

Berlin, Juni 2018

Vorschläge für eine zukünftige Organisation der Luftsicherheitskontrollen

- Umsetzung des Koalitionsvertrags –

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD
Stand: 7. Februar 2018, S. 81, Zeilen 3720 bis 3725

3720 Luftsicherheitskontrollen sind eine hoheitliche Aufgabe. Daher soll der Staat mehr
3721 strukturelle Verantwortung und Anteile der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten
3722 für die Sicherheit der Menschen beim Fliegen übernehmen. Wir werden gleichzeitig
3723 die bestehende Organisation und Aufgabenwahrnehmung und -verteilung für die
3724 Luftsicherheit begutachten und konzeptionelle Vorschläge erarbeiten lassen, um die-
3725 se in Deutschland einheitlicher und effizienter zu gestalten.

A.

Ausgangslage

Die sichere und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs ist Voraussetzung für eine gute Mobilitätsanbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Dabei gilt, dass im Luftverkehr die Gewährleistung von Sicherheit oberste Priorität hat. Angesichts der wachsenden terroristischen Bedrohung ist in der Vergangenheit mit zahlreichen i.d.R. international abgestimmten Maßnahmen und der Zusammenarbeit von Behörden und Unternehmen ein hohes Maß an Sicherheit erreicht worden. Die Passagiersicherheitskontrollen sind dabei ein zentraler Prozess an deutschen Flughäfen.

Mit der starken Zunahme des Luftverkehrs und den damit verbundenen Passagierzuwächsen einerseits (+67% seit 2001) sowie den stetig verschärften Sicherheitsauflagen andererseits werden die Luftsicherheitskontrollen in der aktuellen Gestalt aber immer mehr zu einem Nadelöhr bei der Abwicklung des Luftverkehrs. Ohne Änderungen in der Organisation und der Aufgabenwahrnehmung sowie -verteilung und damit einhergehender Qualitäts- und Effizienzverbesserungen bei den Luftsicherheitskontrollen oder ggf. notwendigen Kapazitätserweiterungen wird es an vielen Flughäfen zu erheblichen operativen Problemen kommen. Die Folgen für Fluggäste, Flughäfen und Fluggesellschaften sind Verspätungen und verpasste Flüge, unter denen die Akzeptanz gerade der Luftsicherheitskontrollen beim Passagier und die Attraktivität des Luftverkehrsstandorts Deutschland insgesamt leiden. Auch der zusätzliche räumliche Bedarf für so ertüchtigte Kontrollstellen ist für viele Flughäfen nur schwer oder gar nicht in den Bestandsgebäuden umsetzbar.

Auch die Kosten steigen stetig: Alleine zwischen 2011 und 2017 haben sich die jährlichen Gesamtkosten der Luftsicherheitsgebühren von Bund und Ländern um 320 Mio. Euro oder 76% erhöht.

Für die terroristischen Angreifer sind Fluggesellschaften und Flughäfen Symbole für den Staat und die offene Gesellschaft; zusätzlich sind sie wichtige Infrastrukturen unseres Wirtschaftssystems. Eigentliches Ziel

terroristischer Angriffe sind unser Staat und unser Wirtschaftssystem. Deshalb ist es zutreffend, dass die Bundesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung feststellt, dass Luftsicherheitskontrollen eine hoheitliche Aufgabe zum Schutz unseres Gemeinwesens und unserer Wirtschaft sind, für deren möglichst effiziente und sichere Durchführung die Bundesregierung Anteile der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten für die Sicherheit der Menschen beim Fliegen übernehmen will.

B.

Ziele einer Weiterentwicklung der Luftsicherheitskontrollen

Grundlegendes Ziel zur Umsetzung des Koalitionsvertrages bei der Weiterentwicklung der Luftsicherheitskontrollen ist es, die sichere und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs sicherzustellen. Dabei gilt insbesondere:

- Sicherheit hat im Luftverkehr höchste Priorität.
- Bei Organisation und Durchführung der Kontrollen ist darauf zu achten, dass die Priorität der Sicherheit einhergeht mit wirtschaftlicher und betrieblicher Effizienz.
- Die Weiterentwicklung des Systems Luftsicherheit muss die operative Funktionsfähigkeit der Kontrollen und das Wachstum im Luftverkehr innerhalb der bestehenden Infrastruktur an den Flughäfen ermöglichen und Verbesserungen vor allem bei der eingesetzten Technik, den Kontrollabläufen und beim Personaleinsatz schnell, verlässlich und wirkungsvoll realisieren können
- Für Luftsicherheitskontrollen mit hohem Standard sind eine verlässliche Führung, eine erforderliche, nachhaltige Qualifikation sowie gute Motivation der in der Luftsicherheit beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unverzichtbar.
- Im System der Luftsicherheitskontrollen ist ein hohes Maß an Nutzerfreundlichkeit für die Passagiere und eine zügige, effiziente Abwicklung der Kontrollen zu gewährleisten.
- Bei der Weiterentwicklung des Systems der Luftsicherheitskontrollen übernimmt der Bund einen relevanten Anteil der Kosten und finanziert ihn aus dem Bundeshaushalt.

C.

Vorschläge für eine Weiterentwicklung der Luftsicherheitskontrollen

Wir sehen erhebliches Potenzial dafür, dass bei einer Weiterentwicklung des Systems der Luftsicherheitskontrollen und bei Wahrung des hohen Sicherheitsniveaus die Effizienz von Personal- und Technikeinsatz gesteigert sowie Kunden- und Mitarbeiterfreundlichkeit erhöht werden können. Dies wurde u.a. in den gemeinsam vom BMI und dem BDL getragenen Pilotprojekten und weiteren Vorhaben gezeigt.

Zudem lohnt ein Blick in das europäische Ausland. Europäische Staaten wie die Niederlande, Großbritannien oder Belgien sind in der Lage, Luftsicherheitskontrollen auf einem hohen Sicherheitsniveau in effizienter Art und Weise zu organisieren und das mit einem hohen Passagierkomfort zu verknüpfen. Deutschland ist im internationalen Vergleich ins Hintertreffen geraten – das gilt es dringend zu korrigieren.

Zur Realisierung dieser Potenziale bedarf es struktureller Veränderungen, eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses bei Innovationen und Prozessoptimierung sowie einer konsequenten Nutzung von technologischem Fortschritt.

Die deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften sind bereit, mehr Verantwortung für die Durchführung der Luftsicherheitskontrollen zu übernehmen.

1.

Organisationsverantwortung und Steuerung vor Ort

Die Erfahrungen in den BMI/BDL-Pilotprojekten und die Organisation der Luftsicherheitskontrollen in anderen europäischen Staaten, wie beispielsweise in den Niederlanden (am Flughafen Amsterdam) zeigen, dass vor allem in der Ausgestaltung der Organisation und Steuerungsverantwortung ein wesentlicher Erfolgsfaktor für effektive und zugleich effiziente Luftsicherheitskontrollen liegt.

Es ist dabei weniger die Frage „Staat oder Privat“, sondern vielmehr die Frage, welche Frei- und Gestaltungsspielräume den organisatorisch Verantwortlichen eingeräumt werden und wie konkret der für Organisation und Steuerung Verantwortliche sich am einzelnen Standort tatsächlich um die Effizienz der Kontrollstelle und die Führung und Motivation der Beschäftigten kümmert und direkten Einfluss nehmen kann. Hier bestehen im aktuellen System der Luftsicherheitskontrollen viele Restriktionen, die Innovationen und effizientere Prozesse verhindern. Weiter wissen wir beispielsweise aus der bayerischen Wahrnehmung der Luftsicherheitskontrollen, die dort im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung von Landesbehörden organisiert werden, dass es in erster Linie nicht darauf ankommt, ob die Luftsicherheitskontrollen von einem Land durch Landesgesellschaften oder durch ein Unternehmen durchgeführt werden und damit nicht darauf ankommt in welcher Rechtsform die Luftsicherheitsaufgaben erledigt werden. Vielmehr ist entscheidend, in welcher Qualität diese Aufgaben erfüllt werden.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir vor, dass die Durchführung, Organisation und Steuerung der Luftsicherheitskontrollen von qualifizierten Institutionen vor Ort übernommen werden. Dabei sollten, je nach Standort, grundsätzlich folgende Optionen ermöglicht werden:

- a. an Standorten, wo die Übernahme der Durchführungsverantwortung gewollt und möglich ist, übernehmen Flughafenbetreiber unter Beteiligung der Fluggesellschaften die Aufgaben vor Ort, oder
- b. Landesbehörden oder -gesellschaften, übernehmen die Aufgaben unter Beteiligung von Flughäfen und Fluggesellschaften, oder
- c. die Aufgaben werden, wo eine Übertragung nicht gewollt oder möglich ist, weiterhin vom Bund in einer engeren Zusammenarbeit mit Flughäfen und Fluggesellschaften vor Ort wahrgenommen

Um eine Übertragung der Organisation der Luftsicherheit zu ermöglichen und Verlagerung von Zuständigkeiten auf eine solide und verlässliche Basis zu stellen sollten dezentrale Lösungen, auch „bundeslandspezifische“, ermöglicht werden. Damit wird der regionalen Vielfalt der Bundesrepublik und den vielfältigen Geschäftsmodellen der deutschen Verkehrsflughäfen ausreichend Rechnung getragen. Falls erforderlich sind dafür präzisierende gesetzliche Regelungen zu treffen.

- Wichtig ist es - im Rahmen der behördlichen Anordnungslage -, dem jeweiligen Flughafenbetreiber in Zusammenarbeit mit den örtlichen Fluggesellschaften Möglichkeiten für Gestaltung und Umsetzung von Prozessen und Infrastruktur zu geben.
- Flughafenbetreiber können die Passagier- und Gepäckkontrollen des derzeitigen § 5 LuftSiG übernehmen. Diese Aufgaben können standortspezifisch im Einzelnen umfassen:
 - die Ausgestaltung/Konfiguration von Kontrollstellen (einschl. Flächendimensionierung und Design sowie die Prozessgestaltung),
 - Entscheidungen über Investitionen in Kontrolltechnik,
 - Beschaffung von Kontrolltechnik,
 - Festlegung der Ausschreibung für Dienstleister (mit allen Ausschreibungsmodalitäten wie bspw. Umfang der Kontrollstellen, Vertragsdauer, Vergütungssystematik, Service-Level-Agreements, etc.),
 - Angebotssichtung und Auswahl des Dienstleisters (einschl. Vertragsabschluss),
 - Festlegung der grundsätzlichen Steuerungsmodalitäten (wie bspw. Wartezeiten und andere KPI, der zur Steuerung notwendigen Datensätze und -übermittlung sowie der Personaleinsatzkonzepte),
 - Ressourcen- und Personaleinsatzplanung des Dienstleisters,
 - Festlegung, Durchführung eines Qualitätsreportings und Monitoring des Dienstleisters (KPI-, SLA-Einhaltung, Produktivitätsmessung),
 - Definition von Sanktionen zur Vertragserfüllung durch Dienstleister (einschließlich der Möglichkeit einer vorzeitigen Kündigung, bspw. bei mangelnder Qualität bzw. Vertragserfüllung),
 - Festlegung der operativen Steuerungskriterien (wie bspw. Öffnung und Schließung),
 - Festlegung der Entgelte/Gebühren, Abrechnungsmodus etc..
- Für die Umsetzung vereinbarter Beteiligten- und Informationsrechte zu o.g. Punkten etablieren Flughafen und Fluggesellschaften an jedem Flughafen ein „Beteiligungs- und Informationsgremium Sicherheitskontrolle“. Die Beteiligung der Fluggesellschaften kann alternativ auch im Rahmen gemeinsamer Gesellschaften von Flughafen und Fluggesellschaften stattfinden.
- Bei einer Übernahme der Kontrollen durch Unternehmen vor Ort sollte in jedem Fall eine Angleichung der Voraussetzungen und Zuständigkeiten zwischen dem § 5 und dem § 8 LuftSiG erfolgen; die Re-Finanzierung kann dann durch Gebühren oder Entgelte unter Berücksichtigung der anteiligen staatlichen Kostenübernahme erfolgen. Dazu sind ggf. gesetzliche Anpassungen notwendig (bspw. im Rahmen der Ausbildung).
- Die Konfiguration der Kontrollstelle kann auch die Beschaffung der Kontrolltechnik (inkl. Peripherie) und die Ausgestaltung des Kontrollprozesses beinhalten. Der Flughafenbetreiber beschafft nach der

sog. BMI-Liste oder beantragt ECAC-zertifizierte Technik nutzen zu dürfen. Zertifizierung und Abnahme der reinen Kontrolltechnik obliegt weiter der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei. Die Errichtung und Nutzung der sog. Peripherie der Kontrollstelle ist nicht Teil des Zertifizierungs- bzw. Abnahmeprozesses. Wesentliche Grundlage für die in Deutschland eingesetzte Kontrolltechnik sollten die in Europa zertifizierten Geräte (sog. ECAC-Liste) darstellen. Insgesamt muss Innovation durch einen „Wettbewerb der Technikanbieter“ gefördert werden.

- Die Übertragung von Organisations- und Steuerungsverantwortung an die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft schafft erhebliche Freiräume bei der Bundespolizei für die Kernaufgaben der Polizeibediensteten. Die Organisation der Kontrollstellen inkl. Beschaffung der Technik und Dienstleistung, die Ausstattung der Kontrollstellen und Steuerung des Personaleinsatzes wird im bestehenden System der Luftsicherheitskontrollen von der Bundespolizei mit einem erheblichen Personaleinsatz wahrgenommen. Die Folge: Wichtiges Personal der Bundespolizei wird in (überwiegend betriebswirtschaftlichen und prozessgestaltenden) Aufgaben gebunden und steht für polizeiliche Aufgaben nicht zur Verfügung.
- Bei einer Weiterentwicklung des Systems der Luftsicherheitskontrollen und der Übernahmen der vorstehend genannten Aufgaben durch die Unternehmen vor Ort werden diese Personalressourcen der Bundespolizei freigesetzt und stehen für andere Aufgaben zur Verfügung.
- Wenn Landesbehörden oder -gesellschaften die Aufgaben beibehalten oder übernehmen bzw. die Aufgaben weiterhin vom Bund getragen werden, wenn eine Übertragung nicht gewollt ist, wird diese Aufgabe in engerer Zusammenarbeit und unter verbindlicher Beteiligung von Flughäfen und Fluggesellschaften vor Ort wahrgenommen.
Solche Modelle stützen sich auf bestehende und bewährte Modelle von Zuständigkeiten und Aufgabenteilung in Landeszuständigkeit.
Für die Erreichung der Vorschläge für eine Weiterentwicklung der Luftsicherheitskontrollen besteht jedoch auch hier Optimierungsbedarf. Analog der Vorschläge zur Verantwortungsübernahme bedarf es auch hier bei der einzusetzenden Kontrolltechnik der Förderung des „Wettbewerbs der Technikanbieter“ sowie flexibleren Rahmenbedingungen in den Ausschreibungsmodalitäten und Vertragsbeziehungen mit Dienstleistern.
Die Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften sind hier ebenso bereit, ihre Expertise zu Prozessen und Passagiersteuerung in die strukturierte Zusammenarbeit mit der zuständigen Landesbehörde bzw. Bundespolizei einzubringen.

Grundlegend bei allen Optionen ist, dass unabhängig von dem gewählten Modell der Zuständigkeit die Harmonisierung der Qualifikationen von Luftsicherheitskontrollkräften (§§ 8 und 9 LuftSiG) und Luftsicherheitsassistenten (§ 5 LuftSiG) erfolgt. Die Harmonisierung ermöglicht nicht nur einen flexiblen Personaleinsatz und damit deutliche Effizienzgewinne, viel mehr leistet sie auch einen Beitrag für eine geregelte Beschäftigung über den ganzen Tag hinweg. Darüber hinaus werden durch diesen Schritt für die Beschäftigten mehr Einsatzfelder (und mehr Abwechslung) sowie mehr Perspektiven zur persönlichen Weiterentwicklung geschaffen. Die Vereinheitlichung von Passagierkontrollen (§ 5 LuftSiG), Personal-/Warenkontrollen (§ 8 LuftSiG) und Eigensicherung überlassener Bereiche (§ 9 LuftSiG) muss verstärkt werden. Dazu sind ggf. gesetzliche Anpassungen z.B. im Rahmen der Ausbildung notwendig.

Die Pflicht, dass die Sicherheitsunternehmen ihre Dienstleistungen für eine hoheitliche Aufgabe zzgl. Umsatzsteuer in Rechnung stellen müssen, muss abgeschafft werden. Das ist konsistent mit der bereits geltenden Umsatzsteuerbefreiung für betriebsnotwendige Leistungen für die Luftfahrt.

Luftsicherheit ist eine gemeinsame Aufgabe von Sicherheitsbehörden und Luftverkehrswirtschaft. In allen Optionen verbleibt die Fachaufsicht bei den zuständigen Luftsicherheitsbehörden. Staat und private Unternehmen teilen sich die Aufgaben der Luftsicherheit in einer neuen Form der Zusammenarbeit, die auf staatlicher Seite erhebliche Vorteile mit sich bringt.

2.

Mitarbeiterführung und Qualitätssicherung

Ein ganz wesentlicher Faktor bei der Verbesserung der Qualität der Luftsicherheitskontrollen liegt in der Qualifikation und dem Einsatzwillen der Beschäftigten. In den BMI/BDL-Pilotprojekten zeigte sich, dass die Einbeziehung der Mitarbeiter an der Kontrollstelle ein Schlüssel für Effizienz und Sicherheit ist. Entscheidend ist dabei nicht etwa die mehrfach geäußerte Vorstellung, man müsse vor allem die Mitarbeiter beim Staat und auf Basis des TVöD beschäftigen. Entscheidend ist vielmehr, dass die Potenziale in den Bereichen Rekrutierung, in der bestmöglichen Aus- und Fortbildung des Personals und im Engagement der eingesetzten Mitarbeiter gehoben werden können. Bereits bei der Rekrutierung ist deswegen nicht nur auf einwandfreie Führungszeugnisse und eine abgeschlossene Berufsausbildung Wert zu legen, sondern es geht auch darum, dass Engagement und Einsatzwille frühzeitig sichergestellt werden. Dies erfordert zudem, dass die Beschäftigten dauerhaft wertgeschätzt arbeiten können. Dazu gehört auch die tarifvertragliche Absicherung der Beschäftigungsverhältnisse.

Im Einzelnen sehen wir hierzu bei Übernahme der Verantwortung – Durchführung, Organisation und Steuerung – für die Luftsicherheitskontrollen durch die Unternehmen vor Ort folgende Vorteile bei Mitarbeiterführung und Qualitätssicherung:

- Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften verfügen über erhebliche Erfahrungen in mitarbeiterbezogener Qualitätssicherung und -management, Mitarbeitermotivation sowie über klare Führungserfahrungen von Dienstleistern. Gerade Mitarbeitermotivation, Qualitätssicherung und -management sind Kernqualitäten von besonders service- und kundenorientierten Unternehmen: Flugpassagiere sind unsere Kunden, ohne sichere und zufriedene Kunden kann Luftverkehr nicht funktionieren.
- Flughafenbetreiber haben mit der jahrzehntelangen Durchführung der Personal- und Warenkontrollen (PWK) hinreichend unter Beweis gestellt, dass sie geeignete Instrumente zur Sicherstellung hoher Motivation und Qualifikation zur Anwendung bringen und, dass sie ihre Dienstleister führen können. Gleiches gilt für die Fluggesellschaften im Bereich der Eigensicherung der überlassenen Bereiche. Zudem zeigen nationale und europäische Audits ein hohes Maß an verlässlicher Sicherheit bei der Erfüllung der Eigensicherungspflichten nach §§ 8 und 9 LuftSiG.
- Qualitätssicherung, Mitarbeiterführung und Mitarbeitermotivation sind auch deswegen bei den Flughafenbetreibern und Fluggesellschaften vor Ort gut aufgehoben, weil die Luftverkehrswirtschaft ein besonders hohes Interesse an der Qualität der Luftsicherheitskontrollen hat. Insbesondere auch durch eine strukturierte Beteiligung der Dienstleister wird dieses Qualitätsinteresse gestärkt.

- Zur Steuerung von Qualitätsniveaus sollen Service Level Agreements bzw. Bonus-Malus-Regelungen abgeschlossen werden. Sie müssen Bestandteil des ggf. mit dem Dienstleister zu schließenden Vertrags werden. Denn auch fehlende Anreizsetzung und fehlende wirksame Sanktionen sind ebenfalls dazu geeignet, sich u.a. negativ auf die Motivation der Mitarbeiter, Kundenfreundlichkeit, Prozess-treue, Effizienz, Wartezeiten und Kostenstabilität auszuwirken. Im BMI/BDL-Pilotprojekt wurde gezeigt, dass eine Anreizsteuerung gerade für den Dienstleister und dessen Mitarbeiter positiv wirkt.
- Nochmals: Die Harmonisierung der Qualifikationen von Luftsicherheitskontrollkräften (§§ 8 und 9 LuftSiG) und Luftsicherheitsassistenten (§ 5 LuftSiG) ist elementar. Die Harmonisierung ermöglicht nicht nur einen flexiblen Personaleinsatz, sondern leistet auch einen Beitrag für eine Beschäftigung über den ganzen Tag hinweg.

Aus- und Fortbildung der Luftsicherheitsassistenten sollten unter Aufsicht der Behörden in der Hand der vor Ort verantwortlichen Institutionen (u.a. Flughafenbetreiber oder Landesgesellschaft) liegen; dabei können diese sich ggf. eines Dienstleiters bedienen. Nach der Ausbildung muss weiterhin eine Beleihungsprüfung bei der Bundespolizei bzw. der Luftsicherheitsbehörde durchgeführt werden, die die Luftsicherheitsassistenten zur Ausübung der hoheitlichen Aufgaben berechtigt. Alternativ sollte geprüft werden, inwieweit Auswahl, Ausbildung und Weiterbildung unter staatlicher Kontrolle organisiert werden kann, um einen einheitlich hohe Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiter zu gewährleisten.

3.

Hoheitliche Aufgabe und staatliche Aufsicht

Luftsicherheitskontrollen bleiben eine hoheitliche Aufgabe.

Der Staat übt seine Verantwortung

- durch die Bewertung der Gefährdungslage und die Anordnung, wie ihr zu begegnen ist,
- durch Genehmigung des Einsatzes von Kontrolltechnik,
- die Prüfung und Beleihung der Luftsicherheitsassistenten,
- durch Fach- und Rechtsaufsicht sowie regelmäßige Audits und
- durch den Schutz der Kontrollstelle mit bewaffneten Kräften

aus.

Wir bekräftigen, dass bei der Weiterentwicklung der Luftsicherheitskontrollen, diese eine hoheitliche Aufgabe im Sinne der gesamtgesellschaftlichen Verantwortung für Terrorismusbekämpfung und Gefahrenabwehr bleiben muss. Wir sehen die Haftung und anteilige Übernahme von Kosten für die Luftsicherheitskontrollen als Ausdruck dieser hoheitlichen Aufgabe und als wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland:

- Die Haftung bei einer Realisierung von Organisation und Steuerung bei Übernahme der Verantwortung – Durchführung, Organisation und Steuerung – für die Luftsicherheitskontrollen durch den Flughafenbetreiber unter verbindlicher Beteiligung der Fluggesellschaften muss – wie bspw. in Österreich oder den Niederlanden – auf eine versicherbare Summe beschränkt werden. Darüberhinausgehend haftet weiterhin die öffentliche Hand (Staats-/Amtshaftung).

- Mit einer Teilübernahme von Kosten vollzieht der Bund eine Finanzierungsverantwortung, die in relevanten Nachbarländern und auch in den USA bereits seit Jahren so praktiziert wird. Dabei muss unabhängig vom gewählten Organisationsmodell an allen Standorten die Regelung zu einer (Teil-)Übernahme der Luftsicherheitskosten gleich erfolgen. D.h. unabhängig von der gewählten Organisationsform sind entsprechende Kosten an allen Standorten vom Bund zu übernehmen.
- Eine Möglichkeit zur Umsetzung der Kostenübernahme ist, dass der Bund die anfallenden Personalkosten an den Luftsicherheitskosten für Kontrollen nach § 5 LuftSiG an allen Flughäfen in Deutschland in Gänze übernimmt.
- Im Rahmen der Zuständigkeiten der Aufsichtsbehörden müssen regional bewährte Modelle in Kraft bleiben können. Hier müssen dezentrale/„bundeslandspezifische“ Lösungen ermöglicht werden.

Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Sebastian Dreyer, Leiter Security und Europa

Haus der Luftfahrt

Friedrichstraße 79

10117 Berlin

E-Mail: sebastian.dreyer@bdl.aero

Telefon: 030 / 520 077 120

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

