

Michael Schmidt
Volkswagen AG
Konzern Sicherheit

Vorlage	12
zu Drs.	850

Vorlage	8
zu Drs.	828

Wolfsburg, den 11. Juli 2018

An den

Präsidenten des niedersächsischen Landtages

- Landtagsverwaltung -

Postfach 44 07

30044 Hannover

Entwurf eines Reformgesetz zur Änderung des niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung und anderer Gesetze – Gesetzesentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU – Drs. 18/850

Für ein Niedersächsisches Gefahrenabwehrgesetz ohne Symbolpolitik und Generalverdacht – Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drs. 18/828

Hier: Anhörung in öffentlicher Sitzung des Ausschusses für Inneres und Sport des nds. Landtages am 09. August 2018 – Ihr Schreiben vom 09. Juli 2018 – Az: II/715 - 0103 – 01/02

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihr vorbezeichnetes Schreiben und die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme zu o.g. Gesetzesentwurf.

Im Rahmen eines Informationsaustausches mit Mitgliedern des Innenausschusses des niedersächsischen Landtages wurde ich gebeten, als Sicherheitsexperte und Sicherheitsverantwortlichen eines niedersächsischen Konzerns mit weltweiten Geschäftsaktivitäten angehört zu werden.

Als gebürtiger Niedersachse und ehemaliger Landespolizeibeamter¹ freue ich mich ganz besonders über diese Einladung.

¹ Kurzbiographie Michael Schmidt:

Der heutige Chief Security Officer des Volkswagen Konzerns hat 1979 als Polizeibeamter angefangen. Nach zehn Jahren in den Diensten des Staates wechselte der geborene Braunschweiger in seine Wahlheimat, das Rheinland, um bei TNT Express Security Manager zu werden. Wiederum zehn Jahre später war er dort Mitglied der Geschäftsführung und General Manager für Security und Data Protection für die Regionen Zentral- und Ost-Europa. Es folgten sieben Jahre als Senior Vice President Corporate Security der Deutschen Post World Net AG und sechs Jahre als Leiter Konzern Sicherheit der RWE AG, bis Schmidt 2013 schließlich als Leiter Konzern Sicherheit zu Volkswagen kam.

Neben seiner Tätigkeit für den Volkswagen Konzern ist Michael Schmidt Beirat der Allianz für Sicherheit in der Wirtschaft Norddeutschland e.V. und Mitglied im Unterausschuss für Wirtschaftsschutz des Bundesverbandes der deutschen Industrie (BDI). Darüber hinaus ist er Beirat und Dozent im Studiengang Risiko- und Sicherheitsmanagement der Hochschule für Öffentliche Verwaltung Bremen sowie als Dozent an der Frankfurt School of Finance and Management.

Im Jahr 2008 wurde ihm der Titel „Liveryman of the City of London“ verliehen.

Die American Society for Industrial Security (ASIS) Germany e.V. zeichnete Michael Schmidt 2017 für sein Lebenswerk aus.

Die Initiative Wirtschaftsschutz, die Global Player Initiative des Bundeskriminalamtes² sowie die Kooperationsvereinbarung mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) zum Thema Cybersicherheit sind eindrucksvolle Belege, dass sich Wirtschaft und Sicherheitsbehörden in den vergangenen Jahren angenähert haben.

Anlässlich der Auftaktveranstaltung zur Initiative Wirtschaftsschutz am 26. April 2016 formulierte Bundesministers des Innern a.D., Dr. Thomas de Maizière, vier Wünsche für einen modernen Wirtschaftsschutz, wovon ich einen hier gerne aufgreifen möchte:

Zit.: „Ich wünsche mir auch, dass Unternehmen die Sicherheitsbehörden als Partner verstehen, dass sie uns sagen, was sie zum Eigenschutz brauchen und wir gemeinsam zu adäquaten Lösungen kommen.“³

Niedersachsen ist ein Land mit einer eindrucksvollen Wirtschaftsleistung und vielschichtigen Industriezweigen und –konzernen. Neben der Volkswagen AG sind eine Vielzahl von bedeutsamen Unternehmen hier beheimatet; sei es die TUI AG als Touristikonzern, Talanx als Versicherungskonzern oder auch Enercon als Windkraftanlagenhersteller - sie alle eint ihre Innovationskraft aber auch damit einhergehend Sicherheitsrisiken und daraus resultierende Schutzbedürfnisse.

Besonders mit der Global Player Initiative des BKA wurde mittlerweile dem Informationsbedürfnis von Wirtschaftsunternehmen mit internationalen Geschäftsaktivitäten mit Blick auf weltweite Risiken Rechnung getragen. Wichtigstes Element bildet hierbei der Single Point of Contact beim BKA. Wünschenswert wäre es, zusätzlich eine vergleichbare Schlüsselstelle für den vertrauensvollen Informationsaustausch zwischen niedersächsischen Unternehmen und den landeseigenen Sicherheitsbehörden einzurichten. Selbstverständlich gibt es auch heute schon gute Kontakte zwischen einzelnen Unternehmen und zuständigen Dienststellen. Ein Single Point of Contact

² Die Global Player Initiative wurde im Jahr 2006 ins Leben gerufen - derzeit sind 70 deutsche Unternehmen als Mitglied vertreten.

Durch die Global Player Initiative wurde eine Plattform für einen direkten Informationsaustausch zwischen dem BKA und deutschen Global Player Unternehmen geschaffen, über die z.B. allgemeine und anlassbezogene Sicherheitserkenntnisse an die Global Player weitergegeben werden können, um so unternehmensinterne Präventionsmaßnahmen zu unterstützen.

³ Vgl. hierzu <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/reden/DE/2016/04/rede-wirtschaftsschutzstrategie.html>

bestenfalls beim LKA könnte zur Entlastung der Behörden beitragen, da sich Stand heute x-Unternehmen an verschiedenste Stellen wenden, um im Bedarfsfall Informationen anzufordern.

Lassen Sie mich hierzu drei konkrete Beispiele nennen:

1. Im Februar 2015 musste der Braunschweiger „Schoduvell“ wegen einer konkreten Terrorwarnung abgesagt werden. Die Volkswagen Financial Services mit Sitz in Braunschweig ist Sponsor des größten Karnevalumzuges im Norden.
2. Im November 2015 musste das Länderspiel Deutschland gegen Holland am geplanten Austragungsort hier in Hannover wegen einer ernstzunehmenden Terrorwarnung abgesagt werden. Volkswagen Nutzfahrzeuge mit Sitz in Hannover ist seit 2007 exklusiver Fahrzeugpartner von Hannover 96 und besitzt eine "Volkswagen Nutzfahrzeuge Lounge" in der HDI Arena.
3. Im August 2017 wurden bei einem Anschlag auf der La Rambla in Barcelona 14 Menschen getötet und Dutzende weitere verletzt. Unsere Konzerntochter SEAT hat ihren Sitz im benachbarten Martorell und verfügt über zwei Werke im Hafengebiet von Barcelona.

Was hier zum Ausdruck gebracht werden soll, ist der Umstand, dass in vergleichbaren Szenarien, eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass Mitarbeiter von Wirtschaftsunternehmen direkt von diesen sicherheitsrelevanten Vorkommnissen betroffen sind beziehungsweise sein könnten. Aber was ist der Unterschied zwischen den beiden niedersächsischen Ereignissen und dem in Spanien?

In einer Krisensituation erstellen die Mitarbeiter der Konzern Sicherheit, der Volkswagen AG im eigenen Lagezentrum möglichst präzise Lagebilder, um zu überprüfen, ob sich Konzernmitarbeiter in Not befinden und etwaiger Unterstützung bedürfen. Basis hierfür bilden verschiedene nationale und internationale Rechtsnormen, die den Arbeitgeber zur Fürsorge verpflichten, sofern Mitarbeiter dienstlich an Veranstaltungen teilnehmen oder sich auf Dienstreise befinden. In allen Fällen hatten wir Mitarbeiter vor Ort.

Während in Spanien durch unseren lokalen Sicherheitsleiter nicht zuletzt auch wegen des Vorhandenseins einer konkreten Gesetzeslage⁴ kurzfristig ein umfassendes Lagebild durch einen Informationsaustausch mit den spanischen Sicherheitsbehörden generiert werden konnte, konnten

⁴ Vgl. hierzu <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-3442>

bei den Vorfällen in Braunschweig und Hannover lediglich durch intensive Auswertung öffentlich zugängiger Informationen erforderliche, aber lückenhafte Informationen gewonnen werden.

Hinderungsgrund ist oftmals und unverändert das Fehlen oder die Nichtnutzung entsprechender gesetzlicher Voraussetzungen. Spanien ist nach den Erfahrungen von Madrid einen anderen Weg gegangen und hat private Sicherheitsunternehmen und Sicherheitsabteilungen privatwirtschaftlicher Unternehmen in der eigenen Sicherheitsarchitektur berücksichtigt.

So gesehen lassen sich aus den skizzierten Fällen zwei Ideen ableiten:

1. Die Einrichtung eines SPOC beim LKA Hannover als zentrale Informationsschnittstelle für niedersächsische Unternehmen,
2. das intensivere Nutzen der gegebenen formalen Voraussetzungen, um einen vertrauensvollen Informationsaustausch zwischen den Sicherheitsbehörden sicherstellen zu können.

Die im zweiten Aspekt angesprochenen Voraussetzungen lassen sich schon heute aus dem *Niedersächsischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (NSOG)*, dem Reformgesetz, *Niedersächsisches Polizei- und Ordnungsgesetz (NPOG)* sowie dem *Sicherheitsüberprüfungsgesetz (SÜG)* in Verbindung mit der *Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung (SÜFV)* ableiten.

Gemäß §95⁵ NSOG besteht schon heute die Möglichkeit Hilfspolizeibeamtinnen und –beamte zu ernennen. Im Personenschutz behördlich eingestufte Schutzpersonen, auch derer in der freien Wirtschaft, findet dieser Paragraph in Teilen Anwendung.

⁵ § 95 Nds. SOG – Hilfspolizeibeamtinnen, Hilfspolizeibeamte

¹Die Polizeibehörden können, wenn ein Bedürfnis dafür besteht, Hilfspolizeibeamtinnen und Hilfspolizeibeamte bestellen und diesen polizeiliche Aufgaben zur Wahrnehmung übertragen.

²Diese sind insoweit zur Ausübung polizeilicher Befugnisse berechtigt.

Darüber hinaus weist alleine das Werk Wolfsburg 10 Risikobereiche auf, die der Legaldefinition des §11 SÜFV⁶ entsprechen und daher die Bestellung eines Terror- und Sabotageschutzbeauftragten gemäß Artikel 5 des Gesetzes zur Bekämpfung des Terrorismus (Terrorismusbekämpfungsgesetz) in Verbindung mit dem SÜG erforderte.

Es besteht also durchaus die Möglichkeit Schlüssel- und Funktionspersonal von Sicherheitsabteilungen in Wirtschaftsunternehmen einer behördlichen Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen und so einen vertrauensvollen Informationsaustausch zu gewährleisten. Begünstigt wird dieser Umstand, dass ein Großteil des Schlüssel- und Funktionspersonal einen beruflichen Hintergrund in Sicherheitsbehörden hat und Sicherheitsakten zum Teil noch existieren.

Die vorgelegte Gesetzesnovelle basiert nicht zuletzt auf den veränderten Sicherheitsrisiken denen sich der Staat mit seinen Institutionen sowie die Bevölkerung zunehmend ausgesetzt sehen. Hierzu zählen allen voran terroristische Bedrohungen, Cyber- und Organisierte Kriminalität, Angriffe auf die Versorgungsinfrastruktur sowie die zunehmende Verwundbarkeit im Zuge der Digitalisierung. Eben hier finden sich exakt die Schnittmengen, an der Wirtschaftsunternehmen den gleichen Risiken ausgesetzt sind und dieselben Interessen im Sinne der Gefahrenabwehr verfolgen, wie die öffentliche Hand.

Dabei handelt es nicht nur um abstrakte, sondern auch konkrete Gefahren. Wie sollen Unternehmen reagieren, wenn, wie in einem konkreten Fall geschehen, als IS- Gefährder eingestufte Mitarbeiter

⁶ Verordnung zur Feststellung der Behörden des Bundes mit Aufgaben von vergleichbarer Sicherheitsempfindlichkeit wie die der Nachrichtendienste des Bundes und zur Feststellung der öffentlichen Stellen des Bundes und der nichtöffentlichen Stellen mit lebens- oder verteidigungswichtigen Einrichtungen (Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung - SÜFV)

§ 11 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Lebenswichtige Einrichtungen sind im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

1. die Leitstellen von Unternehmen, die mit Eisenbahnen oder mit Untergrundbahnen Personen oder Güter befördern;

2. die Teile von Unternehmen, in denen folgende Sicherungspläne verantwortlich erstellt werden oder die zu diesen vollständigen Sicherungsplänen Zugang haben:

a) Sicherungspläne nach Unterabschnitt 1.10.3.2 der Anlage A zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 17. April 2015 (BGBl. 2015 II S. 504, Anlageband),

b) Sicherungspläne nach Unterabschnitt 1.10.3.2 der Anlage der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) (Anhang C des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)) in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Mai 2008 (BGBl. 2008 II S. 475, 899), die zuletzt durch die mit der 19. RID-Änderungsverordnung vom 31. Oktober 2014 veröffentlichten Änderungen vom 22. Mai 2014 (BGBl. 2014 II S. 890, Anlageband) geändert worden ist, und

c) Sicherungspläne nach Unterabschnitt 1.10.3.2 der Anlage zu dem Europäischen Übereinkommen vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (BGBl. 2007 II S. 1906, 1908), die zuletzt durch die mit der 5. ADN-Änderungsverordnung vom 15. Dezember 2014 veröffentlichten Änderungen vom 31. Januar 2014 und 29. August 2014 (BGBl. 2014 II S. 1344, Anlageband) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

weiterhin ihren Arbeitsplatz im Werk mit seinen Risikobereichen betreten können? Wie sollen entsprechende Risiken versiert eingeschätzt und Schutzkonzepte darauf abgestellt werden können, wenn essentielle Informationen fehlen?

Die behördlichen Ziele der allgemeinen Gefahrenabwehr sind in diesem Fall längst im Wesentlichen deckungsgleich mit denen von Wirtschaftsunternehmen. Es reicht nicht aus, dass die polizeilichen Maßnahmen quasi mit Schichtbeginn am Werkstor enden und nach Schichtende am Werkstor wieder fortgesetzt werden. Dazwischen liegen in der Regel gut 7 Stunden, in denen ein theoretischer Zugang zu gefährdeten Bereichen und Gefahrenstoffen besteht.

Den Worten von Herrn Dr. Thomas de Maizière folgend ist zusätzlich zur Einrichtung eines SPOCs beim LKA Hannover und der Formalisierung eines gegenseitigen Informationsaustausches folgender Lösungsvorschlag denkbar, der auf eine gemeinsame, adäquate Lösung zur Bewältigung der Eigenschutzinteressen der Wirtschaft abzielen:

In konkreten Gefahrensituationen, die die Aufrechterhaltung der Inneren Sicherheit und den Schutz anderer Rechtsgüter bedrohen, sollte ein partnerschaftliches Zusammenwirken von Sicherheitsbehörden und Sicherheitsorganisationen der Privatwirtschaft eine Selbstverständlichkeit werden. Hierzu könnten Sicherheitsabteilungen der Wirtschaft auf polizeiliche Weisung ordnungsbehördliche Aufgaben unterstützend wahrnehmen soweit die eigenen unternehmerischen Interessen unmittelbar betroffen sind.

Dies kann sowohl auf personeller, wie auch auf technischer Basis erfolgen.

In Wolfsburg existiert bereits eine funktionierende Sicherheits- und Ordnungspartnerschaft, die sich besonders bei Großveranstaltungen, wie etwa Fußballspielen des VfL Wolfsburg, manifestiert. Hier arbeiten Polizei, städtischer Ordnungsdienst, der Ordnungsdienst des VfL und die Unternehmenssicherheit der Autostadt GmbH eng zusammen, um einen bestmöglichen Schutz der Fußballfans und Unbeteiligter gewährleisten zu können. Doch auch mit dem Austausch über technisches Know-how, wie beispielsweise in der Drohnendetektion und -abwehr, könnte die Arbeit der Behörden sinnvoll unterstützt werden.

Aus Sicht der Unternehmen wäre es am Beispiel der Volkswagen AG ergänzend erforderlich, dass nicht nur die Einsatzfahrzeuge der Werkfeuerwehr, sondern auch des Werkschutzes gemäß Straßenverkehrszulassungsverordnung (StZVO)⁷ mit Sondersignalanlagen zugelassen werden, um zum Beispiel bei verstreuten und entlegenen Liegenschaften eine wirksame Alarmverfolgung unterstützend zur Polizei durchführen zu können. Dies gilt auch bei verkehrsregelnden Maßnahmen im öffentlichen Straßenverkehrsraum im Umfeld eigener Liegenschaften. Auch wenn es sich hierbei um bundesweites Recht handelt, so obliegt die Ausführung auf Landesebene den Fachbereichen der kommunalen Verwaltungsbehörden.

Ich bedanke mich recht herzlich für Ihr Zuhören und stehe Ihnen nunmehr für Fragen zur Verfügung.

⁷ Vgl. hierzu Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StZVO) § 52 Zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten

(1) Außer mit den in § 50 vorgeschriebenen Scheinwerfern zur Beleuchtung der Fahrbahn dürfen mehrspurige Kraftfahrzeuge mit zwei Nebelscheinwerfern für weißes oder helgelbes Licht ausgerüstet sein, Krafträder, auch mit Beiwagen, mit nur einem Nebelscheinwerfer. Sie dürfen nicht höher als die am Fahrzeug befindlichen Scheinwerfer für Abblendlicht angebracht sein. Sind mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Nebelscheinwerfern ausgerüstet, bei denen der äußere Rand der Lichtaustrittsfläche mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt ist, so müssen die Nebelscheinwerfer so geschaltet sein, dass sie nur zusammen mit dem Abblendlicht brennen können. Nebelscheinwerfer müssen einstellbar und an dafür geeigneten Teilen der Fahrzeuge so befestigt sein, dass sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen können. Sie müssen so eingestellt sein, dass eine Blendung anderer Verkehrsteilnehmer nicht zu erwarten ist. Die Blendung gilt als behoben, wenn die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 m vor jedem einzelnen Nebelscheinwerfer auf einer Ebene senkrecht zur Fahrbahn in Höhe der Scheinwerfermitte und darüber bei Nennspannung an den Klemmen der Scheinwerferlampe nicht mehr als 1 lx beträgt.

(2) Ein Suchscheinwerfer für weißes Licht ist zulässig. Die Leistungsaufnahme darf nicht mehr als 35 W betragen. Er darf nur zugleich mit den Schlussleuchten und der Kennzeichenbeleuchtung einschaltbar sein.

(3) Mit einer oder mehreren Kennleuchten für blaues Blinklicht – Rundumlicht – dürfen ausgerüstet sein:

1. Kraftfahrzeuge, die dem Vollzugsdienst der Polizei, der Militärpolizei, der Bundespolizei, des Zolldienstes, des Bundesamtes für Güterverkehr oder der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung dienen, insbesondere Kommando-, Streifen-, Mannschaftstransport-, Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge,
2. Einsatz- und Kommando-Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes,
3. Kraftfahrzeuge, die nach dem Fahrzeugschein als Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen, einschließlich Oberleitungsomnibussen, anerkannt sind,
4. Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind.

Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne oder nach hinten sind an Kraftfahrzeugen nach Satz 1 zulässig, jedoch bei mehrspurigen Fahrzeugen nur in Verbindung mit Kennleuchten für blaues Blinklicht – Rundumlicht –.

(3a) Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes der Militärpolizei, der Polizeien des Bundes und der Länder sowie des Zollfahndungsdienstes dürfen folgende Kennleuchten und Signalgeber haben:

1. Anhaltesignal,
2. nach vorn wirkende Signalgeber für rote Lichtschrift sowie
3. nach hinten wirkende Signalgeber für rote oder gelbe Lichtschrift.

Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes des Bundesamtes für Güterverkehr dürfen mit einem nach hinten wirkenden Signalgeber für rote Lichtschrift ausgerüstet sein. Die Kennleuchten für rotes Blinklicht und blaues Blinklicht dürfen nicht gemeinsam betrieben werden können. Ergänzend zu den Signalgebern dürfen fluoreszierende oder retroreflektierende Folien verwendet werden.

