben teilweise bereits bisher wahrgenommen hat und auch über die erforderliche Sachkompetenz verfügt, soll die Aufgaben weiterhin wahrnehmen. Die Änderung dient insoweit der notwendigen Klarstellung.

36. Zu Artikel 1 (§ 17 Abs. 3 Satz 2 LuftSiG)

In Artikel 1 § 17 Abs. 3 Satz 2 sind die Wörter "wenn dies zur Gewährleistung der bundeseinheitlichen Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen erforderlich ist" durch die Wörter "wenn hierüber Einvernehmen mit dem Land hergestellt ist" zu ersetzen.

Begründung

Gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG kann der Bund auf Antrag eines Landes den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§§ 29c, 29d LuftVG) in bundeseigener Verwaltung ausführen. Nach der beabsichtigten Neuregelung wäre für die Übernahme in bundeseigene Verwaltung künftig lediglich die einseitige Rücknahmeerklärung des Bundes gegenüber einem Land erforderlich. Dies würde im Unterschied zur geltenden Rechtslage auch für die eng mit den Aufgaben der Genehmigungsbehörde verflochtenen Aufgaben der Aufsichtsbehörde nach § 19b LuftVG gelten. Damit könnte der Bund eigeninitiativ und ohne auf begründete Einwendungen des Landes Rücksicht nehmen zu müssen, alle oder auch nur ausgewählte Aufgaben an sich ziehen. Dies ist weder sachgerecht, noch hinnehmbar.

Zur Wahrung der berechtigten Interessen der Länder ist es jedoch in jedem Fall erforderlich, dass eine Rückübertragung von Zuständigkeiten ausschließlich im Einvernehmen mit dem jeweiligen Land erfolgen kann. Dies ist zur Wahrung der Länderinteressen zwingend erforderlich. Andernfalls entstünden für die Länder unübersehbare Organisations- und Finanzierungsrisiken. Sicherheitsdefizite ergeben sich nicht, da der Bund im Falle eines – bisher nicht ersichtlichen – unzureichenden Vollzuges durch die ihm zur Gebote stehenden Aufsichtsbezugnisse alle erforderlichen Maßnahmen durchsetzen kann.

37. Zu Artikel 1 (§ 17 Abs. 3 Satz 3 LuftSiG)

Artikel 1 § 17 Abs. 3 ist wie folgt zu fassen:

„In den Fällen des Satzes 2 werden die Aufgaben vom Bundesgrenzschutz wahrgenommen; das Bundesministerium des Innern macht die Übernahme von Aufgaben im Bundesanzeiger bekannt.“

Begründung:

Entgegen dem Luftverkehrsgesetz (§ 31 Abs. 2 Nr. 19) verzichtet der Gesetzentwurf darauf zu bestimmen, dass die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden in bundeseigener Verwaltung nur durch den Bundesgrenzschutz ausgeführt werden dürfen. Der Gesetzentwurf ließe insoweit den Aufbau einer eigenständigen Luftsicherheitsverwaltung des Bundes neben dem Bundesgrenzschutz zu, was zu einer nicht effektiven Zuständigkeitssplitterung führt. Hierfür ist ein sachlicher Grund nicht erkennbar.

38. Zu Artikel 1 (§ 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 LuftSiG)

In Art. 1 § 19 Abs. 1 Nr. 5 sind die Wörter "verschafft oder" durch die Wörter "verschafft oder dies versucht oder" zu ersetzen.

Begründung:

§ 19b Abs. 1 Nr. 5 des Entwurfes des Luftsicherheitsgesetzes entspricht der geltenden Vorschrift des § 58 Abs. 1 Nr. 4c Luftverkehrsgesetz. Die Erfahrungen mit dem Vollzug dieser Bestimmung haben ergeben, dass eine Ahndungsmöglichkeit nur für vollendete rechtswidrige Handlungen in diesem Bereich nicht ausreichend ist. In der Regel wird der unberechtigte Zugang zum nicht allgemein zugänglichen Bereich in Kenntnis der Rechtswidrigkeit dieses Handelns und nicht ohne Vorbereitungshandlungen zur Überwindung der Sicherheitsvorkehrungen angestrebt. Dies wird daraus deutlich, dass der Zugang im Einzelfall vielfach mit nicht (mehr) gültigen Zutrittsberechtigungen oder durch Manipulation bzw. Überwindung technischer Zugangssicherungen versucht wird. Mit der vorgesehenen Sanktionsmöglichkeit im Entwurf des Luftsicherheitsgesetzes nur für vollendete Handlungen könnten solche Aktivitäten auch weiterhin nicht verfolgt werden. Dies ist in höchstem Maße unbefriedigend, weil es hier um Handlungen geht, die eine hohe Energie, gegen die Rechtsordnung zu verstoßen, ausdrücken. Durch die Einführung einer Sanktionsmöglichkeit auch für den Versuch des nicht berechtigten Zugangs zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen wird der Behörde die Möglichkeit gegeben, spezial- und generalpräventiv zu wirken, um solche Handlungen, die ernste Auswirkungen auf die Luftsicherheit haben können, zumindest eindämmen zu können.

39. Zu Artikel 1 (§ 22 LuftSiG)

In Artikel 1 ist in § 22 nach der ersten Klammer das Wort "und" durch ein Komma zu ersetzen und vor dem Wort "werden" die Wörter "und das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 Grundgesetz)" einzufügen.

Begründung:

Gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 LuftSiG-E darf die Luftsicherheitsbehörde die Betriebs- und Geschäftsräume außerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten und besichtigen.

Gemäß Artikel 1 wird das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung gemäß Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes beschränkt. Das beschränkte Grundrecht ist gemäß Artikel 19 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes im beschränkenden Gesetz zu nennen.

40. Zu Artikel 3 Nr. 1 (§ 4 Bundesgrenzschutzgesetz)

In Artikel 3 Nr. 1 ist die Angabe "§ 5" durch die Angabe "§ 2" zu ersetzen.

Begründung

§ 4 des Bundesgrenzschutzgesetzes will auf die Vorschrift des Luftsicherheitsgesetzes verweisen, welche die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden eröffnet. Dies ist nicht § 5, sondern § 2 des Luftsicherheitsgesetzes.

41. Zu Artikel 4 Nr. 3 - neu - (§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 10 - neu - AZRG)

Dem Artikel 4 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

'3. In § 22 Abs. 1 Satz 1 wird folgende Nummer 10 eingefügt:

"10. die Luftsicherheitsbehörden des Bundes und der Länder."

Begründung:

Mit der zukünftigen Regelabfrage beim AZR muss die Möglichkeit des Datenabrufs im automatisierten Verfahren möglich sein. Zur Ermächtigung dazu ist § 22 AZRG zu erweitern.

42. Zu Artikel 6a - neu - (§ 492 Abs. 3 Satz 3 erster Halbsatz StPO)

Nach Artikel 6 ist folgender Artikel einzufügen:

'Artikel 6a

Änderung der Strafprozessordnung

In § 492 Abs. 3 Satz 3 der Strafprozessordnung vom 1. Februar 1877 (RGBl. S. 253) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. III 312-2), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird die Angabe "§ 5 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 des Waffengesetzes bleibt unberührt" durch die Angabe "§ 5 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 des Waffengesetzes und § 7 Abs. 3 des Luftsicherheitsgesetzes bleiben unberührt" ersetzt.'

Begründung:

Folge der in Ziffer 10 geforderten Einführung der Regelabfrage beim Zentralen staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregister (Ergänzung des § 7 Abs. 3 Nr. 3 LuftSiG-E).