



**Gewerkschaft  
der Polizei**  
Bundespolizei

# Luftsicherheit aus einer Hand

Argumentationspapier der Gewerkschaft  
der Polizei – Bezirk Bundespolizei für eine  
Bündelung aller Luftsicherheitsaufgaben



# VORBEMERKUNGEN

von Jörg Radek, Vorsitzender der Gewerkschaft der Polizei für die Bundespolizei, zur derzeitigen Luftsicherheitsstruktur an deutschen Flughäfen.

Der Luftverkehr verzeichnet ein stetiges Wachstum. In den vergangenen Jahren stieg die Anzahl der Passagiere an deutschen Flughäfen auf jährlich rund 240 Millionen. Bis 2030 rechnet der Flughafenverband ADV mit gut 300 Millionen Passagieren. Nicht nur aufgrund dieser steigenden Passagierzahlen hat die Bedeutung der durch die Bundespolizei gewährleisteten Luftsicherheit allein an den 13 deutschen Großflughäfen in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Längst geht es nicht mehr nur um normale Reisendenabfertigung, sondern um Gefahrenabwehr. Die Gewährleistung der Luftsicherheitsaufgaben ist aus vielfältigen Gründen ein Kosten- und Wirtschaftsfaktor und eng verzahnt mit den Interessen der Flughafenbetreiber und der Luftfahrtunternehmen.

Gegenwärtig ist die Organisation der Luftsicherheit in den Aufgabenfeldern

- Passagier- und Gepäckkontrollen
- Frachtkontrollen
- Schutz des Flugplatzgeländes
- Personal- und Warenkontrollen
- Beschaffung von Kontrolltechnik
- Sicherheits- und Zuverlässigkeitsüberprüfungen

von großer Diversifikation geprägt.



Die Vielzahl von öffentlichen und nicht-öffentlichen Beteiligten erzeugt einen hohen Koordinierungsaufwand und erhebliche Regiekosten.

## Kompetenzprobleme

Seit Jahren kritisiert der Bezirk Bundespolizei der Gewerkschaft der Polizei (GdP) diese Luftsicherheitsstrukturen auf den deutschen Flughäfen. Die Zuständigkeiten werden derzeit von einer ganzen Reihe von verschiedenen Behörden auf unterschiedlichen Verantwortungsebenen wahrgenommen. Das führt zwangsläufig zu Kompetenzproblemen, hemmt schnelles Eingreifen und verschleiert die Verantwortung.

Durch die Privatisierung der hoheitlichen Aufgabe der Luftsicherheitskontrollen im Jahr 1993 hat sich zudem ein unangemessener Wettbewerbsdruck auf diese Sicherheitsaufgabe entwickelt.

Während die Aufgabe – gerade auch seit dem 11. September 2001 und dem Terroranschlag auf die Vereinigten



Staaten von Amerika – noch einmal ganz deutlich an Sicherheitsrelevanz gewonnen hat, haben sich die Rahmenbedingungen der dort eingesetzten Kolleginnen und Kollegen gleichzeitig verschlechtert.

### Ganzheitliche Kontrollen

Ein Höchstmaß an Sicherheit im Luftverkehr kann nur durch den Einsatz von gut ausgebildeten, erfahrenen und hoch

des Personals. Und: Die Arbeitsteilung ist umständlich. Stellen die Angestellten der privaten Unternehmen Gesetzesverstöße fest, müssen sie das zunächst den Beamtinnen und Beamten der Bundespolizei anzeigen, bevor diese eingreifen dürfen.

Dazu kommt die beträchtliche Anzahl von Polizeibeamtinnen und -beamten, die zu Bestreifungsaufgaben im nicht-öffentlichen Bereich der Flughä-



motivierten Kontrollkräften erzielt werden. Diese Kräfte müssen in der Lage sein, ganzheitliche Kontrollen, die auch den Passagier selbst im Auge haben, durchzuführen. Die Verschlechterung der sozialen Rahmenbedingungen und die massive Zunahme der Arbeitsverdichtung für die im Luftsicherheitsbereich eingesetzten Kräfte privater Unternehmen führt zu hoher Frustration und damit auch zu häufiger Fluktuation. Außerdem hat die Bundespolizei keinen direkten Einfluss auf die Auswahl

fen, zur Sicherung des Flugplatzgeländes und für verwaltende Koordinationsaufgaben eingesetzt werden. Dies ist ein wachsend kostenintensiver Faktor und derzeit nur durch Abordnungen aus anderen Bundespolizeidienststellen unter Inkaufnahme dortiger Defizite zu leisten.

### Kapazitäten freisetzen

Die Bundespolizei hat ein starkes Interesse daran, diese Beamtinnen und Beamten aus den Luftsicherheitsauf-

# VORBEMERKUNGEN



gaben freizusetzen und ihre Kapazitäten für andere Aufgaben zu nutzen, soweit diese Aufgaben nicht unabweisbar ausschließlich von Polizeibeamtinnen und -beamten wahrzunehmen sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bestreifung der Sicherheitsbereiche des Flughafens und die Sicherung gefährdeter Flugzeuge durch bewaffnete Standposten durch die Luftsicherheitsbehörde keinesfalls nur Polizeibeamtinnen und -beamten vorbehalten ist. Vielmehr lässt das Gesetz bewaffnete Bestreifungs- und Sicherungsaufgaben ausdrücklich auch durch Bundesvollzugsangestellte zu.

Auch die vom damaligen Bundesinnenminister Thomas de Maizière nach dem Germanwings-Absturz im Jahr 2015 aufgeworfene Frage der mangelhaften Identitätsfeststellungen bei Bordkarteninhabern ist im Rahmen der bestehenden Ermächtigungen des § 5 LuftSiG lösbar, ohne dafür Polizeibeamtinnen und -beamte einsetzen zu müssen.

Wir als GdP verweisen auf die guten Erfahrungen zum Beispiel im Freistaat Bayern mit dem dortigen Luftamt, dass Luftsicherheitsaufgaben gut organisiert und wirtschaftlich in einer (staatlichen) Hand gebündelt und geführt werden können.

## Kosten- und Wirtschaftsfaktor

Die Gewährleistung der Luftsicherheitsaufgaben ist auch aus vielfältigen Gründen ein Kosten- und Wirtschaftsfaktor und eng verzahnt mit den Interessen der Flughafenbetreiber und der Luftfahrtunternehmen. Es kann daher sinnvoll und zielführend sein, die in der Hand des Bundes gebündelten Kompetenzen und Aufgaben in eigener wirtschaftlicher Betriebsform zu organisieren.

A handwritten signature in blue ink that reads 'Jörg Radek'. The signature is stylized and fluid.

Jörg Radek, Vorsitzender GdP-Bezirk Bundespolizei



# PROBLEMLAGEN

**Die gegenwärtige Organisation der Aufgaben der Luftsicherheit durch den Bund führt zu einer Reihe von Problemlagen, die durch eine organisatorische Neuausrichtung gelöst werden können:**

- 1.** Hohe Bindung von Polizeivollzugs-beamtinnen und -beamten in der Luftsicherheit für Aufgaben, die auch von Nicht-Polizeibeamten ausgeführt werden können (Zugangskontrollen, Vorfeldstreifen, Ausschreibungsverfahren von Leistungen, Zertifizierungen, Beschaffung von Gerät für Dienstleister, Fortbildungsleistungen für Dritte, Anforderungsverfahren für Stundenkontingente von Dritten, Koordination Personalanforderungen für Passagierkontrollstellen)
- 2.** Hohe Personalnebenkosten und hohe Unzufriedenheit durch dauerhafte Abordnungen von Polizeibeamten aus anderen Dienststellen aus dem gesamten Bundesgebiet an die Flughäfen
- 3.** Hohe Fluktuation bei privaten Sicherheitsdiensten in der Flugpassagierkontrolle, permanenter Personalmangel mit Einfluss auf die Passagierabfertigung
- 4.** Nicht abschließend geklärte Zuständigkeiten bei der Frachtkontrolle zwischen Zoll und Bundespolizei mit erheblichen Kontrolllücken
- 5.** Einsatz von nicht ausreichend sicherheitsüberprüftem Personal durch private Sicherheitsdienste
- 6.** Einsatz von nicht ausgebildetem / nicht nach § 5 LuftSiG zertifiziertem Personal in Kontrollstellen der Luftsicherheit durch private Sicherheitsdienste
- 7.** Fehlender eigenständiger Ausbildungsberuf als Luftsicherheitsassistent mit entsprechender Berufskontinuität
- 8.** Schnittstellenproblematik von staatlichem, unmittelbar weisungsempfänglichem und Fremdpersonal
- 9.** Hoher permanenter Fortbildungsbedarf für Gewährleistungen der Rezertifizierungen unter den Bedingungen bisheriger hoher Fluktuation
- 10.** Hoher Koordinationsaufwand bei Ausschreibungsverfahren zur Leistungsvergabe, Beschaffungsverfahren für Luftsicherheitstechnik mit entsprechenden Personal- und Regiekosten
- 11.** Mangelhafte Identitätsfeststellungen bei Bordkarteninhabern beim Betreten nicht-öffentlicher Bereiche oder des Flugzeuges

# LÖSUNGSANSATZ

## Bündelung aller Luftsicherheitsaufgaben

Der Bezirk Bundespolizei der Gewerkschaft der Polizei (GdP) wirbt bereits seit Jahren für eine Neuordnung der Organisation der Luftsicherheitsaufgaben. Diese sollen laut GdP-Vorschlag in einer Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) gebündelt werden, die wiederum in der Hand des Bundes liegt. Diese AöR würde vollumfänglich in eigener Zuständigkeit die Personalverantwortung und Arbeitgeberschaft für ausschließlich nur noch mit den Aufgaben zu betrauende Luftsicherheitsassistenten

ten des Bundes einschließlich Sicherheitsüberprüfungen, Schulungen und Qualifizierungen übernehmen. Die Luftsicherheitsassistenten des Bundes können aufgrund des Berufsbildes und des Qualifizierungsniveaus in den der AöR obliegenden verschiedenen Tätigkeitsfeldern schwerpunktgerecht und flexibel eingesetzt werden. Dabei ist auch eine Übernahme von bisher bei privaten Dienstleistern Beschäftigten in das Beschäftigungsverhältnis als Luftsicherheitsassistenten des Bundes möglich.

### In der AöR würden die folgenden Aufgaben gebündelt:

- Passagier- und Gepäckkontrolle mit grundsätzlich nur noch bundeseigenem Personal
- Überprüfung der Identität der Bordkarteninhaber und Prüfung der Passagierlisten
- Alle Prozesse der Frachtkontrolle im vollständigen Umfang für alle Verkehrsflughäfen mit grundsätzlich nur noch bundeseigenem Personal
- Wach- und Streifendienst (auch unter Waffen) im nicht-öffentlichen Bereich der Flughäfen, am und auf dem Vorfeld – sofern nicht als Aufgabe an die Betreiber abzugeben – mit grundsätzlich nur noch bundeseigenem Personal unter gleichzeitiger Herauslösung bisher gebundener Vollzugsbeamter
- Alle Prozesse der bedarfsgerechten Personalsteuerung und Koordination des Luftsicherheits-Personaleinsatzes an den Flughäfen und Abstimmung mit den Flughafenbetreibern
- Einheitliche Fortbildung und (Berufs-) Ausbildung der Luftsicherheitsassistenten
- Ausübung der vollständigen personal- und sicherheitsrechtlichen Verantwortung für alle in der Luftsicherheit Beschäftigten
- Alle Prozesse der Entwicklung, Anforderungsbeschreibung, Beschaffung von Luftsicherheits- und Kontrolltechnik
- Alle Prozesse im Zusammenhang mit der Bemessung, Beitreibung und Verwertung von Gebühren nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftkostV)



## Die Vorteile auf einen Blick:

1. Ein zentraler Ansprechpartner schafft klare, nachvollziehbare Strukturen in allen Bereichen von der Personen- und Gepäckkontrolle bis zur Luftfracht.
2. Die vorgeschlagene Neuordnung der Luftsicherheitsaufgaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes könnte innerhalb relativ kurzer Zeit in erheblichem Maße Personal für andere Bundespolizeiaufgaben freisetzen.
3. Durch die Organisationsform der Anstalt des öffentlichen Rechts ist eine kostengünstige und betriebswirtschaftlich sinnvolle Organisationsform möglich.
4. Die Luftsicherheit ist gebührenfinanziert. Da die AöR nicht gewinnorientiert, sondern kostendeckend arbeiten würde, spielen wirtschaftliche Faktoren eine untergeordnete Rolle.
5. Entlastung des BMI durch Übertragung auf die Bundesanstalt für Luftsicherheit.
6. Durch die Bündelung von personellen Kompetenzen und materiellen Ressourcen in einer Hand sind einheitliche Standards gewährleistet. Außerdem ist eine schnelle und flexible Reaktion auf Veränderungen der Sicherheitslage und eine kontinuierliche Personalauslastung sowohl zu stark als auch zu schwach ausgelasteten Zeiten möglich.
7. Der Bund gewährleistet eine lückenlose Sicherheitsüberprüfung aller in dem Aufgabenfeld eingesetzten Kräfte.
8. Die bisherige hohe Personalfuktuation und die damit einhergehenden Zusatzkosten für Neuschulungen und Sicherheitsrisiken werden minimiert.



# Gewerkschaft der Polizei

---

Bundespolizei

## Herausgeber:

Gewerkschaft der Polizei · Bezirk Bundespolizei  
Forststraße 3a · 40721 Hilden · Tel.: 0211 71040  
[www.gdp-bundespolizei.de](http://www.gdp-bundespolizei.de)

---

Druck: WIRMachenDRUCK GmbH, 71522 Backnang

Stand: Januar 2019

Bildrechte: Titelfoto (Seite 1): © pixabay / JESHOOOTS-com · Foto Seite 2: GdP ·  
Fotos Seite 3: © pixabay / MichaelGaida (links) und GdP / Volker Stephan (rechts) ·  
Foto Seite 4: © pixabay / Free-Photos · Foto Seite 5: © pixabay / skeeze ·  
Foto Seite 7: © pixabay / tookapic · Foto Seite 8: GdP / Volker Stephan

