

Entwurf einer Verordnung

des Bundesministeriums des Innern (Stand: 16.5.2007)

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) zum Erlass eines Schulungsprogramms verpflichtet. 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 für Bund und Länder 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 €, davon entfallen auf den Bund im Bereich der Bundespolizei 727.000 € und im Bereich des Luftfahrt-Bundesamtes 114.000 €.

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 Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

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) Bedienstete oder Beliehene der Luftsicherheitsbehörden, die Aufgaben der Luftsicherheit wahrnehmen, sowie Vollzugsbeamte an den für Flugplätze zuständigen Dienststellen von Bundespolizei, Polizei und Zoll sind nicht nach dieser Verordnung zu schulen.

(3) Im Sinne dieser Verordnung sind

1. Sicherheitspersonal alle Personen, die mit der Wahrnehmung von Sicherungsmaßnahmen nach § 8 oder § 9 des Luftsicherheitsgesetzes betraut sind. 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 Überprüfungen 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 § 10 Luftsicherheitsgesetz berechtigten 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) Das als Führungskraft für die Umsetzung, Durchführung und Überwachung von Luftsicherheitsmaßnahmen verantwortliche Sicherheitspersonal der Flugplatzbetreiber und der Luftfahrtunternehmen kann auf Antrag des Arbeitgebers von der zuständigen Luftsicherheitsbehörde von der Schulungsverpflichtung freigestellt werden, sofern 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.

(5) Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen bleiben auch dann für die Umsetzung und Ausführung der Schulungsmaßnahmen verantwortlich, wenn sie dies 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 werden. Die Zulassung kann auf einzelne Themengebiete der Ausbildung beschränkt werden. Sie gilt auch im Zuständigkeitsbereich anderer Luftsicherheitsbehörden.

(3) Zugelassene Ausbilder müssen ab ihrer Zulassung jährlich eine mindestens vierstündige Fortbildungsunterweisung im Bereich der Luftsicherheit und der neuesten sicherheitsbezogenen Entwicklungen besuchen. Stellt die zuständige Luftsicherheitsbehörde bei geschultem Personal Mängel in der Ausbildung fest, die der Ausbilder zu vertreten hat, kann sie die Dauer der Fortbildungsunterweisung des Ausbilders um bis zu zwölf Stunden verlängern. Die Fortbildungsunterweisung wird von Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen unter Mitwirkung der jeweiligen Führungskräfte (§ 1 Abs. 4) und unter Beteiligung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde durchgeführt. 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 erneute Zulassung nach Absatz 2 beantragt, darf die erneute Zulassung nur erteilt werden, wenn eine Fortbildungsunterweisung nach Absatz 3 Satz 1 innerhalb der letzten zwölf Monate nachgewiesen wird.

§ 3 Schulungsmaßnahmen 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 Dauer der Schulung darf 34 Unterrichtsstunden nicht unterschreiten.

(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 haben eine Dauer von mindestens drei Stunden. Für Sicherheitspersonal, das innerhalb von fünf Jahren seit der Schulung oder seit der letzten Auffrischungsschulung keine Auffrischungsschulung erhalten hat, entfällt die Wirksamkeit des erteilten Befähigungszeugnisses.

(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 in

1. den Rechtsgrundlagen der Luftsicherheit,
2. dem Waffen- und Sprengstoffrecht,

3. der Vertiefung von Kontrollabläufen,
4. der Auswertung von Röntgenbildern und
5. der Durchführung von Kontrollen einschließlich Abläufe und Zuständigkeiten in einer Kontrollstelle, insbesondere bei Feststellung von verbotenen Gegenständen (theoretischer und praktischer Teil).

Die Dauer der Schulung darf für Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen 140 Unterrichtsstunden nicht überschreiten. Für Luftsicherheitskontrollkräfte, die nur eingesetzt werden, um ohne Durchleuchtungsanlagen Personen und Fahrzeuge zu kontrollieren (Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen) darf sie eine Dauer von 80 Unterrichtsstunden nicht überschreiten, wobei die Schulung nach Satz 1 Nr. 4 entfallen kann. Für Luftsicherheitskontrollkräfte, die nur eingesetzt werden, um Warenpakete, Fracht oder Post, auch mit Durchleuchtungsanlagen, zu kontrollieren (Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen) darf die Schulung eine Dauer von 100 Unterrichtsstunden nicht überschreiten.

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

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

erworben hat oder Personal, das bereits vergleichbare praktische Erfahrungen im Bereich des Luftverkehrs und der Luftsicherheit besitzt, kann eine Kurzschulung mit einer Dauer von mindestens acht Unterrichtsstunden erhalten. Die Kurzschulung muss das Personal für 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 Themenfeldern und berücksichtigt örtliche sowie einsatzspezifische Verhältnisse. Besondere Schwerpunkte liegen in der Vermittlung aktueller Verfahrensweisen am Arbeitsplatz, dem Auffinden verbotener Gegenstände und dem 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.
- Für Luftsicherheitskontrollkräfte, die die Mindestdauer der vorgeschriebenen Fortbildung von zwei Jahren nicht erfüllen, entfällt die Wirksamkeit des erteilten Befähigungszeugnisses.

§ 4 Zusatzschulungsmaßnahmen 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.

(2) Die in § 3 Absatz 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 Absatz 5 Satz 5 gilt entsprechend. Entfällt die Wirksamkeit eines erteilten Befähigungszeugnisses, richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt des verbleibenden Befähigungszeugnisses nach § 3 Absatz 5.

§ 5 Zusatzschulungsmaßnahmen 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
 - 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, sowie
 - d) eine praktische Einweisung an einer Kontrollstelle vorgenommen werden.
2. Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen qualifiziert werden, indem
 - 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, sowie
 - d) eine praktische Einweisung an einer Kontrollstelle für Fracht und Post vorgenommen werden.

(2) Die in § 3 Absatz 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 Absatz 5 Satz 5 gilt entsprechend. Entfällt die Wirksamkeit eines erteilten Befähigungszeugnisses, richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt des verbleibenden Befähigungszeugnisses nach § 3 Absatz 5.

§ 6 Zusatzschulungsmaßnahmen 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

- a) die Grundlagen für Kontrollabläufe im Hinblick auf Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen,
 - b) die Durchführung von Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen
 - c) die Auswertung von Röntgenbildern mitgeführter Gegenstände geschult, sowie
 - d) eine praktische Einweisung an einer Kontrollstelle vorgenommen werden.
2. Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen qualifiziert werden, indem
- a) die Grundlagen für Kontrollabläufe im Hinblick auf Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen,
 - b) die Durchführung von Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen geschult, sowie
 - d) eine praktische Einweisung an einer Kontrollstelle vorgenommen werden.
- (2) Die in § 3 Absatz 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 Absatz 5 Satz 5 gilt entsprechend. Entfällt die Wirksamkeit eines erteilten Befähigungszeugnisses, richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt des verbleibenden Befähigungszeugnisses nach § 3 Absatz 5.

§ 7 Zusatzschulungsmaßnahmen 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
 - a) die Grundlagen für Kontrollabläufe im Hinblick auf Personen- und Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen und
 - b) die Durchführung von Kfz-Kontrollen sowie Plausibilitätsprüfungen geschult, sowie
 - c) eine praktische Einweisung für Kfz-Kontrollen und Plausibilitätsprüfungen vorgenommen werden.
 - 2. Luftsicherheitskontrollkraft für Frachtkontrollen qualifiziert werden, indem die Auswertung von Röntgenbildern im Bereich von Fracht und Post geschult wird.
- (2) Die für Luftsicherheitsassistenten durch das Bundesministerium des Innern 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 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 Absatz 5 Satz 5 gilt entsprechend. Entfällt die Wirksamkeit des erteilten Befähigungszeugnisses richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt der Qualifikation als Luftsicherheitsassistent nach den Vorgaben des Bundesministeriums des

Innern. Entfällt die Qualifikation als Luftsicherheitsassistent, richtet sich die notwendige Fortbildung für den Erhalt des Befähigungszeugnisses nach § 3 Absatz 5.

§ 8 Schulungsmaßnahmen für sonstiges Personal

(1) Die Dauer der Schulung des sonstigen Personals darf drei Stunden für den theoretischen Teil nicht unterschreiten. Die praktische Einweisung hat eine Dauer von mindestens einer Stunde und erfolgt durch betriebs- oder stationsleitendes Personal 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. Schulung und Einweisung können 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 einer berechtigten 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 einer berechtigten Person von einem Flugplatzbetreiber erhält, sind Luftfahrtunternehmen zur Schulung und Einweisung des für sie oder 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.

(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 gemäß §§ 10 bis 19 geprüft. Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen zeigen nach einer länger als sechs Monate dauernden Unterbrechung der ausgeübten Tätigkeit als Luftsicherheitskontrollkraft die erneute Beschäftigung der jeweiligen Person bei der zuständigen Luftsicherheitsbehörde an. Die zuständige Luftsicherheitsbehörde kann eine erneute Prüfung verlangen.

(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 reduziert.

§ 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

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 durchzuführen.

§ 11 Prüfungsausschuss

(1) Die Luftsicherheitsbehörde bildet einen Prüfungsausschuss, dem mindestens zwei Prüfer unter Benennung eines Vorsitzenden angehören müssen. Der Prüfungsvorsitzende entscheidet im Einzelfall auch, ob Beobachter zur Prüfung zugelassen werden.

(2) Die Prüfer müssen gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 qualifiziert sein. Eine Zulassung gemäß § 2 Abs. 2 ist entbehrlich.

§ 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. 3 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 reduziert 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 Prüfungsteilnehmer.

§ 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 muss innerhalb einer Woche nach dem theoretischen Teil der Prüfung beendet sein.

(2) Der theoretische Teil der Prüfung besteht aus 30 schriftlich zu beantwortenden Fragen. Die Fragen werden aus dem der Luftsicherheitsbehörde und dem Prüfungsausschuss vorliegenden nationalen Fragenkatalog ausgewählt. 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 zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung stehende Zeit 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 der Bundesministerien des Innern und 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 muss innerhalb einer Woche nach dem theoretischen Teil der Prüfung beendet sein.

(2) Der theoretische Teil der Prüfung besteht aus 18 schriftlich zu beantwortenden Fragen. Die Fragen werden aus dem der Luftsicherheitsbehörde und dem Prüfungsausschuss vorliegenden nationalen Fragenkatalog ausgewählt. 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 zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung stehende Zeit 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 der Bundesministerien des Innern und 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 schriftlich zu beantwortenden Fragen. Die Fragen werden aus dem der Luftsicherheitsbehörde und dem Prüfungsausschuss vorliegenden nationalen Fragenkatalog ausgewählt. Der Prüfungsausschuss 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 zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung stehende Zeit 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 der Bundesministerien des Innern und 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 vom Hundert der zu erreichenden Punktzahl erzielt werden.
- (3) Die praktischen Prüfungsteile werden bestanden, wenn
 1. bei der Auswertung von Röntgenbildern höchstens ein 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 vom Hundert aller abgebildeten verbotenen 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 Vorsitzende.

§ 18 Täuschung, sonstige Verstöße

Der Vorsitzende kann bei Prüflingen, die die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfung in erheblichem Maße gestört oder sich eines Täuschungsversuches schuldig gemacht haben, die gesamte Prüfung für nicht bestanden erklären. Eine solche Entscheidung ist nur bis zum Abschluss der gesamten Prüfung zulässig.

§ 19 Wiederholung der Prüfung

(1) Die Prüfung kann nach erneuter Schulung beliebig oft wiederholt werden. Wird ein Prüfungsteil erstmalig nicht bestanden, so kann dieser einmal innerhalb eines halben Jahres 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 bei der erneuten Anmeldung zum praktischen Prüfungsteil vorzulegen ist.

§ 20 Schulungsbescheinigungen, Befähigungszeugnisse

(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 auszustellen.

(2) Auf Antrag des Arbeitgebers stellt die zuständige Luftsicherheitsbehörde auf der Grundlage der vorgelegten Schulungsbescheinigung für Sicherheitspersonal ein Befähigungszeugnis aus, sofern die Schulung erfolgreich war. Für Luftsicherheitskontrollkräfte stellt die zuständige Luftsicherheitsbehörde ein Befähigungszeugnis nach bestandener Prüfung aus. Das Befähigungszeugnis gilt auch im Zuständigkeitsbereich anderer Luftsicherheitsbehörden.

(3) Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen dürfen als Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräfte nur Personen einsetzen, die ein Befähigungszeugnis für die von ihnen wahrgenommene Tätigkeit besitzen. Verlangt die zuständige Luftsicherheitsbehörde gemäß § 9 Abs. 3 Satz 3 eine erneute Prüfung, entfällt die Wirksamkeit des erteilten Befähigungszeugnisses.

(4) Die zuständige Luftsicherheitsbehörde kann in Fällen unvorhersehbarer und nicht anders abwendbarer Personalengpässe den Einsatz von Luftsicherheitsassistenten als Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen für die Dauer von 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 Auszubildenden 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. Die erstellten Formulare sind zu verwenden.

§ 22 Übergangsvorschriften

(1) Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräfte, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits Aufgaben nach den §§ 8 und 9 des Luftsicherheitsgesetzes wahrnehmen, und sonstiges Personal, das zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Flugplatzes hat, ist im Zeitraum eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung erstmalig zu schulen.

(2) Die zuständige Luftsicherheitsbehörde kann diese Frist für sonstiges Personal auf Antrag des Flughafenbetreibers oder des Luftfahrtunternehmens einmalig um ein Jahr verlängern. Der Antrag ist unter Nennung der Anzahl des noch nicht geschulten sonstigen Personals zu begründen.

(3) 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 nach § 20 Abs. 2 Satz 1 aus. Die Auf-

frischungsschulung 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.

(4) 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 der Einsatz 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.

(5) 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 ihren Wohnsitz örtlich 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 ... 2007 (BGBl. I S. ...) 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 10“ ersetzt.
- b) In Nummer 2 wird die Angabe „6 und 9“ durch die Angabe „12 und 15“ ersetzt.
- c) In Nummer 4 wird die Angabe „Nummer 5“ durch die Angabe „Nummer 11“ ersetzt.
- d) In Nummer 5 wird die Angabe „7 und 8“ durch die Angabe „13 und 14“ 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 „13 und 14“ 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 oder Zulassung nach Kapitel 12.2 Nr. 3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002	
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	150 €

	praktischen Teiles der Prüfung oder Ablegung nur des praktischen Teiles der Prüfung	
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.	Entscheidung über die Befreiung oder Reduzierung von Schulungsverpflichtungen (§ 1 Abs. 4, § 3 Abs. 4 LuftSiSchulV) je Person	50 – 200 €
8.	Entscheidung über die Ausstellung von Befähigungszeugnissen für Sicherheitspersonal (§ 20 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 3 Satz 2 LuftSiSchulV) je Zeugnis	20 – 40 €
9.	Entscheidung über die Ausstellung von Befähigungszeugnissen für Luftsicherheitskontrollkräfte ohne Abnahme einer Prüfung (§ 22 Abs. 4 Satz 2 LuftSiSchulV) je Zeugnis	20 – 40 €
10.	Entscheidung über die Erteilung einer einmaligen Fristverlängerung für die Schulung des sonstigen Personals (§ 22 Abs. 2 LuftSiSchulV) je zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht geschulter Person, die Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Flugplatzes oder zu überlassenen nicht allgemein zugänglichen Bereichen ohne Begleitung einer berechtigten Person hat	10 €

b) Die bisherigen Nummern 5 bis 10 werden die Nummern 11 bis 16.

Artikel 3

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.

Für die Schulung des Personals werden Ausbilder eingesetzt, die intensive 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 sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten Einzelpreis erhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil an den jeweiligen Preisindizes) jedoch 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.

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 die Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen in die Pflicht, Schulungen durchzuführen. Die Luftsicherheits-Schulungsverordnung gilt damit unmittelbar nur für diese Unternehmen. Alle weiteren Unter-

nehmen, wie etwa Reinigungsunternehmen, Lieferanten für Reinigungsartikel, Bordverpflegung oder Versorgungsgüter und sonstige Unternehmen werden, soweit ihre Mitarbeiter Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Flugplatzes benötigen, mittelbar etwa über die Schulungsverpflichtung der Flugplatzbetreiber betroffen. Da der Flugplatzbetreiber sicherstellen muss, dass auch sonstiges Personal mit Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen geschult wurde, kann er z.B. durch eine entsprechende Regelung in seiner Ausweisordnung alle Bewerber um einen Flughafenausweis zu einer vorherigen Schulung verpflichten und damit seine eigene gesetzliche Pflicht erfüllen.

Insbesondere bei den Luftfahrtunternehmen kommt es nicht darauf an, welcher weiteren Unternehmen sie sich für die Erreichung ihres Unternehmenszwecks bedienen. 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 ihren Schulungsaufwand für sonstige Unternehmen von diesen erstatten lassen. Die Einschränkung des § 8 Abs. 3 Satz 2 LuftSiG hindert die Flugplatzbetreiber nicht daran, ihre Selbstkosten umzulegen, da diese Vorschrift lediglich die Kostentragung im Verhältnis zwischen Flugplatzbetreiber und Luftsicherheitsbehörde betrifft. 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 §§ 8 und 9 des Luftsicherheitsgesetzes verwendeten Begriffe Sicherungsmaßnahmen wahrnimmt. Falls Personal Sicherheitsaufgaben nur als unwesentliche Nebentätigkeit bei Gelegenheit sonstiger Arbeiten mit erfüllt (z.B. Luftfahrzeugdurchsuchung bei Vorbereitung auf den nächsten Flug durch die Bordbesatzung oder Gepäckbeaufsichtigung durch Lader) 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 Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, aber trotzdem noch nicht als Sicherheitspersonal geschult werden müssen, 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 des Luftsicherheitsgesetzes. 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, die für die Kontrollen von Personal, mitgeführten Gegenständen, Waren, Fracht und Post eingesetzt werden, 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 erfüllen. 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 Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen haben, ohne dabei von einer gemäß § 10 Luftsicherheitsgesetz berechtigten Person begleitet zu werden. Die Berechtigung dieser Begleitperson muss einerseits den Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen als auch die Berechtigung zur Mitnahme einer weiteren Person umfassen. 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 zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen hat jeder Inhaber eines entsprechenden Flughafenausweises, oder im Falle von überlassenen Bereichen jeder Inhaber eines entsprechenden Firmenausweises. Auf die Häufigkeit des tatsächlichen Betretens kommt es nicht an. 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 überflüssig ist und bei denen funktionsbedingt auch eine eigenständige Fortbildung gewährleistet ist.

Absatz 5 stellt klar, dass die Schulungsverpflichteten sich zur Erfüllung ihrer Pflicht zwar weiteren Unternehmen bedienen, die Pflicht aber nicht übertragen können. Entschließt sich ein Flughafenbetreiber oder Luftfahrtunternehmen dazu, ein Unternehmen mit der Schulung zu beauftragen, so werden die Ausbilder dieses Unternehmens im Zulassungsprozess wie Angehörige 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 mit eigenem 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. Es wird eine Verknüpfung mit der Nachfrage erreicht, da ein gewichtiges öffentliches Interesse daran besteht, dass Kenntnisse über sicherheitsbezogene Entwicklungen nicht losgelöst vom wirklichen Bedarf verbreitet werden. Ausbilder für Sicherheitspersonal oder Luftsicherheitskontrollkräfte sind regelmäßig auf bestimmte Themengebiete der Ausbildung spezialisiert. Um ihnen trotzdem eine Zulassung erteilen zu können, kann die Zulassung entsprechend beschränkt werden. Die Zulassungen besitzen bundesweite Geltung.

Absatz 3 konkretisiert die Vorgabe des Kapitels 12.2 Nr. 1 Buchstabe b des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002. 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. Diese Maßnahme 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 deren funktionsbedingter eigenständiger Fortbildung ein weiteres Element der Aktualisierung ihres Wissens dar. Für den Fortbildungsnachweis der Ausbilder ist kein Vordruck vorgesehen.

Absatz 4 ermöglicht der Luftsicherheitsbehörde die Sanktion fehlender Fortbildung von Ausbildern. In der Regel ist die Zulassung zu entziehen, wenn die Fortbildung durch den Ausbilder nicht rechtzeitig gegenüber der Luftsicherheitsbehörde nachgewiesen wird. 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 innerhalb von 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 vergangenen Zulassung und der Fortbildungsnachweise über die Neuzulassung entscheiden kann, sofern ihr keine Hinweise auf mangelnde Erfahrung oder Befähigung des Ausbilders vorliegen.

Zu § 3 (Schulungsmaßnahmen für Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräfte)

Absatz 1 enthält die Verpflichtung zur Basisschulung, die für jegliches 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 § 5 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 neue Sensibilisierung geht. Für die betroffenen Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen wird die Auffrischungsschulung damit erleichtert, da sowieso notwendige Schulungen für sonstiges Personal hierfür genutzt werden können. Auch der Zeitansatz ist mit drei Zeitstunden identisch. Durch den Entfall der Wirksamkeit des Befähigungszeugnisses, 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 Kategorien 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 Spezialaufgaben auf eine bestimmte Art von Kontrollen, 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 im Rahmen 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.

Absatz 4 hilft unnötige Schulungen erfahrenen Personals zu vermeiden; er gilt sowohl für Sicherheitspersonal als auch für Luftsicherheitskontrollkräfte. Die gemäß Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erforderlichen Kenntnisse 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 beantragten Einzelfall prüfen. Exemplarisch werden hier derzeitige ICAO-Kurse genannt, die die erforderlichen Kenntnisse 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 Fallgestaltung davon ausgegangen werden, dass zumindest viele Schulungsinhalte bereits bekannt sind.

In den genannten Ausnahmefällen ist eine abgekürzte mindestens achtstündige Schulung ausreichend, um theoretische Grundlagen wieder ins Gedächtnis zu rufen, auf die deutsche Rechtslage und gegebenenfalls auf Bereiche einzugehen, die bisher nicht im Zentrum der jeweiligen Tätigkeit oder Ausbildung der Person standen. So ist es 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 Kenntnisse der Luftsicherheit anzusprechen. Anhand der Erfahrungen, Kenntnisse und des beabsichtigten Einsatzbereiches legt die Luftsicherheitsbehörde fest, ob die Schulungsinhalte, die vom Antragsteller vorgeschlagen werden müssen, ausreichen, um das Personal in mindestens acht Unterrichtsstunden auf das von Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 verlangte Niveau zu bringen. 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 in Kapitel 12.2 Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 genannten Themenfelder mit einbezogen. 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 den Bereich der Auswertung von Röntgenbildern sind insgesamt mindestens sechzehn Stunden im Jahr vorzusehen, um eine gleichbleibend hohe Qualität der Leistungen zu gewährleisten. Im Übrigen kann der Vorgabe, dass die Fortbildung kontinuierlich erfolgen muss durch eine Aufteilung der restlichen Trainingsstunden in mehrere über das Jahr verteilte Blöcke genügt werden. Weitere Vorgaben, wie viel Zeit auf welchen Bereich entfallen

muss, sind nicht praktikabel. Die verschieden 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 gegebenenfalls in neue Technik eingewiesen werden. Luftsicherheitskontrollkräfte für Frachtkontrollen müssen besonders an ihrer Erkennungsleistung an den Röntgengeräten arbeiten und den Umgang mit anderen von ihnen verwendeten Geräten trainieren. Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen müssen in allen schon genannten Bereichen regelmäßig trainiert werden. Satz 5 zwingt Personal und Unternehmen zur Einhaltung der Fortbildungsverpflichtung über einen gewissen Zeitraum hinweg. Fehlende Fortbildung begründet die Vermutung eines Wegfalls der Eignung. Entfällt die Wirksamkeit des Befähigungszeugnisses, müssen Luftsicherheitskontrollkräfte vor ihrem weiteren Einsatz eine erneute Prüfung bestehen, durch die sie ihre fortgesetzte Eignung nachweisen. Da die vorgeschriebene Stundenzahl nach Satz 5 nur 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 angesichts der Möglichkeit von längeren Krankheiten 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 Prüfung 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 (Zusatzschulungsmaßnahmen)

Die Qualifizierung von Kontrollpersonal mit Vorkenntnissen ist unter erleichterten Umständen möglich. 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 Absatz 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 der Mindestschulungsdauer falls ein Befähigungszeugnis für einen Tätigkeitsbereich angestrebt wird, dessen Mindestschulungsdauer nach § 3 Absatz 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, ist § 9 Abs. 3 Satz 2 anzuwenden. Je nach inhaltlicher Überschneidung der Tätigkeitsbereiche wird die zuständige Luftsicherheitsbehörde eine Prüfung auch für die bisherige Tätigkeit verlangen, oder die neue abgelegte Prüfung auch insoweit als ausreichenden Nachweis für notwendige Kenntnisse bewerten. Die jeweils festgelegten zusätz-

lichen Fortbildungsinhalte und zusätzlichen Fortbildungsstunden stellen sicher, dass die Luftsicherheitskontrollkräfte neben ihrer Fortbildung für den Erhalt des ersten erworbenen Befähigungszeugnisses auch notwendige Kenntnisse vermittelt bekommen, um ihre zusätzliche Tätigkeit dauerhaft auf hohem Niveau ausführen und ihr weiteres Befähigungszeugnis erhalten zu können. Der Sanktionsmechanismus des § 3 Absatzes 5 Satz 5 wird auf das zusätzlich erworbene Befähigungszeugnis erweitert. Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen müssen detailliert erfassen, für welchen Tätigkeitsbereich eine Fortbildungsmaßnahme stattfindet, um gegebenenfalls 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 Absatz 5 für diesen Tätigkeitsbereich erfolgen.

Zu § 8 (Schulungsmaßnahmen 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. Um die Zusammenstellung von Schulungsgruppen nicht übermäßig zu erschweren, wird auf eine Festlegung in der Luftsicherheits-Schulungsverordnung verzichtet. Dadurch und auch durch die unverbindlichen Musterlehrpläne ist jedoch kein Betroffener gehindert, trotzdem 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. 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 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 und Einweisung ihre Gültigkeit.

Durch die Einräumung einer sechswöchigen Frist für die Schulung und Einweisung des sonstigen Personals wird gleichzeitig deutlich, dass im Übrigen 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. Die Schulung des sonstigen Personals, das vom Flugplatzbetreiber einen Flughafenausweis erhält, wird in erster Linie dem Verantwortungsbereich des Flugplatzbetreibers zugewiesen. Dies hält sich innerhalb der Zuständigkeitszuweisung nach § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 des Luftsicherheitsgesetzes. 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. Da die praktische Einweisung durch

Betriebs- oder Stationsleiter erfolgt, ist hierfür der Betriebs- oder Stationsleiter des jeweiligen Arbeit- oder Auftraggebers zuständig. 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 Flugplatzbetreiber oder Luftfahrtunternehmen 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 Schulungsinhalte von täglicher Routine und durch sich einschleichende fehlerhafte Verhaltensweisen verdrängt werden. Der Rhythmus entspricht zudem der Gültigkeit der Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 3 Abs. 5 Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung. Dies erlaubt auch einen möglichst einfachen Vollzug, da wiederholte Schulung und Zuverlässigkeitsüberprüfung parallel erfolgen können.

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 bei dieser Gelegenheit auch die konkrete Anwendung des Wissens zu trainieren.

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

Absatz 3 sieht eine formelle Prüfung für Luftsicherheitskontrollkräfte vor. Sätze zwei und drei befassen sich mit Unterbrechungen der Tätigkeit und den daraus folgenden Kenntnisverlusten. Die Luftsicherheitsbehörde muss von diesen Unterbrechungen erfahren, um festlegen zu können, ob eine erneute Prüfung verlangt wird. Durch diese Regelung werden vornehmlich Unterbrechungen im Rahmen der Elternzeit betroffen sein. Um ein hohes Niveau der Sicherheit des Luftverkehrs zu gewährleisten, kann aber nicht auf die Regelung verzichtet werden. Die erneute Prüfung durch die Luftsicherheitsbehörde muss nicht vollständig sein, so kann z.B. auf den theoretischen Prüfungsteil verzichtet werden, wenn die Luftsicherheitsbehörde davon ausgehen kann, dass die theoretischen Kenntnisse trotz Unterbrechung noch vorhanden sind.

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

der erstmaligen Schulung in ausreichendem Umfang abgefragt und unterscheiden sich in diesen Fällen nicht wesentlich von den für den zusätzlichen Tätigkeitsbereich erforderlichen Kenntnissen.

Zu § 10 (Prüfungszweck)

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

Zu § 11 (Prüfungsausschuss)

Von den Prüfern wird gemäß Abs. 2 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 die Wirksamkeit eines Befähigungszeugnisses entfällt, 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.

Zu §§ 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 zu Besonderheiten der Beleihung aufweisen. Sie müssen jedoch Kfz-Kontrollen beherrschen und Warensendungen einwandfrei kontrollieren können. Luftsicherheitskontrollkräfte für Personalkontrollen benötigen keine Kenntnisse zu Besonderheiten der Beleihung und keine theoretischen Kenntnisse zur 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 außerhalb des nationalen Fragenkatalogs 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)

Angesichts der besonderen Prüfungssituation wird bei der Auswertung von Röntgenbildern ein übersehener verbotener Gegenstand toleriert.

Zu § 19 (Wiederholung der Prüfung)

Wiederholtes Nichtbestehen zeigt, dass die Eignung des Prüflings für die angestrebte sicherheitssensible Tätigkeit ohne weitere Schulung noch nicht gegeben ist. Bei der Möglichkeit, in Ausnahmefällen eine Wiederholung zu erlauben, handelt es sich um eine Härtefallklausel, deren Anwendung eine Untersuchung erforderlich macht, bei der die Gründe für das wiederholte Nichtbestehen und die Gründe, die ein künftiges Bestehen wahrscheinlich erscheinen lassen, erforscht werden.

Die Zweiteilung der Prüfung erlaubt mit Hilfe der Dokumentation über die bestandene Teilprüfung nach Abs. 2 eine gezielte Nachprüfung bei Nichtbestehen nur des zweiten Teiles, was vor allem bei hohem Prüfungsaufkommen eine Entlastung der Behörden bewirkt.

Zu § 20 (Schulungsbescheinigungen, Befähigungszeugnisse)

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 die von Kapitel 12.2 Nr. 3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 verlangte behördliche Zulassung dar. Schulungen müssen nicht am Stück besucht werden, es reicht, wenn eine Person alle Elemente einer Schulung sammelt. Im Hinblick auf die angegebenen Fortbildungsintervalle müssen stückweise Schulungen jedoch vervollständigt werden, bevor nach der ersten Teilschulung eine Auffrischungsschulung erforderlich geworden wäre, soweit keine formelle Abschlussprüfung vorgesehen ist. 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 mit dem Befähigungszeugnis nach Absatz 2 ausgesprochene Zulassung bezieht sich auf die jeweils erworbene Qualifikation, nennt also bei den behördlich geprüften Luftsicherheitskontrollkräften auch die bestandene Prüfung. Von einer Luftsicherheitsbehörde ausgestellte Befähigungszeugnisse werden von anderen Luftsicherheitsbehörden anerkannt. Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen sind jedoch nicht gehindert, eigene zusätzliche Anforderungen an ihre Luftsicherheitskontrollkräfte

te festzulegen, die über den in dieser Verordnung definierten Mindeststandard hinausgehen.

Absatz 3 legt entsprechend Kapitel 12.2 Nr. 3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 als zwingende Voraussetzung für den Einsatz von Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräften fest, dass diese ein behördliches Befähigungszeugnis besitzen müssen. Daraus ergibt sich, dass Schulung und gegebenenfalls auch Prüfung mit Erfolg abgeschlossen sein müssen, bevor ein Einsatz dieses Personals erfolgen kann. Da für den Einsatz an das Befähigungszeugnis angeknüpft wird, verliert dieses seine Wirksamkeit 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 der von den Luftsicherheitsbehörden für die Kontrollen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 des Luftsicherheitsgesetzes geprüften und gegebenenfalls beliehenen Luftsicherheitsassistenten zu; etwa bei nicht vorhersehbaren Krankheitsmeldungen im großen Ausmaß. 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 sorgt für eine zügige erstmalige Schulung von Sicherheitspersonal und Luftsicherheitskontrollkräften. Für die große Menge des sonstigen Personals wird das Zeitfenster in Absatz 2 flexibilisiert.

Absatz 3 dient der Anerkennung bereits durchgeführter Schulungen, die während der Übergangszeit auf Basis der schon vorab bekannt gegebenen Musterlehrpläne erfolgten. Personal das entsprechend diesen bisherigen Anforderungen der Bundesministerien des Innern und für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geschult wurde, um Aufgaben nach §§ 8 oder 9 LuftSiG wahrzunehmen, muss damit 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 im Zusammenspiel mit Berufserfahrung in Deutschland als gleichwertig anerkannt werden. Es wird nicht vorausgesetzt, dass Schulungen durch

einen zugelassenen Ausbilder erfolgten. Sätze drei und vier stellen klar, wie die Fristen für Wiederholungs- und Auffrischungsschulungen zu berechnen sind.

Absatz 4 dient der Anerkennung bereits durchgeführter Prüfungen. Luftsicherheitskontrollkräfte, die entsprechend den bisherigen Anforderungen der Bundesministerien des Innern und für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geprüft wurden, um Aufgaben nach §§ 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 Sätzen 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 Sätzen 1 bis 3 beschrieben sind, müssen jedoch auch dabei abgedeckt worden sein. Hiermit sollen Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen privilegiert werden, die trotz fehlender konkreter Vorgaben, die Notwendigkeit für Fortbildung erkannt. Bei den in Nummer 3 beschriebenen Stundenzahlen handelt es sich um ein Mindestniveau, das einen Erhalt von Fähigkeiten noch erlaubt, jedoch keine Verbesserung ermöglicht. Eine Verbesserung von Fähigkeiten wird durch die reguläre Fortbildung mit dem vollen Stundenansatz bezweckt. Die Luftsicherheitsbehörde stellt Befähigungszeugnisse aus, soweit 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 als entweder Luftsicherheitskontrollkraft für Personalkontrollen oder als Luftsicherheitskontrollkraft für Waren- und Frachtkontrollen erhalten.

Absatz 5 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. Von einer ununterbrochenen Tätigkeit in diesem Bereich kann ausgegangen werden, wenn nachweislich im Monat mindestens acht Unterrichtsstunden Aus- oder Fortbildung erfolgten. 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 Aus- und Fortbildung in sicherheitssensiblen Wissensbereichen auf das notwendige Maß 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 die aufgrund der Neuregelungen in Artikel 1 notwendigen Ergänzungen der Luftsicherheitsgebührenverordnung.

Zu Nummer 1

Buchstabe a enthält die erforderlichen Festlegungen zum Gebührenschuldner für die neu eingefügten Gebührentatbestände. Buchstaben b, c und 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. Nachdem die Gebühr durch einen festen Satz bestimmt ist, kann der Antragsteller die Höhe der Gebühr je nach seinen Prüfungsanmeldungen selbst bestimmen, so dass die Festsetzung der Gebühr durch die Luftsicherheitsbehörde nicht abgewartet werden muss. 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 Prüfungsabnahme von Luftsicherheitsassistenten und zugehörigen Verwaltungsaufgaben. Um für die Luftsicherheitsbehörden zumindest Kostendeckung zu gewährleisten, werden die Gebührenfestlegungen überprüft, sobald mit Ergebnissen aus der Kosten-Leistungsrechnung des Luftfahrt-Bundesamtes der erforderliche Aufwand genauer bestimmt werden kann.

Nr. 5: Diese neue Gebühr soll die entstehenden Aufwendungen der Luftsicherheitsbehörde abdecken. Personal- und Warenkontrollen, müssen seit 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. Da die Luftsicherheitskontrollkräfte der Reglementierten Beauftragten bislang lediglich von der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erfasst werden, muss für die Gebührenerhebung bei deren Prüfungen auf

die dortige Rechtsgrundlage verwiesen werden. Für die verschiedenen Qualifizierungen der Luftsicherheitskontrollkräfte werden verschiedene Prüfungen abgenommen. Die kürzere Dauer von einzelnen Prüfungen und von Wiederholungen nur praktischer Prüfungsteile spiegelt sich in einer reduzierten Gebühr für diese Fälle, da der personelle Aufwand für kürzere Prüfungen niedriger liegt.

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 und einem geringen Aufschlag für den Vorteil, nach der Prüfung, als Kontrollkraft eingesetzt werden zu können. Die Luftsicherheitsbehörde beschäftigt für die Prüfung Beamte bzw. Angestellte in der Besoldungsgruppe A 12 bzw. BAT 3, die bei der Prüfungsabnahme und der Erstellung von Befähigungszeugnissen von Beamten bzw. Angestellten in der Besoldungsgruppe A 9 bzw. BAT 5b unterstützt werden.

Nr. 5.1 Das Behördenpersonal ist mit dem theoretischen Teil der Prüfung einer durchschnittlich 20 Personen starken Gruppe etwa 14 Stunden beschäftigt. Für die praktischen Prüfungsteile fallen bei dieser Gruppengröße etwa 90 Personenstunden an. Hinzu kommen Prüfungsmaterial und die Anmietung von Räumen und Kfz, sofern diese nicht kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. 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.

Die festgelegte Gebühr steht zu dem Vorteil für den Gebührenschuldner nicht im Missverhältnis, da die Gebühr für die dauerhafte Beschäftigung einer Person grundsätzlich nur einmal anfällt. Der Gebührenschuldner hat es selbst in der Hand, sein Personal durch motivierende Maßnahmen an sich zu binden.

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, um deren Personalfluktuations auszugleichen. Zudem werden umfassend qualifizierte Luftsicherheitsassistenten auch für Eigensicherungsmaßnahmen von Flughafenbetreibern und Luftfahrtunternehmen eingesetzt. Die Luftsicherheits-Schulungsverordnung erkennt diese Vorgehensweise nach § 22 Abs. 3, 4 Luftsicherheits-Schulungsverordnung an. Würde es weiter bei der kostenlosen Prüfungsabnahme bleiben, bestünde die Gefahr, dass bei Flughafenbetreibern und Luftfahrtunternehmen die Ausbildung zum Luftsicherheitsassistenten auch für

die Eigensicherung betrieben würde, da bei der Prüfung Gebühren gespart werden könnten. Zudem soll durch Erhebung einer Prüfungsgebühr ein Anreiz für Auftragnehmer von Luftsicherheitsbehörden geschaffen werden, die 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 und der Sachaufwand für die praktische Prüfung reduzieren sich jedoch, da keine Kfz-Kontrollen geprüft werden. Ein geringer Aufschlag für den Vorteil, die Person nach der Prüfung, als Luftsicherheitsassistent einsetzen zu können, ist ebenfalls enthalten.

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

Nr. 7: § 1 Abs. 4 Satz 2 und § 3 Abs. 4 Luftsicherheits-Schulungsverordnung sehen die Möglichkeit einer Befreiung oder Reduzierung der Schulungsverpflichtung vor. Einerseits wird der durch die Anträge verursachte Prüfungsaufwand bei der Behörde durch die Gebühr abgedeckt. Andererseits handelt es sich um eine begünstigende Amtshandlung für den Antragsteller, so dass auch dieser Vorteil bei der Festlegung der Gebühr berücksichtigt wird.

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. 8: Die Ausstellung von Befähigungszeugnissen 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. 3 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 auch ohne Prüfung für Personal das als Luftsicherheitsassistent geprüft wurde, aber nun (auch) als Luftsicherheitskontrollkraft im Einsatz ist, entsprechende Zeugnisse ohne erneute Prüfung ausgestellt werden. 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. 4 Satz 2 Luftsicherheits-Schulungsverordnung zusätzlich die bisherige Prüfung des Personals überprüft werden muss und eine Entscheidung erforderlich ist, 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 Einsparung der Prüfungsgebühr) neben dem zeitlichen Aufwand für das behördliche Personal bei der Festlegung der Gebühr berücksichtigt wird.

Nr. 10: Für die erstmalige Schulung des gesamten Personals ist gemäß § 22 Abs. 1 Luftsicherheits-Schulungsverordnung ein Zeitraum von einem Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung vorgesehen. Sollte dieses Zeitfenster für einen Flughafenbetreiber oder ein Luftfahrtunternehmen zu eng sein, kann eine einmalige Verlängerung beantragt werden. Wird die Verlängerung von der Luftsicherheitsbehörde gewährt, handelt es sich um eine begünstigende Amtshandlung, so dass in die Berechnung der Gebühr nicht nur der Prüfungsaufwand der Behörde, sondern auch der Vorteil für den Antragsteller eingerechnet wird. Dieser Vorteil ergibt sich aus dem bis zu einjährigen Aufschub der Schulungspflicht für dieses Personal. Da nach jeweils fünf Jahren erneut geschult werden muss, ergibt sich der Vorteil je zu schulender Person aus einem Fünftel des für diese Person zu erbringenden Schulungsaufwandes, der zumindest im Arbeitsausfall der Person für die Zeit der Schulungsmaßnahme zu sehen ist. Die Pauschale von 10 € bewegt sich noch unterhalb der durchschnittlich im Luftfahrtbereich bezahlten Stundenlöhne.

Buchstabe b enthält notwendige Folgeänderungen zu Buchstabe a.