

19. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)**

vom 19. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juli 2022)

zum Thema:

**Zuverlässigkeitsüberprüfungen am BER**

und **Antwort** vom 02. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. August 2022)

Herrn Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

über den  
Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12621

vom 19. Juli 2022

über Zuverlässigkeitsüberprüfungen am BER

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung: Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahme gebeten. Sie ist in die Antwort einbezogen.

1. Wie viele Zuverlässigkeitsüberprüfungen für das Bodenpersonal am BER wurden in den letzten fünf Jahren jährlich durchgeführt? Wie viele Zuverlässigkeitsüberprüfungen wurden in diesem Jahr bereits durchgeführt und wie viele Zuverlässigkeitsprüfungen sind aktuell in Bearbeitung? Bitte einzeln nach Jahren auflisten.

Zu 1.: Die Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜ) ist ein Verwaltungsverfahren gem. § 7 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) der zuständigen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg (LuBB). In Abstimmung mit der LuBB nimmt die FBB die Anträge zentral an und leitet diese weiter. Die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Anträge betreffen nur das Personal der Bodenverkehrsdienstleister im Sinne der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (Bodenabfertigungsdienst-Verordnung - BADV) und beziehen sich mit Stand vom 25.07.2022 auf die Flughäfen Tegel (TXL), Schönefeld (SXF) und Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER).

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Anträge	523	498	1.213	208	421	286

2. Wie lange dauerte in den letzten fünf Jahren die durchschnittliche Bearbeitung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung von der Antragstellung bis zum Bescheid in Tagen? Wie lange dauert sie durchschnittlich im aktuellen Jahr? Bitte einzeln nach Jahren auflisten.

Zu 2.: Nach Angaben der LuBB ist die verwaltungsinterne durchschnittliche Bearbeitungszeit für die letzten fünf Jahre nicht mehr nachvollziehbar, kann jedoch mit einem Erfahrungswert von 20 bis 30 Arbeitstagen angegeben werden. Dieser Wert gilt auch für das laufende Jahr, gerechnet ab Eingang des ordnungsgemäßen, insbesondere vollständigen, Antrags.

3. Wie viele Zuverlässigkeitsüberprüfungen wurden in den letzten fünf Jahren jährlich negativ beschieden? Was waren die Gründe für negative Bescheide? Bitte einzeln nach Jahren auflisten.

Zu 3.: Negative Bescheide setzen sich zusammen aus Ablehnungen von Erstanträgen und Widerrufen von zuvor positiv abgeschlossenen Zuverlässigkeitsüberprüfungen. Für beide Fallgruppen liegen nach Angaben der LuBB verlässliche Zahlen nur für die gesamten Antragsbereiche gem. § 7 Abs. 1 LuftSiG für die Flughäfen TXL, SXF und BER vor. Eine Filterung nur für den Bereich des Bodenpersonals am BER (siehe Frage 1) lässt die Datenbank nicht zu. Ebenso werden die Gründe für negative Bescheide nicht datenbanktechnisch erfasst und können daher nicht quantifiziert werden. Allgemein ist festzustellen, dass negative Entscheidungen aus allen gesetzlichen Gründen des § 7 Abs. 1a LuftSiG getroffen werden, mit einem Schwerpunkt bei strafrechtlichen Verurteilungen.

- 2017: 232 Ablehnungen und Widerrufe (2017 noch nicht getrennt erfasst)
- 2018: 274 Ablehnungen, 98 Widerrufe
- 2019: 280 Ablehnungen, 131 Widerrufe
- 2020: 289 Ablehnungen, 117 Widerrufe
- 2021: 245 Ablehnungen, 117 Widerrufe
- 2022 (Stand: 26.07.2022): 28 Ablehnungen, 47 Widerrufe

4. Wie viele Vollzeitäquivalente sind für die Bearbeitung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen eingeplant und tatsächlich besetzt? Haben sich die eingeplanten Vollzeitäquivalente für die Bearbeitung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen in den letzten fünf Jahren verändert? Wenn ja: Warum und wie? Bitte einzeln nach Jahren auflisten.

Zu 4.: Die nachfolgenden Angaben der LuBB beziehen sich auf die Beschäftigten für alle Antragsbereiche des § 7 Abs. 1 LuftSiG.

Jahr	Vorgesehene Vollzeitäquivalente (VZÄ) = feste Stellen und Planstellen in der ZÜ	Eingesetzte Vollzeitäquivalente (VZÄ)	Erläuterung
2017	7	8,2	Aufgrund des Mehrbedarfs wurden befristete Kräfte zusätzlich eingestellt
2018	7	10,3	Aufgrund des Mehrbedarfs wurden befristete Kräfte zusätzlich eingestellt
2019	8	9,7	Aufgrund des Mehrbedarfs wurden befristete Kräfte zusätzlich eingestellt; eine zusätzliche Stelle für eine Sachgebietsleitung im höheren Dienst wurde ab dem HH-Jahr zugewiesen
2020	8	9,5	Aufgrund des Mehrbedarfs wurden befristete Kräfte zusätzlich eingestellt
2021	9	8,6	Eine zusätzliche Stelle wurde der ZÜ im Rahmen des bestehenden Stellenplans zugeordnet; weniger VZÄ wegen langwieriger Besetzungsverfahren
2022 (1. HJ)	10	8,5	Eine zusätzliche Stelle wurde aufgrund des dauerhaften Mehrbedarfs im Rahmen des Haushaltsplans zugewiesen; Teilzeitreste werden aktuell soweit möglich zur befristeten Besetzung ausgeschrieben.

5. Welches Potential zur Beschleunigung der Zuverlässigkeitsüberprüfung sieht der Senat in der Digitalisierung des Prozesses? Wo gibt es aus Sicht des Senats weitere Beschleunigungspotentiale bzw. gibt es bereits Planungen oder Vorhaben?

Zu 5.: Aus Sicht der LuBB ergibt sich Beschleunigungspotential aus der voraussichtlich ab Beginn des kommenden Jahres möglichen digitalen Antragsstellung gemäß Onlinezugangsgesetz (OZG), in die die FBB eingebunden wird. Eine Quantifizierung des

Beschleunigungspotentials in Verbindung mit in diesem Kontext anzupassenden digitalen behördeninternen Prozessen ist aktuell noch nicht möglich.

Berlin, den 02. August 2022

In Vertretung

Jana Borkamp  
Senatsverwaltung für Finanzen