

Anhörung 10.Feb.2020

**Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der
Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen
BT-Drucksache 19/16428 und 19/18717**

**Abschaffung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen für Privatpiloten und
Luftsportler
BT-Drucksache 19/18481**

Stellungnahme

Vielen Dank für die Möglichkeit, Ihnen hier meine Einschätzung zu den geplanten Änderungen und Ergänzungen des Luftsicherheitsgesetzes zu geben.

Ich möchte Ihnen mit der Stellungnahme aus der anwaltlichen Praxis berichten, insbesondere aus dem Bereich der allgemeinen Luftfahrt und des Luftsports:

Zur Anwaltschaft kommen in dem meisten Fällen Betroffene, deren Zuverlässigkeit aufgrund von Tatsachen in Frage gestellt wird, die mit der Intention des Luftsicherheitsgesetzes in keinem Zusammenhang stehen.

Selbstverständlich will niemand gewaltbereite Personen oder Personen, die terroristische Verbindungen oder Absichten haben, im sensiblen Luftfahrtbereich dulden. Daher ist die Intention des Gesetzes nicht zu kritisieren. Auch die Fortentwicklung über den § 7a LuftSiG, d.h. die Einführung eines Registers, ist nicht zu beanstanden.

Bei der Umsetzung dieser Intention leidet § 7 LuftSiG jedoch bereits heute an Mängeln, die mit den neuen Regeln noch weiter verschärft würden.

Gegen die Versagung oder gegen den Entzug der luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit wehren sich im Verwaltungsverfahren nicht Schwertkriminelle oder Personen, die Angst und Terror verbreiten wollen. Diese Personengruppe hat sicherlich nichts in der Luftfahrt verloren und versucht sich allenfalls mit anderen rechtswidrigen Mitteln der staatlichen Kontrolle zu entziehen.

Jedoch Personen, die aufgrund von Übertretungen gegen Vorschriften z.B. aus

- dem Insolvenzrecht
- dem Sozialversicherungsbereich oder dem Steuerrecht

verurteilt wurden, werden mit dem zusätzlichen pauschalen Entzug der Zuverlässigkeit ab einer Strafe in Höhe von 60 Tagessätzen durch die Entscheidung einer Luftsicherheitsbehörde "überkriminalisiert".

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird dies noch weiter verschärft. Ohnehin teils bedenkliche Regelungen werden um weitere, in Grundrechte eingreifende Regelungen verschärft.

Hierzu zählt insbesondere die Einbeziehung des staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsregisters, welches auch Verfahren enthält, die nicht abgeschlossen oder gar eingestellt worden sind. Außerdem der künftig gesetzlich angeordnete Sofortvollzug.

Ich möchte Ihnen zwei typische Beispiele aus der Praxis dazu geben, wie dieses Gesetz an der eigentlichen Intention, nämlich dem Schutz des Luftverkehrs und der Prävention von Straftaten im Luftverkehr und der Eindämmung von Terrorgefahren, vorbeigeht:

1. Ein Bauunternehmer, der im Laufe der Zeit eine ganze Firmengruppe betreibt, versucht, bei der sich ankündigenden Schieflage eines einzelnen Teilunternehmens dieses durch Aufträge und Zahlungen aus anderen Teilen der Unternehmensgruppe am Leben zu halten.
Dies gelingt ihm letztlich nicht und er ist gezwungen, Insolvenzantrag zu stellen. Bei einer Nachprüfung wird dann festgestellt, dass dieser Insolvenzantrag zu spät gestellt wurde.
Aufgrund dieses Verstoßes wird gegen ihn ein Strafbefehl mit 150 Tagessätzen erlassen. Den Einspruch gegen diesen Strafbefehl beschränkt der Betroffene auf die Strafhöhe. Den eigentlichen Verstoß räumt er ein. Das Amtsgericht kommt zu einer Entscheidung mit 120 Tagessätzen. Im Berufungsverfahren urteilt das Landgericht schließlich 90 Tagessätze und damit unterhalb der Vorstrafengrenze.
Mit dieser Vorsatzstraftat und einer Verurteilung über 60 Tagessätze ist die Zuverlässigkeit nach der Regelvermutung des § 7 LuftSiG nicht mehr gegeben.

Einen erneuten Antrag kann er erst nach Ablauf von fünf Jahren nach Rechtskraft der letzten Entscheidung beantragen. D. h., zum einen wird ohne Differenzierung dazu, ob die Tat in irgendeinem Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen könnte, die Zuverlässigkeit aberkannt.

Zum anderen verlängert das, rund anderthalb Jahre andauernde, Ermittlungsverfahren sowie die Einspruchs- und Berufungsverfahren mit weiteren anderthalb Jahren, seine tatsächliche Möglichkeit zur Antragstellung auf über acht Jahre! Die Ausschöpfung des ihm im Strafrechtsverfahren zustehenden Rechtsweges und der damit verbundene Zeitaufwand wird ihm im Rahmen des Luftverkehrs und der Zuverlässigkeitsprüfung zu einem überobligatorischen Nachteil.

Rechtsmittelverfahren gegen die Entscheidung der Luftsicherheitsbehörde sind mit Verweis auf die Regelvermutung aussichtslos.

2. Im zweiten Fall berichte ich von einem Fuhrunternehmer. Sein Fuhrpark besteht aus rund 100 Fahrzeugen. Teilweise sind dies Räum- und Streufahrzeuge.
Der Unternehmer hat 70 fest angestellte Fahrer. Weitere Fahrer werden bei Bedarf saisonal oder auch für noch kürzere Zeiträume als selbstständige Fahrer engagiert. Diese Praxis führt nach einer Sozialversicherungsprüfung zu der Feststellung, dass die freiberuflich tätigen Fahrer richtigerweise sozialversicherungspflichtige Beschäftigte sind. Über 30 Verfahren mit dem Vorwurf zu Sozialversicherungsbetrug und über 30 Verfahren zur Steuerhinterziehung sind die Folge. Individuell zu einem Fall bzw. Fahrer werden

allenfalls 20 Tagessätze als strafangemessen gewertet. Bei der Gesamtstrafenbildung resultieren daraus jedoch über 200 Tagessätze.

Der Unwert von Übertretungen gegen das Sozialabgabenrecht, das Steuerrecht oder das Insolvenzrecht soll hier nicht infrage gestellt werden. Aber der pauschale Ansatz, dass hierdurch eine nahezu unumstößliche Vermutung aufgestellt wird, wonach solche Personen unzuverlässig sind, geht an der Intention des Gesetzes vorbei.

Wenn man es nicht beim unbestimmten, aber bestimmbar, Rechtsbegriff der „Unzuverlässigkeit“ wie im Gewerbe- oder Transportbeförderungs- oder Gaststättenrecht belassen will, sollte gleichwohl die Regelvermutung zumindest modifiziert werden.

Dabei könnte man sich an § 69 StGB orientieren. Dort ist für Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr als sogenannte „Nebenfolge“ der Entzug der Fahrerlaubnis möglich, wenn bestimmte Katalogstraftaten verwirklicht wurden. Hierzu gehört zum Beispiel die Straßenverkehrsgefährdung oder auch die Trunkenheit im Verkehr.

In Ansehung der Intention des Luftsicherheitsrechtes könnten also Gewaltstraftaten, Straftaten mit terroristischem Hintergrund, Straftaten gegen die Öffentliche Ordnung oder auch die Luftverkehrsgefährdung einen solchen Katalog füllen.

Statt einer pauschalen Vermutung der Unzuverlässigkeit, bedarf es einer individuellen Würdigung der gesamten Umstände. Diese muss nach wie vor umfassend gerichtlich nachprüfbar bleiben.

Im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes gegen den Sofortvollzug, welcher bei Wegfall der aufschiebenden Wirkung das Rechtsmittel wäre, wird lediglich eine summarische Prüfung mit der Frage, ob das Interesse des Antragstellers an der Aussetzung der sofortigen Vollziehung das Vollzugsinteresse überwiegt, durchgeführt. In Themen der Luftsicherheit ein aussichtsloses Unterfangen. Das nachfolgende Hauptsacheverfahren dauert danach nicht selten bis zu zwei Jahre. Der Ausgang ist, wie oben dargestellt wenig erfolgversprechend für den Betroffenen. Bis zur Vorlage an das Verfassungsgericht oder den EuGH kommt es nicht.

Um das Luftsicherheitsgesetz verfassungssicher und europarechtskonform zu gestalten sollte die aktuelle Arbeit an der Fortschreibung des Gesetzes nicht weitere, in Grundrechte eingreifende Bestimmungen hervorbringen, sondern Möglichkeiten zur Einzelfallgerechtigkeit schaffen um auf eine breite Akzeptanz aller Luftverkehrsteilnehmer und Beschäftigten an Flughäfen zu schaffen.

Frank Dörner