

TAGESSPIEGEL BACKGROUND

Verkehr & Smart Mobility

Neue Modelle sollen Airport-Security entlasten

Das Sommerchaos an Flughäfen hat die Grenzen und Baustellen der Flughafensicherheit aufgezeigt. Neben dem allgemeinen Fachkräftemangel, kritisieren Expert:innen vor allem das komplizierte Zuständigkeitssystem. Neue Modelle und Technologien sollen Entlastung bringen.



von Clara Nack

veröffentlicht am 28.09.2022

Viele haben es selbst erlebt, das Sommerchaos an großen deutschen Flughäfen. Der *Flughafen Köln/Bonn informiert auf seinem Twitter-Kanal (<https://twitter.com/AirportCGN>)* inzwischen etwa stündlich über die aktuelle Wartezeit vor der Sicherheitskontrolle — zum Zeitpunkt der Veröffentlichung beträgt sie **geschlagene 90 Minuten**. In den kommenden Wochen könne es zu Stoßzeiten „zu längeren Wartezeiten kommen“, sagte ein Sprecher des Flughafens gestern.

Auch am Berliner Flughafen BER wird es am kommenden langen

Wochenende wieder voller. Die Betreiber rechneten für die Tage Freitag bis Montag mit rund 290.000 Passagieren, teilte der für den Betrieb verantwortliche Geschäftsführer, **Thomas Hoff Anderson**, der dpa mit. Fluggäste sollten weiterhin rund zweieinhalb Stunden vor Abflug am BER sein.

Auch anderswo in Europa schlängeln sich die **Warteschlangen zu Herbstbeginn** immer noch in vierstündiger Länge einmal um das Terminal — so zuletzt am Amsterdamer Flughafen Schiphol beobachtet. In Deutschland sprechen Dienstleister, Lobbyverbände und Gewerkschafter von **grassierendem Personalmangel** und einem **Zuständigkeitsproblem**.

Kompliziertes Zuständigkeitssystem

Die Flughafensicherheit sowie die Kontrolle der Ein- und Ausreise ist grundsätzlich hoheitliche Aufgabe und obliegt somit der Bundespolizei. Sie überwacht jedoch lediglich deren **Ausführung**. Über öffentliche Ausschreibungen werden Aufträge an private Sicherheitsdienstleister wie Securitas, Kötter oder die DSW vergeben. Aufgabe der Bundespolizei bleibt es jedoch, mithilfe der von den Flughäfen übermittelten Passagierzahlen die aktuell gebrauchten **Mitarbeiter:innen bei den Dienstleistern zu bestellen**. Aufgrund von Kündigungen, Kurzarbeit und langwierigen Sicherheitsfreigaben schaffte es die Branche nach der Coronakrise nicht, **rechtzeitig wieder aufzustocken** und kann daher immer noch nicht genügend Mitarbeiter:innen bereitstellen.

Arbeit im Akkord befördert derweil den hohen **Krankenstand von bis zu 20 Prozent** der Beschäftigten. An Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sind derzeit bis zu 130 Kräfte weniger im Einsatz als von der Bundespolizei ursprünglich bestellt, weiß Verdi-Gewerkschafter **Özay Tarım**. An den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn wurden die Sicherheitsfirmen DSW und Securitas vom zuständigen Beschaffungsamt des Bundesinnenministeriums kürzlich abgemahnt, wie der „Kölner Stadt-

Anzeiger“ berichtete. Laut der Zeitung drohen empfindliche Vertragsstrafen. Beide Firmen wollten das auf Anfrage nicht kommentieren.

Luftsicherheit in Teilzeit

Eine zusätzliche Herausforderung für die Personalplanung sind die über den Tag verteilten Reisespitzen, sagt Tarim: „Den Dienstleistern geht es vor allem darum, die **Peaks abzudecken**.“ Während zwischen vier und acht Uhr morgens und am späteren Nachmittag sehr viel geflogen wird, sei zwischendurch viel weniger los. „Das verleitet die Firmen dazu, Luftsicherheitsassistent:innen nur in Teilzeit einzustellen. Den Beschäftigten wird aber **trotzdem uneingeschränkte Flexibilität** abverlangt“, sagt der Luftsicherheitsexperte aus NRW. „Solange sich nichts an den Rahmenbedingungen ändert, wird es weiterhin schwierig bleiben, genug Personal zu finden.“ Die Gehälter seien zwar attraktiv, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf jedoch nicht gegeben.

Silke Zöller vom Bundesverband der Luftsicherheitsunternehmen (BDLS) hat andere Informationen: „Unsere Mitgliedsunternehmen versuchen seit Monaten ihre Mitarbeiter:innen zu bewegen, ihre Stunden aufzustocken. Die Teilzeit ist häufig Wunsch der Beschäftigten.“ Zum Tragen käme vielmehr die **unterschiedliche Zertifizierung und Ausbildung** der Leute, die zu Stoßzeiten nicht einfach in andere Bereiche versetzt werden können, weil die entsprechende Sicherheitsfreigabe fehlt. Kolleg:innen aus dem Frachtbereich könnten sonst zeitweise in der stark unter Druck stehenden Personenkontrolle unterstützen. „Es muss eine **Vereinheitlichung stattfinden**“, sagt Zöller.

Der Sicherheitsdienstleister Securitas bietet an den Flughäfen Köln/Bonn, Hannover und dem BER neuerdings eine **duale Ausbildung** an. Auszubildende können so schon für Helfertätigkeiten wie das Einlegen von Wannen an den Strecken eingesetzt werden und Kolleg:innen in den Kontrolltätigkeiten entlasten.

Für einen Kombi-Lehrgang, wie ihn Zöllner hingegen anspricht, bedürfe es einer Gesetzesänderung, sagt Securitas-Kommunikationschef **Jens Müller**: „Dazu gibt es Gespräche und es würde sicher Sinn machen, das als Pilot anzugehen. Das müsste dann unter eine Aufsichtsbehörde oder den Flughafen fallen.“ Bislang beaufsichtigt an größeren Flughäfen die Bundespolizei die Passagier:innenkontrollen, während die Fracht- und Beschäftigtenkontrolle unter die **Aufsicht der Luftsicherheitsbehörde** fällt.

„Für die Dienstleister bedeutet die eigenständige Einführung einer **Kombi-Qualifikation deutliche Mehrkosten und Zeitaufwand**, was vorab nicht einkalkuliert war“, meint auch BDLS-Sprecherin Zöllner.

2023: Pilot-Modell am Fraport

„Wenn man über die Sicherheit redet, dürfen keine Kostenspiele zu Lasten der Beschäftigten und der Passagiere gehen“, sagt Gewerkschafter Tarim und lobt derweil das „**Modell Bayern**“, wo eine hundertprozentige und nicht gewinnorientierte Tochtergesellschaft des Freistaates mit der Flughafensicherheit betraut ist. Eine „stabile Personaldecke“ sei hier durch rund 1400 Beschäftigte gewährleistet, die vorrangig in Vollzeit eingestellt werden. Andernorts stehe die **Gewinnorientierung der privaten Dienstleister konträr zur hoheitlichen Aufgabe**, die polizeiintern sogar als „Anti-Terror-Maßnahme“ kategorisiert wird.

Auch am Frankfurter Flughafen will man Kommunikation und Zuständigkeiten mit einem **neuen Modell ab 2023** vereinfachen: Der Flughafenbetreiber Fraport soll zukünftig für die Steuerung und Durchführung der Luftsicherheit verantwortlich sein. Die Bundespolizei bleibt Partner, die Kontrollen finden auch weiterhin unter deren Aufsicht statt. „Jeder Partner kann sich so auf seine Kernkompetenzen konzentrieren“, sagt Fraport-Sprecher **Jürgen Harrer**. „Der Flughafen kann zum Beispiel anhand der vorliegenden Daten flexibler gestalten, wie viele Leute an welche Kontrollpunkte müssen.“ An private Dienstleister

wird trotzdem weiterhin vergeben. Die Hauptanteile der ursprünglichen Security-Tochter FraSec hat Fraport deshalb veräußert, um Interessenkonflikte zu vermeiden.

Mehr Technik, gleiche Personaldecke

Auch die Beschaffung **neuer „Kontrollstellen-Infrastruktur“** erleichtere das neue Modell, laut Harrer: „Die CT-Technologie, bei der weder elektronische Geräte noch Flüssigkeiten bei der Sicherheitskontrolle ausgepackt werden müssen, wird in London und Amsterdam schon eingesetzt. Hier gibt es bisher nur Feldversuche. Dabei beschleunigt sie die Prozesse deutlich und ist ein **Gamechanger**.“

Das Airports Council International (ACI) gibt die **Flughafensicherheit als größten Kostenfaktor** der Flughafenbranche an. „Finanziell waren Flughäfen in den vergangenen zwei Jahren auf den Knien“, sagt **Sebastian Colmant**, Leiter der Abteilung Luftsicherheit bei ACI Europe. Sowohl die Corona- als auch die Beschäftigungskrise hätten jedoch auch als Katalysator für regulatorische Offenheit gegenüber neuen Technologien gewirkt. Deren Beschaffung werde sich jedoch unter Umständen verzögern, glaubt Colmant: „Obwohl neue Technik langfristig dazu beitragen kann, Kosten zu begrenzen, sind die **anfänglichen Investitionen enorm**, die finanzielle Lage der Flughäfen aber nicht gerade rosig.“

Automatisiert werde nichts laufen, sagt Harrer: „Ich denke nicht, dass es zukünftig Personalabbau geben wird, sondern dass sich dank neuer Technik viel stärker **auf die eigentliche Kontrolltätigkeit konzentriert** werden kann, was die Effizienz erhöht und Schlangen verkürzt.“ Anstelle von Menschen könnten höchstens bei den Einlegeprozessen vermehrt Bildschirme die Anweisungen zum Auspacken des Laptops geben.