

Geschäftsbericht 2019



Vorwort



Im dritten Jahr seit Gründung des Verbandes ist es dem Präsidium gelungen, die fachlichen Themen rund um die Luftsicherheit erfolgreich zu vertiefen sowie bestehende Verbindungen in Politik und Wirtschaft weiter zu verstärken. In diesem Jahr wurden über 224 Millionen Passagiere und 4,9 Millionen Tonnen Luftfracht sowie hunderttausende Beschäftigte an den deutschen Verkehrsflughäfen von den Mitarbeitern unserer Unternehmen kontrolliert und geschützt. Die Zuwachsraten im Luftverkehr - zum Teil verbunden mit Änderungen im Kontrollverfahren - haben alle Beteiligten Akteure in der Luftverkehrswirtschaft vor größere Herausforderungen gestellt. Die infrastrukturellen Voraussetzungen an den Verkehrsflughäfen stellten dabei ein besonderes Problem dar. Aber auch die Gewinnung neuen Personals ist, im Hinblick auf den demografischen Wandel und bei einer nahezu Vollbeschäftigung ein weiteres Problem, dem sich unsere Unternehmen stellen mussten. Das Jahr begann mit bundesweiten Streiks an nahezu allen Flughäfen. Dabei waren diese aus Sicht des Verbandes völlig überzogen. Nachdem wir am 24.01.2019 einen vermeintlichen Tarifabschluss getätigt hatten, der Erhöhungen von jährlich 3,5 bis 9,77 Prozent vorsah, haben die Gewerkschaften diesen unverständlicherweise zum Ende der Erklärungsfrist widerrufen. Erst knapp zwei Monate nach dem eigentlichen Verhandlungsende konnte der Tarifvertrag letztlich unterzeichnet werden. Mit der neuen Struktur des bundesweiten Entgelttarifvertrages wurden die Voraussetzungen geschaffen, die Entgeltgruppen in den Bundesländern in den nächsten Jahren sukzessive anzugleichen.

Nachdem Frank Geburzi sich neuen Aufgaben am Flughafen München gewidmet hatte, schied dieser aus dem Präsidium des BDLS aus. Ihm folgte Peter Lange, zu diesem Zeitpunkt Geschäftsführender Direktor der Kötter Aviation Security SE & Co. KG.

Zum Ende der Sommerferien konnte der Verband eine positive Bilanz ziehen. Die für einige Flughäfen innerhalb der Schulferien angekündigten Ausnahmezustände an den Sicherheitskontrollen sind im Sommer ausgeblieben. Die Luftsicherheitsunternehmen und ihre Beschäftigten haben es geschafft, auch den immensen Andrang in dieser Zeit zu bewältigen und gemeinsam mit der Bundespolizei für Sicherheit an den Verkehrsflughäfen gesorgt.

Die vorzeitige Vertragsbeendigung bei den Passagier- und Gepäckkontrollen am Flughafen Düsseldorf hat gezeigt, dass es Reformbedarf im derzeitigen System des Vollzuges der Luftsicherheitsaufgaben gibt. Das Präsidium hat gegenüber dem Beschaffungsamt, dem BMI und der Bundespolizei deutlich zum Ausdruck gebracht, dass es an der Zeit ist, die Ausschreibungs- und Vergabeverfahren sowie die damit im Zusammenhang stehenden Verträge zu ändern. Vorgesehene Änderungen, wie die Abrechnung nach Kontrollvorgängen, ein Bonussystem sowie die Übertragung der Planungs- und Steuerungshoheit an den Dienstleister waren Ergebnis von mehreren Gesprächen zwischen den Beteiligten Akteuren. Diese dauern weiterhin an. In gemeinsamen Dialoggesprächen mit der Bundespolizei wird der Verband auch zukünftig die Interessen der Mitgliedsunternehmen einbringen.

Auch die Zusammenarbeit mit den benachbarten Verbänden der Luftfahrtindustrie konnte ausgebaut und intensiviert werden. Wir hoffen, diese erfolgreiche Verbandsarbeit auch noch weiter ausbauen zu können.

Vorwort	2
Daten und Fakten	3
Tarifpolitik	4-5
Arbeitskreise / Fachausschüsse.....	6-7
Öffentlichkeitsarbeit.....	8
Veranstaltungen	9-18
Ausblick	19
Mitglieder des BDLS	20



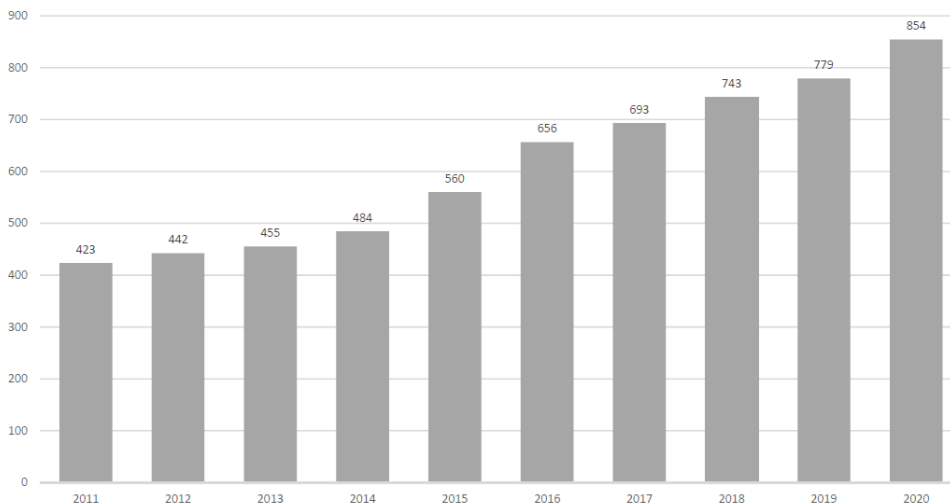
Udo Hansen
Präsident

Daten und Fakten

Die Luftsicherheitsunternehmen an den Verkehrsflughäfen in Deutschland beschäftigen bundesweit rund 23.000 Sicherheitsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter. Über 224 Millionen Passagiere und 4,9 Tonnen Fracht sowie hunderttausende Beschäftigte wurden 2019 von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern kontrolliert. Im Jahr 2019 wurde ein Umsatz von ca. 900 Millionen Euro erzielt. Die im BDLS

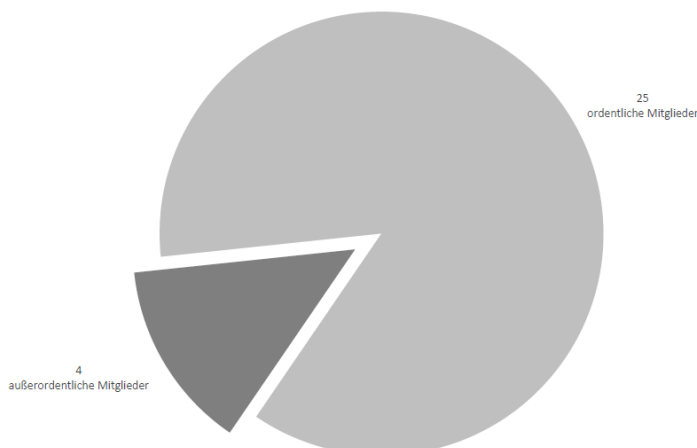
organisierten Unternehmen haben mit ca. 720 Mio. einen Anteil von 80 % am Markt. Sie beschäftigen rund 16.500 Sicherheitsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter in den Bereichen §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG sowie Serviceleistungen. Darunter sind rund 9.200 als Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten, etwa 5.800 als Luftsicherheitskontrollkräfte und rund 1.500 mit Servicetätigkeiten beschäftigt.

Gesamtkosten aus Luftsicherheitsgebühren in Deutschland
(in Mio. Euro)



Quelle: BMI, BayStMI, BezReg MS

BDLS Mitgliedsunternehmen
Stand 01.09.2019



Quelle: BDLS

Tarifpolitik



Rainer Friebertshäuser
Leiter der Tarifkommission

Nach dem Motto: Nach den Tarifverhandlungen ist vor den Tarifverhandlungen - starteten bereits erste Gespräche zu den weiteren Verhandlungen mit unseren Tarifpartnern nach dem Abschluss des bundesweiten Entgelttarifvertrages Aviation im Jahr 2019. Die harten und langwierigen Tarifverhandlungen, insgesamt 11 Verhandlungstage mit zwei Gewerkschaften, unzählige, interne Besprechungen und Telefonate sowie eine Nachverhandlungsphase, hatten das Nervenkostüm aller Beteiligten doch stark beansprucht. Insofern gönnten wir uns zunächst einmal eine Pause, zumal ver.di durch die Neuaufstellung der Fachbereiche nicht für Verhandlungen zur Verfügung stand. Denn bis zum nächsten Bundeskongress im Jahr 2023 hat sich ver.di eine Mammutaufgabe vorgenommen: Die derzeit 13 Fachbereiche sollen zu fünf zusammengelegt werden, aus 14 Vorstandsmitgliedern werden 9: ein Vorstandsmitglied für jeden Fachbereich, das für mehr Themen zuständig sein wird als in der jetzigen Struktur. Im Herbst 2019 gab es dann erste Gespräche, wie und wann die weiteren Themen behandelt werden sollten. Insofern werden die Tarifverhandlungen zu den Themen Entgelttarifvertrag, Zeitzuschläge und Manteltarifvertrag erst im Jahr 2020 starten.

Die Umsetzung des neuen Entgelttarifvertrages ist nicht ganz reibungslos erfolgt, davon bin ich aber auch nicht ausgegangen. Die Zusammenführung der Entgeltgruppen hat teilweise zu Änderungen geführt und damit Probleme in der betrieblichen Praxis verursacht. Um grundsätzliche Fragestellungen zum Entgelttarifvertrag zu klären, haben wir erstmalig eine sogenannte Clearingstelle eingeführt.

Für den Fall, dass Regelungen dieses Tarifvertrages von den Tarifvertragsparteien unterschiedlich ausgelegt werden (Auslegungsstreitigkeiten), verpflichten sich die Tarifvertragsparteien darin, zur Vermeidung gerichtlicher Auseinandersetzungen unverzüglich in Beratungen einzutreten, um sich auf eine gemeinsame Auslegung zu verständigen. Dazu wird dann eine paritätisch besetzte Clearingstelle aus je drei Vertretern der Tarifvertragsparteien gebildet. Sie soll schnellstmöglich, spätestens nach vier Wochen einberufen werden. Ziel ist es, eine einvernehmliche Lösung zu erreichen. Die Clearingstelle ist zuständig für die Behandlung von diesem Tarifvertrag betreffenden grundsätzlichen Auslegungsfragen, die zwischen den Tarifvertragsparteien streitig sind und die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten grundsätzlicher Bedeutung zwischen Arbeitgeber und Beschäftigten.

Die Clearingstelle hat im Jahr 2019 bereits zweimal getagt. Beide Fälle betrafen Eingruppierungsschwierigkeiten. Nur in einem Fall konnte ein einvernehmlicher Clearingstellenspruch gefunden werden. Insgesamt betrachtet ist aus meiner Sicht die Clearingstelle jedoch der richtige Weg, um unzählige Gerichtsverfahren möglichst zu vermeiden. Es wird sich nicht immer vermeiden lassen, dass die Tarifvertragsparteien tarifliche Vereinbarungen unterschiedlich verstehen und auslegen. Der Weg, eine gemeinsame Lösung zu finden, ist auf jeden Fall dem der gerichtlichen Auseinandersetzung vorzuziehen. Auch wenn eine gemeinsame Lösung nicht immer möglich ist.

Als weiteren Punkt haben wir mit den Sozialpartnern im Rahmen der Verhandlungen zum Entgelttarifvertrag vereinbart, dass wir die Chancen und Möglichkeiten der Einführung eines Fortbildungsberufes für den Bereich Luftsicherheit prüfen. Unter dem Arbeitstitel für das Projekt „Fachkraft Luftsicherheit“ wurden mit den Sozialpartnern bereits erste Gespräche geführt. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe von BDLS, ver.di und dbb soll nun die Vorbereitungen treffen, um dann beim DIHK vorstellig zu werden.

Mitglieder der BDLS Tarifkommission:

- Gerhard Ameis
- Gabriele Biesing
- Jörg Echternach
- Daniel Euteneuer
- Rainer Friebertshäuser
- Alexander Gresser
- Frank Haindl
- Peter Haller
- Peter Lange
- Heidi Mantkowski
- Ilona Martinov
- Andy Matthias Müller (*Gast*)
- Nicole Oppermann
- George Reaves
- Ronny Schlufte
- Gerhard Schmitt
- Axel Stefan



Arbeitskreise & Arbeitsgruppen

Die erfolgreiche Arbeit eines Verbandes hängt maßgeblich auch von der Mitarbeit und dem Engagement aller Mitgliedsunternehmen ab. Ohne die Mitarbeit in den Arbeitskreisen (AK) und Arbeitsgruppen (AG) ist eine zielgerichtete und praxisorientierte Verbandstätigkeit nicht möglich. In den Arbeitsgruppen und

Arbeitskreisen werden die vielfältigen Themen der Luftsicherheit von Experten behandelt und dem Präsidium neue Vorschläge für die Interessenvertretung unterbreitet. Dabei stützt sich die Arbeit auf das Wissen der ehrenamtlich tätigen Vertreter von Mitgliedsunternehmen.

Verhaltenskodex	Entwicklung standardisierter Ausschreibungsverfahren / standardisierter Verträge
Zuständigkeit BDLS Silke Zöller	Zuständigkeit BDLS Cornelia Okpara
Gabriele Biesing Securitas Holding GmbH	Pascal Achenbach CONDOR FLIM GmbH, Süd-West
Oliver Damer I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG	Oliver Damer I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG
Viktor Mertjan DIAS GmbH - Deutsches Institut für Ausbildung und Sicherheit	Ingo Knappe Securitas Aviation Service GmbH & Co. KG
Nico Papatrechas ICTS Deutschland GmbH	Ilona Martinov Securitas GmbH Aviation Service International
	Nicole Oppermann DSW Deutscher Schutz- und Wachdienst GmbH + Co. KG
	Nico Papatrechas ICTS Deutschland GmbH
	Axel Stefan STI Security Training International GmbH
	Steffen Seipp FraSec Fraport Security Services GmbH

Fracht	Weiterentwicklung der Dienstleistungen im Bereich der Luftsicherheit
Zuständigkeit BDLS Peter Haller (Leiter AK) Cornelia Okpara	Zuständigkeit BDLS Oliver Damer (Sprecher AK) Cornelia Okpara
Pascal Achenbach CONDOR FLIM GmbH, Süd-West	Alfred Dunkel ASC Aviation Security Consult GmbH
Heidi Huppertz FraSec Fraport Security Services GmbH	Alexandra Kargbo CONDOR FLIM GmbH, Süd-West
Ingo Knappe Securitas Aviation Service GmbH & Co. KG	Viktor Mertjan DIAS GmbH - Deutsches Institut für Ausbildung und Sicherheit
Erich Kramer STI Security Training International GmbH	Nicole Oppermann DSW Deutscher Schutz- und Wachdienst GmbH + Co. KG
Jens Makswitat DHL Hub Leipzig GmbH	Nico Papatrechas ICTS Deutschland GmbH
Ilona Martinov Securitas GmbH Aviation Service International	Birgit Spengler CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH
Viktor Mertjan DIAS GmbH - Deutsches Institut für Ausbildung und Sicherheit	
Nico Papatrechas ICTS Deutschland GmbH	
Peter Pyka Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft mbH	

AG Verhaltenskodex

Die Mitglieder des Arbeitskreises Verhaltenskodex haben auf der Grundlage der ersten Sitzung vom 27.07.2018 in Berlin zwei Vorschläge zur Abstimmung in der Mitgliederversammlung 2020 erarbeitet. Inhaltlich unterscheiden sich die beiden erarbeiteten Versionen in einigen Teilen von vom Erstentwurf und die Mitglieder des Arbeitskreises haben die endgültige Entscheidung zu grundlegenden Themenbereichen, die in dem Verhaltenskodex enthalten sein sollen, zur Abstimmung für die gesamte Mitgliedschaft des Verbandes vorbereitet. Aus der Verantwortung für die Unternehmen und deren Beschäftigten sollen durch den Entscheid der Mitgliederversammlung Leitlinien

für qualitäts-bewusste und moderne Sicherheitsdienstleister entstehen. Der Verhaltenskodex soll sich an den international und national anerkannten Prinzipien zum Schutz der Menschen- und Arbeitsrechte orientieren. Der Entwurf des Verhaltenskodexes enthält gemeinsam formulierte Wertvorstellungen, zu deren Einhaltung sich die BDLS-Mitgliedsunternehmen verpflichten und diese als Grundlage und Richtschnur des Handelns annehmen. Der Entwurf formuliert die wesentlichen Grundlagen für die durch die BDLS-Mitgliedsunternehmen erbrachten Dienstleistungen.

AG Entwicklung standardisierter Ausschreibungsverfahren / standardisierter Verträge

Die Arbeitsgruppe traf sich im zurückliegenden Jahr zu insgesamt drei Sitzungsterminen. Die erste Sitzung fand am 25.04.2019 in Frankfurt am Main statt. Auf dieser wurden zunächst die Themenpunkte des 1. Dialoggespräches aus dem November 2018 besprochen, u. a. ein Präqualifizierungsverfahren, welches die Mitglieder des Arbeitskreises weiterhin präferieren. Zudem wurde im Themenfeld 1 über die Preisgleitklausel, Vertrags-

dauer sowie Vertragsstrafen gesprochen. Das Themenfeld 2 behandelte die u. a. die Passagierzahlen und die Festlegung eines Fixums je Kontrollvorgang, was bezahlt werden muss. Weitere Treffen des Arbeitskreises fanden am 18.06.2019 im Anschluss an die ordentliche Mitgliederversammlung des BDLS sowie am 11.07.2019 im Hauptstadtbüro des BDLS statt.

AK Fracht

Der Arbeitskreis Fracht des BDLS führte im Geschäftsjahr 2019 zwei Arbeitskreissitzungen, jeweils am 02.04.2019 und 12.06.2019 durch. Auf der ersten Sitzung wurden überwiegend Problemstellungen mit dem LBA besprochen. Diese bezogen sich auf die langen zeitlichen Fristen zwischen der Ausbildung und dem vom LBA anberaumten Prüfungstermin, die Intransparenz der Schulung, Prüfung sowie der Prüfungsinhalte und die langen Wartezeiten bzgl. der Ausstellung des Prüfungszertifikats. Des Weiteren tauschten sich die Teilnehmer über die Luftsicherheitstage aus, da man der Auffassung war, dass in diesem Jahr die Thematiken §§ 8, 9 und 9a LuftSiG

zu kurz bzw. überhaupt nicht angesprochen wurden. Dies müsse sich zukünftig dringend ändern. Sodann wurden bereits Themenvorschläge für die nächsten Luftsicherheitstage gesammelt. Auf der zweiten Sitzung des Arbeitskreises befasste man sich mit der Vorbereitung des nächsten LBA-Termins bzw. eines Gespräches zwischen dem Präsidenten des BDLS sowie dem Präsidenten des LBA. Weitere Themen waren die Teilnahme von neutralen Beisitzern an den Prüfungen und ein entsprechender Austausch über die Erkenntnisse der Unternehmen sowie die Zulassung von Dienstleistern als „Stelle“ im Sinne der VO(EG) Nr. 300/2008.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes beschäftigte sich vor allem zum Jahresbeginn ausschließlich mit den Tarifverhandlungen. Bis April wurden 13 Pressemitteilungen zu den Verhandlungen und den damit verbundenen Streikmaßnahmen veröffentlicht. In unzähligen Hintergrundgesprächen und Interviews ist es dem Verband im Zuge dieser Verhandlungsrunde erstmals gelungen, die Seite der Arbeitgeber aktiv in die Medienlandschaft einzubinden. Die Pressemeldungen haben sich im Jahr 2019 hauptsächlich mit den Zielen und Herausforderungen des Verbandes und der Luftsicherheit im Allgemeinen beschäftigt.

4 weitere Pressemeldungen im Laufe des Jahres beschäftigten sich mit der personellen Neubesetzung im BDLS, dem Passagieraufkommen in den Sommerferien sowie dem Anpassungs- und Änderungsbedarf der Rahmenbedingungen für die Branche. Sowohl zu den gegebenen Interviews und Hintergrundgesprächen zu den Tarifverhandlungen, dem Tarifergebnis, als auch zu den notwendigen Veränderungen, die der Verband und die Mitglieder für notwendig erachten, gab es eine qualitativ und quantitativ zufriedenstellende Medienresonanz über das gesamte Jahr hinweg.

Newsticker BDLS

Der im August 2015, noch im BDSW Fachverband Aviation, eingeführte Newsticker ist inhaltlich vom BDLS weitergeführt worden. Den interessierten Mitgliedsunternehmen bietet der BDLS den Service an, sich über relevante Geschehnisse aus der Luftverkehrswirtschaft informieren zu lassen. Hierzu versendet der BDLS je nach Medienlage einen Newsticker zu Themen aus der Tarifpolitik, zu Einsatzgebieten und Geschehnissen an Verkehrsflughäfen aber auch Informationen über Unternehmen.

Verbandszeitschrift

Der „DSD - Der Sicherheitsdienst“ ist inzwischen die älteste Sicherheitszeitschrift in Deutschland. Auch wir als BDLS nutzen dieses Medium, um unsere „Botschaften“ an rund 11.000 Adressaten zu verschicken. Hierzu gehören sämtliche Parlamente in Deutschland aber auch die relevanten Ministerien von Bund und

Ländern. Wir würden uns weiterhin wünschen, die Zahl der Anzeigen erhöhen zu können, damit sich der DSD selbst trägt. Dies ist derzeit nur teilweise möglich. Unabhängig davon ist der DSD nach wie vor ein wichtiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit der drei Sicherheitsverbände.

App

Der „DSD - Der Sicherheitsdienst“ ist neben der Print- und Onlineausgabe auch über die DSD-App in den gängigen App-Stores zu beziehen. Hier können alle Inhalte in der online und offline Version gelesen werden.

Soziale Medien

Der BDLS ist seit Bestehen des Verbandes bei Facebook und Twitter vertreten. Die Resonanz auf Beiträge, Presseinformation und anderweitige Informationen, die dort veröffentlicht werden ist, wie bei BDSW und BDGW, sehr mitarbeiterlastig. Mit Aktivitäten zu den 2020 anstehenden Mantelrahmentarifverhandlungen ist erneut mit steigendem Traffic auf den Kanälen zu rechnen.

Webseite

Die Zahl der Webseitenbesucher beträgt im Tagesdurchschnitt knapp 337 Personen. Auf's Jahr gerechnet hatten wir über 123.000 Webseitenbesucher. Die Webseite ist ein hervorragendes Mittel, kostengünstig die Interessenten über die wichtigsten Ereignisse des Verbandes und der Luftsicherheitsmaßnahmen an Verkehrsflughäfen zu informieren.

Veranstaltungen

Mitgliederversammlungen des BDLS in Berlin

Im Berichtszeitraum fanden zwei BDLS-Mitgliederversammlungen statt.

Auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 22. Januar 2019 in Berlin stand das Thema Tarifpolitik und der Stand der bundesweiten Entgelttarifverhandlungen sowie die weitere Vorgehensweise im Vordergrund.

Der Leiter der Tarifkommission, Rainer Friebertshäuser, informierte über die problematische Tarifrunde mit ver.di. Die Gewerkschaft fordere eine einheitliche Anpassung für alle Tätigkeiten mit Zertifizierung bundesweit auf 20,00 Euro, was über 40 Prozent Erhöhung in einzelnen Bundesländern bedeuten würde. Die Arbeitgeber sahen eine solche Anpassung für alle Tätigkeiten kritisch und im Bereich derselben Tätigkeiten in einem Zeitraum von etwa 7 Jahren als machbar an.

In einer gemeinsamen Sondierung habe man der Gewerkschaft ein nachgebessertes Angebot zugesagt. Leider wurde die 5. Verhandlungsrunde auf Wunsch von ver.di erst auf Ende Januar gelegt, da zuvor die Tarifrunde Geld und Wert sowie die entsprechenden Warnstreiks zu Beginn des Monats bei ver.di vorrangig waren.

Herr Hansen berichtete über stattgefundene Gesprächstermine mit Mitgliedsunternehmen und lobte die hohe Bereitschaft dieser, den BDLS auch innerhalb seiner Arbeitsgruppen und Arbeitskreise unterstützen zu wollen. Zudem habe es positive Gespräche auf politischer Ebene gegeben. Themen waren u. a. die Standardisierung von Verträgen, eine verbesserte Kalkulation für Mitglieder und die Fortentwicklung des Angebotssegments (Detektion / Bildabgleich).

Bericht aus den Arbeitsgruppen / Arbeitskreisen: **Gütesiegel**

Es gab einen erfolgreichen Kick-Off-Termin mit Beteiligten AG-Mitgliedern und weiteren Partnern

(BDL, ADV, BPOL). Die Kriterien für ein Gütesiegel wurden abgefragt; Rückmeldungen der Arbeitsgruppe waren jedoch nicht eingegangen. Herr Hansen appellierte an die Arbeitsgruppe, sich Gedanken für oder gegen ein Gütesiegel zu machen.

Verhaltenskodex

Ein Entwurf der Arbeitsgruppe lag vor, allerdings war noch keine abschließende Einigung zu einigen Kriterien erfolgt. Das Präsidium würde einen Vorschlag erarbeiten und diesen zur Beschlussfassung auf der nächsten Mitgliederversammlung vorlegen.

Entwicklung standardisierter Ausschreibungsverfahren / standardisierter Verträge

Die Bildung einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Bundespolizei und dem Beschaffungsamt war erfolgt. Die Ergebnisse zu § 5 LuftSiG sollten hier eingebracht werden. Weitere Gespräche mit Flughafenverbänden zu § 8 LuftSiG seien in Planung.

Weiterentwicklung der Dienstleistungen im Bereich der Luftsicherheit

Der Sprecher des Arbeitskreises, Oliver Damer, berichtete über die Auftaktbesprechung der Arbeitsgruppe und die Prüfung der Positionspapiere von ADV und BDL. Analysiert werden müssten die Prozesskette, die Ausgestaltung der Kontrollstelle, Qualitätsmanagement, Entgelte etc. Die Einflussmöglichkeiten seien auf die Bereiche Technik und Prozesse allerdings begrenzt - eine bessere Mitgestaltung wäre wünschenswert. Ein Gespräch mit der BPOL hatte bereits stattgefunden, der weitere Verlauf sei jedoch noch unklar.

Fracht

Der Vorsitzende des Arbeitskreises, Peter Haller, berichtete über die bisherigen zwei Termine des Arbeitskreises und die Gespräche mit dem LBA. Positiv hervorzuheben sei die aktive Teilnahme der Arbeitskreisteilnehmer an den Sitzungen. Auch ein Gast von DHL nehme regelmäßig an den Terminen teil.

Weiterhin großes Problem sei, dass mehr Auszubildende die Prüfungen bestehen müssen. Herr Hansen sagte seine Unterstützung zu und wolle ein Gespräch mit LBA-Präsident Mendel führen.

Weitere Themen waren der aktuelle Stand der bevorstehenden 11. Luftsicherheitstage und der Rückblick des gemeinsamen Parlamentarischen Abends sowie die security. Die Mitglieder beschlossen einvernehmlich, dass eine erneute Teilnahme an der security nicht mehr erfolgen werde.

Weitere Gesprächsthemen waren der Fortbildungsberuf Luftsicherheitskraft, welcher von den Sozialpartnern gut angenommen und als Argument in künftige Verhandlungen mitgenommen werden solle.

Zudem erfolgte eine Nachwahl der Tarifkommission. Frau Biesing (Securitas) sowie die bisherigen Gäste Frau Mantkowski und die Herren Göpel, Klinger und Pilz wurden einstimmig in die Tarifkommission aufgenommen.

Herr Hansen berichtete zudem über das Ausscheiden von Herrn Geburzi aus dem Präsidium auf Grund eines Stellenwechsels. Die Mitglieder wurden aufgefordert, Vorschläge zur ordentlichen Mitgliederversammlung für die Neubesetzung des freien Postens im Präsidium einzureichen.

Die ordentliche Mitgliederversammlung fand sodann am 18. Juni 2019 in Berlin statt.

Im Vordergrund stand die Nachwahl einer Vizepräsidentin / eines Vizepräsidenten. Nach geheimer Abstimmung erhielt Herr Lange mit 189 Stimmen die absolute Mehrheit und nahm die Wahl zum Vizepräsidenten an. Auch die Nachwahl weiterer Rechnungsprüfer war auf Grund des Ausscheidens von Herrn Struck erforderlich. Herr Stefan (STI) erklärte sich bereit, für diesen Posten zu kandidieren und wurde im Anschluss per Akklamation mit 338 Ja-Stimmen gewählt.

Ebenso wichtig waren das Thema Tarifpolitik und der erfolgte Abschluss eines bundesweiten Entgelttarifvertrages Aviation. Der BDLS habe zuletzt ein abschlussorientiertes Angebot vorgelegt, daraufhin ging ver.di in die Mitgliederbefragung. Von insgesamt 3.300 Mitgliedern hatten sich ca. 1.600 Mitglieder an der Umfrage beteiligt; davon lehnten 900 Mitglieder den Abschluss ab. Hierauf folgten Redaktionstermine mit ver.di und dbb beamtenbund. Im April gelang der

Abschluss mit dbb beamtenbund; ver.di hingegen ging nochmals in die Urabstimmung. Die finale Gegenzeichnung von ver.di erfolgte am 17. Juni 2019. Die Allgemeinverbindlicherklärung des neuen ETV solle unter dem Dach des Arbeitnehmer- Entsendegesetzes beantragt werden.

Auf Grund der bevorstehenden Auflösung des Fachbereiches 13 bzw. der Verschmelzung mit anderen Fachbereichen solle es vor September 2019 keine Verhandlungen zum ERTV / MTV geben.

Außerdem erfolgte eine Nachwahl der nachfolgenden Damen und Herren in die Tarifkommission:

Daniel Euteneuer, CAP Flughafen München
Alexander Gresser, IWS Industrie-Werkschutz
Gerhard Schmitt, IWS Industrie-Werkschutz
Ronny Schluffer (*für F. Klinger*), Klüh Security GmbH
Ilona Martinov, Securitas GmbH Aviation Service Int.

Der Präsident informierte über erfolgreiche Gespräche und positive Rückmeldungen hinsichtlich der Arbeit des BDLS, außerdem fanden aktuelle Berichterstattungen aus den Arbeitsgruppen und Arbeitskreisen statt.

Gütesiegel

Auf Grund von fehlendem Interesse wurde kein Bedarf zur Fortführung dieser Arbeitsgruppe und der Erarbeitung eines Gütesiegels gesehen.

Verhaltenskodex

Innerhalb des Präsidiums wurde ein Vorschlag für einen Verhaltenskodex erarbeitet. Dieser solle den Mitgliedern für die nächste Sitzung zur Beschlussfassung zur Verfügung gestellt werden.

Entwicklung standardisierter Ausschreibungsverfahren / standardisierter Verträge

Frau Okpara berichtete über die aktive Arbeit der Arbeitsgruppe. Diese hatte sich mittlerweile zu vier Sitzungsterminen zusammengefunden. Jedoch wurde die Arbeitsgruppe von den Aktivitäten des BMI / BPOL zu den neuen Ausschreibungsverträgen überrollt, sodass dieses Thema vorrangig behandelt werden musste.

Weiterentwicklung der Dienstleistungen im Bereich der Luftsicherheit

Herr Damer berichtete, dass der Arbeitskreis bereits den Ist- und Soll-Zustand bearbeitet hatte.

Fracht

Herr Haller teilte mit, dass bereits mehrere Treffen des Arbeitskreises Fracht stattgefunden haben und zwei neue Mitglieder als Gäste zu verzeichnen sind (DHL, AWIAS). Aktuelle Themen des Arbeitskreises seien nach wie vor die Prüfungen, Prüfungsinhalte und fehlende Transparenz, hohe Durchfallquoten, Zulassung reglementierter Beauftragter etc. Ein Gesprächstermin mit dem Präsidenten des LBA solle demnächst abgestimmt werden.

Bericht der Rechnungsprüferin

Frau Martinov berichtete über die stattgefundene Rechnungsprüfung für den Zeitraum Januar bis Dezember 2018. Hierbei habe es keinerlei Beanstandungen gegeben. Ein Verlust von ca. 10.000 € sei zu verzeichnen. Grund hierfür seien die Investitionskosten, da es sich um einen neuen Verband handle. Eine Entlastung von Präsidium und Geschäftsführung erfolgte einstimmig. Der Haushaltsentwurf 2020 wurde vorgestellt und von den Mitgliedsunternehmen genehmigt.

Es erfolgte ein Bericht über die positive Resonanz der 11. Luftsicherheitstage. Für 2020 wäre eine schnellere

Planung wünschenswert; auch das Thema Fracht solle nicht zu kurz kommen. Zudem wurden die Mitglieder über den diesjährigen Termin eines gemeinsamen Parlamentarischen Abends informiert.

Frau Okpara stellte außerdem den Antrag auf **Änderung des § 15, Punkt 2., 2. Absatz, letzter Satz** der Satzung vor:

....ist ausgeschlossen, **sofern der Kandidat bei der Wahl / Wiederwahl bereits zwei Amtszeiten im Vorstand vollendet hat.**

Da der Antrag jedoch verspätet in der Geschäftsstelle eingegangen war (nach Einladungsversand), würde die formale Behandlung auf der nächsten Mitgliederversammlung erfolgen.

Frau Wollmann berichtete abschließend über die erfolgreiche Pressearbeit im Rahmen der Entgelttarifverhandlungen. Diese war mit hohem Aufwand und vielen Anfragen verbunden. Zudem erfolgte der Aufruf an die Mitglieder, uns aktuelle Beiträge / mehr Input zur Fütterung der Homepage zukommen zu lassen.

12. Luftsicherheitstage 2019

Nur 2,1 Prozent der Verspätungen oder Flugversäumnissen im zivilen Luftverkehr sind den Luftsicherheitskontrollen geschuldet. Diese sehr positive Zahl brachte der Dr. Dieter Romann, Präsident des Bundespolizeipräsidiums, ganz aktuelle aus einer Sitzung im Bundesinnenministerium zur Eröffnung der Luftsicherheitstage am 21. März in Potsdam mit.

Der „Schwarze Peter“ liegt, wie so oft versucht, nicht bei seiner Behörde und den ihn unterstellten privaten Dienstleister in der Luftsicherheit. Gleich zur Eröffnung fasste Moderatorin Silke Bußkamp die Schwerpunkte der diesjährigen Luftsicherheitstage in knappen Worten zusammen. Unter dem Leitmotiv „Sicherheit durch Qualität und Innovation“ kündigte sie Referenten zu den drei Themenfeldern „Zunehmendes Bedrohungsszenario durch Drohnen“, „Durchsatzzahlen deutscher Luftsicherheitskontrollen“ und „Entwicklungsstand deutscher Luftsicherheitstechnik“ an.

Die von Präsident Roman genannten 2,1 Prozent gehen dabei noch nicht einmal allein auf das Konto der Luftsicherheitskontrollen, sondern umfassen auch die Grenz- und Zollkontrollen. Zu Verspätungen und Flugversäumnissen führen laut Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft – wie Romann weiter ausführte – Engpässe im Luftraum zu 10,6 Prozent, technische Flug- und Flugzeugausstattung zu 7,7 Prozent, Passagier und Gepäck zu 5,4 Prozent, Beschränkungen am Startflughafen zu 5 Prozent, Wetter zu 4,8 Prozent, Flugzeug- und Vorfeldabfertigung zu 4,3 Prozent, Flugbetriebe und Besatzung zu 4,2 Prozent und bei Flughafeneinrichtungen zu 2,5 Prozent. In allen diesen Bereichen habe es im Vergleich zum vorangegangenen Jahr Verschlechterungen gegeben, die in zwei- bis sogar im dreistelligen Prozentbereich lagen. Lediglich in den Sicherheitskontrollen habe sich der Wert um 6 Prozent verbessert.

„... nach Kontrollvorgängen abrechnen“

Romann setzte sich außerdem mit aktuellen Pressemeldungen auseinander, in denen die Behauptung aufgestellt worden war, die an deutschen Flughäfen eingesetzte Kontrolltechnik sei veraltet und dem an Flughäfen wie Amsterdam und London eingesetzten Equipment weit unterlegen. Der widersprach solchen Darstellungen entschieden, verwies darauf, dass erhebliche Investitionen in den letzten Jahren getätigt worden seien und kündigte an, die Bundespolizei werde auch „künftig massiv in neue Technologien und Verfahren für Sicherheitskontrollen investieren.“ In Antwort auf die in der Presse geübte Kritik, die technischen Neuerungen würden zu schleppend umgesetzt, verwies Romann auf seine auf den letzten Luftsicherheitstagen vorgetragenen Veränderungsvorschläge. Darüber hinaus werden in den künftigen Verträgen der Bundespolizei mit privaten Dienstleistern in der Luftsicherheit Anreizsysteme wie Bonuszahlungen zu finden sein, bei schlechten Leistungen sind zukünftig auch Vertragsstrafen möglich. „Außerdem werden wir in absehbarer Zeit“ – so der BPol-Präsident – „nicht mehr nach Kontrollstunden, sondern nach Kontrollvorgängen abrechnen.“

Sich mit den Veröffentlichungen über mangelnde Durchsatzzahlen bei den Passagierkontrollen auseinandersetzend, stellte Romann auch die bisherige Handgepäck-Regelung infrage, indem er meinte, vielfach würde es sich heute oftmals nicht mehr um ein Handgepäck, sondern eher um einen Umzug handeln. Dabei stellte er die Frage, ob es tatsächlich erforderlich ist, acht Kilogramm Gepäck pro Reisenden in der Flugzeugkabine mitzuführen. Auf dem Weltmarkt führende Airliner hätten ihr Limit bereits auf sieben Kilo „heruntergeschraubt.“ Auf die Stoßzeiten – die Peaks – Fluggastabfertigungen eingehend, vertrat Romann die Ansicht, es müssten „nicht alle Paxe zwischen sieben und acht Uhr fliegen.“

Rechtliche Rahmenbedingungen kompliziert

Der Präsident des Bundesverbandes der Luftsicherheitsunternehmen (BDLS), Udo Hansen, verwies zu Beginn seiner Begrüßungsworte darauf, dass die aus wirtschaftlicher Sicht erfreulichen Zuwachsraten im Luftverkehr (plus 4,1 Prozent bei den Passagieren und 3,5 Prozent beim Frachtaufkommen) eine große Herausforderung für alle an der Luftsicherheit beteiligten Akteure darstellte. Er bemerkte, dass die Bewältigung der anfallenden Aufgaben von „steter Knappheit und künftig auch eher kleiner werdenden

Personalressourcen“ gekennzeichnet sei. Dem stünden berechtigte und auch steigende Komfort- und Serviceansprüche der Kunden wie Auftraggeber, Passagiere, Frachteinlieferer und Flughafenbetreiber gegenüber. Das soll, so Hansen, dann auch noch so gestaltet werden, dass möglichst wirtschaftliche Ideen dabei herauskommen, möglichst keine Steigerung der Kosten anfallen würden. Im Gegenteil sollten nach Möglichkeit noch Kosten gesenkt werden.

Hansen sprach dann auch – wie sein Vordränger – die Vorfälle durch den Missbrauch von Drohnen an den Flughäfen in London und Dubai und ihre Folgen für Hunderttausende Passagiere an. Die ganze Situation werde durch die – auf keinen Fall kurzfristig veränderbaren – rechtlichen Rahmenbedingungen noch weiter verkompliziert. Man könne dies beklagen oder aber damit beginnen, darüber nachzudenken, wie man mit dieser Situation umgehen und was man tun könne. Die Luftsicherheitstage mit ihren Referenten und den rund 300 fachkundigen Teilnehmern würden ihren Beitrag dazu leisten, als Ideengeber für die Entscheidungen in der Politik zu fungieren.

Auf die Auseinandersetzungen mit dem Tarifpartner eingehend, kritisierte Hansen die Warnstreiks, die „die Grenzen legitimer Warnstreiks und des sogenannten Arbeitskampfes in derartigen Verhandlungsphasen deutlich überschritten“ hätten. In einer persönlichen Bemerkung machte er deutlich, dass er den Begriff „Arbeitskampf“ als antiquiert empfindet. Kritik äußerte er außerdem an der „in den Intentionen leicht zu durchschauende und nur von wenigen Stellen vorgetragene, wenig begründete und auch nicht substantiierte Forderung nach einer Rückverstaatlichung von Sicherheitstätigkeiten.“

Synergien geringer als gedacht

Die Gefährdungslage im Luftverkehr stellte Ministerialdirektorin Dagmar Busch, Leiterin im Bundesinnenministerium für Angelegenheiten der Bundespolizei, in die Spitze ihres Referats „Aktuelle Entwicklungen in Luftsicherheit.“

Die Bedrohung von Flugzeugen wie auch von Flughäfen würde unverändert weiterbestehen. Die Täter bedienten sich dabei sogenannter Unkonventioneller Spreng- und Brandvorrichtung (USBV), so Busch. Dieser ständig verfeinerten Angriffstechnik könne vor allem durch die Weiterentwicklung der Luftsicherheitskontrollen begegnet werden.

Genau dies war auch das Themenfeld zu dem Robert Moerland, Spezialberater des Nationalen Koordinators für Sicherheit und Terrorismusbekämpfung im Ministerium für Justiz und Sicherheit der Niederlande, einen Einblick in die Anstrengungen im Nachbarland gab. Dabei hob er die Anstrengungen in seinem Land hervor, den „menschlichen Faktor“ bei den Luftsicherheitskontrollen zu verringern und die Software-Lösungen bei den Röntgengeräten zu verbessern.

Zur Studie über Synergieeffekte am Beispiel des Flughafens Stuttgart, die vom BDLS initiiert wurde, trat Michael Gassner ans Mikrophon. Gassner, Abteilungsleiter Aviation Management, sich präsentierte die Ergebnisse, die unter der Fragestellung „Wie würden sich §5/§8 Mischkontrollen am Flughafen Stuttgart auf die Personal- und Kontrollspurbedarfe auswirken?“ Entgegen den oftmals behaupteten großen Synergien beim Personalbedarf waren die Erkenntnisse der Studie eher ernüchternd. Es habe sich gezeigt, so Gassner, „dass Mischkontrollen aufgrund des höheren Besetzungsfaktors je Kontrollspur nur an Spitzentagen zu marginalen Synergien beim Personaleinsatz führen. An schwächeren Tagen kommt es hingegen sogar zu einem erhöhten Personalbedarf.“

Attraktive Arbeitsplätze schaffen

Er habe eine Messgröße, die heiße Wartezeit in Minuten pro Reisenden, betonte im Anschluss Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV. Beisel verwies als Vergleich auf den Flughafen der österreichischen Hauptstadt Wien, wo man bei 90 Prozent der Passagiere eine Wartezeit von weniger als zehn Minuten hatte; und das obwohl der Airport im vergangenen Jahr eine Zunahme von 24 auf 27 Millionen Fluggäste verbuchen konnte. Solche messbaren Größen wolle er auch im Hausaufgabenheft zum nächsten Pünktlichkeitsgipfel mitnehmen.

Dass die Kontrollen kein Wert an sich sind, sondern auch im Zusammenhang mit dem gesamten Ablauf der Passagierabfertigung gesehen werden müssen, darauf verwies der Leitende Polizeidirektor Markus Bierschenk bei der Diskussionsrunde unter dem Thema „Qualität gewährleisten trotz wachsenden Kontrolldrucks“. Durch lange Wartezeiten genervte Fluggäste würden ihren Frust an den Mitarbeitern der Kontrollstellen ablassen, was kaum zur Erhöhung der Effizienz beitragen dürfte, so Bierschenk. Auf die Schwierigkeiten unter den Bedingungen eines „leergefegten“ Arbeitsmarktes geeignetes Personal

für die Dienstleister zu finden, verwies Nicole Oppermann, Geschäftsführerin der DSW Deutscher Schutz- und Wachdienst sowie BDLS-Vizepräsidentin. 90 Prozent ihrer Mitarbeit seien in Teilzeit beschäftigt und es erweise sich als sehr schwer, die Arbeitsplätze wie auch die Arbeitszeiten so zu gestalten, dass sie für alle Beschäftigten attraktiv sind.

Runden Tisch mit allen Beteiligten einberufen

Mit den Auswirkungen der unterschiedlichen Probleme bei der Luftfahrt, die zunehmend zu erhöhten Wartezeiten für die Passagiere führen, befasste sich der CDU-Bundestagsabgeordnete Christoph de Vries. Erfahrungen bei den Projekten an den Flughäfen Köln und Hamburg hätten gezeigt, dass bei veränderten Organisationen durchaus erhöhte Durchsatzzahlen erreicht werden können. Eine Option sah der Redner in der Übertragung der Organisation der Luftsicherheit in die Hände der Flughafenbetreiber, so wie sie von Bundespolizei-Präsident Dr. Romann bereits im vergangenen Jahr vorgeschlagen wurden. Die von einigen Teilen des Koalitionspartners SPD und den Polizeigewerkschaften vorgeschlagene Verstaatlichung der Luftsicherheitskontrollen könnten de Vries und seine Fraktionskollegen sich nur sehr schwer vorstellen. Auf das Problem der Gefahr durch Drohnen an den Flughäfen, betonte der Politiker, er habe den Staatssekretär Stephan Mayer (CSU) angeschrieben und den Vorschlag unterbreitet einen Runden Tisch mit allen Beteiligten einzuberufen.

In einer Diskussionsrunde zum Thema „Luftsicherheit in Drittstaaten“ gaben vier Experten Einblick in die Zusammenarbeit mit Nicht-EU-Staaten. Ministerialrat Dr. Karsten Kloth verwies in seinem Eingangsstatement darauf, dass zum Beispiel die Terrororganisation El-Kaida schon vor einigen Jahren die Strategie vorgegeben hat, sich in den Ländern mit geringeren Sicherheitsvorkehrungen Ziele zu suchen. Kloth brachte als Beispiel Anschläge, die mit offensichtlicher Hilfe von Innentätern begangen wurden. Kloth lobte in diesem Zusammenhang die Kooperation die Luft-hansa, die seit vielen Jahren ihre im Ausland gewonnenen Informationen mit dem BMI teilt.

Drohnen: Rechtlich besteht Anpassungsbedarf!

Wie gravierend inzwischen auch die Gefahren von Anschlägen durch Fahrzeuge auf Flughäfen und Flugzeuge geworden sind, bewies Christian Schneider in seinem Vortrag. Der Sachverständige für Zufahrtsschutz von der Initiative Breitscheidplatz GmbH listete

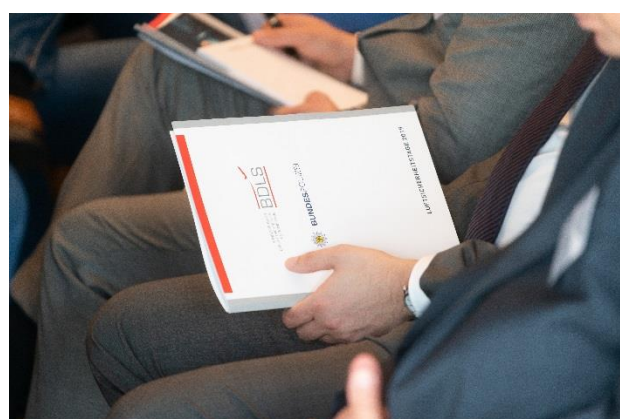
sieben Vorfälle auf, bei denen von Oktober 2018 bis Februar 2019 in den USA, Deutschland und Frankreich mit Fahrzeugen die Sicherheitseinrichtungen an Airports durchbrochen wurden. Seine Kernaussage: „Flughäfen sind extrem verwundbar.“

Das Thema Drohnen, das bis dahin fast ein wenig zu kurz gekommen war, griffen Achim Friedl und Dr. Ulrich Dieckert gemeinsam auf. Friedl, Vorstandsvorsitzender des UAV DACH, erläuterte, dass das eigentliche Ziel seines Verbandes der sinnvolle Einsatz unbemannter Fluggeräte ist. Aber die Schattenseiten dieses Einsatzes lägen sehr nahe und reichen vom leichtsinnig, fahrlässigen bis zum gezielt schädlichen. Dabei unterliegt die Gefahrenabwehr bei Drohnen,

das führte auch Rechtsanwalt Dieckert aus, einer längst nicht genau geklärten Aufgabenteilung. Fazit: Rechtlich besteht Anpassungsbedarf!

Den Bedrohungen durch Innentäter widmete Catherine Piana von ASSA-i (Aviation Security Services Association International) ihren Vortrag. Dabei ging es ihr um verschiedene Möglichkeiten, diese Gefahren frühzeitig zu erkennen.

In seinen kurzen Abschlussworten kündigte Udo Hansen an, bei den nächsten Luftsicherheitstagen das Thema Technik mehr zu berücksichtigen.



Parlamentarischer Abend der Sicherheitsverbände

Am Donnerstag, den 28. November 2019 luden die Sicherheitsverbände BDSW, BDGW und BDLS zum 11. gemeinsamen Parlamentarischen Abend in die Parlamentarische Gesellschaft in Berlin ein.

Über 120 Teilnehmer aus Politik, Verbänden und der Wirtschaft nahmen daran teil.

BDLS Präsident Udo Hansen begrüßte die Gäste und berichtete u. a. über die Herausforderungen der Sicherheitsdienstleister in der Luftsicherheit. BDSW Präsident Gregor Lehnert diskutierte mit Abge-

ordneten der Bundestagsfraktionen unter Moderation von Dr. Helene Bubrowski, Politische Korrespondentin der FAZ Parlamentsredaktion Berlin, über die Innere Sicherheit in Deutschland und die künftige Bedeutung privater Sicherheitsdienstleister in der Sicherheitsarchitektur. Der BDGW-Vorsitzende, Michael Mewes, wies in seiner Rede auf die große Bedeutung des Bargelds im Zahlungsverkehr hin und ging abschließend auf die Veränderungen und Herausforderungen in der Geld- und Wertdienstleistungsbranche ein.



BDWi-Praktikumsaktion „Praxis für Politik“

MdB Florian Oßner begleitet Diensthundestaffel von LWS bei Training und City-Streife

Die LWS-Diensthundestaffel wurde 1980 gegründet und nach einer Pause vor fünf Jahren wieder aktiviert. „Einer der Hauptgründe war die Eigensicherung unserer unbewaffneten Mitarbeiter der Landshuter City-Streife“, erklärte LWS-Inhaberin Andrea Loder. „Außerdem können wir so Menschen in Gefahr noch besser schützen.“

Laut Sebastian Moosmaier, LWS-Betriebsleiter und Ausbildungsleiter der Diensthundestaffel, wirken die Hunde oft schon durch ihre Präsenz deeskalierend. „Die Diensthunde entscheiden jedoch zu keinem Zeitpunkt eigenständig, sondern werden ausschließlich durch die Diensthundeführer aktiviert.“ Neben der Arbeit als Schutzhund werden die Hunde ebenfalls zur Suche nach Personen, zum Beispiel nach einem Einbruchsalarm und für das Aufspüren von Sprengstoffen eingesetzt. „Die Landshuter Polizei greift bei Bedarf immer wieder auf unsere Teams zurück. Die Zusammenarbeit funktioniert sehr gut“, sagte Moosmaier.

Enge Zusammenarbeit mit Polizei

Die Sprengstoffspürhunde der LWS-Diensthundestaffel sind auf alle bekannten Sprengstoffe ausgebildet. Somit erfüllen sie den Standard von nationalen sowie internationalen diensthundeführenden Behörden. In der Ausbildung kommen ausschließlich Echtstoffe zum Einsatz. Ersatzstoffe, sogenannte Socks, lehnt Moosmaier ab: „Durch die Ausbildung mit Ersatzstoffen kann definitiv nicht sichergestellt werden, dass der eingesetzte Diensthund Echtstoffe anzeigen wird“. Nach der Stoffeingabe, bei der der Hund die Gerüche der verschiedenen Sprengstoffe kennen lernt, erfolgt das Praxistraining auf Kleinstmengen von 3 Gramm bis hin zu Großmengen. „Für unsere Kunden prüfen wir zum Beispiel Ware auf Sprengstoff, bevor die Lieferung für den Weitertransport zum Flughafen München geht“, sagte Loder. Die LWS setze für die Hundestaffel vor allem auf belgische Schäferhunde, weil sie leichter, robuster und leistungsfähiger als Deutsche Schäferhunde seien, wie Moosmaier erläuterte. Ihre Ausbildung und Pflege sei langwierig und teuer, weil die Hunde frühestens mit

Vollendung des 18. Lebensmonats die Einsatzprüfung auf Basis der Polizeibehörden absolvierten. Die Tiere leben mit den Hundeführern zu Hause. „Nur so schaffen wir die enge Bindung, die für eine optimale Arbeit notwendig ist.“

Der Aufwand lohnt sich: Wie gut die Teams aus Mensch und Hund bei der LWS funktionieren, erlebte MdB Oßner bei der Übung im B15-Park. In der ehemaligen Diskothek, die von der LWS regelmäßig für Trainingseinheiten genutzt wird, spürten die Hunde Sprengstoffe auf und sie stellten versteckte Einbrecher. Angriffe auf den Diensthundeführer wurden nachgestellt, die der Diensthund nach mehrfacher Ansprache des Angreifers schließlich vereitelte. Für dieses Training, bei dem die Hunde aktiv zupacken sollen, setzten die Ausbilder einen Beißanzug zum Schutz vor Verletzungen ein. In der Nacht ging es für Oßner mit auf einen Rundgang der City-Streife in der Landshuter Altstadt.

City-Streife sorgt für Ordnung in Altstadt

„Die Leistungen der Hundestaffel für die Sicherheit im öffentlichen Raum verdienen höchsten Respekt und sind tief beeindruckend“, so Oßner. Die LWS-Teams seien keine schwarzen Sheriffs mit Haudrauf-Charakter, ganz im Gegenteil: Es sei absolut lobenswert, dass sie bei Wind und Wetter zu jeder Jahreszeit auch in der Landshuter Altstadt unterwegs sind. Und das nicht nur, um nächtliche Schlägereien oder Sachbeschädigungen zu verhindern, sondern auch, um Touristen den Weg zu zeigen, Schutzbedürftige zum Auto zu begleiten oder wenn nötig Erste Hilfe zu leisten und Rettungskräfte zu alarmieren.

„Die City-Streife ist deshalb seit ihrer Gründung 2010 nie politisch in Frage gestellt worden und auch in der Bevölkerung und bei der Polizei anerkannt“, so Oßner. In den vergangenen zehn Jahren sind nach LWS-Daten die Ruhestörungen in der Landshuter Innenstadt um 50 Prozent, die Vandalismus-Fälle um 75 Prozent und die Zahl der Wild-Urinierer um 80 Prozent zurückgegangen. Zivile Dienstleister wie die LWS seien eine optimale Ergänzung zu den staatlichen Sicherheitsbehörden, betonte Oßner und ergänzte: „Die Polizeibeamten werden entlastet und das so wichtige Sicherheitsbedürfnis der Menschen wird gesteigert.“



Bundestagsabgeordneter Florian Oßner (Dritter von rechts) begleitete die Landshuter City-Streife mit (von links) Anas Al Rifai, LWS-Betriebsleiter Daniel Fuchs, LWS-Geschäftsführer Peter Loder sen., Teamleiter Patrick Ebenhöf und Diensthundeführer Tobias Wagner.

FraSec Fraport Security Services GmbH, Flughafen Stuttgart

Hr. Michael Donth (MdB) war auf der Station Stuttgart zu Gast. Im Rahmen seiner Informationstour interessierte sich Hr. Donth sehr für die Luftsicherheitskontrollen und arbeitete als Wannentrückführer mit. Mit Genehmigung der dortigen Bundespolizei-

Kollegen konnten wir ihm einen tiefen Einblick in die Materie verschaffen. In einem anschließenden Gespräch mit unseren Kolleginnen und Kollegen war Herr Donth, dessen Wahlkreis im Großraum Stuttgart liegt, sehr interessiert an den persönlichen Belangen wie Dienstpläne, Fortbildungen, Belastungen und Besonderheiten der Aufgabe.



v. l. n.r. Tayfur Baris/FraSec STR, Jan Kasperzek/FraSec STR, Hans-Joachim Göbel/FraSec STR, Winfried Hartmann/FraSec Geschäftsführer, Michael Donth (MdB), die Herren Frohn und Mäschle von der BPol-Direktion Stuttgart.

KÖTTER Aviation Security SE & Co. KG, Flughafen Dresden

Frau Susann Rührich hatte am 04.12.2019 einen erlebnisreichen und interessanten Tag am Flughafen Dresden. Die Bundespolizei war sehr engagiert und unterstützend.

Frau Rührich wurde in Begleitung durch Herrn Puhmann (Bürgerbüro), Herrn Reuschel (Inspektionsleiter) in Begleitung durch Herrn Uhlitzsch (Presse Sprecher BPOL) an der Flughafeninformation in Empfang genommen.

An der Abflugtafel wurden einige Fotos gemacht. Danach gab es im Schulungsraum Kaffee und Kuchen sowie eine kleine Gesprächsrunde. Herr Reuschel erklärte ihr kurz etwas über die vertraglichen Bedingungen mit der Firma KÖTTER.

Im Anschluss nahm Frau Rührich am Fortbildungsunterricht bei Frau Renk teil. Thema war Röntgenbilderkennung.

Am Nachmittag besuchten sie gemeinsam die Mitarbeiter an den Kontrollstrecken, hierbei war Herr Sahlmann (Sachbearbeiter BPOL) mit vor Ort. Frau Rührich war sehr fasziniert und besonders begeistert, über die schnelle Bilderkennung.

Frau Rührich hat sehr viel Persönliches erzählt; sie ist sehr heimatbezogen und familiär, was sich auch in ihrer Politik widerspiegelt. Das Feedback der Herren Puhmann und Uhlitzsch war sehr positiv.



Ausblick



RAIN Cornelia Okpara, Geschäftsführerin

Luftsicherheit - Wohin geht die Reise?

Sich den gegebenen Herausforderungen zu stellen und neue Gegebenheiten umzusetzen ist eine Stärke der Sicherheitsdienstleister im Bereich der Luftsicherheit. Durch die COVID-19-Pandemie wurde jedoch alles bisher Geschehene in den Schatten gestellt. Ob Umsetzung neuer EU-Richtlinien, Vulkanausbrüche, 9/11 oder Streiks in den Sicherheitskontrollen, am Ende stand immer die Gewährleistung einer effizienten, sicheren und qualitativ hochwertigen Dienstleistung. Vor der Pandemie war es insbesondere eine Herausforderung auf einem Arbeitsmarkt, der kaum freie Arbeitnehmer bot, geeignetes und zuverlässiges Personal zu finden. Nunmehr geht es darum, das ausgebildete Personal möglichst im Unternehmen zu belassen und betriebsbedingte Kündigungen weitgehend zu vermeiden. In diesem Zusammenhang haben die Sicherheitsdienstleister Kurzarbeit eingeführt, mögliche Sparmaßnahmen eingeleitet und, wo es möglich war, staatliche Hilfsprogramme in Anspruch genommen. Dennoch kämpfen die Unternehmen um ihr wirtschaftliches Überleben. Die Prognosen aller Experten sind bezüglich der mittelfristigen Entwicklung des Luftverkehrs nicht optimistisch, kurzfristige Besserung ist nicht in Sicht. Die bisherigen vertraglichen Vereinbarungen sahen keine Regelungen vor, um die Dienstleister und deren Mitarbeiter vor derart kurzfristig und massiven Abweichungen vom normalen Kontrollaufkommen zu schützen. Dies war bislang aber auch nicht notwendig, denn das Passagier-, Fracht und sonstige Kontrollaufkommen

ging stetig nach Oben. Die Betrachtung muss aber auch nach den unterschiedlichen Tätigkeiten des Luftsicherheitsgesetzes differenzieren. Auftraggeber sind, je nach Tätigkeit gemäß Luftsicherheitsgesetz, das Bundesministerium des Inneren, die Luftfahrtbehörden der Länder, die Flughäfen, die Airlines und die reglementierten Beauftragten. Für die Verträge im Auftrag des Bundesministeriums des Innern (BMI) und in der Fachaufsicht der Bundespolizei (BPOL) ist es gelungen, Regelungen und Verfahrensweisen zu vereinbaren, die bei einem Wiederanwachsen der Passagierzahlen eine professionelle Kontrolle sichern und die dauerhafte Funktionsfähigkeit des Luftverkehrs garantieren. Für die Tätigkeiten im Auftrag der Flughäfen und der Airlines konnte ein solcher Kompromiss nicht gefunden werden. In diesem Bereich gab es unterschiedliche Vertragsgestaltungen. Im Bereich der Ausschreibungen des Beschaffungsamtes für die Passagier- und Gepäckkontrollen im Auftrag des BMI haben sich die Ausschreibungs- und Vertragsbedingungen für neue Verträge mittlerweile geändert. Wurde vormals klassischerweise von den Dienstleistern ein Stundenvolumen angefordert, so wird nunmehr auf den Kontrollvorgang abgestellt und dieser entsprechend vergütet. Einhergehend damit ist in der Regel auch die Übernahme der Planung und Steuerung der Dienstleistung in den Kontrollstellen. Ob und wie sich diese neue Praxis bewährt, kann aufgrund der Corona-Bedingungen noch nicht beurteilt werden. Aber ob nun ein Stundenvolumen angefordert wird oder der Kontrollvorgang als Grundlage dient, entscheidend für eine zuverlässige Planung und eine damit verbunden effiziente und sichere Kontrolle, ist immer die frühzeitige Übermittlung eines validen Passagieraufkommens. Dies ist aber gerade in der momentanen Situation kaum möglich. In den nächsten Monaten ist die Verantwortung unsere Sozialpartner besonders gefragt. Es muss dringend ein Umdenken stattfinden. Wir stehen vor Verhandlungen zu einem Mantel- und Entgelttarifvertrag. In diesem müssen wir Öffnungsklauseln für betriebliche Notlagen vereinbaren schaffen und das Ziel verfolgen, Personalabbau möglichst zu verhindern und eine langfristige Arbeitsplatzsicherung zu erreichen. Nur wenn wir dieses Ziel gemeinsam verfolgen, können wir die Krise, die leider im Bereich des Luftverkehrs noch länger andauern wird, überstehen.

Mitglieder des BDLS

