

13.09.16**Empfehlungen
der Ausschüsse**

In - Fz - Vk

zu **Punkt ...** der 948. Sitzung des Bundesrates am 23. September 2016

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des LuftsicherheitsgesetzesDer **federführende Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**,der **Finanzausschuss (Fz)** undder **Verkehrsausschuss (Vk)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Vk 1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die Vorlage für das Erste Gesetz zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes.
- b) Die Länder haben schon seit 2014 mehrfach an den Bund appelliert, die im Lichte der Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EU) Nr. 185/2010 dringend erforderliche Novellierung des Luftsicherheitsgesetzes anzugehen und dabei zugleich die Rechtsgrundlagen für die Erhebung von Gebühren für neue Amtshandlungen, etwa für die nach Nummer 11.3. des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erforderliche Rezertifizierung von Luftsicherheitspersonal, zu schaffen.

- c) Der Bundesrat stellt fest, dass mit den vorliegenden Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes zwar die vom Bundesrat beklagten Regelungsdefizite auf der Ebene des Gesetzes beseitigt werden, jedoch die zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes zwingend gehörende Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung weiterhin aussteht. Dem Bund und den Ländern entgehen dadurch Gebühreneinnahmen in erheblicher Höhe.
- d) Aus Sicht des Bundesrates ist dies nicht länger hinnehmbar, zumal die in § 10a LuftSiG-E neu eingeführte behördliche Zulassung von Sicherheitskontrolltechnik aufwendige, vom EU-Recht nicht verlangte Testverfahren erfordert. Daher bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung baldmöglichst nachzuholen.

Fz 2. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Die Bundesregierung hat erneut einen Gesetzentwurf vorgelegt, der sich nur sehr oberflächlich mit den finanziellen Auswirkungen des Gesetzgebungsvorhabens auf die Länder auseinandersetzt. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung deshalb, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine detaillierte Abschätzung der voraussichtlichen Kosten für die Länder vorzulegen. Ungeachtet des Ergebnisses der Abfrage bei den Ländern hat die Bundesregierung hierzu eine eigene quantifizierte Kostenschätzung vorzunehmen. Auch der Nationale Normenkontrollrat macht diesbezüglich Einwände gegen die lückenhafte Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.
- b) Der Bundesrat weist aus Anlass des Gesetzgebungsvorhabens nochmals darauf hin, dass sich aus den von der Kommission am 4. April 2014 erlassenen Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften für die Flughafenbetreiber zahlreiche wirtschaftliche Herausforderungen ergeben, denen sie sich innerhalb des von der Kommission festgelegten Übergangszeitraums, in dem Betriebsbeihilfen zulässig sind, stellen müssen.

- c) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher erneut, zeitnah eine nationale Rahmenregelung zur Frage der öffentlichen Förderung von Flughäfen insgesamt und zu einer rechtssicheren Definition des Umfangs der hoheitlichen Aufgaben zu erarbeiten und insoweit die mit der Kommission dafür erforderlichen Abstimmungen kurzfristig abzuschließen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Mit dem Gesetzgebungsvorhaben werden Pflichten der Flughafenbetreiber für den Bereich der Luftsicherheit detailliert geregelt. Die finanziellen Folgen sind dabei aber nur sehr oberflächlich dargestellt. Laut Ausführungen in der Stellungnahme des Normenkontrollrates habe der Bund zwar bereits die Länder beteiligt, was zu keinen belastbaren Ergebnissen geführt habe. Zudem habe das Ressort die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand überwiegend qualitativ dargestellt und nur teilweise quantifiziert. Dies entbindet die Bundesregierung aber nicht davon, die mit dem Gesetzgebungsvorhaben verbundenen finanziellen Folgen detaillierter abzuschätzen und darzustellen. Eine transparente Darstellung der Folgekosten – insbesondere in Abgrenzung der durch EU-Verordnung oder aber durch nationale Gesetzgebung verursachten Kosten – erfolgt angabegemäß bisher gerade nicht.

Zu Buchstaben b und c:

Es soll aus Anlass des Gesetzgebungsvorhabens auf einen Gesichtspunkt hingewiesen werden, der aus der Sicht der Länder weiterhin einer Regelung durch den Bund bedarf.

Es ist eine nationale Rahmenregelung zur Frage der öffentlichen Förderung insgesamt und zu einer rechtssicheren Definition des Umfangs der hoheitlichen Aufgaben erforderlich. Zur Ausarbeitung solcher nationalen Regelungen hält die Kommission in Rz. 92 der Luftverkehrsleitlinien vom 4. April 2014 die Mitgliedstaaten ausdrücklich an.

In der Gegenäußerung der Bundesregierung (vgl. BT-Drucksache 18/6988) zur Stellungnahme des Bundesrates zeigt sich die Bundesregierung dem Erlass einer nationalen Rahmenregelung für die nähere Ausgestaltung der EU-Beihilfeleitlinien in Bezug auf Flughäfen mit durchschnittlich weniger als drei Millionen Passagieren im Jahr grundsätzlich aufgeschlossen. Auf diese Weise könnten generelle Regelungen für Investitions-, Betriebs- und Anlaufbeihilfen bei der Kommission angemeldet werden. Finanzierungsmaßnahmen zugunsten einzelner Flughäfen, die sich in diesem Rahmen bewegen, bedürften dann keiner individuellen Notifizierung bei der Kommission mehr.

Die Bundesregierung wies aber darauf hin, dass die Leitlinien – ungeachtet einer etwaigen nationalen Rahmenregelung – jedenfalls dann zwingend eine Einzelnotifizierung bei der Kommission fordern, wenn sich im Umkreis von 100 km oder 60 Minuten Fahrzeit ein anderer Flugplatz befindet. Die Kommission

habe bisher trotz mehrfacher Nachfrage seitens der Bundesregierung nicht näher definiert, welche Flugplätze für die Bestimmung des vorgenannten Einzugsbereiches relevant sind. Dabei sei entscheidend, ob auch Kleinstflughäfen, die ausschließlich für Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt genutzt werden, in die Betrachtung mit einzubeziehen sind.

Sei dies der Fall, so wären angesichts der Flugplatzdichte in der Bundesrepublik Deutschland ohnehin regelmäßig Einzelnotifizierungen bei der Kommission erforderlich. Eine Rahmenregelung hätte dann faktisch keinen tatsächlichen Anwendungsbereich und damit auch keinen Mehrwert für die Betroffenen. Vor diesem Hintergrund hielt die Bundesregierung es für notwendig, vor der Erarbeitung einer nationalen Rahmenregelung eine Einigung mit der Kommission über diese Frage zu erzielen.

Die Bundesregierung teilte mit, dass sich die Kommission trotz mehrfacher Aufforderung bislang hierzu nicht (verbindlich) positioniert habe, sie aber weiter mit ihr in Kontakt stehe.

Aus Sicht der Länder besteht weiterhin dringender Handlungsbedarf.

Vk 3. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc (§ 5 Absatz 2 Nummer 3 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc § 5 Absatz 2 Nummer 3 sind die Wörter "der Luftseite" durch die Wörter "des Sicherheitsbereichs" zu ersetzen.

Begründung:

Die Regelungen des § 5 Absatz 2 LuftSiG können entsprechend der Definitionen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit der Durchführungsverordnung 2015/1998 nicht auf die Luftseite, die nicht gleichzeitig mindestens als "Sicherheitsbereich" festgelegt ist, zutreffen. Das Verbot zum Mitführen verbotener Gegenstände entsprechend den Anlagen 1-A; 4-C und 5-B der Durchführungsverordnung 2015/1998 gilt nur in eingerichteten Sicherheitsbereichen von Flugplätzen.

Vk 4. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ddd₁ - neu - (§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist § 7 Absatz 1 Satz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Dreifachbuchstabe ddd ist am Ende der Nummer 3 das Komma durch das Wort "sowie" zu ersetzen.

b) Nach Dreifachbuchstabe ddd ist folgender Dreifachbuchstabe einzufügen:

"ddd₁) Nummer 4 wird gestrichen."

Begründung:

§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 LuftSiG sollte gestrichen werden, da eine Überprüfung der deutschen Lizenzinhaber nach dem deutschen LuftSiG keinen Sicherheitsgewinn bringt. Zudem verletzt die nur national bestehende Überprüfungspflicht für alle Piloten der einbezogenen Luftfahrzeuge spätestens seit der Einführung der europäischen Luftfahrerlizenz (EU-FCL) den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (jetzt erstmals in § 4 LuftSiG formuliert), da es sich nach hiesiger Auffassung um eine ungeeignete Maßnahme handelt, die nur bei Inhabern und Bewerbern einer bei deutschen Luftfahrtbehörden geführten Pilotenlizenz Wirkung entfalten kann. Da es aber möglich ist, die Lizenz in jedem Land der EU mit EU-weiter Gültigkeit zu erwerben und kein anderer EU-Staat die Piloten-Überprüfung in dieser weitgehenden Form kennt, kann die Überprüfung leicht umgangen werden.

Zudem hat die Kommission aus diesen Gründen und da es zu der nationalen Überprüfungspflicht keine Entsprechung in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 gibt, ein Vertragsverletzungsverfahren gegenüber der Bundesrepublik Deutschland angeregt. Das Vertragsverletzungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Vk 5. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe eee (§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe eee § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a sind die Wörter "eines Verkehrsflughafens" zu streichen.

Begründung:

Der Begriff "Verkehrsflughafen" ist eine luftrechtliche Definition (LuftVZO), die in den europäischen Luftsicherheitsvorschriften nicht verwendet wird. Daher würde deren Anwendung in diesem Zusammenhang zu einem Unterlaufen der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 führen, weil damit eine Einschränkung der Anwendung von § 7 LuftSiG nur auf die als Verkehrsflughafen genehmigten Flugplätze erfolgt. Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung im Sinne der Nummer 11.1.3. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 ist jedoch immer dann erforderlich, wenn für den unbegleiteten Zugang zu einem Sicherheitsbereich (Nummer 1.2.2. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 ein erforderlicher Flughafen- oder Flughafenbesatzungsausweis (Nummer 1.2.3. des Anhangs der Durchfüh-

rungsverordnung (EU) 2015/1998) ausgestellt werden soll. Die Festlegung beziehungsweise Definition von Sicherheitsbereichen ist unter Beachtung von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 keinesfalls ausschließlich auf nach nationalen luftrechtlichen Bestimmungen als – Verkehrsflughäfen – genehmigten Flugplätze beschränkt.

- In, Vk 6. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe e - neu - (§ 7 Absatz 9a - neu -, Absatz 9b - neu - LuftSiG),
Buchstabe f - neu - (§ 7 Absatz 11 Satz 1 LuftSiG),
Nummer 21 (§ 18 Absatz 1 Nummer 1a - neu - und 1b - neu -, Absatz 3 LuftSiG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Der Nummer 7 sind folgende Buchstaben anzufügen:

'e) Nach Absatz 9 werden folgende Absätze eingefügt:

"(9a) Zuverlässigkeitsüberprüfte Personen im Sinne des § 7 Absatz 1 sind verpflichtet, der zuständigen Luftsicherheitsbehörde innerhalb eines Monats Änderungen betreffend

1. ihren Namen,
2. ihren derzeitigen Wohnsitz,
3. ihren Arbeitgeber und
4. die Art ihrer Tätigkeit

mitzuteilen.

(9b) Arbeitgeber, die Personen für überprüfungspflichtige Tätigkeiten im Sinne des § 7 Absatz 1 einsetzen, sind verpflichtet, der zuständigen Luftsicherheitsbehörde innerhalb eines Monats Änderungen betreffend deren Tätigkeit mitzuteilen."

f) Absatz 11 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

"Die im Rahmen einer Zuverlässigkeitsprüfung gespeicherten personenbezogenen Daten sind zu löschen

1. von den Luftsicherheitsbehörden

a) bei positiver Bescheidung innerhalb von drei Jahren nach Ab-

- lauf der Gültigkeit der Zuverlässigkeitsüberprüfung,
- b) innerhalb von zwei Jahren im Falle der Ablehnung oder des Widerrufs der Zuverlässigkeit,
 - c) unverzüglich nach Rücknahme des Antrags durch den Betroffenen, sofern dieser noch nicht beschieden wurde;
2. von den nach den Absätzen 3 und 4 beteiligten Behörden und den nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 5 beteiligten Stellen
- a) 63 Monate nach der Anfrage durch die Luftsicherheitsbehörde oder
 - b) unmittelbar nach Mitteilung durch die Luftsicherheitsbehörde im Falle von Ablehnungen, Rücknahmen oder Widerrufen." '
- b) In Nummer 21 ist § 18 wie folgt zu ändern:
- aa) Nach Absatz 1 Nummer 1 sind folgende Nummern einzufügen:
 - "1a. entgegen § 7 Absatz 9a der Luftsicherheitsbehörde Änderungen nicht binnen eines Monats nach Eintritt der Änderung anzeigt,
 - 1b. entgegen § 7 Absatz 9b der Luftsicherheitsbehörde Änderungen nicht binnen eines Monats nach Eintritt der Änderung anzeigt,"
 - bb) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:
 - "(3) Die Ordnungswidrigkeit kann in Fällen des Absatzes 1 Nummer 1a und 1b mit einer Geldbuße mit bis zu 5 000 Euro geahndet werden. In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 3 kann eine Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 30 000 Euro und in den übrigen Fällen der Absätze 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro geahndet werden."

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Für die Luftsicherheitsbehörde ist es wichtig, über die aktuellen Angaben zu Namen, Wohnsitz und Tätigkeit zuverlässigkeitsüberprüfter Personen zu verfügen, da das System der fortlaufenden Überwachung im Rahmen der Nachberichtspflicht gemäß § 7 Absatz 9 LuftSiG nur so funktionieren kann und im Falle eines entsprechenden Bedarfs auch die ständige Erreichbarkeit der zuverlässigkeitsüberprüften Person durch die Luftsicherheitsbehörde erforderlich ist.

(Auskünfte aus den Melderegistern sind mit weiterem Aufwand für die Verwaltung verbunden und können zudem keinen Aufschluss über die Tätigkeit der zuverlässigkeitsüberprüften Person vermitteln.)

In Ergänzung zu den Meldepflichten zuverlässigkeitsüberprüfter Personen soll eine korrelierende Meldepflicht von Arbeitgebern eingeführt werden, deren Beschäftigte aus beruflichen Gründen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung benötigen.

Die bisherigen Löschfristen, die auf die Ausübung überprüfungspflichtiger Tätigkeiten durch den Betroffenen abstellen, haben sich in der Praxis als nicht durchführbar erwiesen:

Schon allein, weil die Luftsicherheitsbehörden zum Teil nicht über die Aufnahme oder Beendigung einer entsprechenden Tätigkeit informiert werden, kann die bislang in § 7 Absatz 11 Nummer 1 LuftSiG vorgesehene Löschung nicht erfolgen.

Auf dem Bescheid über die Feststellung der Zuverlässigkeit ist eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren ausgewiesen. Eine Löschung der Daten bei Beendigung der überprüfungspflichtigen Tätigkeit liegt nicht immer im Interesse der überprüften Person, die den Bescheid zum Beispiel für eine neue überprüfungspflichtige Tätigkeit weiterverwenden könnte.

Die ausgewiesene fünfjährige Gültigkeitsdauer kann zudem eine Missbrauchsgefahr begründen: Werden die Daten einer überprüften Person gelöscht, unterliegt sie nicht mehr der Nachberichterstattung gemäß § 7 Absatz 9 LuftSiG. Selbst wenn der ursprüngliche Bescheid über die Feststellung der Zuverlässigkeit aufgehoben würde, könnte diese Person die Aufhebung gegenüber einem neuen Arbeitgeber verheimlichen und den Anschein des ursprünglichen (aufgehobenen) Bescheids zur Aufnahme einer neuen sicherheitsrelevanten Tätigkeit weiterverwenden.

Die Löschfristen für die beteiligten Behörden in § 7 Absatz 11 Satz 1 Nummer 2 LuftSiG sind ebenfalls unzureichend geregelt, da die Luftsicherheitsbehörde die Behörden nicht über das Bescheidungsdatum (Start des Gültigkeitszeitraums der Zuverlässigkeit) informiert.

Schließlich sind nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Bescheide zur Feststellung der Zuverlässigkeit keine weiteren Nachberichterstattungen nach § 7 Absatz 9 LuftSiG mehr erforderlich. Die Daten werden bei der zuständigen Luftsicherheitsbehörde gemäß § 7 Absatz 11 Nummer 1 Buchstabe b LuftSiG jedoch erst drei Jahre nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Bescheids gelöscht, sodass diese Mitteilung an die beteiligten Behörden gemäß § 7 Absatz 11 Nummer 2 LuftSiG ebenfalls erst drei Jahre zu spät erfolgen würde.

Ein Automatismus durch definierte Fristen könnte den Arbeitsaufwand für alle Beteiligten erheblich erleichtern.

Alternativ sollen hier daher klar definierte Löschfristen eingeführt werden, die im Falle der Luftsicherheitsbehörde prinzipiell auf das Datum der Bescheidung, im Falle beteiligter Behörden und Stellen prinzipiell auf das Datum der Anfrage abstellen.

Zu Buchstabe b:

Da im Luftsicherheitsgesetz bislang keine Meldepflichten für zuverlässigkeitsüberprüfte Personen enthalten waren, konnte ein Unterlassen entsprechender Meldungen nicht als Ordnungswidrigkeit bestraft werden.

Zur Durchsetzung der neuen Meldepflichten für zuverlässigkeitsüberprüfte Personen soll nun ein entsprechender Ordnungswidrigkeitentatbestand geschaffen werden.

Zu Doppelbuchstabe aa:

Zur Durchsetzung der neuen Meldepflichten von Arbeitgebern, die Personen auf überprüfungspflichtigen Tätigkeiten im Sinne des § 7 Absatz 1 LuftSiG einsetzen, sollte hier ebenfalls ein entsprechender Ordnungswidrigkeitentatbestand geschaffen werden.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Verstöße gegen diese neu zu schaffenden Ordnungswidrigkeitentatbestände in § 18 Absatz 1 Nummer 1a und 1b LuftSiG sollten aufgrund der Verjährungsfristen mit bis zu 5 000 Euro Geldbuße geahndet werden können (vgl. § 31 OWiG).

Da die nicht gemeldeten Änderungen bei den Kontaktdaten oder der Art der durchgeführten Tätigkeiten in den meisten Fällen nur bei einem erneuten Antrag auf Zuverlässigkeitsüberprüfung offenbar werden, wäre es prinzipiell sinnvoll, eine möglichst lange Verjährungsfrist zu wählen.

Für eine Verjährungsfrist, die ebenso wie die Geltungsdauer des Bescheids fünf Jahre lang wäre, müsste indes eine Geldbuße von mindestens 15 000 Euro angedroht werden. Da dies unverhältnismäßig wäre, wird hier eine maximale Geldbuße von 5 000 Euro vorgeschlagen, so dass die Verjährungsfrist bei zwei Jahren liegt.

- Vk 7. Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee (§ 8 Absatz 1 Satz 6 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe ee zu streichen.

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 24 § 22 Absatz 1 sind die Wörter "§ 8 Absatz 1 Satz 6 und" zu streichen.

Begründung:

§ 8 LuftSiG regelt eine Aufgabenzuweisung an den Flugplatzbetreiber. Aufgaben der Überwachung durch die Luftsicherheitsbehörden sind an anderer Stelle geregelt, systematisch gehört diese Festlegung nicht in diesen Zusammenhang. Zudem ist die fünfjährige Überprüfungsfrist entbehrlich, da die stetige Überwachung des Luftsicherheitsprogrammes bereits ein Bestandteil der behördlichen Aufsichtspflicht ist.

Vk 8. Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe b (§ 8 Absatz 2 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe b § 8 Absatz 2 sind die Wörter "Für Flugplätze, die keine Verkehrsflughäfen sind, sowie für abgegrenzte Bereiche von Verkehrsflughäfen und sonstigen Flugplätzen" durch die Wörter "Für Flugplätze sowie für abgegrenzte Bereiche von Flugplätzen" zu ersetzen.

Begründung:

Bei dem Tatbestandsmerkmal "Verkehrsflughafen" handelt es sich um eine luftrechtliche Definition (LuftVZO), die in den europäischen Luftsicherheitsvorschriften nicht verwendet wird. Daher würde deren Anwendung in diesem Zusammenhang zu einem Unterlaufen der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 führen. Dieses ist demzufolge in "Flugplätze/n" zu ändern. Abweichungen beziehungsweise alternative Sicherheitsmaßnahmen nach Artikel 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit Verordnung (EG) Nr. 1254/2009 werden an keiner Stelle der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 von der Art der auf Grundlage nationaler – hier deutscher – luftrechtlicher Grundlagen erteilten Genehmigungen abhängig gemacht, sondern vielmehr von Art und Umfang des tatsächlichen Flugverkehrs beziehungsweise Flugbetriebs.

Vk 9. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a bis c, d - neu - bis g - neu - (§ 10 Satz 1, 2, 2a - neu -, Satz 3, 3a - neu -, Satz 4 und 6 LuftSiG)

In Artikel 1 ist Nummer 11 wie folgt zu fassen:

'11. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter "zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen" durch die Wörter "zur Luftseite sowie zum Zugang zum Sicherheitsbereich beziehungsweise zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereiches" ersetzt.

- b) In Satz 2 werden nach den Wörtern "dem Betroffenen" die Wörter "bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen im Sinne von Nummer 1.2.2.1, 1.2.3.1 sowie 11.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998" eingefügt und das Wort "Zugangsberechtigung" durch die Wörter "Berechtigung für den unbegleiteten Zugang" ersetzt.
- c) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

"Die Genehmigung zum Zugang ausschließlich zur Luftseite kann erteilt werden, wenn der Unternehmer die Voraussetzungen nach Anhang Nr. 1.2.1.1. der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 in einem festgelegten Verfahren festgestellt hat."
- d) In Satz 3 werden die Wörter "in den nicht allgemein zugänglichen Bereichen" durch die Wörter "in den Sicherheitsbereichen" ersetzt.
- e) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

"Die Genehmigung zum Zugang zur Luftseite ist mitzuführen und auf Verlangen vorzulegen."
- f) In Satz 4 werden nach dem Wort "Ausweis" die Wörter "beziehungsweise die Genehmigung" eingefügt.
- g) In Satz 6 werden die Wörter "zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen" durch die Wörter "oder die Verschaffung des Zugangs zur Luftseite sowie zu den Sicherheitsbereichen" ersetzt.'

Begründung:

Da für den Zugang zur Luftseite, die nicht gleichzeitig Sicherheitsbereich ist, weder nach EU-Recht noch nach nationalem Recht eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erforderlich ist, ist § 10 LuftSiG-E nicht schlüssig und bedarf daher einer klarstellenden Korrektur. Ebenfalls verlangt das EU-Recht, dass ein Ausweis nur im Sicherheitsbereich sichtbar getragen werden muss. Auf der Luftseite ist lediglich eine Genehmigung mitzuführen.

Vk 10. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§11 Absatz 1 Satzteil nach Nummer 4 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 11 Absatz 1 Satzteil nach Nummer 4 die Wörter "der Luftseite" durch die Wörter "des Sicherheitsbereichs" zu ersetzen.

Begründung:

Die Definitionen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit der Durchführungsverordnung 2015/1998 bezüglich des Verbots zum Mitführen von verbotenen Gegenständen entsprechend der Anlagen 1-A; 4-C und 5-B der Durchführungsverordnung 2015/1998 gelten nur für Sicherheitsbereiche.

Vk 11. Zu Artikel 1 Nummer 21 (§ 18 Absatz 1 Nummer 9 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 21 ist § 18 Absatz 1 Nummer 9 zu streichen.

Begründung:

Die Streichung des Tatbestands des Führens eines verbotenen Gegenstandes auf der Luftseite erfolgt, da es laut den europäischen Vorschriften nur verboten ist, verbotene Gegenstände in Sicherheitsbereiche zu verbringen.