

Es gilt das gesprochene Wort

Vortrag

Luftsicherheit: Effektive Arbeitsteilung zwischen Staat und Wirtschaft

von Herrn Fritz Rudolf Körper, Staatssekretär a.D.

anlässlich

der 9. Luftsicherheitstage

des Fachverbandes Aviation im BDSW

in Zusammenarbeit

mit dem Bundespolizeipräsidium

am 16. Februar 2017

in Potsdam

-Anrede-

lassen Sie mich mit etwas grundsätzlichem beginnen.

Sicherheit ist die Grundlage der Freiheit. Freiheit bedingt Demokratie und Rechtsstaatlichkeit. Sicherheit muss gehegt und insbesondere in schweren Zeiten gepflegt werden. Ohne Freiheit keine Sicherheit und ohne Sicherheit keine Freiheit.

Bei den Vorbereitungen dieser Rede stieß ich auf einen Vortrag, den ich vor dreizehn Jahren auch auf einer Veranstaltung des Bundesverbandes Sicherheit in der Wirtschaft gehalten hatte. Damals in meiner Funktion als parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister des Innern Otto Schily. Allerdings hielt ich die damalige Rede vor dem Hintergrund der Eindrücke der abscheulichen Terroranschläge am 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten von Amerika und den Zuganschlägen in Madrid im Jahre 2004.

Die Terroranschläge am 11. September 2001 trafen uns völlig unvorbereitet. Ebenso die Information, dass einer der Haupttäter lange Zeit in Hamburg gelebt hatte. Zeithistoriker sprechen nicht ohne Grund vom 11. September 2001, als dem endgültigen Ende der Nachkriegsordnung und des Beginns einer neuen Epoche.

Heute stehe ich hier vor Ihnen, den Anschlag auf den Weihnachtsmarkt in Berlin am Breitscheidplatz, aber auch die Anschläge in Paris oder auf dem Brüsseler Flughafen vor Augen habend. Das zeigt, dass die Bedrohungslage nach wie vor sehr aktuell ist.

Jeder Anschlag wurde begonnen von irregeleiteten Menschen, die im Märtyrerstatus einen Ausweg aus ihrem häufig von Klein-Kriminalität geprägten Leben suchen. Mit jeder Kugel, jeder Bombe, mit jedem unschuldigen Opfer versuchen sie einen Kulturkampf, "den Clash of Civilisations" herbei zu morden. Man kann es gar nicht oft genug klar stellen, unser westliches Wertesystem basiert darauf, dass wir Menschen nicht, beispielsweise auf Grund ihrer Religion, stigmatisieren und diskriminieren. Lassen Sie uns den Mut nicht verlieren für unsere demokratischen Werte, für Freiheit und Sicherheit zu arbeiten, ja auch ein Stück zu kämpfen.

Nur wer selbst einen Wertekompass hat, ist in der Lage, auch eine Wertediskussion erfolgreich zu führen.

Unsere Demokratie, unsere demokratische Gesellschaftsordnung, ist das Beste politische System, was deutschen Boden jemals gesehen hat. Diese Demokratie ist kein Selbstläufer. Diese demokratische Werteordnung ist nicht vom Himmel gefallen, sondern sie bedarf überzeugter Demokraten, die sich täglich dafür einsetzen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir stehen aktuell vor geopolitischen Verschiebungen, sie sind mit Händen zu greifen. Denken wir nur an den weltweit vorhandenen Migrationsdruck, dem Scheitern des arabischen Frühlings, der schon lange anhaltende Krieg in Syrien, die Ukraine-Krise

oder dem Brexit, von den asiatischen Spannungsherden und der digitalen Revolution zu schweigen, um nur einige zu nennen.

Wir stehen immer noch vor erheblichen sicherheitspolitischen Aufgaben – und sie werden für uns Europäer deutlich zunehmen, zumindest das ist sicher. Sicher ist aber auch: Seit dem 11. September 2001 haben die Sicherheitsorgane, hat die Zusammenarbeit der Staaten und die Zusammenarbeit von Behörden und Sicherheitsunternehmen gute Fortschritte gemacht. Gleichwohl haben wir wesentliche Aufgaben noch zu erledigen auf nationaler Ebene in Deutschland, aber auch was eine gemeinsame Sicherheitspolitik in Europa anbelangt. In Deutschland müssen wir aufpassen, dass das bewährte föderale System herausforderungsgerecht weiter entwickelt wird. Ich denke hierbei an eine solche Frage, wie unsere Verfassungsschutzbehörden optimaler aufgestellt werden können. Genauso stellt sich die Frage, mit welchen Aufgaben, in welchem Umfang die zivile Sicherheitswirtschaft in unsere deutsche Sicherheitsarchitektur einzubinden ist und wie beispielsweise das Thema Luftsicherheit effektiv weiterentwickelt werden kann.

Funktionierendes System

Fakt ist: die zivile Sicherheitswirtschaft leistet wichtige, unverzichtbare Beiträge für die innere Sicherheit. Seit über 20 Jahren ist auch die zivile Sicherheitswirtschaft ein wesentlicher Baustein der Luftsicherheit an deutschen Verkehrsflughäfen. Vor etwa zwei Jahren wurden 100 Millionen Passagiere und 4,5 Millionen Tonnen Fracht durch Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen aus der zivilen Sicherheitswirtschaft kontrolliert. Tag für Tag sind mehr als 20.000 Beschäftigte aus dem Bereich der zivilen Sicherheitswirtschaft im Einsatz, um die Aufgaben des §§ 5,8 und 9 des Luftsicherheitsgesetzes wahrzunehmen. Diese Kontrolltätigkeit wird von sogenannten Luftsicherheitsassistenten ausgeübt. Es handelt sich hierbei zum ganz überwiegenden Teil um Angestellte von zivilen Sicherheitsunternehmen, die hier in Deutschland im Auftrag der Bundespolizei tätig werden. Hierbei wird von Zeit zu Zeit immer wieder gegen dieses Modell von bestimmten Kreisen vorgebracht, dass die Durchführung von Luftsicherheitskontrollen eine hoheitliche Aufgabe sei, die im Interesse der Sicherheit ausschließlich durch staatliche Kräfte, also letztlich durch Beamte oder Angestellte der Bundespolizei durchgeführt werden sollten. Die hierfür vorgebrachten Argumente sind meiner Auffassung nach nicht überzeugend und es bedarf dazu einer sachlich-fachlichen Diskussion.

Das maßgeblich europäische Recht hält die Durchführung von Luftsicherheitskontrollen ausdrücklich nicht für eine hoheitliche Tätigkeit. Die Mitgliedstaaten haben die Entscheidung zu treffen, wer diese Aufgabe jeweils vor Ort durchführt. Viele europäische Staaten haben die Luftsicherheitskontrollen vollständig privatisiert, die Flughafenbetreiber müssen die Luftsicherheitskontrollen organisieren und zwar unter Aufsicht staatlicher Behörden.

Wir haben keinen Grund für die Annahme, dass die Luftsicherheitskontrollen etwa in Frankreich, den Niederlanden oder dem Vereinigten Königreich von minderer Qualität sind.

In Deutschland hat sich der Gesetzgeber entschieden, die Passagier- und Gepäckkontrolle als behördliche Aufgabe auszugestalten. Zuständig sind – abhängig vom jeweiligen Flughafen – entweder die Bundespolizei oder die Luftsicherheitsbehörden der Länder hier seien die §§ 5 und 16 des Luftsicherheitsgesetzes genannt. Dabei kann nach §5 Luftsicherheitsgesetz die Wahrnehmung der Kontrolltätigkeit geeigneten Personen als Beliehenen übertragen werden. Diese Beleihung erfolgt an Unternehmen aus der zivilen Sicherheitswirtschaft. Luftsicherheitsassistenten der Unternehmen aus der zivilen Sicherheitswirtschaft werden für die beleihende Luftsicherheitsbehörde tätig und unterliegen ihren Weisungen, sowie der behördlichen Rechts- und Fachaufsicht. In entsprechenden Verträgen mit diesen Unternehmen ist das Kontroll- und Weisungsrecht der Bundespolizei detailliert geregelt.

Wichtig ist es mir auch festzuhalten, dass die Ausbildung der Luftsicherheitsassistenten nicht im Ermessen der Unternehmen steht. Sondern die Ausbildung unterliegt strengen gesetzlichen und behördlichen Anforderungen. Sie muss von einem staatlich zugelassenen Ausbilder durchgeführt werden und den genauen inhaltlichen Vorgaben der Luftsicherheitsbehörden entsprechen. Vor der Beleihung der Luftsicherheitsassistenten müssen diese sowohl ihre theoretischen Kenntnisse als auch ihre praktischen Kontrollfertigkeiten im Rahmen einer behördlichen Beleihungsprüfung nachweisen.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass es keine Anzeichen dafür gibt, dass die Qualität der Kontrolltätigkeit in einem Zusammenhang mit der privaten oder öffentlich rechtlichen Beschäftigung steht. Am Ende kommt es auf die Umsetzung der erlernten Kenntnisse und Fähigkeiten in der täglichen Arbeit an. Dabei ist die Qualität der Maßnahmen von entscheidender Bedeutung, deshalb sind die nationalen Qualitätskontrollmaßnahmen die im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums des Inneren durchgeführt werden, sehr zu begrüßen. Einzelne Ausreißer und deren mediale Aufbereitung dürfen nicht über das hohe qualitative Niveau der Kontrollen in Deutschland hinweg täuschen.

Festzuhalten bleibt: Unser System der Luftsicherheitskontrolle hat sich in der Praxis bewährt.

Weiterentwicklung und Perspektiven

Immer wieder wird auch die Forderung aufgestellt, hier in Deutschland die Luftsicherheit aus einer Hand zu organisieren. Da halte ich mehr davon, dass die zuständigen Behörden und Organisationen in der Praxis noch enger zusammenrücken, um gute "Luftsicherheit" zu produzieren.

Denn Zuständigkeitsdebatten, insbesondere in Bezug auf Bund oder Länderkompetenz, sind bei uns häufig und verzeihen sie mir den Ausdruck ätzend langwierig und wenig zielführend. Deshalb, wo Veränderungsbedarf auftaucht, muss genau analysiert werden, wie eine notwendige Veränderung gemeinsam vorangetrieben werden kann.

So zum Beispiel sind auch in anderen europäischen Ländern die Flughafenbetreiber für die Durchführung der Luftsicherheitsmaßnahmen verantwortlich. Dazu hat es auch bei uns in zurückliegender Zeit eine Diskussion gegeben. Ich plädiere dafür, sie in aller Ruhe und Sachlichkeit zu diskutieren, ob und inwieweit man sich an das europäische System annähern möchte. Eine Möglichkeit wäre auch in den Strukturen unseres bisherigen Modells technische und organisatorische Erneuerungen vorzunehmen, was mir wichtig erscheint.

Im Ablauf und der Abwicklung von Fluggastkontrollen hat sich in den vergangenen Jahren wenig verändert. Häufig sind sie Anlass für Ärger der Fluggäste. Lange Warteschlangen im Bereich der Fluggastkontrollen sind an bestimmten Tageszeiten leider tägliche Erfahrungen. Wir brauchen mehr Flexibilität im System.

Müssen eigentlich alle Reisende nach einem einheitlichen Standard kontrolliert werden? Dieser Frage muss man sich meines Erachtens stellen. Die verschiedenen Flugziele oder Abflugorte von umsteigenden Fluggästen, ungewöhnliche Flugrouten, bereits aus den Buchungssystemen verfügbare Daten und auch das Verhalten der Fluggäste sollten es ermöglichen, Fluggäste in verschiedene Kategorien einzuordnen. Unstreitig ist dabei, dass allein die gewählte Buchungsklasse keine eigene Risiko-Kategorie bildet.

Bei der Kontrolle der am Flughafen beschäftigten Personen wird bereits teilweise nach diesen Vorgaben verfahren. Der Zutritt zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen setzt eine Überprüfung der Zuverlässigkeit voraus, dafür werden Zugangskontrollen vereinfacht und es ist die Mitnahme von bestimmten Artikeln erlaubt.

Fazit: Aus unterschiedlichen Risikokategorien sollten sich unterschiedliche Kontrollintensitäten ableiten lassen.

Für eine Risikobewertung von Personen müssen zuverlässige Parameter entwickelt werden. Sie müssen den hohen Sicherheitsanforderungen genügen, ohne zu diskriminieren.

Es kann angesichts der erheblichen Bedrohungslage im zivilen Luftverkehr nicht das Ziel sein, einen größeren Personenkreis der Kontrollen zu befreien.

Der Schlüssel dürfte darin liegen, Personen in einem eher geringen Risiko nach einem moderaten Mindeststandard zu kontrollieren und bei Personen, bei denen ein höheres Risiko begründet werden kann, einen höheren Standard anzuwenden. Diese notwendigen technologischen Entwicklungen und organisatorischen Erneuerungen sind gut umsetzbar in unserem Modell, was geprägt ist von einer effektiven Arbeitsteilung zwischen Staat und Wirtschaft.

Lassen Sie mich vielleicht noch auf einen anderen Aspekt hinweisen: Gutes Personal wird knapp. Die Rolle privater Sicherheitsdienste in der Sicherheitskette wird zwangsläufig gewichtiger. Der Druck durch den demographischen Wandel wird zunehmen. Die Situation der Personalstärke der Polizeien der Länder und des Bundes ist allen

hier hinlänglich bekannt. Die Konkurrenz um geeignetes Personal wird sich noch einmal erheblich verschärfen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind Aushängeschilder und Multiplikatoren. Dem zunehmenden Fachkräftemangel ist zu begegnen. Die Anforderungen an das Qualifikationsniveau werden breiter. Wer an den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spart, wird langfristig im Markt nicht bestehen können.

Das Thema Social Skills wird und ist zunehmend eine grundlegende Anforderung im Fähigkeitsprofil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Vielfach ist es doch so, dass am Flughafen der erste menschliche Kontakt für den Otto-Normal-Flieger der Bedienstete eines zivilen Sicherheitsunternehmens ist. Das ist – machen wir uns nichts vor – mitunter nicht trivial.

Im Bereich der Rekrutierung sind deshalb alle gefragt, neue, pfiffige Wege zu gehen. Wesentliches Augenmerk muss meiner Ansicht nach auf die Aus- und vor allem die Weiterbildung gelegt werden. Kompetenzen und Lerninhalte haben abgeprüft zu werden – das ist auch im Sinne der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Weiterbildungen und/oder das Auffrischen von Kompetenzen ist für alle ein Gewinn.

Gerade die Mitgliedsunternehmen des BDSW sind hier vorbildlich, gemessen an anderen Branchen. Ich begrüße deshalb die Anstrengungen der Branche für klare Qualitätsstandards und Mindestanforderungen, die alle verpflichten.

Gerade Sie setzen sich auch für gute Arbeitsbedingungen des Personals ein: Für familienfreundliche Arbeitszeiten, gesunde Schichtarbeit, etc. etc. Das Thema Mindestlohn ist schon lange keines mehr in der Branche. Gute Qualifikationen und verantwortungsvolle Aufgabenbereiche spielen sich gleichwohl in einem anderen Vergütungssegment ab, als dem Mindestlohn.

Lassen Sie mich zum Ende kommen. Die Arbeitsteilung zwischen Staat und Wirtschaft hat sich bewährt. Wir brauchen auch mehr Flexibilität im System. Wir brauchen technische Innovationen im Bereich der Fluggastkontrollen für den Kunden. Komfort für den Kunden und Sicherheit für die Allgemeinheit schließen sich nicht aus. Schlussendlich ist das Personalmanagement zu stärken: Gutes Personal ist kein Kostenfaktor, sondern Sicherung des zukünftigen wirtschaftlichen Erfolges.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.