

Geschäftsbericht 2022



BUNDESVERBAND
DER LUFTSICHERHEITS-
UNTERNEHMEN



Vorwort

Nach Auswertung der 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 – hat der BDLS die Grundthesen zur Optimierung der Luftsicherheit formuliert.

Wesentliche Aspekte bei der Erarbeitung waren, neben den o.g. Erfahrungen, die Berücksichtigung der mittelfristigen demographischen 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, um auch künftig einen stabilen und sicheren Luftverkehr insgesamt und in dem Prozess „Sicherheitskontrollen“ im Besonderen zu gewährleisten. Dieses Thesenpapier versteht sich nicht als Ergebnis und Musterlösung für diesen Optimierungsprozess, sondern als Ausgangspunkt mit Vorschlägen für die notwendigen und dringend erforderlichen Bemühungen aller am Luftverkehr beteiligten Stellen zur Verbesserung der aktuellen Situation und zur Vorbereitung auf den zukünftig wieder erstarkten Luftverkehr als wesentlichem Bestandteil der kritischen Infrastruktur.

Personalsituation

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 gemäß §§ 5, 8, 9 und 9a des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) 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 – nämlich die Kontrolle/Durchsuchung von Personen und mitgeführter Sachen, Kraftfahrzeugen sowie die Interpretation von Darstellungen in bildgebenden Verfahren – als Grundbefähigung in den genannten Aufgabenfeldern derzeit nach unterschiedlichen Systemen mit unterschiedlichem Aufwand und Methoden unterrichtet und abgeprüft/zertifiziert werden.

Zudem ist kritisch zu hinterfragen, warum andere EU-Staaten, die auf der Grundlage gleicher EU-Regelungen, die Aufgaben ebenso mit Hilfe privater, spezialisierter Sicherheitsdienstleister erfolgreich bewältigen, dies mit einer teilweise bis zu 50 Prozent geringeren Ausbildungsdauer im Vergleich zu Deutschland realisieren können.

Als konkretes Beispiel sei die Ausbildung für die Wahrnehmung der Aufgaben der Passagier- und Gepäckkontrollen genannt. Für dieses Tätigkeitsfeld reichen in Österreich und Frankreich beispielsweise fünf Wochen Ausbildungszeit. Da dem BDLS keine Sicherheitsmängel auf Flughäfen der genannten Länder bekannt sind, drängt sich die Frage auf, warum in Deutschland dafür ca. 16 Wochen benötigt 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 LuftSiG vorgesehene „Gemeinsame Luftsicherheitsregister“ endlich eingerichtet werden.

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. 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.

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 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.

Auch für diese 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 dazu beizutragen.

Vorwort	2
Daten und Fakten	3
Tarifpolitik	7
Arbeitskreise & Arbeitsgruppen.....	10
Öffentlichkeitsarbeit.....	12
Veranstaltungen	14
Ausblick	17



Udo Hansen
Präsident

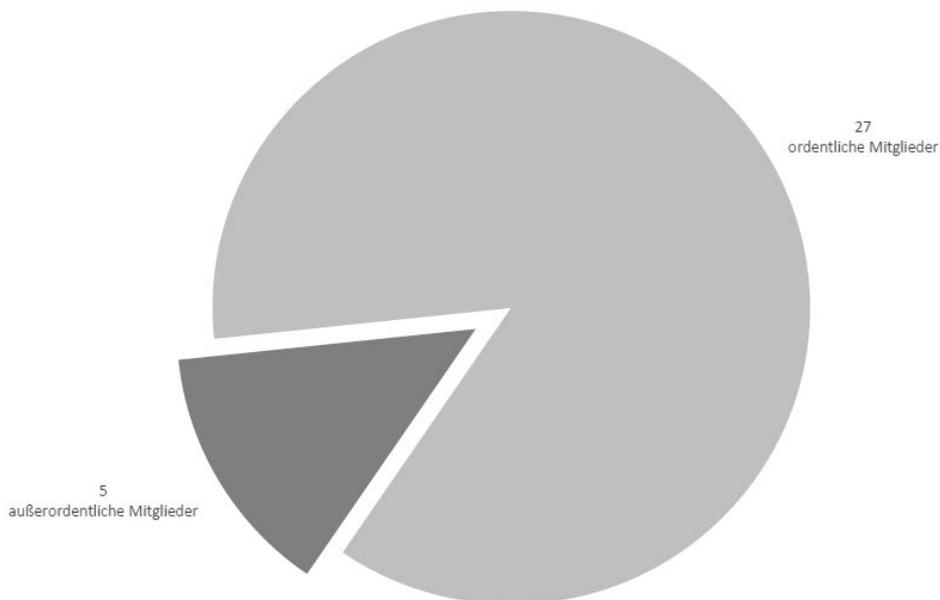
Daten und Fakten

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.

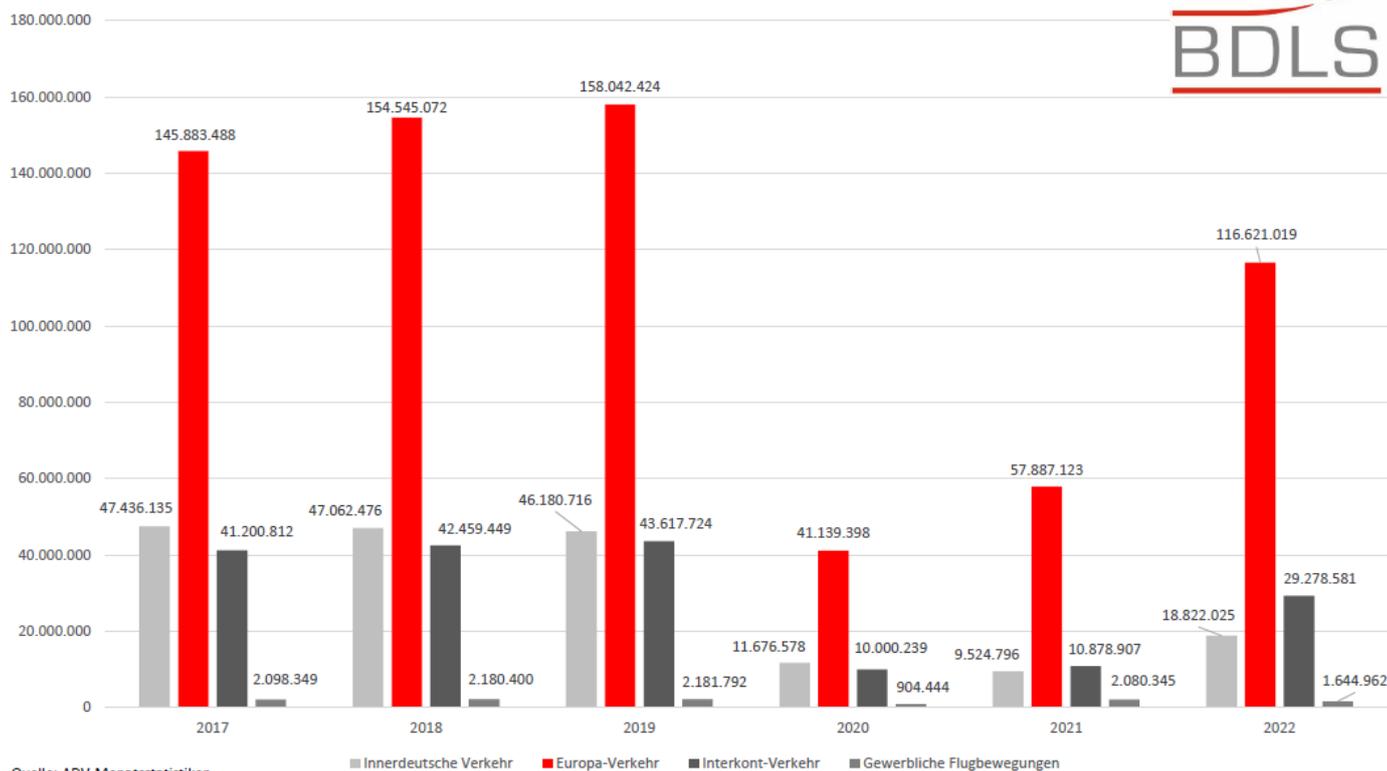
BDLS Mitgliedsunternehmen

Stand 01.01.2022



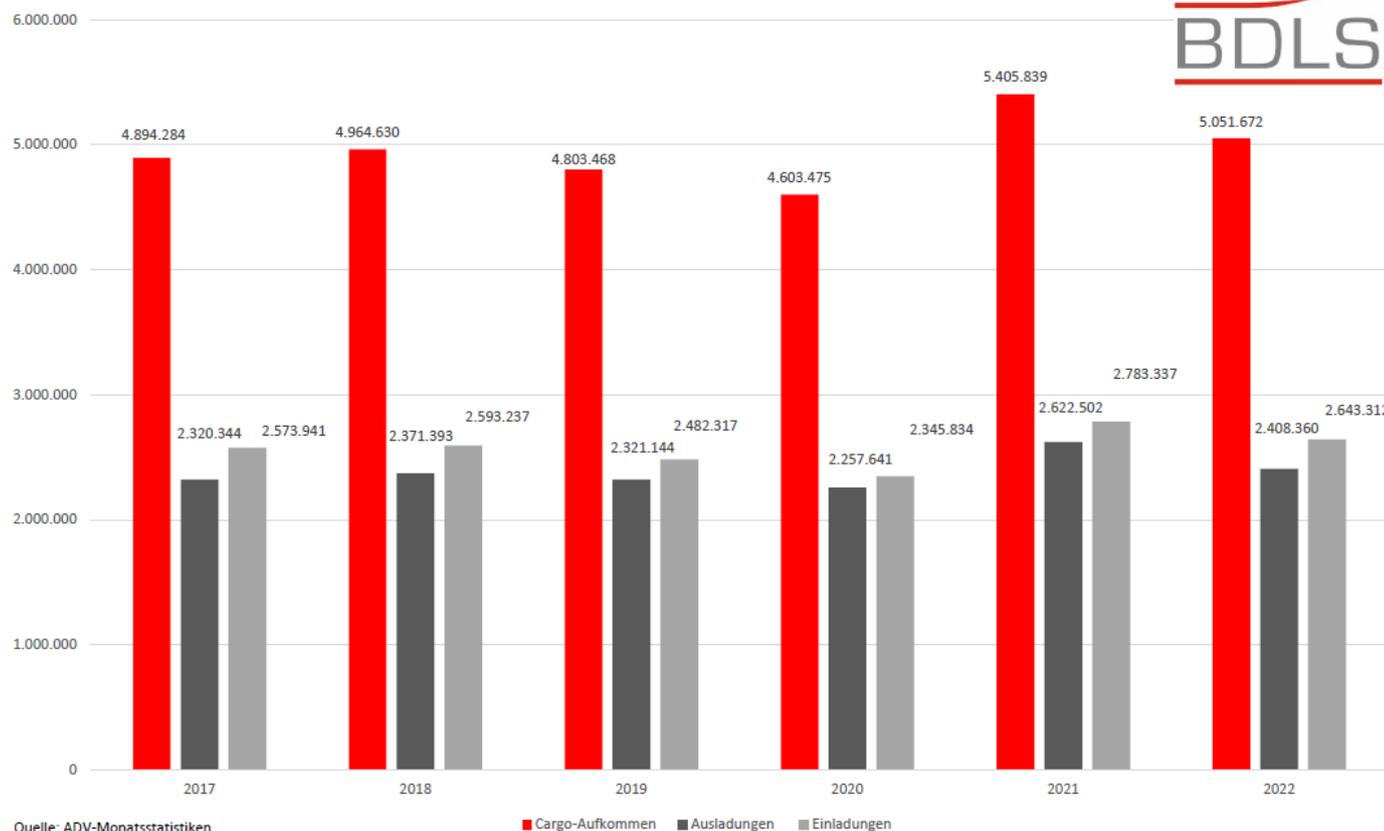
Quelle: BDLS

Passagiere und Bewegungen 2017 - 2022



Quelle: ADV-Monatsstatistiken

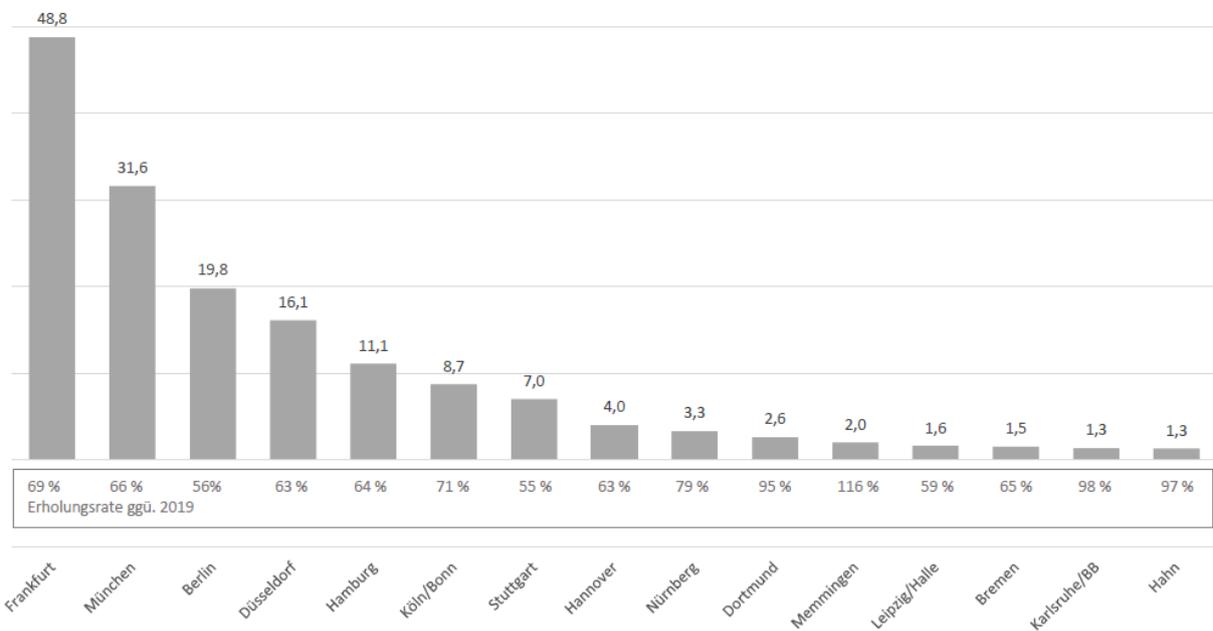
Luftfracht und Luftpost (in Tonnen)



Quelle: ADV-Monatsstatistiken

Entwicklung an deutschen Flughäfen

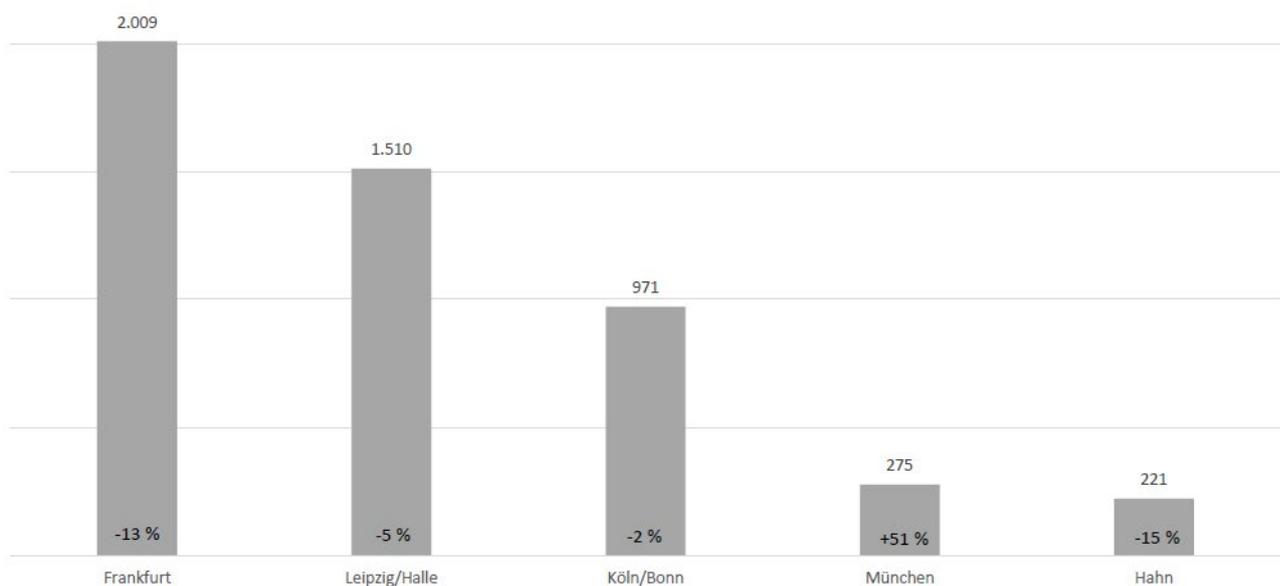
Passagierzahl 2022 in Mio.



Quelle: ADV

Luftfracht an ausgewählten Flughäfen in Deutschland

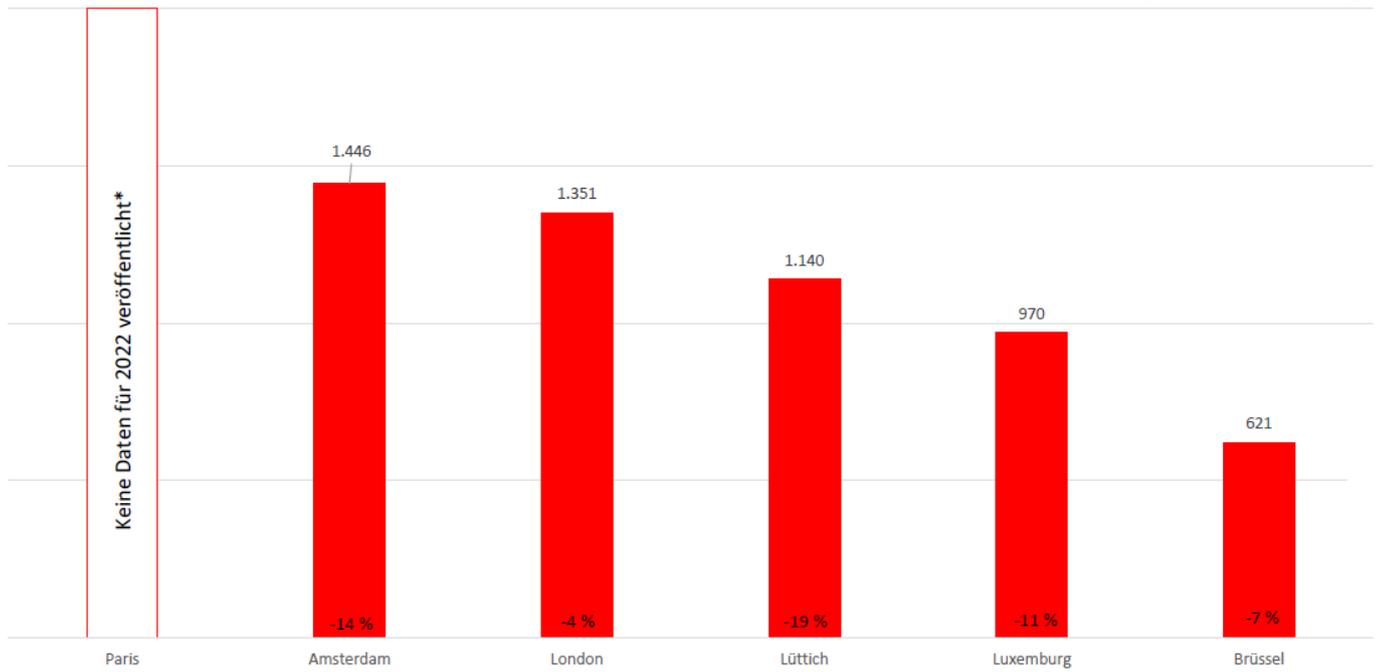
Verladene Güter in Tsd. Tonnen



Quelle: Unternehmensangaben, ADV

Luftfracht an ausgewählten Flughäfen in Europa

Verladene Güter in Tsd. Tonnen



Quelle: Unternehmensangaben, ADV / * = Schätzung Luftfracht Pariser Flughafen für 2021: 2.000 Tsd. Tonnen

Tarifpolitik



Rainer Friebertshäuser
Leiter der Tarifkommission

Im Tarifiergebnis mit den Gewerkschaften ver.di und dbb Anfang des Jahres 2019 wurde festgehalten, die Themen Manteltarif sowie Zuschläge und Zulagen im Bereich der Flughafensicherheit während der dreijährigen Laufzeit des Tarifvertrages zu verhandeln. Sehr schnell wurden diese Verhandlungen aber durch die Realität der sich schnell ausbreitenden Corona-Pandemie und deren immensen Folgen insbesondere auf den Luftverkehr eingeholt: Die wirtschaftliche Lage der Unternehmen und damit natürlich die unabsehbaren personellen Auswirkungen führten zur Einsicht, die Verhandlungen auf die nicht lohnwirksamen Bestandteile zu begrenzen. Aber auch hier waren die coronabedingt in kleinen Kreisen geführten Verhandlungen zäh und führten nur in wenigen redaktionellen Dingen des Manteltarifvertrages zu Annäherungen.

Die Wirklichkeit holte die Arbeitgeber dann in den Verhandlungen zum Entgelttarifvertrag Aviation ein: Die Gewerkschaften forderten für das Jahr 2022 bei einer zwölfmonatigen Laufzeit Erhöhungen von bis zu 40% sowie die Erhöhung der Zeitschläge und Zulagen für Führungskräfte. In den Erhöhungen war auch die Angleichung der teilweise noch länderspezifischen Löhne sowie die Abschaffung von Probezeit- und

Einstiegsentgelten integriert. Neu war in den Verhandlungen, dass die Verhandlungen nicht bereits während der Laufzeit des alten Entgelttarifvertrages begonnen wurden, sondern erst Ende Januar 2022.

Arbeitgeberseitig wurde bereits in der ersten Verhandlungsrunde ein Angebot unterbreitet, dass im Wesentlichen seitens der Gewerkschaften unkommentiert blieb. Bereits Mitte Februar wurden erste Streiks durchgeführt, diese zogen sich bis in die zweite Märzhälfte hin. In äußerst schwierigen Gesprächen gelang erst Ende März ein komplexer Tarifabschluss, der bei einer zweijährigen Laufzeit unter Betrachtung der Angleichung in den Ländern Erhöhungen bis zu 28% vorsah. Allerdings lag der Text des Tarifvertrages erst nach einer rekordverdächtigen Dauer der Redaktionsverhandlungen Ende April vor.

Seitdem wird weiterhin über Zulagen für Führungskräfte sowie die Zeitzuschläge verhandelt. Die Gewerkschaften haben begleitend zu den Verhandlungen den Manteltarifvertrag zu Ende 2022 gekündigt. Trotz erster Annäherungen beharren die Gewerkschaften auf Steigerungen der Zeitzuschläge auf die maximal nach Steuerrecht möglichen Erhöhungen. Eine Kompromissbereitschaft ist nicht erkennbar, sodass ein Ende dieser Verhandlungen nicht absehbar ist.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat am 12. Dezember 2022 die zweite Rechtsverordnung über zwingende Arbeitsbedingungen für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen (Zweite Verkehrsflughafen-Sicherheitskräftearbeitsbedingungenverordnung – VFlughSiKArbbV) gemäß § 7 Arbeitnehmerentendegesetz (AEntG) erlassen und im Bundesanzeiger BAz AT vom 21. Dezember 2022 V 1 veröffentlicht.

Diese Rechtsverordnung ist ab 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 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 28. März 2022 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.

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 (Garantiehafung 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 befasste 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 die Ergebnisse dieses Prozesses wurden mit dem Präsidium erörtert und schließlich auf der Mitgliederversammlung am 22. Oktober 2022 einstimmig angenommen. Der Verhaltenskodex ist damit Grundlage des Handelns der Mitglieder. Die Arbeit des Arbeitskreises ist damit zunächst erledigt.

Im Fall eines Zuwiderhandelns gegen den Verhaltenskodex durch ein Mitglied behält sich der BDLS vor, mit Bezug zum Einzelfall, Sanktionen gegenüber dem jeweiligen Mitglied gem. § 8 der Satzung zu verhängen. Der BDLS bildet ein Gremium, bestehend aus Vertretern aller Mitglieder, um über etwaige Verstöße gegen den Verhaltenskodex zu beraten. Alle Vorgänge, die diesem Gremium vorgelegt werden, müssen objektiv nachvollzieh- und belegbar sein. Der Vertreter des betroffenen Unternehmens nimmt nicht an der entsprechenden Sitzung teil. Dem betroffenen

Unternehmen wird Gelegenheit gegeben, im Vorfeld zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen. Je nach Art und Schwere des Verstoßes kann das Gremium zunächst nur auf eine informelle Rüge des entsprechenden Mitgliedes durch den Präsidenten des BDLS erkennen. Diese Rüge erfolgt auf Beschluss des Gremiums und mit der Zielsetzung einer Verbesserung oder Behebung des Verstoßes innerhalb einer angemessenen, durch das Gremium gesetzten Frist. Weiterhin kann das Gremium im Einzelfall bei Feststellung eines schwerwiegenden Verstoßes, bei wiederholten Verstößen oder Nicht-Abstellung eines Verstoßes auf interne Maßnahmen gem. § 8 der Satzung erkennen. Bei belegten schweren Verstößen, wie beispielsweise Nichtzahlung oder wiederholt verspätete Zahlung von Löhnen, Nichtzahlung von Sozialbeiträgen oder Verstößen gegen das Wettbewerbsrecht, die laut Satzung zu ahnden sind, kann das betroffene Mitglied durch Mehrheitsbeschluss der Mitgliederversammlung aus dem Verband ausgeschlossen werden.

Der BDLS hat eine E-Mailadresse (z.B. verhaltenskodex@bdls.aero) zur Verfügung gestellt, an die Verstöße gegen den Verhaltenskodex

gemeldet werden können. Die erste Prüfung der Meldungen erfolgt durch die Geschäftsführung des BDLS und den Präsidenten. Wenn der

Beschwerde, aufgrund vorliegender Unterlagen, stattgegeben werden kann, wird diese zur Diskussion in das Gremium gegeben.

AK Fracht

Der Arbeitskreis Fracht hat im Berichtszeitraum nicht getagt. Dennoch gab es Gespräche mit anderen Verbänden und dem LBA.

Die Unternehmen hatten mit zahlreichen Problemen zu kämpfen, die zum Teil noch Folge der Corona-Pandemie waren. Die Prozesskette war oft durch zu wenig Personal gestört und die Personalsituation war insgesamt schwierig. Besondere Probleme bereitete die Dauer der Zuverlässigkeitsüberprüfung sowie eine Durchfallquote von ca. 90 %. Die Forderung kann also nur eine Vereinheitlichung der Schulung und Prüfung im Bereich §§ 5, 8 und 9 LuftSiG sein, so dass das Personal flexibel eingesetzt werden kann. Der Arbeitskreis Fracht erwartet von der neuen Luftsicherheitsschulungsverordnung, dass dies erfüllt wird.

Noch im Dezember 2022 hat Präsident Udo Hansen auf Initiative des Vorsitzenden des Arbeitskreises, Peter Haller, einen Brief bezüglich Durchführung von Verbandsgesprächen an das LBA geschickt.

Die Absicht zukünftig die Gesprächsrunde über die mögliche Etablierung alternativer Sicherungsmethoden in einen größeren Themenkreis zu integrieren wurde bemängelt, da dies dem behandelten Sachverhalt nicht gerecht wird. Obwohl in allen EU-Staaten dieselben Sicherungstechniken zugelassen sind, ist es offensichtlich in anderen europäischen Staaten möglich, Sendungsarten zu sichern, die in Deutschland mit den zugelassenen Methoden nicht gesichert werden dürfen. Dies ist ein Wettbewerbsnachteil für die deutsche Wirtschaft. Aus Sicht des Verbandes ist es deshalb sinnvoll, intensiv die Gespräche zu alternativen Sicherungsverfahren im Dreimonatsrhythmus fortzusetzen, um diesen Standortnachteil der deutschen Wirtschaft mittelfristig zu beheben. Wir haben das LBA gebeten, seinen Absicht diesen Gesprächskreis über alternative Sicherungsmethoden in einen größeren Themenkreis luftsicherheitsrelevanter Fragestellungen einfließen zu lassen, zu überdenken.

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 (LuftSiSchuIV) 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 Problem 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

Auch im Jahr 2022 widmete sich die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes noch pandemiebedingten Themen und deren Auswirkungen. Neben diesen wurden die Tarifverhandlungen zu einem neuen, bundesweiten Entgelttarifvertrag und die damit verbundenen Streiks thematisiert. Hierzu wurden 13 Pressemitteilungen verfasst und zahlreiche Gespräche geführt.

Vor allem der anlaufende Reiseverkehr und die damit verbundenen Probleme in allen Tätigkeitsbereichen am Flughafen waren ein Schwerpunktthema bei Anfragen und Interviews. Nachdem der Osterreiseverkehr noch relativ problemlos verlaufen war, zeigten sich die Engpässe beim Personal dann in den Sommerferien mit unterschiedlichen Auswirkungen an den verschiedenen Flughäfen.

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 Medial begleitet wurden die 12. Luftsicherheitstage, die nach einer zweijährigen, coronabedingten Zwangspause wieder stattfinden konnten. Den rund

250 teilnehmenden Fachleuten aus dem Bereich der Luftsicherheit wurden an zwei Tagen ein interessantes Programm rund um das Motto „Mit (Luft-)Sicherheit raus aus der Krise!“ geboten. Als Ergebnis blieb festzuhalten, dass wir haben die Pandemie letztendlich gut gemeistert haben, sich das System Luftsicherheit aber auch weiterhin mit vielen Herausforderungen konfrontiert sieht, die nur gemeinsam mit allen Akteuren angegangen werden kann.

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 79.000 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.

Veranstaltungen

Mitgliederversammlung des BDLS

Die BDLS-Mitgliederversammlung fand am 20. Oktober 2022 im NH Collection Berlin Friedrichstraße statt.

Zu Beginn der Jahresmitgliederversammlung begrüßte Präsident Udo Hansen die Teilnehmer:innen.

Im Anschluss berichtete er über die Arbeit des Präsidiums im Verlauf des vergangenen Jahres.

Im nächsten Tagesordnungspunkt erfolgte die Nachwahl eines/einer Vizepräsident:in. Frau Oppermann hatte sich bereit erklärt ihr Amt niederzulegen, da neben ihr, durch den Wechsel von Glenn Murphy zur DSW, zwei Vizepräsidenten aus einer Firma im Präsidium des BDLS gewesen wären. Oliver Damer von der I-SEC hatte sich zur Nachwahl aufstellen lassen. In einer geheimen Wahl wurde er ins Präsidium gewählt und nahm die Wahl auch an.

Anschließend folgte die Nachwahl der Tarifkommissionsmitglieder. Es wurden Sabine Schüler von der I-SEC, Pascal Achenbach von CONDOR sowie Christian Huber von FMSicherheit Flughafen München in die Tarifkommission nachgewählt.

Rainer Friebertshäuser berichtete unter dem Tagesordnungspunkt „Tarifpolitik“ über die Arbeit der Tarifkommission, gab einen Rückblick auf die Tarifverhandlungen des ETV sowie des MTV.

Unter dem Tagesordnungspunkt zur Arbeit der Arbeitsgruppen- und Kreise berichtete Cornelia Okpara aus dem Arbeitskreis Fracht.

Zum Arbeitskreis Schulung, Qualifizierung, Prüfung trug Annette Wiedemann vor. Hauptthema waren die Gespräche mit dem LBA wegen konstant schlechter Prüfungsergebnisse. Daraufhin wurde ein Projekt ins

Leben gerufen. In diesem sollen prüfungsbegleitende Maßnahmen durch das LBA stattfinden. Bislang sind die Ergebnisse noch unbefriedigend. Eine Antwort des LBA über die weitere Fortführung steht noch aus.

Silke Zöller berichtete kurz über die Entstehung des vorliegenden Verhaltenskodex. Dieser wird zur Abstimmung gestellt. Bei der anschließenden Abstimmung per Akklamation wurde dieser einstimmig verabschiedet. Des Weiteren gab sie einen kurzen Einblick in die aktuelle Pressearbeit. Das Thema Image des Tätigkeitsbildes soll weiterhin bearbeitet und vorangetrieben werden.

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 gab es einen kurzen Rück- und Ausblick zu den Luftsicherheitstagen. Die nächsten Luftsicherheitstage sollen im Frühjahr (Februar/März) 2024 stattfinden.

Nachdem keine weiteren Anfragen und Anträge gestellt wurden, schloss Udo Hansen die Mitgliederversammlung und wünschte allen Teilnehmer:innen eine gute Heimreise.

Luftsicherheitstage 2022

Nach einer zweijährigen, coronabedingten Zwangspause fanden am 5. und 6. Oktober 2022 die 12. Luftsicherheitstage des BDLS und des Bundespolizeipräsidiums in Potsdam statt. Den rund 250 teilnehmenden Fachleuten aus dem Bereich der Luftsicherheit wurde an den beiden Veranstaltungstagen ein interessantes Programm rund um das Motto „Mit (Luft-)Sicherheit raus aus der Krise!“ geboten. Nach den Herausforderungen, mit denen sich die Luftsicherheitsunternehmen, die Bundespolizei und die gesamte Luftverkehrswirtschaft in den vergangenen zweieinhalb Jahren konfrontiert sahen, war es an der Zeit eine Bilanz zu ziehen – was ist gut gelaufen, wo besteht weiterhin Verbesserungsbedarf und in welchen Punkten konnte man sogar (Positives) aus der Gesamtsituation, mit all ihre Neuerungen und oft höchstproblematischen Veränderungen, ziehen. Diesen Themen widmeten sich diverse Fachvorträge und eine Podiumsdiskussion im Rahmen der Luftsicherheitstage.

Einig waren sich alle Referenten und Experten: die Akteure haben die Pandemie letztendlich gut gemeistert – das System Luftsicherheit sieht sich aber auch weiterhin mit vielen Herausforderungen konfrontiert, die nur gemeinsam angegangen und gelöst werden können. Für exemplarische Bereiche wurden einige interessante Lösungsansätze und Strategien durch die Referenten skizziert.

Die Begrüßung der Teilnehmer führten in diesem Jahr der BDLS-Präsident Udo Hansen und – stellvertretend für den leider kurzfristig verhinderte Bundespolizeipräsidenten, Dr. Dieter Romann – Carsten Glade, Direktor in der Bundespolizei, Abteilungsleiter für Gefahrenabwehr im Bundespolizeipräsidium durch. Hansen und Glade skizzierten jeweils die größten Herausforderungen auf Auftraggeber- sowie Auftragnehmerseite und wie das Zusammenspiel dieser beiden Hauptakteure funktioniert hat. Im Anschluss an diese Einführung in die Thematik und den ersten Veranstaltungstag erläuterte BKA-Direktor Oliver Krambrich die Gefährdungslage für den zivilen Luftverkehr aus den Phänomenbereichen der politisch motivierten Kriminalität.

Nachdem so die grundlegenden Herausforderungen deutlich aufgezeigt wurden, wurden anhand der drei Tätigkeitsbereiche der Sicherheitsdienstleister nach §§ 5, 8 und 9 Luftsicherheitsgesetz - die Passagier-, Personal- und Waren- sowie Frachtkontrollen, an ganz

konkreten Beispielen die vorher geschilderten Aspekte herausgearbeitet und vorgestellt. Oliver Damer, Geschäftsführender der Direktor I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG, Andy-Matthias Müller, Geschäftsführer der Securitas Aviation Service GmbH & Co. KG und Peter Haller, Geschäftsführender Gesellschafter der All Service Sicherheitsdienste GmbH, gaben aus sich der ausführenden Sicherheitsunternehmen einen Rück- und Ausblick auf die von ihren Unternehmen ausgeführten Tätigkeitsfelder. Der Leitende Polizeidirektor Rene Kexel, Leiter der Bundespolizeiinspektion Flughafen BER, schilderte zudem die bundespolizeiliche Sicht auf die Passagierkontrollen und Dipl.-Verw. (FH) Tobias Pundschus, Abteilungsleiter Unternehmenssicherheit, Notfall- und Krisenmanagement Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH verdeutlichte die Situation am konkreten Beispiel dieses Flughafens.

Als Abschluss des ersten Veranstaltungstages fand eine Podiumsdiskussion unter der Moderation von Polizeidirektor Thomas Mania statt. Rene Kexel, Andy Matthias Müller, Peter Haller sowie Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV, diskutierten dabei kritisch zum Thema "Erfahrungen aus der Krise - Was haben wir gelernt?". Auch hier wurde nochmal deutlich, dass sich die Bedürfnisse der einzelnen Akteure zwar oft deutlich voneinander unterscheiden, im Großen und Ganzen aber ein gemeinsames Agieren und ein hohes Maß an Abstimmung erforderlich ist, um das Gesamtsystem Luftverkehr am Laufen zu halten.

Am Abend trafen sich die Teilnehmer zu Gesprächen im Rahmen einer gemeinsamen Abendveranstaltung unter musikalischer Begleitung durch zwei Mitglieder des Bundespolizeiorchesters.

Der zweite Tag der Veranstaltung befasst sich mit konkreten Beispielen der bevorstehenden Herausforderungen für den Luftverkehr. Er startete mit einem Sachstandsbericht zum ab 2023 quasi als Pilotprojekt durchgeführten Wechsel der Steuerungsaufgaben von der Bundespolizei auf den Flughafenbetreiber. „Frankfurt Neue Welt“ wurde durch Kerstin Kohlmetz, Präsidentin der Bundespolizeidirektion Flughafen Frankfurt am Main und Alexander Laukenmann, Fraport AG, Senior Executive Vice President Aviation vorgestellt. Es folgte ein Bericht über die aktuelle und zukünftige Vertragsgestaltung zwischen der Bundespolizei und

den Sicherheitsdienstleistern von Polizeidirektor Thomas Mania, BPOLP, Referat 24 sowie jeweils einem Bericht zu aktuellen Entwicklungen in der Luftsicherheit aus Sicht des Bundesinnenministeriums, von Ministerialrat Dr. Sven Berger, Referatsleiter B 3 im BMI, und zu den Anforderungen an Luftsicherheitsausrüstung, von Direktor BPOL Rainer Weinzierl, Referatsleiter B 6 im BMI.

Das für die Sicherheitsdienstleister so wichtige Thema der Mitarbeitergewinnung im Bereich Luftsicherheit stellte Nicole Ebner, Geschäftsführerin der FraSec Luftsicherheit GmbH detailliert dar. Die Sicherheitsdienstleister sind ein essenzieller Faktor für die Sicherheit an den Flughäfen und damit für den Flugverkehr. Neben bereits länger bekannten Faktoren, wie der demographischen Entwicklung, die zu dramatischem Fachkräftemangel führt, sind für die Akteure der Luftsicherheit eine Vielzahl anderer Faktoren als zusätzliche Hürde bei der Rekrutierung neuer Kräfte hinzugekommen. Wie in allen Wirtschaftsbereichen ist der Arbeitnehmermarkt stark umkämpft und zusätzlich müssen steigende, krankheitsbedingte Abwesenheiten und Fluktuation kompensiert werden. Auch die Auswirkungen von Inflation und politischer Instabilität auf den Luftverkehr sind derzeit so gut wie nicht absehbar. All

dies steht dem momentanen Anstieg der Passagierzahlen und Flugbewegungen gegenüber.

Welche pandemiebedingten Herausforderungen speziell für den Bereich der Luftfracht entstanden sind verdeutlichten LUG aircargo handling GmbH Chief Operating Officer Nina Strippel mit ihrem Vortrag „Luftfracht: Bewegt durch die Krise“ und Geschäftsführer Rainer Wittenfeld, am Beispiel der temperaturgeführten Luftfracht.

In ihren Schlussworten brachten Polizeidirektor Thomas Mania und BDLS-Präsident Udo Hansen zwei Tage voller interessanter Vorträge, Gespräche und Diskussionen letztendlich auf einen Punkt – „Die Luftsicherheit ist und bleibt ein so wichtiger Aspekt des Luftverkehrs, dass wir als Akteure auch für die Zukunft weiterhin das höchstmögliche Sicherheitslevel beibehalten müssen, uns aber den nun auf uns zukommenden Herausforderungen noch stärker als Gemeinschaft entgegenstellen müssen. Es geht um ein Gesamtsystem, bei dem nicht die einzelnen „Player“ maßgeblich sind, sondern das Zusammenspiel und das Resultat „Sicherheit“, das höchste Priorität haben muss“, so Hansen.

Die nächsten Luftsicherheitstage des BDLS und des Bundespolizeipräsidiums werden – wieder wie gewohnt im Frühjahr – 2024 stattfinden.

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.

