

Geschäftsbericht 2020



Vorwort

Vor der COVID-19-Pandemie waren die Aussichten für den deutschen Luftverkehr einfach zu beschreiben: stetiges Wachstum. In den vergangenen Jahren stieg die Anzahl der Passagiere an deutschen Flughäfen kontinuierlich, auf jährlich rund 240 Millionen. Bis 2030 rechnete der Flughafenverband ADV mit gut 300 Millionen Passagieren.

Dann kam der Lockdown – der Luftverkehr kam quasi zum Erliegen. Im Vergleich zum Vorjahr brachen die Einnahmen der deutschen Flughäfen um mehr als 90 Prozent ein - die Passagierzahlen sogar um mehr als 95 Prozent. Zahlreiche Fluggesellschaften in Europa und der Welt stellten ihren Betrieb vorübergehend komplett ein. Der einzige Lichtblick war und ist das Frachtaufkommen, obwohl auch hier Rückgänge und damit Verluste zu verzeichnen waren.

Auch bei den Luftsicherheitsunternehmen an den Flughäfen führte diese Situation zu massiven finanziellen Einbrüchen und Einbußen. Trotz der Einführung von Kurzarbeit, der eingeleiteten rigorosen Sparmaßnahmen sowie der Nutzung von Hilfsprogrammen konnten die Einnahmerückgänge nicht aufgefangen werden. Die Unternehmen mussten um ihr wirtschaftliches Überleben kämpfen.

Alle Experten waren sich einig, dass eine nennenswerte Erholung des Luftverkehrs auf das Niveau von 2019 - selbst bei optimistischer Betrachtung - nicht vor 2024 realistisch sei. Kaum eine andere Branche ist von den Auswirkungen der COVID-19-Krise stärker beeinträchtigt als der Luftverkehr. Das Problem ist, dass die vertraglichen Rahmenbedingungen der Sicherheitsdienstleister an den Flughäfen keine Klauseln beinhalten, um auf derart kurzfristige und massive Abweichungen vom normalen Passagieraufkommen reagieren zu können. Niemand war jemals von einem derartig massiven und andauernden Rückgang des Passagier- und Flugaufkommens ausgegangen. Die Herausforderungen bestanden bisher vielmehr darin, genügend Personal für den stetig ansteigenden Luftverkehr bereit stellen zu können.

Die konkreten Auswirkungen müssen, aufgrund der unterschiedlichen Tätigkeiten und Auftraggeber, differenziert betrachtet werden. 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 darüber hinaus die dauerhafte Funktionsfähigkeit dieses wichtigen Elementes der Sicherheitsarchitektur unseres Landes garantieren. Für die Tätigkeiten im Auftrag der Flughäfen und der Airlines konnte ein solcher Kompromiss nicht gefunden werden. In diesem Bereich gab es unterschiedliche Vorgehensweisen, da sich die vertraglichen Voraussetzungen unterscheiden. Hier wäre eine einheitliche, an der künftigen Funktionsfähigkeit des Systems Luftverkehr orientierte Haltung der Vertragspartner wünschenswert gewesen.

Ende Februar 2020 haben wir schweren Herzens die mit der Bundespolizei für den 4. und 5. März geplanten Luftsicherheitstage abgesagt. Die Entwicklung danach zeigte, dass dies die richtige Entscheidung war.

Nach Aufhebung der weltweiten Reisewarnung im Juni 2020 und differenzierteren Reisehinweisen erholte sich der in den Vormonaten zum Erliegen gekommene Luftverkehr zunächst auch wieder leicht. Die Wiederaufnahme verlor jedoch seit Mitte August bereits wieder an Dynamik.

Insgesamt ist die Zusammenarbeit mit Ministerien, Behörden und den anderen Verbänden der Luftverkehrswirtschaft in der Krise intensiviert worden.

Vorwort	2
Daten und Fakten	3
Tarifpolitik	5
Arbeitskreise & Arbeitsgruppen	7
Öffentlichkeitsarbeit.....	10
Ausblick	14



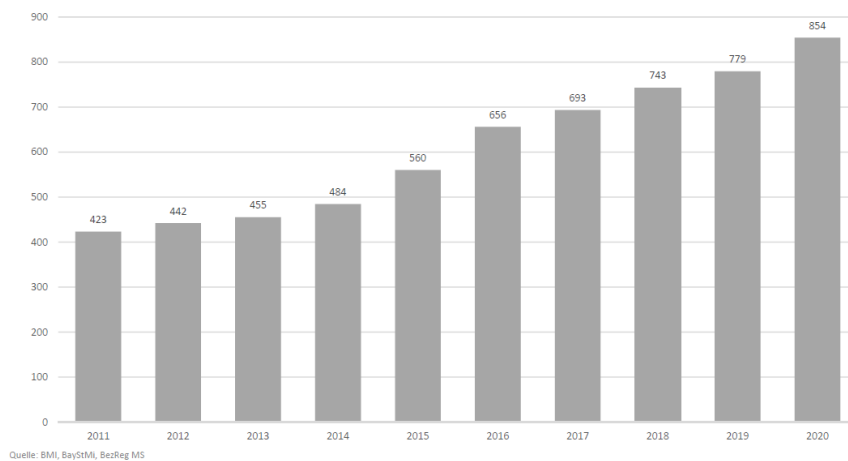
Udo Hansen
Präsident

Daten und Fakten

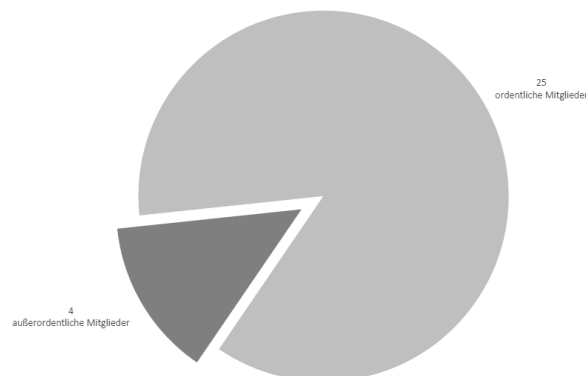
Die Luftsicherheitsunternehmen an den Verkehrsflughäfen in Deutschland beschäftigen bundesweit rund 23.000 Sicherheitsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter, die jährlich über 224 Millionen Passagiere und 4,9 Tonnen Fracht sowie hunderttausende Beschäftigte kontrolliert. Im Jahr 2020 sank der Umsatz der Branche, von 962 Mio. Euro im Vorjahr, um ca. 15 Prozent, auf rund 817 Mio. Euro. Auch für 2021 ist mit einem weiteren, nicht unerheblichen Umsatzrückgang

zu rechnen. Die im BDLS organisierten Unternehmen haben mit ca. 637 Mio. Euro einen Marktanteil von fast 78 %. Sie beschäftigen rund 15.000 Sicherheitsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter in den Bereichen §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG sowie Servicedienstleistungen. Darunter sind rund 8.700 Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten, etwa 5.000 Luftsicherheitskontrollkräfte und rund 1.300 mit Servicetätigkeiten betraute Beschäftigte.

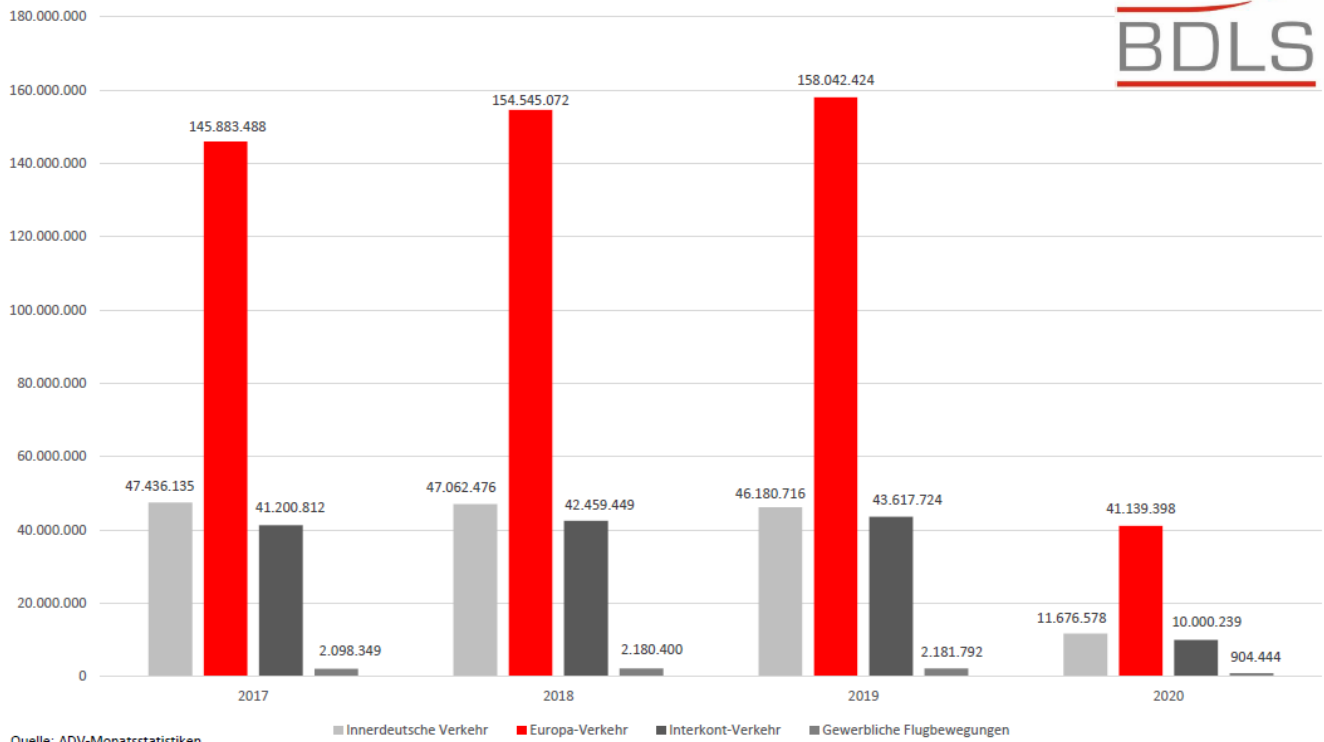
Gesamtkosten aus Luftsicherheitsgebühren in Deutschland
(in Mio. Euro)



BDLS Mitgliedsunternehmen
Stand 01.01.2020

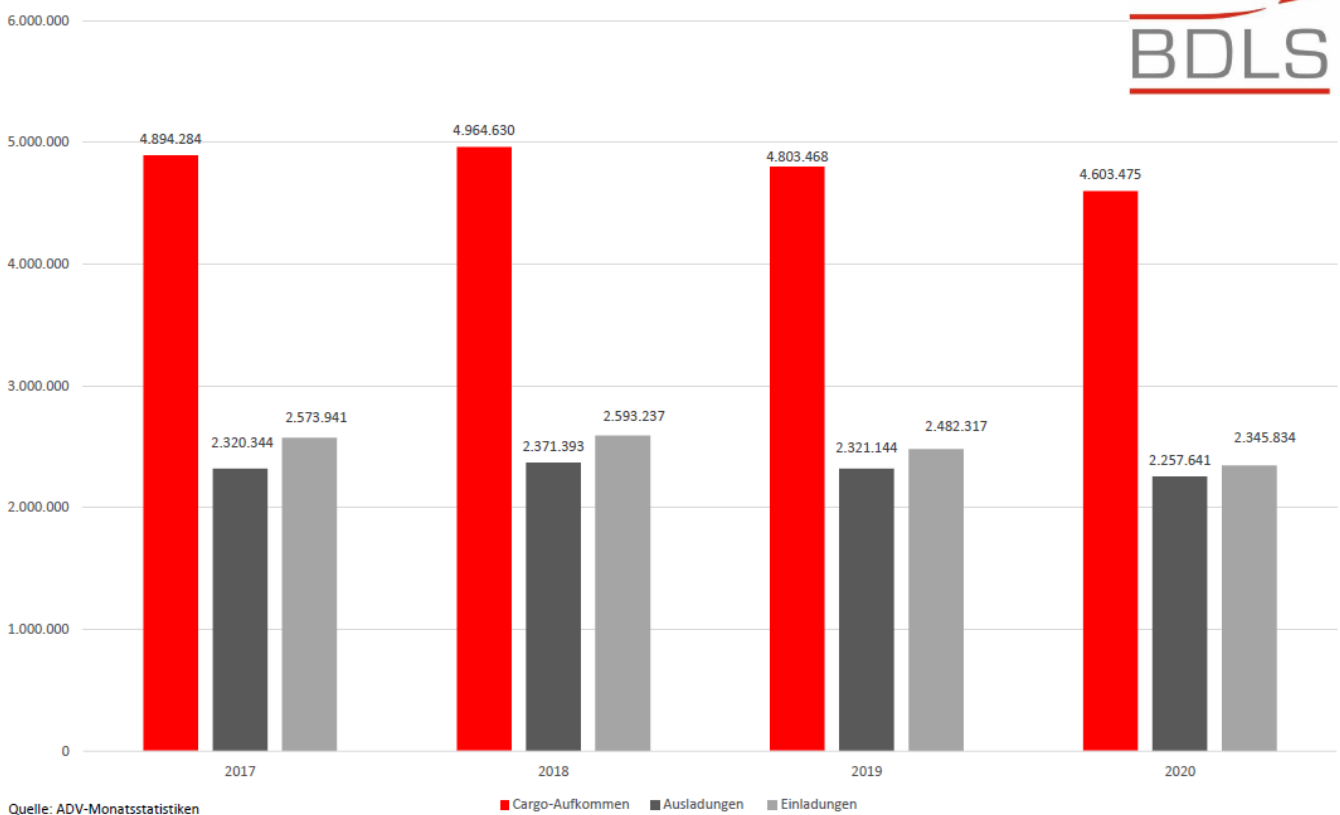


Passagiere und Bewegungen 2017 - 2020



Quelle: ADV-Monatsstatistiken

Luftfracht und Luftpost (in Tonnen)



Quelle: ADV-Monatsstatistiken

Tarifpolitik



Rainer Friebertshäuser
Leiter der Tarifkommission

Entgelttarifvertrag

Ende Januar 2020 wurde nach zähen, von massiven Warnstreiks begleiteten Verhandlungen ein Ergebnis in den Entgelttarifverhandlungen erzielt. Im Wesentlichen war es gelungen, im Bereich Luftsicherheit sowie Servicedienstleistungen einen Stufenplan zur vollständigen, im Bereich Flughafensicherheit und Frachtkontrolle zur teilweisen Angleichung der Tariflöhne zu vereinbaren.

Da auf Seiten ver.di dieser Kompromiss aber im Rahmen einer Mitgliederbefragung abgelehnt wurde, bedurfte es vieler Gespräche und Diskussionen mit den Gewerkschaften, um im Juni 2020 den Tarifvertrag zu unterzeichnen. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die konstruktive Rolle, die der dbb in diesen Gesprächen eingenommen hat.

Branchenmindestlohn für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen

Im Rahmen der Entgelttarifverhandlungen wurde mit den Gewerkschaften vereinbart, einen Branchenmindestlohn nach dem Arbeitnehmerentsendegesetz zu stellen. Möglich war dies, da der BDLS als Teil der Sicherheitswirtschaft im Gesetz genannt ist. Vorteil des Antrags nach dem Arbeitnehmerentsendegesetz war, dass die Bundesregierung selbst entscheiden kann und

kein anderer Verband beteiligt werden musste. Mit den Gewerkschaften wurde vereinbart, dass ein gemeinsamer Antrag von ver.di - unter Zustimmung des dbb - und BDLS gestellt wurde.

Es mussten noch einige Hürden, wie die zwingend gesetzlich vorgesehene Ausschlussfrist von 6 Monaten, und wenige, materiell nicht bedeutende redaktionelle Anpassungen vorgenommen werden, bis im Mai 2021 der Antrag auf den Branchenmindestlohn für die Entgeltgruppen II – IV zum 1.6.2021 genehmigt wurde. Diese Genehmigung

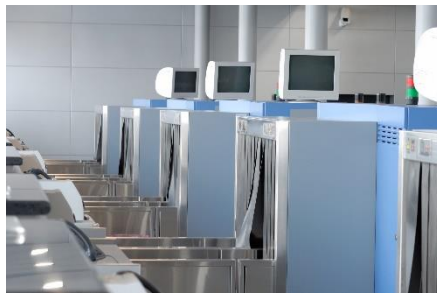
Manteltarifvertrag - Zeitzuschläge

Im Rahmen der Einigung zu dem Entgelttarifvertrag wurde vereinbart, dass zeitnah in Gespräche zu einem Entgeltrahmen- und Manteltarifvertrag eingestiegen werden soll. Als erstes sollte über Zulagen und Zuschläge verhandelt werden.

Allerdings war auf Seiten ver.di ein Beginn der Verhandlungen erst nach dem Gewerkschaftskongress im September 2019 möglich, da dort eine neue Zuständigkeit beschlossen werden sollte. Die Verhandlungen wurden dann erst im Januar 2020 aufgenommen. Die Gewerkschaften gingen mit, schon aus den Entgelttarifverhandlungen bekannten, maßlosen Forderungen zu Zeitzuschlägen in diese, sodass eine zeitnahe Einigung nicht erkennbar war und ist. Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr wurden die Verhandlungen ab März 2020 unterbrochen. Im weiteren Zeitablauf einigten sich die Verhandlungspartner auf eine Priorisierung des Manteltarifvertrages mit einem Schwerpunkt auf die materiell nicht zentralen Punkte. Es sollten insbesondere redaktionelle Änderungen im Vordergrund stehen und der gekündigte Manteltarifvertrag sollte mit einer Laufzeit bis Jahresende 2021 wieder in Kraft gesetzt werden.

**Mitglieder der BDLs Tarifkommission
(Stand 01.01.2021):**

- Daniel Euteneuer
- Rainer Friebertshäuser
- Alexander Gresser
- Frank Haindl
- Peter Haller
- Peter Lange
- Heidi Mantkowski
- Ilona Martinov
- Andy Matthias Müller
- Nicole Oppermann
- Peter Pyka
- George Reaves
- Daniel Schimmöller
- Ronny Schlufte
- Axel Stefan



Arbeitskreise & Arbeitsgruppen

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

denn dort 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 praxisbasierte Wissen der ehrenamtlich tätigen Vertreter der Mitgliedsunternehmen.

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

Fracht	Weiterentwicklung der Dienstleistungen im Bereich der Luftsicherheit	Schulung, Ausbildung, Prüfung
Zuständigkeit BDLS <i>Peter Haller (Leiter AK)</i> <i>Cornelia Okpara</i>	Zuständigkeit BDLS <i>Oliver Damer (Sprecher AK)</i> <i>Cornelia Okpara</i>	Zuständigkeit BDLS <i>N.N. (Vorsitzende/r)</i> <i>Cornelia Okpara</i>
Pascal Achenbach <i>CONDOR FLIM GmbH, Süd-West</i>	Alfred Dunkel <i>ASC Aviation Security Consult GmbH</i>	Ronny Albrecht <i>FMSicherheit Flughafen München Sicherheit GmbH</i>
Heidi Huppertz <i>FraSec Fraport Security Services GmbH</i>	Alexandra Kargbo <i>CONDOR FLIM GmbH, Süd-West</i>	Raimund Bernet (stv. Vorsitz.) <i>I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG</i>
Ingo Knappe <i>Securitas Aviation Service GmbH & Co. KG</i>	Viktor Mertjan <i>DIAS GmbH</i>	Felicitas Haller <i>All Service Sicherheitsdienste GmbH</i>
Erich Kramer <i>STI Security Training International GmbH</i>	Nicole Oppermann <i>DSW Deutscher Schutz- und Wachdienst GmbH + Co. KG</i>	Heidi Mantkowski <i>ICTS Deutschland GmbH</i>
Jens Makswitat <i>DHL Hub Leipzig GmbH</i>	Nico Papatrechas <i>ICTS Deutschland GmbH</i>	Erich Kramer <i>STI Security Training International GmbH</i>
Ilona Martinov <i>Securitas GmbH Aviation Service International</i>	Birgit Spengler <i>FMSicherheit Flughafen München Sicherheit GmbH</i>	Kalliopi Megalomidou (stv. Vorsitz.) <i>FraSec Fraport Security Services GmbH</i>
Viktor Mertjan <i>DIAS GmbH</i>		Glenn Murphy <i>I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG</i>
Nico Papatrechas <i>ICTS Deutschland GmbH</i>		Nico Papatrechas <i>ICTS Deutschland GmbH</i>
Peter Pyka <i>Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft mbH</i>		Peter Pyka <i>Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft mbH</i>
Christoph Ross <i>FMSicherheit Flughafen München Sicherheit GmbH</i>		Christoph Ross <i>FMSicherheit Flughafen München Sicherheit GmbH</i>
		Annette Wiedemann <i>AWIAS Aviation Services GmbH</i>

AK Fracht

Der Arbeitskreis Fracht führte im Geschäftsjahr 2020 eine Arbeitskreissitzung am 7. Juli 2020 durch. Die Teilnehmer der Sitzung tauschten sich unter anderem über die aktuellen Probleme der Corona-Pandemie aus. Beispielsweise wurden über mehrere Wochen hinweg keine Prüfungen angeboten, einige Unternehmen haben Kurzarbeit anordnen müssen und führen diese auch bisweilen aus.

Durch das Corona-bedingte Reiseverbot des LBA und weggefallene In-House-Schulungen war es problematisch bestimmte Fristen einzuhalten. Beispielsweise hätte die Erneuerung der Software für EDT-Geräte bis zum 30.06.2020 stattfinden müssen. Dies konnte allerdings bis zu diesem Zeitpunkt nicht, in der eigentlich angedachten Form, geschehen. Die Unternehmen mussten deshalb die Software selbst aufspielen, ein Protokoll erstellen und einen Screenshot von den getätigten Datenübertragungen beim LBA einreichen. Dadurch konnte eine dreimonatige Übergangsfrist erwirkt werden. Im Anschluss musste jedoch die Software professionell aufgespielt werden. Zwischenzeitlich wurde die UVO 2020/910, mit einer Übergangsfrist, herausgegeben. Das Thema Fristen und deren Einhaltung soll bei einem weiteren Treffen mit Vertretern des LBA aufgegriffen werden.

Durch eine Umstrukturierung des LBA gibt es nun zwei Abteilungen, die sich mit sicheren Lieferketten befasst - dies ist die sichere Lieferkette international und die sichere Lieferkette national. Zudem gibt es in den Außenstellen des LBA neue Referate. In diesen Referaten wird der Fokus auf Qualitätsprüfungen liegen. Diese Umstrukturierung soll unter anderem eine größere Autonomie der Außenstellen mit sich bringen sowie die Weisungsbefugnis des LBA in Braunschweig eingrenzen.

Weitere Themen für eine künftige Besprechung mit dem LBA waren der Zeitraum zwischen der Anmeldung zur Prüfung sowie dem Erhalt der Prüfungsergebnisse und die Situation, dass zunächst eine abgeschlossene Prüfung vorliegen muss, bevor weitere Prüfungsanmeldungen vorgenommen werden können.

Mit der Gründung des neuen Arbeitskreises Schulung/Ausbildung/Prüfung gibt es aus Sicht der Mitglieder durchaus arbeitskreisübergreifende Themen, die eine Zusammenarbeit der beiden Arbeitskreise ermöglichen. Nach der Feststellung der Überschneidungen soll darüber beraten werden, welche gemeinsamen Aktivitäten sinnvoll sein könnten.

AK Schulung/Ausbildung/Prüfung

Der Arbeitskreis führte im Geschäftsjahr 2020 eine Arbeitskreissitzung am 7. Februar 2020 durch.

Die Teilnehmer*innen des Arbeitskreises erörterten die Probleme, die sich aus dem Dialoggespräch mit der Bundespolizei vom 11. und 12. Dezember 2019, ergeben haben. Insbesondere ging es dabei um folgende Punkte:

- Die Forderung nach einer abgeschlossenen Berufsausbildung für den Einsatz als Luftsicherheitsassistent sei bei den vorliegenden Bewerbungen manchmal schwierig zu erfüllen. Dies wurde bereits mit der BPOL besprochen.

- *Medienkampagne zur Imagepflege der Tätigkeiten an den Verkehrsflughäfen*

Die BPOL hat sich bereit erklärt eine Medienkampagne zu unterstützen. Diese könnte sinnvollerweise auf Deutsch und Englisch erfolgen. Angedacht wurde die Umsetzung in Zusammenarbeit mit einer auf Kommunikation spezialisierten Hochschule oder einem Start-Up-Unternehmen.

- Anwerbung nicht bestandener Polizeianwärter
- nicht mehr zeitgemäße BMI-Richtlinie

Die während des Dialoggesprächs bereits angesprochenen Punkte sowie neue Punkte aus dem Arbeitskreis „Schulung/Ausbildung/Prüfung“ sollen in

Gesprächen mit der Bundespolizei weiter diskutiert werden.

Weitere Themen der Arbeitskreissitzung waren Erfahrungen aus Projekten und Prüfungen gem. § 5 LuftSiG (BPOL). In Frankfurt gibt es beispielsweise ein Pilotprojekt mit der Bundespolizei, welches zunächst den Arbeitstitel „Teilbeleihung“ trug. Dieses Projekt sieht vor, dass Mitarbeiter*innen, die die Prüfung nicht bestanden haben, aber als geeignet angesehen werden (Bewertung durch Dienstleister, Endbewertung durch BPOL), bis zur erneuten Prüfung als Einweiser oder Wannentrückführer eigenständig in der Linie tätig werden kann. Alle anderen Positionen an der Linie können nur unter Beaufsichtigung eines sogenannten Mentors durchgeführt werden. Der Beschäftigte müsse die 266 Unterrichtseinheiten noch einmal absolvieren - dies beinhaltet aber auch die Einheiten, die er gemeinsam mit dem Mentor in der Linie durchführe. Als Exkurs wurde darüber gesprochen, dass die Bundespolizei zurzeit verstärkt

Fachaufsichten bei den Ausbildungen der Sicherheitsdienstleister durchführt.

Die Arbeitskreisteilnehmer*innen tauschten sich über die Erfahrungen aus Prüfungen gem. § 9 LuftSiG (LBA) aus. Aus deren Sicht ist bei den Prüfungen gemäß § 8 durch das LBA keine Verbesserung zu verspüren. Die Durchfallquoten seien nach wie vor hoch und auch die Zeitabläufe hätten sich nicht verbessert.

Der Arbeitskreis besprach zudem die mangelnde Qualität der Kommunikation des LBA. Diese sei schlecht bis nicht vorhanden. Auf der Homepage könne man nach langem Suchen Infos über neue Weisungslagen und Änderungen zwar finden, dies sei jedoch sehr mühsam. Der BDLS bemüht sich um eine Verbesserung der Lage, so dass Informationen direkt erfolgen, sobald sich die Weisungslage ändert bzw. gesetzliche Änderungen in Krafttreten.

Öffentlichkeitsarbeit

Zum Jahresbeginn befasste sich die Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes mit den bevorstehenden Mantelrahmentarifvertrag. Mit der Absage der Luftsicherheitstage verlagerte sich die Arbeit allerdings komplett auf das Thema „Corona“. Die Auswirkungen auf den Flugverkehr und die Arbeitsbedingungen für die Unternehmen und deren Beschäftigte wurden auch in der Pressearbeit zum Schwerpunktthema. Im Geschäftsberichtszeitraum wurden 9 Pressemitteilungen versandt, die alle gute Resonanz bei den Fachmedien und auch einzelne in lokalen Medien hatten.

Neben den Veröffentlichungen zur Pandemiesituation konnten wir im Jahr 2020 über die Neuwahl des Präsidiums und im Jahr 2021 über die Einführung des Branchenmindestlohn über das Arbeitnehmerentsendegesetz berichten.

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 die rund 11.000 Empfänger über Themen der Luftsicherheit zu informieren 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.

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.

Webseite

Die Zugriffs- und Besuchszahlen der BDLS Webseite sind weiterhin gut, allerdings etwas niedriger als im Vorjahr. Die Zahl der Webseitenaufrufe liegt derzeit bei durchschnittlich 1200 am Tag und ca. 450.000 pro Jahr. Die Verweildauer der Besucher auf der Webseite könnte noch deutlich gesteigert werden.

Veranstaltungen

Mitgliederversammlungen des BDLS in Berlin

Im Berichtszeitraum fanden zwei BDLS-Mitgliederversammlungen statt.

Auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 3. März 2020 in Berlin stand u. a. eine Satzungsänderung im Vordergrund:

Frau Okpara berichtete, dass es auf Grund eines Antrages eines Mitgliedes zu dem Vorschlag der Satzungsänderung in **§ 6 - Rechte der Mitglieder** gekommen war. Es sollte in Zukunft möglich sein, dass auch Unternehmen, die nicht im operativen Bereich des Entgelttarifvertrages des BDLS tätig sind, Mitglied werden können. Hierbei könnte es sich unter anderem um reglementierte Beauftragte, Flughäfen und andere Beteiligte im Bereich der Luftverkehrswirtschaft handeln. Diese sollten dann aber keinen Einfluss auf die tarifpolitischen Entscheidungen des Verbandes haben. Die Mitglieder stimmten sodann per Akklamation für den folgenden Änderungsvorschlag:

Die außerordentlichen Mitglieder haben das Recht auf Teilnahme an der Mitgliederversammlung und das Recht, auf dieser, nach Maßgabe der Satzung, Anträge zu stellen und an den Abstimmungen teilzunehmen. Eine Teilnahme an Abstimmungen zu tarifpolitischen Entscheidungen, wie auch die Wahl in die Tarifkommission, ist ausgeschlossen.

Sodann erläuterte Frau Okpara, dass ein weiterer Antrag zur Satzung (§ 15 - Präsidium) eingegangen sei. Hier wurde vorgeschlagen, die Wahl der Präsidiumsmitglieder nicht altersgemäß einzuschränken. Herr Des Weiteren berichtete Frau Okpara zum Stand des Antrages auf Rechtsverordnung unter dem Dach des bislang noch nicht behandelt, da noch Rechtsfragen offen sind.

Herr Hansen berichtete über die stattgefundenen Termine. Zunächst fand ein Gespräch mit Herrn Bierschenk statt, dessen Hauptthema die Vorbereitung der Luftsicherheitstage war. Daneben wurde

Dunkel schlug vor, die Wiederwahl auf zwei Legislaturperioden zu begrenzen. Dies fand jedoch keine Zustimmung.

Folgende Änderung wurde per Akklamation mit großer Mehrheit beschlossen:

Die Amtszeit des Präsidiums beträgt drei Jahre. Der Präsident bleibt bis zur Neuwahl im Amt. Eine Wiederwahl ist zulässig. Die Mitgliederversammlung wählt in der Versammlung zunächst den Präsidenten und sodann die Vize-Präsidenten.

Ein weiteres Thema war die Tarifpolitik und der Stand der bundesweiten Verhandlungen. Bislang haben zwei Termine stattgefunden. Die erste Sitzung in Kassel am 31.01.2020 hatte nur dazu gedient, die zeitliche Abfolge der Tarifverhandlungen festzulegen. Eine erst „echte“ Tarifverhandlung fand am 17.02.2020 statt. Dabei hatte man sich auf die folgende zeitliche Abfolge der Verhandlungen geeinigt:

1. Zeitzuschläge
2. Entgelttarifvertrag
3. Manteltarifvertrag.

Es wurde festgelegt, dass auf Grund der beginnenden Corona-Krise der nächste Termin am 24.03.2020 in Berlin abgesagt wird. Des Weiteren solle es noch vor einer nächsten Verhandlungsrunde ein Spitzengespräch mit Frau Behle, Herrn Geyer, Herrn Hansen, Herrn Friebertshäuser sowie Frau Okpara geben.

Arbeitnehmer-Entsendegesetzes. Hier sei noch keine endgültige Entscheidung gefallen. Der Antrag werde aber auch über die anstehenden und laufenden Ausschreibungen gesprochen.

Herr Hansen hatte als Gast an einer Anhörung zur Änderung der Zuverlässigkeitsüberprüfung im Bereich der Luftsicherheit teilgenommen. Außerdem berichtete Herr Hansen über das Gespräch mit Herrn Dr. Romann zum Thema Absage der Luftsicherheitstage.

In diesem Telefonat wurde entschieden, die Luft-sicherheitstage gemeinsam abzusagen und Dr. Romann sagte zu, zu prüfen, ob die Stornokosten und sonstigen Kosten der Veranstaltung hälftig vom Bundespolizeipräsidentium übernommen werden können.

Herr Hansen informierte über vier stattgefundene Dialoggespräche mit der Bundespolizei seit 2018. Aus seiner Sicht hätten sich diese grundsätzlich bewährt. Ein Teil unserer Vorschläge zur Änderung der Ausschreibungsverfahren sei bereits in den Ausschreibungen aufgenommen worden. Die Knackpunkte wurden leider bislang nicht geklärt. Dennoch sollten die Gespräche weitergeführt werden, um die partnerschaftliche Zusammenarbeit zu fördern.

Frau Wollmann berichtete über die zurückliegende Pressearbeit des BDLS. Oftmals wurde von Mitgliedern kritisiert, dass der BDLS zu wenig Pressearbeit leiste oder aber auf bestimmte Presseartikel nicht reagiere. Herr Hansen erwiderte, dass es nicht sachgerecht sei, auf jede Presseinfo zu reagieren.

Abschließend erfolgten kurze Berichte über die Arbeiten der Arbeitsgruppen und Arbeitskreise.

Verhaltenskodex - Silke Wollmann

Leider ist es bislang in diesem noch zu keinem einvernehmlichen Ergebnis gekommen. Es wird möglichst bis zur nächsten Mitgliederversammlung ein mit dem Präsidium abgestimmter Text des Verhaltenskodex vorgelegt.

Entwicklung standardisierter Ausschreibungsverfahren / standardisierter Verträge - Cornelia Okpara

Auf Grund der seit 2018 laufenden Dialoggespräche mit der Bundespolizei hatte dieser Arbeitskreis bislang nicht wieder getagt. Es sollte abgewartet werden, bis sich in dem Bereich der § 5-Tätigkeiten ein standardisiertes Verfahren nach neuen Grundlagen ergeben hat. Der Arbeitskreis werde zeitnah seine Arbeit wieder aufnehmen.

Fracht - Cornelia Okpara

Die Gespräche mit dem LBA seien nach anfänglichen Schwierigkeiten turnusgemäß angesetzt. Am Ende eines jeden Treffens erfolge die Formulierung eines gemeinsamen Protokolls. Die tatsächlichen Ergebnisse in der praktischen Durchführung wären bislang noch als gering zu betrachten.

Schulung, Ausbildung, Prüfung - Tobias Walter

Der Arbeitskreis Schulung, Ausbildung und Prüfung hatte bislang zweimal getagt. Die übergreifende Thematik für die Bereiche §§ 5, 8 und 9 habe gezeigt, dass dieser Arbeitskreis durchaus wichtig und notwendig sei.

Herr Hansen gab zum Schluss einen kurzen Überblick über den letzten Parlamentarischen Abend. Der nächste würde am 19.11.2020 stattfinden. Es erfolgte ein kritischer Austausch über die Themen und die Zusammenstellung des Parlamentarischen Abends. Da aber zurzeit keine Alternative gesehen werde, wird der BDLS sich in diesem Jahr nochmals daran beteiligen.

Unter Anfragen und Anträge lagen zwei Anträge auf die Nachwahl in die Tarifkommission vor. Die **Herren Echternach und Reaves** würden zukünftig gerne die Tarifkommission des BDLS unterstützen. Beide wurden in einer Abstimmung per Akklamation und „en bloc“ einstimmig in die Tarifkommission gewählt.

Am 9. Oktober 2020 fand die ordentliche Mitgliederversammlung des BDLS in Berlin statt. Im Mittelpunkt der Mitgliederversammlung standen die Neuwahlen zum Präsidium sowie die Wahl des Leiters der Tarifkommission.

Udo Hansen wurde in seinem Amt als Präsident des Verbandes bestätigt. Daneben wurden auch Vizepräsidentin Nicole Oppermann (DSW Deutscher Schutz- und Wachdienst GmbH + Co. KG) sowie die Vizepräsidenten Glenn Murphy (I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG) und Peter Haller (All Service Sicherheitsdienste GmbH) wiedergewählt. Neu in das Präsidium gewählt wurden Martin Budweth (FraSec Fraport Security Services GmbH) und Andy Matthias Müller (Securitas Aviation Service GmbH & Co. KG).

Rainer Friebertshäuser wurde in seiner Tätigkeit als Tarifkommissionsleiter ebenso bestätigt wie Ilona Martinov (Securitas GmbH Aviation Service International) und Axel Stefan (STI Security Training International GmbH) als Rechnungsprüfer.

Präsident Hansen und das Präsidium bedankten sich bei Peter Lange und Manfred Buhl, die in diesem Jahr nicht wieder für ein Amt im Präsidium zur Verfügung standen.

Herr Hansen gab einen Überblick über die Tätigkeiten des Verbandes in den letzten drei Jahren. Aus seiner

Sicht hat sich der Verband etabliert und ist als Ansprechpartner bei Behörden, Ministerien und anderen Verbänden der Luftverkehrswirtschaft anerkannt. Auch ist es gelungen, mit ver.di und dbb tarifunion einen bundesweiten Entgelttarifvertrag abzuschließen. Damit wurde eines der zu Beginn der Gründung des Verbandes festgelegten Ziele erfüllt. In den letzten Monaten war der Verband auf Grund der Corona-Pandemie besonders gefordert. Hierzu wurden wöchentlich Gespräche mit dem BMI geführt. Es ist gelungen, den Bereich der Luftsicherheitsdienstleister aufrecht zu erhalten. Für die Tätigkeiten nach §§ 8 und 9, da hier nicht nur ein Ansprechpartner vorhanden ist, war durchaus schwieriger zu bewältigen.

Herr Hansen wagte einen ersten Ausblick auf die zukünftige Arbeit des Verbandes. Zunächst wird es weiterhin um die Corona-Pandemie und entsprechende Maßnahmen gehen. Hierzu sei es auch notwendig, dass vertragliche Änderungen in den Dienstleistungsverträgen geschaffen werden. Auch die Landesflughäfen sollten künftig mehr in die Strategie eingebaut werden. Ebenso sollte der Fokus

auch mehr auf die Tätigkeiten nach §§ 8, 9 und 9a ausgerichtet werden. Die einmal zu Beginn der Tätigkeit des Verbandes angedachte größere Qualitätsorientierung will Herr Hansen nochmals angehen. Tarifvertraglich sei es notwendig sein, sich über die Fortsetzung der Gespräche zum MTV zu unterhalten.

Eine Satzungsänderung wurde vorgeschlagen und auch angenommen - die Möglichkeit zukünftig durch Sonderumlagen den Verband zu unterstützen. Auf Grund der Corona-Pandemie kann es im nächsten Jahr zu geringeren Mitgliedsbeiträgen kommen, die dem Verband zufließen. Die Beiträge berechnen sich auf Grund der der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft gemeldeten Lohn- und Gehaltssumme. In diese fließen Zahlungen für Kurzarbeitergelder von der Bundesagentur für Arbeit nicht mit ein. Um die Arbeitsfähigkeit des Verbandes weiterhin aufrecht zu erhalten, wurde diese Satzungsänderung befürwortet.

Herr Friebertshäuser gab sodann einen Überblick über die Tarifarbeit und stellte den Stand zum Thema Antrag auf eine Rechtsverordnung unter dem Dach des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes für den ETV Aviation bundesweit dar.

12. Luftsicherheitstage 2020

Gemeinsam mit dem Bundespolizeipräsidium hätten die **12. Luftsicherheitstagen** unter dem Motto „**Mit (Luft-)Sicherheit besser fliegen!**“ am **4. und 5. März 2020** in das **Kongresshotel Potsdam** stattfinden sollen.

Leider musste die Veranstaltung sehr kurzfristig auf Grund der Corona-Pandemie abgesagt werden.

Parlamentarischer Abend der Sicherheitsverbände

Vor dem Hintergrund der für den November nicht absehbaren „Corona-Lage“ bzw. der dann wahrscheinlich erheblich begrenzten Besucherzahl wurde einvernehmlich entschieden, den Parlamentarischen

Abend am 19. November 2020 nicht durchzuführen und diesen auf das Jahr 2021 zu verlegen. Ein konkreter Termin wurde hier noch nicht festgelegt.

Ausblick



RAIN Cornelia Okpara, Geschäftsführerin

Hoffen auf ein Ende der Talfahrt

Die COVID-19-Pandemie hat unsere Mitgliedsunternehmen vor neue und große Herausforderungen gestellt. Der Luftverkehr gilt als Garant für Mobilität und trägt auch in besonders hohem Maße zur Globalisierung bei. Mehr als 4,5 Mrd. Passagiere flogen im Jahr 2019 – ein neuer Höchstwert. Das Jahr 2020 markierte durch die Corona-Pandemie eine deutliche Zäsur. Auf diese Herausforderung mussten sich auch die Sicherheitsdienstleister an den Flughäfen einstellen.

Die Luftfahrtbranche ist von der Corona-Krise substantziell betroffen. Im Frühjahr 2020 prägten geschlossene Terminals und auf Landebahnen geparkte Flugzeuge das mediale Bild. Weltweite Grenzsicherungen sowie globale Reisewarnungen führten zu einem fast vollständigen Nachfrage-rückgang. Wie dramatisch sich die Lage darstellte, zeigt exemplarisch der 23. März 2020: Lufthansa strich an diesem Tag 95 % ihrer Flüge, bei der Low-Cost-Gesellschaft Ryanair waren es sogar 99 %. Lediglich im Frachtbereich zeigte sich eine anhaltend hohe Nachfrage, insbesondere nach medizinischen Artikeln aus China. Eine leichte Besserung setzte im letzten Sommer im Zuge allgemeiner Lockerungen ein. Doch währte diese Euphorie nur kurz, die berühmte „zweite Welle“ an Covid-19-Infektionen versetzte der Luftfahrt einen weiteren herben Dämpfer.

Im Juni 2021 hat die Deutsche Flugsicherung einen erneuten Verkehrszuwachs verzeichnet. Trotzdem erreicht das Verkehrsaufkommen im ersten Halbjahr nur ein Drittel des 2019er Niveaus. Die Mobilität in Europa nimmt zu, die Luftverkehrszahlen zeigen einen deutlichen Aufwärtstrend. Im Juni wurden insgesamt 129.073 Flüge nach Instrumentenflugregeln im deutschen Luftraum registriert. Das sind fast 30.000 Starts, Landungen und Überflüge mehr als im Mai, aber immer noch 57,6 Prozent weniger als im Juni 2019 – also vor der Krise. Mit 5.300 Flügen im deutschen Luftraum und 21.075 Flügen in Europa war Freitag, der 25. Juni der verkehrstärkste Tag seit März 2020. Durch die Corona-Krise hatten sich die Verkehrszahlen seither bis zu einem Minus von 90 Prozent entwickelt.

Trotz der weiterhin massiven Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zeichnet sich auch bei den Fluggastzahlen ein beginnender Aufwärtstrend ab. Insbesondere in der Ferienzeit sind, zu den sogenannten Peak-Zeiten, die Sicherheitskontrollen an ihre Kapazitätsgrenze gestoßen. Um die dann an die Luftsicherheit gestellten Leistungserwartungen zu erfüllen, war und ist die Aufrechterhaltung ausreichender Kontrollkapazitäten unabdingbar und ein Personalabbau zu verhindern. Der Großteil des Personals konnte in den Unternehmen gehalten werden, überall wurde in Kurzarbeit gearbeitet. Damit haben die Sicherheitsdienstleister gezeigt, dass sie flexibel und anpassungsfähig sind. Das Modell der Kooperation zwischen Bundespolizei und privater Sicherheitswirtschaft hat sich damit auch in der Krise bewährt. Aufgrund der Hygiene- und Vorsichtsmaßnahmen sind die Sicherheitskontrollen aber noch nicht wieder so effizient wie zuvor. Auch die Passagiere müssen erst wieder „lernen“ zu fliegen und sie müssen sich sicher fühlen, um auch wieder reisen zu wollen. Flüssigkeitsverbote und Handgepäckbeschränkungen scheinen in Vergessenheit geraten. Auch wenn der Urlaubsverkehr deutlich nach oben gegangen ist, so ist die im Business-Bereich, insbesondere hier bei den Intercontinental Flügen, noch lange nicht der Fall.

Gespannt schauen wir nach Frankfurt, dort beginnt ab dem 1. Januar 2023 eine neue Welt – die Fraport AG

übernimmt die Verantwortung für die Organisation, Steuerung und Durchführung der Luftsicherheitskontrollen. Wichtig ist, dass weiterhin die Qualitätsanforderungen an die Dienstleister erhalten bleiben. Erste Ausschreibungen in diesem Jahr im Bereich § 8 LuftSiG durch die Flughäfen hatten als Auswahl-Kriterium zu 100 Prozent den Preis. Dies kann

nicht im Sinne einer qualitätsorientierten Anforderung sein, denn die Sicherheit steht immer an erster Stelle.

In diesem Jahr stehen dann auch die Tarifverhandlungen zu einem neuen Entgelttarifvertrag an. Hier ist Weitsicht und gegenseitiges Verständnis gefragt.

