

11.01.08

In - Fz - Vk

## **Verordnung** des Bundesministeriums des Innern

---

### **Verordnung zur Einführung von Luftsicherheitsschulungen**

#### **A. Problem und Ziel**

Die Bundesrepublik Deutschland ist durch Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG 2002 Nr. L 355 S. 1) verpflichtet, ein Schulungsprogramm zu erlassen. Der Entwurf regelt Einzelheiten der Schulung von Personal, das auf Verkehrsflughäfen und in Luftfahrzeugen tätig ist.

Betroffen sind Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen, deren Personal Luftsicherheitsaufgaben wahrnehmen sowie Luftsicherheitsbehörden des Bundes und der Länder, die Prüfungen abnehmen.

#### **B. Lösung**

Entwurf einer Verordnung zur Einführung von Luftsicherheitsschulungen.

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Finanzielle Auswirkungen**

Durch die Verordnung entstehen Bund und Ländern Kosten. Das Luftfahrt-Bundesamt und die Luftsicherheitsbehörden der Länder lassen Ausbilder zu und stellen Befähigungszeugnisse aus. Sie nehmen Prüfungen für Luftsicherheitsassistenten und Luftsicherheitskontrollkräfte ab. Die Verordnung enthält dementsprechend Gebührentatbestände zur angestrebten Refinanzierung, die als Änderungen der Luftsicherheitsgebührenverordnung eingefügt sind. Die Aufnahme

der neuen Gebührentatbestände führt bei Bund und Ländern haushalterisch zu Mehreinnahmen in Höhe von 1 314 000 Euro, davon entfallen auf den Bund im Bereich der Bundespolizei 727 000 Euro und im Bereich des Luftfahrt-Bundesamtes 114 000 Euro.

### **E. Sonstige Kosten**

Alle im Bereich Luftfahrt tätigen Unternehmen müssen Personal schulen lassen, das Aufgaben der Luftsicherheit wahrnimmt bzw. Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Flugplatzes hat.

Etwaige Auswirkungen auf Einzelpreise können nicht quantifiziert werden, Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

### **F. Bürokratiekosten**

Der Verordnungsentwurf beinhaltet 13 neue Informationspflichten der Wirtschaft.

Es werden keine bestehenden Informationspflichten geändert oder aufgehoben.

Im Rahmen einer ex ante Abschätzung ergeben sich für die Wirtschaft einmalig Bürokratiekosten in Höhe von 1,51 Mio. Euro und nachfolgend eine jährliche Bürokratiekostenbelastung in Höhe von ca.111.000 Euro.

Es wird eine Informationspflicht für die Verwaltung eingeführt. Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger werden nicht eingeführt, geändert oder aufgehoben.

**11.01.08**

**In - Fz - Vk**

**Verordnung**  
**des Bundesministeriums**  
**des Innern**

---

**Verordnung zur Einführung von Luftsicherheitsschulungen**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 9. Januar 2008

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ersten Bürgermeister  
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium des Innern zu erlassende

Verordnung zur Einführung von Luftsicherheitsschulungen

mit Begründung und Vorblatt.

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

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière



# Verordnung zur Einführung von Luftsicherheitsschulungen

Vom ...

Auf Grund des § 17 Abs. 2 und 3 des Luftsicherheitsgesetzes vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), der zuletzt durch Art. 337 Nr. 2 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie:

## Artikel 1

### Luftsicherheits-Schulungsverordnung (LuftSiSchulV)

#### § 1 Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen, die gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6, § 8 Abs. 2 oder § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, Abs. 2 oder Abs. 4 des Luftsicherheitsgesetzes verpflichtet sind, Personal zu schulen.

(2) Nicht nach dieser Verordnung zu schulen sind Bedienstete oder Beliehene der Luftsicherheits- und Luftfahrtbehörden sowie Vollzugsbeamte an den für Flugplätze zuständigen Dienststellen von Bundespolizei, Polizei und Zoll.

(3) Im Sinne dieser Verordnung sind

1. Sicherheitspersonal: alle Personen, die Sicherungsmaßnahmen nach § 8 oder § 9 des Luftsicherheitsgesetzes wahrnehmen. Hierzu zählen nicht Luftsicherheitskontrollkräfte, Ausbilder oder das Personal, dessen Tätigkeit nicht durch die Ausführung oder Überwachung von Sicherungsmaßnahmen geprägt ist;
2. Luftsicherheitskontrollkräfte: alle Personen, die im Rahmen der Sicherungsmaßnahmen nach § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 oder § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftsicherheitsgesetzes die Überprüfung von Personal, mitgeführten Gegenständen, Fahrzeugen, Waren, Versorgungsgütern, Fracht oder Post durchführen;
3. Ausbilder: alle Personen, die Schulungsprogramme für Sicherheitspersonal, Luftsicherheitskontrollkräfte oder sonstiges Personal entwickeln oder durchführen;

4. sonstiges Personal: diejenigen Personen, die ohne Begleitung einer gemäß dieser Rechtsverordnung geschulten Person Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Flugplatzes haben und nicht Passagier, Sicherheitspersonal, Luftsicherheitskontrollkraft oder Ausbilder sind;
5. Unterrichtsstunden: Lerneinheiten mit einer Dauer von 45 Minuten.

(4) Sicherheitspersonal der Flugplatzbetreiber und der Luftfahrtunternehmen, das als Führungskraft für die Umsetzung, Durchführung und Überwachung von Luftsicherheitsmaßnahmen verantwortlich ist, kann von der Schulungsverpflichtung freigestellt werden. Voraussetzung ist, dass dieses Sicherheitspersonal die Anforderungen gemäß Kapitel 12.2 Nr. 1 Buchstabe a des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG 2002 Nr. L 355 S. 1) erfüllt. Die Freistellung beantragt der Arbeitgeber bei der zuständigen Luftsicherheitsbehörde.

(5) Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen bleiben auch dann für die Umsetzung und Ausführung der Schulungsmaßnahmen verantwortlich, wenn sie Eigensicherungspflichten, einschließlich der Schulung, durch andere im Auftrag vornehmen lassen.

## **§ 2 Ausbildungspersonal**

(1) Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen erfüllen ihre Schulungsverpflichtung mit Hilfe von zugelassenen Ausbildern. Zugelassene Ausbilder müssen über die erforderliche Erfahrung und Befähigung gemäß Kapitel 12.2 Nr. 1 Buchstabe a des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 verfügen.

(2) Ausbilder erhalten auf Antrag des Flugplatzbetreibers oder des Luftfahrtunternehmens eine auf längstens drei Jahre befristete Zulassung. Die Zulassung erteilt die für den Antragsteller zuständige Luftsicherheitsbehörde, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 2 erfüllt sind. Die Zulassung kann auf einzelne Themengebiete der Ausbildung beschränkt werden. Sie gilt auch im Zuständigkeitsbereich anderer Luftsicherheitsbehörden. Die Zulassung nach Satz 1 ist zu widerrufen, wenn schwerwiegende Mängel in der Ausbildung festgestellt werden und nicht zu erwarten ist, dass diese durch eine Fortbildungsunterweisung nach Absatz 3 Satz 2 zu beheben sind.

(3) Zugelassene Ausbilder müssen ab ihrer Zulassung jährlich eine mindestens vierstündige Fortbildungsunterweisung zur Luftsicherheit und den neuesten sicherheitsbezogenen Entwicklungen besuchen. Stellt die zuständige Luftsicherheitsbehörde bei geschultem Personal Mängel in der Ausbildung fest, kann sie die Fortbildungsunterweisung des Ausbilders um bis zu zwölf Stunden verlängern. Die Fortbildungsunterweisung wird von Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen unter Mitwirkung der jeweiligen Führungskräfte (§ 1 Abs. 4) durchgeführt; die zuständige Luftsicherheitsbehörde wird beteiligt. Jeder Ausbilder legt einen Nachweis über die Fortbildungsunterweisung unverzüglich der zuständigen Luftsicherheitsbehörde vor.

(4) Liegt der zuständigen Luftsicherheitsbehörde nicht spätestens 13 Monate nach der Zulassung und erneut nach spätestens 25 Monaten ein Nachweis über die Fortbildungsunterweisung vor, soll sie die Zulassung widerrufen. Wird nach Ablauf der Befristung der Zulassung eine neue Zulassung nach Absatz 2 beantragt, so darf diese nur erteilt werden, wenn eine Fortbildungsunterweisung nach Absatz 3 Satz 1 innerhalb der letzten zwölf Monate nachgewiesen wird.

### **§ 3 Schulungen für Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräfte**

(1) Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen schulen Sicherheitspersonal gemäß Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002. Die Schulung muss mindestens 34 Unterrichtsstunden umfassen.

(2) Auffrischungsschulungen für Sicherheitspersonal führen Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen spätestens nach jeweils fünf Jahren entsprechend Kapitel 12.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 durch. Auffrischungsschulungen dauern mindestens drei Stunden. Für Sicherheitspersonal, das innerhalb von fünf Jahren seit der Schulung oder seit der letzten Auffrischungsschulung keine Auffrischungsschulung erhalten hat, wird das erteilte Befähigungszeugnis oder die erteilte Zulassung ungültig.

(3) Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen schulen Luftsicherheitskontrollkräfte über die Mindestinhalte gemäß Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 hinaus zusätzlich zu folgenden Themen:

1. Rechtsgrundlagen der Luftsicherheit,
2. Waffen- und Sprengstoffrecht,
3. Vertiefung von Kontrollabläufen,
4. Auswertung von Röntgenbildern und

5. Durchführung von Kontrollen einschließlich Abläufe und Zuständigkeiten in einer Kontrollstelle, insbesondere bei Feststellung von verbotenen Gegenständen (theoretischer und praktischer Teil).

Die Schulung für Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen muss mindestens 140 Unterrichtsstunden umfassen. Die Schulung für Luftsicherheitskontrollkräfte, die nur eingesetzt werden, um Personen und Fahrzeuge ohne Durchleuchtungsanlagen zu kontrollieren (Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen) muss mindestens 80 Unterrichtsstunden umfassen, wobei die Schulung der Auswertung von Röntgenbildern entfallen kann. Die Schulung für Luftsicherheitskontrollkräfte, die nur eingesetzt werden, um Warenpakete, Fracht oder Post, auch mit Durchleuchtungsanlagen, zu kontrollieren (Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen), muss mindestens 100 Unterrichtsstunden umfassen.

Die Teilnahme an der Schulung zur Luftsicherheitskontrollkraft setzt die Zuverlässigkeit nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes und die körperliche Eignung für die Tätigkeit als Luftsicherheitskontrollkraft voraus.

(4) Personal, das bereits Kenntnisse, die gemäß Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erforderlich sind, auf Lehrgängen

1. der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO),
2. einer anderen zwischen- oder überstaatlichen Einrichtung oder
3. der International Air Transport Association (IATA),

die nicht länger als sechs Monate zurückliegen sollen, erworben hat, oder Personal, das bereits vergleichbare praktische Erfahrungen im Bereich des Luftverkehrs und der Luftsicherheit besitzt, kann eine Kurzschulung von mindestens acht Unterrichtsstunden erhalten. Die Kurzschulung muss das Personal auf die vorgesehene Tätigkeit vorbereiten. Über die Zulässigkeit der Kurzschulung und ihre geplanten Inhalte entscheidet die zuständige Luftsicherheitsbehörde auf Antrag des Flugplatzbetreibers oder des Luftfahrtunternehmens. Die Voraussetzungen nach Satz 1 sind durch Vorlage eines beruflichen Lebenslaufs sowie entsprechender Urkunden nachzuweisen.

(5) Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen bilden Luftsicherheitskontrollkräfte nach ihrer Schulung kontinuierlich fort. Die Fortbildung orientiert sich an den in Absatz 3 bezeichneten Themen und berücksichtigt örtliche sowie einsatzspezifische Verhältnisse. Besondere Schwerpunkte liegen in der Vermittlung aktueller Verfahrensweisen am Arbeitsplatz, im Auffinden verbotener Gegenstände und im Kennenlernen neuer Bedrohungen für die Sicherheit des Luftverkehrs.

Die Mindestdauer der Fortbildung beträgt für

1. Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen jährlich 36 Stunden, davon monatlich eine Stunde Fortbildung in der Auswertung von Röntgenbildern,
2. Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen jährlich 16 Stunden und
3. Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen jährlich mindestens 28 Stunden, davon monatlich eine Stunde Fortbildung in der Auswertung von Röntgenbildern.

Über Zeitpunkt, Dauer und Inhalt der Fortbildung sind zu jeder Luftsicherheitskontrollkraft Nachweise zu führen und auf Verlangen der zuständigen Luftsicherheitsbehörde vorzulegen. Für Luftsicherheitskontrollkräfte, die die Mindestdauer der vorgeschriebenen Fortbildung von zwei Jahren nicht erfüllen, wird das Befähigungszeugnis ungültig.

#### **§ 4 Zusatzschulungen für Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen**

(1) Personal, das bereits ein Befähigungszeugnis als Luftsicherheitskontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen besitzt, kann für die Tätigkeit als Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen qualifiziert werden, indem die Auswertung von Röntgenbildern im Bereich von Fracht und Post geschult wird. Die Zusatzschulung muss mindestens 20 Unterrichtsstunden umfassen.

(2) Die in § 3 Abs. 5 Satz 4 vorgegebene Mindestdauer für Fortbildungen verlängert sich für den Erhalt der zusätzlichen Qualifikation um jährlich vier Stunden für Fortbildung zu besonderen Bedrohungen im Bereich von Fracht und Post sowie um monatlich eine Stunde Fortbildung in der Auswertung von Röntgenbildern im Bereich von Fracht und Post. § 3 Abs. 5 Satz 5 gilt entsprechend. Ist ein Befähigungszeugnis nicht mehr gültig, so richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt des verbleibenden Befähigungszeugnisses nach § 3 Abs. 5.

#### **§ 5 Zusatzschulungen für Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen**

(1) Personal, das bereits ein Befähigungszeugnis als Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen besitzt, kann für die Tätigkeit als

1. Luftsicherheitskontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen qualifiziert werden, indem in mindestens 60 Unterrichtsstunden
  - a) die Grundlagen für Kontrollabläufe im Hinblick auf den Einsatz von Röntgen- und Sprengstoffspürgeräten,
  - b) die Durchführung von Kontrollen mitgeführter Gegenstände und

- c) die Auswertung von Röntgenbildern mitgeführter Gegenstände geschult werden sowie
  - d) eine praktische Einweisung an einer Kontrollstelle vorgenommen wird;
2. Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen qualifiziert werden, indem in mindestens 20 Unterrichtsstunden
- a) die Grundlagen für Kontrollabläufe im Hinblick auf den Einsatz von Röntgen- und Sprengstoffspürgeräten,
  - b) die Durchführung von Fracht- und Postkontrollen und
  - c) die Auswertung von Röntgenbildern im Bereich von Fracht und Post geschult werden sowie
  - d) eine praktische Einweisung an einer Kontrollstelle für Fracht und Post vorgenommen wird.

(2) Die in § 3 Abs. 5 Satz 4 vorgegebene Mindestdauer für Fortbildungen verlängert sich für den Erhalt der zusätzlichen Qualifikation

- 1. im Falle von Absatz 1 Nr. 1 um jährlich vier Stunden für Fortbildung zu besonderen Bedrohungen im Bereich mitgeführter Gegenstände sowie um monatlich eine Stunde und jährlich weitere vier Stunden Fortbildung in der Auswertung von Röntgenbildern mitgeführter Gegenstände;
- 2. im Falle von Absatz 1 Nr. 2 um jährlich vier Stunden für Fortbildung zu besonderen Bedrohungen im Bereich Fracht und Post sowie um monatlich eine Stunde und jährlich weitere vier Stunden Fortbildung in der Auswertung von Röntgenbildern im Bereich von Fracht und Post.

§ 3 Abs. 5 Satz 5 gilt entsprechend. Ist ein Befähigungszeugnis nicht mehr gültig, richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt des verbleibenden Befähigungszeugnisses nach § 3 Abs. 5.

## **§ 6 Zusatzschulungen für Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen**

(1) Personal, das bereits ein Befähigungszeugnis als Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen besitzt, kann für die Tätigkeit als

- 1. Luftsicherheitskontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen qualifiziert werden, indem in mindestens 40 Unterrichtsstunden
  - a) die Grundlagen für Kontrollabläufe im Hinblick auf Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen,
  - b) die Durchführung von Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen und
  - c) die Auswertung von Röntgenbildern mitgeführter Gegenstände geschult werden sowie

- d) eine praktische Einweisung an einer Kontrollstelle vorgenommen wird.
2. Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen qualifiziert werden, indem in mindestens 32 Unterrichtsstunden
- a) die Grundlagen für Kontrollabläufe im Hinblick auf Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen und
  - b) die Durchführung von Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen geschult werden sowie
  - c) eine praktische Einweisung an einer Kontrollstelle vorgenommen wird.

(2) Die in § 3 Abs. 5 Satz 4 vorgegebene Mindestdauer für Fortbildungen verlängert sich für den Erhalt der zusätzlichen Qualifikation

1. im Falle von Absatz 1 Nr. 1 um jährlich zwölf Stunden für Fortbildung zu Personal- und Warenkontrollen sowie um monatlich eine Stunde Fortbildung in der Auswertung von Röntgenbildern mitgeführter Gegenstände.
2. im Falle von Absatz 1 Nr. 2 um jährlich acht Stunden für Fortbildung zu Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen.

§ 3 Abs. 5 Satz 5 gilt entsprechend. Ist ein Befähigungszeugnis nicht mehr gültig, richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt des verbleibenden Befähigungszeugnisses nach § 3 Abs. 5.

### **§ 7 Zusatzschulungen für Luftsicherheitsassistenten**

- (1) Personal, das bereits erfolgreich für den Einsatz nach § 5 Abs. 1 Satz 1 des Luftsicherheitsgesetzes geprüft wurde (Luftsicherheitsassistenten), kann für die Tätigkeit als
1. Luftsicherheitskontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen und als Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen qualifiziert werden, indem in mindestens 16 Unterrichtsstunden
    - a) die Grundlagen für Kontrollabläufe im Hinblick auf Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen und
    - b) die Durchführung von Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen geschult werden sowie
    - c) eine praktische Einweisung für Kfz-Kontrollen und Plausibilitätsprüfungen vorgenommen wird;
  2. Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen qualifiziert werden, indem in mindestens 20 Unterrichtsstunden die Auswertung von Röntgenbildern im Bereich von Fracht und Post geschult wird.

(2) Die Mindestdauer für Fortbildungen für Luftsicherheitsassistenten, die das Bundesministerium des Innern vorgibt, verlängert sich für den Erhalt der zusätzlichen Qualifikation

1. im Falle von Absatz 1 Nr. 1 um jährlich vier Stunden für Fortbildung zu Kfz-Kontrollen und Plausibilitätsprüfungen;
2. im Falle von Absatz 1 Nr. 2 um jährlich vier Stunden für Fortbildung zu besonderen Bedrohungen im Bereich von Fracht und Post sowie um monatlich eine Stunde Fortbildung in der Auswertung von Röntgenbildern im Bereich von Fracht und Post.

§ 3 Abs. 5 Satz 5 gilt entsprechend. Ist ein Befähigungszeugnis nicht mehr gültig, so richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt der Qualifikation als Luftsicherheitsassistent nach den Vorgaben des Bundesministeriums des Innern. Entfällt die Qualifikation als Luftsicherheitsassistent, so richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt des Befähigungszeugnisses nach § 3 Abs. 5.

### **§ 8 Schulungen für sonstiges Personal**

(1) Die Schulung des sonstigen Personals muss mindestens drei Stunden für den theoretischen Teil umfassen. Die praktische Einweisung dauert mindestens eine Stunde und erfolgt durch betriebs- oder stationsleitendes Personal oder durch den Ausbilder an Ort und Stelle. Schulung und Einweisung erfolgen gemäß Kapitel 12.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 und müssen spätestens sechs Wochen nach Beginn der Tätigkeit des sonstigen Personals abgeschlossen sein. Die Schulung kann unterbleiben, sofern das sonstige Personal eine gültige Schulungsbescheinigung nach § 20 Abs. 1 besitzt.

(2) Schulungen für sonstiges Personal, dem vom Flugplatzbetreiber Ausweise für den Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen ohne Begleitung durch eine berechnigte Person ausgestellt werden, erfolgen durch den Flugplatzbetreiber, sofern sie nicht durch ein Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden. Die praktische Einweisung erfolgt durch den Arbeitgeber oder Auftraggeber, für den oder in dessen Auftrag das sonstige Personal tätig ist. Sofern sonstiges Personal keine Ausweise für den Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen ohne Begleitung durch eine berechnigte Person von einem Flugplatzbetreiber erhält, sind Luftfahrtunternehmen zur Schulung und Einweisung ihres oder des in ihrem Auftrag tätigen sonstigen Personals verpflichtet.

(3) Schulung und Einweisung müssen nach spätestens fünf Jahren wiederholt werden.

### **§ 9 Lernerfolgskontrollen, Prüfungen**

(1) Die Ausbilder führen im Rahmen der Schulung des sonstigen Personals eine Lernerfolgskontrolle durch, über die ein Nachweis zu führen ist.

(2) Die Ausbilder führen während oder nach der Schulung des Sicherheitspersonals eine Lernerfolgskontrolle durch, die insgesamt eine weitere Unterrichtsstunde dauert. Die Lernerfolgskontrolle besteht aus einem aktiven Dialog mit den Schulungsteilnehmern sowie mündlichen Verständnisfragen.

(3) Luftsicherheitskontrollkräfte werden von der zuständigen Luftsicherheitsbehörde oder einer von ihr bestimmten, geeigneten Stelle gemäß den §§ 10 bis 19 geprüft. Falls eine Person erneut als Luftsicherheitskontrollkraft beschäftigt wird, die die ausgeübte Tätigkeit länger als sechs Monate unterbrochen hat oder deren Prüfung bei Erstaufnahme der Tätigkeit länger als sechs Monate zurückliegt, kann die zuständige Luftsicherheitsbehörde eine erneute Prüfung verlangen. Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen zeigen die erneute Beschäftigung einer solchen Person bei der zuständigen Luftsicherheitsbehörde an.

(4) Inhalt und Umfang der Prüfung von Personal, das bereits ein Befähigungszeugnis als Luftsicherheitskontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen besitzt oder Luftsicherheitsassistent ist und zusätzlich ein weiteres Befähigungszeugnis anstrebt, werden auf die praktischen Prüfungsteile für das angestrebte Befähigungszeugnis beschränkt.

### **§ 10 Prüfungszweck**

Die Prüfung von Luftsicherheitskontrollkräften dient der Feststellung, ob der Prüfling das Ziel der Ausbildung erreicht hat und in der Lage ist, selbstständig und eigenverantwortlich folgende Kontrollen durchzuführen:

1. Personal- und Warenkontrollen gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5, § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftsicherheitsgesetzes,
2. Personalkontrollen gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 des Luftsicherheitsgesetzes oder
3. Frachtkontrollen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftsicherheitsgesetzes.

## **§ 11 Prüfungsausschuss**

(1) Die Luftsicherheitsbehörde beruft einen Prüfungsausschuss und benennt seinen Vorsitzenden, der einer Luftsicherheitsbehörde angehören muss. Dem Prüfungsausschuss müssen mindestens zwei Prüfer angehören. Der Prüfungsvorsitzende entscheidet im Einzelfall auch, ob Beobachter zur Prüfung zugelassen werden. Vertreter anderer Luftsicherheitsbehörden werden auf deren Antrag als Beobachter zugelassen.

(2) Das Ausbildungsunternehmen ist auf Anforderung der Luftsicherheitsbehörde verpflichtet, dem Prüfungsausschuss die für die Prüfung erforderlichen Räume, Geräte, Testgegenstände und Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Der Prüfungsausschuss kann sich jederzeit vom ordnungsgemäßen Zustand dieser Räume und Gegenstände überzeugen.

(3) Die Mitglieder des Prüfungsausschusses müssen gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 qualifiziert sein. Eine Zulassung gemäß § 2 Abs. 2 ist entbehrlich. Ein Ausbilder kann nicht an der Prüfung der von ihm ausgebildeten Luftsicherheitskontrollkräfte mitwirken.

## **§ 12 Zulassungsvoraussetzungen, Fristen**

(1) Die Zulassung zur Prüfung setzt voraus:

1. die Vorlage einer Bescheinigung über die Schulung als Luftsicherheitskontrollkraft gemäß § 3 Abs. 3, Abs. 4 oder Abs. 6 Satz 1 und 2,
2. die Vorlage eines Nachweises über eine gleichwertige Ausbildung gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 oder
3. die Vorlage eines Nachweises, dass die zuständige Luftsicherheitsbehörde gemäß § 9 Abs. 3 Satz 3 eine erneute Prüfung verlangt hat.

Soll die Prüfung gemäß § 9 Abs. 4 auf den praktischen Teil beschränkt werden, ist zusätzlich die Vorlage des Befähigungszeugnisses erforderlich. Die Prüfung wird für den Tätigkeitsbereich abgenommen, für den eine Bescheinigung oder ein Nachweis nach Satz 1 vorgelegt wurde.

(2) Anträge auf Zulassung zur Prüfung werden der Luftsicherheitsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle durch den Arbeitgeber spätestens mit Beginn der jeweiligen Schulung vorgelegt. Der Arbeitgeber übergibt der Luftsicherheitsbehörde spätestens sieben Werktage vor dem Prüfungstermin eine namentliche Aufstellung der Prüflinge.

### **§ 13 Inhalt und Umfang der Prüfung von Luftsicherheitskontrollkräften für Personal- und Warenkontrollen**

(1) Die Prüfung umfasst einen theoretischen und zwei praktische Teile. Die praktische Prüfung soll innerhalb von zwei Wochen nach dem theoretischen Teil der Prüfung beendet sein.

(2) Der theoretische Teil der Prüfung besteht aus 30 Fragen, die schriftlich zu beantworten sind. Die Fragen werden aus dem nationalen Fragenkatalog ausgewählt, der der Luftsicherheitsbehörde und dem Prüfungsausschuss vorliegt. Der Prüfungsausschuss ist nicht an den Wortlaut des Fragenkatalogs gebunden. Bis zu zehn der 30 Fragen können auf ortsspezifische Gegebenheiten ausgerichtet werden und müssen nicht im Prüfungskatalog enthalten sein.

(3) Die theoretische Prüfung dauert 120 Minuten.

(4) Gesamtpunktzahl, Mindestpunktzahl, maximal erreichbare Punktzahl je Frage und die Zeit, die zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung steht, werden allen Prüflingen vor Beginn schriftlich bekannt gegeben.

(5) Ein praktischer Teil der Prüfung dauert 30 Minuten. Er besteht aus der Auswertung von 30 Röntgenbildern, einschließlich Beschreibung der abgebildeten Gegenstände. Ein weiterer praktischer Teil der Prüfung dauert bis zu 90 Minuten. Er besteht aus

1. der Prüfung von Kontrollabläufen in der Personenkontrolle, einschließlich des Verhaltens im Umgang mit zu kontrollierendem Personal und der Konfliktbewältigung anhand konkreter Situationen,
2. der Prüfung von Kontrollabläufen bei der Fahrzeugkontrolle und
3. der Prüfung von Kontrollabläufen in der Warenkontrolle.

Die Einzelheiten der praktischen Prüfungsteile werden vom Prüfungsausschuss anhand der näheren Vorgaben des Bundesministeriums des Innern und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festgelegt.

## **§ 14 Inhalt und Umfang der Prüfung von Luftsicherheitskontrollkräften für Personalkontrollen**

(1) Die Prüfung umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil. Die praktische Prüfung soll innerhalb von zwei Wochen nach dem theoretischen Teil der Prüfung beendet sein.

(2) Der theoretische Teil der Prüfung besteht aus 18 Fragen, die schriftlich zu beantworten sind. Die Fragen werden aus dem nationalen Fragenkatalog ausgewählt, der der Luftsicherheitsbehörde und dem Prüfungsausschuss vorliegt. Der Prüfungsausschuss ist nicht an den Wortlaut des Fragenkatalogs gebunden. Bis zu neun der 18 Fragen können auf ortsspezifische Gegebenheiten ausgerichtet werden und müssen nicht im Prüfungskatalog enthalten sein.

(3) Die theoretische Prüfung dauert 70 Minuten.

(4) Gesamtpunktzahl, Mindestpunktzahl, maximal erreichbare Punktzahl je Frage und die Zeit, die zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung steht, werden allen Prüflingen vor Beginn schriftlich bekannt gegeben.

(5) Der praktische Teil der Prüfung dauert bis zu 60 Minuten. Er besteht aus

1. der Prüfung von Kontrollabläufen in der Personenkontrolle, einschließlich des Verhaltens im Umgang mit zu kontrollierendem Personal und der Konfliktbewältigung anhand konkreter Situationen und
2. der Prüfung von Kontrollabläufen bei der Fahrzeugkontrolle.

Die Einzelheiten des praktischen Prüfungsteils werden vom Prüfungsausschuss anhand der näheren Vorgaben des Bundesministeriums des Innern und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festgelegt.

## **§ 15 Inhalt und Umfang der Prüfung von Luftsicherheitskontrollkräften für Frachtkontrollen**

(1) Die Prüfung umfasst einen theoretischen und zwei praktische Teile. Die praktische Prüfung muss innerhalb einer Woche nach dem theoretischen Teil der Prüfung beendet sein.

(2) Der theoretische Teil der Prüfung besteht aus 25 Fragen, die schriftlich zu beantworten sind. Die Fragen werden aus dem nationalen Fragenkatalog ausgewählt, der der Luftsicherheitsbehörde und dem Prüfungsausschuss vorliegt. Der Prüfungsausschuss

ausschuss ist nicht an den Wortlaut des Fragenkatalogs gebunden. Bis zu zehn der 25 Fragen können auf ortsspezifische Gegebenheiten ausgerichtet werden und müssen nicht im Prüfungskatalog enthalten sein.

(3) Die theoretische Prüfung dauert 100 Minuten.

(4) Gesamtpunktzahl, Mindestpunktzahl, maximal erreichbare Punktzahl je Frage und die Zeit, die zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung steht, werden allen Prüflingen vor Beginn schriftlich bekannt gegeben.

(5) Ein praktischer Teil der Prüfung dauert 30 Minuten. Er besteht aus der Auswertung von 30 Röntgenbildern, einschließlich Beschreibung der abgebildeten Gegenstände. Ein weiterer praktischer Teil der Prüfung dauert bis zu 30 Minuten. Er besteht aus der Prüfung von Kontrollabläufen in der Frachtkontrolle. Die Einzelheiten der praktischen Prüfungsteile werden vom Prüfungsausschuss anhand der näheren Vorgaben des Bundesministeriums des Innern und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festgelegt.

### **§ 16 Zulassung zur praktischen Prüfung**

Zur praktischen Prüfung wird nur zugelassen, wer die theoretische Prüfung bestanden hat. Wer den ersten Teil der praktischen Prüfung nicht bestanden hat, wird zur weiteren praktischen Prüfung nicht zugelassen.

### **§ 17 Bewertung von Prüfungsleistungen**

(1) Alle Prüfungsteile müssen erfolgreich absolviert werden.

(2) Der theoretische Prüfungsteil ist bestanden, wenn mehr als 70 Prozent der zu erreichenden Punktzahl erzielt werden.

(3) Die praktischen Prüfungsteile werden bestanden, wenn

1. bei der Auswertung von Röntgenbildern kein verbotener Gegenstand übersehen wird,
2. bei der Nachkontrolle von Personen oder Gepäck kein verbotener Gegenstand übersehen wird,

3. bei der Auswertung von Röntgenbildern mindestens 60 Prozent aller abgebildeten Gegenstände richtig beschrieben werden und
4. keine erheblichen Fehler im Kontrollablauf festgestellt werden.

(4) Bei der Leistungsbewertung sind die Mitglieder des Prüfungsausschusses unabhängig; bei unterschiedlichen Auffassungen entscheidet der oder die Vorsitzende.

### **§ 18 Täuschung, sonstige Verstöße**

Hat ein Prüfling die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfung in erheblichem Maße gestört oder sich eines Täuschungsversuches schuldig gemacht, kann der Vorsitzende die gesamte Prüfung für nicht bestanden erklären und den Prüfling bei schwerwiegenden Verstößen von einer Wiederholungsprüfung ausschließen. Eine solche Entscheidung ist nur bis zum Abschluss der gesamten Prüfung zulässig.

### **§ 19 Wiederholung der Prüfung**

(1) Wird ein Prüfungsteil erstmalig nicht bestanden, so kann dieser einmal innerhalb von sechs Monaten ohne erneute Schulung wiederholt werden. Die Luftsicherheitsbehörde kann in begründeten Ausnahmefällen eine weitere Wiederholung der Prüfung ohne erneute Schulung zulassen.

(2) Wurde nur der theoretische Prüfungsteil oder nur der theoretische und ein praktischer Prüfungsteil bestanden, erhält der Prüfling von der Luftsicherheitsbehörde hierüber eine Bestätigung, die er bei der erneuten Anmeldung zum praktischen Prüfungsteil vorzulegen hat.

### **§ 20 Schulungsbescheinigungen, Befähigungszeugnisse, Zulassungen**

(1) Jede Person, die alle Elemente einer Schulung besucht hat, erhält vom Ausbilder eine Schulungsbescheinigung. Die Schulungsbescheinigung nach einer Schulung für Sicherheitspersonal enthält eine Dokumentation der Lernerfolgskontrolle, die es der zuständigen Luftsicherheitsbehörde ermöglicht, ein Befähigungszeugnis oder eine Zulassung auszustellen.

(2) Auf Antrag des Arbeitgebers stellt die zuständige Luftsicherheitsbehörde auf der Grundlage der vorgelegten Schulungsbescheinigung für Sicherheitspersonal ein Befähigungszeugnis oder eine Zulassung aus, sofern die Schulung erfolgreich war. Für Luftsicherheitskontrollkräfte stellt die zuständige Luftsicherheitsbehörde ein Befähigungszeugnis nach bestandener Prüfung aus. Das Befähigungszeugnis und die Zulassung gelten auch im Zuständigkeitsbereich anderer Luftsicherheitsbehörden. Die zuständige Luftsicherheitsbehörde kann ein Befähigungszeugnis oder eine Zulassung aufheben und ein Befähigungszeugnis einziehen, wenn schwerwiegende Zweifel an der Befähigung entstehen.

(3) Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen dürfen als Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräfte nur Personen einsetzen, die ein Befähigungszeugnis oder eine Zulassung für die von ihnen wahrgenommene Tätigkeit besitzen. Verlangt die zuständige Luftsicherheitsbehörde gemäß § 9 Abs. 3 Satz 3 eine erneute Prüfung, so wird das Befähigungszeugnis ungültig.

(4) Die zuständige Luftsicherheitsbehörde kann bei Personalengpässen, die unvorhersehbar sind und nicht anders abgewendet werden können, den Einsatz von Luftsicherheitsassistenten als Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen an bis zu sieben Tagen pro Kalenderjahr bei einem Flugplatzbetreiber oder Luftfahrtunternehmen zulassen.

## **§ 21 Musterlehrpläne und Formulare**

Das Bundesministerium des Innern erstellt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Musterlehrpläne für die Ausbildungen nach § 3 Abs. 3 und § 8, sowie Formulare für die Ausbilderzulassung nach § 2 Abs. 2, die Bestätigung der bestandenen Theorieprüfung nach § 19 Abs. 2, die Schulungsbescheinigung nach § 20 Abs. 1 und die Ausstellung von Befähigungszeugnissen nach § 20 Abs. 2. Diese Formulare sind zu verwenden.

## **§ 22 Übergangsvorschriften**

(1) Auf Antrag des Arbeitgebers kann eine erstmalige Schulung entfallen, wenn der Antragsteller der zuständigen Luftsicherheitsbehörde innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung nachweist, dass gleichwertige Ausbildungen absolviert wurden. Die Luftsicherheitsbehörde stellt für gleichwertig ausgebildetes

Sicherheitspersonal die Befähigungszeugnisse oder Zulassungen nach § 20 Abs. 2 Satz 1 aus. Die Auffrischungsschulung gemäß § 3 Abs. 2 muss in diesem Fall fünf Jahre nach der ursprünglichen Schulung erfolgen. Die Wiederholung von Schulung und Einweisung nach § 8 Abs. 3 muss fünf Jahre nach der ursprünglichen Schulung erfolgen.

(2) Auf Antrag des Arbeitgebers kann eine Prüfung von Luftsicherheitskontrollkräften entfallen, wenn der Antragsteller der zuständigen Luftsicherheitsbehörde innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung nachweist, dass

1. eine gleichwertige Prüfung bestanden wurde,
2. nach der letzten bestandenen Prüfung die Tätigkeit als Luftsicherheitskontrollkraft oder als Luftsicherheitsassistent nie länger als sechs Monate unterbrochen war und
3. eine Fortbildung erfolgte, die den Vorgaben des § 3 Abs. 5 entspricht, wobei die Hälfte der in § 3 Abs. 5 Satz 4 vorgesehenen Stundenzahl ausreichend ist.

Die Luftsicherheitsbehörde stellt das erforderliche Befähigungszeugnis aus.

(3) Ausbilder, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits seit mindestens drei Jahren ununterbrochen im Bereich der Luftsicherheit ausbilden, erhalten auf ihren Antrag von der für die erfolgte Ausbildung zuständigen Luftsicherheitsbehörde eine auf längstens drei Jahre befristete Zulassung, auch wenn sie die Voraussetzungen gemäß Kapitel 12.2 Nr. 1 Buchstabe a des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 noch nicht erfüllen. Die Zulassung wird auf die bisher behandelten Themengebiete der Ausbildung beschränkt. § 2 Abs. 3 bleibt unberührt.

## **Artikel 2**

### **Änderung der Luftsicherheitsgebührenverordnung**

Die Luftsicherheitsgebührenverordnung vom 23.5.2007 (BGBl. I S. 944) wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 1 wird die Angabe „1 und 4“ durch die Angabe „1 und 4 bis 9“ ersetzt.
  - b) In Nummer 2 wird die Angabe „6 und 9“ durch die Angabe „11 und 14“ ersetzt.

- c) In Nummer 4 wird die Angabe „Nummer 5“ durch die Angabe „Nummer 10“ ersetzt.
- d) In Nummer 5 wird die Angabe „7 und 8“ durch die Angabe „12 und 13“ ersetzt.
2. Nach § 3 wird folgender § 4 eingefügt:
- „§ 4 Prüfungsgebühren  
Für Amtshandlungen nach den Nummern 5 und 6 des Gebührenverzeichnisses sind die Gebühren spätestens mit Abgabe der namentlichen Aufstellung der Prüfungsteilnehmer zu entrichten.“
3. Die bisherigen §§ 4 bis 7 werden die §§ 5 bis 8.
4. In dem neuen § 7 wird die Angabe „7 und 8“ durch die Angabe „12 und 13“ ersetzt.
5. Die Anlage zu § 1 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Nummer 4 werden folgende Nummern eingefügt
- |       |                                                                                                                                                                                           |       |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 5.    | Abnahme der Prüfung von Luftsicherheitskontrollkräften nach § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftSiG                                                                   |       |
| 5.1.1 | • je Luftsicherheitskontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen                                                                                                                       | 300 € |
| 5.1.2 | • je Luftsicherheitskontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen bei Wiederholung mindestens eines praktischen Teiles der Prüfung oder Ablegung nur des praktischen Teiles der Prüfung | 250 € |
| 5.2.1 | • je Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen                                                                                                                                    | 200 € |
| 5.2.2 | • je Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen bei Wiederholung mindestens eines praktischen Teiles der Prüfung oder Ablegung nur des praktischen Teiles der Prüfung              | 150 € |
| 5.3.1 | • je Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen                                                                                                                                  | 250 € |
| 5.3.2 | • je Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen bei Wiederholung des praktischen Teils der Prüfung oder Ablegung nur des praktischen Teiles der Prüfung                          | 200 € |

6.	Abnahme der Prüfung von Luftsicherheitsassistenten nach § 5 Abs. 5 LuftSiG	
6.1	• je Person	250 €
6.2	• je Person bei Wiederholung mindestens eines praktischen Teiles der Prüfung	200 €
7.	Befreiung oder Reduzierung von Schulungsverpflichtungen (§ 1 Abs. 4, § 3 Abs. 4 LuftSiSchulV)	50 – 200 €
	• je Person	
7.1	Ablehnung der Befreiung oder Reduzierung von Schulungsverpflichtungen (§ 1 Abs. 4, § 3 Abs. 4 LuftSiSchulV)	50 €
	• je Person	
8.	Ausstellung von Befähigungszeugnissen oder Zulassungen für Sicherheitspersonal (§ 20 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 2 LuftSiSchulV)	20 – 40 €
	• je Zeugnis	
8.1	Ablehnung der Ausstellung von Befähigungszeugnissen oder Zulassungen für Sicherheitspersonal (§ 20 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 2 LuftSiSchulV)	20 €
9.	Ausstellung von Befähigungszeugnissen für Luftsicherheitskontrollkräfte ohne Abnahme einer Prüfung (§ 22 Abs. 2 Satz 2 LuftSiSchulV)	20 – 40 €
	• je Zeugnis	
9.1	Ablehnung der Ausstellung von Befähigungszeugnissen für Luftsicherheitskontrollkräfte ohne Abnahme einer Prüfung (§ 22 Abs. 2 Satz 2 LuftSiSchulV)	20 €

b) Die bisherigen Nummern 5 bis 10 werden die Nummern 10 bis 15.

### Artikel 3

#### Änderung der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung

§ 1 Abs. 2 Nr. 2 der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung vom 23.5.2007 (BGBl. I S. 947) wird wie folgt geändert:

- Die Wörter „Personal- und Warenkontrollen“ werden durch die Wörter „Personal- und Warenkontrollen oder Frachtkontrollen“ ersetzt.

2. Die Angabe „§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2“ wird durch die Angabe „§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2“ ersetzt.

## **Artikel 4**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister des Innern

## Begründung

### A. Allgemeines

Die Luftsicherheits-Schulungsverordnung setzt die Verpflichtung zur Schaffung eines Nationalen Schulungsprogramms aus Kapitel 12.1 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG 2002 Nr. L 355 S. 1) um, soweit die Verordnungsermächtigung in § 17 Abs. 3 des Luftsicherheitsgesetzes reicht. Die Luftsicherheits-Schulungsverordnung dient der Schaffung eines einheitlichen Schulungsniveaus auf den Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik. Der vorgesehene Unterricht erhöht das Sicherheitsbewusstsein von Personen, die Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Verkehrsflughafens haben. Die Schulungsanforderungen an privates Sicherheitspersonal werden den bereits bestehenden Anforderungen an die behördlich eingesetzten Luftsicherheitsassistenten angepasst, um vor allem in den sensiblen Teilen der nicht allgemein zugänglichen Bereiche ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau zu schaffen. Hierzu gehört auch das Erfordernis einer Prüfung vor Aufnahme der Tätigkeit als Luftsicherheitskontrollkraft. Zugleich erfolgt eine Spezialisierung des Kontrollpersonals. Luftsicherheitsassistenten können daher nur mit einer Zusatzausbildung dauerhaft auch als Luftsicherheitskontrollkräfte eingesetzt werden.

In dem von der Luftsicherheits-Schulungsverordnung vorgegebenen Rahmen obliegt es den Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen konkrete Sicherheitsschulungsprogramme und Fortbildungskonzepte zu erarbeiten, die Bestandteil ihres Luftsicherheitsplans (§ 8 Abs. 1 Satz 2, § 9 Abs. 1 Satz 2 LuftSiG) sein müssen, damit dieser zugelassen werden kann. Um die Abfassung und Zulassung der Luftsicherheitspläne insoweit zu erleichtern, werden Musterlehrpläne (§ 21) erstellt.

Für die Schulung des Personals werden Ausbilder eingesetzt, die genaue Kenntnisse über die Gefährdung der zivilen Luftfahrt und die deswegen ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen haben. Da die Kenntnisse der Sicherheitsmaßnahmen immer auch ortsbezogen sind, werden nur Ausbilder zugelassen, die von den Flugplatzbetreibern oder den Luftfahrtunternehmen vorgestellt werden.

Den Luftfahrtunternehmen, den Flugplatzbetreibern und den Reglementierten Beauftragten entstehen zusätzliche Kosten. Ob bei diesen infolge der Neuregelung einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die die Angebotspreise erhöhen könnten, und ob die Regelungsadressaten ihre Möglichkeiten ausschöpfen, im

konkreten Wettbewerb Kosten auf die Einzelpreise abzuwälzen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil an den jeweiligen Preisindizes) nicht ausreichen, um unmittelbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren. Da die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden, gehen hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte aus.

Die mit der Verordnung einhergehenden 13 neuen Informationspflichten verursachen nach Abschätzung eine Gesamtbelastung der Wirtschaft von jährlich ca. 111.000 Euro. Alternativen bestehen nicht, da es sich bei der vorliegenden Verordnung um eine Umsetzungsmaßnahme der VO (EG) Nr. 2320/2002 handelt.

Bei der Berechnung der Bürokratiekosten muss zusätzlich berücksichtigt werden, dass mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung eine sehr viel größere Anzahl von Personen zu schulen, zu prüfen und zuzulassen ist, als dies später der Fall sein wird. Das derzeit auf den Flughäfen in Deutschland tätige Personal, welches Aufgaben der Luftsicherheit wahrnimmt, umfasst rund 117.000 Personen. Dieser Personenkreis ist nach der vorliegenden Verordnung zu schulen. Dementsprechend entstehen höhere Bürokratiekosten in der Anfangsphase der Ausführung der Verordnung. Die geschätzte Summe der Bürokratiekosten für den Grundschulungsbedarf beläuft sich auf ca. 1.510.000 Euro.

Diese Summe spiegelt jedoch nicht die jährlich zu erwartenden Bürokratiekosten wider. Schätzungen haben ergeben, dass nachfolgend jährlich ca. 7.000 Personen zu schulen sind. Die unter dieser Voraussetzung ermittelten Bürokratiekosten belaufen sich auf ca. 111.000 Euro pro Jahr.

Aus nachfolgender Tabelle können weitere Einzelheiten zu den Informationspflichten der Wirtschaft entnommen werden. Der Tarif pro Stunde wurde einheitlich mit 28,30 Euro angesetzt.

Informationspflicht Norm und Kurzbeschreibung	Einmalige Bürokratiekosten	Jährliche Bürokratiekosten
<b>§ 1 Abs. 4 Satz 3</b> Antrag auf Freistellung von Schulungsverpflichtung.	2.830,00	430,00
<b>§ 2 Abs. 2 Satz 1</b> Antrag auf befristete Zulassung (max. 3 Jahre) als Ausbilder.	2.410,00	710,00
<b>§ 2 Abs. 3 Satz 4</b> Nachweispflicht über die Fortbildungsunterweisung.	400,00	120,00

<b>§ 3 Abs. 4 Satz 3</b> Antrag auf Kurzschulung.	40.330,00	7.080,00
<b>§ 3 Abs. 5 Satz 5</b> Nachweispflicht über Zeitpunkt, Dauer und Inhalt der Fortbildung.	69.100,00	16.990,00
<b>§ 9 Abs. 1</b> Dokumentationspflicht der Lernerfolgskontrolle.	262.200,00	10.620,00
<b>§ 9 Abs. 3 Satz 3</b> Anzeigepflicht einer erneuten Beschäftigung von Luftsicherheitskontrollkräften.	3.540,00	710,00
<b>§ 12 Abs. 2 i.V.m. § 12 Abs.1</b> Antrag auf Zulassung zur Prüfung.	115.450,00	17.940,00
<b>§ 20 Abs. 1 Satz 1</b> Ausstellung einer Schulungsbescheinigung.	826.800,00	49.560,00
<b>§ 20 Abs. 2 Satz 1</b> Antrag auf ein Befähigungszeugnis oder eine Zulassung für Sicherheitspersonal.	27.590,00	7.080,00
<b>§ 22 Abs. 1 Satz 1</b> Antrag auf Entfall der erstmaligen Schulung bei nachweisbarer gleichwertiger Ausbildung.	113.260,00	-
<b>§ 22 Abs. 2 Satz 1</b> Antrag auf Entfall der Prüfung von Luftsicherheitskontrollkräften.	46.290,00	-
<b>§ 22 Abs. 3 Satz 1</b> Antrag auf befristete Zulassung als Ausbilder.	1.060,00	-

In § 11 Abs.1 S.4 wird eine Informationspflicht für die Verwaltung eingeführt. Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger werden nicht eingeführt, geändert oder aufgehoben.

## **B. Zu den einzelnen Vorschriften**

### **Zu Artikel 1 (Luftsicherheitsschulungs-Verordnung (LuftSiSchulV))**

#### **Zu § 1 (Anwendungsbereich)**

Absatz 1 nimmt entsprechend der Vorgabe in § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 und § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) die Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen in die Pflicht, Schulungen durchzuführen. Die Luftsicherheits-Schulungsverordnung gilt damit unmittelbar nur für diese Unternehmen. Alle weiteren

Unternehmen, wie etwa Reinigungsunternehmen, Lieferanten für Reinigungsartikel, Bordverpflegung oder Versorgungsgüter und sonstige Unternehmen sind, soweit ihre Mitarbeiter Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Flugplatzes benötigen, mittelbar etwa über die Schulungsverpflichtung der Flugplatzbetreiber betroffen. Da der Flugplatzbetreiber gesetzlich verpflichtet wird sicherzustellen, dass auch sonstiges Personal mit Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen geschult ist, kann er z.B. durch eine entsprechende Regelung in seiner Ausweisordnung alle Personen, die sich um einen Flughafenausweis bewerben, zu einer vorherigen Schulung verpflichten. Insbesondere bei den Luftfahrtunternehmen kommt es nicht darauf an, welcher weiteren Unternehmen sie sich bedienen, um ihren Unternehmenszweck zu erreichen. Auch das Personal von Dienstleistungsunternehmen, die Aufgaben der Luftfahrtunternehmen nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftSiG erfüllen, ist damit im Verantwortungsbereich des Luftfahrtunternehmens zu schulen. Dies entspricht der Zuordnung dieser Bereiche zu den Luftfahrtunternehmen in den Kapiteln 6 bis 10 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002. Damit ist Sicherheitspersonal etwa von Reinigungsunternehmen und Lieferanten für Reinigungsartikel, Bordverpflegung oder Versorgungsgüter ebenso zu schulen, wie Sicherheitspersonal der Luftfahrtunternehmen.

Die zur Ausbildung verpflichteten Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen können sich ihre Selbstkosten für ihren Schulungsaufwand für sonstige Unternehmen von diesen erstatten lassen. Die Einschränkung des § 8 Abs. 3 Satz 2 LuftSiG betrifft lediglich die Kostentragung im Verhältnis zwischen Flugplatzbetreiber und Luftsicherheitsbehörde. Das Verhältnis zu sonstigen Unternehmen wird nicht geregelt.

Das in Absatz 2 aufgezählte Behördenpersonal ist nicht vom Flugplatzbetreiber oder Luftfahrtunternehmen zu schulen.

Absatz 3 bestimmt die in der Verordnung verwendeten Begriffe:

Nr. 1 definiert den Begriff des Sicherheitspersonals, das gemäß der in den §§ 8 und 9 LuftSiG verwendeten Begriffe Sicherungsmaßnahmen wahrnimmt. Falls Personal Sicherheitsaufgaben nur als unwesentliche Nebentätigkeit bei Gelegenheit sonstiger Arbeiten mit erfüllt (z.B. Durchsuchung des Luftfahrzeugs bei Vorbereitung auf den nächsten Flug durch die Bordbesatzung oder Gepäckbeaufsichtigung durch Lader) so ist dessen Tätigkeit nicht von der Ausführung oder Überwachung von Sicherungsmaßnahmen geprägt. Dieses Personal ist kein Sicherheitspersonal, sondern sonstiges Personal. Mit dieser Definition wird verhindert, dass Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen den Aufgabenbereich ihres Personals so zuschneiden, dass sie neben anderen Hauptaufgaben auch in kleinen Bereichen originäre Sicherheits-

aufgaben wahrnehmen, ohne als Sicherheitspersonal geschult zu werden, da z.B. keine „überwiegende“ Betrauung mit Sicherheitsaufgaben vorliegt. Bei den in Nr. 2 definierten Luftsicherheitskontrollkräften handelt es sich ebenfalls um Sicherheitspersonal im Sinne der §§ 8 und 9 LuftSiG. Wegen ihrer Spezialisierung werden sie in dieser Verordnung aber mit einem eigenen eindeutigen Begriff bezeichnet. Die Flugzeugbesatzung zählt in jedem Fall zum sonstigen Personal, da dies gemäß Kapitel 12.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zwingend vorgegeben ist, auch wenn teilweise Aufgaben der Eigensicherung wahrgenommen werden.

Nr. 2 definiert den Begriff der Luftsicherheitskontrollkräfte, indem an die tatsächliche Durchführung der Eigensicherungsmaßnahmen durch einzelne näher bezeichnete Kontrollen angeknüpft wird. Luftsicherheitskontrollkräfte sind spezialisiertes Sicherheitspersonal, das für die Kontrollen von Personal, mitgeführten Gegenständen, Waren, Fracht und Post eingesetzt wird, wobei der Begriff der Fracht umfassend zu verstehen ist und auch Kurier- und Expresssendungen sowie Material von Luftfahrtunternehmen (Unternehmensmaterial) umfasst. Ebenso umfasst der Begriff der Post auch die Post von Luftfahrtunternehmen (Unternehmenspost). Das Personal zur Frachtprüfung beim Reglementierten Beauftragten wird nicht von dieser Verordnung erfasst, da dieser keine Aufgabe nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftSiG erfüllt, sondern in privatem Auftrag handelt und eine eigene Aufgabe nach Kapitel 6.2 und 6.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erfüllt. Das Sicherheitspersonal der Reglementierten Beauftragten ist nach dem bindenden Ansatz in Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zu schulen. Danach kommt es darauf an, dass das Personal Sicherheitsaufgaben erfüllt. Für wen es dabei tätig wird, ist nicht entscheidend.

Nr. 3 definiert den Begriff der Ausbilder entsprechend Kapitel 12.2 Nr. 1 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002. Während in der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 von „Führungskräfte[n] und Ausbilder[n]“ die Rede ist, wird in dieser Verordnung vereinfachend nur der Begriff Ausbilder verwendet, ohne damit eine inhaltliche Änderung zu bezwecken. Auch Personen, die lediglich mit der Konzeption von Schulungen befasst sind, ohne diese selbst durchzuführen, werden in dieser Verordnung als Ausbilder bezeichnet.

Nr. 4 definiert den Begriff des sonstigen Personals. Damit werden alle übrigen Beschäftigten und Privatpersonen auf dem Flughafen abgedeckt. Es kommt nicht darauf an, ob und für wen sie arbeiten, sofern sie ohne Begleitung Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen haben. Im Gegensatz zu den anderen definierten Personaltypen kommt es hier auf den Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen an, da Kapitel 12.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 für sonstiges Personal diese Einschränkung zulässt. Zutritt, ohne Begleitung einer nach dieser Verordnung geschulten Person, zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen hat jeder

Inhaber eines entsprechenden Flughafenausweises, oder im Falle von überlassenen Bereichen jeder Inhaber eines entsprechenden Firmenausweises. Es kommt nicht darauf an, wie häufig der Bereich tatsächlich betreten wird. Sicherheitsbereiche sind oft mit nicht allgemein zugänglichen Bereichen identisch, können unter Umständen aber auch kleinere Bereiche umfassen. Da auf nicht allgemein zugängliche Bereiche des Flugplatzes Bezug genommen wird, werden auch die Teile der nicht allgemein zugänglichen Bereiche umfasst, die im überlassenen Bereich eines Luftfahrtunternehmens liegen. Aus Gründen der Klarheit bei der Gebührenerhebung wurde im Rahmen des Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe a Nr. 10 gleichwohl der überlassene nicht allgemein zugängliche Bereich von Luftfahrtunternehmen besonders erwähnt.

Absatz 4 eröffnet die Möglichkeit, die unternehmensintern gegenüber der Geschäftsführung für Fragen der Luftsicherheit verantwortlichen Personen von der Schulungsverpflichtung zu befreien, wenn diese die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 an Führungskräfte und Ausbilder erfüllen. Für Fragen der Luftsicherheit werden regelmäßig erfahrene Persönlichkeiten eingesetzt, bei denen eine Schulung nach dieser Verordnung nicht durchzuführen ist, da sie sich aufgrund ihrer Funktion verlässlich selbstständig fortbilden.

Absatz 5 stellt klar, dass die zur Schulung Verpflichteten sich zur Erfüllung ihrer Eigensicherungspflichten zwar weiterer Unternehmen bedienen können, ihre Gewährleistungsverantwortung davon aber unberührt bleibt. Entschließt sich ein Flughafenbetreiber oder Luftfahrtunternehmen dazu, ein Unternehmen mit der Durchführung von Sicherungsmaßnahmen – wie Kontrollen (auch durch Reglementierte Beauftragte) oder Schulungen - zu beauftragen, so werden die dazu in diesen Unternehmen Tätigen von der Rechtsverordnung wie Beschäftigte des Auftraggebers behandelt.

#### **Zu § 2 (Ausbildungspersonal)**

Da die Ausbildung Teil der Eigensicherungspflicht der Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen ist, gibt Absatz 2 Satz 1 vor, dass der Zulassungsantrag von diesen Unternehmen zu stellen ist. Dies beschränkt diese Unternehmen nicht darauf, die Ausbildung durch eigenes Personal zu gewährleisten (§ 1 Abs. 5), bezieht sie aber insgesamt entsprechend ihrer Aufgabenverantwortung frühzeitig in die Auswahl geeigneter Ausbilder ein. Ausbilder erhalten damit nur eine Zulassung, wenn sie einen konkreten Auftrag erhalten haben oder erhalten sollen. So wird die Vergabe der Zulassung an den tatsächlichen Bedarf an Ausbildern gekoppelt, da ein großes öffentliches Interesse daran besteht, dass Kenntnisse über sicherheitsbezogene Entwicklungen nicht unnötig zu verbreiten. Ausbilder für Sicherheitspersonal oder Luftsicherheitskontrollkräfte sind regelmäßig auf bestimmte Themengebiete der Ausbil-

derung spezialisiert. Um ihnen trotzdem eine Zulassung erteilen zu können, kann die Zulassung entsprechend beschränkt werden. Die Zulassungen besitzen bundesweite Geltung.

Bei der Prüfung eines Widerrufs nach Absatz 2 Satz 5 berücksichtigt die zuständige Luftsicherheitsbehörde auch Hinweise anderer Luftsicherheitsbehörden. Die Fachaufsicht des Bundesministeriums des Innern gewährleistet die bundeseinheitliche Qualitätssicherung.

Absatz 3 konkretisiert die Vorgabe des Kapitels 12.2 Nr. 1 Buchstabe b des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002. Zur Durchführung der Fortbildungsunterweisung können sich die eigensicherungspflichtigen Unternehmen auch Dritter bedienen, die entsprechende spezielle Lehrgänge anbieten. Die Beteiligung der Luftsicherheitsbehörde gewährleistet, dass die Fortbildung in geeigneter Weise erfolgt. Die Luftsicherheitsbehörde bekommt durch Satz 2 die Möglichkeit, Ausbilder zu einer verstärkten Fortbildung zu verpflichten, um Mängel in deren Ausbildungstätigkeit auszugleichen und eine bessere Qualifizierung der Ausbilder und des von diesen Ausbildern geschulten Personals zu erreichen. Die verstärkte Fortbildung ist verglichen mit einem sonst erforderlichen Zulassungsentzug ein milderes Mittel. Die Mitwirkung der Führungskräfte, die für die Umsetzung, Durchführung und Überwachung von Luftsicherheitsmaßnahmen zuständig sind, stellt neben ihrer eigenständigen Fortbildung ein weiteres Element der Aktualisierung ihres Wissens dar. Für den Fortbildungsnachweis der Ausbilder ist kein Vordruck vorgesehen.

Absatz 4 ermöglicht der Luftsicherheitsbehörde, Ausbilder, die sich nicht fortbilden, zu sanktionieren. In der Regel ist die Zulassung zu entziehen, wenn der Ausbilder seine Fortbildung nicht rechtzeitig gegenüber der Luftsicherheitsbehörde nachweist. In zu begründenden Ausnahmefällen kann hiervon Abstand genommen werden, z.B. wenn die Fortbildung wegen Krankheit des Ausbilders nicht innerhalb der zwölfmonatigen Frist erfolgen konnte, aber kurz danach nachgeholt wurde. Da die Ausbilderfortbildung durch Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen organisiert wird, kann auch auf diesem Weg sichergestellt werden, dass Ausbilder, die ihre Anstellung oder ihren Auftrag verloren haben, von den Organisatoren nicht mehr zur Fortbildung eingeladen werden und so nach spätestens 13 Monaten ihre Zulassung verlieren, sofern sie keine neue Anstellung bzw. keinen neuen Auftrag erhalten. Satz 2 stellt sicher, dass auch die letzte Fortbildung vor einem Neuantrag durchgeführt wird und das Wissen der Ausbilder aktuell bleibt. Für die zulassende Luftsicherheitsbehörde hat dies zudem den Vorteil, dass sie allein auf Grund der vorherigen Zulassung und der Fortbildungsnachweise über die Neuzulassung entscheiden kann, sofern ihr keine Hinweise auf mangelnde Erfahrung oder Befähigung des Ausbilders vorliegen.

**Zu § 3** (Schulungen für Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräfte)

Absatz 1 enthält die Verpflichtung zur Basisschulung, die für jedes Sicherheitspersonal im Sinne von § 1 Abs. 3 Nr. 1 gilt. Die Schulung erfolgt gemäß den Mindestvorgaben des Kapitels 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002. Die Schulungsmindestdauer ist mit 34 Unterrichtsstunden angegeben; 35 Unterrichtsstunden werden durch die integrierte oder angeschlossene Lernerfolgskontrolle gemäß § 9 Abs. 2 erreicht.

Absatz 2 beschreibt die Verpflichtung zur Auffrischungsschulung für Sicherheitspersonal und die darin zu vermittelnden Inhalte durch Bezug auf Kapitel 12.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002. Durch diesen Verweis auf die Schulungsinhalte für das sonstige Personal kommt zum Ausdruck, dass es nicht um eine Wiederholung von Inhalten der ursprünglichen Schulung, sondern um eine Erinnerung an wesentliche Inhalte und um neue Sensibilisierung geht. Für die betroffenen Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen wird die Auffrischungsschulung damit erleichtert, da Schulungen für sonstiges Personal, die ohnehin notwendig wären, hierfür genutzt werden können. Auch der Zeitansatz ist mit drei Zeitstunden identisch. Da die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses ansonsten erlischt, werden Verstöße gegen die Pflicht zur Auffrischungsschulung unmittelbar sanktioniert.

Absatz 3 erweitert die Schulung für die Luftsicherheitskontrollkräfte. Um Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit zu geben, Luftsicherheitskontrollkräfte nur für einen Teil möglicher Aufgaben zu spezialisieren werden drei Personengruppen eingeführt:

- die umfassend qualifizierte Luftsicherheitskontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen, die auch eine Röntgenschulung besucht hat und für diesen Bereich regelmäßig fortgebildet wird,
- die Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen, bei der keine Röntgenschulung erforderlich ist und
- die Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen, bei der sich die Unterweisung wesentlich auf die Röntgenschulung und die Untersuchung von Fracht konzentriert.

Soweit Personal- und Warenkontrollen durchgeführt werden, sind die Luftsicherheitskontrollkräfte umfassend in allen für sie relevanten Kontrolltechniken und deren Grundlagen (auch rechtlicher Art) zu schulen. Besonderer Wert wird dabei auf die Fähigkeit gelegt, mit Röntgengeräten zu arbeiten. Beschränken sich die Spezialauf-

gaben auf eine bestimmte Art von Kontrollen, so kann die Schulungsdauer gekürzt werden, so dass Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen einen deutlich reduzierten Stundenansatz haben. Zusätzlich entfällt bei reinen Personalkontrollen die Notwendigkeit mit Röntgengeräten zu arbeiten, so dass auf diesen Schulungsinhalt verzichtet werden kann. Werden die Luftsicherheitskontrollkräfte hingegen für Frachtkontrollen eingesetzt, benötigen sie die Fähigkeit mit Röntgengeräten (eventuell auch Sprengstoffdetektoren und Simulationskammern) zu arbeiten, weshalb der entsprechende Schulungsinhalt nicht entfallen kann. Dann kann aber eine nähere Einweisung in den Umgang mit Tor- und Handsonden entfallen.

Auf eine detaillierte Festlegung von Lehrinhalten wird verzichtet. Eine Kontrolle, ob die notwendigen Inhalte vermittelt wurden, erfolgt bei der Prüfung durch die Luftsicherheitsbehörde nach § 9 Abs. 3. Soweit sich die besonders bezeichneten Schulungsinhalte mit den Mindestinhalten nach Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 decken, soll eine Vertiefung der Kenntnisse erreicht werden. Die genannten Stundenansätze erhöhen sich noch um die in den §§ 13 bis 15 vorgesehene Prüfungsdauer.

Vor der Schulung zur Luftsicherheitskontrollkraft muss die Zuverlässigkeit (§ 7 LuftSiG) sowie die körperliche Eignung für die Tätigkeit als Luftsicherheitskontrollkraft festgestellt werden. Der Hinweis auf die Zuverlässigkeitsüberprüfung hat deklaratorischen Charakter. Hinsichtlich der Kriterien zur Feststellung der körperlichen Eignung wird auf die in der Vergangenheit bewährte Praxis bei den (behördlichen) Luftsicherheitsassistenten hingewiesen. Aufgrund des ähnlichen Anforderungsprofils von Luftsicherheitsassistenten und -kontrollkräften sowie des in der Praxis häufigen Einsatzes des gleichen Personals in beiden Tätigkeitsbereichen sollen hier die gleichen körperlichen Anforderungen wie an die behördlichen Luftsicherheitsassistenten gelten.

Absatz 4 hilft zu vermeiden, dass erfahrenes Personal unnötig geschult wird; er gilt sowohl für Sicherheitspersonal als auch für Luftsicherheitskontrollkräfte. Die Kenntnisse, die gemäß Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erforderlich sind, können auch durch andere Lehrgänge sowie durch Berufserfahrung im Ausland, bzw. bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung auch im Inland, erworben werden. Als typische Beispiele werden Lehrgänge der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) oder der International Air Transport Association (IATA) genannt. Nicht in allen Luftsicherheitslehrgängen dieser Organisationen wird das erforderliche Wissen vermittelt. Die Luftsicherheitsbehörde muss also jeden Einzelfall prüfen. Exemplarisch werden hier die ICAO-Kurse genannt, die die erforderlichen Kenntnisse derzeit vermitteln:

- Für Sicherheitspersonal: STP 123/BASIC; ASTP 123/AIRLINE - Section F, G, H, I, P oder Q; ASTP 123/CARGO; ASTP 123/INSTRUCTORS; ASTP 123/MANAGEMENT oder ASTP 123/SUPERVISORS
- Für Luftsicherheitskontrollkräfte: STP 123/BASIC; ASTP 123/AIRLINE - Section F oder ASTP 123/INSTRUCTORS

Wenn praktische Erfahrungen im Bereich des Luftverkehrs und kumulativ im Bereich der Luftsicherheit vorliegen, kann je nach Einzelfall davon ausgegangen werden, dass viele Schulungsinhalte bereits bekannt sind.

In den genannten Ausnahmefällen ist eine kürzere, mindestens achtstündige Schulung ausreichend, um theoretische Grundlagen wieder ins Gedächtnis zu rufen, auf die deutsche Rechtslage und ggf. auf Bereiche einzugehen, die bisher nicht im Zentrum der jeweiligen Tätigkeit oder der Ausbilder der Person standen. So ist z.B. bei einer von der Industrie- und Handelskammer geprüften Werkschutzfachkraft, die diesen Beruf auf einem Flugplatz mehrere Jahre unter Einsatz entsprechender Technik ausgeübt hat, ausreichend, theoretische Inhalte der Luftsicherheit anzusprechen. Anhand der Erfahrungen, Kenntnisse und des vorgesehenen Einsatzbereiches legt die Luftsicherheitsbehörde fest, ob die Schulungsinhalte, die vom Antragsteller vorgeschlagen werden müssen, ausreichen, um das Personal in mindestens acht Unterrichtsstunden auf das Niveau zu bringen, das Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 verlangt. Soweit das Personal als Luftsicherheitskontrollkraft eingesetzt werden soll, werden die erforderlichen Kenntnisse in einer Prüfung der Luftsicherheitsbehörde nach § 9 Abs. 3 abgefragt.

Absatz 5 regelt den Rahmen der Fortbildungsverpflichtung für Luftsicherheitskontrollkräfte. Da das Sicherheitsniveau bei Luftsicherheitskontrollkräften und Luftsicherheitsassistenten vergleichbar sein muss, wird ein entsprechendes Fortbildungspensum aufgenommen, das schon jetzt für Luftsicherheitsassistenten verlangt wird. Mit der Bezugnahme auf die Themenfelder in Absatz 3 werden auch die Themenfelder einbezogen, die in Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 genannt sind. Durch den Stundenmindestansatz, der sich auf Zeitstunden bezieht, wird sichergestellt, dass die erforderlichen Inhalte vermittelt werden. Da die erfolgreiche Auswertung von Röntgenbildern nach wissenschaftlichen Erkenntnissen ständiges Training erfordert, wird die generelle Vorgabe, dass das Training kontinuierlich erfolgen muss, für diesen Bereich weiter konkretisiert. Für die Auswertung von Röntgenbildern sind insgesamt mindestens 16 Stunden im Jahr vorzusehen, um eine gleichbleibend hohe Qualität der Leistungen zu gewährleisten. Im Übrigen kann die Vorgabe, dass die Fortbildung kontinuierlich erfolgen muss, erfüllt werden, indem die restlichen Trainingsstunden auf mehrere Blöcke über das Jahr verteilt werden. Wei-

tere Vorgaben, wie viel Zeit auf welchen Bereich entfallen muss, sind nicht praktikabel.

Die unterschiedlich lange Dauer der Fortbildungen orientiert sich an den Spezialaufgaben der Luftsicherheitskontrollkräfte. Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen müssen ihre Grundkenntnisse auf dem aktuellsten Stand halten und daneben vor allem auf neue Bedrohungen für die Sicherheit des Luftverkehrs hingewiesen, im Umgang mit zu kontrollierendem Personal geschult, sowie ggf. in neue Technik eingewiesen werden. Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen müssen besonders an ihrer Erkennungsleistung an den Röntgengeräten arbeiten und den Umgang mit ihren anderen Arbeitsgeräten trainieren. Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen müssen in allen schon genannten Bereichen regelmäßig trainiert werden. Satz 5 zwingt Personal und Unternehmen, ihre Fortbildungsverpflichtung über einen gewissen Zeitraum hinweg einzuhalten. Fehlende Fortbildung begründet die Vermutung, dass die Eignung nicht mehr besteht. Wird ein Befähigungszeugnis ungültig, so müssen Luftsicherheitskontrollkräfte vor ihrem weiteren Einsatz eine erneute Prüfung bestehen, und damit ihre fortgesetzte Eignung nachweisen. Da die vorgeschriebene Stundenzahl nach Satz 5 über einen Zeitraum von zwei Jahren hinweg erfüllt werden muss, bezieht sich dieser Sanktionsmechanismus nicht auf die vorgegebene monatliche Fortbildung zur Auswertung von Röntgenbildern. Dies wäre im Falle einer längeren Krankheit unverhältnismäßig. Hier kann eine Sanktion über die Nichteinhaltung des Luftsicherheitsplans mit Bußgeldern erfolgen (§ 18 Abs. 1 Nr. 3 des Luftsicherheitsgesetzes). Werden Luftsicherheitskontrollkräfte über einen längeren Zeitraum nicht tätig, so muss in diesem Zeitraum auch keine Fortbildung erfolgen, was bei der Überprüfung zur Einhaltung der Fortbildungsverpflichtung zu berücksichtigen ist. Im Übrigen müssen über einen Zeitraum von zwei Jahren Fortbildungen mit einer Dauer von insgesamt 72 (Nr. 1), 32 (Nr. 2) oder 56 (Nr. 3) Stunden besucht werden.

#### **Zu §§ 4 bis 7 (Zusatzschulungen)**

Die Qualifizierung von Kontrollpersonal mit Vorkenntnissen wird erleichtert/vereinfacht. Eine vollständige Schulung von Personal, das bereits als Luftsicherheitskontrollkraft oder auch als Luftsicherheitsassistent arbeitet oder gearbeitet hat, ist nicht mehr erforderlich. Notwendige Grundkenntnisse überschneiden sich und sind bei allen Tätigkeitsbereichen des Absatzes 3 Satz 2 sowie bei der Tätigkeit als Luftsicherheitsassistent weitgehend identisch. Eine Mindeststundenzahl wird nicht mehr vorgegeben. Entscheidend ist, ob die abschließende Prüfung nach § 9 Abs. 3 bestanden wird. Eine Orientierung für die Schulungsdauer ergibt sich aus den vorgegebenen Inhalten und den für diese Inhalte in den Musterlehrplänen vorgeschlagenen Stundensätzen sowie aus der Differenz zur Mindestschulungsdauer, falls ein

Befähigungszeugnis für einen Tätigkeitsbereich angestrebt wird, dessen Mindestschulungsdauer nach § 3 Abs.3 Satz 2 länger ist als diejenige für das vorhandene Befähigungszeugnis. Für diese vereinfachte Qualifizierung ist es nicht erforderlich, dass das Kontrollpersonal seine bisherige Tätigkeit noch ausübt oder nicht länger als sechs Monate unterbrochen hat (vgl. § 9 Abs. 3 Satz 2), da in jedem Fall zumindest eine praktische Prüfung stattfindet, bei der festgestellt wird, ob die notwendigen Kenntnisse vorhanden sind. Soll im Anschluss an eine erfolgreich abgelegte Prüfung für die neue Tätigkeit auch die bisherige Tätigkeit wieder aufgenommen werden, gilt § 9 Abs. 3 Satz 2. Falls sich die Tätigkeitsbereiche überschneiden, wird die zuständige Luftsicherheitsbehörde eine Prüfung auch für die bisherige Tätigkeit verlangen oder die neue abgelegte Prüfung für ausreichend halten. Die jeweils festgelegten zusätzlichen Fortbildungsinhalte und zusätzlichen Fortbildungsstunden stellen sicher, dass den Luftsicherheitskontrollkräften neben ihrer Fortbildung für den Erhalt des ersten erworbenen Befähigungszeugnisses auch notwendige Kenntnisse vermittelt werden, um ihre zusätzliche Tätigkeit dauerhaft auf hohem Niveau ausführen und ihr weiteres Befähigungszeugnis erhalten zu können. Der Sanktionsmechanismus des § 3 Abs. 5 Satz 5 wird auf das zusätzlich erworbene Befähigungszeugnis erweitert. Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen müssen detailliert erfassen, für welchen Tätigkeitsbereich eine Fortbildungsmaßnahme stattfindet, um ggf. darstellen zu können, dass bei fehlender Fortbildung zumindest ein Befähigungszeugnis erhalten bleiben kann. Ist beabsichtigt, nur das zusätzlich erworbene Befähigungszeugnis zu erhalten, kann die Fortbildung entsprechend § 3 Abs. 5 für diesen Tätigkeitsbereich erfolgen.

#### **Zu § 8 (Schulungen für sonstiges Personal)**

Die Schulungsinhalte für sonstiges Personal werden von Kapitel 12.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 vorgegeben. Eine weitere Festlegung ist nicht erforderlich. Die Schulung ist besonders effektiv, wenn sie auf die jeweilige Tätigkeit des Personals eingeht. Gleichwohl wird auf eine entsprechende Festlegung in der Luftsicherheits-Schulungsverordnung verzichtet, um die Zusammenstellung von Schulungsgruppen nicht übermäßig zu erschweren. Dies und auch die unverbindlichen Musterlehrpläne sollen jedoch keinen Betroffenen hindern, Schulungen nach Berufsgruppen geordnet durchzuführen, sofern die Vorgaben von Kapitel 12.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 dabei eingehalten werden.

Absatz 1 behandelt Dauer, Inhalt und Zeitpunkt der Schulung und Einweisung des sonstigen Personals. Die Sätze 1 und 2 wiederholen die Stundenansätze der EG-Verordnung, um mit der Bezeichnung „Stunde“ im Gegensatz zur sonst verwendeten „Unterrichtsstunde“ klarzustellen, dass bei der Schulung und Einweisung sonstigen

Personals im Einklang mit der EG-Verordnung Zeitstunden gemeint sind. Der EDV-Einsatz für die Vermittlung theoretischer Schulungsinhalte wird nicht ausgeschlossen. Einsatz und Entwicklung dieser Hilfsmittel müssen aber durch zugelassene Ausbilder geschehen. Die praktische Einweisung ist nicht mehr Teil der Schulung, die zwingend nur von zugelassenen Ausbildern durchzuführen ist. Die Einweisung durch die Betriebs- oder Stationsleitung führt zu einer Konzentration auf die sicherheitsrelevanten Aspekte der künftigen Tätigkeit und ist für Unternehmen einfach zu organisieren. Wird sonstiges Personal auf einem anderen deutschen Flugplatz tätig, behält die bereits erfolgte Schulung ihre Gültigkeit, die Einweisung ist aufgrund ortsspezifischer und arbeitsplatzbezogener Elemente erneut durchzuführen.

Durch die Einräumung einer sechswöchigen Frist für die Schulung und Einweisung des sonstigen Personals wird gleichzeitig deutlich, dass die Schulung vor Beginn der Beschäftigung zu erfolgen hat (vgl. dazu die Erläuterung zu § 20 Abs. 3).

Absatz 2 legt fest, wer zur Schulung des sonstigen Personals verpflichtet ist und konkretisiert damit die Vorgaben des LuftSiG. Für die Schulung des sonstigen Personals mit Flughafenausweis ist in erster Linie der Flugplatzbetreiber verantwortlich (Zuweisung der Zuständigkeit nach § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 LuftSiG). Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten haben mit dieser Zuweisung einen Ansprechpartner für ihre Schulungen, sofern sie nicht über ein Luftfahrtunternehmen geschult werden, für das sie tätig sind. Hierfür der Betriebs- oder Stationsleiter des jeweiligen Arbeit- oder Auftraggebers zuständig, der auch die praktische Einweisung durchführt. Entweder ist das Personal unmittelbar bei einem Flugplatzbetreiber oder einem Luftfahrtunternehmen angestellt, so dass diese als Arbeitgeber für die Einweisung zuständig sind oder das Personal arbeitet für einen Dienstleister, der im Auftrag von Flugplatzbetreiber oder Luftfahrtunternehmen handelt. Dann sind diese als Auftraggeber für die Einweisung zuständig. Wird Personal im Auftrag mehrerer Auftraggeber eingesetzt, so ist jeder der Auftraggeber für die Einweisung zuständig. Da jeder Auftraggeber nur geschultes Personal einsetzen darf, ist sichergestellt, dass eine Einweisung erfolgen wird. Sollten dem Auftraggeber hierdurch Kosten entstehen, ist er nicht gehindert, diese Kosten an seinen Auftragnehmer weiterzugeben (vgl. die Begründung zu § 1 Abs. 1). Die Frage der Kostentragung für diese Schulungen wurde bereits zu § 1 Abs. 1 erläutert. Eine gültige Schulungsbescheinigung muss von einem zugelassenen Ausbilder mit den erforderlichen Inhalten nach § 21 ausgestellt worden sein und darf gemäß Absatz 3 nicht älter als fünf Jahre sein.

Der Wiederholungsrhythmus für die vollständige Schulung und Einweisung nach Absatz 3 gewährleistet, dass theoretische Grundlagen und ihre praktische Umsetzung erneut ins Gedächtnis des sonstigen Personals gerufen werden, bevor die Schu-

lungsinhalte durch die tägliche Routine und sich einschleichende fehlerhafte Verhaltensweisen verdrängt werden.

Die Durchführung der erforderlichen Schulung ist auch bedeutsam für die Zuverlässigkeit im Sinne des § 7 LuftSiG, denn erst die Schulung gewährleistet, dass das Personal die Gewähr dafür bietet, die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs jederzeit in vollem Umfang zu erfüllen. Wenn die gebotene Schulung fehlt, sind somit in der Regel Zuverlässigkeitszweifel begründet, die im Ergebnis dazu führen, dass dem Betroffenen der - unbegleitete - Zugang zu Sicherheitsbereichen versagt wird. Ausnahmen von dieser Regel können insbesondere während einer Übergangszeit von einem Jahr nach Verkündung der Verordnung in Betracht kommen, da wegen des anfänglich möglichen Schulungsstaus die Schulungsanforderungen möglicherweise noch nicht strikt umgesetzt werden können, was bereits auf die Zugangsanforderungen vorwirken muss.

#### **Zu § 9 (Lernerfolgskontrolle, Prüfungen)**

Die Lernerfolgskontrolle bei der Schulung sonstigen Personals erfolgt nach Absatz 1 innerhalb der insgesamt vierstündigen Schulung. Es bietet sich an, sie in den praktischen Teil der Schulung zu integrieren, um auch die konkrete Anwendung des Wissens zu trainieren und nötigenfalls nachzuschulen.

Absatz 2 sieht für die Lernerfolgskontrolle bei der Schulung des Sicherheitspersonals eine eigene Unterrichtsstunde vor. Die Lernerfolgskontrolle kann jedoch auch schon während der Schulung erfolgen, z.B. durch die Bewertung der mündlichen Mitarbeit oder gezielte Fragen.

Absatz 3 sieht eine formelle Prüfung für Luftsicherheitskontrollkräfte vor. Die Sätze 2 und 3 befassen sich mit Unterbrechungen der Tätigkeit und dem daraus folgenden Wissensverlust. Diese Regelung ist auch auf Personen anzuwenden, deren Prüfung bei Erstaufnahme der Tätigkeit länger als sechs Monaten zurückliegt. Die Luftsicherheitsbehörde muss von diesen Unterbrechungen erfahren, um festzulegen, ob eine erneute Prüfung notwendig ist. Diese Regelung betrifft vornehmlich Unterbrechungen durch Elternzeit. Um jedoch ein hohes Niveau der Sicherheit des Luftverkehrs zu gewährleisten, kann auf diese Regelung nicht verzichtet werden. Die erneute Prüfung durch die Luftsicherheitsbehörde muss nicht vollständig sein, so kann z.B. auf den theoretischen Prüfungsteil verzichtet werden, wenn davon auszugehen ist, dass die theoretischen Kenntnisse trotz der Unterbrechung noch vorhanden sind.

Soweit zusätzlich geschulte Luftsicherheitskontrollkräfte geprüft werden sollen, kann die Prüfung gemäß Absatz 4 auf die praktischen Prüfungsinhalte beschränkt werden. Die theoretischen Kenntnisse wurden schon bei der vorangegangenen Prüfung nach

der ersten Schulung in ausreichendem Umfang abgefragt und unterscheiden sich in diesen Fällen nicht wesentlich von den Kenntnissen, die für den zusätzlichen Tätigkeitsbereich erforderlich sind.

#### **Zu § 10 (Prüfungszweck)**

Die Prüfungsregelungen der §§ 10 bis 18 entsprechen weitgehend der Prüfungsregelung des Bundesministeriums des Innern, die bisher für Luftsicherheitsassistenten galt. Sie wurden an die Ausbildungsinhalte der Luftsicherheitskontrollkräfte angepasst und um Regelungen gekürzt, deren Veröffentlichung den Prüfungserfolg gefährden könnte, da sie Prüfungsdetails enthalten, deren Kenntnis eine echte Feststellung der Eignung nicht mehr zuließe.

#### **Zu § 11 (Prüfungsausschuss)**

Mit dem Vorsitz des Prüfungsausschusses kann nur ein Vertreter einer Luftsicherheitsbehörde betraut werden, dies soll zur Qualitätssicherung beitragen. Die Geschäftstellen- bzw. Servicefunktion kann durch Prüfungsausschussmitglieder bzw. andere Personen wahrgenommen werden. Von den Prüfern wird gemäß Abs. 3 die gleiche Qualifikation wie von den Ausbildern verlangt. Jedoch kann hier auf eine formelle Zulassung verzichtet werden, da die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 keine Prüferzulassung verlangt.

#### **Zu § 12 (Zulassungsvoraussetzungen, Fristen)**

Abs. 1 verlangt für die Anmeldung zur Prüfung die Schulung zu einer der drei definierten Arten von Luftsicherheitskontrollkräften, den Nachweis über die Ausbildung als Luftsicherheitsassistent (gleichwertige Ausbildung) oder einen Nachweis darüber, dass die zuständige Luftsicherheitsbehörde eine erneute Prüfung verlangt hat. Es ist nicht vorgesehen, dass eine Anmeldung zur Prüfung erfolgen kann, wenn ein Befähigungszeugnis ungültig wird, weil die Fortbildungsanforderungen nicht eingehalten wurden (§ 3 Abs. 5 Satz 5). In diesem Fall kann die Luftsicherheitskontrollkraft nur durch eine neue Schulung wieder auf den notwendigen Stand des Wissens gebracht werden und auf Grund der neuen Schulung dann zur Prüfung angemeldet werden.

Nach Abs. 2 ist der Antrag durch den Arbeitgeber zu stellen. Dies kann ein Flugplatzbetreiber oder Luftfahrtunternehmen sein, wenn sie ihre Eigensicherungspflichten nach § 8 und 9 des Luftsicherheitsgesetzes mit eigenem Personal erfüllen. Das kann aber auch ein sicherheitsdienstleistendes Unternehmen sein, das mit der Wahrnehmung der Eigensicherungspflichten beauftragt wurde. Es muss gewährleistet werden, dass keine sensiblen Informationen über Sicherheitsvorkehrungen unnö-

tig weit verbreitet werden. Daher soll eine Schulung bzw. Ausbildung grundsätzlich nur bei entsprechendem tatsächlichem Bedarf erfolgen, d.h. keine Ausbildung auf Vorrat. Somit muss sichergestellt sein, dass eine realistische Aussicht auf eine zukünftige Beschäftigung in diesem Bereich besteht.

**Zu den §§ 13 bis 15** (Inhalt und Umfang der Prüfung von Luftsicherheitskontrollkräften)

Die Anzahl der Fragen im theoretischen Teil der Prüfung wurde an den jeweils erforderlichen Kenntnisstand der Luftsicherheitskontrollkräfte angepasst. Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen müssen zwar keine Kenntnisse der Besonderheiten der Beileihung aufweisen. Sie müssen jedoch Kfz-Kontrollen beherrschen und Warensendungen einwandfrei kontrollieren können. Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen benötigen keine Kenntnisse über Besonderheiten der Beileihung und keine theoretischen Kenntnisse der Röntgentechnik oder anderen Waren- oder Frachtkontrolltechniken. Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen benötigen Kenntnisse der Röntgentechnik insbesondere im Hinblick auf die Kontrolle von Fracht, müssen dafür aber nicht mit Tor- und Handsonden umgehen können. Je nach Anzahl der Fragen im theoretischen Teil der Prüfung ist die Dauer der Prüfung festgesetzt.

Der Prüfungsausschuss kann ortsspezifische Besonderheiten in die Prüfung einbauen und einen festgelegten Anteil der Fragen, zu diesem Zweck auch unabhängig vom nationalen Fragenkatalog wählen. Die Beschränkung der Prüfungsdauer auf maximal eine Woche in § 13 Abs. 1 Satz 2, § 14 Abs. 1 Satz 2 und § 15 Abs. 1 Satz 2 dient dem Schutz der Prüflinge und soll einen zügigen Prüfungsablauf gewährleisten.

Der praktische Teil der Prüfung wurde für Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen und für Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen zweigeteilt; er orientiert sich an den notwendigen Kenntnissen der Prüflinge. Die maximale Dauer der Prüfung ist entsprechend ausgerichtet.

**Zu § 16** (Zulassung zur praktischen Prüfung)

Die gestufte Prüfung vereinfacht die Prüfungsabnahme und erlaubt es, ungeeignete Prüflinge frühzeitig von der weiteren Prüfung auszuschließen. Hierdurch wird der Prüfungsaufwand reduziert.

**Zu § 17** (Bewertung von Prüfungsleistungen)

Bei der praktischen Prüfung wird, wie auch bei den Luftsicherheitsassistenten, das Übersehen eines verbotenen Gegenstandes nicht toleriert.

**Zu § 19** (Wiederholung der Prüfung)

Wiederholtes Nichtbestehen zeigt, dass der Prüfling für die angestrebte sicherheits-sensible Tätigkeit ohne weitere Schulung noch nicht geeignet ist. Bei der Möglichkeit, in Ausnahmefällen eine Wiederholung zu erlauben, handelt es sich um eine Härtefallklausel, deren Anwendung eine Untersuchung erfordert, die den Gründen für das wiederholte Nichtbestehen und den Gründen, die ein künftiges Bestehen wahrscheinlich erscheinen lassen, nachgeht.

Die Zweiteilung der Prüfung erlaubt mit Hilfe der Dokumentation über die bestandene Teilprüfung nach Abs. 2 bei Nichtbestehen nur des zweiten Teiles gezielt nachzuprüfen, was die Behörden vor allem im Fall vieler Prüfungen entlastet. Der theoretische Prüfungsteil sollte vor dem praktischen Teil der Prüfung erfolgreich absolviert worden sein, die Reihenfolge der Prüfung der praktischen Prüfungsteile ist unerheblich.

**Zu § 20** (Schulungsbescheinigungen, Befähigungszeugnisse, Zulassungen)

Schulungsbescheinigungen nach Absatz 1 werden ausgestellt, um die Teilnahme am Unterricht zu dokumentieren. Sie können auch elektronisch ausgestellt werden. Für Sicherheitspersonal nach § 3 Abs. 1 stellt die Schulungsbescheinigung mit ihrer Dokumentation der Lernerfolgskontrolle die Basis für das behördliche Befähigungszeugnis oder die behördliche Zulassung dar, die von Kapitel 12.2 Nr. 3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 verlangt wird. Die Luftsicherheitsbehörde entscheidet darüber, ob ein Befähigungszeugnis oder eine Zulassung ausgestellt wird. Ein behördliches Befähigungszeugnis wird auf eine einzelne Person bezogen ausgestellt. Die behördliche Zulassung von Sicherheitspersonal, beschränkt auf den Personenkreis nach § 1 Abs. 3 Nr. 1, ermöglicht bei Bedarf die Zusammenfassung mehrerer Personen auf einer Übersicht, die der Flugplatzbetreiber bzw. das Luftfahrtunternehmen erhalten, um die aufgelisteten Personen entsprechend einsetzen zu können (Absatz 3 Satz 1). Schulungen müssen nicht am Stück besucht werden, es reicht, wenn eine Person alle Elemente einer Schulung sammelt. Doch müssen, soweit keine formelle Abschlussprüfung vorgesehen ist, stückweise Schulungen erst vervollständigt werden, bevor nach den vorgegebenen Fortbildungsintervallen die erste Auffrischungsschulung erforderlich wird. Erst danach kann die Schulungsbescheinigung ausgestellt werden. Eine Schulungsbescheinigung wird auch für die

Aufbauschulung bereits gleichwertig geschulter und geprüfter Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen ausgestellt.

Die Zulassung, die mit dem Befähigungszeugnis nach Absatz 2 ausgesprochen wird, bezieht sich auf die jeweils erworbene Qualifikation, nennt also bei den behördlich geprüften Luftsicherheitskontrollkräften auch die bestandene Prüfung. Die Luftsicherheitsbehörden erkennen ihre Befähigungszeugnisse gegenseitig an. Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen können jedoch eigene zusätzliche Anforderungen an ihre Luftsicherheitskontrollkräfte festlegen, die über den in dieser Verordnung definierten Mindeststandard hinausgehen.

Nach Absatz 2 Satz 4 kann ein Befähigungszeugnis oder eine Zulassung bei schwerwiegenden Zweifeln an der Befähigung des Mitarbeiters aufgehoben werden. Solche Zweifel sind insbesondere begründet, wenn schwere oder wiederholte Mängel bei der Aufgabenerfüllung auftreten, die gewichtig auf eine unzureichende Ausbildung hindeuten. Sonstige die Zuverlässigkeit berührende Leistungsmängel wären im Rahmen einer Aufhebung der nach § 7 Luftsicherheitsgesetz erforderlichen Zuverlässigkeitsfeststellung zu berücksichtigen. Die allgemeinen Befugnisse zu Rücknahme oder Widerruf von Verwaltungsakten bleiben im Übrigen unberührt.

Absatz 3 setzt entsprechend Kapitel 12.2 Nr. 3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 als zwingende Voraussetzung für den Einsatz von Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräften zwingend voraus, dass diese ein behördliches Befähigungszeugnis besitzen. D.h., dass Schulung und gegebenenfalls auch Prüfung mit Erfolg abgeschlossen sein müssen, bevor dieses Personal eingesetzt werden kann. Das Befähigungszeugnis wird ungültig, wenn die zuständige Luftsicherheitsbehörde eine erneute Prüfung verlangt. Das bestehende Befähigungszeugnis erledigt sich damit (§ 43 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz).

Absatz 4 lässt bei Engpässen den Einsatz von Luftsicherheitsassistenten zu, die von den Luftsicherheitsbehörden für die Kontrollen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 des Luftsicherheitsgesetzes geprüft und ggf. beliehen sind; etwa bei überraschend vielen Krankheitsmeldungen. Durch die Zulassung für eine begrenzte Zeit wird der Ausnahmecharakter betont.

#### **Zu § 21 (Musterlehrpläne und Formulare)**

Die unverbindlichen Musterlehrpläne enthalten eine mögliche Interpretation der Vorgaben von Kapitel 12 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 und dieser Verordnung. Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen müssen entsprechend § 8 Abs. 1 Satz 2 bzw. § 9 Abs. 1 Satz 2 LuftSiG auch ihre Schulungsmaßnahmen in

einem Luftsicherheitsplan darstellen. Die jeweils speziellen Schulungspläne sind deshalb trotz Unverbindlichkeit der Musterlehrpläne immer Teil des zu genehmigenden Luftsicherheitsplans. Gleiches gilt für Angaben zur Organisation, zeitlichen Abfolge der Schulungen, Einsatz von EDV und für den Anteil praktischer Übungen.

Die vom Bundesministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekannt gegebenen Formulare dienen der Vereinheitlichung und sind deshalb gemäß Satz 2 zu verwenden.

### **Zu § 22 (Übergangsvorschriften)**

Absatz 1 dient der Anerkennung bereits durchgeführter Schulungen, die in der Übergangszeit auf Basis der schon vorab bekannt gegebenen Musterlehrpläne erfolgten. Personal, das entsprechend den bisherigen Anforderungen der Bundesministeriums des Innern und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geschult wurde, um Aufgaben nach den §§ 8 oder 9 LuftSiG wahrzunehmen, muss daher nicht erneut geschult werden. Ob eine Schulung als gleichwertig anzusehen ist, richtet sich nach den vermittelten Schulungsinhalten und der Intensität der Vermittlung (Schulungsdauer). Schulungen, die nach § 3 Abs. 4 Satz 1 künftig für eine Kurzschulung qualifizieren würden, können in Verbindung mit Berufserfahrung in Deutschland als gleichwertig anerkannt werden. Es wird nicht vorausgesetzt, dass Schulungen durch einen zugelassenen Ausbilder erfolgten. Die Sätze 3 und 4 stellen klar, wie die Fristen für Wiederholungs- und Auffrischungsschulungen zu berechnen sind.

Absatz 2 dient der Anerkennung bereits durchgeführter Prüfungen. Luftsicherheitskontrollkräfte, die entsprechend den bisherigen Anforderungen des Bundesministeriums des Innern und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geprüft wurden, um Aufgaben nach den §§ 8 oder 9 LuftSiG wahrzunehmen, müssen damit nicht erneut geprüft werden. Gleichwertig sind die Prüfungen, die für den Einsatz als Luftsicherheitsassistent bestanden werden müssen. Die Voraussetzung, dass eine möglichst ununterbrochene Tätigkeit vorgelegen haben muss (Nr. 2), entspricht der auch in § 9 Abs. 3 Satz 2 und 3 formulierten Voraussetzung. Da ohne dauernde Fortbildung die Kenntnisse von Luftsicherheitskontrollkräften schnell veralten, muss auch eine solche gewährleistet sein. Da die genauen Vorgaben vor Inkrafttreten dieser Verordnung noch nicht feststanden, genügt es, wenn zeitlich nur die Hälfte der eigentlich fachlich notwendigen und in § 3 Abs. 5 Satz 4 bezeichneten Fortbildung erfolgte. Die notwendigen Inhalte, die in § 3 Abs. 5 Satz 1 bis 3 beschrieben sind, müssen jedoch auch dabei vermittelt worden sein. Hiermit sollen Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen privilegiert werden, die trotz fehlender konkreter

Vorgaben, die Notwendigkeit für Fortbildung erkannt haben. Bei den in Nummer 3 beschriebenen Stundenzahlen handelt es sich um ein Mindestniveau, das den Erhalt von Fähigkeiten sichert, jedoch keine Verbesserung ermöglicht. Eine Verbesserung von Fähigkeiten wird durch die reguläre Fortbildung mit dem vollen Stundenansatz bezweckt. Die Luftsicherheitsbehörde stellt Befähigungszeugnisse aus, wenn die notwendigen Nachweise erbracht wurden, um die Qualifikation des Personals auch formell zu dokumentieren. Je nach Antrag können umfassend ausgebildete Luftsicherheitskontrollkräfte auch nur ein Befähigungszeugnis erhalten, entweder als Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen oder als Luftsicherheitskontrollkraft für Waren- und Frachtkontrollen.

Absatz 3 stellt eine Übergangslösung für Ausbilder dar. Diese können ausnahmsweise ohne Bindung an einen Flugplatzbetreiber oder ein Luftfahrtunternehmen selbst eine Zulassung beantragen, wenn sie bereits im Bereich der Luftsicherheit schulen. Die Zuständigkeit richtet sich nach dem Beschäftigungsort. Schult der Ausbilder das Personal mehrerer Flugplatzbetreiber oder Luftfahrtunternehmen im Zuständigkeitsbereich verschiedener Luftsicherheitsbehörden, bleibt ihm die Wahl, an welche Behörde er sich wendet.

Von einer ununterbrochenen Tätigkeit in diesem Bereich kann ausgegangen werden, wenn Ausbilder im Monat nachweislich mindestens acht Unterrichtsstunden aus- oder fortgebildet haben. Sofern diese Ausbilder die Voraussetzungen für die Ausbilderzulassung nach Kapitel 12.2 Nr. 1 Buchstabe a des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 nicht erfüllen, haben sie drei Jahre Zeit, Lehrgänge zu besuchen, um weiter ihrem Beruf nachgehen zu können. Die Fortbildungsanforderungen gelten jedoch auch während dieser Übergangszeit, so dass die Ausbilder an Fortbildungsunterweisungen eines Flugplatzbetreibers oder Luftfahrtunternehmens teilnehmen müssen. Gelingt es dem Ausbilder nicht, seine Teilnahme an einer Fortbildungsunterweisung zu organisieren, ist dies kein Ausnahmefall, der es der Luftsicherheitsbehörde erlauben würde, die Zulassung auch ohne Fortbildung vorerst nicht zu entziehen (§ 2 Abs. 4). Um die Aus- und Fortbildung in sicherheitssensiblen Wissensbereichen auf den notwendigen Personenkreis zu beschränken, sollen nur Ausbilder mit einer zumindest losen Bindung an Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen ihre Zulassung aufrechterhalten können.

**Zu Artikel 2 (Änderung der Luftsicherheitsgebührenverordnung)**

Artikel 2 enthält Ergänzungen der Luftsicherheitsgebührenverordnung, die aufgrund der Neuregelungen in Artikel 1 notwendig sind.

**Zu Nummer 1**

Buchstabe a enthält die erforderlichen Festlegungen zum Gebührenschuldner für die neu eingefügten Gebührentatbestände. Die Buchstaben b bis d enthalten notwendige Folgeänderungen zur Ergänzung des Gebührenverzeichnisses in der Anlage zur Luftsicherheitsgebührenverordnung durch Nummer 5.

**Zu Nummer 2**

Der neue § 4 legt fest, dass Prüfungsgebühren im Voraus zu entrichten sind. Da die Gebühr durch einen festen Satz bestimmt ist, kann der Antragsteller die Höhe der Gebühr je nach seinen Prüfungsanmeldungen selbst berechnen und muss nicht die Festsetzung der Gebühr durch die Luftsicherheitsbehörde abwarten. Die namentliche Aufstellung der Prüfungsteilnehmer ist gemäß § 12 Abs. 2 Satz 2 der Luftsicherheits-Schulungsverordnung sieben Werktage vor dem Prüfungstermin einzureichen.

**Zu Nummer 3**

Notwendige Folgeänderungen zu Nummer 2.

**Zu Nummer 4**

Notwendige Folgeänderungen zur Ergänzung des Gebührenverzeichnisses in der Anlage zur Luftsicherheitsgebührenverordnung durch Nummer 5.

**Zu Nummer 5**

Buchstabe a ergänzt das Gebührenverzeichnis in der Anlage zu § 1 der Luftsicherheitsgebührenverordnung um Gebührentatbestände auf Grund der Luftsicherheits-Schulungsverordnung.

Die Gebührenfestlegungen beruhen auf Erfahrungen mit der Abnahme von Prüfungen von Luftsicherheitsassistenten und den zugehörigen Verwaltungsaufgaben.

**Nr. 5:** Diese neue Gebühr soll die entstehenden Aufwendungen der Luftsicherheitsbehörde abdecken. Personal- und Warenkontrollen, müssen seit dem 19. Januar 2005 von Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden. Hiermit verbunden ist die notwendige Ausbildung der Luftsicherheitskontrollkräfte für die Durchsuchung des Personals, der mitgeführten Gegenstände und der Fracht (Teil der Eigensicherung). Um ein ebenso hohes Ausbildungsniveau wie bei den Luftsicherheitsassistenten zu gewährleisten, werden Luftsicherheitskontrollkräfte nach der

Ausbildung von der Luftsicherheitsbehörde geprüft. Für die verschiedenen Qualifizierungen der Luftsicherheitskontrollkräfte werden verschiedene Prüfungen abgenommen. Einzelne Prüfungen und die Wiederholung der praktischen Prüfung können mit einer geringeren/reduzierten Gebühr belegt werden, da der personelle Aufwand für kürzere Prüfungen geringer ist.

Da die bestandene Prüfung als Luftsicherheitskontrollkraft grundsätzlich den bundesweiten Einsatz ermöglicht, wird eine Festgebühr festgelegt, die den Berechnungsaufwand im Einzelfall für die Luftsicherheitsbehörden minimiert. Die Gebührenhöhe ergibt sich aus dem Aufwand für die Prüfung. Die Luftsicherheitsbehörde beschäftigt für die Prüfung Beamte bzw. Angestellte der Besoldungsgruppe A 12 bzw. Entgeltgruppe 12, die bei der Prüfungsabnahme und der Erstellung von Befähigungszeugnissen von Beamten bzw. Angestellten der Besoldungsgruppe A 9 bzw. Entgeltgruppe 9 unterstützt werden.

Nr. 5.1 Das Behördenpersonal ist mit dem theoretischen Teil der Prüfung einer Gruppe von 20 Prüflingen etwa 14 Stunden beschäftigt. Für die praktischen Prüfungsteile fallen bei dieser Gruppengröße etwa 106 Personenstunden an. Insgesamt ist davon auszugehen, dass eine Festgebühr von 300 € bei Beachtung des Vollkostenansatzes durchschnittlich kostendeckend ist. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass Prüflinge, die in einem frühen Teil der Prüfung nicht bestehen, die restliche Prüfung nicht mehr absolvieren und keinen weiteren Zeitaufwand verursachen. Wird nur noch die praktische Prüfung wiederholt, verursacht der Prüfling einen etwas geringeren Personal- und Sachaufwand.

Nr. 5.2 Der Personal- und Sachaufwand für die Prüfung der Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen ist wegen der etwas kürzeren theoretischen und der deutlich kürzeren praktischen Prüfung entsprechend niedriger.

Nr. 5.3 Der Personal- und Sachaufwand für die Prüfung der Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen liegt zwischen dem Aufwand für die beiden zuvor beschriebenen Prüfungen. Die Theorie ist zwar etwas kürzer, die personalintensive praktische Prüfung liegt jedoch etwa in der Mitte zwischen den beiden zuvor beschriebenen Prüfungen.

Kostengläubiger ist der Bund bzw. die Landesluftsicherheitsbehörde, je nachdem welche Luftsicherheitsbehörde die Aufgaben der Sicherheit des Luftverkehrs wahrnimmt.

**Nr. 6:** Die Beleihungsprüfung von Luftsicherheitsassistenten wurde bislang kostenfrei abgenommen. Durch den breiten Einsatz privater Sicherheitsdienstleister bei den

Luftsicherheitskontrollen werden die Prüfungen inzwischen weitgehend für diese Sicherheitsdienstleister abgenommen. Zudem werden umfassend qualifizierte Luftsicherheitsassistenten auch für Eigensicherungsmaßnahmen von Flughafenbetreibern und Luftfahrtunternehmen eingesetzt. Eine kostenmäßige Privilegierung durch eine gebührenfreie Prüfung von Luftsicherheitsassistenten ist nicht sachgerecht. Zudem soll durch Erhebung einer Prüfungsgebühr ein Anreiz für Auftragnehmer von Luftsicherheitsbehörden geschaffen werden, die – für die Kontrollqualität abträgliche - Personalfuktuation ihrer Luftsicherheitsassistenten gering zu halten. Sicherheitsrelevante Kenntnisse über die Kontrollvorgänge sollen nur bei einem möglichst kleinen Personenkreis vorhanden sein.

Zur Gebührenberechnung wird auf die Erläuterung zu Nr. 5.1 verwiesen. Der Stundenansatz reduziert sich jedoch, da keine Kfz-Kontrollen geprüft werden. Kostengläubiger ist der Bund bzw. die Landesluftsicherheitsbehörde, je nachdem welche Luftsicherheitsbehörde die Aufgaben der Sicherheit des Luftverkehrs wahrnimmt.

**Nr. 7:** § 1 Abs. 4 und § 3 Abs. 4 Luftsicherheits-Schulungsverordnung sehen die Möglichkeit einer Befreiung oder einer Reduzierung der Schulungsverpflichtung vor. Die Gebühr deckt den durch die Anträge verursachte Prüfungsaufwand bei der Behörde.

Es handelt sich immer um eine Einzelfallprüfung. Die Luftsicherheitsbehörde muss deshalb den jeweils angefallenen Zeitaufwand ihres zur Prüfung eingesetzten Personals ansetzen. Die Dauer der Prüfung ist je nach eingereichten Unterlagen und notwendigen Nachermittlungen unterschiedlich. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass eine Prüfung in maximal vier Stunden abgeschlossen ist. Der wirtschaftliche Vorteil für den Antragsteller ergibt sich aus den nicht anfallenden Stunden für die Schulung nach § 3 Abs. 1 bzw. Abs. 3. Je nach Verdienst des betroffenen Personals spart der Arbeitgeber einen niedrigen oder hohen Betrag durch die reduzierte Schulungsverpflichtung.

Kostengläubiger ist der Bund bzw. die Landesluftsicherheitsbehörde, je nachdem welche Luftsicherheitsbehörde die Aufgaben der Sicherheit des Luftverkehrs wahrnimmt.

**Nr. 7.1:** Die Ablehnung der Befreiung oder Reduzierung von Schulungsverpflichtungen gemäß § 1 Abs. 4, § 3 Abs. 4 LuftSiSchulV stellt keinen wirtschaftlichen Vorteil für den Antragsteller dar und orientiert sich an der unteren Grenze der Rahmengebühr Nr. 7 (siehe auch 8.1 und 9.1).

**Nr. 8:** Die Ausstellung von Befähigungszeugnissen oder Zulassungen für Sicherheitspersonal erfolgt gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 Luftsicherheits-Schulungsverordnung ohne Abnahme einer formellen Prüfung durch die Luftsicherheitsbehörde. Durch den Verweis auf § 20 Abs. 2 Satz 1 Luftsicherheits-Schulungsverordnung in der Übergangsvorschrift des § 22 Abs. 1 Satz 2 Luftsicherheits-Schulungsverordnung wird der Gebührentatbestand auch bei der Ausstellung von Befähigungszeugnissen auf Grund der Übergangsvorschrift erfüllt. Gleichwohl muss bei Antragstellung geprüft werden, ob die Schulung vollständig und durch einen zugelassenen Ausbilder erfolgt ist. Dies kann teilweise länger dauern. Bei der Beantragung vieler Zeugnisse für gleichzeitig ausgebildetes Sicherheitspersonal wird der zeitliche Aufwand je Zeugnis regelmäßig so gering sein, dass die Gebühr am unteren zulässigen Rand liegt. Auch hier kann jedoch ein geringer Aufschlag für den Vorteil, das Personal künftig gemäß der Verordnung einsetzen zu können, einkalkuliert werden.

Kostengläubiger ist der Bund bzw. die Landesluftsicherheitsbehörde, je nachdem welche Luftsicherheitsbehörde die Aufgaben der Sicherheit des Luftverkehrs wahrnimmt.

**Nr. 9:** Regelmäßig werden Luftsicherheitskontrollkräfte vor Ausstellung eines Befähigungszeugnisses geprüft. Während der Übergangsfrist können jedoch entsprechende Zeugnisse ohne erneute Prüfung für solches Personal ausgestellt werden, das als Luftsicherheitsassistent geprüft wurde, aber nun (auch) als Luftsicherheitskontrollkraft im Einsatz ist. Obwohl dieser Gebührentatbestand regelmäßig für viele gleichzeitig auszustellende Zeugnisse erfüllt sein wird, liegt der Gebührenrahmen ebenso hoch wie bei Nr. 8, da neben der Schulungsbescheinigung im Rahmen des § 22 Abs. 2 Satz 2 Luftsicherheits-Schulungsverordnung zusätzlich die bisherige Prüfung des Personals überprüft werden muss und eine Entscheidung getroffen werden muss, ob auf die Prüfung verzichtet wird. Der Verzicht auf die Prüfung stellt zudem eine begünstigende Amtshandlung für den Antragsteller dar, so dass auch dieser Vorteil (vor allem die Einsparung der Prüfungsgebühr) neben dem zeitlichen Aufwand für das Behördenpersonal bei der Festlegung der Gebühr berücksichtigt wird.

Buchstabe b enthält notwendige Folgeänderungen zu Buchstabe a.

### **Zu Artikel 3 (Änderung der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung)**

Artikel 3 enthält Ergänzungen der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung) die aufgrund der Neuregelungen in Artikel 1 notwendig sind.

Durch die Einfügung der Frachtkontrollen und die dazugehörige Verweisung wird klargestellt, dass die Zuverlässigkeitsüberprüfung auch bei Luftsicherheitskontrollkräften für Frachtkontrollen bereits vor der Ausbildung durchzuführen ist.



**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**

**NKR-Nr. 235: Verordnung zur Einführung von Luftsicherheitsschulungen**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den o.g. Verordnungsentwurf auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit der Verordnung werden für die Wirtschaft 13 Informationspflichten eingeführt. Diese neuen Informationspflichten führen insgesamt zu einer einmaligen Belastung der Wirtschaft im ersten Jahr in Höhe von 1,51 Mio. Euro und danach zu einer jährlichen Belastung in Höhe von ca. 111.000 Euro.

Für die Verwaltung entsteht eine neue Informationspflicht. Die damit entstehenden Bürokratiekosten können derzeit nicht quantifiziert werden. Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben. Er bedauert jedoch, dass das Bundesministerium des Innern die Berechnungsgrundlagen für die entstehenden Bürokratiekosten, die das Ministerium dem Normenkontrollrat zur Verfügung gestellt hat, in der Verordnungsbegründung nicht vollständig offen legt.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Bachmaier  
Berichterstatter