

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Inneres und Heimat

Ausschussdrucksache

19(4)438 A

Stellungnahme

Ltd. MinR Uwe Büchner

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, München

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich über die Gelegenheit, das Thema Zuverlässigkeitsüberprüfung aus der Sicht eines bayerischen Luftsicherheitsverantwortlichen mit Ihnen erörtern zu können.

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Luftsicherheitsgesetz – kurz ZÜP genannt – ist neben der Passagier- und Gepäckkontrolle (§ 5 Luftsicherheitsgesetz), den Eigensicherungspflichten der Flughäfen (§ 8 Luftsicherheitsgesetz) sowie den Eigensicherungspflichten der Luftverkehrsgesellschaften (§ 9 Luftsicherheitsgesetz) die vierte tragende Säule der Luftsicherheitsarchitektur in Deutschland. Mit Ausnahme der Eigensicherungspflicht bei Luftverkehrsgesellschaften hat Bayern in jedem der genannten Bereiche Zuständigkeiten und vollzieht diese Aufgaben mit unserem Ministerium sowie -im nachgeordneten Bereich- mit zwei Luftämtern, die bei den Bezirksregierungen angesiedelt sind. Auf der Basis dieses Gesamtüberblickes lässt sich feststellen, dass in Deutschland das Thema ZÜP bereits heute hervorragend geregelt ist und akribisch vollzogen wird.

Der **Gesamtbestand** an Personen in der Zuverlässigkeitsüberprüfung in Bayern umfasst rd. 140.000 Antragsteller. **Im Jahr 2019** wurden ca. 27.000 Neu- und Wiederholungsüberprüfungen von den beiden Luftämtern abgewickelt. Hierfür sind dort insgesamt 10,5 Mitarbeiter bzw. Vollzeitäquivalente eingesetzt. Die **durchschnittliche Bearbeitungszeit** eines Zuverlässigkeitsüberprüfungsantrags ohne Erkenntnisse beim Betroffenen liegt bei ca. 7 Tagen.

Die ZÜP, insbesondere von Flughafenmitarbeitern, gewinnt gegenwärtig an Bedeutung, da Terroristen verstärkt versuchen, durch Rekrutierung von sogenannten **Innentätern** die in der Vergangenheit immer weiter verschärften Passagier- und Gepäckkontrollen zu umgehen. So waren z.B. bei dem Anschlag auf Daallo Airlines Flug 159 im Februar 2016 in Mogadischu und vermutlich auch beim katastrophalen Anschlag auf den Metrojet-Flug 9268 über der Sinai-Halbinsel im Oktober 2015 Flughafenbeschäftigte als Innentäter beteiligt. Diese Terroranschläge und weitere nachrichtendienstliche Erkenntnisse nach den Anschlägen auf Charlie Hebdo in Frankreich alarmierten die europäischen und amerikanischen Luftsicherheitsbehörden im Hinblick auf das Thema der sog. „background-checks“. Dies führte im letzten Jahr zu einer **verstärkten Beachtung und Regulierung durch die Europäische Kommission**.

Deutschland war durch diese Rechtsänderung kaum betroffen, da wir bereits über ein sehr robustes, funktionierendes System der ZÜP verfügen.

Aber auch was schon gut ist, kann noch besser werden!

Darauf zielt der vorliegende Gesetzentwurf ab. Neben einer noch lückenloseren Informationsbeschaffung durch **Beteiligung der Bundespolizei und des Zollkriminalamtes** am Verfahren sowie der **Auswertung des Erziehungsregisters und des zentralen staatsanwaltlichen Verfahrensregisters** ist die wichtigste angestrebte Neuerung die **Einführung eines eigenen Luftsicherheitsregisters**.

Derzeit ist die **Anerkennung** einer von einer anderen Behörde festgestellten ZÜP ein bürokratisch ausufernder Akt. Lediglich auf die schriftliche ZÜP-Bescheinigung zu vertrauen, die der Betroffene in Händen hält, wäre wegen des Fälschungsrisikos zu kurz gesprungen. Außerdem können sich seit Ausstellung der Bescheinigung Änderungen ergeben haben. In der Vollzugspraxis wird daher **jeder Einzelfall** zwischen den beteiligten Behörden abgeklärt. Darüber hinaus droht auch die Nachberichtspflicht in diesen Fällen leer zu laufen, da im bisherigen System so etwas wie eine „Umzugsmitteilung“ nicht existiert. Ein Register böte nun eine ideale Austauschplattform für derartige, nur verfahrensmäßige, Informationen.

Immer wieder diskutiert wird die Zuverlässigkeitsüberprüfung von Privatpiloten und Flugschülern auf motorisierten Luftfahrzeugen.

Richtig ist einerseits, dass die **physikalische Aufprallenergie** dort verwendeter Luftfahrzeuge und die regelmäßig mitgeführte Treibstoffmenge nicht geeignet sind, größere Schäden an Gebäuden zu verursachen. Zutreffend ist weiterhin, dass -soweit bekannt- in der Europäischen Union **lediglich Deutschland eine ZÜP** dieses Personenkreises vornimmt. Die EU-Kommission hatte im Zuge der Änderung der Vorschriften zur Verschärfung der background-checks zwar zunächst eine Einbeziehung von Piloten in den Entwurfstext aufgenommen, diesen Vorschlag jedoch wegen des anfänglichen Widerstandes der meisten Mitgliedstaaten gegen den Gesamtvorschlag wieder aufgegeben. Ob dieser Aspekt zu einem späteren Zeitpunkt erneut zur Debatte gestellt werden wird, ist ungewiss.

Bayern ist jedoch von der **materiellen Sinnhaftigkeit** der -auch von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungs- und Bundesverfassungsgerichtes bestätigten- Überprüfung dieses Personenkreises überzeugt.

Bereits vor Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes hat Bayern gestützt auf § 4 des Luftverkehrsgesetzes die Zuverlässigkeit von Piloten und Flugschülern überprüft. Dabei konnten einige Teilnehmer an der **organisierten Kriminalität** in Form von Drogen- oder Menschenhandel oder Geldwäsche buchstäblich „aus dem Verkehr gezogen“ werden. Sehr häufig war

darüber hinaus festzustellen, dass Betroffene wegen Trunkenheits- und anderen Suchtdelikten zwar über keine Fahrerlaubnis mehr verfügten, jedoch weiterhin als Pilot am Luftverkehr teilnehmen wollten, was durch die Prüfung verhindert werden konnte.

Vor allem steht jedoch fest, dass die **Attentäter des 11.09.2001** das Fliegen (neben intensivem Training an Flugsimulatoren) in einer **Flugschule in Florida erlernten**.

Hingegen vermutlich nur in Sicherheitskreisen bekannt ist ein geplanter Anschlag mittels sprengstoffbeladenem Kleinflugzeug auf das Atatürk Denkmal in Ankara, der im Oktober 1998 am Wetter scheiterte. Neben der Bedrohung durch Drohnen (mit und ohne zusätzliche Beladung mit Sprengstoff) ist ein derartiges Anschlagsszenario mittels **Kleinflugzeug auf eine ungeschützte Menschenmenge** z.B. in einem Stadion, auf einem Volksfest oder Weihnachtsmarkt oder auch auf ein zum Startlauf bereitstehendes vollgetanktes Verkehrsflugzeug unter Ausnutzung der Angriffsmöglichkeit aus der dritten Dimension ein nicht zu unterschätzendes Risiko.

Kleinflugplätze sind allgemein nur schwer absicherbar. Ein besonderes Augenmerk stattdessen auf die am Luftverkehr teilnehmenden Piloten zu richten, bietet zwar keine lückenlose Sicherheit, wie der Amokflug eines Motorseglers über Frankfurt 2003 und der Suizid eines Ultraleichtpiloten hier in unmittelbarer Nähe vor dem Reichstag 2005 zeigten. Die Bevölkerung erwartet jedoch im Bereich der Terrorabwehr, dass **alle Möglichkeiten einer Anschlagsschlagsvereitelung konsequent genutzt** werden. Diesem Anspruch sollten wir mit unserer Arbeit gerecht werden!

Haben Sie vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!