

Zum Verfahren der Luftverkehrs-Zuverlässigkeitsüberprüfung nach dem LuftVG und der LuftVZÜV

von RA Dr. Heiko van Schyndel, Berlin

(Referat gehalten am 15.02.2003 vor dem AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater“ in Egelsbach)

Bis zum 11. September 2001 war das Problem „Zuverlässigkeitsüberprüfung im Luftverkehr“ (gemeint ist hier nicht die „fliegerische“ Zuverlässigkeit nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 LuftVG) eigentlich kein solches. Obwohl bereits 1992 in das LuftVG eingefügt, hat der § 29 d erst nach den tragischen Ereignissen in New York und Washington begonnen, umfassende Wirkungen zu entfalten.

Innerhalb kürzester Frist – bis zum 8. Oktober 2001 - wurde die im Luftverkehrsgesetz vorgesehene Rechtsverordnung erarbeitet und erlassen: die Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Zuverlässigkeitsüberprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs, kurz: Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung oder LuftVZÜV.

Rechtsgrundlagen für die Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfung sind demnach

- das LuftVG, hier insbesondere die §§ 29 d und 32 Abs. 2 b, aber auch die §§ 19 b Abs. 1 Nr. 5 und 20 a Abs. 1 Nr. 5,
- und die aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmungen erlassene Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung.

Bei einer Gegenüberstellung der Vorschriften des LuftVG und der LuftVZÜV fällt auf, dass diese beiden Vorschriften in einigen Punkten nicht kompatibel sind.

1. Kreis der zu überprüfenden Personen

Den Kreis der Personen, die zuverlässigkeitsüberprüft werden (sollen), beschreibt § 29 d Abs. 1 Satz 1 LuftVG wie folgt:



§ 29 d Abs. 1 S. 1 LuftVG

Zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§ 29 c Abs. 1 Satz 1) hat die Luftfahrtbehörde die Zuverlässigkeit folgender Personen zu überprüfen:

1. Personen, denen zur Ausübung einer beruflichen Tätigkeit nicht nur gelegentlich Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen (§ 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, § 20 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2) gewährt werden soll,
2. Personal der Flugplatz- und Luftfahrtunternehmen sowie des Flugsicherungsunternehmens, das aufgrund seiner Tätigkeit Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs hat; sofern sich Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben des Personals anderer Unternehmen bedienen, steht dieses eigenem Personal gleich,
3. Personen, die
 - nach § 29 c Abs. 1 Satz 3 (Durchsuchung von Personen und die Durchsuchung, Durchleuchtung oder sonstige Überprüfung von Gegenständen) als Hilfsorgane eingesetzt oder
 - nach § 31 b Abs. 1 Satz 2 mit Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 (Tätigkeit von natürlichen Personen im Bereich Flugsicherung) beauftragt werden.

Nummer 1 erfasst einen Personenkreis, dem regelmäßig (d. h. „nicht nur gelegentlich“) Zutritt zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen von Verkehrsflughäfen (vgl. § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG) und Luftfahrtunternehmen, die Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 t Höchstgewicht betreiben (vgl. § 20 a Abs. 1 Nr. 2 LuftVG) gewährt werden soll.

„Bei der Auslegung des Begriffs ‚gelegentlich‘ durch die Luftfahrtbehörde wird in der Regel ein Zeitraum von ein bis zwei Tagen je Monat in Betracht gezogen werden können, wobei in diesem Fall durch geeignete Überwachungsmaßnahmen (beispielsweise

durch Begleitung von Sicherheitspersonal) die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Luftsicherheit auszuschließen“ ist (BT-Drucks. 14/7386, S. 68). Zudem stellt die Vorschrift klar, dass der Aufenthalt beruflich bedingt sein muss.

Soweit die Allgemeine Luftfahrt betroffen ist bedeutet dies, dass die Notwendigkeit einer Zuverlässigkeitsüberprüfung damit jedenfalls für Fluglehrer, Luftfahrtsachverständigen und Handwerker gilt, sie kann – wenn es um deren Berufsausübung geht – aber auch für Piloten gelten, jedoch gilt sie nicht für Hobbypiloten, Flugschüler und Passagiere.

Es sei im Interesse der Klarstellung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es bei Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29 d LuftVG insbesondere um die Sicherung von Verkehrsflughäfen und von Luftverkehrsgesellschaften mit größeren Luftfahrtgerät geht. Dies ergibt sich aus der ausdrücklichen Bezugnahme des § 29 d Abs. 1 LuftVG auf § 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG (Sicherung des Betriebes von Verkehrsflughäfen) sowie auf § 20 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 LuftVG (Sicherung des Betriebes von Luftfahrtunternehmen, die Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 t Höchstgewicht betreiben). Alle anderen Flugplätze bzw. Flugbetriebe sind – nach derzeitiger Rechtslage - nach wie vor von diesen Sicherheitsmaßnahmen nicht erfasst, d. h. auch wenn Angehörige der Allgemeinen Luftfahrt oder Handwerker sich nur auf solchen Flugplätzen oder in solchen Flugbetrieben aus beruflichen Gründen aufhalten, brauchen sie sich nicht einer Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen. Zudem sieht § 29 d LuftVG für lediglich gelegentliche Zutritte zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen eine ausdrückliche Ausnahme vor.

„Nach derzeitiger Rechtslage“ deshalb, weil es erste Bestrebungen der Luftfahrtbehörden gegeben hat, auch Privatflieger zu überprüfen, die nicht beruflich bedingt die genannten Bereiche betreten wollen. Außerdem könnten möglicherweise auch die Ereignisse von Frankfurt am Main, von Anfang Januar d. J. den Gesetz- und Verordnungsgeber zu einer Änderung der Nummer 1 veranlassen.

Nummer 2 erster Halbsatz erstreckt die Überprüfungsverpflichtung auf Personal der Flugplatz- und Luftfahrtunternehmen sowie – seit dem 1. Januar 2002 – des Flugsiche-

rungsunternehmens, das zwar keinen Zutritt zu den nichtöffentlichen Bereichen erhalten sollen, aber auf Grund seiner Tätigkeit in den genannten Unternehmen die Möglichkeit hat, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen, d. h. das auch außerhalb des Flugplatzgeländes tätig werden kann (Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 1); diesem gleichgestellt sind Personen anderer Unternehmen, derer sich die Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben bedienen (Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2).

Nummer 3 schließlich erfasst solche Personen, die als Hilfsorgane der Luftfahrtbehörden und unter deren Aufsicht tätig sind, um Aufgaben der Durchsuchung von Personen und der Durchsuchung, Durchleuchtung oder sonstigen Überprüfung von Gegenständen wahrzunehmen (§ 29 c Abs. 1 Satz 3 LuftVG) oder die als geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 LuftVG (d. h. Aufgaben der Flugsicherungsbetriebsdienste, der flugsicherungstechnischen Dienste, der Planung und der Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für die Flugsicherung und der Sammlung und der Bekanntgabe von Nachrichten für die Luftfahrt sowie die Herstellung und die Herausgabe der Karten sowie der Veröffentlichung von Verfahrensvorschriften für die Luftfahrt) beauftragt wurden.

Der Kreis des zu überprüfenden Personals wird ausschließlich und abschließend von Art. 29 d Abs. 2 LuftVG bestimmt und schließt Mitarbeiter von selbstständigen Frachtunternehmen nicht ein. Insofern bestehen Zweifel daran, ob das der BMVBW berechtigt war, den Kreis der Personen, die der Überprüfung unterliegen, in der in § 7 LuftVZÜV geschehenen Art und Weise zu definieren.

LuftVZÜV § 7

Personal nach § 29 d Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 LuftVG

Für die Überprüfung des in § 29 d Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes genannten Personals gelten die §§ 1 bis 6 entsprechend. Zu diesem Personal

zählen insbesondere solche Personen, die, ohne die Bereiche nach § 29 d Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes betreten zu müssen, im Fluggastabfertigungs-, im Fracht- sowie im Versorgungsgüterbereich Zugriff auf Gegenstände haben, die in das Luftfahrzeug verbracht werden sollen.

Diese Personen sind kein Personal der in § 29 d Abs. 1 Nr. 2 (*nicht* Abs. 2 – hier hat der Verordnungsgeber nach Änderung des LuftVG keine entsprechende Änderung der Verordnung vorgenommen) genannten Unternehmen (Flugplatz- und Luftfahrtunternehmen sowie des Flugsicherungsunternehmens) und nehmen auch nicht *d e r e n* Aufgaben wahr. Der Umstand, dass ein Mitarbeiter von Frachtunternehmen „die Möglichkeit hat, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen“ reicht nicht aus, ihn der Zuverlässigkeitsprüfung nach § 29 d Abs. 1 Nr. 2 zu unterziehen. § 29 d Abs. 1 Nr. 2 bietet nämlich keine Möglichkeit, Mitarbeiter von Frachtunternehmen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen, da dort „nur“ vom „Personal der Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen“ die Rede ist und diese Vorschrift restriktiv ausgelegt werden muss (vgl. auch Hoffmann/Grabherr, § 29 d Rdnr. 5).

Auch § 29 d Abs. 1 Satz 2 bildet für eine solche Überprüfung keine ausreichende Grundlage, da Personen anderer Unternehmen dem Personal von Flugplätzen und Luftfahrtunternehmen nur dann gleichgestellt sind, wenn sie in Wahrnehmung der Aufgaben dieser Flugplätze und Luftfahrtunternehmen tätig werden.

In Bezug auf die Mitarbeiter der Frachtunternehmen besteht insofern ein gewisser Handlungsbedarf des Gesetzgebers. Allerdings dürfte es recht schwierig sein, dauerhaft zu gewährleisten, dass nur überprüfte Personen mit der Fracht in Berührung kommen. Ferner dürfte auch die Abgrenzung des zu überprüfenden Kreises einige Schwierigkeiten bereiten. Soll z. B. der Brötchen-Lieferant oder –Hersteller auch zuverlässigkeitsüberprüft werden? Immerhin hat auch er „Zugriff“ auf Gegenstände, die in das Luftfahrzeug verbracht werden sollen!?

Festzuhalten bleibt, dass dies ein erster wesentlicher Punkt ist, in dem die Verordnung zum gegenwärtigen Zeitpunkt über die gesetzlichen Vorgaben hinaus gegangen ist.

2. Verfahrensablauf

Zweifel an der „Gesetzeskonformität“ der Verordnung ergeben sich darüber hinaus aus den Regelungen zum Verfahrensablauf, einem der in § 32 Abs. 2 b LuftVG genannten unmittelbaren Regelungsgegenstände der Verordnung.

§ 29 d LuftVG macht bezüglich des Verfahrens(-ablaufes) der Zuverlässigkeitsüberprüfung nur wenige, aber dennoch eindeutige Vorgaben.

So schreibt er z. B. vor, dass die von der Behörde durchzuführende Überprüfung nur mit Zustimmung des Betroffenen durchgeführt werden darf (§ 29 d Abs. 1 Satz 2).

Nach den § 29 d Abs. 2 und 3 darf die Luftfahrtbehörde des weiteren zum Zwecke der Zuverlässigkeitsüberprüfung eine Identitätsüberprüfung des Betroffenen vornehmen sowie Anfragen bei den im einzelnen aufgeführten Stellen vornehmen bzw. bei ihnen Auskünfte einholen.

Nach Übermittlung der entsprechenden Auskünfte (in einigen Ländern ist dieses Verfahren bereits vollautomatisiert, indem ein Beamter der Luftfahrtbehörde direkten Zugriff auf die Computer der entsprechenden „angefragten“ Behörden hat) gibt die Luftfahrtbehörde dem Betroffenen vor ihrer Entscheidung Gelegenheit, sich zu den eingeholten Auskünften zu äußern. Dies allerdings unter der Voraussetzung, dass diese Auskünfte Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen begründen und Geheimhaltungspflichten dem nicht entgegenstehen (Abs. 4 Satz 1). Im Umkehrschluss heißt dies: Gibt es zwar Auskünfte, diese begründen aber keine Zweifel, muss der Betroffene nicht angehört werden.

Hiernach trifft sie ihre Entscheidung und unterrichtet den Betroffenen sowie das Flugplatz-, das Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen (Abs. 5).

Das vom Gesetzgeber in § 29 d LuftVG vorgegebene Verfahren der Überprüfung und die „Aufgabenverteilung“ zwischen Betroffenen und Behörde stellt sich demnach wie folgt dar:

- Schritt 1:* Betroffener: Zustimmung zur Durchführung des Überprüfungsverfahrens (§ 29 d Abs. 1 Satz 2 LuftVG);
- Schritt 2:* Behörde: Durchführung des Überprüfungsverfahrens (§ 29 d Abs. 2 und 3 LuftVG);
- Schritt 3:* Betroffener: (Gelegenheit zur) Stellungnahme zu den von der Behörde im Überprüfungsverfahren gewonnenen Erkenntnissen (§ 29 d Abs. 4 LuftVG);
- Schritt 4:* Behörde: Entscheidung (§ 29 d Abs. 5 Satz 1 LuftVG);
- Schritt 5:* Behörde: Unterrichtung des Betroffenen sowie des Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungs- bzw. anderer betroffener Unternehmer über das Ergebnis (§ 29 d Abs. 5 Satz 2 LuftVG).

§ 29 d Abs. 1 LuftVG macht die Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht von einem Antrag des Betroffenen abhängig. Die Vorschrift ist insofern offen formuliert und lässt – anders als § 3 Abs. 1 LuftVZÜV - damit ein Tätigwerden der Behörde sowohl aufgrund eigenen Entschlusses als auch aufgrund Antrages des Betroffenen zu. In jedem Fall bedarf die vorzunehmende Überprüfung der (vorherigen) „Zustimmung“ des Betroffenen (Abs. 1 Satz 2), die bei einem auf Betreiben des Betroffenen durchgeführten Verfahren in seinem Antrag liegen dürfte.

Nach § 3 Abs. 1 LuftVZÜV wird das Überprüfungsverfahren jedoch ausschließlich durch den entsprechenden Antrag des Betroffenen eingeleitet, den dieser über seinen

Arbeitgeber und das jeweilige Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen bei der Luftfahrtbehörde stellt. Wegen des Wortlautes des § 29 Abs. 1 LuftVG ist aber davon auszugehen, dass die Behörde entgegen der Beschränkung des § 3 Abs. 1 LuftVZÜV auch auf eigene Initiative hin tätig werden kann.

Wie ist dies aus rechtlicher Sicht zu bewerten?

„Antrag“ und „Zustimmung“ haben gemeinsam, dass es sich jeweils um Mitwirkungshandlungen des Betroffenen handelt, ohne die das entsprechende, hiervon abhängig gemachte Verwaltungsverfahren nicht durchgeführt werden kann. Dennoch ist der Unterschied dieser beiden Mitwirkungshandlungen nicht ausschließlich semantischer Art. Immerhin ist zu berücksichtigen, dass bei der Ausgestaltung der Mitwirkungshandlung als „Zustimmung“ die Initiative für die Einleitung des Verwaltungsverfahrens bei der Behörde angesiedelt ist, während sie beim Betroffenen liegt, wenn dessen Mitwirkungshandlung als „Antrag“ ausgestaltet ist.

Was den (positiven) Fall der Antragstellung anlangt, ist festzustellen, dass der Schutz des Betroffenen hier mindestens genauso stark ausgeprägt ist wie bei der gesetzlich vorgesehenen „Zustimmung“. Der Betroffene hat bei einem „Antrag“ sowie bei der „Zustimmung“ den gleichen Einfluss auf das „Ob“ der Zuverlässigkeitsüberprüfung: Verweigert er seine Mitwirkungshandlung, so kann eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht durchgeführt werden. Ein Eingriff in seine Privatsphäre ist also beim „Antrag“ wie bei der „Zustimmung“ ausschließlich vom Willen des Betroffenen abhängig. Hinzu kommt, dass er bei einem „Antrag“ sogar Einfluss auf die bloße Absicht der Behörde hat, eine solche Überprüfung vorzunehmen, während bei der „Zustimmung“ diese Absicht bereits vorhanden ist und von ihm allenfalls noch „gebremst“ werden kann.

Dies und das Faktum, dass man einen Antrag jederzeit wieder zurücknehmen kann, belegt, dass der Betroffene bei einem „Antrag“ sogar mehr Herr des Verfahrens ist als bei einem Zustimmungserfordernis.

Im Falle des Verzichts auf die Antragstellung, hat der Betroffene sogar einen für ihn günstigeren Einfluss auf das Verfahren. Bei Nichtantragstellung wird ein Verfahren gar nicht erst eingeleitet, seine Akte bleibt „sauber“, während bei der Verweigerung

der Zustimmung zumindest ein entsprechender Vermerk in seiner Akte enthalten sein wird, der bei zukünftigen Verfahren u. U. Berücksichtigung finden könnte.

Die festgestellte Inkongruenz von LuftVG und Verordnung kann daher – zusätzlich auch wegen des Umstandes, dass die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nach der Neufassung des § 29 d nicht mehr in das Ermessen der Behörde gestellt ist, sondern für die entsprechenden Personengruppen obligatorisch ist - wohl hingenommen werden, ohne dass man dagegen (verfassungs-)rechtliche Bedenken anmelden müsste. Der Gesetz- bzw. Ordnungsgeber sollte aber bei der anstehenden Änderung auch diese Nicht-Übereinstimmung beseitigen.

3. *Angaben nach § 3 Abs. 3 LuftVZÜV*

Weitaus problematischer ist jedoch der Umstand, dass der Betroffene durch die Verordnung, nicht das Gesetz (!) dazu verpflichtet wird, nicht nur Angaben zu seiner Person zu machen, sondern darüber hinaus auch inhaltliche Angaben zum Überprüfungsthema. Nach § 3 Abs. 3 LuftVZÜV muss der Antrag im einzelnen folgende Angaben enthalten:

1. Name, einschließlich frühere Namen,
2. Geburtsname,
3. sämtliche Vornamen,
4. Geburtsdatum,
5. Geburtsort und -land,
6. Wohnsitze der letzten zehn Jahre vor der Überprüfung, hilfsweise der gewöhnliche Aufenthaltsort,
7. Staatsangehörigkeit,
8. Personalausweis- oder Passnummer,
9. Arbeitgeber,
10. vorgesehene Tätigkeit,
11. für die Tätigkeit zu betretende Flugplätze,

12. sonstige für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsame Sachverhalte im Sinne des § 5 LuftVZÜV.

Auf dem Hintergrund der von § 29 d LuftVG gemachten Vorgaben handelt es sich hierbei zunächst um durchaus sachdienliche Angaben. Mit diesen Angaben werden die Eckpunkte der vorgesehenen Tätigkeit des Antragstellers beschrieben, nämlich

- wer (Nrn. 1 bis 8)
- für wen (Nr. 9)
- welche Tätigkeit (Nr. 10)
- an welchem Ort (Nr. 11)

ausführen soll. Hiermit wird die Luftfahrtbehörde hinreichend in den Stand versetzt, die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29 d LuftVG zielgerichtet vorzunehmen, d. h. konkret, die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit notwendigen Anfragen und Auskunftsersuchen bei den in § 29 d Abs. 2 und 3 aufgeführten Stellen vorzunehmen.

Fraglich ist, wie sich § 3 Abs. 3 Nr. 12 LuftVZÜV in diese Systematik einfügt. Hiernach hat der Betroffene bereits bei Antragstellung, d. h. vor Einleitung behördlicher Maßnahmen, inhaltliche Angaben zum Überprüfungsthema zu machen, nämlich „sonstige für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsame Sachverhalte im Sinne des § 5“ mitzuteilen.

§ 5 Abs. 2 und 3 LuftVZÜV

(2) In der Regel fehlt es an der erforderlichen Zuverlässigkeit,

1. wenn der Betroffene innerhalb der letzten zehn Jahre vor der Überprüfung wegen versuchter oder vollendeter Straftaten rechtskräftig verurteilt wurde, oder
2. tatsächliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Betroffene Bestrebungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 des Bundesverfassungsschutzgesetzes verfolgt oder unterstützt oder innerhalb der letzten 10 Jahre verfolgt

oder unterstützt hat.

(3) Bei Verurteilungen und Bestrebungen nach Absatz 2, die länger als zehn Jahre zurückliegen, oder bei Vorliegen sonstiger Erkenntnisse ist im konkreten Einzelfall zu prüfen, ob sich daraus im Hinblick auf die Sicherheit des Luftverkehrs Zweifel an der Zuverlässigkeit der zu überprüfenden Person ergeben.

Als sonstige Erkenntnisse kommen insbesondere in Betracht:

1. laufende oder eingestellte Ermittlungs- und Strafverfahren,
2. der Verdacht der Tätigkeit für fremde Nachrichtendienste,
3. tatsächliche Anhaltspunkte für das Unterhalten von Kontakten zu Organisationen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 des Bundesverfassungsschutzgesetzes,
4. Sachverhalte, aus denen sich eine Erpressbarkeit durch Dritte ergibt,
5. Betäubungsmittel- und gegebenenfalls Alkoholabhängigkeit.

Diese Frage ist umso berechtigter, als es sich bei den „Sachverhalten im Sinne des § 5“ weitestgehend um diejenigen handelt, die die Behörde (erst) aufgrund ihrer Anfragen und Auskunftsersuchen nach § 29 d Abs. 2 und 3 LuftVG erheben soll.

§ 3 Abs. 3 Nr. 12 LuftVZÜV steht insgesamt im Widerspruch zu der von § 29 d LuftVG vorgegebenen Systematik bzw. geht über die darin gemachten Vorgaben hinaus. Die zusätzliche Verpflichtung des Betroffenen, bereits bei der Antragstellung „sonstige für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsame Sachverhalte im Sinne des § 5“ mitzuteilen, findet in § 29 d LuftVG keinen Rückhalt und sprengt die von § 29 d LuftVG vorgegebene Aufgabenverteilung, nach der die inhaltliche Überprüfungstätigkeit vollständig von der Behörde vorgenommen wird, während es beim Betroffenen liegt, dem zuvor zuzustimmen bzw. danach Stellung nehmen. Neben der formalen „Zustimmung“ regelt § 29 d Abs. 1 LuftVG keine weiteren Mitwirkungspflichten des Betroffenen, insbesondere nicht hinsichtlich der Durchführung der Überprüfung selbst. Im Gegenteil - das Faktum, dass der Betroffene zuvor seine Zustimmung zu dem von der Behörde durchzuführenden Verfahren erteilen muss, lässt darauf

schließen, dass der Gesetzgeber von einer klaren „Aufgabenverteilung“ zwischen Behörde und Betroffenen ausgeht: Der Betroffene stimmt dem Verfahren zu (§ 29 d Abs. 1 Satz 2 LuftVG) bzw. hat es zuvor beantragt und damit implizit seine Zustimmung zum Verfahren erklärt; die Behörde führt das Verfahren durch (§ 29 d Abs. 2 und 3 LuftVG). Eine inhaltliche Mitwirkungspflicht des Betroffenen bei der Erhebung von sachdienlichen Erkenntnissen ist vom Gesetz jedenfalls an dieser Stelle nicht vorgesehen.

Auch hier sollte der Verordnungsgeber die Gesetzeskonformität herstellen. Der in Aussicht genommene Erlass einer 1. Verordnung zur Änderung der Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung sollte hierzu auch Gelegenheit bieten, wobei aber auch das LuftVG ergänzt oder geändert werden müsste (z. B. Zustimmung - Antrag, Kreis der zu Überprüfenden) und insofern der Gesetzgeber „zu bemühen“ ist.

Die genannten Probleme stellen nur einen kleinen Ausschnitt der mit der Durchführung der Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfung zusammenhängenden Problemstellungen dar. Daneben gibt es eine Vielzahl anderer erörterungswürdiger Fragen, so z. B.

- die Frage der örtlichen Zuständigkeit der (Landes-)Luftfahrtbehörden „am Sitz des Unternehmens“ wie die Verordnung vorschreibt (Was heißt das? LH z. B. hat alle Mitarbeiter des Konzerns in Düsseldorf überprüfen lassen.),
- die Frage, wie die Anerkennung der Ergebnisse einer Überprüfung in einem anderen Bundesland erfolgt (die Bundesländer fordern laut eigenem Bekunden eine gesonderte Antragstellung auf Anerkennung des Überprüfungsergebnisses auch innerhalb der Jahresfrist des § 29 d Abs. 1 S. 3),
- die Frage, welchen Umfang die Mitwirkungspflicht des Unternehmers (§ 19 b Abs. 1 Nr. 5, § 20 a Abs. 1 Nr. 5) hat und damit eng verbunden, die Frage, was § 3 Abs. 2 meint, wenn er festlegt, dass die Unternehmen „die nach Absatz 3 erforderlichen Daten und Sachverhalte der zu überprüfenden Person (vier Wochen vor der ge-

planten Aufnahme ihrer Tätigkeit) übermitteln“ sollen (Hat der Unternehmer damit eine „eigene“ Ermittlungsverpflichtung?),

- die Frage, ob der Unternehmer Einsicht in den nach § 3 Abs. 1 über ihn zu stellenden Antrag des Betroffenen nehmen darf, und damit eng verknüpft, die Frage, wie verhindert werden kann, dass der Arbeitgeber „vertrauliche“ Daten des Antrags „verwendet“ (Problem: Kollision mit dem Arbeitsrecht),
- die Frage, ob – wie praktiziert - der Unternehmer (anstelle der Behörde) die („hoheitliche“) Identitätsprüfung durchführen darf (Wo ist die Rechtsgrundlage für diese „Beleihung“?),
- die Frage, ob es gerechtfertigt ist, dass auch laufende oder - auf welcher Grundlage auch immer - eingestellte Ermittlungsverfahren in die Überprüfung mit einbezogen werden dürfen,
- die Frage, ob sichergestellt ist und wie, dass die gewonnenen Erkenntnisse tatsächlich nur für die Luftfahrt-Zuverlässigkeitsüberprüfung verwendet werden (§ 29 d Abs. 5 S. 1) und nicht an die Stelle, die die „fliegerische“ Zuverlässigkeit überprüft, weiter gegeben werden,
- die Frage, welche Straftaten zu berücksichtigen sind: Vorsatz, Fahrlässigkeit, Jugendstraftaten.

Es bleibt zu hoffen, dass die o. g. 1. Änderungsverordnung hier mehr Klarheit schafft und eine einheitlichere Anwendung der LuftVZÜV in den einzelnen Bundesländern befördert.