



## Stellungnahme

### Entwurf der Luftfahrtstrategie der Bundesregierung

Der Bundesverband der Luftsicherheitsunternehmen (BDLS) vertritt Sicherheitsunternehmen, die sich mit Sicherheitsmaßnahmen/-aufgaben nach dem LuftSiG sowie Service- und Fluggastdiensten an Verkehrsflughäfen beschäftigen. Die Mitgliedsunternehmen des BDLS beschäftigen rund 16.000 private Sicherheitskräfte, die u. a. die Aufgaben der §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG ausüben sowie als Beteiligte der sicheren Lieferkette agieren.

Zu dem *Entwurf der Luftfahrtstrategie der Bundesregierung* vom 30. April 2026 nimmt der BDLS Stellung wie folgt:

#### I. Vorbemerkung

Die Luftsicherheitsbranche ist ein zentraler Bestandteil unserer kritischen Infrastruktur. Ohne sie funktioniert der Flugverkehr nicht sicher und zuverlässig.

In den letzten Jahren sind die Anforderungen an die Luftsicherheit stark gestiegen. Gleichzeitig stehen die spezialisierten Sicherheitsdienstleister vor wachsenden Herausforderungen: komplexe behördliche Strukturen, technische Innovationen und ein dynamischer Arbeitsmarkt haben – insbesondere durch die Schwankungen infolge der Corona-Pandemie – einen erheblichen Optimierungsbedarf aufgezeigt.

Der BDLS begrüßt das Bestreben der Bundesregierung, den Luftverkehrs- und Luftfahrtindustriestandort Deutschland zu stärken. Auf die für die Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften relevanten Punkte geht der BDLS in seiner Stellungnahme nicht ein. Der BDLS begrüßt jedoch sämtliche Maßnahmen zur wirtschaftlichen Entlastung, Entbürokratisierung oder Förderung des nationalen und internationalen Flugverkehrs ab oder nach Deutschland, da sich ein Wachstum des Fluggast- und Flugfrachtaufkommens auch positiv auf die Luftsicherheitsbranche auswirkt.

Darüber hinaus sind viele der im BDLS organisierten Luftsicherheitsunternehmen in verschiedenen Segmenten der Sicherheitsbranche tätig. Unsere Mitglieder stehen daher auch für die weitere Ausrichtung der Drohnen-Abwehr und Cyber-Sicherheit mit Ihrem Knowhow und breit aufgestellten Services zur Verfügung.

#### II. Im Einzelnen

##### a. **Kostenreduktion Luftsicherheitskontrollen, S. 8**

Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland sollen die Kosten für Luftsicherheitskontrollen an Flughäfen durch Prozess- und Effizienzverbesserung reduziert werden. Die Maßnahmen werden in dem Strategie-Papier nicht weiter erläutert.



Der BDLS begrüßt sämtliche Maßnahmen, welche den Verwaltung- und Bürokratieaufwand für die Luftsicherheitsunternehmen reduzieren, Prozesse verschlanken und vereinheitlichen. Damit können sich die Luftsicherheitsunternehmen auf ihre Kernaufgabe – Passagier-, Gepäck-, Personal- und Frachtkontrollen unter höchsten Sicherheitsstandards – konzentrieren.

Durch klare Strukturen, eine zentrale Informationssteuerung (S. 4, f.), weniger Bürokratie bei Qualifizierung, Zulassung und behördlicher Zuständigkeit (S. 3, d.) und zügige Zulassung sowie Beschaffung modernster Sicherheitstechnik können die Standortkosten mittelfristig erheblich gesenkt werden.

Die Entwicklung der Kosten muss jedoch zu einer fairen Kostenregelung führen. Kostensteigerungen aus neuen Manteltarifverträgen werden derzeit allein von den Luftsicherheitsunternehmen getragen. Die Übernahme dieser Mehrkosten muss in die Preisanpassungsklauseln zwischen Auftraggeber und auftragnehmenden Luftsicherheitsunternehmen aufgenommen werden, wie es auch in anderen Vertragsgestaltungen bereits der Fall ist. Nur so bleibt die Branche wirtschaftlich stabil.

**b. Effizienzsteigerung und Vereinheitlichung bei den Luftsicherheitskontrollen, S. 18**

Die Bundesregierung will im Bereich der Luftsicherheit bürokratische Hürden abbauen, die Effizienz steigern, einheitliche Zuverlässigkeitsüberprüfungen vorantreiben und neue Technologien für Passagier- und Frachtkontrollen einsetzen. Der BDLS unterstützt das Ziel moderner, unbürokratischer Luftsicherheitskontrollen ohne Abstriche bei der Sicherheit ausdrücklich.

Schnellere Zuverlässigkeitsprüfungen

Für Tätigkeiten im Bereich der Luftsicherheit ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) unverzichtbar. Das Verfahren dauert jedoch oft Wochen oder Monate und die Gültigkeit / Anerkennung der ZÜP wird von den einzelnen Bundesländern und Bundespolizeidirektionen unterschiedlich gehandhabt. Daher muss die ZÜP oftmals sogar in jedem Bundesland erworben werden. Das derzeit den Behörden vorbehaltene „Gemeinsame Luftsicherheitsregister“ (§ 7a LuftSiG) muss auch den Luftsicherheitsunternehmen zugänglich gemacht werden, um künftig Doppelprüfungen zu vermeiden und eine bundesweit flexiblere Einsatzplanung zu ermöglichen.

Kontrolltechnik: Modernisierung beschleunigen

• Keine nationalen Doppelprüfungen

Verfügbare Technologien zur Unterstützung und Beschleunigung der Kontrollprozesse werden in anderen EU-Staaten bereits umfangreich eingesetzt. EU-zugelassene Systeme unterliegen in Deutschland jedoch zusätzlichen Prüfverfahren, was die Innovationszyklen erheblich verlängert. Etwa die Einführung fortschrittlicher CT-Technologie und dafür erforderlicher Software dauert in Deutschland weiterhin zu lange. Kontrolltechnik mit EU-Zertifizierung muss in Deutschland ohne zusätzliche Prüfverfahren zugelassen werden.

- Innovative Technik fördern

Neue Technologien wie automatische Bildauswertung, biometrische Verfahren und leistungsstarke CT-Gepäck- sowie Personenscanner können das Personal entlasten, ermöglichen effizientere, schnellere Abläufe und verbessern die Passagiererfahrung. Zur Optimierung der Prozesse müssen die Sicherheitsfirmen frühzeitig eingebunden werden und Zugriff auf Daten erhalten, welche die Planung und Steuerung der Sicherheitskontrollen erleichtern und verbessern.

Bürokratielast angehen

Der zunehmende Bürokratieaufwand belastet die Unternehmen schwer. Ein konsequenter Bürokratieabbau ist unerlässlich, z. B. bei den in der Anlage 1 der LuftSiGebV. Die dortigen Gebühren- oder Auslagetatbestände enthalten unpräzise Angaben wie „nach Zeitaufwand“ oder „\*Preis\* je angefangene Viertelstunde pro Auditor“, mit welchen vorab keine präzise Kostenkalkulation möglich ist.

**c. Förderung der Luftfracht, S. 19**

Die Luftfahrtstrategie sieht eine Förderung der Luftfracht vor. Der BDLS unterstützt sämtliche Maßnahmen zur Förderung des Luftfrachtverkehrs über Deutschland ausdrücklich. Mit einem Abbau der bürokratischen Hürden und der hohen Standortkosten würden wieder vermehrt Luftfrachtverkehre aus oder nach Deutschland erfolgen und die zunehmende Verlagerung von Luftfrachtbewegungen in das grenznahe Ausland stoppen. Dies hätte positive Effekte auf die lokale Logistik sowie die Gesamtwirtschaft in Deutschland und verhindert unnötige Straßen- und Schienentransporte von Luftfracht in das grenznahe Ausland.

**d. Digitalisierung und Modernisierung der Luftfahrtverwaltung, S. 30**

Derzeit sind verschiedene Bundes- und Landesbehörden für die Luftsicherheit zuständig. Das erschwert und verzögert Abläufe und Koordinationen erheblich. Die Luftsicherheit muss einer einzelnen, ressortübergreifend und bundesweit zuständigen Stelle übertragen werden. In einem ersten Schritt müssen vor allem die Zuständigkeiten für die Personalüberprüfung und -zulassung bundesweit vereinheitlicht werden. Eine entsprechende Novelle des Luftsicherheitsgesetzes ist unerlässlich.

**e. Reform des Ausbildungssystems (Ergänzung)**

Einheitliches, modulares Ausbildungssystem

Das Luftsicherheitspersonal benötigt für die Tätigkeitsbereiche §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG unterschiedliche Qualifizierungen – trotz überschneidender Ausbildungsinhalte. Ein flexibler Wechsel zwischen den Aufgabenbereichen ist deshalb nicht zulässig – in der Praxis aber dringend erforderlich. Aktuell ist für jeden weiteren Bereich eine vollständige Neuausbildung erforderlich. Der BDLS schlägt den Wechsel zu einem modularen Ausbildungsmodell vor - mit einem gemeinsamen Grundmodul und tätigkeitsspezifischen Aufbaumodulen. So könnte nach Bedarf eine zeit- und kostengünstige Weiterbildung für die zusätzlichen Tätigkeitsbereiche erfolgen. Dies ermöglicht den Arbeitgebern einen flexiblen Personaleinsatz und den Arbeitnehmern



umfangreiche Möglichkeiten zum Wechseln ihres Einsatzortes und des Tätigkeitsschwerpunkts, wenn die Lebensumstände es erfordern.

#### Anerkennung gleichwertiger EU-Qualifikationen

Gleichwertige Qualifikationen aus anderen EU-Staaten müssen zur kurzfristigen Personalerweiterung ohne eine weitere Schulung in Deutschland anerkannt werden. Die Bundesregierung sollte sich zugleich auf europäischer Ebene für eine Regelung einsetzen, die mittelfristig einen EU-einheitlichen Qualifikationsrahmen vorsieht.

### **f. Organisation an Flughäfen: Prozesse vernetzen und zentral steuern (Ergänzung)**

#### Zentrale Informationssteuerung

Die Sicherheitskontrollen sind Teil der komplexen, voneinander abhängigen Flughafenprozesse. Deren Leistungsfähigkeit hängt maßgeblich von der Koordination und Integration in die Gesamtinfrastruktur und -prozesse ab. Problematisch ist, dass relevante Informationen (z. B. Passagierprognosen, Gate Belegungen, Verspätungen, verfügbare Kontrollspuren) dezentral und nicht gebündelt erfasst werden. Sicherheitsdienstleister erhalten daher nur nach vielen Einzelabstimmungen Zugriff auf diese relevanten Informationen. Der BDLS schlägt daher vor, an den Flughäfen jeweils eine zentrale Koordinierungsstelle des Flughafenbetreibers einzurichten, wo dieser mit Koordinierungs- und Entscheidungsbefugnissen die Informationssteuerung für die Luftsicherheit operativ bündelt. Das ermöglicht schnellere Reaktionen und weniger Reibungsverluste.

#### Modell „Neue Welt“

Am Flughafen Frankfurt wurde ein neues Modell eingeführt: Der Flughafenbetreiber übernimmt in Übereinstimmung mit den EU-Vorgaben die Verantwortung für die Passagier- und Gepäckkontrollen. Frühere Auswertungen zeigen, dass dieses Modell eine modernere und bedarfsgerechtere Beschaffung von Kontrolltechnik ermöglicht, Abläufe optimiert und die Effizienz nachhaltig steigert.

Damit weitere Standorte von diesen positiven Effekten profitieren können, ist eine verstärkte Unterstützung durch den Bund sinnvoll. Insbesondere bei den anfänglichen Investitionen in neue Technologien sowie bei erforderlichen Planungsleistungen kann eine anteilige Beteiligung des Bundes den Ausbau des Modells weiter beschleunigen.

Darüber hinaus bieten kooperative Ansätze zusätzliches Potenzial: So könnten Luftsicherheitsdienstleister und gegebenenfalls Technologiepartner erweiterte Aufgaben über die unmittelbare Kontrolltätigkeit hinaus übernehmen, beispielsweise den Betrieb der eingesetzten Sicherheitstechnik. Dies stärkt Effizienz, Innovationskraft und die nachhaltige Weiterentwicklung der Luftsicherheitsprozesse. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden operativen Komplexität, die alle Stakeholder am Flughafen gleichermaßen betrifft, bieten sich durch die Neue Welt weitere Potenziale. Diese Potenziale gilt es gemeinsam mit den Luftsicherheitsunternehmen als zentralen Partnern zu erschließen.



Bundesverband der Luftsicherheitsunternehmen e.V.

Berlin, 11. Mai 2026