

# ***Praxisleitfaden Luftfrachtsicherheit***

## **Zulassung zum „Bekannten Versender“**

### **– arbeitsrechtliche Hinweise –**

Juni 2025

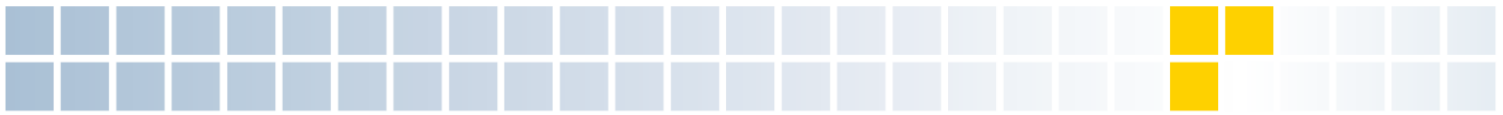
Der Warenverkehr per Flugzeug unterliegt hohen Sicherheitsanforderungen. Seit dem 26. März 2013 können nur noch Unternehmen, die durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als „bekannter Versender“ nach schriftlichem Antrag zugelassen sind, weiterhin Frachtstücke per Luftfracht versenden, ohne zusätzlichen Kontrollen zu unterliegen. Darüber hinaus müssen Beteiligte der sicheren Lieferkette seit 1. Januar 2025 besondere Cybersicherheitsmaßnahmen umsetzen und diese in einem Cybersicherheitsprogramm beschreiben.

Der Leitfaden soll die betroffenen Unternehmen mit den Anforderungen der VO (EU) Nr. 2015/1998 an die Zulassung zum Bekannten Versender, der Zuverlässigkeitsüberprüfung des eingesetzten Personals nach dem Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) vertraut machen und Ihnen eine Hilfestellung bei häufig auftretenden arbeitsrechtlichen Fragen geben. Im Anhang findet sich auch eine Übersicht über die in den jeweiligen Bundesländern zuständigen Behörden. Der Leitfaden berücksichtigt dabei die Rechtslage bis Juni 2025.



## Inhalt

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Zusammenfassung .....                                                          | 1  |
| I. Einleitende Hinweise .....                                                  | 3  |
| II. Personenbezogene Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 186/2010 .....      | 4  |
| 1. Wer muss überprüft werden? .....                                            | 4  |
| 2. Wie muss überprüft werden? .....                                            | 4  |
| III. Übersicht der zu überprüfenden Personen und einschlägigen Verfahren ..... | 9  |
| IV. Geltungsdauer .....                                                        | 9  |
| V. Rechte und Pflichten des zu überprüfenden Arbeitnehmers .....               | 9  |
| VI. Bewertung von Auskünften .....                                             | 10 |
| VII. Folgen einer negativen Bewertung .....                                    | 10 |
| VIII. Beteiligung des Betriebsrats .....                                       | 10 |
| IX. Wer muss welche Schulungen durchlaufen – Übersicht .....                   | 12 |
| Anhang .....                                                                   | 13 |
| I. Übersicht: Zuständigkeit der Behörden .....                                 | 13 |
| II. Weiterführende Hinweise .....                                              | 16 |



## I. Einleitende Hinweise

Als Teil des Luftverkehrssystems unterliegt der Warenverkehr per Flugzeug hohen Sicherheitsanforderungen. Der risikobasierte Ansatz der EU für die Luftfrachtsicherheit beruht auf der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt vom 11. März 2008, die am 29. April 2010 endgültig in Kraft getreten ist. Da auf Detailregelungen verzichtet wurde, sind die durchzuführenden Maßnahmen in weiteren Verordnungen geregelt, so unter anderem auch in der Verordnung (EU) Nr. 2015/1998, die als Durchführungsverordnung am 1. Februar 2016 in Kraft getreten ist. Diese dient der Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, sowie allgemeiner Maßnahmen zur Ergänzung der gemeinsamen Grundstandards. In der Verordnung (EU) Nr. 2015/1998 sind zielgerichtete Maßnahmen für die Durchführung dieser Sicherheitsstandards festgelegt. Kern des Systems ist das **Konzept der „sicheren Lieferkette“**: Es darf prinzipiell nur solche Luftfracht per Flugzeug transportiert werden, die den Status „sicher“ hat. Produzierende Unternehmen können ihre zu versendende Ware dabei auf zwei Arten „sicher“ machen:

„**Unsichere“ Luftfracht** wird durch eine Sicherheitskontrolle „**sicher**“ gemacht. Diese Kontrolle kann beispielsweise im Röntgen der Ware oder einer Untersuchung per Hand bestehen – entweder unmittelbar durch ein Luftfahrtunternehmen oder durch andere so genannte reglementierte Beauftragte (z. B. Logistikdienstleister oder Spediteure).

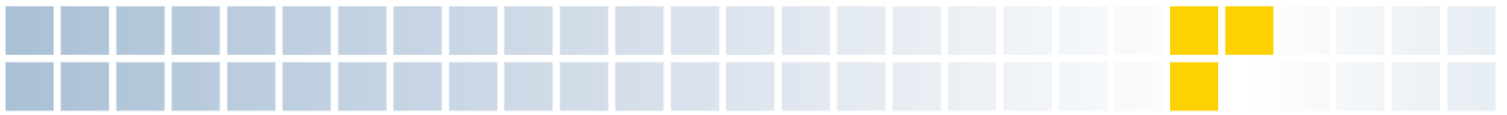
Nachteil: Die Kontrolle der Luftfracht ist sehr aufwendig – sie kostet Zeit und erfordert entsprechende Kontrolltechnik. Zudem scheidet manche Fracht aufgrund ihrer Beschaffenheit (z. B. Größe, Material, Empfindlichkeit) von vornherein für eine Kontrolle aus.

Unternehmen können ihre produzierten Waren als „**sicher**“ **per Luftfracht versenden**, wenn sie behördlich als „**Bekannter Versender**“ **zugelassen** sind. Das Unternehmen gewährleistet dann eigenverantwortlich, dass die identifizierbare Luftfracht an seinem Betriebsstandort oder auf seinem Betriebsgelände zuverlässig vor unbefugtem Zugriff und Manipulationen geschützt wird.

Vorteil: Die Luftfracht kann so ohne erneute Sicherheitskontrolle als sicher übergeben werden.

Nachteil: Das Zulassungsverfahren ist zeitaufwendig und kann auch bauliche Veränderungen auf dem Unternehmensgelände notwendig machen. Zudem wirft es eine Reihe von arbeitsrechtlichen Fragen auf.

Seit dem 26. März 2013 können nur noch Unternehmen, die durch das LBA als „bekannter Versender“ zugelassen sind, weiterhin Frachtstücke per Luftfracht versenden, ohne zusätzlichen Kontrollen zu unterliegen. Zur Erlangung des Status müssen Unternehmen beim LBA einen schriftlichen Antrag stellen und ein Sicherheitsprogramm vorlegen. Dieses legt die Maßnahmen dar, mit denen das Unternehmen eine Manipulation von Frachtstücken, die für den Lufttransport bestimmt sind, ausschließt. Zu den Maßnahmen zählen u. a. die Schulung und Sicherheitsüberprüfung sämtlichen Personals, das mit identifizierbarer Luftfracht in Berührung kommt oder kommen kann, die Reglementierung endet mit einer umfassenden Vor-Ort-Überprüfung durch Auditoren des LBA. Zudem finden regelmäßige Audits statt. Bei größeren Unternehmen kann vom Start der Vorbereitung im Unternehmen bis zur Zulassung durch das LBA leicht ein Jahr vergehen.



## **Umsetzung von Cybersicherheitsmaßnahmen ab dem 1. Januar 2025**

Zur Umsetzung der in der DurchführungsVO (EU) 2019/1583 festgesetzten Grundstandards für die Luftsicherheit in Bezug auf Cybersicherheitsmaßnahmen in den Bereichen §§ 9 f. LuftSiG hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) am 31. Mai 2024 seine Grundsätze zur Anwendung der Cybersicherheitsmaßnahmen der Verordnung (EU) 2015/1998 der Kommission zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit als Anlage zum Nationalen Luftsicherheitsprogramm (NLSP) veröffentlicht. Das LBA ist für die Umsetzung dieser Grundsätze zuständig.

Auf Basis dieser Grundsätze müssen Luftfahrtunternehmen und Beteiligte der sicheren Lieferkette ab dem 1. Januar 2025 Cybersicherheitsmaßnahmen in einem Cybersicherheitsprogramm beschreiben. Danach müssen bekannte Versender und reglementierte Beauftragte ab 1. Januar 2025 ihr um Cybersicherheitsmaßnahmen ergänztes Sicherheitsprogramm dem LBA zur Genehmigung bei Erstzulassung, wiederholender Zulassung oder bei Änderung der Zulassung vorlegen. Dabei besteht keine Vorlagepflicht für Sicherheitsprogramme, die allein aufgrund der Beschreibungen der Cybersicherheitsmaßnahmen angepasst werden. Eine Umsetzungspflicht von Cybersicherheitsmaßnahmen besteht aber in jedem Fall.

Das LBA empfiehlt bekannten Versendern in ihrem Sicherheitsprogramm ein Kapitel mit dem Titel „Cybersicherheit“ einzufügen und in diesem Kapitel ausschließlich auf ein beigefügtes Cybersicherheitsprogramm zu verweisen. Das Cybersicherheitsprogramm sollte zusätzlich im Anhängeverzeichnis mitaufgenommen werden.

## **II. Personenbezogene Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 2025/1998**

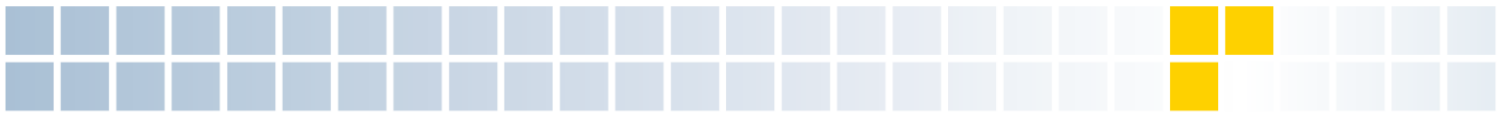
Unternehmen, die den Status als bekannter Versender erhalten möchten, müssen im Hinblick auf Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht besondere Anforderungen erfüllen.

### **1. Wer muss überprüft werden?**

Mit Inkrafttreten des novellierten Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) am 4. März 2017 haben sich für bekannte Versender als Teil der sicheren Lieferkette von Luftfracht/-post Änderungen bzw. Konkretisierungen ergeben.

Gemäß § 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 LuftSiG ist nunmehr die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung für das luftsicherheitsrelevante Personal des bekannten Versenders als Teil der sicheren Lieferkette vorgeschrieben. Zuvor war eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nur für den Sicherheitsbeauftragten bzw. seine Stellvertreter verbindlich. Durch die Umsetzung der EU-Verordnung 2019/103 entfiel bis zum 31. Juli 2019 die sogenannte „beschäftigungsbezogene Überprüfung“ von Mitarbeitern im Luftsicherheitsbereich. Diese Änderung wurde in Deutschland bereits im März 2018 in Deutschland eingeführt. Gleichwohl galt im Sinne des § 22 Absatz 1 LuftSiG eine Übergangsfrist bis zum 3. März 2018, innerhalb welcher, beschäftigungsbezogene Überprüfungen weiterhin gültig waren. Seit dem 4. März 2018 muss jedoch eine gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung für das gesamte luftsicherheitsrelevante Personal vorliegen. Für Betroffene ist ein Antrag auf Zuverlässigkeitsüberprüfung bei der zuständigen Landesluftsicherheitsbehörde zu stellen.

Zum luftsicherheitsrelevanten Personal gehören unter anderem Personen, die physischen Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder -post und / über dokumentarisches Wissen über identifizierbare Luftfracht verfügt. Dieser Personenkreis wurde nun durch die Grundsätze zur Anwendung der Cybersicherheitsmaßnahmen zur Umsetzung der in der DurchführungsVO (EU) 2019/1583 festgesetzten Grundstandards zum 1. Januar 2025 erweitert. Aus 3.1 Abs. 1 der Grundsätze ergibt sich, dass auch Personen, die Zugang bzw. Zugriff auf kritische informations- und kommunikationstechnische Systeme (KIKS) haben, sich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG unterziehen müssen. Eine Ausnahme besteht bei externem Personal, das nur



unregelmäßig, kurzfristig oder nicht durchgängig Zugriff auf KIKS hat und durch eine ihr zumindest gleichgestellte Person mit abgeschlossener Zuverlässigkeitsprüfung und entsprechender IT-Qualifikation durchgängig begleitet wird.

Hier sind drei Personengruppen zu nennen:

- sog. „Beauftragter für die Sicherheit/Sicherheitsbeauftragter“ und sein/e Stellvertreter

Nach Ziff. 6.4.1.3. des Anhangs der VO (EU) Nr. 2015/1998 benennt ein bekannter Versender für jeden Betriebsstandort mindestens eine Person, die für die Durchführung der Sicherheitskontrollen und die Überwachung ihrer Einhaltung verantwortlich ist. Diese Person muss eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nach Ziff. 11.1 erfolgreich durchlaufen haben.

- sog. Personal mit physischem Zugang zur identifizierbaren Luftfracht oder mit dokumentarischem Wissen über diese Luftfracht
- sog. Personal, welches des nationalen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (NLSP) Administrator-Rechte oder unbeaufsichtigten und unbeschränkten Zugang zu den unter Nummer 1.7.1 genannten, für Zivilluftfahrtzwecke genutzten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systemen und Daten haben oder die in der Risikobewertung gemäß Nummer 1.7.3 anderweitig ermittelt wurden.

## 2. Wie muss überprüft werden?

- sog. „Beauftragter für die Sicherheit/Sicherheitsbeauftragter“ und sein/e Stellvertreter

Beauftragte für die Sicherheit und ihre Vertreter müssen eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG durchlaufen (nachfolgend Zuverlässigkeitsüberprüfung). Dies ergibt sich aus dem Anhang der VO (EU) Nr. 2015/1998 (geändert durch die DVO (EU) Nr. 2019/1583), konkret aus Ziff. 6.4.1.3., 11.1.2 a). und 11.1.3.

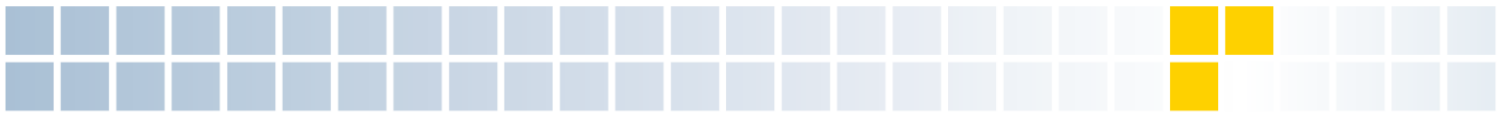
Ziff. 11.1.3. nennt die Mindestanforderungen, die an eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung zu stellen sind.

11.1.3. Nach Maßgabe der gemeinschaftlichen und der nationalen Vorschriften umfasst eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung zumindest:

- a) die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere,
- b) die Prüfung der Strafregistereinträge in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten 5 Jahre, und
- c) die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungen und jeglicher Lücken mindestens während der letzten 5 Jahre.
- d) Erkenntnisse und sonstige einschlägige Informationen, die den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen und nach deren Einschätzung für die Eignung einer Person zur Ausübung einer Funktion, die eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung erfordert, von Belang sein können.

### Hinweis:

Bei der Luftsicherheitsbehörde muss ein Antrag auf Überprüfung gestellt werden. Im Anhang finden Sie eine Liste der Behörden und Regierungspräsidien, bei denen Zuverlässigkeitsüberprüfungen beantragt werden können.



Die Luftsicherheitsbehörde darf gem. **§ 7 Abs. 3 LuftSiG** u. a.

- die Identität des Betroffenen überprüfen,
- Anfragen bei den Polizeivollzugs- und den Verfassungsschutzbehörden der Länder, der Bundespolizei und dem Zollkriminalamt stellen, soweit im Einzelfall erforderlich, Anfragen bei weiteren Behörden wie dem Bundeskriminalamt oder dem Bundesamt für Verfassungsschutz usw. stellen, Auskünfte aus dem Bundeszentralregister, dem Erziehungsregister und dem Zentralen Staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregister einholen, Anfragen an den gegenwärtigen Arbeitgeber und die Arbeitgeber der letzten fünf Jahren des Betroffenen nach dort vorhandenen, für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsamen Informationen richten,
- bei ausländisch betroffenen Personen um eine Auskunft aus dem Ausländerzentralregister ersuchen und sich im Einzelfall sogar an die zuständige Ausländerbehörde wenden.

Über das Ergebnis der Überprüfung werden u.a. der Betroffene sowie dessen gegenwärtiger Arbeitgeber unterrichtet. Dem gegenwärtigen Arbeitgeber dürfen die dem Ergebnis zugrunde liegenden Erkenntnisse nicht mitgeteilt werden. Weitere Informationen dürfen dem gegenwärtigen Arbeitgeber jedoch mitgeteilt werden, soweit sie für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung erforderlich sind (vgl. **§ 7 Abs. 7 LuftSiG**).

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung ist bei jedem Mitarbeiter durchzuführen, der zum Beauftragten für die Sicherheit bzw. zu dessen Vertreter benannt wird, und zwar unabhängig vom Zeitpunkt seiner Einstellung.

- sog. Personal mit physischem Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder dokumentarischem Wissen

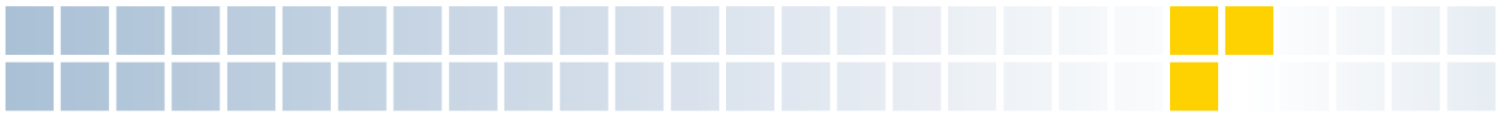
Auch hinsichtlich dieser Personengruppe ist seit dem 4. März 2018 eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erforderlich, was sich aus Ziff. 6.4.2.1. lit. b) in Verbindung mit Nr. 11.1.2 lit. b) des Anhangs der VO (EU) Nr. 2015/1998 ergibt. Die Mindestanforderungen an diese Überprüfung sind in Ziff.11.1.4. genannt.

11.1.4. Nach Maßgabe der gemeinschaftlichen und der nationalen Vorschriften umfasst eine beschäftigungsbezogene Überprüfung zumindest:

- a) die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere,
- b) die Prüfung der Strafregistereinträge in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten 5 Jahre.
- c) die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungen und jeglicher Lücken mindestens während der letzten 5 Jahre.

Gemäß Ziff. 11.0.3. des Anhangs der VO (EU) Nr. 2015/1998 bedeutet „Staat des Wohnsitzes“ jedes Land, in dem die Person 6 Monate oder länger ununterbrochen wohnhaft war. „Lücke“ in Ausbildungs- oder Beschäftigungszeiten bedeutet jede Unterbrechung von mehr als 28 Tagen. Nach Auskunft des LBA sind unter dem Begriff „Straffälligkeiten“ Straftaten im Sinne des StGB zu verstehen.

- sog. Personal, welches im Sinne des nationalen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (NLSP) Administrator-Rechte oder unbeaufsichtigten und unbeschränkten Zugang zu den unter Nummer 1.7.1 genannten, für Zivilluftfahrtzwecke genutzten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systemen und Daten (KIKS) hat oder die in der Risikobewertung gemäß Nummer 1.7.3 anderweitig ermittelt wurden.



Aus der DVO (EU) Nr. 2019/1583, welche die VO (EU) 2015/1998 geändert hat, ergibt sich, dass oben genannte Personengruppe nach Nr. 11.1.2 Buchstab. c ebenfalls eine erweiterte oder eine normale Zuverlässigkeitsprüfung nach § 7 LuftSiG erfolgreich durchlaufen haben muss. Erforderlich ist, dass beim bekannten Versender KIKS nach 1.7.1 oder nach Risikobewertung nach 1.7.3 bestehen, auf welchen das betroffene Personal Zugang hat.

Dies wird beim bekannten Versender in der Regel seltener als bei Luftfahrtunternehmen der Fall sein, welche die Infrastruktur am Flughafen oder eigene nutzen. Je weiter ein Unternehmen der sicheren Lieferkette vom Flughafen und dem direkten Flugbetrieb entfernt ist, desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit, das KIKS vorliegen. Gänzlich ausgeschlossen ist es aber nicht. Regelmäßig wird sich das Risiko beim bekannten Versender dann verwirklichen, wenn Personal physischen Zugang zur Ware hat. Dann ist es ohnehin nach § 7 LuftSiG zu überprüfen.

1.2.2 der Grundsätze:

Ein System wird als **Informations- und Kommunikationssystem** verstanden, wenn es sich um

(a)

- ein Übertragungssystem,
- eine Vermittlungs- und Leitweeinrichtung oder
- eine anderweitige Ressource, die die Übertragung von Signalen über Kabel, Funk, optische oder andere elektromagnetische Einrichtungen ermöglicht,

einschließlich

- Satellitennetze,
- feste (leitungs- und paketvermittelt, einschließlich Internet) und mobile Netze,
- Stromleitungssysteme, soweit sie zur Signalübertragung genutzt werden
- Netze für Hör- und Fernsehfunk sowie Kabelfernsehtetze, unabhängig von der Art der übertragenen Informationen;

oder

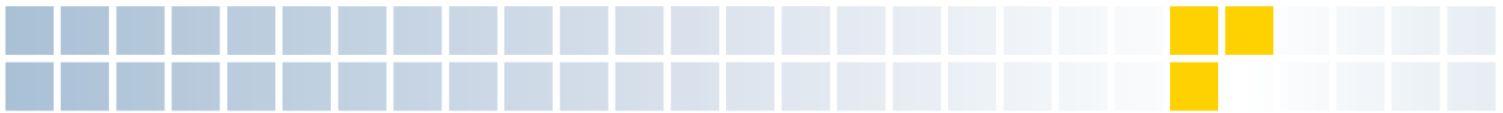
(b)

- ein Gerät oder
- eine Gruppe miteinander verbundener oder zusammenhängender Geräte,
- die einzeln oder zu mehreren auf der Grundlage eines Programms die automatische Verarbeitung digitaler Daten durchführen

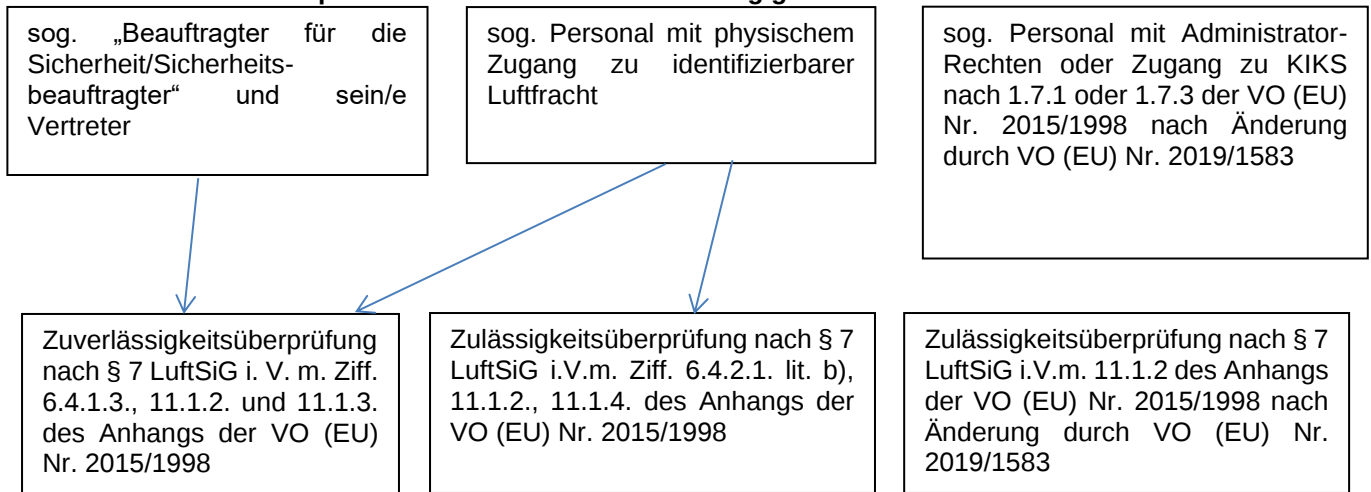
handelt.

**Hinweis:**

Ein wesentlicher Unterschied zwischen Zuverlässigkeitsüberprüfung und der Selbstauskunft im Rahmen der beschäftigungsbezogenen Überprüfung besteht darin, dass in der Zuverlässigkeitsüberprüfung auch die Bewertung einer gegebenen oder nicht gegebenen Zuverlässigkeit vorgenommen wird. In den anderen Fällen obliegt dem Arbeitgeber die Bewertung der gewonnenen Erkenntnisse.



### III. Übersicht der zu überprüfenden Personen und einschlägigen Verfahren



### IV. Geltungsdauer

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG bescheinigt die Zuverlässigkeit der auf diese Weise überprüften Mitarbeiter nicht auf unbestimmte Zeit. Vielmehr sind die betroffenen Mitarbeiter wegen der hohen Sicherheitsanforderungen in Zeitintervallen von fünf Jahren erneut einer Überprüfung zu unterziehen (vgl. § 3 Abs. 5 Satz 1 Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung, nachfolgend LuftSiZÜV).

### V. Rechte und Pflichten des zu überprüfenden Arbeitnehmers

Die Rechte und Pflichten der betroffenen Arbeitnehmer sind abhängig von der konkreten Art der Überprüfung. Hinsichtlich der Zuverlässigkeitsüberprüfung ist der Betroffene gem. § 7 Abs. 3, 5 LuftSiG verpflichtet, an seiner Überprüfung mitzuwirken und wahrheitsgemäße Angaben zu machen. Er kann Angaben verweigern, die für ihn oder eine der in § 52 Abs. 1 der Strafprozessordnung genannten Personen die Gefahr strafrechtlicher Verfolgung, der Verfolgung wegen einer Ordnungswidrigkeit oder von disziplinar- oder arbeitsrechtlichen Maßnahmen begründen könnten.

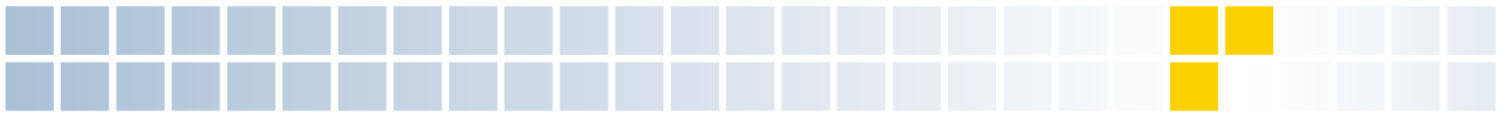
#### Hinweis:

Ein „Recht zur Lüge“ besteht nicht. Rechtsgrundlage für die begehrte Auskunft ist Ziff. 11.1.4. des Anhangs der VO (EU) Nr. 2015/1998, so dass der Arbeitgeber in diesem Zusammenhang keine unzulässigen Fragen stellt.

Hat der Arbeitnehmer bei Einstellung für eine Tätigkeit im sicherheitsrelevanten Bereich den Abschluss des Arbeitsvertrages unter Abgabe einer nicht den Tatsachen entsprechenden Selbstauskunft erwirkt, kann der Arbeitgeber diesen wegen arglistiger Täuschung gemäß § 123 BGB anfechten und daneben Schadensersatzansprüche wegen der Verletzung vorvertraglicher Aufklärungspflichten geltend machen.

### VI. Bewertung von Auskünften

Im Fall der Zuverlässigkeitsüberprüfung übernimmt die Luftsicherheitsbehörde im Rahmen der Überprüfung sogleich auch die Bewertung, ob die erforderliche Zuverlässigkeit des betreffenden Mitarbeiters gegeben ist oder nicht. Entscheidend für die Bewertung sind die konkreten Umstände des Einzelfalls. Zuverlässig im Sinne des § 7 LuftSiG ist nur, wer die Gewähr dafür bietet, die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs jederzeit in vollem Umfang zu erfüllen. Zweifel an der Zuverlässigkeit können sich aus Straftaten ergeben, diese müssen dabei keinen spezifischen luftverkehrsrechtlichen Bezug aufweisen. Gleiches gilt bei laufenden oder eingestellten Ermittlungs- oder Strafverfahren. Die Luftsicherheitsbehörde bewertet die Zuverlässigkeit der betroffenen Person auf Grund einer



Gesamtwürdigung des Einzelfalles. In der Regel fehlt es an der erforderlichen Zuverlässigkeit in den in § 7 Abs. 1a LuftSiG genannten Fällen.

## **VII. Folgen einer negativen Bewertung**

Ist das Ergebnis der Bewertung im Rahmen der Zuverlässigkeitsüberprüfung– negativ, d. h. ist der betroffene Mitarbeiter nicht zuverlässig im luftsicherheitsrechtlichen Sinne, oder ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung noch nicht abgeschlossen, darf der Beschäftigte gemäß § 7 Abs. 6 LuftSiG seine Tätigkeit nicht aufnehmen und nicht mehr im sicherheitsrelevanten Bereich eingesetzt werden. Das hat auch Auswirkungen für den Arbeitgeber, der nun gehalten ist, auf die veränderte Situation zu reagieren. Bei den hierbei in Betracht zu ziehenden Möglichkeiten hat der Arbeitgeber stets den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu wahren, d. h. vorrangig die Maßnahme zu wählen, die das Arbeitsverhältnis am wenigsten belastet. Daraus folgt, dass eine Beendigungskündigung nur als ultima ratio in Betracht zu ziehen ist. Vorrang genießt als mildestes Mittel die Versetzung und – soweit diese wegen entgegenstehender arbeitsvertraglicher Regelungen nicht möglich sein sollte – die Änderungskündigung.

## **VIII. Beteiligung des Betriebsrats**

Was die Beteiligung des Betriebsrats im Hinblick auf die Einstellung der hier interessierenden Personengruppen bzw. deren Einsatz in sicherheitsrelevanten Bereichen anbelangt, gehen wir davon aus, dass diesem die Mitbestimmungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die er auch in anderen Fällen personeller Einzelmaßnahmen nach § 99 Abs. 1 BetrVG in Anspruch nehmen kann.

### **Beteiligung nach § 87 Abs. 1 Nr. 1 BetrVG**

Bei Verordnungen der EU handelt es sich um Gesetzgebungsakte, also um Rechtsakte mit allgemeiner Geltung, sie sind in all ihren Teilen verbindlich und beanspruchen in jedem Mitgliedstaat unmittelbare Geltung. Hinsichtlich der Zuverlässigkeitsüberprüfung lässt die Verordnung dem Arbeitgeber keinerlei Spielraum. Ist der Arbeitgeber verpflichtet, eine bestimmte Maßnahme vorzunehmen, kann der Betriebsrat unter Berufung auf ein Mitbestimmungsrecht keine davon abweichende Regelung verlangen.

### **Beteiligung nach § 94 Abs. 1 Satz 1 BetrVG**

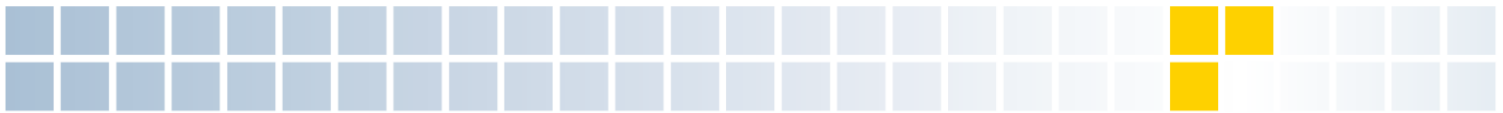
Ein Mitbestimmungsrecht nach § 94 Abs. 1 Satz 1 BetrVG (Personalfragebogen) kommt überhaupt nur dann in Betracht, wenn der Arbeitgeber selbst Personalfragebögen verwendet, um von den Arbeitnehmern Daten über persönliche Verhältnisse zu erlangen. Die Beteiligung des Betriebsrats dient hier einem präventiven Schutz des Persönlichkeitsrechts des Arbeitnehmers, soweit dieses durch Fragen des Arbeitgebers nach persönlichen Verhältnissen beeinträchtigt werden kann. Bei der hier in Rede stehenden Sicherheitsüberprüfung werden die Angaben über persönliche Verhältnisse des Arbeitnehmers oder Bewerbers aber bereits nicht vom Arbeitgeber, sondern von der zuständigen Luftsicherheitsbehörde erhoben, so dass ein entsprechendes Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats nicht besteht.

### **Beteiligung nach § 95 Abs. 1 Satz 1 BetrVG**

Auch handelt es sich bei der Sicherheitsüberprüfung nicht um eine Auswahlrichtlinie i. S. d. § 95 Abs. 1 Satz 1 BetrVG. Auswahlrichtlinien im Sinne dieser Vorschrift, welche der Zustimmung des Betriebsrats bedürfen, sind nur solche, die der Arbeitgeber als Teil seiner Personalplanung aus Gründen einer von ihm für erforderlich gehaltenen Personalpolitik und Personalwirtschaft selbst konzipiert und künftig beachten will. Hier hat aber nicht der Arbeitgeber die Entscheidung für eine Zuverlässigkeitsüberprüfung getroffen, sondern die Verordnung und das LuftSiG geben diese zwingend vor. Ein Mitbestimmungsrecht ist also auch nach dieser Vorschrift zu verneinen.

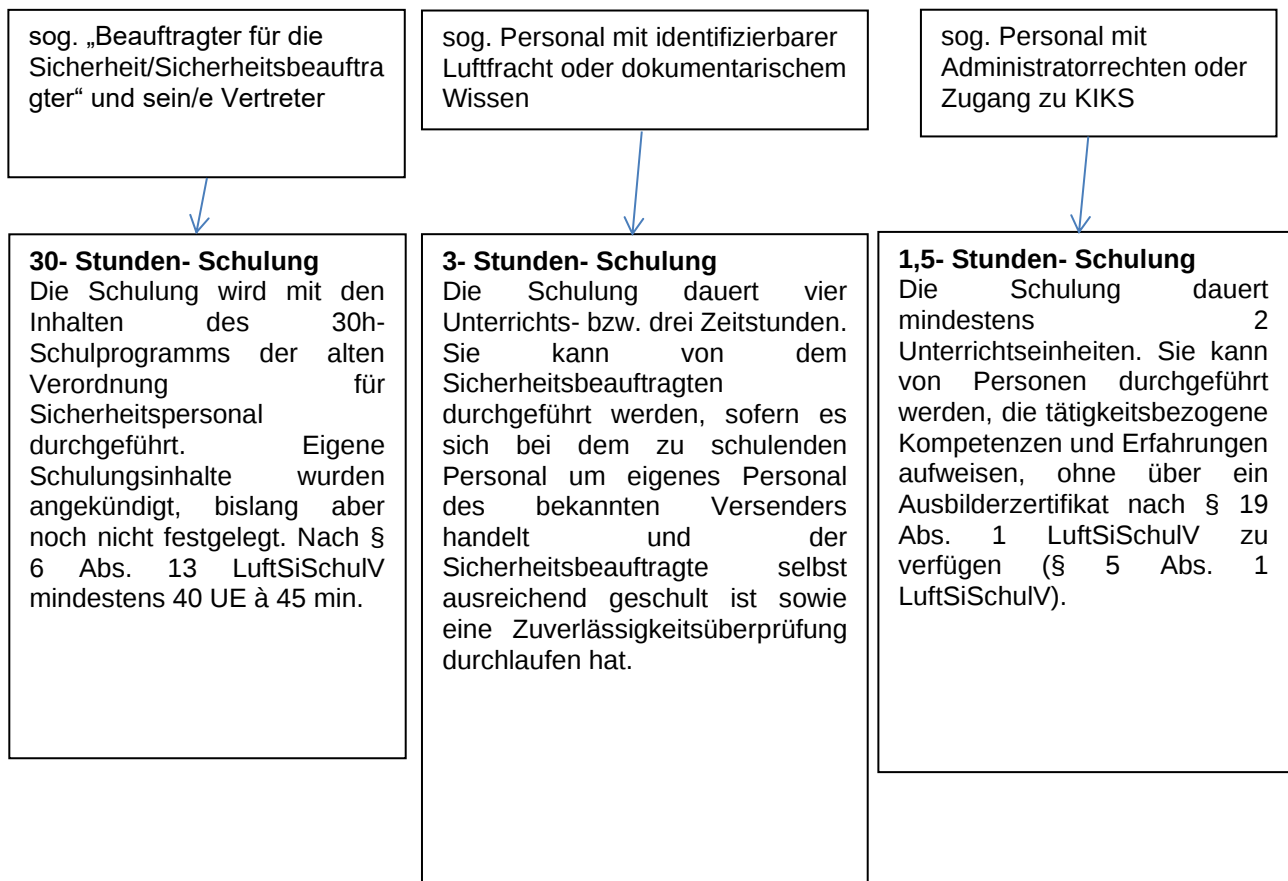
### Technische Sicherung der sicherheitsrelevanten Bereiche

Sofern die für Luftfracht sicherheitsrelevanten Bereiche nur durch Passieren technischer Überwachungseinrichtungen erreichbar sind, ist ein Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats nach § 87 Abs. 1 Nr. 6 BetrVG zu berücksichtigen



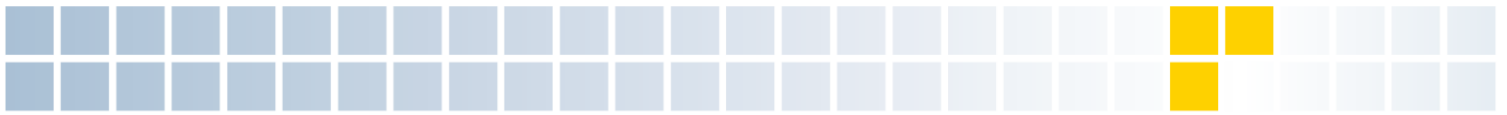
## IX. Wer muss welche Schulung durchlaufen – Übersicht

Neben dem Bestehen der erforderlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung müssen die genannten Personengruppen an einer Schulung teilnehmen, wobei die konkrete Art der Schulung auch wieder in Abhängigkeit zu der Personengruppe steht.



Aufgrund der Änderungsverordnung (EU) 2022/1174 ergeben sich ab dem 1.1.2023 verschärfte Schulungsanforderungen. Gemäß Ziffer 6.3.2.9 der DVO (EU) 2022/1174 benötigt Personal mit unbeaufsichtigtem Zugang zu identifizierbarer, sicherheitskontrollierter Luftfracht ab dem 01.01.2023 eine Schulung gemäß Ziffer 11.2.3.9 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998. Dies betrifft sowohl unternehmenseigene Mitarbeiter als auch unternehmensfremde Personen. Eine Schulung nach Ziffer 11.2.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 ist hierfür nicht mehr ausreichend. Ausschließlich für das Fahrpersonal, welches keinen Zugang zur Ladefläche hat, ist die Schulung nach Ziffer 11.2.7 zukünftig noch ausreichend.

Aufgrund der DVO (EU) Nr. 2019/1853 muss nach Nr. 12.2.8 des Anhangs zu VO (EU) Nr. 2015/1998 nun auch Personal bei Bedarf geschult werden, wenn es Zugang zu KIKS hat. Die zuständige Behörde oder die unter 1.7.4 genannte Behörde bestimmt oder genehmigt dabei den Inhalt der Schulung. Die Luftsicherheits-Schulungsverordnung (LuftSiSchulV) gilt nach § 1 Nr. 8 LuftSiSchulV auch für das genannte Personal nach Nr. 12.2.8.



## Anhang

### I. Übersicht: Zuständigkeit der Behörden

Nachfolgend finden Sie eine Liste der Behörden und Regierungspräsidien, bei denen Sie die Zuverlässigkeitsüberprüfungen für die Luftsicherheit des Personals beantragen können, geordnet nach Bundesländern:

#### Baden-Württemberg

Innenministerium Baden-Württemberg  
Abteilung 7: Verkehr  
Willy-Brandt-Straße 41  
70173 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart  
Referat 46.2  
Ruppmannstraße 21  
70507 Stuttgart  
Telefon: 0711/904 - 14673

Außenstelle Freiburg im Breisgau  
Referat 46.2  
Luftverkehr und Luftsicherheit  
Münsterplatz 3  
79098 Freiburg im Breisgau

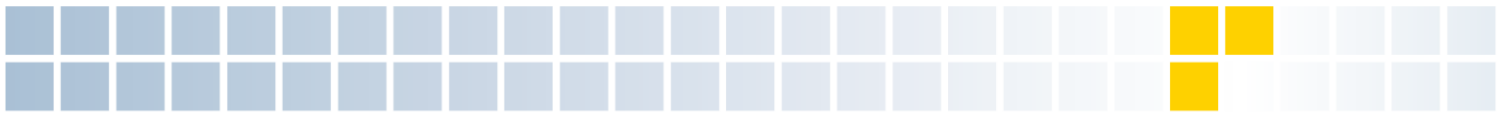
#### Bayern

Regierung von Oberbayern  
Sachgebiet 25 - Dienststelle am Flughafen  
Telefon: +49 (0)89 975-90409  
Mail: [zuep@reg-ob.bayern.de](mailto:zuep@reg-ob.bayern.de)  
Terminalstraße Mitte 18, MAC-Süd, Ebene 5  
85356 München-Flughafen  
Postfach 24 14 42  
85336 München-Flughafen

Regierung von Oberbayern  
Sachgebiet 25 – Dienststelle am Flughafen Memmingen  
Postanschrift  
Am Flughafen 90  
87766 Memmingerberg

#### Berlin

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg  
Mittelstraße 5/5a  
12529 Schönefeld  
Mail: [Luftsicherheit@lbv.brandenburg.de](mailto:Luftsicherheit@lbv.brandenburg.de)



## **Brandenburg**

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg  
Mittelstraße 5/5a  
12529 Schönefeld

## **Bremen**

Senatorin für Wirtschaft und Häfen und Transformation der Freien Hansestadt Bremen  
Abteilung 3  
Referat 33 Luftverkehr, Flugplätze, Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde  
Katharinenklosterhof 3  
28195 Bremen

## **Hamburg**

Luftsicherheitsbehörde Freie Hansestadt Hamburg  
Zuverlässigkeitsüberprüfung gem. § 7 LuftSiG  
Alter Steinweg 4  
20495 Hamburg  
Mail: [antragzuep@bwi.hamburg.de](mailto:antragzuep@bwi.hamburg.de)

## **Hessen**

Luftsicherheitsbehörde Hessen im Polizeipräsidium Frankfurt am Main  
60322 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 / 755 -65007 bzw. -65008  
Mail.: [v5.ppffm@polizei.hessen.de](mailto:v5.ppffm@polizei.hessen.de)

## **Niedersachsen**

Niedersächsisches Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 42 (Luftverkehr)  
Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover  
Tel: (0511) 3034-01

## **Nordrhein-Westfalen**

Bezirksregierung Düsseldorf  
Abteilung 2  
Dezernat 26 Luftverkehr  
Cecillienallee 2  
40474 Düsseldorf

Postanschrift:  
Bezirksregierung Düsseldorf  
Dezernat 26 / Luftsicherheit  
Postfach 300865  
40408 Düsseldorf



Bezirksregierung Münster  
Abteilung 2  
Dezernat 26 Luftverkehr  
Domplatz 1-3  
48143 Münster  
Telefon: 0171 3585650

### **Rheinland-Pfalz**

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz  
Fachgruppe Luftverkehr  
Gebäude 667c  
55483 Hahn Flughafen  
Telefon: +49 6543 8780-1640  
Mail: [luftverkehr@lbm.rlp.de](mailto:luftverkehr@lbm.rlp.de)

### **Saarland**

Ministerium für Wirtschaft und Wissenschaft Saarland  
Referat F/2 Luftfahrt  
Keplerstraße 18  
66117 Saarbrücken  
Mail: [referat\\_f2@umwelt.saarland.de](mailto:referat_f2@umwelt.saarland.de)  
Telefon: [+49 681 501-4249](tel:+496815014249)

### **Sachsen**

Landesdirektion Dresden  
Dienststelle Dresden  
Referat Luftverkehr und Binnenschifffahrt  
Olbrichtplatz 1  
01099 Dresden  
Telefon: 0351 825 - 0 (Zentrale)  
Postanschrift:  
Stauffenbergallee 2  
01099 Dresden

### **Sachsen-Anhalt**

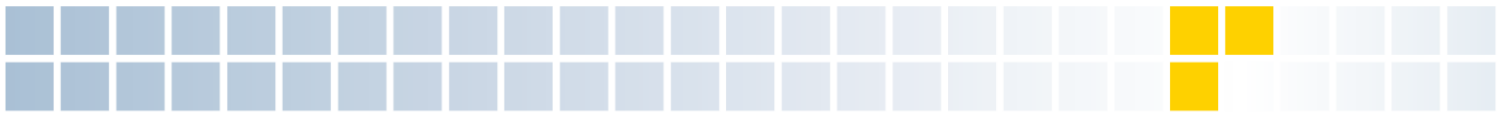
Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt  
Postanschrift:  
Landesverwaltungsamt  
Ernst-Kamieth-Straße 2  
06112 Halle (Saale)

### **Schleswig-Holstein**

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein  
Abteilung VII 4  
Verkehr und Straßenbau  
Referat VII 43  
Düsternbrooker Weg 94  
24105 Kiel



Praxisleitfaden Luftfrachtsicherheit  
Zulassung zum „Bekannten Versender“  
Juni 2025



Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig- Holstein  
Mercatorstraße 7  
24106 Kiel  
Telefon: 0431 383-2731

## Thüringen

Thüringer Landesverwaltungsamt  
Abteilung V Referat 520  
Straßen- und Luftverkehr  
Jorge-Seprun-Platz 4  
99423 Weimar  
Mail: [zuep@tlvwa.thueringen.de](mailto:zuep@tlvwa.thueringen.de)

## II. Weiterführende Hinweise

Weiterführende Hinweise und Informationen zu dem Themenkomplex „bekannter Versender“ finden Sie unter folgenden Links<sup>1</sup>:

- Zulassung bekannter Versender
  - [Luftfahrt Bundesamt - Bekannte Versender](#)
  - [Luftfahrt Bundesamt - Zulassungsvoraussetzungen](#)
  - [Luftfahrt Bundesamt - Dokumente und Formulare](#)
- Cybersicherheit
  - [Luftfahrt Bundesamt - Homepage - Umsetzung von Cybersicherheitsmaßnahmen ab dem 01.01.2025](#)
  - [Luftfahrt Bundesamt - Nachrichten - Häufige Fragen zum Thema Cybersicherheit in der Sicheren Lieferkette](#)
  - [Luftfahrt Bundesamt - Nachrichten - Muster Cyber-Luftsicherheitsprogramm](#)
  - [Luftfahrt Bundesamt - Nachrichten - Anlage Muster Cyber-Luftsicherheitsprogramm](#)
- Gesetzliche Grundlagen
  - [LuftSiG - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)
  - [Durchführungsverordnung - 2015/1998 - EN - EUR-Lex](#)
  - [Durchführungsverordnung - 2019/103 - EN - EUR-Lex](#)
  - [Durchführungsverordnung - 2019/1583 - DE - ELex](#)
  - [Luftfahrt Bundesamt - Homepage - Anwendungsgrundsätze \(Rev. 2\) zu §§ 9 und 9a Luftsicherheitsgesetz](#)

<sup>1</sup> Alle Links wurden am 3. Juni 2025 abgerufen.

**Herausgeber:**

BDA | DIE ARBEITGEBER  
Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e. V.  
EU-Transparenzregisternr. 7749519702-29

Mitglied von BUSINESSEUROPE

Haus der Deutschen Wirtschaft  
Breite Straße 29 | 10178 Berlin

**Redaktion:**

BDA | DIE ARBEITGEBER  
Abteilung Arbeitsrecht und Tarifpolitik  
+49 30 2033-1200  
arbeitsrecht@arbeitgeber.de

Die BDA organisiert als Spitzenverband die sozial- und wirtschaftspolitischen Interessen der gesamten deutschen Wirtschaft. Wir bündeln die Interessen von einer Million Betrieben mit rund 30,5 Millionen Beschäftigten. Diese Betriebe sind der BDA durch freiwillige Mitgliedschaft in Arbeitgeberverbänden verbunden.



Praxisleitfaden Luftfrachtsicherheit  
Zulassung zum „Bekannten Versender“  
Juni 2025