



Stellungnahme

Nationale Luftsicherheitsprogramm-Verordnung (NLspV)

Der Bundesverband der Luftsicherheitsunternehmen (BDLS) vertritt Sicherheitsunternehmen, die sich mit Sicherheitsmaßnahmen/-aufgaben nach dem LuftSiG sowie Service- und Fluggastdiensten an Verkehrsflughäfen beschäftigen. Die Mitgliedsunternehmen des BDLS beschäftigen rund 16.000 private Sicherheitskräfte, die u. a. die Aufgaben der §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG ausüben sowie als Beteiligte der sicheren Lieferkette agieren.

Der BDLS bedankt sich für die Möglichkeit, zu dem *Referentenentwurf des Bundesministeriums des Innern über eine Nationale Luftsicherheitsprogramm-Verordnung (NLspV)* Stellung nehmen zu können.

Stellungnahme

I. Zusätzliche Bürokratie vermeiden

Mit Blick auf den durch die Bundesregierung angestrebten Bürokratieabbau ist anzumerken, dass für den Erlass dieser Verordnung an sich keine Notwendigkeit besteht. Die *Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit* ist bereits vollumfänglich und unmittelbar in jedem Mitgliedstaat geltendes Recht. Angesichts des bestehenden, hohen Verwaltungsaufwands für die rechtsetzenden und rechtsanwendenden Behörden sowie der ohnehin hohen Bürokratielast für die Luftsicherheitsunternehmen könnte auf den Erlass einer weiteren Verordnung verzichtet werden. Über die *VO (EU) 2015/1998* hinausgehende Vorschriften könnten im Nationalen Luftsicherheitsprogramm (NLSP) geregelt werden.

Der Bedarf des Erlasses dieser zusätzlichen Verordnung sollte überdacht werden.

II. Beschränkte Möglichkeit zur Bewertung und Stellungnahme

Da die Anlagen 3 bis 5 als Verschlusssache eingestuft wurden und nicht einsehbar sind, ist eine Abschätzung des Erfüllungsaufwands, der Umsetzbarkeit und damit auch die Abgabe einer vollständigen Stellungnahme nicht möglich.

III. § 20 Abs. 1 Sicherheitsbeauftragter

§ 20 Abs. 1 des Referentenentwurfs sieht vor, dass ein Sicherheitsbeauftragter nur für einen einzelnen und nicht mehrere Betriebsstandorte zuständig sein darf. Diese Vorgabe ist in den EU-Bestimmungen nicht zu finden und führt zu erheblichen Einschränkungen des betrieblichen Organisationsspielraums eines Luftsicherheitsunternehmens. Diese nationale



Einschränkung muss vermieden werden, denn sie führt für die Unternehmen zu deutlich höherem betrieblichem und personellem Mehraufwand, Mehrkosten und Einschränkungen in der wirtschaftlichen Freiheit. Das EU-Rechts muss 1:1 national umgesetzt werden, um EU-weit einheitliche Regelungen und Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

§ 20 Abs. 1 RefE ist wie folgt zu ändern:

(1) Ein Sicherheitsbeauftragter eines Beteiligten an der sicheren Lieferkette nach den Nummern 6.3.1.3, 6.4.1.3, 6.5.1.6 und 8.1.5.1 Buchstabe a des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 darf nicht gleichzeitig als Sicherheitsbeauftragter ~~eines weiteren Betriebsstandortes oder~~ eines anderen Beteiligten an der sicheren Lieferkette benannt sein. Der Sicherheitsbeauftragte muss in der Lage sein, kurzfristig in geeigneter Art und Weise auf sicherheitsrelevante Vorfälle an dem jeweiligen Betriebsstandort, für den er als Sicherheitsbeauftragter benannt ist, zu reagieren.

IV. § 23 Sensibilisierung und Förderung der Sicherheitskultur

Eine jährliche Sensibilisierung des Personals ist in keiner Verordnungslage der EU nachvollziehbar. Auch hat diese in der Praxis zur keiner messbaren Verbesserung der Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen geführt. Daher ist von der jährlichen Sensibilisierung der Mitarbeitenden der sicheren Lieferkette abzusehen.

Der § 23 im Entwurf der NLSPV ist zu streichen.

Sollte § 23 dennoch so umgesetzt werden, ist eine Ausnahme der bekannten Lieferanten für Flughafenlieferungen nicht nachvollziehbar, insbesondere unter dem Eindruck der anstehenden Änderungen am gesonderten Beschluss der Kommission K2015/8005.

V. § 28 Abs. 1 Änderungen des Sicherheitsprogrammes und der Zulassung von reglementierten Beauftragten

Nach Abs. 1 sind Anträge auf Änderungen der Zulassung bei kleineren Änderungen mindestens 7 Arbeitstage und bei größeren Änderungen mindestens 15 Arbeitstage vor dem geplanten Wirksamwerden einzureichen. Derart unbestimmte Begriffe wie „kleinere Änderungen“ und „größere Änderungen“ müssen vermieden werden, weil damit eine erhebliche Unklarheit und ggf. Rechtsunsicherheit einhergeht.

Die unklaren Begriffe müssen präzisiert werden. Noch besser wäre es, die Unterteilung in kleine und große Änderungen zu streichen und stattdessen für sämtliche Änderungen eine einheitliche Antragsfrist von 7 Arbeitstagen vor dem geplanten Wirksamwerden festzulegen. Damit würde eine ähnliche Regelung wie bei den bekannten Versendern geschaffen.

Berlin, 17. November 2025