

# Geschäftsbericht 2021



# Vorwort

Vor der Covid-19-Pandemie waren die Aussichten für den deutschen Luftverkehr von der Erwartung eines stetigen Wachstums geprägt. In den vorangegangenen Jahren stieg die Anzahl der Passagiere an deutschen Flughäfen kontinuierlich auf rund 240 Millionen im Jahr 2019. Bis 2030 rechneten die Verbände der Luftverkehrswirtschaft mit gut 300 Millionen Passagieren. Doch dann kam im März 2020 der Lockdown und mit ihm der Luftverkehr quasi zum Erliegen. Im Vergleich zum Vorjahr brachen die Einnahmen der deutschen Flughäfen um mehr als 90 Prozent ein, die Passagierzahl sogar um mehr als 95 Prozent. Die gesamte Luftverkehrswirtschaft stand plötzlich vor bislang ungeahnten Herausforderungen.

Dramatische Verkehrseinbrüche bis hin zur kompletten Einstellung von Flugverkehren brachte die gesamte Branche an den Rand der wirtschaftlichen Existenz. Dies galt sowohl für die Unternehmen als auch die vielen tausend betroffenen Beschäftigten und ihre Familien. Zudem drohten aus gesamtgesellschaftlicher und volkswirtschaftlicher Sicht langfristige, gravierende Schäden für den Fall, dass als Folge des wirtschaftlichen Einbruchs, die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Luftverkehrs als wesentlicher Teil der kritischen Infrastruktur nicht gewährleistet werden konnte.

Bei den in der Luftsicherheit tätigen Unternehmen wurde dies in besonderem Maße sichtbar, da ihre Dienstleistungen logischerweise nur bei laufendem Luftverkehr erbracht werden können. Der Einbruch in nahezu allen Bedarfsfeldern ließ die Umsätze dramatisch sinken und brachte die Unternehmen in wirtschaftliche Schieflage. Die Unternehmen dieser speziellen Branche, deren Kosten sich zu fast 80 Prozent aus den Personalkosten zusammensetzen und

deren Umsätze vom tatsächlichen Flug- und Fluggastaufkommen abhängen, standen vor der Entscheidung, durch eine deutliche Reduktion des Personalbestandes die Kosten massiv zu senken, um Insolvenzen zu verhindern oder aber Möglichkeiten zu finden, das Gros der Beschäftigten zu halten, um den

Luftverkehr – sofern er künftig wieder stattfinden sollte - sicherstellen zu können. Dabei galt es insbesondere, perspektivisch auf den Wiedereinstieg in einen „normalen“ Luftverkehr vorbereitet zu sein. Rückblickend kann festgestellt werden, dass dieser Spagat im Wesentlichen gelungen ist. Mit Kreativität und Risikobereitschaft konnten die Unternehmen das wirtschaftliche Tal überwinden, Insolvenzen vermeiden und den größten Teil der Mitarbeiter weiterbeschäftigen.

Besonderer Erwähnung bedarf die Tatsache, dass der Bund als Auftraggeber im Bereich der Fluggastkontrollen mit Gesprächsbereitschaft, Verständnis für die besondere wirtschaftliche Situation und geeigneten Maßnahmen einen wesentlichen Anteil an der Problembewältigung hatte. Allerdings muss auch kritisch erwähnt werden, dass mit Ausnahme der Regelungen zum Kurzarbeitergeld die zahlreichen staatlichen Hilfsprogramme für die Wirtschaft die Luftsicherheitsunternehmen kaum etwas erreicht haben, da die Besonderheiten der Branche in den jeweiligen Anspruchsvoraussetzungen nicht berücksichtigt wurden. Als Beispiel sei nur genannt, dass Unternehmen, die im Krisenzeitraum einen unter „Normalbedingungen“ ausgeschriebenen Auftrag neu erhielten, naturgemäß keine Vorjahresbilanz vorlegen und somit eine zwingende Voraussetzung für die Hilfen nicht erfüllen konnten.

Wesentliches Element dieser „Überlebensstrategie“ der Luftsicherheitsunternehmen war das Festhalten an einem Großteil des bewährten Personalbestandes. Die erfolgreiche Bewältigung des Osterreiseverkehrs mit seinen erfreulichen Steigerungsraten im Verkehrsaufkommen hat die Richtigkeit dieser unternehmerischen Entscheidungen eindrücklich gezeigt.

Damit hat unsere Branche sowohl seine wirtschaftliche Kraft als auch die Funktionsfähigkeit des Systems „Luftsicherheit“ gerade auch in Krisensituationen unter Beweis gestellt.

Gleichwohl muss neben der sorgsamem Auswertung der gemachten Erfahrungen das Augenmerk auf einen auch in Zukunft kritischen Aspekt gerichtet werden. Wichtigster Erfolgsfaktor ist und bleibt die Möglichkeit, stets ausreichend geschultes und qualifiziertes Sicherheitspersonal bereit zu stellen. Die demographische Entwicklung und die mittelfristig absehbare Arbeitsmarktsituation lassen nicht erwarten, dass sich die Rekrutierungsprobleme entschärfen, insbesondere dann nicht, wenn sich der Luftverkehr quantitativ wieder der Situation des Jahres 2019 annähert. Umso dringlicher ist es daher, mit den vorhandenen Ressourcen möglichst bedarfsorientiert und wirtschaftlich umzugehen.

Im Lichte dieser Faktoren, stellt beispielsweise die wenig sachgerechte Aufsplitterung der Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung im Luftsicherheitsgesetz einen wesentlichen Hemmschuh für den Einsatz und die Qualifikation von Beschäftigten dar. Folge dieser Aufsplitterung ist u.a. ein kostenträchtiges und wenig effizientes Nebeneinander von unterschiedlichen Schulungs- und Prüfungsvorgaben. Die immer wieder ins Feld geführte Argumentation, dass die Tätigkeiten in den relevanten Feldern gem. §§5, 8, 9, 9a Luftsicherheitsgesetz, also die Passagier- und Gepäckkontrollen, der Bereich der Eigensicherungspflichten der Flughafenbetreiber und der Luftfahrtunternehmen sowie die Sicherheitsmaßnahmen im Rahmen der sicheren Lieferkette, für die dort jeweils beschäftigten Sicherheitsmitarbeiter fachlich und inhaltlich große Unterschiede aufweisen würden, vermag nicht zu überzeugen. Unvoreingenommen und sachlich betrachtet geht es in allen Tätigkeitsfeldern um Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Durchführung von Personen- und Sachenkontrollen sowie der Interpretation der Darstellungen in bildgebenden Verfahren. Dabei ist es im Grunde unerheblich, ob Passagiere, Flughafenpersonal, Cateringfahrzeuge, Baufahrzeuge, andere Zulieferer oder gar Fracht kontrolliert wird. Gerade die Unterschiede in der Qualifikationstiefe und -dauer sind daher fachlich nicht erklärbar.

Nichts liegt also näher, als alle Fachkräfte gleichermaßen einheitlich auszubilden und zu zertifizieren. Dies würde den Unternehmen einen deutlich flexibleren Einsatz des Personals ermöglichen sowie Schulungs- und Prüfungskosten deutlich reduzieren. Sollten sich in der Praxis spezifische

besondere Erfordernisse in einem Tätigkeitsfeld herausstellen, wäre eine modular aufgebaute Anpassungsfortbildung sicherlich darstellbar.

Das Themenfeld bedarf daher, besonders aufgrund der absehbar zu erwartenden Personalengpässe als auch unter dem Aspekt der Kostenoptimierung für die Unternehmen und die Auftraggeber, dringend einer gemeinsamen, unvoreingenommenen und ergebnisorientierten Behandlung unter Beteiligung der Verbände der Luftverkehrswirtschaft und der beteiligten Behörden. Nur so kann es gelingen, auch künftig den Luftverkehrsstandort Deutschland attraktiv zu halten.

Nur so kann es gelingen, auch künftig den Luftverkehrsstandort Deutschland attraktiv zu halten.

Vorwort .....	2
Daten und Fakten .....	3
Tarifpolitik .....	5
Arbeitskreise & Arbeitsgruppen.....	8
Öffentlichkeitsarbeit.....	10
VBG .....	13
Ausblick .....	14



**Udo Hansen**  
**Präsident**

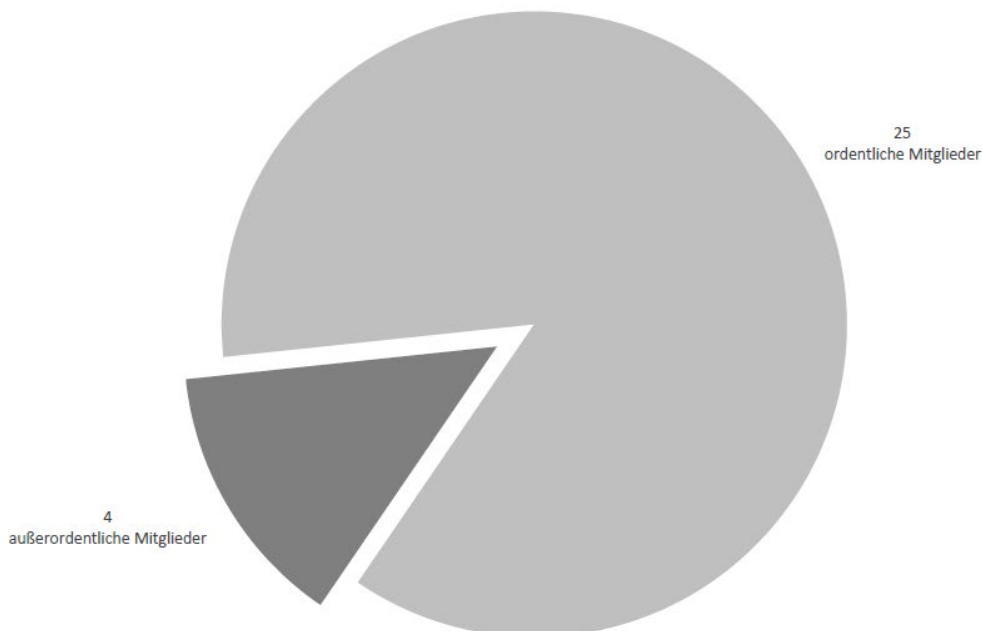
# Daten und Fakten

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 2021 gab es noch einen Umsatzrückgang. Für das Jahr 2022 wird dann wieder mit steigenden Zahlen gerechnet. Die im

BDLS organisierten Unternehmen haben mit ca. 638 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.

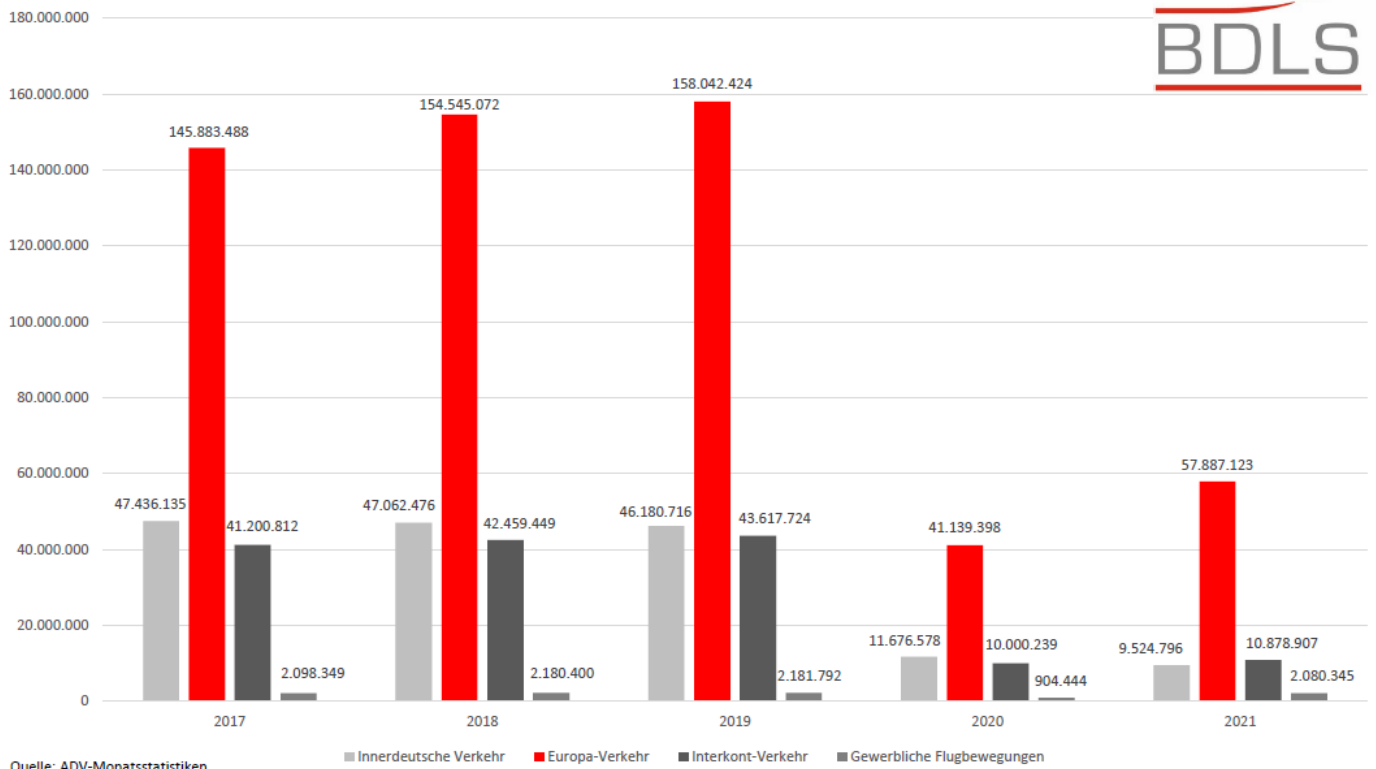
## BDLS Mitgliedsunternehmen

Stand 01.01.2021

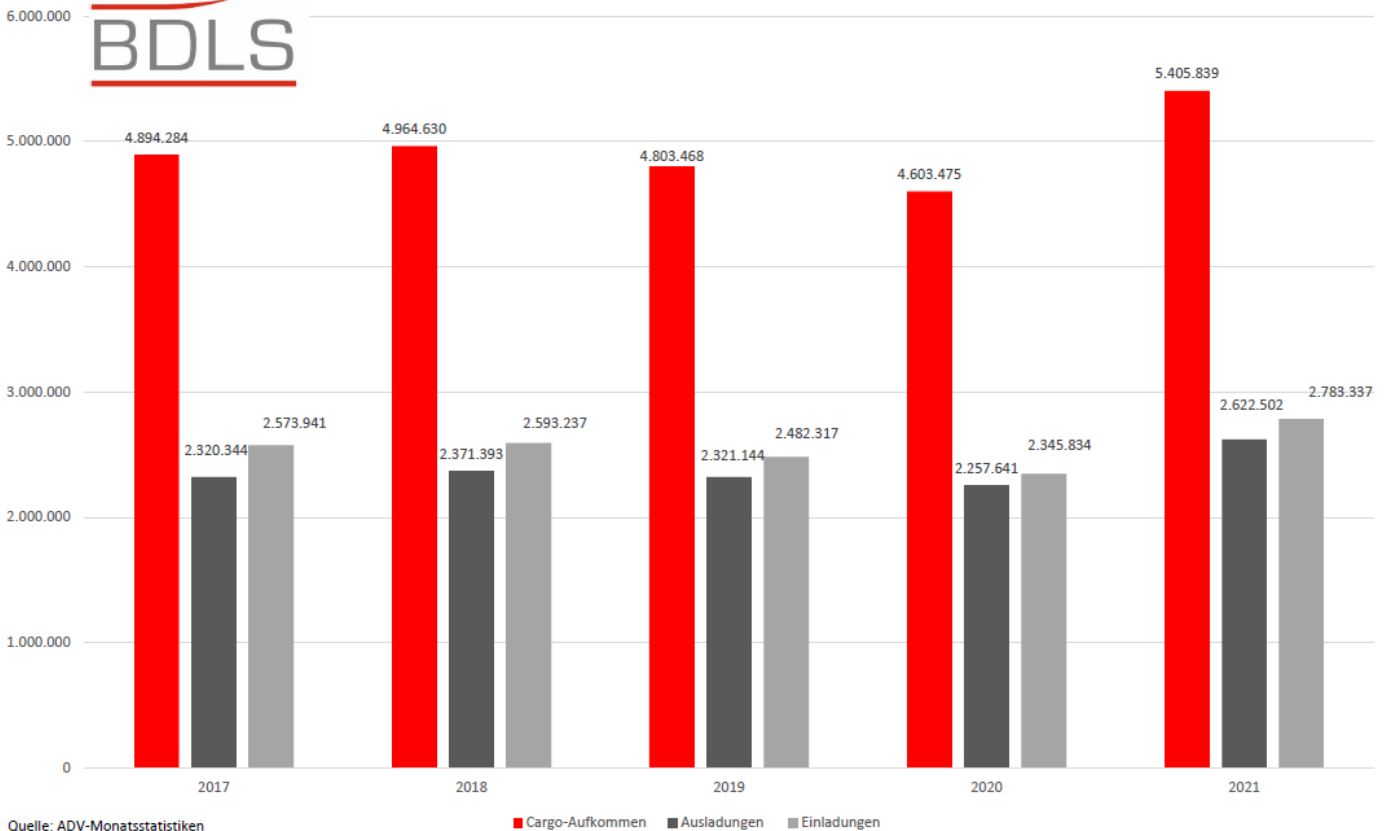


Quelle: BDLS

## Passagiere und Bewegungen 2017 - 2021



## Luftfracht und Luftpost (in Tonnen)



# Tarifpolitik



**Rainer Friebertshäuser**  
**Leiter der Tarifkommission**

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat am 19. Mai 2021 die Rechtsverordnung über zwingende Arbeitsbedingungen für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen (Verkehrsflughafen-Sicherheitskräftearbeitsbedingungenverordnung – VFlughSiKArbbV) gemäß § 7 Arbeitnehmerentsendegesetz (AEntG) erlassen und im Bundesanzeiger BAnz AT vom 25. Mai 2021 V 1 veröffentlicht.

Diese Rechtsverordnung ist ab 1. Juni 2021 bis 31. Dezember 2021 wirksam und bezieht sich insbesondere auf die anzuwendenden Stundengrundlöhne für Sicherheitsdienstleistungen nach §§ 8, 9 und 9a LuftSiG und qualifizierte Servicetätigkeiten und Fluggastdienste aus dem Bundesentgelttarifvertrag für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen.

Die Rechtsverordnung bindet, über § 7 AEntG, alle in- und ausländischen Sicherheitsdienstleister an den Verkehrsflughäfen, die Sicherheitsmaßnahmen nach dem LuftSiG sowie Service- und Fluggastdienste durchzuführen, sowie alle privaten und öffentlichen Auftraggeber an die Mindeststundengrundlöhne des

Tarifvertrages. Diese Regelung hat das Ziel, die Beschäftigten und Unternehmen der Luftsicherheitsbranche vor Dumpinglöhnen durch Anbieter im Inland und aus anderen Ländern zu schützen. Aufgrund des EU-Gleichbehandlungsgrundsatzes können auch ausländische Betriebe zur Einhaltung der Arbeitsbedingungen in Deutschland verpflichtet werden, wenn diese Bedingungen ohne Ausnahme für alle in Deutschland ansässigen Sicherheitsdienstleister an den Verkehrsflughäfen gelten. Dies kann durch das Arbeitnehmer-Entsendegesetz erreicht werden. Die entsprechende Einhaltung der Rechtsnormen des Bundesentgelttarifvertrages vom 24. Januar 2019 wird auf Grundlage des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz durch den Zoll kontrolliert.

Drei der insgesamt fünf tarifierten Tätigkeiten des Bundesentgelttarifvertrages für Sicherheitsdienstleistung an Verkehrsflughäfen wurden in die Verordnung aufgenommen. Im Einklang mit der Entsenderichtlinie soll die Regelung des Mindestentgelts „die Differenzierung nach Art der Tätigkeit und Qualifikation insgesamt bis zu drei Stufen umfassen können.“

Eine weitergehende Differenzierung nach regionalen Aspekten ist dagegen möglich. Insofern wurden die Entgeltgruppen II, III und IV in die Rechtsverordnung aufgenommen.

Seit dem 1. Juni 2021 gibt es in Deutschland einen Branchenmindestlohn für die Beschäftigten in der Luftsicherheit. Die Tariflöhne, die wir mit den Gewerkschaften erarbeitet haben, sind damit Basis für die Löhne aller in unserer Branche tätigen Beschäftigten an den deutschen Verkehrsflughäfen – egal, ob sie in einem unserer Mitgliedsunternehmen angestellt sind oder nicht. Wir haben uns gemeinsam mit den Gewerkschaften ver.di und dbb beamtenbund und tarifunion dafür eingesetzt, dass dieser Tarifvertrag allgemeinverbindlich wird. Der Branchenmindestlohn ist aus meiner Sicht ein Schritt in die richtige Richtung in der Sozialpartnerschaft zwischen Verband und Gewerkschaften. Darüber

hinaus unterstützt uns diese Regelung in unseren Bemühungen um eine hohe und nachhaltige Qualität der Sicherheitsdienstleistung. Gerade im Luftverkehr kommt der Gewährleistung eines zuverlässig hohen Sicherheitsstandards sowie einer wirksamen Gefahrenabwehr eine besondere Bedeutung zu. Ohne qualifiziertes und angemessen entlohntes Personal wären diese Bemühungen zum Scheitern verurteilt.

Entgeltgruppe II: Sicherheitsdienstleistungen gemäß §§ 8, 9 LuftSiG für Mitarbeiter mit entsprechender behördlicher Prüfung zur Luftsicherheitskontrollkraft gemäß EU-VO 2015/1998 (Ziffern 11.2.3.1.b und 11.2.3.2.).

Entgeltgruppe III: Sicherheitsdienstleistungen gemäß §§ 8, 9, 9a LuftSiG (z. B. Bordkartenkontrolle, Sicherung der Grenze zum sicherheitsempfindlichen Bereich gemäß § 8 LuftSiG gegen unberechtigten Zutritt, Flugzeugbewachung) mit Schulung nach Ziffer 11.2.3.5 und bestandener Prüfung sowie Dokumentenkontrolle.

Entgeltgruppe IV: Qualifizierte Servicetätigkeiten und Fluggastdienste, die eine luftsicherheitspezifische (gemäß DVO(EU) 2015/1998) und/oder eine flughafenspezifische Ausbildung von mindestens 25 Unterrichtseinheiten (à 45 Minuten) im Jahr voraussetzt.

Kein Teil der Mindestlöhne und damit nicht anrechenbar sind die Zuschläge und Zulagen, wie z. B. Nacht-, Sonn- und Feiertagszuschläge, Mehrarbeitszuschläge, Aufwandsentschädigungen, Erschwernis-, Schmutz-, Gefahren- und qualifikationsgebundene Zulagen sowie Zulagen, die aufgrund einer besonders herausgehobenen Verantwortung des Beschäftigten gezahlt werden (z. B. Schichtführer-, Teamleiterzulage). Dies gilt unabhängig davon, ob diese Zuschläge tarifvertraglich festgelegt oder aufgrund anderer Verpflichtungen (z. B. aus Arbeitsvertrag, Betriebsvereinbarung) zu zahlen sind.

Das AEntG richtet sich nicht nur an Arbeitgeber, sondern auch an Auftraggeber, die Sicherheitsdienstleistungen an Verkehrsflughäfen vergeben.

Die Finanzkontrolle Schwarzarbeit

(FKS) legt den Unternehmensbegriff nach Sinn und Zweck des Gesetzes weit aus und bezieht daher, neben privaten auch öffentlichen Auftraggeber in den Geltungsbereich des AEntG ein.

Ein Unternehmer kann verschuldensunabhängig als selbstschuldnerischer Bürge in Anspruch genommen werden, wenn der von ihm beauftragte Unternehmer, ein Nachunternehmer oder ein vom Unternehmer oder vom Nachunternehmer beauftragter Verleiher

der Verpflichtung zur Zahlung des Mindestentgeltes nicht nachkommt (Garantiehaftung des Unternehmers).

Eine Exkulpation, sei es durch Kontrolle der Entgeltabrechnungen oder durch eine vertraglich fixierte Verpflichtung des beauftragten Unternehmers, den Branchenmindestlohn zu zahlen, ist nicht möglich.

Auch wenn der Auftraggeber den Unternehmer oder dieser seinen Subunternehmer in der Ausschreibung oder im Dienstleistungsvertrag dazu verpflichtet und er im Rahmen der Ausführung der Dienstleistung stichprobenartig kontrolliert, ob der Branchenmindestlohn gezahlt wird, haftet er gegenüber dem Beschäftigten auf Zahlung. Somit ergibt sich für private Unternehmer wie auch öffentliche Vergabestellen aus diesem Gesetz heraus eine besondere Prüfverpflichtung.

Der Zoll wird prüfen, ob der Auftraggeber an der Mindestlohnunterschreitung „beteiligt“ war, wenn ein Sicherheitsdienstleister an Verkehrsflughäfen seinen Beschäftigten nicht den Branchenmindestlohn zahlt. An einer Unterschreitung kann sich der Auftraggeber dadurch beteiligen, dass er dem Sicherheitsdienstleister wissentlich oder durch fahrlässiges Nichtwissen den Zuschlag erteilt hat.

Wenn ein Sicherheitsdienstleister an Verkehrsflughäfen seinen Beschäftigten nicht den Branchenmindestlohn zahlt, ist regelmäßig von vorsätzlichem Verhalten auszugehen. Fälle von fahrlässigem Verhalten sind aus der Sicht des Zolls nicht vorstellbar.



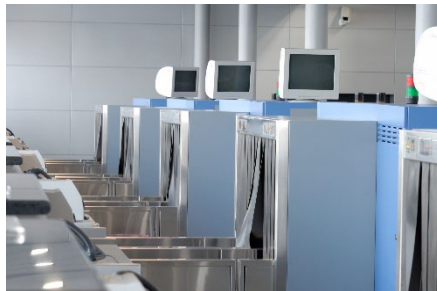
## AUSZUG AUS DER ANLAGE 1 ZUM ENTGELTTARIFVERTRAG

für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen vom 24. Januar 2019 | in der Fassung des Änderungstarifvertrags vom 19. November 2020

ab dem 1. Januar 2021	Bundesland	Stundenentgelt in Euro
Entgeltgruppe II	Baden-Württemberg, Bayern (München*), Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein	17,73
	Bayern **	14,22
	Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen	15,57
	Rheinland-Pfalz, Saarland	16,90
Entgeltgruppe III	Baden-Württemberg	16,47
	Bayern (München)*, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein	15,76
	Bayern **	14,22
	Berlin, Brandenburg	15,43
	Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen	13,64
Entgeltgruppe IV	Nordrhein-Westfalen	15,48
	Rheinland-Pfalz, Saarland	15,33
	Alle Bundesländer	12,90

\* München Stadt sowie alle umliegenden Landkreise im S-Bahnbereich

\*\* alle Städte und Gemeinden



# 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.

## Folgende Arbeitskreise sind im BDLS aktiv:

- AK Verhaltenskodex
- AK Fracht
- AG Entwicklung standardisierter Ausschreibungsverfahren / standardisierter Verträge
- AG Weiterentwicklung der Dienstleistungen im Bereich der Luftsicherheit
- AK Schulung, Ausbildung, Prüfung

## AK Verhaltenskodex

Der Arbeitskreis Verhaltenskodex befasst sich mit dem Aufsetzen eines Verbandseigenen Kodexes, der die Grundlage für das Handeln der Verbandsmitglieder untereinander sowie den Umgang der Unternehmen am Markt aufgreift.

Die Teilnehmer des Arbeitskreises haben eine Überarbeitung der bisherigen Vorschläge vorgenommen und werden die Ergebnisse dieses Prozesses voraussichtlich im Jahr 2022 mit dem Präsidium und den Mitgliedern erörtert und abstimmen.

## AK Fracht

Die Teilnehmer des Arbeitskreises tauschten im Laufe des Jahres in Gesprächen zu den pandemiebedingten Veränderungen und Herausforderungen für den Bereich Luftfracht aus.

Dauerthema bei den Luftfrachtkontrolleuren ist weiterhin der Fachkräftemangel. Die hier engagierten Sicherheitsdienstleister könnten mindestens 20 Prozent mehr Personal beschäftigen. Mit ein Grund für das Dilemma: Da Passagierflüge während der Pandemie praktisch nicht mehr möglich waren, sind die großen Flughäfen weitgehend zum Erliegen gekommen. Das war für den Frachtbetrieb deshalb ein Problem, weil die Hälfte des Aufkommens, vor allem zeitkritische Produkte wie Blumen, Fisch und

Maschinenersatzteile, in Passagiermaschinen transportiert wurde. Da diese am Boden blieben, kam es zu einem immensen Frachtstau. Sicherheitsfachkräfte haben sich beruflich umorientiert und fehlen jetzt.

Die Zukunft der Luftfrachtkontrollen wird intensiv unter technologischen Aspekten diskutiert. Denn die europäischen Länder arbeiten mit unterschiedlichen Systemen. Deutschland setzt beispielsweise bei der Detektion von Sprengstoffen und Gefahrgut auf Röntgenprüfgeräte. Anders bei der Kontrolle von Flüssigkeiten und Granulaten. Einst ließen sich solche Sendungen mit Sprengstoff-Detektoren sichern.

Dieses Sonder-Kontrollverfahren hat das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) 2019 ausgesetzt. Seitdem schaffen die deutschen Spediteure die Fässer nach Frankreich, wo sie olfaktorisch sicherheitsüberprüft werden. Die Kontrolle übernehmen speziell trainierte Spürhunde auf Basis von Geruchsproben. Hier forscht Deutschland noch nach Alternativen.

Selbst wenn das von Erfolg gekrönt sein sollte, ist es kaum vorherzusehen, ob das LBA am Ende mitspielt. Ein praxisnaher Vorschlag zur Erleichterung der Luftsicherheitskontrollen insgesamt stößt dort bisher jedenfalls auf taube Ohren: Statt drei Gruppen von Kontrolleuren – nämlich die nach § 5 Luftsicherheitsgesetz (Personen- und

Gepäckkontrollen, beauftragt von der Bundespolizei), § 8 (Eigensicherung des Flughafenbetreibers, Bundesland) und § 9 (Frachtkontrolle, Spediteure u. Ä.) sollte es ein einziges Berufsbild geben, nämlich das des Luftsicherheitskontrolleurs, der über die Befähigung aller drei Gruppen verfügt. Das würde am hohen Sicherheitsniveau nichts ändern, würde aber bei gleichen Vorschriften die Personaleinsatzplanung der Sicherheitsdienstleister enorm erleichtern: heute an der Personen-, morgen an der Luftfrachtkontrolle und übermorgen bei der Kontrolle des Zutritts zum Flugfeld.

## AK Schulung/Ausbildung/Prüfung

Aus Sicht des Verbandes und der Mitgliedsunternehmen wird es den Beteiligten in der Luftsicherheit seit Jahren nicht leicht gemacht, mit gut qualifiziertem Personal zu arbeiten bzw. dieses zu qualifizieren. Aufgrund dessen befassen sich die Mitglieder des Arbeitskreises Schulung/Ausbildung/Prüfung intensiv mit den derzeitigen Aspekten der qualitativen und effizienten Qualifikation.

In Deutschland gibt es eine beachtliche Anzahl (> 30) von Behörden, die maßgeblich an der Gestaltung der Luftsicherheit beteiligt sind. Nicht nur, dass diese Luftsicherheitsbehörden der Länder, Bundesministerien, Luftfahrt-Bundesamt und Bundespolizei weitestgehend nur auf ihre Verantwortungsbereiche fokussiert sind, wird ihre Aufgabe auch durch veraltete gesetzliche Grundlagen sowie schleichende Novellierungsprozesse deutlich erschwert.

Mit dem 11. April 2008 trat die Luftsicherheits-Schulungsverordnung (LuftSiSchulV) in Kraft. Sie bezieht sich auf das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) aus Anfang 2005, was wiederum auf die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 Bezug nimmt. Erkennbar ist, dass die eine oder andere Rechtsgrundlage längst geändert oder sogar vollständig ersetzt wurde.

Nun sind die Behörden dabei, der LuftSiSchulV ein neues, der aktuellen europäischen und nationalen Gesetzgebung angepasstes Gesicht zu geben. Hieraus ergeben sich allerdings Veränderungen, die neue Herausforderungen und Probleme schaffen, mit denen sich der Arbeitskreis befasst.

Beispielsweise gibt es mit der Durchführungsverordnung der EU die Kontrollkraft für Personal- und Warenkontrollen in kompakter Form nicht mehr. Jetzt handelt es sich um mehrere Schulungen wie 11.2.3.1 (Personen und mitgeführte Gegenstände), 11.2.3.3 (Warenkontrollen), 11.2.3.4 (Fahrzeugkontrollen) und 11.2.3.5 (Zutrittskontrollen), die dann für einen qualifizierten Einsatz gemäß §§ 8 oder 9 LuftSiG erforderlich sind.

Schon heute scheint es zudem so, als würden Behörden wie z.B. das LBA der Neukonzeption der LuftSiSchulV vorgreifen, indem sie bei der Beantragung von Ausbilderzulassungen besondere Voraussetzungen fordern. Fraglich ist, ob diese besonderen Voraussetzungen gute qualitativ hochwertige Ausbilder/Ausbilderinnen erschaffen oder dies für die Zukunft nicht sogar behindern.

# Öffentlichkeitsarbeit

Im Jahr 2021 widmete sich die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes fast ausschließlich pandemiebedingten Themen und deren Auswirkungen. Neben diesen wurde der Branchenmindestlohn für die Luftsicherheit sowie grundlegende Zusammenarbeit mit dem Sozialpartner ver.di thematisiert.

Vor allem die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr und damit einhergehenden Arbeitsbedingungen für die Unternehmen und deren Beschäftigte waren weiterhin Schwerpunktthemen bei Anfragen und Interviews. Im Geschäftsberichtszeitraum wurden 5 Pressemitteilungen versandt, die alle gute Resonanz bei den Fachmedien und auch einzelne in lokalen und überregionalen Medien hatten. Außerdem wurde eine Vielzahl an Interviews und Hintergrundgesprächen geführt, um die Lage an den Flughäfen und die Interessen der Verbandsmitglieder in die öffentliche Diskussion einbringen zu können.

## 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.

## 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 erfreulicherweise im Berichtszeitraum deutlich angestiegen. Die Zahl der Webseitenaufrufe liegt derzeit bei 51.000 pro Jahr. Die Verweildauer der Besucher auf der Webseite könnte noch deutlich gesteigert werden.

## 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. Zum Jahresbeginn 2022 wurde die Bearbeitung und Erstellung des DSD an einen anderen Dienstleister vergeben. Aus dieser Änderung ergab sich u.a. eine deutlich verbesserte digitale Aufarbeitung der Heftinhalte.

## App

Der „DSD - Der Sicherheitsdienst“ ist neben der Print- und Onlineausgabe in den letzten Jahren auch über die DSD-App in den gängigen App-Stores zu beziehen. Hier können alle Inhalte in der online und offline Version gelesen werden. Die Verfügbarkeit der App wird zum Jahresende 2022 allerdings eingestellt, da die Verarbeitung des Materials nun auf der Webseite deutlich ansprechender und leserfreundlicher gestaltet ist.

# Veranstaltungen

## Mitgliederversammlungen des BDLS

Die BDLS-Mitgliederversammlungen 2021 fand am 23. September 2021 in Berlin statt.

Im öffentlichen Teil der Versammlung begrüßte Präsident Udo Hansen die anwesenden Gäste und Mitgliedsvertreter\*innen im Melia Hotel Berlin.

Einblicke in unterschiedliche fachliche Bereiche der Luftsicherheitsbranche gaben im Rahmen des öffentlichen Teils der Jahresmitgliederversammlung Vertreter von Behörden, Verbänden und Unternehmen.

Conrad Thätner, Bereichsleiter Safety und Security der ADV gewährte den Gästen einen Einblick in die perspektivische Entwicklung des Luftverkehrs aus Sicht des Verbandes.

Markus Bierschenk, Referatsleiter 24 – Luftsicherheitsaufgaben im Bundespolizeipräsidium, erläuterte die Veränderungen durch das neue Vertragsmodell für die Sicherheitsdienstleistungen an den Flughäfen und skizzierte die Herausforderungen bei der Bewältigung des Sommers 2021 aus Sicht der Bundespolizei.

Die „Neue Welt am Flughafen Frankfurt“ stellte Alexander Laukenmann, Geschäftsbereichsleiter Aviation der Fraport AG den Teilnehmer\*innen vor.

Zu den aktuellen Herausforderungen im Bereich Fracht referierte Jens Makswiat, Aviation Security Manager der DHL Airways GmbH.

Den Abschluss des öffentlichen Teils der Veranstaltung stellte ein Vortrag zu den rechtlichen Auswirkungen der Pandemie auf Dauerschuldverhältnisse sowie ein kurzer Überblick über die bisherige Rechtsprechung dazu von Dr. Nadja Sievers und Dr. Dirk Schwenn dar.

Zu Beginn des internen Teils der Jahresmitgliederversammlung gedachten die Mitgliedsvertreter\*innen des verstorbenen Wolfgang Waschulewski und würdigten dessen Engagement für die Sicherheitswirtschaft und Mitbegründung des

Verbandsvorgängers – Fachverband Aviation im BDSW.

Präsident Udo Hansen berichtete im Nachgang über die Arbeit des Präsidiums im Verlauf des vergangenen Jahres.

Rainer Friebertshäuser berichtete über die erzielte Allgemeinverbindlicherklärung unter dem Dach des Arbeitnehmer-Entsendegesetz sowie zum Stand der Mantel- und Entgelttarifverträge.

Unter dem Tagesordnungspunkt zur Arbeit der Arbeitsgruppen- und Kreise berichtete Peter Haller aus dem Arbeitskreis Fracht über die Entwicklung des Frachtaufkommen während der Pandemie und den weiterhin bestehenden Herausforderungen in der Zusammenarbeit mit den Behörden in diesem Bereich.

Der Arbeitskreis Schulung, Qualifizierung, Prüfung hat, unter der Leitung von Annette Wiedemann und Erich Kramer, seine Arbeit 2021 aufgenommen und wird durch Kalliopi Megalomidou, Bereichsleiterin FraSec Academy der FraSec Fraport Security Services GmbH, und Raimund Bernet, Leiter des Bereichs Training der I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG Stellvertreter verstärkt.

Geschäftsführerin Cornelia Okpara berichtet über die Aktivitäten des Arbeitskreises Entwicklung standardisierter Ausschreibungsverfahren / standardisierter Verträge sowie des Arbeitskreises Weiterentwicklung der Dienstleistungen im Bereich der Luftsicherheit.

Silke Zöller informierte über die Tätigkeiten in der Verbandskommunikation und anstehende Projekte sowie Themen.

Im Anschluss an diese Berichte wurde der Bericht der Rechnungsprüfer Ilona Martinov und Axel Stefan vorgestellt und das Präsidium durch die Mitgliederversammlung entlastet. Auch der Haushaltsplan für das Folgejahr wurde abgestimmt.

Darauffolgend wurden die bevorstehenden Änderungen auf Seiten der VBG erläutert. Für das Jahr 2022 steht die Anpassung des Gefahrtarifs an. Die Gefahrtarifstelle 07 „Sicherheitsunternehmen“ wird um 6,4 %, von 4,05 auf 3,79, gesenkt. Entsprechend geringer werden die Beiträge, wenn der Beitragsfuß von 4,60 Euro konstant bleibt. Es wird deutliche Beitragserhöhungen für reine „Luftsicherheitsunternehmen“ geben – diese waren zuvor in der Gefahrtarifstelle 18 „Sonstige Dienstleistungsunternehmen“ mit einer Gefahrklasse von 1,18 eingruppiert. Die Gefahrklasse wird ab 2022 auf 1,68, und sukzessive bis 2027 auf 3,79, steigen, da eine Zuordnung zur Gefahrtarifstelle 07 erfolgt. Neben diesen Änderungen erfolgt ab 2022 die Umstellung auf Ratenbeiträge.

Es folgte die Nachwahl der Tarifkommissionsmitglieder. Die Mitglieder sind

fortan: Daniel Euteneuer, Rainer Friebertshäuser, Alexander Gresser, Frank Haindl, Peter Haller, Peter Lange, Heidi Mantkowski, Ilona Martinov, Andy Matthias Müller, Nicole Oppermann, Peter Pyka, Daniel Schimmöller, Ronny Schlufte, Axel Stefan sowie Stephan Göpel.

Unter dem Tagesordnungspunkt Verschiedenes zum Abschluss der Versammlung wurde die Befreiung der § 5 Tätigkeiten von der Umsatzsteuer sowie der aktuelle Stand zur Planung der 2022 voraussichtlich wieder stattfindenden Luftsicherheitstage besprochen.

## Luftsicherheitstage 2021

Pandemiebedingt haben die Luftsicherheitstage leider auch im Jahr 2021 nicht stattgefunden.

# VBG

Die VBG hat im Jahr 2021 einen neuen Gefahrtarif beschlossen. Dieser trat am 01.01.2022 in Kraft.

Der Gefahrtarif ist die Rechtsgrundlage für die Veranlagung der Unternehmen zu den Gefahrklassen. Die VBG hat sich entschieden, die maximal mögliche Laufzeit des aktuellen Gefahrtarifs um ein Jahr auf fünf Jahre zu verkürzen. Dadurch gelingt es, die Einflüsse der Covid-19-Pandemie auf die maßgeblichen Faktoren für die Gefahrklassenberechnung unberücksichtigt zu lassen. Der Gefahrtarif basiert auf den Daten aus den Wirtschaftsjahren 2017 bis 2019 und spiegelt damit die kontinuierliche Entwicklung der Gefahrklassen wider.

Im neuen Gefahrtarif gab es auch eine Änderung bezüglich der Gefahrtarifstellen. Die Gefahrtarifstelle 07 beinhaltet nun Sicherheitsunternehmen einschließlich Luftsicherheitsunternehmen. Die Luftsicherheitsunternehmen waren zuvor in einer eigenen Gefahrtarifstelle (18). Aufgrund von Art und Gegenstand sind die Luftsicherheitsunternehmen deshalb im neuen Gefahrtarif mit den weiteren Sicherheitsunternehmen zusammengeführt worden.

Die Gefahrklasse für die Sicherheitsunternehmen ist im Gefahrtarif gegenüber dem Gefahrtarif 2017 (Gefahrklasse 4,05) deutlich gesunken. Sie beträgt nunmehr 3,79.

Die geänderte Zuordnung bedeutet jedoch für die einzelnen Luftsicherheitsunternehmen einen Anstieg der Gefahrklasse. Um die finanzielle Belastung für die betroffenen Unternehmen abzumildern, wird die Gefahrklasse jährlich gestaffelt und an die für alle Sicherheitsunternehmen geltende Gefahrklasse 3,79 herangeführt.

Auf Grund dieser Information an die Mitglieder ist bekannt geworden, dass einige Unternehmen (Teile des Unternehmens) des BDLS nicht in die günstige Gefahrtarifstelle 18 eingruppiert waren. Hierzu gab es bilaterale Gespräche zwischen einzelnen Unternehmen und der VBG gegeben. Auf der Mitgliederversammlung wurde entschieden, dass nun möglichst alle betroffenen Unternehmen die VBG anschreiben, mit der Forderung in die günstigere Gefahrtarifstelle 18 eingruppiert zu werden. Im Nachgang konnte für alle betroffenen Unternehmen eine Lösung gefunden werden.

# Ausblick



## **RAIN Cornelia Okpara, Geschäftsführerin**

Der BDLS hat die Erfahrungen und Erkenntnisse der letzten Jahre - vor der Coronakrise mit außergewöhnlichen Steigerungsraten im Luftverkehr, aus der Zeit des nahezu völligen Einbruchs als Folge der Covid- Pandemie und aus den letzten Monaten mit dem teilweise rasanten Wiederanstieg der Verkehrsströme im Luftverkehr – ausführlich und eingehend bewertet. Daraus ergeben sich für die Zukunft Aspekte, die wir mit Ministerien und Behörden besprechen werden.

Zielsetzung der Überlegungen ist die Erarbeitung von Optimierungsmöglichkeiten im System „Luftsicherheit“ in personeller, technischer und organisatorischer Hinsicht, um auch künftig einen stabilen und sicheren Luftverkehr insgesamt und in dem Prozess „Sicherheitskontrollen“ im Besonderen zu gewährleisten.

Bei einem Wiederanstieg des Luftverkehrs auf das Niveau des Jahres 2019 und darüber hinaus ist bereits jetzt absehbar, dass der Arbeitskräftemarkt mittelfristig den erforderlichen Nachwuchsbedarf nicht ausreichend zur Verfügung stellen kann - trotz der im Vergleich zu klassischen Lehrberufen weit überdurchschnittlichen Bezahlung von Luftsicherheitskontrollkräften. 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 Kontrollkräften zu beherrschen sind als Grundbefähigung in den genannten Aufgabenfeldern derzeit nach unterschiedlichen Systemen mit unterschiedlichem Aufwand und Methoden unterrichtet und abgeprüft/zertifiziert 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, diesen Wildwuchs -auch im Interesse der Ressourcenschonung in der öffentlichen Verwaltung - zu beenden und das System zu verschlanken.

Ein weiteres, seit Jahren drückendes Problem, stellt die sogenannte Zuverlässigkeitsüberprüfung dar. Zweifelsfrei müssen potenzielle Mitarbeiter diesen Prozess im Interesse der Sicherheit durchlaufen. Nicht hinzunehmen ist allerdings die seit geraumer Zeit mehrere Wochen, manchmal mehrere Monate in Anspruch nehmende Verfahrensdauer. Darüber hinaus sollte auch das nach § 7a Luftsicherheitsgesetz vorgesehene „Gemeinsame Luftsicherheitsregister“ endlich eingerichtet werden.

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. 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/zertifiziert sind und mit Erfolg in anderen EU – Staaten eingesetzt werden, bedürfen unseres Erachtens keiner weiteren zeitaufwendigen Prüfung auf nationaler Ebene. Die übliche prüfungsfreie Anerkennung von Berufsabschlüssen, Kfz.- Zulassungen, Befähigungsscheinen etc. innerhalb der EU mag als Beispiel dafür dienen, dass dieses Verfahren bislang zu keinerlei ernsthaften Sicherheitseinbrüchen in den verschiedensten Lebensbereichen in Europa geführt hat.

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 sinnvoll, eine zentrale Stelle mit der Steuerung der Informationen und eine Bündelung der Entscheidungskompetenzen als Folge der Auswertung der Informationen 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 des anlaufenden Modells dazu am Flughafen Frankfurt/Main kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

### **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 dazu beizutragen.

