



## **Vorschläge des Bundesverbandes der Luftsicherheitsunternehmen (BDLS) zur Optimierung der Luftsicherheit**

Nach Auswertung der Erfahrungen und Erkenntnisse der letzten Jahren - 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 folgenden Grundthesen 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 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 – 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 Luftsicherheitsgesetz 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.