

## Positionspapier Optimierung der Luftsicherheit in Deutschland

Vorschläge des Bundesverbandes der Luftsicherheitsunternehmen (BDLS)

### Das Wichtigste auf einen Blick:

#### 1. Personal: Einheitliche Standards und Zuständigkeiten sicherstellen

- Bundeseinheitliche, modulare Ausbildung und Zertifizierung des Luftsicherheitspersonals, um die dringend benötigte Flexibilität zwischen den Tätigkeitsbereichen §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG zu ermöglichen.
- Klare, länderübergreifende Zuständigkeit einer zentralen Behörde statt kleinteiliger föderaler und ressortübergreifender Zuständigkeiten.
- Schnelle und bundesweite Anerkennung von Zuverlässigkeitsüberprüfungen.
- Unverzögliche Einführung des gemeinsamen Luftsicherheitsregisters (§ 7a LuftSiG) zur Reduktion von Bearbeitungszeiten und Doppelprüfungen.

#### 2. Technologie: Innovationen erleichtern, Potenziale nutzen

- EU-zertifizierte Sicherheitstechnik ohne zusätzliche nationale Prüfverfahren zulassen.
- Innovation automatisierter Systeme (z. B. Bildauswertung, biometrische Verfahren) fördern.
- Datenaustausch zwischen Sicherheitsbehörden, Flughafenbetreibern und Dienstleistern zur Prozessoptimierung ermöglichen.
- Frühzeitige Einbindung der Sicherheitsdienstleister in die Optimierung der Prozesse.

#### 3. Flughäfen effizienter organisieren

- Einführung einer zentralen Koordinierungsstelle jedes Flughafenbetreibers zur besseren Informationssteuerung.
- Modell „Neue Welt“ – Flughafenbetreiber statt Behörden koordinieren die Sicherheitskontrollen – bundesweit fördern.

#### 4. Standortkosten: Wirtschaftlichkeit sichern und Bürokratie abbauen

- Prozesse effizienter gestalten, um Standortkosten zu stabilisieren.
- Tarifbedingte Kostensteigerungen müssen in Preisanpassungen berücksichtigt werden.
- Komplexe behördliche Strukturen behindern die praktische Arbeit – vor allem durch die Aufteilung der Zuständigkeiten auf verschiedene Behörden. Die behördliche Verantwortung muss einheitlich und länderübergreifend in die Verantwortung einer einzelnen Behörde gehen.
- Großes Potenzial für Bürokratieabbau und effizientere Regelungen (z. B. bei nicht klar definierten Gebührenregelungen der LuftSiGebV).

## BDLS-Vorschläge im Detail:

Die Luftsicherheitsbranche ist ein zentraler Bestandteil unserer kritischen Infrastruktur. Ohne sie funktioniert der Flugverkehr nicht sicher und zuverlässig.

In den letzten Jahren sind die Anforderungen an die Luftsicherheit stark gestiegen. Gleichzeitig stehen die spezialisierten Sicherheitsdienstleister vor wachsenden Herausforderungen: komplexe behördliche Strukturen, technische Innovationen und ein dynamischer Arbeitsmarkt haben – insbesondere durch die Schwankungen infolge der Corona-Pandemie – einen erheblichen Optimierungsbedarf aufgezeigt.

Der BDLS schlägt daher konkrete Maßnahmen für ein zukunftssicheres Luftsicherheitssystem vor – effizient, modern und krisenfest. Ziel ist: höchste Sicherheit für Passagiere – bei gleichzeitiger Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland.

### Handlungsfelder und Vorschläge:

#### A. Reform des Ausbildungssystems

- **Einheitliches, modulares Ausbildungssystem**

Das Luftsicherheitspersonal benötigt für die Tätigkeitsbereiche §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG unterschiedliche Qualifizierungen – trotz überschneidender Ausbildungsinhalte. Ein flexibler Wechsel zwischen den Aufgabenbereichen ist deshalb nicht zulässig – in der Praxis aber dringend erforderlich. Aktuell ist für jeden weiteren Bereich eine vollständige Neuausbildung erforderlich. Der BDLS schlägt den Wechsel zu einem modularen Ausbildungsmodell vor; Mit einem gemeinsamen Grundmodul und tätigkeitsspezifischen Aufbaumodulen. So könnte nach Bedarf eine zeit- und kostengünstige Weiterbildung für die zusätzlichen Tätigkeitsbereiche erfolgen. Dies ermöglicht den Arbeitgebern einen flexiblen Personaleinsatz und den Arbeitnehmern umfangreiche Möglichkeiten zum Wechseln ihres Einsatzortes und des Tätigkeitsschwerpunkts, wenn die Lebensumstände es erfordern.

- **Zuständigkeiten bündeln**

Derzeit sind verschiedene Bundes- und Landesbehörden für die Luftsicherheit zuständig. Das erschwert und verzögert Abläufe und Koordinationen erheblich. Die Luftsicherheit muss einer einzelnen, ressortübergreifend und bundesweit zuständigen Stelle übertragen werden. In einem ersten Schritt müssen vor allem die Zuständigkeiten für die Personalüberprüfung und -zulassung bundesweit vereinheitlicht werden. Eine entsprechende Novelle des Luftsicherheitsgesetzes ist unerlässlich.

- **Schnellere Zuverlässigkeitsprüfungen**

Für Tätigkeiten im Sicherheitsbereich ist eine Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) notwendig. Diese dauert oft Wochen oder Monate und deren Gültigkeit / Anerkennung wird von den einzelnen Bundesländern und Bundespolizeidirektionen unterschiedlich gehandhabt. Daher muss die ZÜP oftmals sogar in jedem Bundesland erworben werden. Das derzeit den Behörden vorbehaltenen „Gemeinsamen Luftsicherheitsregister“ (§ 7a LuftSiG) muss auch den Luftsicherheitsunternehmen zugänglich gemacht werden, um künftig

Doppelprüfungen zu vermeiden und eine bundesweit flexiblere Einsatzplanung zu ermöglichen.

- **Anerkennung gleichwertiger EU-Qualifikationen**

Gleichwertige Qualifikationen aus anderen EU-Staaten müssen zur kurzfristigen Personalerweiterung ohne eine doppelte Schulung in Deutschland anerkannt werden. Die Bundesregierung sollte sich zugleich auf europäischer Ebene für eine Regelung einsetzen, die mittelfristig einen EU-einheitlichen Qualifikationsrahmen vorsieht.

**B. Kontrolltechnik: Modernisierung beschleunigen**

- **Keine nationalen Doppelprüfungen**

Verfügbare Technologien zur Unterstützung und Beschleunigung der Kontrollprozesse werden in anderen EU-Staaten bereits umfangreich eingesetzt. EU-zugelassene Systeme unterliegen in Deutschland jedoch zusätzlichen Prüfverfahren, was die Innovationszyklen erheblich verlängert. Etwa die Einführung fortschrittlicher CT-Technologie und dafür erforderlicher Software dauert in Deutschland weiterhin zu lange. Kontrolltechnik mit EU-Zertifizierung muss in Deutschland ohne zusätzliche Prüfverfahren zugelassen werden.

- **Innovative Technik fördern**

Neue Technologien wie automatische Bildauswertung, biometrische Verfahren und leistungsstarke CT-Gepäck- sowie Personenscanner können das Personal entlasten, ermöglichen effizientere, schnellere Abläufe und verbessern die Passagiererfahrung. Zur Optimierung der Prozesse müssen die Sicherheitsfirmen frühzeitig eingebunden werden und Zugriff auf Daten erhalten, welche die Planung und Steuerung der Sicherheitskontrollen erleichtern und verbessern.

**C. Organisation an Flughäfen: Prozesse vernetzen und zentral steuern**

- **Zentrale Informationssteuerung**

Die Sicherheitskontrollen sind Teil der komplexen, voneinander abhängigen Flughafenprozesse. Deren Leistungsfähigkeit hängt maßgeblich von der Koordination und Integration in die Gesamtinfrastruktur und -prozesse ab. Problematisch ist, dass relevante Informationen (z. B. Passagierprognosen, Gate-Belegungen, Verspätungen, verfügbare Kontrollspuren) dezentral und nicht gebündelt erfasst werden. Sicherheitsdienstleister erhalten daher nur nach vielen Einzelabstimmungen Zugriff auf diese relevanten Informationen.

Der BDLS schlägt daher vor, an den Flughäfen jeweils eine zentrale Koordinierungsstelle des Flughafenbetreibers einzurichten, wo dieser mit Koordinierungs- und Entscheidungsbefugnissen die Informationssteuerung für die Luftsicherheit operativ bündelt. Das ermöglicht schnellere Reaktionen und weniger Reibungsverluste.

- **Modell „Neue Welt“**

Am Flughafen Frankfurt wurde ein neues Modell eingeführt: Der Flughafenbetreiber übernimmt in Übereinstimmung mit den EU-Vorgaben die Verantwortung für die Passagier- und Gepäckkontrollen. Frühere Auswertungen zeigen, dass dieses Modell eine modernere und bedarfsgerechtere Beschaffung von Kontrolltechnik ermöglicht, Abläufe optimiert und die Effizienz nachhaltig steigert.

Inzwischen haben sich auch die Flughäfen Berlin und Köln-Bonn angeschlossen und der Flughafen Stuttgart wird 2026 folgen. Damit weitere Standorte von diesen positiven Effekten profitieren können, ist eine verstärkte Unterstützung durch den Bund sinnvoll. Insbesondere bei den anfänglichen Investitionen in neue Technologien sowie bei erforderlichen Planungsleistungen kann eine anteilige Beteiligung des Bundes den Ausbau des Modells weiter beschleunigen.

Darüber hinaus bieten kooperative Ansätze zusätzliches Potenzial: So könnten Luftsicherheitsdienstleister und gegebenenfalls Technologiepartner erweiterte Aufgaben über die unmittelbare Kontrolltätigkeit hinaus übernehmen, beispielsweise den Betrieb der eingesetzten Sicherheitstechnik. Dies stärkt Effizienz, Innovationskraft und die nachhaltige Weiterentwicklung der Luftsicherheitsprozesse. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden operativen Komplexität, die alle Stakeholder am Flughafen gleichermaßen betrifft, bieten sich durch die Neue Welt weitere Potenziale. Diese Potenziale gilt es gemeinsam mit den Luftsicherheitsunternehmen als zentralen Partnern zu erschließen.

#### **D. Wirtschaftlichkeit: Entwicklung der Kosten**

- **Prozessoptimierung zur Stabilisierung der Kosten**

Durch klare Strukturen, eine zentralen Informationssteuerung (S. 1, Nr. 3.), weniger Bürokratie bei Qualifizierung, Zulassung und behördlicher Zuständigkeit (S. 1, Nr. 1.) und zügige Zulassung sowie Beschaffung modernster Sicherheitstechnik können die Standortkosten mittelfristig erheblich gesenkt werden.

- **Faire Kostenregelung**

Kostensteigerungen aus neuen Manteltarifverträgen werden derzeit allein von den Luftsicherheitsunternehmen getragen. Diese Mehrkosten müssen in die Preisanpassungsklauseln zwischen Auftraggeber und Auftragnehmenden Luftsicherheitsunternehmen aufgenommen werden. Nur so bleibt die Branche wirtschaftlich stabil.

- **Bürokratielast angehen**

Der zunehmende Bürokratieaufwand belastet die Unternehmen schwer. Ein konsequenter Bürokratieabbau ist unerlässlich, z. B. bei den in der Anlage 1 der LuftSiGebV. Die dortigen Gebühren- oder Auslagetatbestände enthalten unpräzise Angaben wie „nach Zeitaufwand“ oder „\*Preis\* je angefangene Viertelstunde pro Auditor“, mit welchen vorab keine präzise Kostenkalkulation möglich ist.

#### **Fazit und Appell**

Ein leistungsfähiges Luftsicherheitssystem ist elementare Voraussetzung für Mobilität, wirtschaftlichen Erfolg und das Vertrauen der Reisenden. Die Luftsicherheitsunternehmen sind bereit, ihren Beitrag zu leisten. Doch der Reformbedarf erfordert politisches Handeln – entschlossen, koordiniert und strukturell.

Der BDLS fordert:

- Ein **modulares Ausbildungsmodell**, das Luftsicherheitskontrollpersonal optimal auf aktuelle und zukünftige Anforderungen vorbereitet.
- **Bundesweit einheitliche Ausbildung und Zertifizierung**, um Qualität und Professionalität zu sichern.
- **Klare, zentrale Zuständigkeiten einer Behörde**, um Verantwortung und Entscheidungswege zu vereinfachen.
- Beschleunigung von Zulassung und Beschaffung innovativer Sicherheitstechnik
- **Sicherstellung, dass steigende Tarifkosten von den Auftraggebern getragen werden** und nicht allein die Luftsicherheitsunternehmen belasten.
- **Beschleunigte Zulassung und Beschaffung innovativer Sicherheitstechnik.**
- **Weiterentwicklung der Potenziale des Modells „Neue Welt“** unter engem Einbezug der Luftsicherheitsunternehmen.

Dabei steht der BDLS als Branche und Arbeitgeber von über 16.000 Beschäftigten mit seinem Know-how zur Seite.

Bundesverband der Luftsicherheitsunternehmen e.V.

Berlin, 19. Februar 2026