

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/1939 –

Auswirkungen der Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2017 haben der Deutsche Bundestag und der Bundesrat der Änderung des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) zugestimmt (BGBl. Teil I 2017, Nr. 9, 3. März 2017, S. 298). Durch die Änderungen, beispielsweise durch das Absehen von der Möglichkeit der beschäftigungsbezogenen Überprüfung und durch die Neuzulassung der Transporteure (§ 9 a LuftSiG), ist die Anzahl der Anträge auf eine behördliche Überprüfung, sog. Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 LuftSiG für sicherheitsrelevantes Personal bei den Luftsicherheitsbehörden der Länder seit Inkrafttreten des Gesetzes am 4. März 2017 gestiegen. Auch dieses Personal muss seit Inkrafttreten der Änderung des Luftsicherheitsgesetzes am 4. März 2017 von der zuständigen Luftsicherheitsbehörde behördlich auf seine Zuverlässigkeit überprüft werden. Dadurch ist die Anzahl der Anträge auf eine Zuverlässigkeitsüberprüfung bei den Luftsicherheitsbehörden der Länder seit Inkrafttreten des Gesetzes gestiegen (s. a. www.handelsblatt.com/my/politik/deutschland/luftsicherheitsgesetz-so-belastet-das-neue-sicherheitsgesetz-die-luftfrachtbranche/21015352.html?ticket=ST-303736-sGgTi2PfEKkHZZP6jikOb-ap3).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Änderung des Luftsicherheitsgesetzes im Jahr 2017 diente neben der notwendigen Anpassung an die einschlägigen europäischen Vorschriften zum Luftsicherheitsrecht insbesondere der Erhöhung des Sicherheitsniveaus im Bereich der Luftfracht. Zu diesem Ziel wurden unter anderem gesetzliche Änderungen bezüglich der Regelung über Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) vorgenommen. Das dadurch verbesserte Sicherheitsniveau im Luftverkehr liegt dabei sowohl im staatlichen Interesse, als auch im Interesse der Luftverkehrswirtschaft, welche sich im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens ausdrücklich für eine Änderung des § 7 LuftSiG ausgesprochen hat. Zu einer Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Wirtschaft haben die gesetzlichen Änderungen, entgegen der Annahme der Fragesteller, nicht geführt.

1. Wie viele Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten des Gesetzes am 4. März 2017 in den Luftsicherheitsbehörden der einzelnen Länder gestellt worden (bitte nach den einzelnen Personenkreisen gemäß § 7 LuftSiG und den einzelnen Luftsicherheitsbehörden in den Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Wie viele Anträge waren nach Kenntnis der Bundesregierung sogenannte Erstüberprüfungen und wie viele sogenannte Wiederholungsüberprüfungen?
3. Wie lange beträgt nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Bearbeitungsdauer eines Antrags in den einzelnen Luftsicherheitsbehörden der Länder (bitte für jede Luftsicherheitsbehörde in jedem Bundesland aufschlüsseln)?
4. Wie viele der Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfungen, die bis zum 31. Dezember 2017 gestellt wurden, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung noch nicht bearbeitet (bitte für jede Luftsicherheitsbehörde in jedem Bundesland aufschlüsseln)?
5. Wie viele Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2016 gestellt (bitte nach den einzelnen Personenkreisen analog zu § 7 LuftSiG und den einzelnen Luftsicherheitsbehörden in den Bundesländern aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Zuverlässigkeitsüberprüfungen werden nach der gesetzlichen Zuständigkeitsverteilung von den Ländern durchgeführt.

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

6. Wie viel Personal wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten des Gesetzes am 4. März 2017 beim Luftfahrt-Bundesamt und in den für die Bearbeitung der Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfung zuständigen Abteilungen in den Luftsicherheitsbehörden aufgestockt (bitte für jede Luftsicherheitsbehörde in jedem Bundesland aufschlüsseln)?

Das Luftfahrt-Bundesamt führt selbst keine Zuverlässigkeitsüberprüfungen durch.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 verwiesen.

7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die finanzielle Mehrbelastung der Länder durch die Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes und der damit verbundenen gestiegenen Anzahl der Anträge auf Zuverlässigkeitsüberprüfungen?

Die Bundesregierung hat im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens den voraussichtlichen Erfüllungsaufwand der Länder durch die Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes ermittelt. Der jährliche Erfüllungsaufwand bezüglich der Zuverlässigkeitsüberprüfungen beträgt danach ca. 264 000 Euro.

8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft durch die neu geregelte Zulassung und Überwachung von Transporteuren?

Der Bundesregierung liegen keine abweichenden Erkenntnisse zu den Darstellungen in der Bundestagsdrucksache 18/9752 (Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes) vom 26. September 2016 vor.

9. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durch die Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft?

Die Bundesregierung hat im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens den voraussichtlichen Erfüllungsaufwand der Wirtschaft durch die Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes ermittelt. Dadurch, dass durch die Gesetzesänderung statt der beschäftigungsbezogenen Überprüfung durch die Wirtschaft eine behördliche Zuverlässigkeitsüberprüfung des Personals der Beteiligten an der sicheren Lieferkette erfolgt, wird die Wirtschaft von einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 275 000 Euro entlastet. Der Nationale Normenkontrollrat hat diese Gesetzesänderung ausdrücklich begrüßt, die entsprechenden Angaben geprüft und für plausibel befunden (siehe Deutscher Bundestag, Innenausschuss, Ausschussdrucksache 18(4)719).

10. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung sich ergebende negative wirtschaftliche Auswirkungen für die Unternehmen, die von den Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes betroffen sind, ausgleichen?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

11. Plant die Bundesregierung derzeit, die Wirtschaft von ihrem durch das Luftsicherheitsgesetz erhöhten jährlichen Erfüllungsaufwand im Sinne des Bürokratieabbaus und der One in, one out-Regel zu entlasten?

Falls ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen?

Ein erhöhter jährlicher Erfüllungsaufwand der Wirtschaft liegt nicht vor (siehe Antwort zu Frage 9). Damit findet die Bürokratiebremse („One in, one out-Regel“) hier keine Anwendung.

12. Wie viele Zulassungen zum bekannten Versender und reglementierten Beauftragten wurden nach Auffassung der Bundesregierung seit Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes am 4. März 2017 zurückgegeben?

Seit dem Inkrafttreten des Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes am 4. März 2017 wurden 200 Zulassungen als reglementierter Beauftragter und 301 Zulassungen als bekannter Versender zurückgegeben.

