

FLUGHAFENVERBAND

Unsere Flughäfen: Regionale Stärke, Globaler Anschluss



LUFTSICHERHEIT IM BLICK



LUFTSICHERHEIT IM BLICK



➤ Inhalt

Vorwort des Bundespolizeipräsidenten Dr. Dieter Romann	6
1. Luftsicherheit – komplexe Herausforderungen verlangen scharfsichtige Lösungen	8
1.1 Steigende Anforderungen – mehr Technik – langsamere Prozesse	8
2. Gesetzeslage und Zuständigkeiten – hohe Regelungsdichte mit strengen Anforderungen	10
2.1 Internationale und europäische Regelungen zur Luftsicherheit	10
2.2 Deutsche Regelungen zur Luftsicherheit	11
2.3 Verschärfungen der Luftsicherheitsgesetzgebung in den letzten 15 Jahren	12
2.4 Luftsicherheitsbehörden in Deutschland – ein Ziel, viele Akteure	15
2.4.1 Bundesministerium des Innern (BMI)	15
2.4.2 Bundespolizei (BPol)	15
2.4.3 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	17
2.4.4 Luftfahrt-Bundesamt (LBA)	17
2.5 Flughafenbetreiber – Sicherheit in Eigenverantwortung	18
2.6 Die Eigensicherung der Fluggesellschaften	19
2.7 Behördliche Qualitätsaudits garantieren höchste Sicherheit	20
3. Bereiche eines Flughafens – auf die „Seite“ kommt es an	21
4. Sicherheitskontrollen – systematisches Vorgehen mit verschiedenen Schwerpunkten	24
4.1 Passagier- und Handgepäckkontrolle – Detektoren und Scanner für das Mehr an Sicherheit	24
4.2 Zwei- bzw. dreistufige Kontrolle des Reisegepäcks	28
4.3 Personal- und Warenkontrolle	29
4.4 Frachtkontrolle – sichere Lieferkette vom Start bis zum Ziel.	31
5. Kosten der Luftsicherheit – Trendwende überfällig	34
6. Luftsicherheitskontrollen modernisieren – Flughafenstandorte zukunftssicher machen	40

7. Kompromisslose Sicherheit – schnell, bezahlbar, komfortabel	44
7.1 Zukunftsfeste Sicherheit durch intelligente Kontrollen	45
7.2 Entwicklung und Erprobung – Kontrollstellen der Zukunft.	48
7.3 Ausblick – Forschung und Entwicklung	50
8. Sicherheit auf der Landseite – öffentlicher Bereich mit eigenen Regeln und Zuständigkeiten	52
9. Drohnen – die große Herausforderung.	54
10. Executive Summary	58
Quellenverzeichnis	62
Verzeichnis der Vorschriften, Normen und Richtlinien	62
Internetquellen	63



➤ Vorwort des Bundespolizeipräsidenten Dr. Dieter Romann



Dr. Dieter Romann
© Bundespolizei

Liebe Leserinnen und Leser,

der Luftverkehr unterliegt unverändert einer erhöhten Bedrohung. Relevante Angriffsziele stellen sowohl Luftfahrzeuge als auch Infrastruktureinrichtungen gleichermaßen dar. Wie akut der Verkehrsträger Luft gefährdet ist, zeigten in letzter Zeit die Anschläge an den Flughäfen in Brüssel und Istanbul, aber auch die Festnahme eines potenziellen Attentäters, die zur Verhinderung eines möglichen Anschlags an einem Berliner Flughafen führte.

Ein derart komplexes Sicherheitssystem, wie es an einem Flughafen besteht, ist in vielerlei Hinsicht angreifbar. Um den Luftverkehr so attraktiv und sicher wie möglich zu gestalten, müssen zahlreiche Prozesse verschiedener verantwortlicher Stellen aufeinander abgestimmt werden. Potentielle Täter haben diverse Ansatzpunkte, um mit verheerenden Folgen in diese Prozesse einzugreifen. Deswegen müssen wir uns bewusst sein, dass unsere Maßnahmen nur durch

die Zusammenarbeit aller Beteiligten wirkungsvoll sind. In diesem Bewusstsein müssen wir die alltägliche Zusammenarbeit gestalten und jeder in seinem Aufgabenbereich den Sicherheitsaspekt berücksichtigen.

Die Bundespolizei und unsere Kooperationspartner an den Flughäfen in Deutschland werden sich auch in Zukunft der Herausforderung stellen müssen, dass die Sicherheitsanforderungen nicht immer mit den operativen Erwartungen der Luftfahrtindustrie in Einklang stehen können. Leichtigkeit des Luftverkehrs und Sicherheit werden oft als Gegensätze betrachtet. Beide Aspekte sind unmissverständlich kein Selbstzweck und können nicht losgelöst voneinander betrachtet werden, wenn man auch in Zukunft Attraktivität und Sicherheit im Luftverkehr gewährleisten will. Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen und die Information des Passagiers über die Abflugmodalitäten spielen eine entscheidende Rolle. Übersichtlichkeit, Service und gute Informationen wirken beruhigend auf Passagiere ein. Dadurch wird ihnen die Gelegenheit gegeben, sich angemessen auf die betreffenden Kontrollen vorzubereiten und so den notwendigen Prozess beschleunigen zu können.

Die dynamische Veränderung der Sicherheitslage in Deutschland zwingt alle Partner an einem Flughafen sich kontinuierlich anzupassen. Es ist von großer Bedeutung, dass sich die vielen Verantwortlichen hierzu gegenseitig vertrauen, beraten und unterstützen. Dafür benötigen wir Sicherheitsnetzwerke, in denen insbesondere Behörden, Flughafenbetreiber,

Luftfahrtunternehmen sowie die Sicherheitswirtschaft eng und aufrichtig kooperieren und ihr Handeln aufeinander abstimmen.

Kontinuierlicher Austausch und gemeinsames Streben nach effizienten, stabilen und zukunftsfähigen Lösungen sind erforderlich, um gut zu sein – vor allem wenn es darauf ankommt.

Dr. Dieter Romann
Präsident des Bundespolizeipräsidiums



➤ 1. Luftsicherheit – komplexe Herausforderungen verlangen scharfsichtige Lösungen

1.1 Steigende Anforderungen – mehr Technik – langsamere Prozesse

Im Luftverkehr hat Sicherheit immer Priorität. Kompromisse werden nicht gemacht. Der Schutz von Passagieren, Besuchern und Mitarbeitern bestimmt das Handeln aller internationalen und nationalen Behörden, der Flugsicherung sowie der Flughäfen und Fluggesellschaften. Die Gewährleistung der Sicherheit erfolgt in den zwei grundlegenden Bereichen Safety und Security.

Seit Beginn der Luftfahrt vor gut 100 Jahren ist die Perfektion der betrieblichen Sicherheit (Flugsicherheit oder international „Flight Safety“) Triebfeder einer permanenten Weiterentwicklung. Am Boden und in der Luft gilt es, durch hochqualifiziertes Personal und modernste technische Systeme und Verfahren Störungen und Unfälle zuverlässig zu vermeiden. Die unermüdlichen Anstrengungen für einen unfallfreien Luftverkehr – die Flugsicherheit – haben das Fliegen heute zur sichersten Art des Reisens gemacht.

Seit einigen Jahrzehnten schon hat sich die Luftfahrt aber auch gegen Bedrohungen zu wappnen, die gewollt herbeigeführt werden. So wie die Gesellschaft jederzeit und an jedem Ort von Kriminalität oder Terror getroffen werden kann, hat auch der Luftverkehr sich hiergegen zu schützen. Die Abwehr von kriminell motivierten Eingriffen und Terrorismus ist Aufgabe der Luftsicherheit („Aviation Security“). Bis in die 70er Jahre des 20.

Jahrhunderts gab es wenig Anlass, in diesem Bereich besondere Maßnahmen zu ergreifen. Seitdem haben einige spektakuläre Anschläge dazu geführt, dass kein Verkehrsträger heute höheren Anforderungen an Security unterliegt als der Luftverkehr. Der Anschlag auf eine Boeing 747 über der schottischen Ortschaft Lockerbie im Jahr 1988 zählt zu diesen Ereignissen. In dessen Folge wurde beispielsweise damit begonnen, stichprobenartig das aufgegebene Gepäck von Reisenden zu durchleuchten.

9/11, also der 11. September 2001 mit seinen verheerenden Anschlägen markiert den Anfang eines dramatischen zivilisatorischen Rückschritts. Die Welt hat sich geopolitisch grundlegend verändert und die zuvor bekannten Maßstäbe bezüglich terroristischer Bedrohungen wurden massiv verschoben. Die sprunghafte Zunahme hybrider Krisenpotentiale lässt dabei ständig neue Gefahrenherde entstehen. Spätestens seit 9/11 wird der Luftsicherheit bei jeder künftigen Entwicklung des Weltluftverkehrs eine überragende Rolle beigemessen.

In kurzer Folge und mit jedem neuen Anschlagsversuch wurden in den vergangenen Jahren weitere technische Systeme, Verfahren und Reglements eingeführt. Versuchte Anschläge mit am Körper verborgenem Sprengstoff führten zur Aufstellung leistungsfähiger Körperscanner. Die seit 2006 geltenden Einschränkungen bei der Mitnahme von Flüssigkeiten waren das Ergebnis eines in London frühzeitig vereitelten Anschlagsvorhabens mittels flüssigen Sprengstoffen. Über

die Plausibilität der Flüssigkeitsbeschränkungen gibt es geteilte Meinungen.

Eine in einer Kuriersendung entdeckte Sprengvorrichtung schließlich war Auslöser für die Schaffung der sogenannten sicheren Lieferkette in der Luftfracht.

Die Anschläge in Brüssel und Istanbul im Jahr 2016 haben deutlich gemacht, dass überall im öffentlichen Raum und deshalb auch in den öffentlichen Bereichen der Flughäfen der Terror abgewehrt werden muss. Die Anschläge haben Ratlosigkeit und eine tiefe Erschütterung ausgelöst und in der unmittelbaren Folge auch Vorschläge in die Diskussion gebracht, die der Sicherheit überhaupt nicht dienlich gewesen wären. Eine Ausweitung bzw. Verlagerung der Sicherheitskontrollen vor die Terminals wäre vermutlich sogar hochgefährlich, gehörte aber zu den vorgeschlagenen Maßnahmen.

Gefährliche Gegenstände dürfen nicht in ein Luftfahrzeug gelangen. Waffen, aber auch Scheren, Messer, Werkzeuge oder Feuerwerkskörper haben in der Kabine und meist auch im Frachtraum nichts verloren. Die lückenlose Kontrolle aller Fluggäste stellt dies sicher.

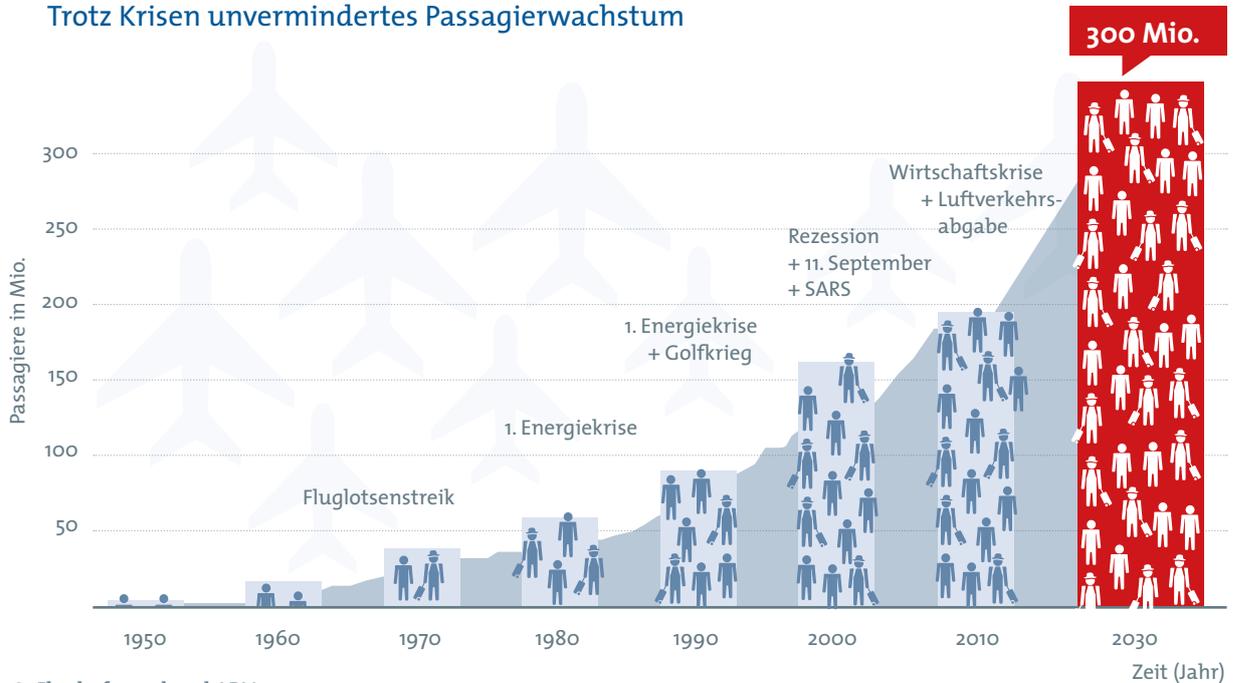
Wo früher ein kleines Röntgengerät und eine Metalldetektorsonde ausreichten, sind heute High-Tech-Kontrollstellen an den Flughäfen entstanden. Den 8.000 in Deutschland tätigen Luftsicherheitsassistenten stehen modernste Gepäckdurchleuchtungsanlagen ebenso zur Ver-

fügung wie Sicherheitsscanner und Sprengstoffspürgeräte. Das ist gut. Allerdings erfordert die immer aufwendigere Technik auch zunehmend mehr Fläche, also Flughafeninfrastruktur. Durch immer neue Auflagen werden Kontrollprozesse oft langsamer und der Personendurchsatz sinkt. Während der Verkehrsspitzen kann es dann schon mal zu der einen oder anderen Wartezeit kommen. Deshalb einfach weitere Kontrollstellen zu installieren, wäre teuer und ist meist gar nicht machbar. Die hierfür benötigten Flächen gibt es in der Regel nämlich nicht. Luftsicherheit muss neu gedacht werden. Für Sicherheitskontrollen verfügbare Infrastrukturen an den Flughäfen können dem kontinuierlichen Wachstum des Weltluftverkehrs auf Dauer nicht standhalten.

Der Weltluftverkehr verzeichnet ein bereits 60 Jahre währendes Wachstum; allen Krisen zum Trotz. Einbrüche in den Passagierzahlen in Krisenjahren wurden durch ein verstärktes Wachstum in den Folgejahren stets ausgeglichen. In 2016 nutzten bereits über 223 Mio. Passagiere die deutschen Flughäfen. Schon 2030 werden es noch einmal 35 % mehr sein. Der Flughafenverband ADV rechnet dann mit gut 300 Mio. Passagieren.



➤ **Anstieg der Fluggastzahlen hält an – Herausforderungen für die Luftsicherheit
Trotz Krisen unvermindertes Passagierwachstum**



© Flughafenverband ADV

Die heutige Praxis einer raum-, personal- und technikintensiven Suche ausschließlich nach verborgenen Tatmitteln wird dann weder sicherheitsfachlich noch wirtschaftlich länger zu rechtfertigen sein.

Passagiere sollen komfortabel und schnell ihr Ziel erreichen, ein rundum schönes Reiseerlebnis haben und dennoch ein Höchstmaß an Sicherheit

genießen. Heutige Verfahren der Luftsicherheit binden dafür zu viele Ressourcen und stellen eine ernst zu nehmende Belastung sowohl für den reisenden Bürger als auch für die Volkswirtschaft dar. Eine gewaltige Herausforderung also, die nur durch das gute Zusammenwirken der verschiedenen Akteure aus Politik, Verwaltung, Industrie und Wirtschaft zu lösen sein wird.

➤ **2. Gesetzeslage und Zuständigkeiten – hohe Regelungsdichte mit strengen Anforderungen**

2.1 Internationale und europäische Regelungen zur Luftsicherheit

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO hat ihren Sitz in Montreal. Sie ist eine Sonderorganisation der UN und hat den Zweck, für

alle Mitgliedstaaten des Chicagoer Abkommens von 1944 weltweit einheitliche Regelungen für eine sichere und effiziente Durchführung des zivilen Luftverkehrs zu erarbeiten. Dazu entwickelt sie Standards und Empfehlungen, so-

nannte „Standards and Recommended Practices“, kurz SARPS. Diese sind durch die Mitgliedstaaten in das nationale Luftverkehrsrecht einzubinden. Im Jahr 1974 veröffentlichte die ICAO mit dem Annex 17 die SARPS zum Thema Luftsicherheit.

Auf europäischer Ebene wurde der Annex 17 seit 1985 durch das als Empfehlung dienende „Dokument 30“ der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (European Civil Aviation Conference – ECAC) abgebildet. Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 diente dieses „ECAC Doc 30“ als Grundlage einer erstmals für alle EU-Staaten rechtsverbindlichen Regelung zur Terrorabwehr im Luftverkehr, der Rahmenverordnung (EG) Nr. 2320/2002.

Die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 wurde im März 2008 durch die neue Rahmenverordnung (EG) Nr. 300/2008 ersetzt. Diese bildet aktuell die Basis für alle Luftsicherheitsregelungen in Europa und ist der rechtsverbindliche Rahmen für die nationalen Regelungen der Mitgliedstaaten.

Detaillierte Maßnahmen zur Umsetzung der Rahmenverordnung legt die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der EU-Kommission vom 5. November 2015 fest. Sie ersetzte im Interesse der Klarheit und der Rechtssicherheit die zuvor geltende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 185/2010. Die im Anhang der Verordnung festgelegten Maßnahmen sind für die Unternehmen in der Luftfahrt unmittelbar anzuwenden und reichen von der Sicherheit an Flughäfen und Luftfahrzeugen über die Schulung von Personal bis hin zu technischen Anforderungen an die Sicherheitsausrüstung. Die Zertifizierung der an Flug-

häfen eingesetzten Kontrolltechnik erfolgt ebenfalls europäisch. Hier wiederum ist die schon erwähnte ECAC zuständig, der die jeweils nationalen Behörden zuarbeiten.

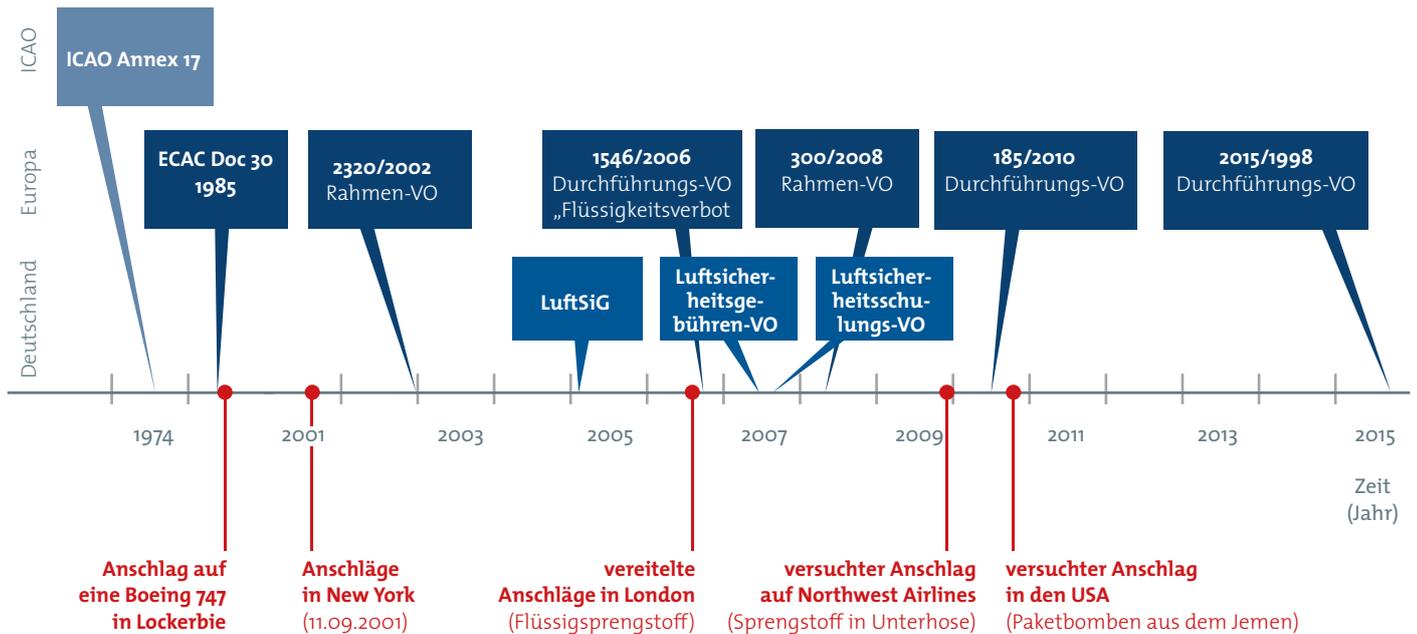
2.2 Deutsche Regelungen zur Luftsicherheit

Auf nationaler Ebene trat im Januar 2005 das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) in Kraft. Gemäß Definition im § 1 dient es dem „Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen“. In diesem Gesetz wurden bereits bestehende gesetzliche Vorschriften zur Luftsicherheit zusammengefasst. Das LuftSiG wurde im Jahr 2016 novelliert. Es bleibt aber für die Gewährleistung der Sicherheit an Flughäfen in seinen wesentlichen Inhalten unverändert.



2.3 Verschärfungen der Luftsicherheitsgesetzgebung in den letzten 15 Jahren

➤ Entwicklung Luftsicherheitsregelungen



© Flughafenverband ADV

Die in der Abbildung oben dargestellten Ereignisse führten zu einer Neubewertung der Sicherheitslage und in der Folge zu Änderungen in der Luftsicherheitsgesetzgebung.

In den vergangenen 15 Jahren hat jeder Versuch eines Angriffes auf den Luftverkehr stets zu einer genau dessen Angriffsmuster abwehrenden Verschärfung der Luftsicherheitsgesetzgebung geführt:

➤ Im Nachgang zu dem Anschlag auf eine Boeing 747 über der schottischen Ortschaft Lockerbie im Jahr 1988 wurde eine Stichprobendurchleuchtung von aufgegebenem Gepäck eingeführt, die später zu einer 100 % Kontrolle verschärft wurde.

➤ Die Anschläge des 11. Septembers 2001 waren ein geschichtlicher, kultureller und politischer Wendepunkt; selbstverständlich auch für die Luftsicherheit. Cockpittüren wurden einbruchsicher, die EU hat zuvor nationale Zuständigkeiten an sich gezogen, die Rahmenverordnung (EG) Nr. 2320/2002 wurde verbindlich für alle Mitgliedstaaten in Kraft gesetzt und in den USA wurde die Transportation Security Administration (TSA) gegründet. Verdeckt arbeitende Sicherheitskräfte, sogenannte Sky Marshalls, fliegen auf verschiedenen Linien mit und an Flughäfen beschäftigte Personen haben sich ab 2006 ähnlichen Kontrollen wie Passagiere auszusetzen – oft vielfach am Tag.

- Wachsame Londoner Behörden haben im August 2006 einen zeitgleichen Angriff auf mehrere Transatlantikflüge vereitelt. Plan der Attentäter war es, einen selbstproduzierten flüssigen Sprengstoff zu verwenden. Obwohl es Flüssigsprengstoffe schon sehr lange gibt, wurde nun in großer Eile reagiert und mit der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 die allen Passagieren bekannten Flüssigkeitsbeschränkungen eingeführt.

Die sogenannte „Beutellösung“ schreibt vor, Flüssigkeiten in maximal 100 ml fassenden Gebinden mitzuführen, welche dann pro Passagier wiederum in einem einen Liter fassenden Plastikbeutel zu verstauen sind. Für Medikamente und Säuglingsnahrung gibt es Ausnahmen. Die Regelung ist für den Passagier eine unübersichtliche Situation. Es wird deshalb daran gearbeitet, die Einschränkungen stufenweise wieder aufzuheben und durch technische Lösungen zu ersetzen.

- Zu Weihnachten 2009 scheiterte ein Terrorist bei dem Versuch, mit einem in seiner Unterwäsche verborgenen Sprengsatz einen Northwest Airlines Flug von Amsterdam nach Detroit kurz vor der Landung zum Absturz zu bringen. Da der Sprengsatz nicht metallisch war, konnte er mit den damals in der Passagierkontrolle gebräuchlichen Metalldetektoren nicht aufgespürt werden.

Als Ergebnis jahrelanger Entwicklungsarbeit stand zum Glück bald eine Technologie bereit, die es erlauben sollte, auch nicht-

metallische, am Körper getragene Gegenstände zu detektieren. Der Sicherheits- oder Körperscanner kann den Sicherheitskräften den Ort aller am Körper getragenen Gegenstände auf einem Monitor anzeigen. Die angezeigten Bereiche können dann gezielt nachkontrolliert werden. Ein Bild wird hierbei nicht erzeugt; ein oft fälschlich befürchteter Eingriff in die Privatsphäre des Passagiers findet nicht statt. Körperscanner kommen an allen deutschen Flughäfen zum Einsatz und finden bei Kontrolleuren und Reisenden große Zustimmung.

- Das heutige Regime der Sicherheit für Luftfracht ist schließlich dem Umstand zu verdanken, dass 2010 versucht werden sollte, einen gebrauchten und mit Sprengstoff präparierten Drucker vom Jemen per UPS in die USA zu versenden.

Als Antwort auf diesen Anschlagsversuch ist ein weitreichendes Sicherheitssystem entstanden, welches Versender, Logistik-Unternehmen, Flughäfen und Airlines gleichermaßen bindet; die sogenannte sichere Lieferkette.

Flughäfen sind die am stärksten regulierten Infrastrukturbetreiber. Sie werden auf der Grundlage des hier nur beispielhaft beschriebenen nationalen und internationalen Rechts von ihren zuständigen Luftsicherheitsbehörden lückenlos überwacht und auditiert.



➤ Übersicht der zuständigen Behörden



2.4 Luftsicherheitsbehörden in Deutschland – ein Ziel, viele Akteure

In Deutschland besteht ein komplexes, manche sagen auch fragmentiertes System der Zuständigkeiten im Bereich der Luftsicherheit. Neben mehreren Bundesministerien und nachgeordneten Behörden sind auch die Bundesländer verantwortlich für Aufgaben der Luftsicherheit. Hinzu kommen die in teilweiser Eigenverantwortung agierenden Luftfahrtunternehmen, denen verschiedene Aufsichtsbehörden zugeordnet sind.

Die besonderen Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde werden in § 5 LuftSiG definiert. Welche staatliche Stelle zuständig ist, regelt in Deutschland § 16 LuftSiG.

2.4.1 Bundesministerium des Innern (BMI)

In der Regel werden die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden von den Ländern in Bundesauftragsverwaltung ausgeführt. Die Aufsicht über die Landesbehörden obliegt dabei dem Bundesministerium des Innern (BMI). Ist die Gewährleistung einer bundeseinheitlichen Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen erforderlich, können die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörde auch von einer vom BMI bestimmten Bundesbehörde wahrgenommen werden. Die Bundespolizei (BPol) ist als Luftsicherheitsbehörde des Bundes zuständig.⁰¹

Die Luftsicherheitsbehörde ist befugt, Personen, welche den nicht öffentlichen Bereich des Flughafens betreten wollen, sowie die von ihnen mitgeführten Gegenstände zu durchsuchen oder

zu überprüfen. Ihr obliegt somit die Aufgabe der Sicherheitskontrolle der Fluggäste. Die Luftsicherheitsbehörde ist weiterhin dazu befugt, Fracht, aufgegebenes Gepäck, Postsendungen und sonstige Artikel, welche in den nicht öffentlichen Bereich verbracht werden sollen, zu untersuchen.

2.4.2 Bundespolizei (BPol)

An insgesamt 13 deutschen Verkehrsflughäfen ist die Bundespolizei für die Sicherheitskontrolle der Passagiere sowie deren Handgepäck und aufgebener Gepäckstücke verantwortlich. Das sind die Standorte Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel, Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Saarbrücken und Stuttgart. Da die wesentliche Rechtsgrundlage hierfür § 5 LuftSiG ist, werden diese Maßnahmen gemeinhin als § 5 Kontrollen bezeichnet.

Der Luftsicherheitsbehörde ist es gestattet, bestimmte Aufgaben bei der Durchführung der genannten Sicherheitsmaßnahmen auf „geeignete Personen“ zu übertragen. Die Bundespolizei kann, wie auch die Luftsicherheitsbehörden der Länder, sogenannte Luftsicherheitsassistenten zur Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen „beleihen“.⁰² Diese Beleihung erfolgt immer individuell und persönlich, obwohl die so beleihenden Luftsicherheitsassistenten Angestellte der Luftsicherheitsunternehmen sind.

⁰¹ § 4 Bundespolizeigesetz (BPolG)

⁰² vgl. NLSP 2010, S. 20 ff.



Schon seit Anfang der 1990er Jahre bedient sich die Bundespolizei der Hilfe dieser privatwirtschaftlichen Luftsicherheitsunternehmen bei der Durchführung ihrer § 5 Kontrollen. Die entsprechenden Aufträge werden für jeden Standort regelmäßig neu ausgeschrieben und haben dann eine Regellaufzeit von sechs Jahren. Die Auswahl der Dienstleister erfolgt in einem sehr komplexen Wettbewerbsverfahren. Berücksichtigt werden die Wirtschaftlichkeit der Angebote, aber mehr noch die zu erwartende Qualität und Leistungsfähigkeit der Unternehmen sowie die Ausbildung und Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter. Falls es nach einer Ausschreibung zur Vergabe an einen neuen Dienstleister kommen sollte, bleiben die Arbeitsplätze der Mitarbeiter dennoch sicher. Gemäß tarifvertraglicher und gesetzlicher Regelungen (§ 613a BGB) hat der neue Auftragnehmer alle vorherigen Mitarbeiter bei gleichen Konditionen zu übernehmen.

Luftsicherheitsassistenten tragen eine hohe Verantwortung und müssen für ihre Aufgabe entsprechend gut qualifiziert werden. Die Bundespolizei bestimmt deshalb, nach welchen Kriterien der Dienstleister seine Mitarbeiter auszuwählen hat. In einem verbindlichen Rahmenlehrplan hat die Bundespolizei Dauer, Methode und Inhalte der Aus- und Fortbildung festgelegt. Die Bundespolizei ist verantwortlich für die behördliche Prüfung jedes einzelnen Kandidaten, bevor durch sie die Zulassung und hoheitliche Beleihung zum Kontrolldienst erfolgt. Auch die Auftragssteuerung liegt bei der Bundespolizei. Sie bestimmt die laufend angepasste Zahl der abzurufenden Luftsicherheitsassistenten

und die entsprechende Öffnung und Besetzung von Kontrollstellen. Schließlich liegen auch die Durchführungsmethodik der Kontrollen und die Fachaufsicht ausschließlich bei ihr. Luftsicherheitsassistenten sind immer unbewaffnet. Den Schutz der Kontrollstelle übernehmen Bundespolizeibeamte. Wenn in der Öffentlichkeit von einer privatisierten Luftsicherheit geredet wird, ist das nur teilweise richtig.

Schon vor Beginn der Ausbildung als Luftsicherheitsassistent muss jeder Bewerber eine behördliche Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich durchlaufen haben.

Die Bundespolizei schreibt den Unternehmen eine Tarifbindung bei der Entlohnung der Mitarbeiter vor und führt die ständige Fachaufsicht. Luftsicherheitsassistenten tragen eine hohe Verantwortung und werden überdurchschnittlich gut entlohnt.

Die zum Einsatz kommende Ausbildungs- und Kontrolltechnik ist Eigentum des Bundes und wird von diesem ausgewählt, beschafft, betrieben und unterhalten. An einzelnen Flughäfen beschäftigt die Bundespolizei zusätzlich zu den privaten Kräften noch eigene Tarifangestellte in der § 5 Kontrolle.

An Flughäfen, an denen nicht das BMI bzw. die Bundespolizei für die Luftsicherheit verantwortlich ist, sind die Landes-Luftsicherheitsbehörden für die Durchführung der Luftsicherheitskontrollen zuständig. Die Durchführung erfolgt entweder durch private Dienstleister oder landeseigene Tochterunternehmen. Dies trifft vor

allem auf Bayern, Rheinland-Pfalz und Teile Nordrhein-Westfalens zu.

Im laufenden Betrieb entscheidet die Bundespolizei gemäß Flugplan und jeweiligem Passagieraufkommen über die kontinuierlich anzupassende Zahl von Kontrollkräften, welche dann die von der Bundespolizei bestimmten Kontrollstellen betreiben. Die Anzahl der jeweils abgerufenen Mitarbeiter schwankt erheblich, sowohl saisonal als auch im Tagesverlauf.

Die Flughafenbetreiber sind weder in die Auswahl der privaten Dienstleister noch in die Einsatzsteuerung der eingesetzten Luftsicherheitsassistenten eingebunden. Die Flughäfen stellen die für die Kontrollen benötigten Flächen zum Selbstkostenpreis zur Verfügung. Auf die Konfiguration der Kontrollstellen oder die Ausgestaltung der Prozesse haben die Flughäfen hingegen nahezu keinen Einfluss.

2.4.3 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist für Luftsicherheit verantwortlich. In Bundesauftragsverwaltung hat es solche Aufgaben an die Bundesländer abgegeben, die sich auf Flughäfen beziehen. Unter Fach- und Rechtsaufsicht des BMVI ist das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als nachgeordnete Behörde vor allem für die Überwachung der Erfüllung der Sicherungsmaßnahmen der Fluggesellschaften verantwortlich.

2.4.4 Luftfahrt-Bundesamt (LBA)

Darüber hinaus ist das LBA die zuständige Behörde für die Zulassung und Aufsicht der Beteiligten an der sicheren Lieferkette für Fracht, Post und Bordvorräte. Außerdem ist es auch die Aufgabe des LBA, Fracht befördernde Fluggesellschaften für den Einflug in die Europäische Union zu benennen und zu überprüfen (sogenannte “Air Cargo Carrier operating into the EU from a Third Country Airport”, ACC3).⁰³

Weitere wichtige LBA-Aufgaben sind die Entwicklung und Pflege der Schulungsinhalte für das Kontrollpersonal, welches Flughäfen und Fluggesellschaften im Rahmen ihrer Pflichten einsetzen.

⁰³ vgl. BMVI, 2017: <http://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/LR/luftsicherheit.html> (aufgerufen am 17.03.2017)



Heutige Aufgaben der Bundespolizei im Bereich Luftsicherheit

- Gewährleistung der Sicherheit der Reisenden durch polizeiliche Präsenz
- Überwachung der Einhaltung der Anordnungslage des BMI
- Auswahl der Sicherheitsdienstleister an den Flughäfen
- Planung und Steuerung der Kontrollstellen und des Sicherheitsdienstleisters im täglichen Betrieb
- Gewährleistung des polizeilichen Schutzes der Kontrollstellen
- ggf. Anordnung von polizeilichen Maßnahmen der Gefahrenabwehr
- Zulassung und Installation der einzusetzenden Kontrolltechnik
- Schaffung von Transparenz gegenüber den Fluggesellschaften zur wirtschaftlichen Durchführung der Luftsicherheitskontrollen



2.5 Flughafenbetreiber – Sicherheit in Eigenverantwortung

Die Pflichten des Flughafenbetreibers sind im § 8 des Luftsicherheitsgesetzes geregelt und heißen folglich § 8 Maßnahmen. Das dafür zuständige Personal ist gemäß der Luftsicherheits-Schulungsverordnung (LuftSiSchulV) zu schulen und ebenfalls einer behördlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen. Der Unternehmer eines Flughafens ist zum Schutz des Flughafenbetriebs vor Angriffen auf die Luftsicherheit u. a. zu den nachfolgend aufgeführten Maßnahmen verpflichtet:

- Die erforderlichen baulichen Anlagen und Einrichtungen sind dahingehend anzubieten und zu unterhalten, dass eine sachgerechte Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen möglich ist.
- Zudem ist die Infrastruktur zum Transport, zur Lagerung sowie zur Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf Post, aufgegebenes Gepäck, Fracht und Versorgungsgüter sicherzustellen.

- Der Unternehmer des Flughafens hat des Weiteren die Luftseite seines Flughafens gegen unberechtigten Zugang zu sichern bzw. nur den dazu befugten Personen Zugang zu gestatten und entsprechende Berechtigungen auszustellen.
- Vor dem Zugang der Sicherheitsbereiche obliegt es dem Unternehmer des Verkehrsflughafens, Personal und deren Fahrzeuge, Waren, Versorgungsgüter oder sonstige Gegenstände zu überprüfen (Personal- und Warenkontrollen, PWK). Häufig wird die praktische Durchführung dieser Kontrollen an privatwirtschaftliche Luftsicherheitsunternehmen übertragen.
- Flughäfen haben einen Luftsicherheitsplan zu erstellen, welcher von der Luftsicherheitsbehörde des jeweiligen Bundeslandes zugelassen werden muss. Darin sind Methoden, Verfahren und Qualitätssicherungsmaßnahmen festgeschrieben. Wichtiger Bestandteil ist die Berufung eines Beauftragten für Luftsicherheit. Er trägt die Gesamtverantwortung.

2.6 Die Eigensicherung der Fluggesellschaften

Fluggesellschaften sind gemäß § 9 LuftSiG zur Eigensicherung verpflichtet. Dazu haben sie u. a. Sicherungsmaßnahmen bei der Abfertigung von Fluggästen sowie der Behandlung von Post, Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern durchzuführen. Dies gilt für deutsche

und für ausländische Luftfahrtunternehmen, sofern diese Flughäfen in Deutschland nutzen.

Die nicht öffentlichen, überlassenen Bereiche sind gegen unberechtigten Zugang zu sichern bzw. in sicherheitsempfindlichen Bereichen ist der Zugang nur berechtigten Personen zu gestatten.

Auf einem Flughafen abgestellte Luftfahrzeuge sind gegen unberechtigten Zutritt zu sichern. Ebenfalls ist sicherzustellen, dass keine verdächtigen Gegenstände an Bord verbracht werden können. Wie ein Flughafenbetreiber hat auch ein Luftfahrtunternehmen einen zulassungspflichtigen Luftsicherheitsplan zu erstellen. Genehmigt wird dieser vom Luftfahrt-Bundesamt.

Ausländische Fluggesellschaften müssen oft noch ihre zusätzlichen nationalen Anforderungen beachten. Dies macht sich beispielsweise bei der Sicherheitsbefragung von Passagieren vor USA-Flügen bemerkbar.

Auch die Heimatbehörden der Airlines überwachen und auditieren weltweit die Einhaltung ihrer jeweiligen nationalen Vorschriften.



2.7 Behördliche Qualitätsaudits garantieren höchste Sicherheit

An den deutschen Flughäfen werden regelmäßig Kontrollen der Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt. Einerseits sichern die Beteiligten durch interne Überwachung die Qualität ihrer Aufgabenerfüllung. Andererseits erfolgen Kontrollen von außen. Die Europäische Kommission und die Bundespolizei – Letztere vertreten durch die Nationale Qualitätskontrollstelle für die Luftsicherheit (NQS) – prüfen die Umsetzung der Anforderungen. Die Kontrollen erstrecken sich nicht nur auf die Passagierkontrollen, sondern auch auf die Eigensicherung des Flughafens, die Personal- und Warenkontrollen und die Bereiche, die von den Airlines genutzt werden. Die Ergebnisse der regelmäßigen Inspektionen werden in Prüfberichten festgehalten.

Sollte eine Kommissionsinspektion der EU schwere Mängel feststellen, so hätte dies für den betroffenen Flughafen gravierendste Konsequenzen. Bis zur Beseitigung der Mängel würde dieser Flughafen als „unsauber“ oder „unclean“ eingestuft. Alle von ihm kommenden Passagiere, Gepäck oder Fracht müssten beim Umsteigen oder Umladen erneut kontrolliert werden. Die innerhalb der EU und mit einigen Drittstaaten vereinbarte „one-stop-security“, also der Transfer und Transit ohne erneute Kontrolle, wäre dann bis zur völligen Behebung der Mängel und einer erfolgreich verlaufenen Nachinspektion ausgesetzt. In Anlehnung an die maßgeblichen Artikel der Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EU) Nr. 72/2010 spricht man von einem Artikel 15 Verfahren.

Werden auch nur geringste Mängel festgestellt, so hat deren sofortige Behebung immer höchste Priorität. Korrekturen erfolgen in enger Abstimmung zwischen Bundespolizei, den privaten Sicherheitsdienstleistern sowie Flughafenbetreibern und Airlines.

Selbst die nationalen Luftsicherheitsbehörden werden durch die EU auditiert. Der behördliche Sachverstand bei der Auslegung der Anforderungen und die erforderliche Sorgfalt bei der Überwachung der Luftverkehrs- und Sicherheitswirtschaft werden so neutral gewährleistet.

➤ 3. Bereiche eines Flughafens – auf die „Seite“ kommt es an

Für Terminals, Betriebsbereiche und Verkehrsflächen gelten unterschiedliche Zutrittsmöglichkeiten und Zugangskontrollen, aber auch jeweils eigene Zuständigkeiten und gesetzliche Regelungen.

Die sogenannte Landseite eines Flughafens ist der Bereich, in dem die Regelungen der Luftsicherheit nicht gelten. Dazu zählen die öffentlichen Bereiche vor und in den Terminals.

Die sogenannte Luftseite eines Flughafens setzt sich aus dem Sicherheitsbereich sowie den sensiblen Teilen des Sicherheitsbereiches zusammen. In Letzterem befinden sich die bereits kontrollierten Passagiere und deren Gepäck. Um das Eindringen unbefugter Personen oder Fahrzeuge zu verhindern, wird der Zugang zur Luftseite durch Zugangskontrollen beschränkt. Weiterhin werden Sicherheitsbereiche dahingehend kontrolliert, dass Personen und Fahrzeuge nur dann Zugang bekommen, wenn sie die erforderlichen Sicherheitsanforderungen erfüllen.⁰⁴ Die Luftseite wird baulich durch einen Flughafenzaun nach ICAO-Vorgabe oder durch andere Barrieren von der Landseite abgetrennt.

Der Zugang zur Luftseite und speziell zu den Sicherheitsbereichen ist nur unter legitimen Gründen und mitgeführter Genehmigung gestattet. Für den Fluggast stellt eine gültige Bordkarte diese Zugangsgenehmigung dar. Die Bordkarte ist der Kontrollperson an der Zugangs-

stelle zur Luftseite vorzulegen.⁰⁵

Der Flughafenbetreiber hat die Möglichkeit, einer Fluggesellschaft Bereiche zur Verfügung zu stellen, in denen sie selbst für die Luftsicherheit verantwortlich ist – die sogenannten überlassenen Bereiche.

Eine weitere Unterteilung des Flughafens ergibt sich aus grenzpolizeilichen Notwendigkeiten. Passagiere, die aus Nicht-Schengen-Staaten einreisen oder dorthin ausreisen, werden durch die Grenzkontrolle von Reisenden im Schengen-Raum getrennt. Die Grenzkontrolle wird, wie die Passagier- und Gepäckkontrolle auch, von der Bundespolizei ausgeführt, ist aber keine Luftsicherheitsaufgabe.

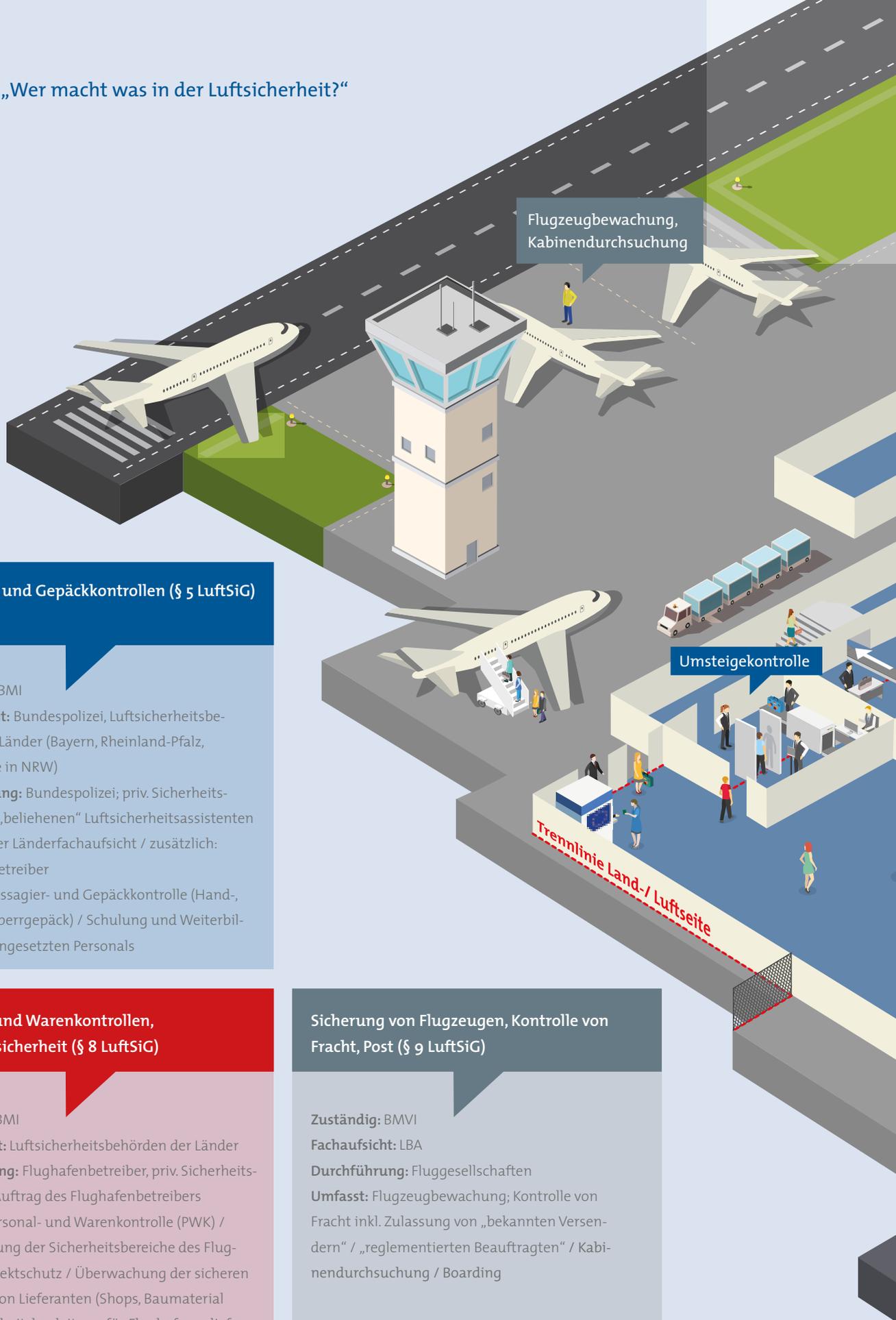
Nicht zwingend identisch mit der Trennung durch die Grenzkontrolle ist die Trennung der Passagiere aufgrund ihres Reisebeginns oder Reiseziels. Durch Anforderungen der Luftsicherheit sind bei abfliegenden und ankommenden Passagieren unter Umständen zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen notwendig.

Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die Bereiche an einem Flughafen:

⁰⁴ vgl. Rahmenverordnung (EG) Nr. 300/2008

⁰⁵ vgl. VO 2015/1998, Pkt. 1.2.1, 1.2.2, 1.2.2.2 (a), 1.2.2.5 (b)

➤ Übersicht: „Wer macht was in der Luftsicherheit?“



Passagier- und Gepäckkontrollen (§ 5 LuftSiG)

Zuständig: BMI

Fachaufsicht: Bundespolizei, Luftsicherheitsbehörden der Länder (Bayern, Rheinland-Pfalz, Reg.-bezirke in NRW)

Durchführung: Bundespolizei; priv. Sicherheitsfirmen mit „beliehenen“ Luftsicherheitsassistenten / bzw. bei der Länderfachaufsicht / zusätzlich: Flughafenbetreiber

Umfasst: Passagier- und Gepäckkontrolle (Hand-, Reise und Sperrgepäck) / Schulung und Weiterbildung des eingesetzten Personals

Personal- und Warenkontrollen, Flughafensicherheit (§ 8 LuftSiG)

Zuständig: BMI

Fachaufsicht: Luftsicherheitsbehörden der Länder

Durchführung: Flughafenbetreiber, priv. Sicherheitsdienste im Auftrag des Flughafenbetreibers

Umfasst: Personal- und Warenkontrolle (PWK) / Eigensicherung der Sicherheitsbereiche des Flughafens / Objektschutz / Überwachung der sicheren Lieferkette von Lieferanten (Shops, Baumaterial etc.) / Sicherheitsbegleitung für Flughafenlieferungen (sicherer Lieferant) / Bordkartenkontrollen im Terminal

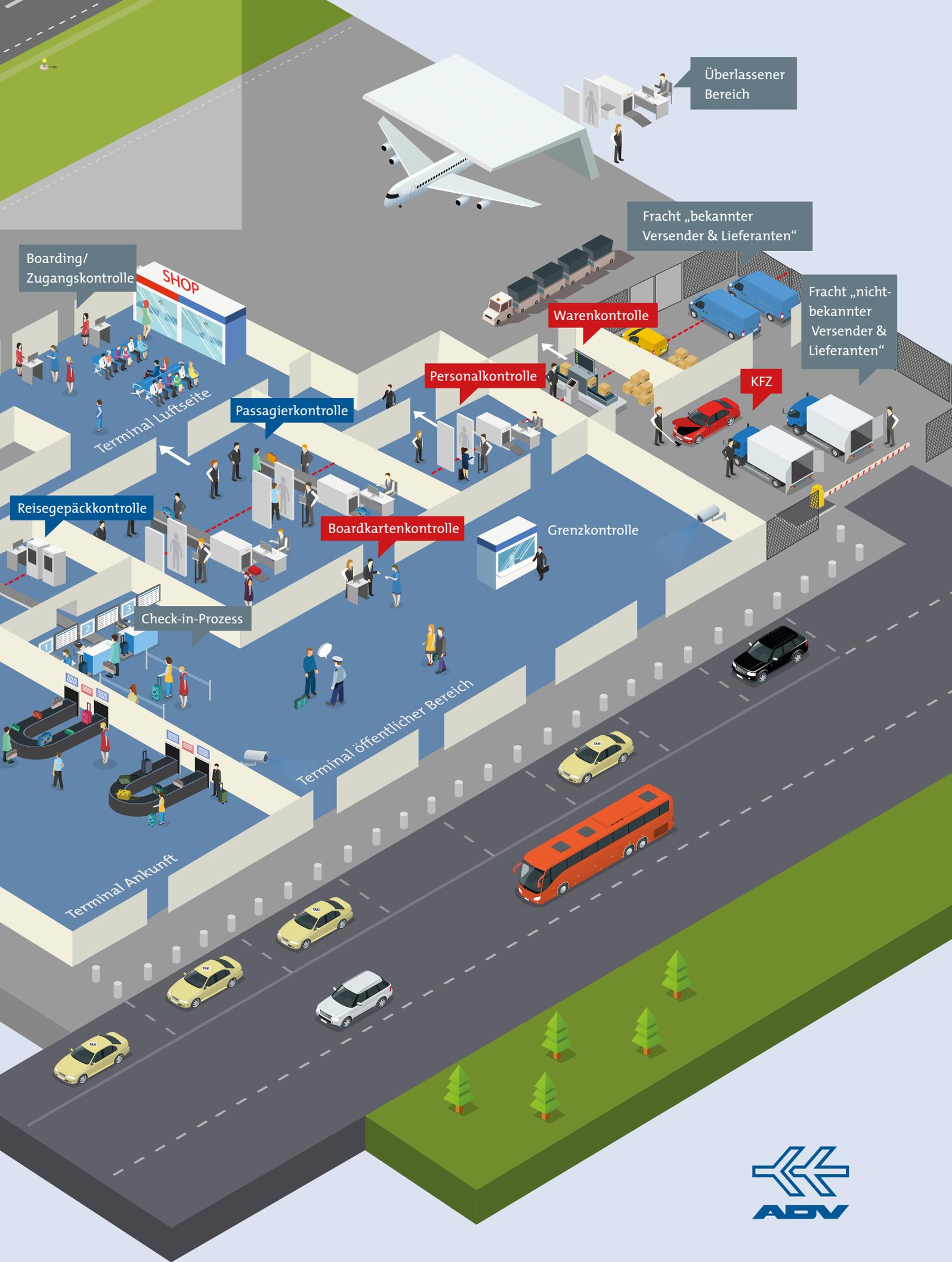
Sicherung von Flugzeugen, Kontrolle von Fracht, Post (§ 9 LuftSiG)

Zuständig: BMVI

Fachaufsicht: LBA

Durchführung: Fluggesellschaften

Umfasst: Flugzeugbewachung; Kontrolle von Fracht inkl. Zulassung von „bekanntem Versendern“ / „reglementierten Beauftragten“ / Kabinendurchsuchung / Boarding





➤ 4. Sicherheitskontrollen – systematisches Vorgehen mit verschiedenen Schwerpunkten

4.1 Passagier- und Handgepäckkontrolle – Detektoren und Scanner für das Mehr an Sicherheit

Ob ein Fluggast kontrolliert wird, richtet sich danach, ob er ankommender oder abfliegender Passagier ist, seinen Ausgangsflug antritt, weiterfliegender (Transitpassagier) oder umsteigender Passagier (Transferpassagier) ist.

Alle Fluggäste, die ihren Ausgangsflug antreten, müssen sich und ihr Handgepäck einer Sicherheitskontrolle unterziehen. Aufgegebenes Gepäck wird vor dem Verladen in ein Luftfahrzeug ebenfalls kontrolliert. Bei umsteigenden bzw. weiterfliegenden Fluggästen sowie aufgegebenem Gepäck kann die Kontrolle ausbleiben,

wenn der Passagier aus einem EU-Mitgliedstaat oder einem Staat kommt, in dem die EU die Kontrollen als gleichwertig sicher betrachtet.⁰⁶ Das ist die bereits erwähnte Bequemlichkeit der one-stop-security.

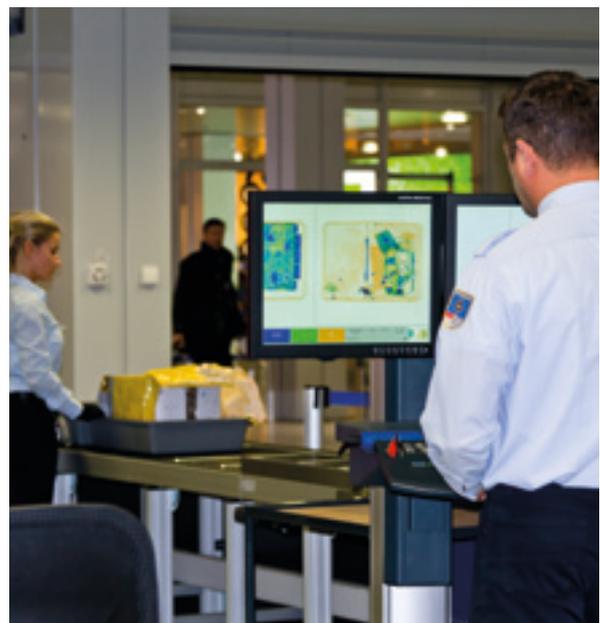
An der Sicherheitskontrolle legt der Fluggast zunächst seine Jacke bzw. seinen Mantel ab, da diese als Handgepäck kontrolliert werden.

Im Anschluss an diese Vorbereitung durchläuft der Passagier selbst entweder eine Metalldetektorschleuse oder einen Sicherheitsscanner („Körperscanner“).

⁰⁶ vgl. VO 300/2008, Pkt. 4.1 und 5.1



Metalldetektor Handgeräte (HHMD)
© Bundespolizei



Handgepäckkontrolle
© Sicherheitsgesellschaft am Flughafen Nürnberg mbH

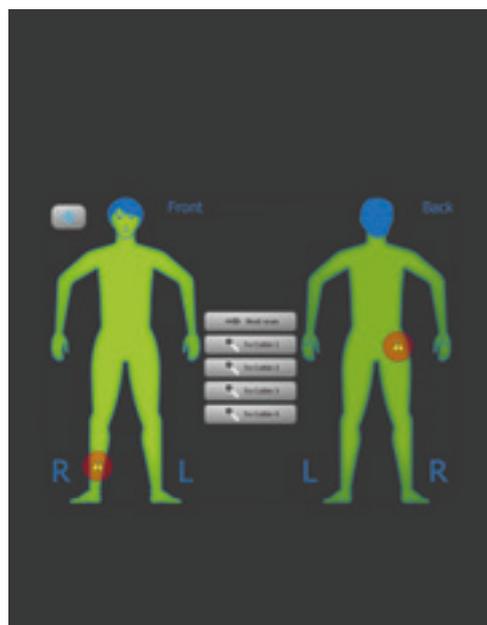


Körperscanner

Der Sicherheitsscanner wird in den nächsten Jahren nahezu flächendeckend die Metalldetektorschleuse ersetzen und damit das Niveau der Sicherheit weiter anheben. Schließlich kann der Scanner mehr verbotene Gegenstände als nur Metall identifizieren. Sicherheitsscanner arbeiten nicht mit ionisierenden Strahlen, sind also keine Röntengeräte. Stattdessen kommt die gesundheitlich unbedenkliche Millimeterwellentechnologie zum Einsatz.



Sicherheitsscanner von Rohde & Schwarz
© Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG



Auswertemonitor von Rohde & Schwarz
© Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG



Durchsuchung von Hand
© Fraport AG



Probenentnahme für Sprengstoffspurenkontrolle
© Bundespolizei



Sprengstoffspurendetektor (ETD-Gerät)
© Bundespolizei

Wird ein Alarm ausgelöst, führt das Kontrollpersonal eine Nachkontrolle durch. Diese erfolgt entweder von Hand oder durch Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte), ggf. in Verbindung mit einem Metalldetektor-Handgerät (HHMD).

Das Handgepäck des Passagiers wird zunächst in einem Röntgengerät überprüft. Tritt ein Verdacht auf, erfolgt auch hier eine

Nachkontrolle. Dies geschieht in Deutschland entweder manuell oder mittels ETD-Geräten.⁰⁷ Größere im Handgepäck befindliche elektronische Geräte können gesondert auf Funktion geprüft werden.⁰⁸

07 vgl. VO 2015/1998, Pkt. 4.1.2.3

08 vgl. VO 2015/1998, Pkt. 4.1.2.1



Flyer Sicherheitsbestimmungen LAG



Verbotene Gegenstände
© Flughafen Stuttgart GmbH



Eingeschränkte Mitnahme von Flüssigkeiten

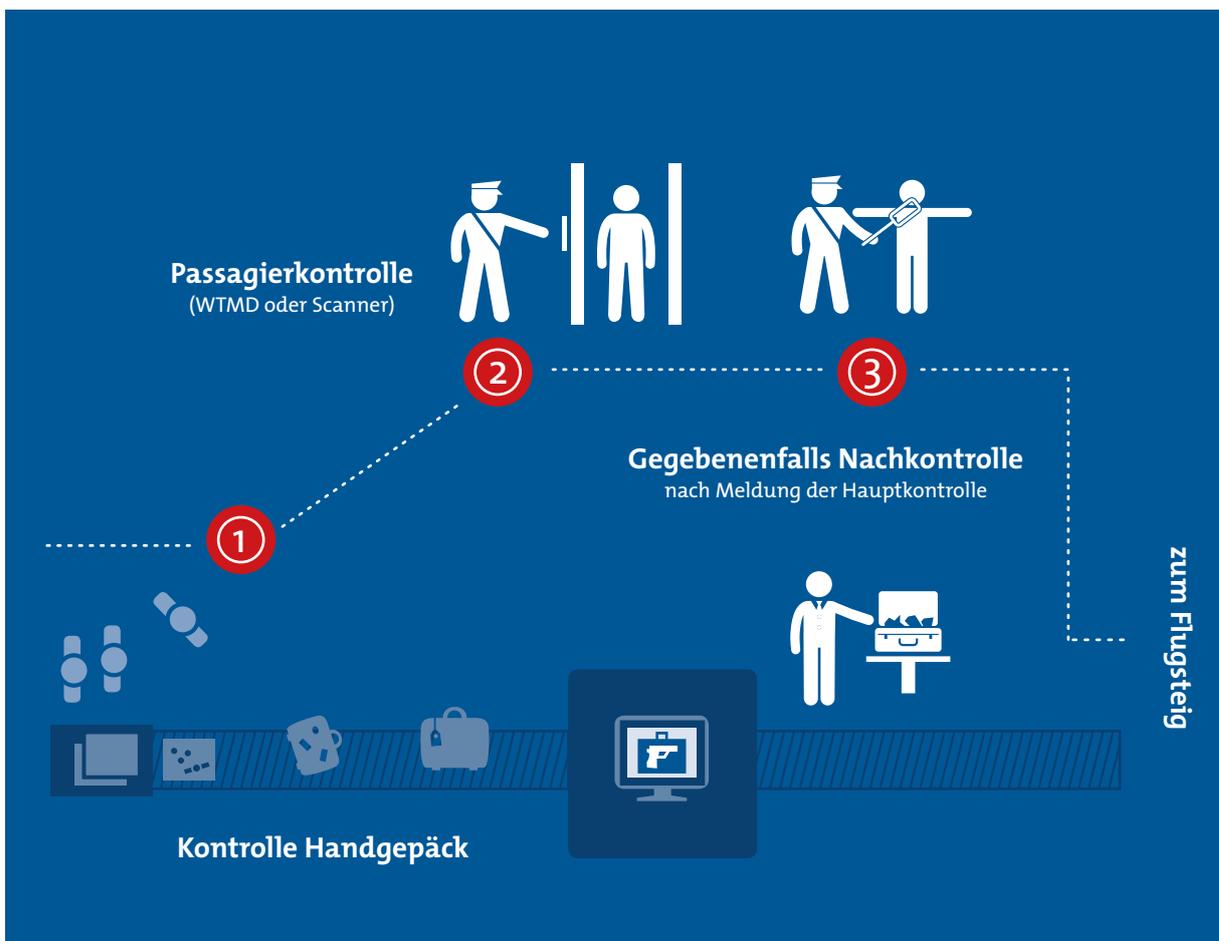
Auch Flüssigkeiten, Aerosole und Gele (sogenannte „LAG“ – Liquids, Aerosols und Gels) müssen aus dem Handgepäck entnommen und einer gesonderten Kontrolle zugeführt werden. Die LAG sind dazu in Einzelbehältnissen mit einem maximalen Fassungsvermögen von je 100 Millilitern in einem durchsichtigen, wiederverschließbaren Plastikbeutel zur Kontrolle vorzulegen. Das Gesamtfassungsvermögen dieses Plastikbeutels darf einen Liter nicht überschreiten.⁰⁹ Notwendige Medikamente und Babynahrung sind von dieser Regelung ausgenommen.



⁰⁹ vgl. VO 2015/1998, Pkt. 4.1.2.2



➤ Schematische Darstellung Fluggast-Sicherheitskontrolle



© Flughafenverband ADV

4.2 Zwei- bzw. dreistufige Kontrolle des Reisegepäcks

Aufgegebenes Reisegepäck innerhalb normaler Maße und Gewichtsgrößen wird der Gepäckkontroll- und Sortieranlage zugeführt; einer komplexen Infrastruktur innerhalb der Terminals, die dem Passagier normalerweise verborgen bleibt. In dieser Anlage erfolgt eine automatisierte und mehrstufige Sicherheitskontrolle der aufgegebenen Gepäckstücke.

Sofern die Technik nach drei Kontrollstufen einen Verdacht nicht ausschließen kann, erfolgt die manuelle Kontrolle des Gepäcks. In diesem Fall wird entweder der Koffer im Gepäckraum unter Aufsicht geöffnet oder auch der Passagier hinzugezogen.

Analog zu den Passagieren und ihrem Handgepäck kann die Kontrolle von Reisegepäck für umsteigende Passagiere unter bestimmten Bedingungen entfallen.



Röntgenprüfsystem HS 10080 XCT, integriert in Gepäckförderanlage
© Smiths Detection (Deutschland)

Bereits sicherheitskontrolliertes Gepäck unterliegt bis zu seiner Ankunft am Zielflughafen einem besonderen Schutz.

4.3 Personal- und Warenkontrolle

Seit dem Jahr 2006 ist das gesamte Personal einschließlich der Flugzeugbesatzungen und der mitgeführten Gegenstände zu kontrollieren, bevor ihnen der Zugang zu den sensiblen Teilen der Sicherheitsbereiche gestattet wird.¹⁰ Dies

bedeutet, dass am Flughafen beschäftigte Personen sich oft mehrmals am Tag kontrollieren lassen müssen, nämlich jedes Mal, wenn sie den Sicherheitsbereich erneut betreten wollen. Die Zuständigkeit liegt gemäß Luftsicherheitsgesetz bei den Flughafenbetreibern bzw. den Luftfahrtunternehmen, sofern es sich um Bereiche in deren Zuständigkeit handelt.¹¹

¹⁰ vgl. VO 1138/2004, Artikel 4 (2)

¹¹ vgl. § 8 I Nr.5 LuftSiG und § 9 I Nr.2 LuftSiG



Personal-, Gepäck-, Waren- und Fahrzeugkontrollen
© Flughafen München GmbH

Darüber hinaus sind Warenlieferungen in die Sicherheitsbereiche des Flughafens zu kontrollieren. Die Flughafenlieferungen sind der Verordnung nach die Lieferungen „[aller] Gegenstände, die zum Verkauf, zur Verwendung oder zur Bereitstellung für bestimmte Zwecke oder Tätigkeiten in den Sicherheitsbereichen von Flughäfen bestimmt sind“.¹² Grundsätzlich sind Flughafenlieferungen vor ihrer Verbringung in Sicherheitsbereiche zu kontrollieren, wobei der Flughafenbetreiber die Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen zu gewährleisten hat.¹³

¹² vgl. VO 2015/1998 Anhang Pkt. 9.o.2 (a)

¹³ vgl. VO 2015/1998, Anhang Pkt. 9.o.1

Wie auch bei der Lieferung von Fracht können die Sicherheitskontrollen der Flughafenlieferungen von einem bekannten Lieferanten durchgeführt werden. Nach der Kontrolle sind die Lieferungen vor unbefugten Zugriffen zu schützen.¹⁴ Ein bekannter Lieferant wird vom Flughafenbetreiber benannt und ist für die Sicherheitskontrollen seiner Flughafenlieferungen zuständig.¹⁵

Die Personal- und Warenkontrollen an den Sicherheitskontrollstellen führen Luftsicherheitskontrollkräfte durch. Dies geschieht je nach Verant-

¹⁴ vgl. VO 2015/1998, Anhang Pkt. 9.1.1.1 (b)

¹⁵ vgl. VO 2015/1998, Anhang Pkt. 9.1.3.1.

wortungsbereich im Auftrag des Flughafens oder des Luftfahrtunternehmens und meist durch hierauf spezialisierte Sicherheitsunternehmen.

Die Ausbildung einer Luftsicherheitskontrollkraft umfasst je nach Zusatzausbildung ca. 200 bis 240 Unterrichtsstunden. Der Nachweis der Kenntnisse erfolgt durch eine abschließende behördliche Prüfung. Voraussetzung für die Zulassung zur Schulung und die anschließende Qualifikation zur Luftverkehrskontrollkraft ist das erfolgreiche Durchlaufen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 LuftSiG.

4.4 Frachtkontrolle – sichere Lieferkette vom Start bis zum Ziel

Fast jedes Flugzeug transportiert im Laderaum neben den Koffern seiner Passagiere auch Fracht, Post oder Kuriersendungen. Auch von solchen Gütern darf keine Gefahr ausgehen.

Um dies zu gewährleisten, wurde das Verfahren der „sicheren Lieferkette“ entwickelt. Hauptakteure sind der „bekannte Versender“ und der „reglementierte Beauftragte“. Beide bedürfen einer behördlichen Zulassung des LBA und können im Zusammenwirken sicherstellen, dass von ihnen am Flughafen angelieferte Sendungen „sicher“ sind und ausgeschlossen werden kann, dass für den Flug gefährliche Inhalte transportiert werden. So angelieferte Sendungen müssen am Flughafen nicht mehr kontrolliert werden, sondern werden direkt und schnell verladen. Fracht, die außerhalb der sicheren Lieferkette bereitgestellt wird, muss grundsätzlich vor dem Verladen einzeln sicherheitsüberprüft werden. Reglementierte Beauftragte wie auch bekannte

Versender müssen sich ihren Status vom LBA in regelmäßigen Abständen neu validieren lassen.¹⁶

Die sichere Lieferkette kann bis zum ursprünglichen Versender des Transportgutes zurückverfolgt werden. Um die sichere Lieferkette zu gewährleisten, ist von den Akteuren dafür zu sorgen, dass das als sicher eingestufte Transportgut bis zum Verladen in das Luftfahrzeug vor unbefugten Zugriffen und Manipulation geschützt ist. Luftfracht lebt von ihrer Geschwindigkeit. Innerhalb der sicheren Lieferkette braucht Transportgut am Flughafen nicht erneut kontrolliert zu werden, sondern wird direkt verladen und schnellstens auf den Weg zum Empfänger gebracht.¹⁷

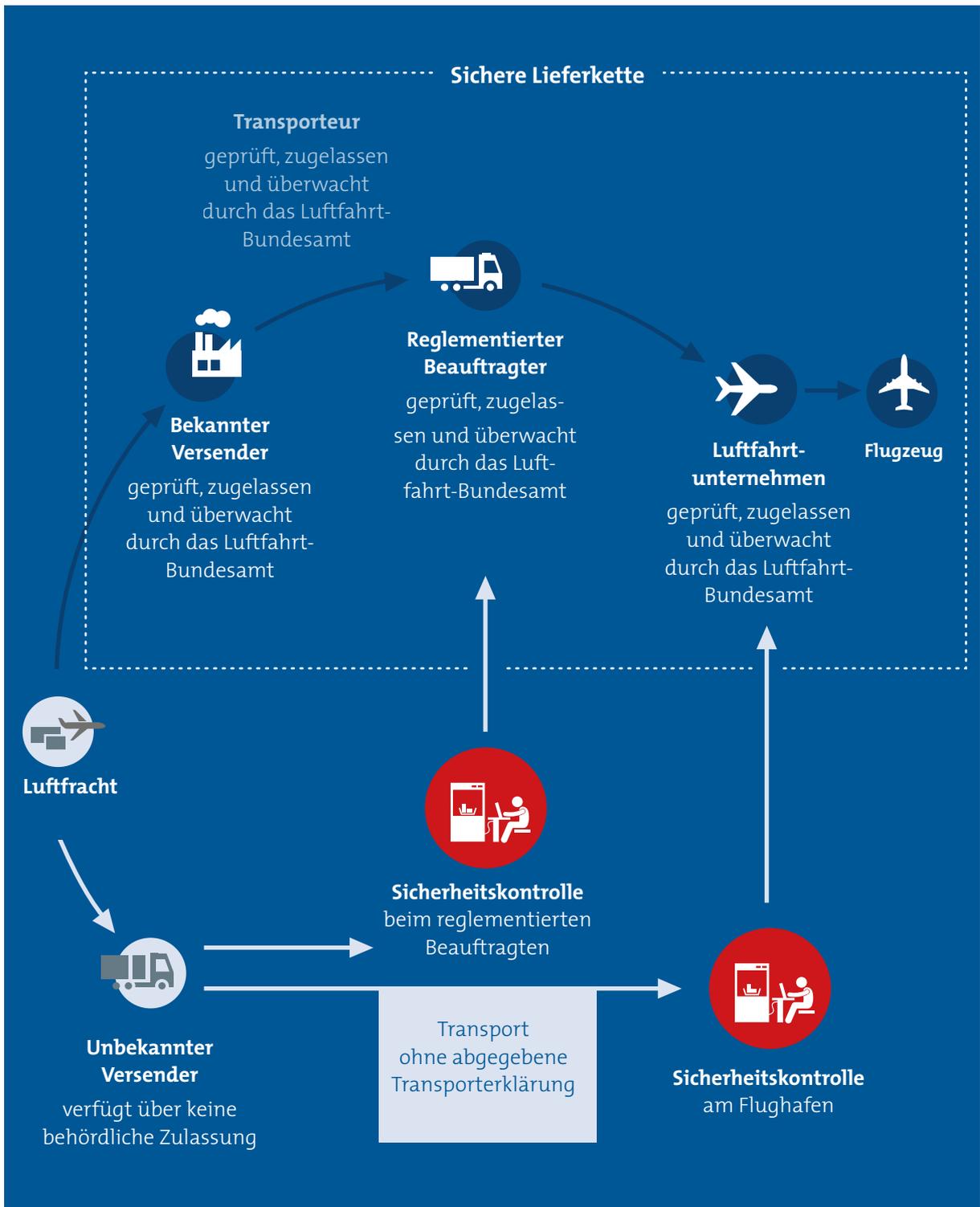
Die nachfolgende Abbildung beschreibt den Prozess der sicheren Lieferkette. Zu erkennen ist der im Vergleich zur Fluggastabfertigung große Abstand zwischen der Sicherheitskontrolle und der Grenze zwischen der Land- und Luftseite. Gerade deshalb hat der Gesetzgeber auch unangekündigte Sicherheitskontrollen an allen Punkten der Lieferkette bis zum Übergang auf die Luftseite vorgesehen.

¹⁶ vgl. NLSP, 2010: S. 39 und 40

¹⁷ vgl. LBA, 2014: https://www.lba.de/DE/Luft-sicherheit/Bekanntes_Versender/BekV_FAQ/Rechtsgrundlage/FAQ/FAQ_01.html ff. (aufgerufen am 17.03.2017)



➤ Sichere Lieferkette



Wenn Waren direkt an Bord von Flugzeugen verbracht werden, gelten diese als Lieferungen von Bordvorräten. Die Lieferungen von sicheren Bordvorräten werden in Deutschland durch das Luftfahrt-Bundesamt überwacht.

Wird Fracht zwischen Luftfahrzeugen umgeladen, können unter Umständen alternative Sicherheitskontrollen festgelegt werden. Von den

Sicherheitskontrollen kann abgesehen werden, wenn Fracht zum Weiterflug bestimmt ist und das Luftfahrzeug nicht verlässt.¹⁸

Vor allem Fracht, die nicht im System der sicheren Lieferkette versandt wird, ist auch weiterhin am Flughafen zu kontrollieren. Neben dem Einsatz von Röntgen-Kontrolltechnik kommen auch komplexe Verfahren der Sicht- und Plausibilitätskontrolle sowie häufig ebenfalls Sprengstoffspürhunde zum Einsatz.

¹⁸ vgl. VO 300/2008, Pkt. 6.1



Sprengstoffspürhunde Bundespolizei
© Bundespolizei

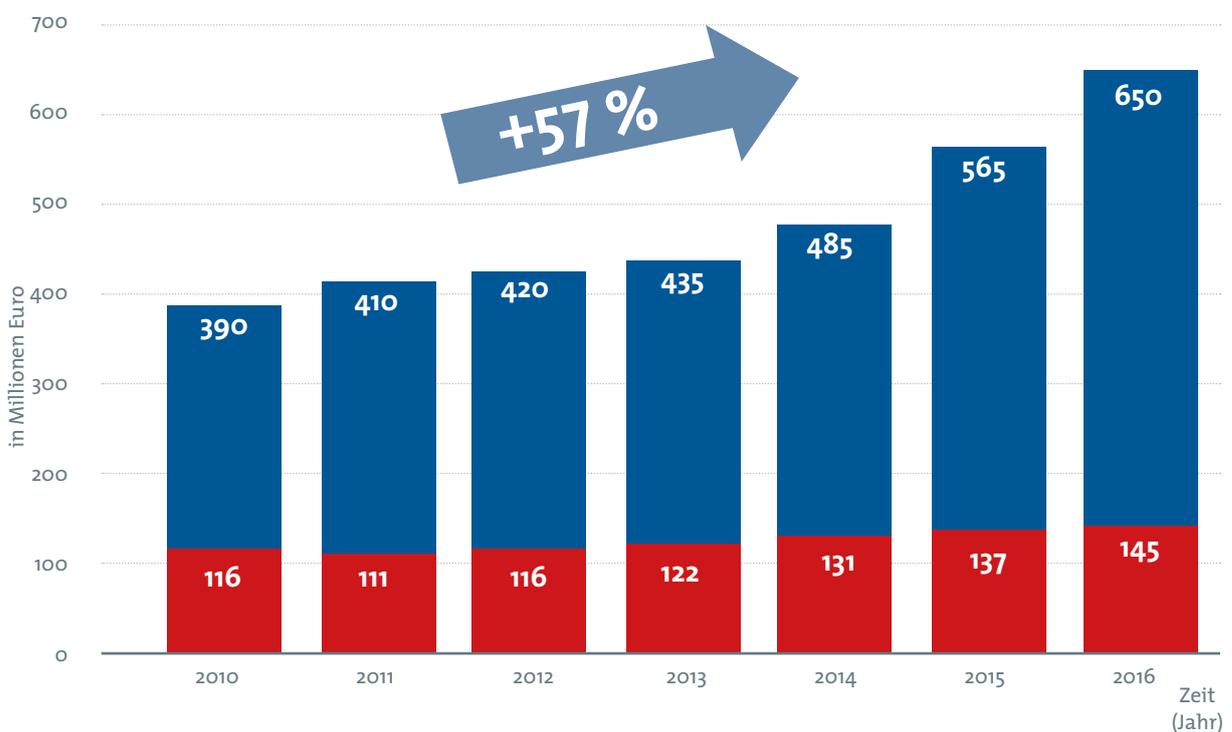


➤ 5. Kosten der Luftsicherheit – Trendwende überfällig

Kein anderer Verkehrsträger unterliegt so hohen Sicherheitsanforderungen wie der Luftverkehr. Die Umsetzung des hochkomplexen europäischen und nationalen Regulierungsrahmens ist mit großem personellen und technischen Aufwand verbunden. Die Kosten der Gefahrenab-

wehr im Luftverkehr steigen seit Jahren. Eine Normalisierung oder gar Umkehr dieser Entwicklung ist nicht in Sicht. Luftsicherheitskosten sind zu einer enormen Belastung für die gesamte Luftverkehrsbranche geworden.

➤ Entwicklung Luftsicherheitskosten



Sicherheitsentgelte betreffen Kosten der § 8 Kontrollen (Personal- und Warenkontrolle sowie Eigensicherung)

Luftsicherheitsgebühren betreffen Kosten der § 5 Kontrollen (Passagier- und Gepäckkontrolle)

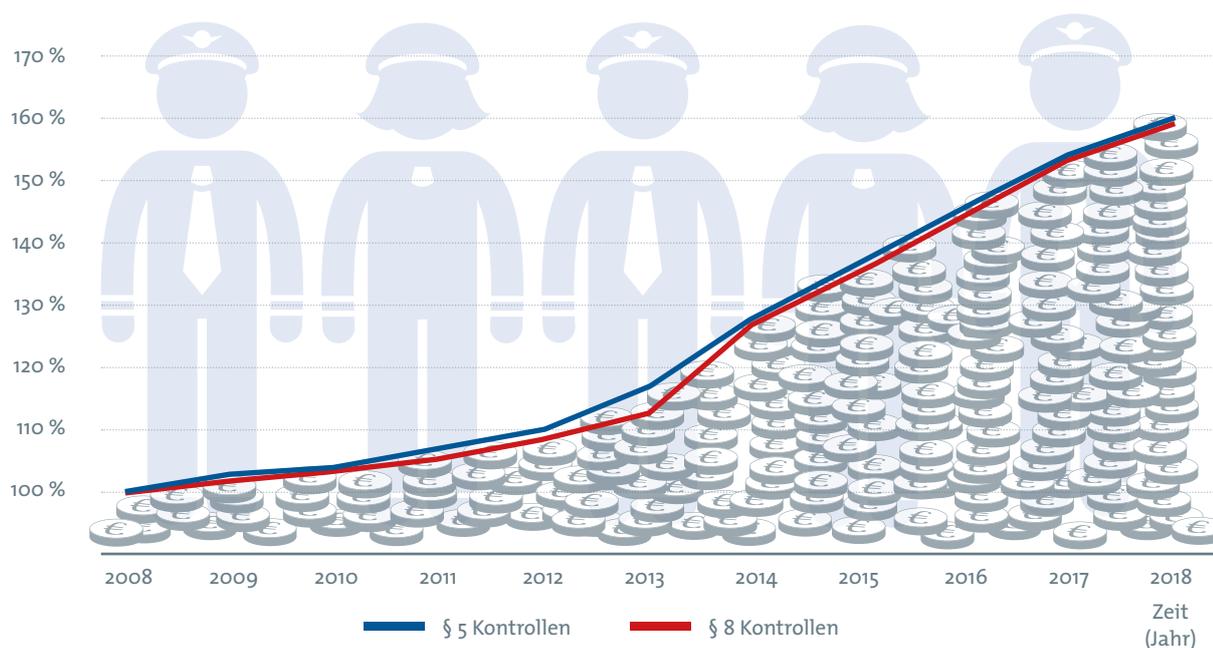
Quelle: BMI und eigene Berechnungen
© Flughafenverband ADV

Allein seit 2010 sind die Kosten für Luftsicherheit an den deutschen Flughäfen um 57 % gestiegen. Die Kosten für Passagier- und Gepäckkontrollen in Verantwortung des Bundes bzw. der Länder sind dabei doppelt so stark gestiegen wie die Kosten für Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber.

Die genauere Betrachtung zeigt, dass die Treiber dieser Entwicklung in zwei Bereichen auszumachen sind:

1. Die steigenden Sicherheitsanforderungen verlangen immer mehr und komplexere Kontrolltechnik. Deren Beschaffung und Betrieb verursacht besonders dann eine große Kostensteigerung, wenn zuvor eingesetzte Technik noch nicht ihre vorgesehene Betriebsdauer erreicht hatte.
2. Den deutlich größeren Anteil haben die Personalkosten. Über den Zeitraum von zehn Jahren haben die Tarifabschlüsse in der Luftsicherheit zu einem durchschnittlichen Lohnzuwachs von 60 % geführt.

➤ Entwicklung der Lohnkosten in der Luftsicherheit



Quelle: BDSW
© Flughafenverband ADV



Die **Aufwendungen für die Passagier- und Gepäckkontrollen** werden über die Luftsicherheitsgebühr refinanziert; unabhängig davon, ob sie in Bundes- oder Länderverantwortung durchgeführt werden. Das BMI bzw. die Luftsicherheitsbehörden der Länder legen die Höhe der Luftsicherheitsgebühren standortspezifisch auf Basis der Luftsicherheitsgebührenverordnung fest. Die genaue Höhe richtet sich überwiegend nach flugplanbedingten Spitzen und Leerlaufzeiten in der Verteilung des Passagieraufkommens und der darauf optimierten Organisation und Gestaltung der örtlichen Kontrollstellen.¹⁹

Luftsicherheitsgebühren dienen der Refinanzierung entstandener Aufwendungen und dürfen als Gebühr keinen Gewinn erzielen. Die Luftsicherheitsgebührenverordnung hat den Rahmen der Gebühr auf zwei bis zehn Euro festgesetzt. Gebührenschuldner sind die Luftfahrtunternehmen. Das Bundesministerium des Innern legt die Kalkulation einmal jährlich transparent gegenüber Flughäfen und Fluggesellschaften dar.

Kosten für die vollzugspolizeilichen Aufgaben (Schutz von Kontrollstellen und besonders gefährdeten Flügen), für Steuerungsaufgaben, die Einsatzplanung des Kontrollpersonals und die Qualitätskontrolle werden nicht in die Luftsicherheitsgebühr einkalkuliert.

Wie die Fluggesellschaften auch, tragen die Flughäfen **die Kosten für die Erfüllung ihrer Eigensicherungspflichten jeweils selbst**. Die teil-

weise Refinanzierung dieses Aufwands erfolgt durch ein Luftsicherheitsentgelt. Im Standortwettbewerb um Linienflugangebote gelingt es vielfach jedoch nicht, den gesamten Aufwand auf die Nutzer umzulegen.

Basierend auf den gemeldeten Passagierzahlen der Fluggesellschaften werden von der Luftsicherheitsbehörde die Gebührenbescheide erstellt bzw. vom Flughafen das Entgelt erhoben.²⁰ Die Fluggesellschaften haben die Möglichkeit, Gebühren und Entgelte auf die Passagiere umzulegen und als Teil des Ticketpreises auszuweisen.

¹⁹ vgl. BMI, 2016: <http://www.bmi.bund.de/cae/servlet/contentblob/132936/publicationFile/44185/Luftsicherheitsgebuehr.pdf> (aufgerufen am 17.03.2017)

²⁰ § 2 LuftSiGebV



Forderungen des Flughafenverbandes ADV



Die Abwehr gegen die zivile Luftfahrt gerichteter Bedrohungen und Anschläge ist eine Kernaufgabe des Staates. Der Staat hat aus seinen Haushaltsmitteln den dafür notwendigen Aufwand zumindest anteilig zu erbringen. Der Flughafenverband ADV spricht sich für eine gleichmäßige Absenkung der Luftsicherheitskosten an allen Standorten in Bundes- und Landesverantwortung aus.



Exkurs – Streiks in der Luftfahrt

Der Luftverkehr wird immer wieder zum Schauplatz von Tarifauseinandersetzungen zwischen den unterschiedlichsten Parteien. Besonders die Streiks in der Luftsicherheit bringen den Flugbetrieb regelmäßig zum Erliegen. Passagiere, aber auch Crews und Abfertigungspersonal gelangen nicht zum Flugzeug. Die Flughäfen unternehmen gemeinsam mit der Bundespolizei und den Sicherheitsdienstleistern in diesen außergewöhnlichen Situationen größte Anstrengungen, wenigstens eine Mindestzahl von Passagieren zu kontrollieren und damit einige Flüge zu ermöglichen. Gleichzeitig sind die Tarifparteien aufgerufen, ihre Auseinandersetzungen nicht auf dem Rücken der Passagiere auszutragen. Reisende, Airlines und Flughäfen sind bei diesen Streiks unbeteiligte Dritte, die nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen erfahren.





➤ Flughafen – Luftsicherheitsgebühr seit 01.01.2017

➤	Flughafen	Luftsicherheitsgebühr seit 01.01.2017
➤	Berlin-Schönefeld	6,03 €
➤	Berlin-Tegel	7,64 €
➤	Bremen	9,57 €
➤	Dresden	7,04 €
➤	Düsseldorf	5,60 €
➤	Erfurt-Weimar	10,00 €
➤	Frankfurt	9,56 €
➤	Hannover	8,10 €
➤	Hamburg	5,47 €
➤	Köln/ Bonn	6,35 €
➤	Leipzig/ Halle	5,68 €
➤	Saarbrücken	10,00 €
➤	Stuttgart	6,02 €
➤	Dortmund	4,86 €
➤	Friedrichshafen	10,00 €
➤	Hahn	4,33 €
➤	Karlsruhe/ Baden-Baden	7,28 €
➤	München	7,18 €
➤	Münster/ Osnabrück	7,97 €
➤	Niederrhein	5,39 €
➤	Nürnberg	7,98 €
➤	Paderborn/ Lippstadt	8,39 €

➤ Höhe der Luftsicherheitskosten / Flugzeug



Summe aus Sicherheitskosten nach § 5 und § 8 LuftSiG; Auslastung 80 %

© Flughafenverband ADV



➤ 6. Luftsicherheitskontrollen modernisieren – Flughafenstandorte zukunftssicher machen

Sicherheitsanforderungen wachsen stetig, fortwährend komplexere Technologien kommen zum Einsatz. Die Kontrollprozesse werden immer aufwendiger und demgemäß verlangsamt. Bei einem erwartbar anhaltenden Passagierwachstum wird es schon in naher Zukunft zur Überlastung der Kontrollstellen an einigen Flughäfen kommen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, muss die Zusammenarbeit der zahlreichen Stakeholder bei der operativen Steuerung und der taktischen Planung noch enger abgestimmt werden.

Eine zukunftssichernde Weiterentwicklung des Systems der Luftsicherheitskontrollen auf der Basis bewährter Strukturen ist angezeigt. Den tradierten Konzepten sind moderne, bürgerrechtskonforme und datenbasierte Modelle der Luftsicherheit an die Seite zu stellen.

Der Flughafenverband ADV befürwortet die Durchführung der Luftsicherheitskontrollen durch private Sicherheitsdienstleister. Sie sollen auch künftig in hoheitlicher Verantwortung die Kontrollen durchführen. Allerdings bedarf es differenzierterer Kriterien bei Auswahl und Führung der privaten Dienstleister. Auch die Arbeit mit Leistungskennzahlen und darauf gestützten wirtschaftlichen Anreizen wäre ein Mittel der Wahl. Hochwertige Dienstleistungen sind unverzichtbar für eine sichere, prozesseffiziente und passagierfreundliche Kontrolle. Die deutschen Flughäfen sind bereit, Passagier- und Handgepäckkontrollen künftig durch eine Übernahme von Teilaufgaben zu unterstützen. Unter Beibehaltung der hohen Sicherheitsstandards lassen sich die Verantwortlichkeiten zwischen Sicherheitsbehörden und Flughafenbetreibern neu abgrenzen.



Forderungen des Flughafenverbandes ADV



1. An oberster Stelle steht die Sicherheit. Zusätzlich müssen die Sicherheitskontrollen effektiv, wirtschaftlich effizient und nutzerfreundlich für Passagiere und Beschäftigte sein.
2. Entscheidend für Verbesserungen ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit von Behörden, Dienstleistern und Industrie.
3. Die Übernahme von Auswahl und Steuerung des Kontrolldienstleisters durch den Flughafen muss möglich sein. Dazu muss es standortspezifisch individuelle Lösungen geben.
4. Die Kontrollinfrastruktur ist in enger Abstimmung zwischen Flughäfen und den zuständigen Behörden zu gestalten. Die Bedürfnisse der Fluggesellschaften zur Gestaltung ihrer Produkte für den Passagier sollten einbezogen werden.
5. Die Auswahl von Dienstleistern muss nach qualitativen und wirtschaftlichen Aspekten erfolgen. Verträge müssen mehr Anreize zu hochwertiger Arbeit setzen.
6. Die Haftung für die hoheitliche Aufgabe der Luftsicherheit verbleibt beim Staat.
7. Die Vereinheitlichung der Qualifikationen von Luftsicherheitskontrollkräften (§8LuftSiG) und Luftsicherheitsassistenten (§5LuftSiG) ermöglicht einen flexiblen Personaleinsatz und ist anzustreben. Damit einher geht auch eine vereinheitlichte Fachaufsicht und die Möglichkeit, gerade in verkehrsschwachen Zeiten, gemischte § 5 und § 8 Kontrollstellen zu betreiben.
8. Politisch bisweilen geforderte Modelle einer kompletten Rückverstaatlichung der Luftsicherheit, beispielsweise in eine Bundessicherheitsgesellschaft des öffentlichen Dienstes, wären nicht zielführend und sind deshalb abzulehnen.



➤ Was können die Flughäfen zur Optimierung der Luftsicherheitskontrollen leisten?



HEUTE

- Flughäfen stellen die Flächen bereit, sind ansonsten unbeteiligte Dritte



KÜNFTIG

Flughäfen sind bereit, in Prozessverantwortung zu gehen:

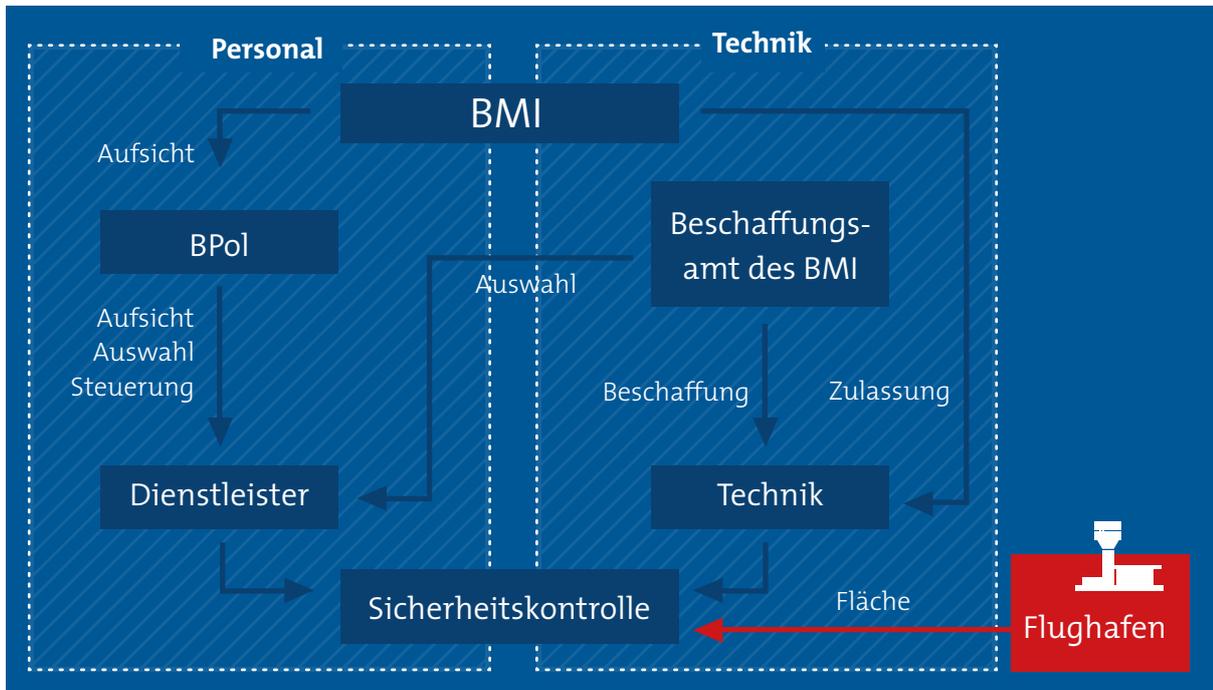
- Übernahme der Personaleinsatzplanung gegenüber dem Sicherheitsdienstleister
- Auswahl der Sicherheitsdienstleister
- Mitgestaltung von Prozessen und Infrastruktur

© Flughafenverband ADV

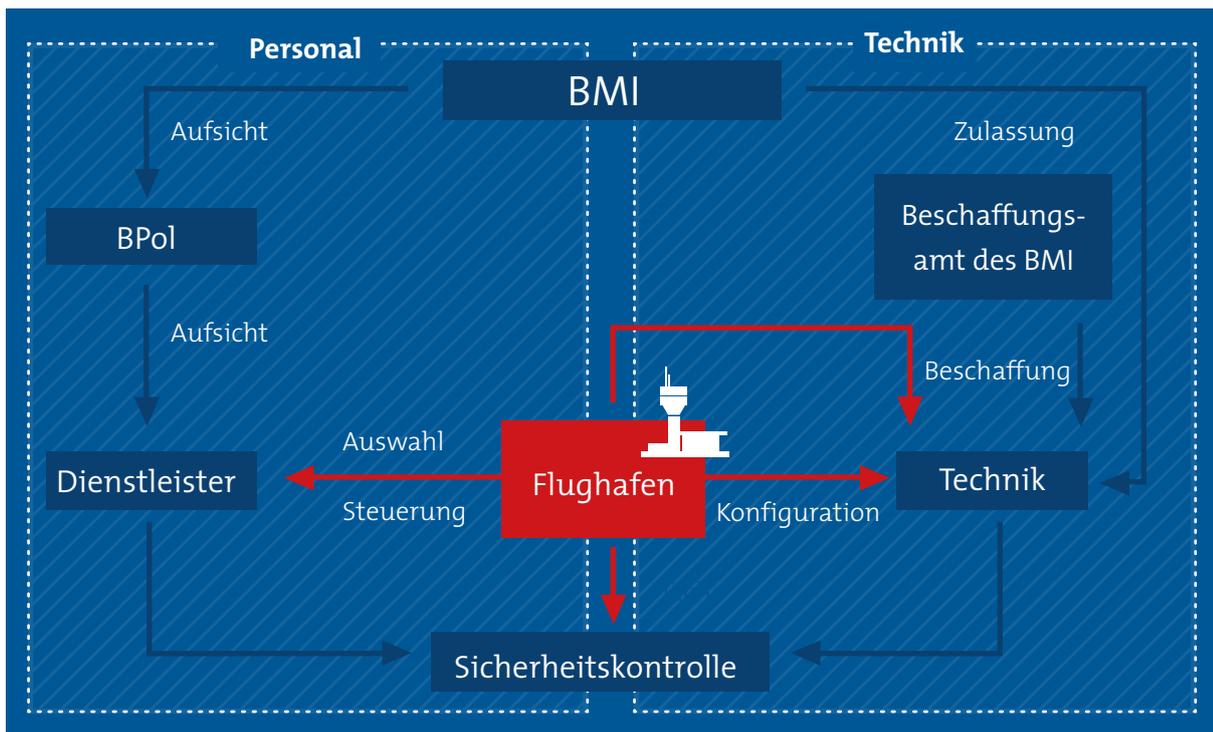
Die zukunftsweisende Neuausrichtung der Verantwortlichkeiten bei der Passagier- und Handgepäckkontrolle nach § 5 LuftSiG kann ohne Weiteres im bestehenden gesetzlichen Rahmen erfolgen. Bei einem gleichbleibend hohen Sicherheitsniveau ergeben sich Verbesserungen bei der betrieblichen Effizienz und dem Passagierkomfort. Schnellere Abläufe bei den Kontrollen und reduzierte Wartezeiten für den Reisenden wären die entscheidenden Vorteile.

Für das Zukunftsszenario der Verantwortung bei der Passagier- und Reisegepäckkontrolle müssen standortspezifische, individuelle Lösungen gefunden werden. In enger Abstimmung muss in den kommenden Jahren das zukunftsichere Zusammenspiel aller Beteiligten neu definiert werden.

➤ Verantwortung für Passagier- und Gepäckkontrolle – „Status Quo“



➤ Verantwortung für Passagier- und Gepäckkontrolle – „Zukunftsszenario“





➤ 7. Kompromisslose Sicherheit – schnell, bezahlbar, komfortabel

Für Luftsicherheitskontrollen eingesetzte Technologien und Prozesse müssen **verlässlich** arbeiten und sich an den aktuellen und in den letzten Jahren **stetig steigenden Risikoeinschätzungen orientieren**. Neu entwickelte Sicherheitstechnologien sind in die bestehenden Kontrollprozesse zu integrieren. Es gilt, das wachsende Fluggastaufkommen ohne Ausweitung der Flächen zu bewältigen. Dafür ist der Durchsatz an den Kontrollstellen zu erhöhen.

Der Sicherheitskontrollprozess und die genutzten Technologien müssen so **passagierfreundlich** und **Kapazitäten schonend** wie möglich gestaltet werden. Neben der Vermeidung von Wartezeiten beinhaltet dies den Schutz der Privatsphäre und der Persönlichkeitsrechte sowie der Gesundheit des Fluggastes.

➤ Anforderungen an Kontrolltechnik



Noch ist Luftsicherheit auf Prävention durch Tatmittelsuche ausgerichtet. Alle Fluggäste und deren Gepäck werden deshalb entweder am Gate oder heute meist an zentral angelegten Kontrollstellen einheitlich überprüft. Auch bei bester Einsatzplanung kann es während der Spitzenzeiten zu Warteschlangen kommen.

Künftige Luftsicherheitsprozesse werden dagegen im Hintergrund ablaufen. Passagiere erreichen bequem und ohne langes Verweilen die vielfältigen Erlebnisangebote der Flughäfen oder ihres Abfluggates. In der Flightpath 2050 Vision²¹ beschreibt die EU diese Zukunft. Wissenschaftler und Institutionen arbeiten bereits an der Entstehung von verbesserten Technologien und Prozessen.²² Gemeinsames Ziel dieser Anstrengungen ist die vorbehaltlose Ertüchtigung der Luftsicherheit. Risikobasierte Luftsicherheitsverfahren, moderne Screening-Technologien und optimierte Flughafenanlagen werden Passagieren bald schon ein deutlich bequemerer und auch schnelleres Reisen ermöglichen.

21 vgl. EU-Kommission, 2011: <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/doc/flightpath2050.pdf> (aufgerufen am 17.03.2017)

22 vgl. ACI/IATA, 2014: <http://www.aci.aero/About-ACI/Priorities/Security/Smart-Security> (aufgerufen am 17.03.2017) und vgl. COPRA-Project, 2014: <http://www.copra-project.eu/> (aufgerufen am 17.03.2017)

7.1 Zukunftsfeste Sicherheit durch intelligente Kontrollen

Um am weltweiten Wachstum des Luftverkehrs zu partizipieren, muss die Infrastruktur wettbewerbsfähig bleiben.

Global werden in 15 Jahren etwa doppelt so viele Passagiere wie heute zu kontrollieren sein. Dieser Verdopplung des Aufkommens kann nicht eine Verdopplung heutiger Kapazitäten der Passagierkontrolle entgegengesetzt werden.

Bleibt also nur etwas Neues, Klügeres: eine Gefährdungsbewertung und daraus eine sich ständig anpassende, risikobasierte Luftsicherheit – Sicherheit mit Augenmaß.

Des heute innerhalb Schengens weitgehend geltenden Rechts auf anonyme Flugreisen bedarf es nicht. So wie längst automatisierte Grenzkontrollstellen selbstverständlich sind, so wird künftig – über kurzes Einlesen des Ausweises und einen biometrischen Abgleich – dem Passagier eine gesicherte Identität verliehen.

Die gesicherte Identität aller Reisenden wird Voraussetzung dafür sein, dass die vom Europäischen Parlament verabschiedete Richtlinie 2016/681 zur Verwendung von Fluggastdaten (Passenger Name Record, PNR) und das neue deutsche Fluggastdatengesetz wirksam umgesetzt werden können.

Die Entschließung 2015/2933 (RSP) des Europäischen Parlaments vom November 2015 fordert



„risikobasierte Sicherheitsmaßnahmen für die Passagier- und die Frachtbeförderung anstelle der derzeitigen auf Reaktion ausgerichteten Maßnahmen, ein faires und ausgewogenes Konzept für den sensiblen Bereich der Luftverkehrssicherheit, das einerseits den Bedürfnissen und Erwartungen der Mitgliedstaaten entspricht und andererseits die Unzufriedenheit der Reisenden auf Flughäfen eindämmt.“

Das bedeutet: Stichprobenquoten und ansonsten erleichterte Kontrollen, wenn vermutlich kein Risiko vorliegt. Dazu kommt die gezielte Anwendung von Methoden der Verhaltensbeobachtung und Mustererkennung.

In der Luft- und Raumfahrttechnik besagt die wohl wesentlichste Konstruktionsvorschrift, dass alle kritischen technischen Installationen eine systemische Redundanz aufweisen müssen. Wenn ein System versagt, dann gibt es immer doch das zweite. Im Idealfall sind Sicherheitsredundanzen diversitär ausgelegt; also nicht einfach durch Doppelung von Komponenten, sondern in einer Weise, die auch Systemirrtümern Rechnung trägt.

Es bedarf dieser systemischen Redundanz als Antwort auf sich dynamisch verändernde Einschätzungen der Bedrohungslage, der die heutige Kontrolltechnik kaum immer gewachsen sein wird. Nicht für jede Bedrohung sind Detektionsverfahren vorhanden und jede Kontrolltechnik hat ihre physikalischen Grenzen.

Eine auch datenbasierte Sicherheit ist, wie jeder Umgang mit Daten, heikel. Das bedarf einer politischen und gesellschaftlichen Aussprache. Den Chancen der neuen, digitalen Möglichkeiten wird sich deshalb rechenschaftsfähig und mit Augenmaß geöffnet.

Im Rahmen von Programmen wie „Global-Entry“ verfolgen die US-Behörden diesen Ansatz schon länger.²³ Dabei erfolgt die Kontrolle des Fluggastes bereits vor dem Antritt seiner Reise. Die Teilnahme an Global Entry ist freiwillig. Um aufgenommen zu werden, muss ein Antragsteller einer Sicherheitsüberprüfung zustimmen, so wie diese heute auch für am Flughafen Beschäftigte gilt. Danach erfolgt eine Einstufung als „Trusted Traveller“ (vertrauenswürdiger Reisender).

23 vgl. U.S. Customs and Border Protection, 2017: <https://www.cbp.gov/travel/trusted-traveler-programs/global-entry> (aufgerufen am 17.03.2017)



Forderungen des Flughafenverbandes ADV

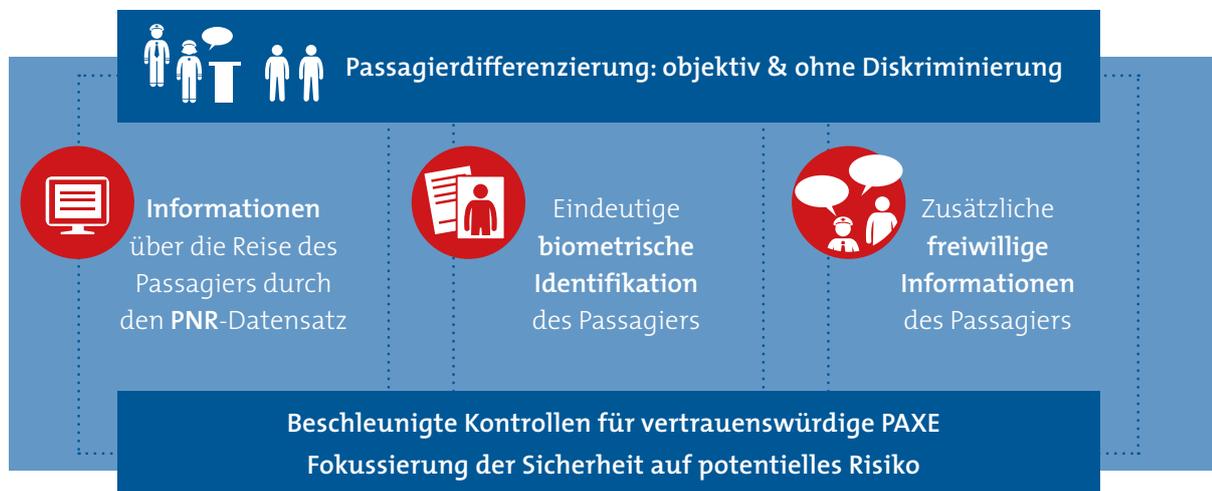


Der Flughafenverband ADV wirbt für Trusted Traveller-Konzepte. Wer als Passagier Hintergrunddaten von sich selbst für Vorprüfungen seines Sicherheitsstatus zur Verfügung stellt, soll dafür beschleunigte Kontrollen erfahren. Es existiert weltweit bereits eine Vielzahl an Programmen dieser Art, die Einführung dieses Konzeptes ist auch für die deutschen Flughäfen möglich und in den europäischen Regeln ausdrücklich als Möglichkeit vorgesehen²⁴. Insgesamt trägt eine intelligente und differenzierte Sicherheitskontrolle zu einer Optimierung der Abläufe für alle Passagiere an Flughäfen bei.

Die ab Mai 2018 greifende Auswertung von Fluggastdaten ist ein überfälliger Schritt. Der Flughafenverband ADV begrüßt die künftig verbesserte Arbeit mit diesen Daten. Bei den PNR, Passenger Name Records, handelt es sich um jene Daten, welche die Airlines für ihre Reisenden verarbeiten. Durch eine nachvollziehbare Zusammenführung und rechtskonforme Auswertung können Passagiere künftig frühzeitig als ungefährlich eingestuft und so beschleunigt abgefertigt werden.

24 vgl. 4.1.1.7 der VO (EU) 2015/1998

➤ Risiko und Vertrauen zur Differenzierung





Internationale Zusammenarbeit für optimierte Verfahren

Luftsicherheit ist eine globale Herausforderung. Die internationalen Dachorganisationen der Fluggesellschaften (IATA) und der Flughäfen (ACI World) beraten die Politik zu Luftverkehrsfragen und haben aktuell die Initiative „Smart Security“ ins Leben gerufen.

Durch innovative Technologie und neue Prozesse soll die Sicherheit gesteigert, die Kapazität erhöht und gleichzeitig ein verbessertes Reiseerlebnis für den Passagier generiert werden.

Auch im Zentrum von „Smart Security“ stehen die künftig vermehrt risikobasierten Kontrollen von Passagieren und deren Gepäck. Besonders heute noch unbekannte Bedrohungen sollen sich damit frühzeitig entdecken und abwehren lassen.

Zahlreiche Flughäfen auf der ganzen Welt erproben in Zusammenarbeit mit ihren lokalen Behörden die erforderlichen Verfahren und Systeme.

7.2 Entwicklung und Erprobung – Kontrollstellen der Zukunft

Waffen und andere gefährliche Gegenstände aus Metall sind leicht detektierbar. Eine moderne Kontrolltechnik muss jedoch mehr können. Selbstlaborierte Sprengstoffe, keramische Materialien, Kunststoffe aus dem 3D-Drucker und andere neue Bedrohungen müssen genauso zuverlässig erkannt werden – dies in Zukunft, ohne den Passierfluss wesentlich zu verlangsamen.

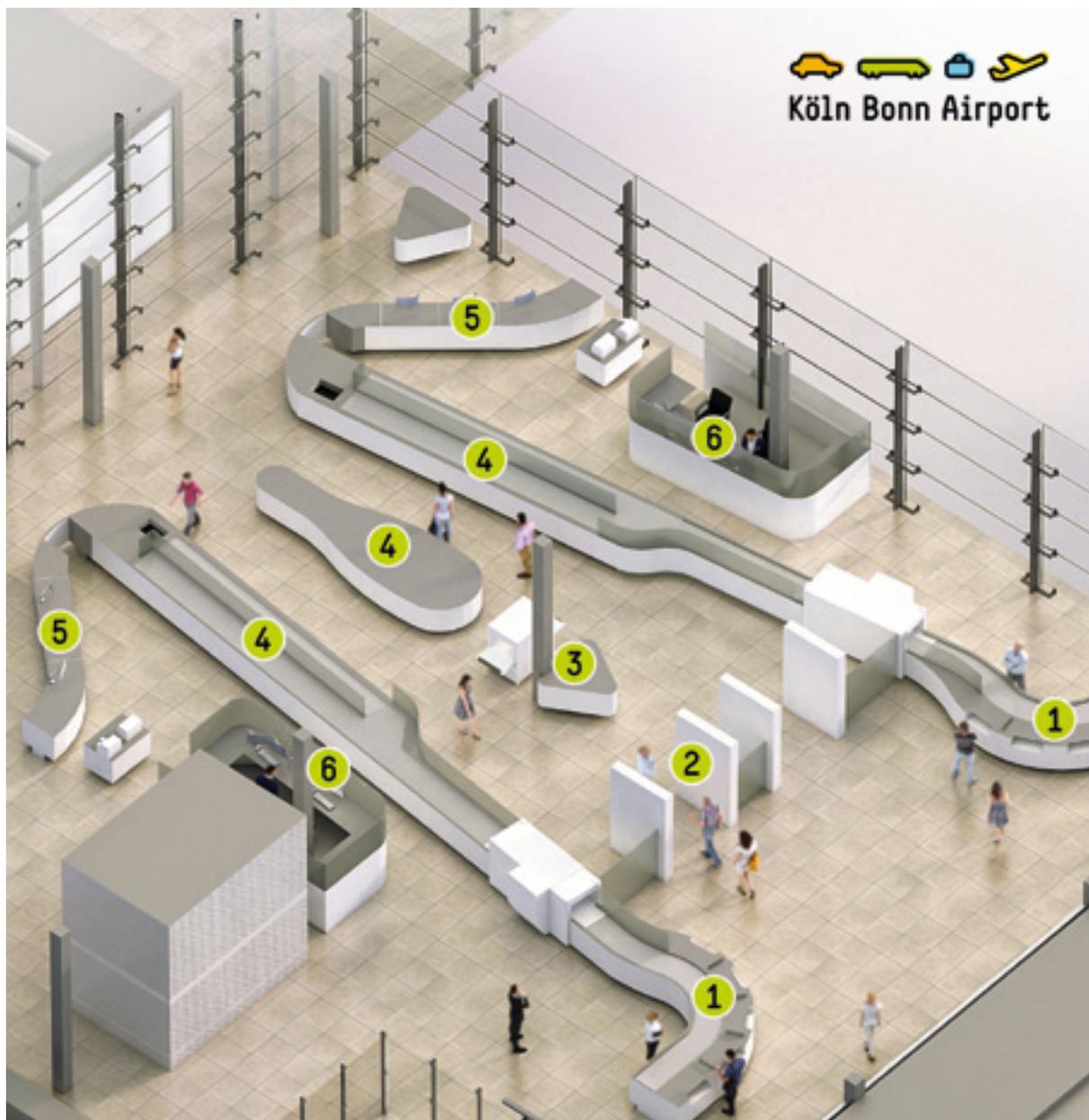
Manchmal genügen schon kleine Veränderungen einzelner Prozessschritte, um spürbare Verbesserungen bei Effizienz und Reisekomfort zu erzielen.

Das BMI-BDL-Projekt „Easy Security“ am Flughafen Köln/Bonn beweist dieses. Flughafen, Fluggesellschaften, Bundespolizei und Bundesministerium des Innern haben gemeinsam mit der Industrie eine faszinierend neue Kontrollstelle geschaffen.

Passagiere und Mitarbeiter fühlen sich wohl und sind begeistert vom Platzangebot und der Leichtigkeit, mit der die Kontrollen erfolgen. Besonders gelobt wird die neu geschaffene Überholmöglichkeit. Jeder Passagier kann selbst sein Tempo des Durchlaufes bestimmen. Die Schnellen überholen die Langsameren, ohne dabei unhöflich zu sein. Moderne Kontrolltechnik erhielt ein ergonomisches Design und macht die neue Kontrollstelle beispielgebend für andere Airports. Sicherheitsbehörden und Flughäfen werden für jeden Standort die optimale Kontrollinfrastruktur finden und dabei die jeweiligen baulichen Gegebenheiten und Verfügbarkeit von Flächen berücksichtigen.

Im Praxisbetrieb wird sich erweisen, wie individuell die bestmögliche Kontrollstelle der Zukunft aussehen soll.

➤ Easy Security am Flughafen Köln/Bonn



- | | |
|------------------------------------|---|
| 1 Der Auflagebereich | 4 Der Aufnahmebereich |
| 2 Der Sicherheitsscanner | 5 Die Nachkontrolle des Handgepäck |
| 3 Die Personennachkontrolle | 6 Bildauswertung |



7.3 Ausblick – Forschung und Entwicklung

Unterschiedliche Forschungsdisziplinen befassen sich sehr engagiert mit der Frage, wie das Reisen in Zukunft sicher und doch bequem sein kann. Beschriebene Modelle risikobasierter Kontrollen werden deshalb durch Methoden der Verhaltensbeobachtung sowie eine weitgehende Unvorhersagbarkeit der Prozesse ergänzt.²⁵

Über betriebswirtschaftliche und qualitätssichernde Kennzahlen wird künftig eine ebenso feine Steuerung wie auch Kontrolle der eingesetzten Ressourcen ermöglicht. Die Qualität der Gefahrenabwehr wird verstetigt, einer Fortsetzung der Kostenexplosion wird vorgebeugt.

Manche Vorschläge zu vermeintlichen Optimierungen und Neuentwicklungen, die sich dann nicht schlüssig auf den Organismus eines Flughafens übertragen lassen, wären allerdings kontraproduktiv und deshalb abzulehnen.

Das gemeinsam durch BMI und Luftverkehrswirtschaft getragene Projekt zur Optimierung der Prozesse bei Luftsicherheitskontrollen hat viel Zustimmung gefunden und ist ein gutes Beispiel auch für künftige gemeinsame Anstrengungen.

Mittelfristig kann ein „Aviation Security Management System“ in Analogie zu bereits in der Luftfahrt umgesetzten Safety Management Systemen aufgebaut werden. Dies ermöglicht einen kooperativen Ansatz der Risikoanalyse sowie der Beurteilung aktueller Gefahrenlagen und der tatsächlichen Leistungsfähigkeit des Luftsicherheitssystems. Gemeinschaftliche Ziele sowie Methoden zu deren Umsetzung wären festzulegen.²⁶

²⁵ vgl. ACI/IATA, 2014: <http://www.aci.aero/About-ACI/Priorities/Security/Smart-Security> (aufgerufen am 17.03.2017)

²⁶ vgl. COPRA-Projekt, 2014: <http://www.copra-project.eu/Results.html> (aufgerufen am 17.03.2017)

➤ Anforderungen an das künftige System der § 5 Kontrollen





Verbesserter Passagierfluss dank automatisierter Grenzkontrollen

Das „EasyPASS“ System der Bundespolizei ermöglicht die Nutzung sogenannter „eGates“ zur automatischen Grenzkontrolle bei der Einreise bzw. der Ausreise aus dem Schengen-Raum. Für Ein- und Ausreise können es Bürger der EU, des europäischen Wirtschaftsraums sowie der Schweiz nutzen, wenn sie mindestens 18 Jahre alt sind und über einen elektronischen Reisepass verfügen. Natürlich ist der neue deutsche Personalausweis vom System ebenfalls lesbar. Nicht-EU Bürger können EasyPASS zur Ausreise nutzen. Zur automatisierten Grenzkontrolle legt der Reisende seinen Reisepass oder Personalausweis in ein Lesegerät. Anschließend wird das eGate betreten und in eine Kamera geschaut. Das System gleicht die biometrischen Daten mit dem auf dem Chip des Dokuments digital gespeicherten Lichtbild des Reisenden ab und gibt nach erfolgreicher Überprüfung den Weg frei. Nur bei Unstimmigkeiten erfolgt hinter dem eGate am Grenzkontrollschalter eine Befragung sowie ggf. der Erhalt des Ein- bzw. Ausreisestempels.

Der Flughafenverband ADV begrüßt die Initiative des BMI, verstärkt auf **automatisierte Grenzkontrollen** zu setzen. Technologien, welche die Vorteile der neuen biometrischen Reise- bzw. Identitätsdokumente integrieren und optimal nutzen, sind künftig verstärkt einzusetzen.



EasyPASS Kontrollstelle
© Bundesdruckerei GmbH



➤ 8. Sicherheit auf der Landseite – öffentlicher Bereich mit eigenen Regeln und Zuständigkeiten

Die öffentlichen Bereiche der Terminals und alle sonstigen öffentlichen Bereiche der Flughäfen (z. B. Parkplätze) werden von der geltenden Luftsicherheitsgesetzgebung nicht erfasst. Ihr wirksamer Schutz ist dennoch ein wichtiger Baustein des sicheren Reisens.

Mit den terroristischen Anschlägen an den Flughäfen von Brüssel und Istanbul in 2016 ist etwas Offensichtliches bestätigt worden. Die öffentlichen Bereiche der Flughäfen können genauso zum Ziel von Attentätern werden wie sämtliche andere öffentliche Bereiche der Städte auch.

Die Flughäfen in Deutschland setzen deshalb alles daran, ihre Passagiere, Gäste und Mitarbeiter auch in den öffentlichen Bereichen bestmöglich zu schützen.

Neue Maßnahmen müssen dann umgesetzt werden, wenn sie nachhaltig die Sicherheit steigern. Aktionismus und Scheinlösungen hingegen sind gefährlich. Die Flughäfen sprechen sich gegen kurzsichtige und aktionistische Maßnahmen aus. Jede Maßnahme ist regelmäßig daraufhin zu überprüfen, ob sie dem aktuellen Risiko Rechnung trägt.

Die Abwehr äußerer Gefahren in den öffentlichen Bereichen der Flughäfen ist grundsätzlich eine hoheitliche Aufgabe. Das Bundesministerium des Innern gemeinsam mit der Bundespolizei sowie die Behörden und Polizeien der Länder tragen

hierfür die Verantwortung. Als Eigentümer und Betreiber der Infrastruktur stehen die Flughäfen unterstützend im Rahmen ihrer Zuständigkeit und Leistungsfähigkeit zur Verfügung.

Die konkrete Sicherheitslage für einen Standort wird permanent durch Polizei und Behörden evaluiert. Nur auf Basis konkreter behördlicher Risikoindikationen werden spezifische Maßnahmen veranlasst.

Der Flughafenverband ADV spricht sich in drei Punkten für die aktive Verbesserung der Sicherheit in öffentlichen Flughafenbereichen aus:

➤ Landside Security – Mitwirkung der Flughäfen bei der Umsetzung von Maßnahmen



© Flughafenverband ADV

1. Sicherheitsinformation und -kultur verankern

Es muss ein Klima herrschen, in dem Mitarbeiter und Passagiere im Terminal frei von Vorbehalten sicherheitsrelevante Beobachtungen weitergeben und so aktiv die Sicherheit unterstützen. Dazu gehört ein grundsätzliches Verständnis von Sicherheit, dass die Flughäfen den Mitarbeitern durch Security-Awareness Training vermitteln.

Die Flughäfen sind gleichzeitig auf einen engen und permanenten Informationsaustausch mit den Sicherheitsbehörden angewiesen. Für zügige

und anforderungsgerechte Maßnahmen der Flughäfen werden aktuelle Lageinformationen der Sicherheitsbehörden benötigt.

Zum Gesamtkonzept gehören auch Maßnahmen von Polizei und Behörden. Der Flughafenverband ADV begrüßt das stets an die aktuelle Bedrohungslage angepasste Auftreten der Polizei in den Flughäfen. Unmittelbare Bedrohungsszenarien lassen sich vielfach bereits im Vorfeld erkennen. Potentielle Täter sind für geschultes Personal feststellbar. Eine intensive Beobach-



tung der Flughafengäste ist eine wichtige und sinnvolle Sicherheitsmaßnahme. Geschulte Polizeikräfte können verdächtige Personen auf der Basis ihrer Gestik, Laufwege und Interaktion mit anderen Menschen erkennen, gezielt ansprechen und bei Bedarf festsetzen.

2. Mit verbesserter Technologie zur Gefahrenabwehr beitragen

Moderne Überwachungstechnologie ist eine essentielle Grundlage für die schnelle, wirksame und effiziente Erkennung und Verfolgung potentiell gefährlicher Personen und Gegenstände. Die Modernisierung und der Betrieb dieser Anlagen müssen daher von den Sicherheitsbehörden mitgetragen werden.

Darüber hinaus engagieren sich einzelne Flughäfen auch in Pilot- und Forschungsprojekten

hinsichtlich weiterer zukunftsweisender Technologien, bspw. zur Erkennung verdächtiger Gegenstände bereits beim Betreten eines Terminals. Der Flughafenverband ADV fordert im Bereich Forschung und Entwicklung mehr Unterstützung durch die Bundesbehörden.

3. Infrastruktur als Schutzelement

Die Durchführung von Anschlägen in allen Bereichen des öffentlichen Lebens ist auf verschiedenste Arten denkbar. Bomben, Handfeuerwaffen oder lediglich ein Fahrzeug mit hoher Geschwindigkeit sind nur einige Beispiele. Es ist das Anliegen der deutschen Flughäfen, die Auswirkungen dieser verschiedenen Formen auf ein Minimalmaß zu begrenzen. Diese Zielsetzung spielt bei der künftigen Gestaltung der Infrastruktur eine wesentliche Rolle.

➤ 9. Drohnen – die große Herausforderung

Im Jahr 2016 meldeten Piloten 64 direkte Drohensichtungen. Ein Jahr zuvor waren es erst 14 gewesen. Kleine oder tieffliegende Drohnen sind auf dem Radar nicht erkennbar. Flugzeuge können deshalb vor einem drohenden Zusammenstoß nicht gewarnt werden und könnten wohl auch kaum ausweichen.

Unbemannte Fluggeräte – umgangssprachlich häufig als Drohnen bezeichnet – sind gleicher-

maßen Chance und Herausforderung für die zivile Luftfahrt der kommenden Jahre. Der technologische Fortschritt der letzten zehn Jahre ermöglicht heute zahllose Möglichkeiten zur Anwendung kleiner, leistungsfähiger Fluggeräte für den privaten, aber auch professionellen Gebrauch. Bald werden nach Schätzungen der DFS schon mehr als eine Million Drohnen am deutschen Himmel unterwegs sein. Die sichere Integration dieser völlig neuen Kategorie von Teilnehmern an der

Die neue Drohnen-Verordnung

- 1 Kennzeichnungspflicht: Ab 0,25 kg muss eine Plakette mit Namen und Adresse des Eigentümers angebracht werden – auch auf Modellflugfeldern.
- 2 Kenntnissnachweis: Ab 2,0 kg müssen besondere Kenntnisse nachgewiesen werden.
- 3 Erlaubnispflicht: Ab 5,0 kg wird eine spezielle Erlaubnis der Landesluftfahrtbehörde benötigt.
- 4 Ab 100 m: In dieser Höhe dürfen Drohnen nur fliegen, wenn eine behördliche Ausnahmeerlaubnis eingeholt wurde. Bei Modellflugzeugen müssen lediglich besondere Kenntnisse nachgewiesen werden.

Vorschriften für den Betrieb von Drohnen im Überblick
© BMVI

Luftfahrt ist Gegenstand zahlreicher Initiativen. Das Bundeskabinett hat im Januar 2017 einen Verordnungsentwurf des Bundesverkehrsministeriums beschlossen, der klarere Regeln für unbemannte Fluggeräte schaffen soll. Der Verordnungsentwurf fasst die Vorschriften, die sich bislang zum Teil je nach Bundesland unterscheiden, einheitlich zusammen und ergänzt sie.

Durch die EASA wird zudem eine umfangreiche Rahmengesetzgebung auf europäischer Ebene erarbeitet. Die deutsche Verordnung nimmt das zu erwartende Ergebnis bereits vorweg.

Die neue Verordnung ist gut und gibt Rechtssicherheit. Vor mutwilligen Angriffen auf die zivile Luftfahrt bieten deren Vorgaben jedoch keinen Schutz. Die schnellen, autonomen und doch hochgenauen Bewegungen von Drohnen sowie



ihre schwere Erkennbarkeit bei geringer Größe ermöglichen ein problemloses Eindringen in die Flugverbotszonen der Flughäfen.

Die gemeinsame Anstrengung von Behörden und Flughäfen, eine umfassende Luftsicherheit zu gewährleisten, können durch Drohnen im schlimmsten Falle umgangen werden. Das

Beschädigen von Flugzeugen oder das Einbringen gefährlicher Gegenstände in den Sicherheitsbereich wäre dann mit wenig Aufwand realisierbar; d. h.: für kriminell oder terroristisch motivierte Täter mit einem nur geringen Risiko, entdeckt zu werden oder selbst zu Schaden zu kommen.



Forderungen des Flughafenverbandes ADV



Zur effektiven Verminderung der Gefahren durch Drohnen bedarf es eines koordinierten Vorgehens von Flughäfen, der Flugsicherung und der Sicherheitsbehörden. Die zuständigen Stellen im Umfeld der Flughäfen sind einzubeziehen.

Drohnen müssen rechtzeitig und schnell identifiziert werden, bevor sie in die Nähe sicherheitskritischer Bereiche gelangen. Ihr Eindringen muss wirksam unterbunden werden.

Die Flughäfen unterstützen die Entwicklung der notwendigen Systeme. Gemeinsam mit Forschungsinstituten und Herstellern werden Studien und Feldversuche durchgeführt. Praxis-taugliche, leistungsfähige und wirtschaftliche Lösungen werden benötigt. Keine Maßnahme darf die Sicherheit des übrigen Flugbetriebs gefährden. Außerdem darf der Drohnenbetrieb an Flughäfen nicht grundsätzlich unterbunden werden. Die sinnvolle Nutzung von Drohnen hat dort großes Potential. Bau- und Sicherheitsüberwachung sowie die regelmäßige Inspektion der umfangreichen Infrastruktur sind nur einige denkbare Anwendungen.

Die Entwicklung und der Betrieb von Erkennungs- und Abwehrmaßnahmen unter diesen komplexen Prämissen liegen in der gemeinsamen Verantwortung von Industrie und Sicherheitsbehörden. Solange es noch kein Universalverfahren zur Einleitung einer kontrollierten Zwangslandung gibt, muss Drohnenabwehr im Einzelfall entschieden werden.

Wie stets in der Luftsicherheit gilt auch hier: Scheinlösungen sind zu vermeiden!



Drohne
© Procopter GmbH Leipzig/BVZD – Der Drohnenverband



➤ 10. Executive Summary

Seine Symbolkraft und volkswirtschaftliche Bedeutung werden den zivilen Luftverkehr auch in Zukunft einer erheblichen Bedrohung durch terroristische Anschläge aussetzen. Die Fähigkeit, äußere Bedrohungen und gewollt herbeigeführte Gefahren jederzeit erfolgreich abwehren zu können, ist deshalb eine elementare Voraussetzung für die Durchführung des zivilen Luftverkehrs. Die zugrundeliegende Disziplin heißt

Luftsicherheit oder im internationalen Sprachgebrauch Aviation Security (AVSEC).

Luftsicherheit ist die Summe einer riesigen Zahl von Maßnahmen und Verfahren. Entsprechend der gesetzlichen Auflagen und Zuständigkeiten spricht man von den vier Säulen der Luftsicherheit:



Sicherheitskontrolle von Passagieren und deren Gepäck



Eigensicherung der Flughäfen mit den Personen- und Warenkontrollen



Eigensicherung der Airlines und ihrer Flugzeuge



Sichere Lieferkette für alle Sendungen der Luftfracht

Luftsicherheit richtet sich nach internationalen, europäischen sowie nationalen Vorschriften und Gesetzen. Für die Einhaltung der Regeln sind unterschiedliche Aufsichtsbehörden zuständig. Die praktische Ausführung der vorgeschriebenen Luftsicherheitsverfahren liegt in der Hand von Polizeibehörden, Flughäfen und privaten Sicher-

heitsunternehmen. Weil die Zuständigkeiten für Luftsicherheit fragmentiert sind, müssen alle Beteiligten gute Teamspieler sein und mit großem Engagement, fachlicher Kompetenz und Anpassungsfähigkeit den wachsenden Anforderungen gerecht werden.

Der europäisch wie national vorgeschriebene Sicherheitsaufwand ist in den vergangenen 15 Jahren exponentiell angewachsen. Die Kosten für die Gewährleistung der Luftsicherheit sind dabei enorm gestiegen; an den Flughäfen alleine in den vergangenen sechs Jahren um 57 %.

Passagiere, Airlines oder Flughäfen; das tatsächliche Ziel sind der Staat und die freiheitliche Gesellschaft selbst. Airlines und Flughäfen müssen lediglich als Symbol erhalten. Die Gewährleistung innerer und äußerer Sicherheit, also ebenfalls die Abwehr von Terror, ist eine klassische Aufgabe des Staates, der folglich auch für die Kosten aufzukommen hat. Ausschließlich in der Luftfahrt ist dem heute nicht so. Finanziell sollen Passagiere und Flughäfen selbst für ihren Schutz einstehen.

Der Flughafenverband ADV möchte, dass der Staat sich an den Kosten für Luftsicherheit angemessen beteiligt. Flughäfen, Fluggesellschaften und Passagiere erwarten dringend eine spürbare Absenkung der Luftsicherheitskosten.

Erfreulich wachsende Passagierzahlen, aber zugleich ständig neue Sicherheitsvorgaben und so sinkende Durchsatzkapazitäten der Kontrollstellen bedeuten ein infrastrukturelles Problem für die gesamte Luftverkehrswirtschaft.

Die Flughäfen stehen bereit, die verantwortlichen Behörden bei der Durchführung der Passagierkontrollen zu unterstützen und dabei auch mehr Prozessverantwortung zu übernehmen.

Luftsicherheit wird in Deutschland und Europa noch immer reaktiv gedacht, mehr taktisch als strategisch: Ein Anschlag oder ein Anschlagversuch lösen Maßnahmen aus, die, wären sie schon vorher in Kraft gewesen, genau diesen Anschlag hätten verhindern können. Dies führt zu immer höheren Anforderungen und beansprucht die Ressourcen der Flughäfen und Sicherheitsbehörden an der Leistungsgrenze. Das Vertrauen auf einen Mangel an Originalität seitens der Attentäter ermöglicht es potentiellen Angreifern, im schlimmsten Fall einen entscheidenden Schritt voraus zu sein. Die heutige Praxis einer raum-, personal- und technikintensiven Suche ausschließlich nach verborgenen Tatmitteln ist weder sicherheitsfachlich noch wirtschaftlich länger zu rechtfertigen.

Die Zukunft muss einer sich ständig weiterentwickelnden Luftsicherheitsstrategie gehören. Eine intelligente, risikobasierte Luftsicherheit ist der entscheidende Ansatz zur strategischen Bewältigung künftiger Bedrohungen und des anhaltenden Passagierwachstums.

Den tradierten Konzepten werden moderne, bürgerrechtskonforme und datenbasierte Modelle der Luftsicherheit an die Seite gestellt.

In den öffentlichen, also der Allgemeinheit zugänglichen Bereichen der Flughäfen ist die Verhinderung von Anschlägen eine elementare Verpflichtung und Herausforderung. Passagiere, Gäste und Mitarbeiter sind zu schützen und zu bewahren; so selbstverständlich und so entschlossen wie an jedem anderen öffentlichen Ort auch.



Die Aufgabe der Abwehr äußerer Gefahren in den öffentlichen Bereichen der Flughäfen ist grundsätzlich hoheitlich zu bewältigen. Die Flughäfen unterstützen im Rahmen ihrer Zuständigkeit und Leistungsfähigkeit.

Die Zahl privat betriebener Drohnen steigt rasant und damit auch die durch Drohnen gewollt oder fahrlässig herbeigeführten Gefahren. Angriffe auf Flugzeuge am Boden oder in der Luft sowie auf

Einrichtungen der Flughäfen und Flugsicherung sind eine ebenso reale wie schwerwiegende Bedrohung.

Zur effektiven Eindämmung der Gefahren durch Drohnen bedarf es eines koordinierten Vorgehens der Flughäfen, der Flugsicherung und der Sicherheitsbehörden. Das ist eine Aufgabe, die nicht allein auf das Flughafengelände und den Flughafenbetreiber beschränkt bleiben darf.



FAZIT



Heutige Verfahren der Luftsicherheit binden enorme Ressourcen und stellen eine ernst zu nehmende Belastung sowohl für den reisenden Bürger als auch für die Volkswirtschaft dar. Deutschland muss eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung zukunftsweisender Sicherheitsverfahren übernehmen und seiner wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Abhängigkeit von einem effizienten und freizügigen Luftverkehr Rechnung tragen.



Zur vereinfachten Lesbarkeit wurde in dieser Broschüre meistens die "männliche Form/Schreibweise" verwendet. Eine Benachteiligung der Geschlechter im Sinne des Allgemeinen Gleichstellungsgesetzes (AGG) wird dadurch weder unterstellt noch gewollt.

Quellenverzeichnis

Verzeichnis der Vorschriften, Normen und Richtlinien:

- BGBI** **Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 3,**
ausgegeben zu Bonn am 14. Januar 2005, Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben,
vom 11. Januar 2005
- BPolG** **Gesetz über die Bundespolizei (Bundespolizeigesetz - BPolG)** „Bundespolizeigesetz vom
19. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2978, 2979), das durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10. März 2017
(BGBl. I S. 410) geändert worden ist“
- ICAO Annex 17** **Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation – Security-Safeguarding**
International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference; Ninth Edition; March 2011;
International Civil Aviation Organization
- LuftSiG** **Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)** „Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78),
das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Februar 2017 (BGBl. I S. 298) geändert worden ist“
- LuftSiGebV** **Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV)** „Luftsicherheitsgebührenverordnung
vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 944), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 181 des Gesetzes vom
7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist“
- NLSP** **Nationales Luftsicherheitsprogramm (NLSP)** Revision Nr.: 2 Stand: Juli 2010; B 3 – 643 213/1;
Bundesministerium des Innern; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- VO 1138/2004** **Verordnung (EG) Nr. 1138/2004 der Kommission** vom 21. Juni 2004 zur Festlegung einer gemein-
samen Definition der sensiblen Teile der Sicherheitsbereiche auf Flughäfen
- VO 300/2008** **Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates** vom 11. März 2008
über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der
Verordnung (EG) Nr. 2320/2002
- VO 72/2010** **Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission** vom 26. Januar 2010 zur Festlegung von Verfahren
für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission
- VO 185/2010** **Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission** vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten
Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit

VO 2015/1998 **Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission** vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit

Internetquellen:

ACI/IATA, 2014: Smart Security Flyer

<http://www.aci.aero/About-ACI/Priorities/Security/Smart-Security> (aufgerufen am 17.03.2017)

BMI, 2016: Luftsicherheitsgebühr

<http://www.bmi.bund.de/cae/servlet/contentblob/132936/publicationFile/44185/Luftsicherheitsgebuehr.pdf>
(aufgerufen am 17.03.2017)

BMVI, 2017: Luftsicherheit

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LR/luftsicherheit.html> (aufgerufen am 17.03.2017)

COPRA-Project, 2014: COPRA Final Results

Comprehensive European Approach to the Protection of Civil Aviation, Frauenhofer-Gesellschaft, 2014: <http://www.copra-project.eu/Results.html> (aufgerufen am 17.03.2017)

EU-Kommission, 2011: Flightpath 2050, Europe´s Vision for Aviation

<http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/doc/flightpath2050.pdf>
(aufgerufen am 17.03.2017)

EU-Parlament, 2015: Entschließung des Europäischen Parlaments zum künftigen Luftverkehrspaket

(2015/2933(RSP)) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+MOTION+B8-2015-1146+0+DOC+PDF+Vo//DE> (aufgerufen am 17.03.2017)

LBA, 2014: FAQs zu den Rechtsgrundlagen der Zulassung zum bekannten Versender

https://www.lba.de/DE/Luftsicherheit/Bekannte_Versender/BekV_FAQ/Rechtsgrundlage/FAQ/FAQ_01.html ff.
(aufgerufen am 17.03.2017)

U.S. Customs and Border Protection, 2017: Global Entry

<https://www.cbp.gov/travel/trusted-traveler-programs/global-entry> (aufgerufen am 17.03.2017)



➤ Redaktion

Conrad Thätner

ADV-Fachbereichsleiter Safety und Security

Sven O. Weirup

Fachliche Beratung

Sabine Herling

ADV-Fachbereichsleiterin Verbandskommunikation, Pressesprecherin

Anja Kraft

ADV - Politik und Öffentlichkeitsarbeit

➤ Ihre Ansprechpartner für Rückfragen

Flughafenverband ADV

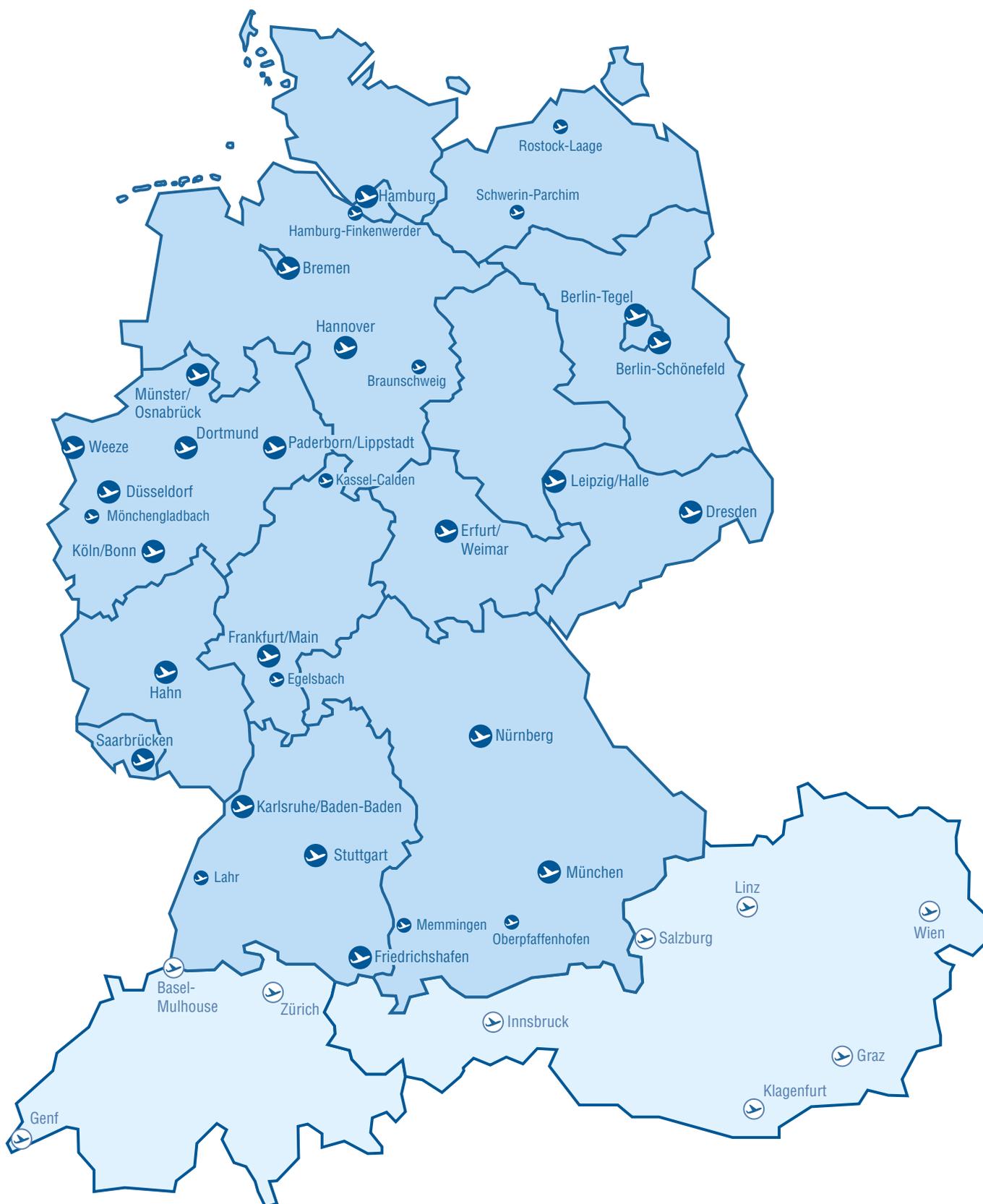
Conrad Thätner

Fachbereichsleiter Safety und Security

Tel. 030 - 31 01 18-28

E-Mail: thaetner@adv.aero





-  ADV-Mitgliedergruppe Internationale Verkehrsflughäfen (22)
-  ADV-Mitgliedergruppe Regionale Verkehrsflughäfen und -landeplätze (11)
-  Korrespondierende Mitglieder in Österreich und der Schweiz (9)

➤ **Herausgeber**

Flughafenverband ADV

Haus der Luftfahrt

Friedrichstraße 79

10117 Berlin

Tel. 030 - 31 01 18-0

Fax 030 - 31 01 18-90

April 2017

www.adv.aero

