



**Stellungnahme
des Bundesverbandes der Luftsicherheitsunternehmen – BDLS –
zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestages
am 3. Juli 2024 zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU
„Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland – Für angemessene
Standortkosten, effiziente Abfertigung und sichere Arbeitsplätze“
(BT-Drucksache 20/11381)**

1. Einleitung

Der Luftverkehr ist einer der sensibelsten Bereiche kritischer Infrastrukturen. Sein sicherer und zuverlässiger Betrieb ist ein unverzichtbarer Baustein für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes in einem zunehmend vernetzten, mobilen und globalisierten Umfeld. In diesem sehr sensiblen, aber genauso komplexen Tätigkeitsfeld sind viele Akteure involviert, deren Abstimmung und gemeinschaftliches Agieren ausschlaggebend sind, um einen gut funktionierenden und vor allem sicheren Luftverkehr zu ermöglichen.

Die Luftsicherheitsunternehmen sind nicht nur ein wichtiger Teil dieses Gefüges, sondern direkt betroffene Akteure. Der BDLS, als einziger Fachverband und Vertreter dieser Unternehmen, bedauert es sehr, nicht als Sachverständiger zur öffentlichen Anhörung geladen worden zu sein, möchte aber dennoch seine Expertise zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag zur „Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland – Für angemessene Standortkosten, effiziente Abfertigung und sichere Arbeitsplätze“, BT-Drs. 20/11381, einbringen. Des Weiteren bitten wir darum, bei künftigen Anfragen berücksichtigt zu werden.

Der BDLS ist die Stimme der Luftsicherheitsunternehmen. In diesem Zusammenhang nimmt er die Interessen seiner derzeit 31 Mitglieder wahr, die rund 71 Prozent des Marktes abdecken und an 26 von 28 deutschen Flughäfen (gemäß der vom Bundesministerium des Innern und für Heimat veröffentlichten Liste Luftsicherheitsgebühren) mit Aufgaben der Luftsicherheit betraut sind. Zusammen beschäftigten die Unternehmen der Branche rund 23.000 speziell qualifizierte Mitarbeitende. Der Verband vertritt die wirtschaftlichen, wirtschaftspolitischen und die sich hieraus ergebenden fachlichen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen auf nationaler und europäischer Ebene. Der BDLS ist davon überzeugt, dass im komplexen und komplizierten System des Luftverkehrs ein ständiger, intensiver Austausch sowie eine enge und vertrauensvolle Kooperation mit der Politik, den zuständigen Ministerien und Behörden, den Flughafenbetreibern und den Luftverkehrsgesellschaften, bzw. deren Interessenvertretungen, sowie den Tarifpartnern notwendig ist, um die bestmögliche Sicherheit zu gewährleisten. Als Wirtschafts- und Arbeitgeberverband legt der BDLS grundsätzlich die Richtlinien der Tarifpolitik fest, koordiniert die Tarifverhandlungen, schließt Tarifverträge ab und strebt deren Allgemeinverbindlichkeit an.

Nach Auswertung der Erfahrungen und Erkenntnisse der vergangenen Jahre – vor der Coronakrise mit außergewöhnlichen Steigerungsraten im Luftverkehr, aus der Zeit des nahezu völligen Einbruchs als Folge der Covid-Pandemie und aus der



Phase unmittelbar danach mit dem teilweise rasanten Wiederanstieg der Verkehrsströme im Luftverkehr – hat der BDLS die folgenden Grundthesen formuliert.

Wesentliche Aspekte bei der Erarbeitung waren, neben den o.g. Erfahrungen, die Berücksichtigung der mittelfristigen demografischen Entwicklung in Hinblick auf die Verfügbarkeit von Arbeitskräften bei anhaltend hoher Beschäftigungsquote in der Bundesrepublik Deutschland sowie die Erkenntnisse und Erfahrungen bedeutender EU-Staaten bei der Organisation der Luftsicherheitsaufgaben. Zielsetzung der Überlegungen ist die Erarbeitung von Optimierungsmöglichkeiten im System „Luftsicherheit“ in personeller, technischer und organisatorischer Hinsicht. Diese sollen auch künftig einen stabilen und sicheren Luftverkehr gewährleisten; mit besonderem Augenmerk auf den Prozess „Sicherheitskontrollen“. Dieses Thesenpapier versteht sich nicht als Ergebnis und Musterlösung für diesen Optimierungsprozess. Vielmehr soll es ein Ausgangspunkt mit Vorschlägen für die notwendigen Bemühungen aller am Luftverkehr beteiligten Stellen zur Verbesserung der aktuellen Situation sein und zur Stärkung des Service- und Sicherheitsniveaus im Luftverkehr als wesentlichem Bestandteil der kritischen Infrastruktur beitragen.

Personalsituation

Nach dem erwarteten Wiederanstieg des Luftverkehrs auf das Niveau des Jahres 2019 und darüber hinaus ist immer absehbarer, dass der Arbeitskräftemarkt mittelfristig den erforderlichen Nachwuchsbedarf nicht ausreichend zur Verfügung stellen kann – trotz der im Vergleich zu klassischen Lehrberufen weit überdurchschnittlichen Entlohnung des Luftsicherheitspersonals. Dies zwingt zu einem ressourcenschonenden, wirtschaftlicheren und flexibleren Umgang mit dem vorhandenen Personal.

Wesentlicher Baustein dafür ist die Notwendigkeit, das Personal für die Aufgabenbewältigung gem. §§ 5, 8, 9 und 9a des Luftsicherheitsgesetzes nach einheitlichen Standards und Inhalten aus- bzw. weiterzubilden und zu prüfen/zertifizieren. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die drei Grundfertigkeiten, die in allen Aufgabenfeldern von den Luftsicherheitskräften zu beherrschen sind, derzeit nach unterschiedlichen Systemen mit unterschiedlichem Aufwand und Methoden unterrichtet sowie abgeprüft und zertifiziert werden. Es handelt sich dabei um die Kontrolle/Durchsuchung von Personen und mitgeführten Objekten, Kraftfahrzeugen sowie die Interpretation von Darstellungen in bildgebenden Verfahren (d. h. Auswertung von Bildern, die mittels CT- bzw. Röntgengeräten angefertigt werden). Bei der Bearbeitung dieses Themenfeldes wird auch die nicht mehr nachvollziehbare und unwirtschaftliche Zersplitterung der behördlichen Zuständigkeiten und Strukturen mit ausschließlich negativen Folgen für die Luftverkehrswirtschaft sichtbar. Dabei geht es nicht nur um die Zuordnung der Aufgaben auf verschiedene Bundesressorts oder die Bundes- bzw. Landesebene, sondern auch um die auf jeweils unterschiedliche Hierarchieebenen verteilten Aufgaben. Die politischen Entscheidungsträger sind hier aufgefordert, diese Zersplitterung zu beenden und das System zu verschlanken. Dies zählt auch auf eine Schonung der Ressourcen in der öffentlichen Verwaltung und somit der Haushalte ein.

Ein weiteres, seit Jahren drückendes Problem, stellt die sogenannte Zuverlässigkeitsüberprüfung dar. Zweifelsfrei müssen potenzielle Mitarbeitende diesen Prozess im Interesse der Sicherheit durchlaufen. Nicht hinzunehmen ist

allerdings die nunmehr mehrere Wochen bis mehrere Monate in Anspruch nehmende Verfahrensdauer. Darüber hinaus sollte auch das nach § 7a Luftsicherheitsgesetz vorgesehene „Gemeinsame Luftsicherheitsregister“ endlich eingerichtet werden. Mit einem bundeweiten Luftsicherheitsregister können Bürokratie abgebaut und die Prozesse der Zuverlässigkeitsüberprüfungen beschleunigt werden.

Vorbild kann dabei das 2019 eingeführte Bewacherregister, das in ministerieller Zuständigkeit des Bundesministeriums für Inneres und Heimat (BMI) beim Statistischen Bundesamt geführt wird. Die Luftsicherheitsbehörden der Länder können ebenfalls ein gemeinsames Luftsicherheitsregister errichten und führen, in dem Daten von zuverlässigkeitsüberprüften Personen automatisiert verarbeitet werden dürfen. Das gemeinsame Luftsicherheitsregister dient:

1. der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 7,
2. der Überprüfung der Zuverlässigkeit als Voraussetzung einer Beleihung nach §16a und
3. der Durchführung von Aufsichts- und Qualitätskontrollmaßnahmen im Sinne von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluffahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72; ABl. L 164 vom 23.6.2012, S. 18), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 18/2010 (ABl. L 7 vom 12.1.2010, S. 3) geändert worden ist.

Durch eine solche Speicherung der Daten im Bereich der Luftsicherheit wäre auch hier ein flexibler Einsatz der Mitarbeiter möglich.

Kontrolltechnik

Die Ausstattung mit moderner und leistungsfähiger Kontrolltechnik auf neuestem Stand ist ein wesentlicher Baustein zur Beschleunigung von Kontrollverfahren und zum sparsamen Umgang mit der knappen Personalressource. Denn die neuste am Markt verfügbare Technik steigert den so genannten „Durchsatz“, d. h. die Anzahl der in einem bestimmten Zeitfenster zu kontrollierenden Personen mitsamt deren mitgeführten Gegenständen, erheblich. Ebenso kann sie zur deutlichen Steigerung der Zufriedenheit und Akzeptanz bei den zu kontrollierenden Personen beitragen. Technische Anlagen und Geräte, die bereits innerhalb der EU zugelassen und zertifiziert sind und mit Erfolg in anderen EU-Staaten eingesetzt werden, bedürfen unseres Erachtens keiner weiteren zeitaufwendigen Prüfung auf nationaler Ebene.

Organisatorische Abläufe an Flughäfen

Sicherheitskontrollen sind stets in ein komplexes System mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Prozessschritten eingebunden. Ein wesentliches Element für die wirtschaftliche und erfolgsorientierte Integration der Sicherheitsmaßnahmen in das Gesamtsystem „Flughafen“ ist die Verfügbarkeit von Schlüsselinformationen zur Passagierzahlprognose, der Verfügbarkeit von Kontrollinfrastruktur, Gate-Belegungen, Verspätungen etc. Jeder „Umweg“ bei der Erhebung, Weitergabe und Verarbeitung der Schlüsselinformationen führt zu Fehlern, Verzögerungen, Fehlinterpretationen usw. Um den beauftragten Sicherheitsdienstleistern diese Informationen zeitgerecht zur Verfügung zu stellen, bedarf es derzeit zahlreicher Kontakte und Abstimmungen mit Partnern unterschiedlichster Art. Es erscheint dem BDLS daher als geboten, eine zentrale Stelle mit der Steuerung der Informationen



und Bündelung der Entscheidungskompetenzen zu beauftragen. Die Flughafenbetreiber mit ihrer zentralen Verantwortung und damit auch ihrem wirtschaftlichen Interesse für das Funktionieren des Gesamtsystems könnten beispielsweise eine derartige Rolle auch im Bereich der Luftsicherheit übernehmen. Der Beobachtung und Auswertung der Modelle dazu an den Flughäfen Frankfurt/Main und Berlin/Brandenburg kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Auch für dieses Themenfeld sollten die umfangreichen Erfahrungen im europäischen Raum hinsichtlich der Zuständigkeit von Flughafenbetreibern für die Gewährleistung der Luftsicherheit berücksichtigt werden.

Zusammenfassung

Der BDLS hält eine zeitnahe Optimierung des Systems „Luftsicherheit“ für zwingend erforderlich. Er ist überzeugt, dass Korrekturen an Einzelaspekten zwar hilfreich sein können, jedoch eine grundlegende Überprüfung und am Ergebnis eines sicheren und leistungsfähigen Luftverkehrs ausgerichtete Grundbefassung nicht ersetzen können. Er fordert daher alle am System beteiligten Stellen auf, sich der Thematik zu stellen. Die Luftsicherheitsindustrie ist in der Lage und bereit, ihren Teil beizutragen.

2. Zum Antrag der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Einzelnen:

Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- a. **„administrative Kosten wie beispielsweise die Luftsicherheitsgebühren und die Gebühren für die Flugsicherung zu evaluieren und gegebenenfalls zu reduzieren oder anzupassen;“**

Einleitung:

Der BDLS versperrt sich nicht der Evaluierung der Kosten der Luftsicherheitsgebühren. Bei allen Maßnahmen muss jedoch immer beachtet werden, dass dies nicht zu Lasten der Sicherheit passieren darf. Die Anforderungen an die Sicherheitsdienstleister und ihre Beschäftigten sind mit Blick auf die angespannte globale Sicherheitslage stetig angepasst worden. Dies hat auch zu einer erhöhten Anforderung an die Beschäftigten geführt, einhergehend mit entsprechenden tariflichen Anpassungen.

Forderungen:

Begrüßenswert wäre eine umfassende Novelle des Luftsicherheitsgesetzes bezüglich der Zuständigkeiten sowie eine Harmonisierung bestehender Vorschriften. Damit könnte Bürokratie abgebaut sowie administrative Hürden und Hemmnisse beseitigt werden. Bestes Beispiel dafür wäre die bundesweite Anerkennung der Zuverlässigkeitsüberprüfung und der Beleihung. Die erst kürzlich verabschiedete Luftsicherheitsschulungsverordnung bietet zwar erste Ansätze, belastet allerdings die Unternehmen weiterhin mit erhöhter Bürokratie.

Zum weiteren Bürokratieabbau und um dem Personalmangel entgegenzuwirken muss die Möglichkeit geschaffen werden, Beschäftigte aus EU-Ländern, die eine gleichwertige Qualifizierung mitbringen und eine entsprechende Sicherheitsüberprüfung durchlaufen, an den deutschen Flughäfen ohne zusätzliche Schulung und Prüfung, kurzfristig einsetzen zu können.

Die Struktur der luftsicherheitsrelevanten Schulungen muss gänzlich überdacht werden. Inhaltliche und tätigkeitsbezogene Themen, die ähnlich bis identisch sind, sollten übergreifend geschult und geprüft werden. Dadurch könnte das Personal zukünftig flexibler eingesetzt werden, das Berufsbild beispielsweise der Kontrollkraft würde aufgewertet und damit für Berufseinsteiger deutlich interessanter. So könnten Schulungen der Kontrollkräfte, insbesondere mit bildgebender Technik (gem. der Ziffern des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 für Sicherheitsdienstleistungen im Luftverkehr; 11.2.3.1 - Tätigkeitsspezifische Schulung von Personen, die für die Kontrolle von Personen, Handgepäck, mitgeführten Gegenständen und aufgegebenem Gepäck zuständig sind; 11.2.3.2 Schulung von Personen, die Fracht und Post kontrollieren; 11.2.3.3 Schulung von Personen, die Kontrollen bei Post oder Material von Luftfahrtunternehmen, Bordvorräten und Flughafenlieferungen durchführen.) zusammengefasst und mit der tätigkeitsbeziehungsweise einsatzbezogenen naheliegenden Tätigkeit gem. der Ziffern 11.2.3.4 - Spezifische Schulung von Personen, die Fahrzeugkontrollen durchführen, des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 für Sicherheitsdienstleistungen im Luftverkehr kombiniert werden.

- b. **„die Effizienz der Luftsicherheitskontrollen unter Beibehaltung der größtmöglichen Sicherheit zu steigern, um Abläufe zu optimieren und die Wartezeit für Fluggäste zu verkürzen;“**
- aa. **„die Neuausrichtung der Luftsicherheitskontrollen nach dem „Frankfurter Modell“ zu unterstützen, bei dem der Flughafenbetreiber die Organisation, Steuerung und Durchführung der Kontrollen verantwortet, während die gesetzliche Rechts- und Fachaufsicht in der Verantwortung der Bundespolizei liegt;“**
- bb. **„die von den Luftfahrtunternehmen zu tragenden Kosten für die Luftsicherheit zu evaluieren und ggf. zu reduzieren oder anzupassen;“**

Einleitung:

Der BDLS unterstützt ausdrücklich, das Projekt „Neue Welt“, da hier Prozesse der Passagierabfertigung/-steuerung in einer Hand liegen und effizient gestaltet werden können.

Forderung:

Die Attraktivität des Modells muss gesteigert werden und damit die Bereitschaft der Betreiber, dies anzunehmen (z. B. mehrere Flughäfen schließen sich hierfür organisatorisch zusammen; Vorteile: geringere Kosten, Flughafen übergreifende Steuerung der Dienstleister). Es muss allerdings sichergestellt werden, dass die Ausschreibungen auch weiterhin nach Qualitätsmaßstäben bewertet werden.

Berlin, im Juli 2024