



Luftsicherheitstage von Bundespolizei und BDSW – Das Expertenforum in Deutschland!

Von Waldemar Marks

VOM 8. AUF DEN 9. FEBRUAR 2012 fanden die vierten Luftsicherheitstage des Fachausschusses Aviation im Bundesverband der Sicherheitswirtschaft in Potsdam statt. Das diesjährige Thema lautete: „Künftige Anforderungen an die Sicherheit von Passagieren und Luftfracht.“ Dazu konnten hochrangige Referenten aus Politik, Behörden, Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft gewonnen werden. Dass wir mit dem Veranstaltungsformat ins Schwarze getroffen haben, zeigt nicht nur die Tatsache, dass wir seit drei Jahren die Luftsicherheitstage in einer partnerschaftlichen Kooperation mit der Bundespolizei durchführen. Vielmehr ist die kontinuierlich wachsende Zahl fachkompetenter Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus dem In- und Ausland für uns der Qualitätsindikator. – Während die ersten Luftsicherheitstage 2009 über 80 Teilnehmer nach Berlin lockte, verzeichneten wir in diesem Jahr knapp 250 Experten aus dem Bereich der Luftsicherheit.

Doch nicht nur die Teilnehmerzahl der Luftsicherheitstage stieg über die Jahre. Auch Passagiere und Luftfracht haben zugenommen. Darf man den Zahlen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (ADV) glauben, dann wurden 2011 über 198 Millionen Ein- und Aussteiger an deutschen Verkehrsflughäfen registriert. Das ist gegenüber 2010 eine kumulierte Steigerung von 5,0 Prozent. Im Bereich der Luftfracht kam es mit 4,4 Millionen Tonnen in 2011 gegenüber 2010 um einen Anstieg von 4,8 Prozent. Die Zahl gewerblicher Flugbewegungen lag mit 2,1 Millionen Starts und Landungen um 2,7 Prozent über dem Vorjahreswert. Dass Luftfracht nicht nur für die deutsche Exportwirtschaft, sondern seit den misslungenen Anschlagversuchen in 2011 mit präparierten

Druckerpatronen auch für die Bundespolizei von Bedeutung ist, unterstrich Matthias Seeger, Präsident der Bundespolizei in seiner Begrüßung. Diese Versuche haben die Ausweitung bundespolizeilicher Kompetenzen in den Luftfrachtbereich zur Folge gehabt.

Dass wir gemeinsam mit der Bundespolizei mit der Veranstaltung ins Schwarze oder auch Bulls Eye getroffen haben, bezieht sich nicht nur auf die inhaltliche Ebene. Vielmehr sind die „Kommunikationspausen“ bedeutend für einen vertrauensbildenden Austausch handelnder Akteure. Gerade in der Luftsicherheit sind viele Akteure zu berücksichtigen. Unvermeidbar ist damit auch verbunden, dass es diverse und oft entgegengesetzte Interessenslagen gibt, wenn es um Sicherheit an Verkehrsflughäfen geht. Da ist auf der einen Seite die Bundespolizei, die ihrem hoheitlichen Auftrag gemäß optimale Sicherheit bei der Kontrolle von Passagieren und Handgepäck durch „beliehene“ Mitarbeiter privater Sicherheitsdienstleister fordert. Auf der anderen Seite finden wir Flughafenbetreiber und Airlines, die möglichst kurze Kontrollzeiten an den Gates haben wollen, um das Anschlussgeschäft in den Abflughallen anzukurbeln und Standzeiten an den Terminals für die Airlines zu minimieren. Über allem steht das Ziel, ein Flugereignis schnell zum – wiederholbaren – sicheren Erlebnis werden lassen zu wollen. – Und alle wollen optimale Sicherheit!

Allen Beteiligten ist dabei klar, dass 100-prozentige Sicherheit eine Utopie ist. Gerade aus diesem Grund ist es wichtig, die Leistungsbücher für private Sicherheitsdienstleister, die nach den Paragraphen 5, 8 und 9 des Luftsicherheitsgesetzes an Verkehrsflughäfen zum Einsatz kommen, kontinuierlich der Sicherheitslage anzupassen und Kontrollen

WALDEMAR MARKS ist Vorsitzender des Fachausschusses Aviation im BDSW und ist Geschäftsführer der Securitas Sicherheitsdienste Deutschland GmbH & Co. KG, Düsseldorf.

durchzuführen. Entwicklungsschritte auf diesem Gebiet wurden anschaulich durch einen der Hauptorganisatoren der vierten gemeinsamen Luftsicherheitstage seitens der Bundespolizei, Dr. Steffen Richter, dargestellt. In seinem Vortrag zeigte er auf, dass seit den zurückliegenden dritten Luftsicherheitstagen es zu einer Herauslösung der Projektgruppe Nationale Qualitätskontrollstelle (PG NQS) aus dem Referat 24 im Bundespolizeipräsidium mit Verstärkung aus den Ländern und dem Luftfahrtbundesamt (LBA) sowie dem Probe- lauf Körperscanner am Flughafen Hamburg und weiteren, die Rahmenbedingungen der Luftsicherheitsakteure beeinflussenden Veränderungen gekommen ist.

Dabei wurde erneut deutlich, dass Luftsicherheit keine rein nationale Aufgabe ist. Der enorme Einfluss der Kommission der Europäischen Union auf die deutsche Gesetzgebung. Auch aus diesem Grund hatten wir mit Hilde de Clerck nicht nur die Generalsekretärin des Dachverbandes privater Sicherheitsdienstleister in Europa (CoESS – Confederation of European Security Services) eingeladen, sondern auch die Vertreterin der ASSA-I (Aviation Security Services Association – International). Ihren Appell insbesondere an die politischen und Behördenvertreter, private Sicherheitsdienstleister als Partner und belastbare Ressource bei der Entwicklung von Sicherheit ernster zu neh-

men, kann unkommentiert stehen bleiben. Mit Blick auf den Einsatz im Rahmen der Luftsicherheit stellte Hilde de Clerck auf ein von ASSA-I entwickeltes Vergleichs-Tool ab. Unter www.topqualityforaviationsecurity.org könne man für Ausschreibungen von Dienstleistungen unterschiedliche Gewichtungen vornehmen, die bei der Entscheidungsfindung hilfreich sind. In Kürze gebe es eine vom BDSW finanzierte Übersetzung des Handbuchs dieses Vergleichs-Tools. Diese Entwicklung ist die konsequente Fortsetzung des seit 2006 durch die Branche und auf europäischer Ebene verankerten Best-Bieter-Handbuchs (www.securebestvalue.org). Mittlerweile haben diese Qualitätsstrukturen privater Sicherheitsdienstleister im Rahmen der Luftsicherheit durch die DIN EN 16082 „Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen“ normativen Charakter erhalten.

Auch wenn im Bereich der Passagier- und Handgepäckkontrollen gemäß Paragraph 5 Luftsicherheitsgesetz, insbesondere beim

Abrufverhalten für die Einsatzplanung der Mitarbeiter, Handlungsbedarf gesehen wird, scheinen Lösungen in diesem Bereich greifbar. Anders hingegen sieht die Lage bei der Frachtsicherheit aus. Hier wurde deutlich, dass schon die Abmaße von Luftfracht bekannte Kontrolltechnologien an ihre Grenzen führen. Mit Harald Zielinski, Leiter Sicherheit und Umweltschutz Lufthansa Cargo, sprach einer der kompetentesten Akteure im Bereich der Luftfrachtsicherheit. Er stellte eindrucksvoll das breitgefächerte Problemfeld einer geschlossenen Sicherheitskette in diesem für die deutsche Exportwirtschaft überlebensnotwendigen Feld dar. Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde durch Dr. Kathrin Bethkenhagen deutlich gemacht, welche Lösungsansätze derzeit im Verwaltungsbereich für die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen angedacht werden. - Schmerzlich vermisst haben wir alle eine aktive Beteiligung des Luftfahrtbundesamtes in dieser Diskussion.

Ferner wurde deutlich, dass nach wie vor Technologien, die in anderen Ländern erfolgreich zur Anwendung gelangen, in Deutschland verboten sind. Sogar der Einsatz von Spürhunden ist nur dann erlaubt, wenn das andere Ende der Leine ein Bundespolizeibeamter in der Hand hält.

Auf Basis des mittlerweile erreichten Austausches sämtlicher Akteure der Luftsicherheit entwickeln sich weitere Veranstaltungen mit Workshop-Charakter. Diese sind für die Weiterentwicklung von Sicherheitsstandards von elementarer Bedeutung und sorgen für gegenseitiges Vertrauen sowie höchstmögliche Transparenz. So freue ich mich darüber, dass der Vizepräsident der Bundespolizei, Wolfgang Lohmann, die gemeinsame Fortführung der Luftsicherheitstage 2012 in seinen Schlussworten verkündet hat. Auch Dank seines persönlichen Engagements ist es uns gelungen, diese bundesweit einzigartige „High-Level“-Veranstaltung in der Luftsicherheit auszurichten. ●



Luftsicherheitstage belegen gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit

Von Wolfgang Lohmann

Liebe Leserinnen und Leser,

die 4. Luftsicherheitstage in Potsdam haben sich inzwischen fest etabliert und mit dem diesjährigen Leitthema „Zukünftige Luftsicherheitsanforderungen in der Fluggast- und Frachtkontrolle“ wird erneut ein weiter Bogen gespannt.

Die gemeinsame Vorbereitung des Bundesverbandes der Deutschen Sicherheitswirtschaft und des Bundespolizeipräsidiums ist ein sehr deutlicher Beleg für eine gute, vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Die Kontrolle der Fluggäste und die Sicherheit von Luftfracht mögen auf den ersten Blick nicht so viel miteinander zu tun haben.

Aber allein die Tatsache, dass nach Angaben der IATA die Ladekapazitäten für Luftfracht an Bord von Passagierflugzeugen auf deutlich über 50 Prozent im Vergleich zu reinen Frachtflugzeugen gestiegen sind, zeigt, dass die Sicherheitsanforderungen doch viel enger zusammen hängen, als das gemeinhin wahrgenommen wird. Auch, wenn zwischen den Lieferprozessen für Fracht, Post und Expressgüter einerseits und den Abfertigungsprozessen für Fluggäste und Gepäck andererseits ganz grundsätzliche Unterschiede bestehen, muss das Sicherheitskonzept im Luftverkehr insgesamt schlüssig sein. Die Sicherheitsmaßnahmen für Fluggäste und Gepäck wurden

WOLFGANG LOHMANN ist Vizepräsident beim Bundespolizeipräsidium Potsdam.

zwar immer weiter verfeinert und in ihrer Wirksamkeit – auch dank moderner Kontrolltechnik – verbessert. Doch wegen der nach wie vor bestehenden Gefährdung des zivilen Luftverkehrs, ist eine der entscheidenden Fragen: Welchen Verdrängungseffekt lösen die immer weiter optimierten Sicherheitsmaßnahmen für Fluggäste, Hand- und Reisegepäck aus? Auch vor diesem Hintergrund