Sommerzeit – Reisezeit – Arbeitszeit

Flughäfen am Limit

Die Sommerferien stehen vor der Tür und es wird die verkehrsreichste Zeit des Jahres an den deutschen Flughäfen erwartet, denn Sommerzeit ist Hauptreisezeit. Während sich wieder Millionen im Urlaub von ihren Stapazen erholen wollen, bedeutet diese Zeit für zahlreiche Kollegen an den 14 im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei liegenden Flughäfen eine höhere Arbeitsbelastung. Lange Schlangen an den Check-in-Schaltern und ungeduldige Reisende in der Luftsicherheits- und Grenzkontrolle prägen den Dienst. Das erhöhte Stresslevel gilt dabei gleichermaßen für die in der Luftsicherheitskontrolle eingesetzten Mitarbeiter der privaten Sicherheitsunternehmen.

Passagiere mit Gepäck bei der Zollkontrolle

Im Jahr 2018 zählten die deutschen Flughäfen etwa 244 Millionen Passagiere – ein Plus von 4,1 Prozent zum Vorjahr. Einige Flughäfen haben ihre Abfertigungskapazitäten nahezu erreicht. Verspätungen und Flugausfälle sind aufgrund der Überlastung des Luftverkehrs keine Ausnahmen mehr, weshalb jedem Mitarbeiter ein besonderes Maß an Motivation und Belastbarkeit abverlangt wird, um jedem Fluggast einen reibungslosen Urlaubsstart zu ermöglichen. Laut dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft sind jedoch lediglich 2,1 Prozent der Verspätungen und Flugversäumnisse an den deutschen Flughäfen auf Sicherheitskontrollen zurückzuführen.

Entwicklung der Sicherheitskontrollen

Das war nicht immer so. Seit rund hundert Jahren können Reisende Linienflüge buchen. Seit den 1960er-Jahren ist das Flugzeug auch in Deutschland ein beliebtes Reisemittel. Seitdem hat sich viel verändert. Die einstige Exklusivität des Fliegens als mondäne Luxusveranstaltung ohne Luftsicherheitskontrolle ist einer Branche gewichen, in der Billigflüge für jedermann erschwinglich angeboten werden. Zunehmende Flugzeugentführungen Anfang der 70er-Jahre veranlassten ein Umdenken der Sicherheits- und Luftfahrtbehörden. Die ersten Fluggastkontrollen wurden eingeführt. Waffen durften nicht mehr mit an Bord genommen werden, was einen Rückgang der Entführungen bewirkte. Durch immer neue und andersgeartete Gewaltakte auf den Luftverkehr wandelt sich das Vorgehen stetig. Gesicherte Cockpittüren, Flüssigkeits- und Pulverbeschränkungen für das Handgepäck sowie der Einsatz von Flugsicherheitsbegleitern sind nur einige der Sicherheitsvorkehrungen, welche die heutige terroristische Bedrohung gegen den Luftverkehr abwenden sollen.

Gefährdung des Luftverkehrs

Doch warum ist gerade der Luftverkehr so besonders gefährdet? Die Luftsicherheit hat einen hohen Symbolwert. Angriffe auf einen der sichersten Verkehrsträger garantieren eine außerordentliche internationale Aufmerksamkeit aufgrund der „günstigen“ Ursache-Wirkung-Relation – katastrophale Folgen sind mit vergleichbar geringem Aufwand erreichbar. Eine Flugzeugentführung in einem anderen Staat kann sich aufgrund der enormen Mobilität binnen weniger Stunden auch in Deutschland zum Schauplatz einer Katastrophe entwickeln.

Aufgabenübertragung auf die Bundespolizei

Umso wichtiger sind die fast 6 000 Polizeivollzugsbeamten, die an den Flughäfen eingesetzt sind, um weiterhin die Sicherheit des Luftverkehrs zu gewährleisten. Doch warum nur an 14 und nicht an allen Flughäfen mit regelmäßigem Reiseverkehr?

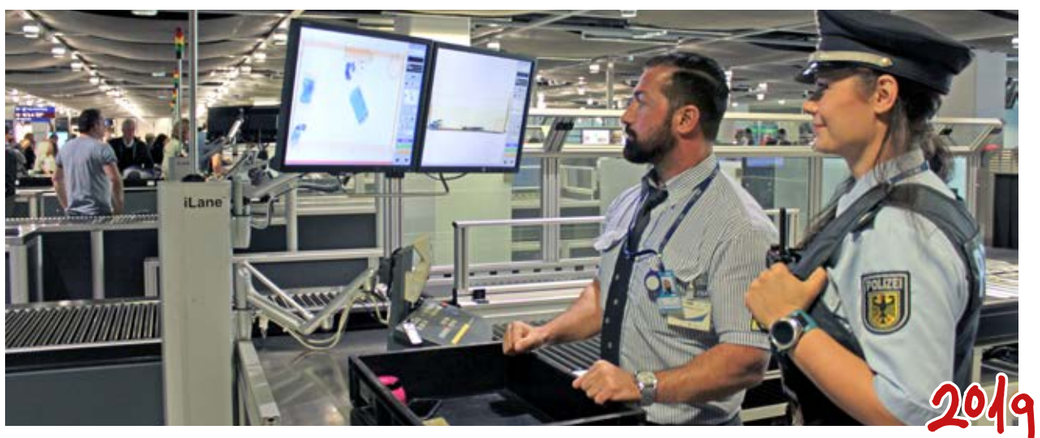
Nachkontrolle Handgepäck Flughafen Frankfurt am Main

Passagierkontrolle am Flughafen Frankfurt am Main

Luftsicherheitskontrollen

Die Luftsicherheitskontrollen werden seit 1993 überwiegend durch Luftsicherheitsassistenten der privaten Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei durchgeführt. Mittlerweile ist die Anzahl auf etwa 9 000 Mitarbeiter angestiegen. Deren Aus- und Fortbildung organisieren und führen die Unternehmen selbst durch. Durch Kollegen der Bundespolizei werden sie nach sechswöchiger Ausbildung geprüft und anschließend für die Aufgabe beliehen. Weiterhin sind noch etwa 500 bundeseigene Luftsicherheitsassistenten tätig.

Sicherheitskontrolle



Handgepäckkontrolle

1955

Passkontrolle durch Zollbeamte und amerikanische Militärpolizei

1960

Fluggäste warten vor der Passkontrolle

1975

Empfangsanlage West – Abfertigung von Swissair-Passagieren

1994

Passagiere in der Halle B, Flughafen Frankfurt am Main

Ferienstart in München

2018

Begonnen hatte die Übertragung der Luftsicherheitsaufgaben auf den damaligen Bundesgrenzschutz (BGS) Anfang der 1990er-Jahre. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurden dem BGS zunächst die Luftsicherheitsaufgaben der Flughäfen in den neuen Bundesländern übertragen – laut Einigungsvertrag für einen Zeitraum von drei Jahren ab Wirksamwerden des Beitritts der DDR zur BRD. Mit dem Wegfall des Schutzes der innerdeutschen Grenze konnte und sollte der BGS verstärkt auch zur Wahrung von Tagesaufgaben im Bereich der inneren Sicherheit herangezogen werden. Dem wurde mit dem Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 Rechnung getragen. Gleichzeitig wurden die Aufgaben der Luftsicherheit in den neuen Bundesländern entfristet und auch auf die Flughäfen der alten Bundesländer erweitert. Voraussetzung für diese Übernahme war allerdings ein Antrag des jeweiligen Bundeslandes. Von dieser Möglichkeit haben sukzessive einige Bundesländer Gebrauch gemacht. Im Ergebnis ist die Bundespolizei heute auf den größten deutschen Verkehrsflughäfen für die Luftsicherheitsaufgaben zuständig.

Nicole Wohlfahrt

Angriffe auf den Luftverkehr und daraus resultierende Sicherheitsvorkehrungen:

1988 Anschlag auf Boeing 747

über der schottischen Ortschaft Lockerbie

- stichprobenartige Röntgenkontrollen des aufgegebenen Gepäcks
- seit 1. Januar 2003 Einführung der vollständigen Röntgenkontrolle des aufgegebenen Gepäcks

11. September 2001 Anschläge auf das World Trade Center

in New York

- Einsatz von bewaffneten Flugsicherheitsbegleitern an Bord deutscher Luftfahrzeuge
- Einbau von schuss- und einbruchssicheren Cockpittüren

August 2006 vereitelter Anschlag mittels flüssigem Sprengstoff

in London

- Mitnahmebeschränkungen von Flüssigkeiten (Einsatz von sogenannten 1-Liter-Beuteln)

Weihnachten 2009 „Unterhosenbomber“

gescheiterter Anschlagsversuch mit in Unterwäsche verborgenem Sprengsatz auf dem Flug von Amsterdam nach Detroit

- Einführung von Sicherheitsscannern

Was darf wo hin?

Gegenstände		Aufzugebendes Gepäck	Handgepäck
		Zulässig?	
	Waffen jeglicher Art (auch Spielzeugwaffen)	ja	nein
	Spitze oder scharfe Gegenstände (insbesondere Messer und Scheren mit mehr als 6 cm Klingenlänge)	ja	nein
	Stumpfe Instrumente (wie Baseballschläger)	ja	nein
	Sprengstoffe	nein	nein
	Brennbare Stoffe (dazu zählen auch mit Benzin gefüllte Feuerzeuge)	nein	nein
	Chemische und toxische Stoffe (Gifte und Säuren)	nein	nein
Flüssigkeiten		Zulässig?	
	Persönliche Medikamente, Kindernahrung	ja	ja
	Wasser, Limonade, Cola und andere Erfrischungsgetränke	ja	max. 100-ml-Behälter
	Gels, einschließlich Haarwaschmittel und Duschbad, Cremes, Lotionen, Öle	ja	max. 100-ml-Behälter
	Rasiercremes, -schäume, Deodorants und andere Inhalte von Druckbehältern	ja	max. 100-ml-Behälter
	Parfüms, Kosmetika, Maskara, Pasten, Zahnpasta, Sprays, Aerosole	ja	max. 100-ml-Behälter
	Mixturen aus flüssigen und festen Stoffen und andere Gegenstände ähnlicher Zusammensetzung (Suppen, Sirup)	ja	max. 100-ml-Behälter

Warum dürfen Spielzeugpistolen nur im aufgegebenen Gepäck mitgenommen werden?

Von Spielzeugpistolen geht zwar aufgrund fehlender Funktionalität faktisch keine Gefahr aus, jedoch können sie einer echten Waffe zum Verwechseln ähnlich sehen, sodass sie während des Fluges als Drohmittel eingesetzt werden könnten. Um Verwechslungen zu vermeiden, sollten diese nur im aufgegebenen Gepäck befördert werden.

Welche Gegenstände sind verboten, die keine Waffen im Sinne des Waffengesetzes sind?

Gemäß der Anlage 4-C DVO (EU) 2015/1998 sind spitze, scharfe und stumpfe Gegenstände sowie Werkzeuge, mit denen schwere Verletzungen herbeigeführt werden können, im Sicherheitsbereich oder an Bord eines Luftfahrzeuges verboten. Dazu zählen zum Beispiel Alltagsgegenstände wie Rasiermesser, Skistöcke, Sägen und Golfschläger.

Warum dürfen Akkus und Powerbanks nur ins Handgepäck?

Ist der Akku oder die Powerbank beschädigt und der Separator defekt, kann es zu einem Kurzschluss mit anschließender Hitze- oder Brandentwicklung kommen. Im aufgegebenen Reisegepäck im Frachtraum eines Flugzeuges kann ein Brand nur unter erschwerten Bedingungen bekämpft werden.

Passagieraufkommen der 14 Flughäfen im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei 2018

Rang	Flughafen	Fluggäste	Entwicklung zum Vorjahr in Prozent
1	Frankfurt	69 510 269	+ 7,8
2	München	46 253 623	+ 3,8
3	Düsseldorf	24 284 745	- 1,6
4	Berlin-Tegel	22 000 430	+ 7,5
5	Hamburg	17 230 000	- 2,2
6	Köln/Bonn	12 957 828	+ 5,0
7	Berlin-Schönefeld	12 725 937	- 1,1
8	Stuttgart	11 832 634	+ 7,8
9	Hannover	6 324 634	+ 7,7
10	Leipzig/Halle	2 571 119	+ 8,7
11	Bremen	2 561 535	+ 1,0
12	Dresden	1 762 175	+ 3,1
13	Saarbrücken	358 868	- 9,6
14	Erfurt-Weimar	262 530	- 7,1

Eine leicht einnehmbare Körperposition bietet mehr Komfort.

Gescannt in den Urlaub

Die technischen „Hindernisse“ auf dem Weg in die Ferien

Wenn wir mit der Familie oder Freunden in den Urlaub fliegen, entsteht oftmals das Gefühl, dass der Weg in das Flugzeug eine gefühlte Ewigkeit dauert. Das Reisegepäck wird eingecheckt, dann beginnt der zeitraubende Weg durch die Luftsicherheitskontrollstelle. Das Handgepäck findet seinen Weg in den Bauch der Gepäckprüfanlage und wird dort genau begutachtet, unterdessen müssen wir durch den Sicherheitsscanner.

Erinnern Sie sich noch an die Torsonden?

Seit nahezu einem Jahrzehnt werden die Torsonden an den deutschen Flughäfen durch Sicherheitsscanner ersetzt. Torsonden waren trotz stetiger Weiterentwicklungen lediglich in der Lage, metallene Gegenstände zu erkennen, welche eine gewisse Mindestgröße aufwiesen. Eine Schmuckhalskette von üblicher Größe löste keinerlei Reaktionen aus. Sicherheitsscanner können alle körperfremden Gegenstände sicher erkennen.

Ein klarer Gewinn für die Privatsphäre des Reisenden

Anfangs führte dies immer noch zu großen Unsicherheiten. Viele Fluggäste hatten das Gefühl, an der Luftsicherheitskontrolle virtuell „bis auf die Haut“ ausgezogen zu werden, und empfanden den sogenannten Nacktscanner als Einschnitt in ihre Privatsphäre. Daher war der Einsatz am Menschen zunächst umstritten, da dieser auf dem Monitor des Gerätes nackt dargestellt wurde. Zudem wurden auf den Bildern private Details wie Prothesen, künstliche Darmausgänge oder Piercings sichtbar. Um die Privatsphäre der Fluggäste nicht zu beeinträchtigen, erzeugen die Sicherheitsscanner kein Realbild mehr, sondern eine neutrale grafische Anzeige in Form eines Piktogramms, den sogenannten Avatar. Wird ein Gegenstand festgestellt, löst ein Alarm aus und das gefundene Objekt wird an der betreffenden Stelle des Avatars markiert. Die Luftsicherheitsassistenten können dann zielgerichtet die entsprechende Körperregion des Fluggasts händisch kontrollieren. Dies erspart den meisten Reisenden die viel aufwändigere und langwierigere Abtastkontrolle und wird auf die erforderlichen Körperbereiche eingeschränkt. Ein klarer Gewinn für die Privatsphäre des Reisenden.

Zukunftsweisende Entwicklung von Luftsicherheitskontrollstellen

In erster Linie ist der Sicherheitsscanner dafür da, dass wir sicher mit dem Flugzeug reisen können. Die Technik soll ermöglichen, dass unter der Kleidung verborgene Objekte jeder Art (metallisch, keramisch oder flüssig) erkannt und auf ihre potenzielle Gefährlichkeit hin überprüft werden können. So wird verhindert, dass Waffen oder andere verbotene Gegenstände, verborgen am Fluggast, auf ein Luftfahrzeug gelangen können. Der Scanner ist ein unaufdringliches und für die Fluggäste unkompliziertes, gleichzeitig hochgenaues und effizientes Kontrollmittel. Mit solchen Geräten kann nicht nur die Personenkontrolle beschleunigt werden, sondern auch die Reise entspannt beginnen.

Wie funktioniert so ein Sicherheitsscanner überhaupt?

Bedenken bezüglich eingesetzter Röntgenstrahlung können ausgeräumt werden, da der Sicherheitsscanner auf Basis von Terahertz-Technologie, wegen ihrer Wellenlänge auch Millimeterwellen genannt, operiert. Es handelt sich dabei um elektromagnetische Strahlung im Grenzbereich zwischen Infrarotlicht und Mikrowellenstrahlung und ist somit Teil der natürlichen Wärmestrahlung. Einfach ausgedrückt steht der Körper im Millimeterlicht und reflektiert es. Gegenstände werden erkannt, weil sie eine andere Dichte als unser Körper besitzen und damit stärker reflektiert werden. Auch sind die verwendeten Sendeleistungen gesundheitlich unbedenklich, sie liegen um das Hundert- bis Tausendfache unter der eines Mobiltelefons.

So hat sich die Technik, die sich hinter den verschiedenen Gerätemodellen verbirgt, nicht grundlegend verändert. Deren äußeres Erscheinungsbild und Leistung haben jedoch einen Wandel vollzogen. Herstellerbedingt unterscheiden sich die Modelle zwar in der Form, jedoch nicht im Wirkprinzip. Im Hinblick auf die erforderlichen Mengen an zu prüfenden Passagieren an den Fluggastkontrollstellen sind die Datenverarbeitungszeiten von immer größer werdender Bedeutung. Deshalb geht jede neue Generation mit innovativer technischer Entwicklung einher und ist mit immer leistungsfähigeren Prozessoren ausgestattet. Betrug anfangs die Datenverarbeitungszeit eines vollständigen Scans bis zu sieben Sekunden pro Person, sind jetzt schon weniger als drei Sekunden für die rechnerische Auswertung möglich. Weiterhin wurde der Komfort bei der Sicherheitskontrolle verbessert, indem Fluggäste eine bequemere Körperposition einnehmen können, was die Akzeptanz erhöht.

Alternative zum Sicherheitsscanner

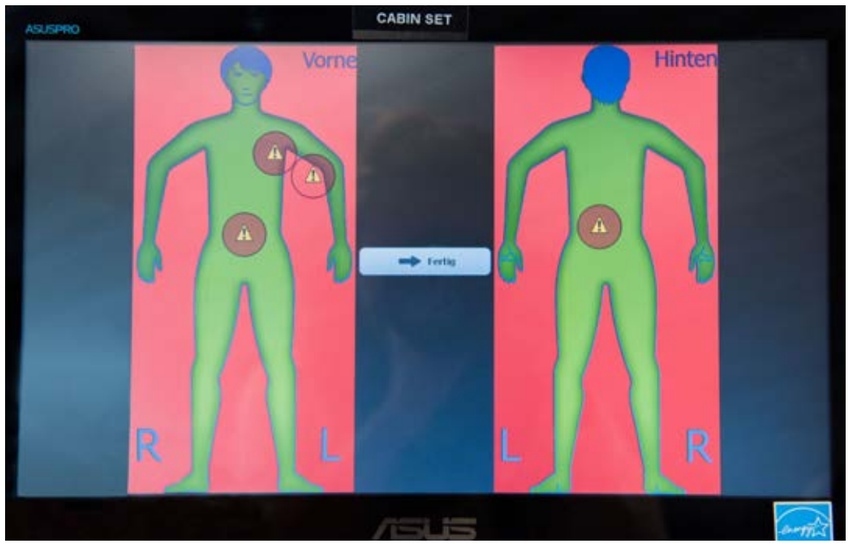
Die Nutzung der Sicherheitsscanner ist für die Fluggäste freiwillig. Die EU-Verordnung 4.1.1.10 2015/1998 gewährt jedem Fluggast die Möglichkeit, die Personenkontrolle mittels des Sicherheitsscanners zu verweigern. In diesem Fall muss sich der Fluggast einer vollständigen händischen Personenkontrolle durch die Luftsicherheitsassistenten unterziehen.

Ausblick

Gemeinsam mit dem Bundesministerium des Innern für Bau und Heimat will die Bundespolizei das selbst gesteckte Ziel, alle Flughäfen in ihrem Zuständigkeitsbereich mit Sicherheitsscannern auszustatten, zeitnah erreichen. Weiterhin behält die Bundespolizei die stetige Weiterentwicklung der Sicherheitstechnik im Blick. Bereits jetzt wird an der Optimierung und der Leistungsfähigkeit der Datentechnik geforscht, um die Prozessdauer zu beschleunigen. Ein Entwicklungspfad führt in Richtung Echtzeitanalyse, die für die künftige Walk-Through[1]-Lösung unabdingbar ist. Eines sollten wir dabei nicht vergessen: Alle diese Maßnahmen dienen dazu, dass wir heil bei unseren Familien ankommen. Sicherheit hat also höchste Priorität Hierfür sollten wir uns am Flughafen auch die entsprechende Zeit nehmen.

Brigitte Neumaier

[1]Der Fluggast geht durch den Sicherheitsscanner hindurch. Dieser erkennt in Echtzeit, ob Gegenstände am Körper getragen werden. Die Einnahme einer bestimmten Köperhaltung entfällt demnach.



Detektierte Objekte werden an der betreffenden Stelle des Avatars markiert.

Gruppenleiter Luftsicherheit – nur ein Job?

Interview mit Eva Kempkens

Eva Kempkens ist 37 Jahre alt, verheiratet und seit 2009 Angehörige der Bundespolizeiinspektion Flughafen Düsseldorf. Die Luftsicherheit begleitet sie in ihrem Beruf seit fast zehn Jahren. Seit zwei Jahren ist sie als Gruppenleiterin Fluggastkontrolldienst (FKD) eingesetzt. Zusätzlich führt die Kollegin seit 2011 die alljährlichen für alle Vollzugsbeamte verpflichtenden Luftsicherheitsschulungen am Flughafen Düsseldorf durch.

Eva, ich freue mich, dass du dich für ein Interview zur Verfügung stellst. Was bedeutet für dich Luftsicherheit?
Wir leisten einen erheblichen Beitrag dazu, dass Flugreisende sicher an ihrem Urlaubsziel ankommen. Und das ist wichtig, insbesondere für meine tagtägliche Motivation. So versuche ich auch immer, meine Mitarbeiter zu motivieren. Sie müssen verstehen, was es heißt, in der Luftsicherheit tätig zu sein, und welch hohe Verantwortung sie tragen. So zum Beispiel, dass keine Waffen oder verbotenen Gegenstände an Bord eines Luftfahrtzeuges gelangen. Sowohl die Polizisten als auch die Luftsicherheitsassistenten müssen ab und zu dafür sensibilisiert werden, dass ihre Aufgabe wichtig und verantwortungsvoll ist.

Eva Kempkens, Gruppenleiterin Fluggastkontrolldienst am Flughafen Düsseldorf

Was speziell ist für dich belastend an deiner Aufgabe?
Da gibt es einiges: zum Beispiel die Anfangszeiten für uns Gruppenleiter FKD. Wir beginnen unseren Frühdienst um 3:30 Uhr, das heißt, für die meisten von uns ist die Nacht gegen zwei Uhr zu Ende. Gleiches gilt für die Luftsicherheitsassistenten, da deren Frühschicht meist auch um 3:30 Uhr beginnt. Auch Reisende können belastend sein. Die meisten Passagiere sind verständnisvoll und akzeptieren unsere Luftsicherheitskontrollen. Allerdings führt die Mitnahmebeschränkung von Flüssigkeiten immer wieder zu Streitigkeiten zwischen Reisenden und Luftsicherheitsassistenten.
Auch kommt es vor, dass Passagiere die Bundespolizei und das beauftragte Dienstleistungsunternehmen als Serviceleister sehen und so eine schnellere Abwicklung der Luftsicherheitskontrolle verlangen. Es gibt auch Passagiere, die sehr spät am Flughafen ankommen und sich anschließend darüber beschweren, dass sie 15 Minuten an der Kontrolle anstehen mussten. Wir hatten bisher in diesem Jahr kaum Wartezeiten von mehr als 15 Minuten und trotzdem gab es Beschwerden. Leider haben einige Passagiere ein ganz anderes Zeitempfinden, da sie ja bereits beim Check-in und der Bordkartenkontrolle Wartezeiten verbrachten. Hier ist die Wahrnehmung einfach verzerrt und diese gestresste Stimmung bekommen oftmals die Luftsicherheitsassistenten und meine Kollegen vor Ort ab.

Was hat sich am Flughafen Düsseldorf in den letzten Jahren verändert?
Ich bin jetzt seit zehn Jahren hier am Flughafen. Eine starke Veränderung ist natürlich die Anzahl der Reisenden, die in den letzten Jahren stetig gestiegen ist. Im Jahr 2018 reisten 24,3 Millionen Passagiere über den Flughafen Düsseldorf. Es gibt mittlerweile mehr als 1 000 Luftsicherheitsassistenten privater Sicherheitsunternehmen und hinzu kommen noch etwa 150 bundeseigene Luftsicherheitsassistenten.
Auch die Technik hat sich stark geändert. Vor zehn Jahren gab es ein Röntgengerät, eine Hand- und Torsonde sowie einen Sprengstoffspurendetektor. Mittlerweile ist eine Vielzahl von Geräten hinzugekommen. Das heißt, die Bundespolizei hat am Flughafen Düsseldorf die Torsonden durch moderne Sicherheitsscanner ersetzt, da diese Geräte sowohl metallische, aber auch andere Gegenstände erkennen, die am Körper getragen werden. Ebenso gibt es auch neuartige Röntgengeräte mit einer aktualisierten Software, die unter anderem Sprengstoffe im Gepäck erkennen können, oder ein „Itimiser-Gerät“, womit man Wischproben an Gepäckstücken vornehmen kann, um ebenfalls Sprengstoffe zu detektieren. Mit einem Flüssigkeitsdetektionsgerät überprüfen wir mitgeführte Flüssigkeiten. Die verschiedenen Geräte sind eine Herausforderung für die Luftsicherheitsassistenten, da sie diese handlungssicher bedienen müssen. Aber sie bedeuten vor allem einen Mehrgewinn an Sicherheit.

Du hast bestimmt täglich mit den Mitarbeitern der Firma Kötter zu tun, die im Auftrag der Bundespolizei hier am Flughafen Düsseldorf die Luftsicherheitskontrolle durchführen? Wie sind deine Erfahrungen?
Wir arbeiten jeden Tag mit den Luftsicherheitsassistenten zusammen, die unsere wichtigsten Ansprechpartner in Bezug auf die Luftsicherheitskontrollen sind. Die Zusammenarbeit funktioniert sehr gut. In jedem Terminal gibt es einen Terminalleiter, der als direktes Bindeglied zwischen der Firma Kötter und der Bundespolizei fungiert. Aber auch der direkte Kontakt mit den Luftsicherheitsassistenten findet während der täglichen Fachaufsicht statt. Sollte ein mögliches Fehlverhalten von der Bundespolizei festgestellt werden, wird direkt das Gespräch mit dem betroffenen Mitarbeiter geführt, um das Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.

Du wirst auch als „Multi“ eingesetzt – was bedeutet das genau?
Ich bin Multiplikatorin für Luftsicherheit, wozu ich im Jahre 2011 an der Bundespolizeiakademie qualifiziert wurde. Für mich bedeutet dies vor allem, dass ich für die Schulungen unserer dienststelleneigenen Kollegen zuständig bin. Jeder Beamte, der in der Luftsicherheit tätig ist, muss jährlich an einer achtstündigen Luftsicherheitsschulung, der sogenannten Anpassungsschulung Luftsicherheit, teilnehmen. Im Vorfeld dazu muss jeder Teilnehmer eine dreitägige Verwendungsfortbildung Luftsicherheit absolvieren. Dies betrifft zum größten Teil Unterstützungskräfte, die auf unserer Dienststelle eingesetzt werden. Aber auch neue Kollegen, die noch nicht über einen solchen Lehrgang verfügen, werden von mir entsprechend geschult.

Was wünschst du dir für die bevorstehenden Sommerferien von den Reisenden?
Ich wünsche mir vor allem, dass unsere Sicherheitsmaßnahmen besser akzeptiert werden. Wir wollen die Reisenden mit unseren Kontrollen nicht schikanieren, sondern die Weisungslagen gewissenhaft im Sinne der Sicherheit umsetzen. Wünschenswert wäre es natürlich auch, wenn einige Fluggäste ihren Urlaubsstress nicht an den eingesetzten Beamten oder den Kontrollkräften auslassen würden.

Grundsätzlich gilt bei jeder Fluggesellschaft: ein Handgepäck pro Passagier! Für die Bundespolizei wäre die Einhaltung dieser Vorgabe von großem Vorteil, da so der gesamte Prozess der Luftsicherheitskontrolle beschleunigt werden könnte, was zu kürzeren Wartezeiten für die Flugreisenden führen würde.

Das Interview führte Anne Kister.

Luftsicherheit im Sommerflugplan

Eine hitzige Angelegenheit am Flughafen Frankfurt am Main

Der Sommerflugplan 2019 hat Deutschlands größten Flughafen wieder fest im Griff. Doch welche Auswirkungen hat er auf die Luftsicherheit und den Dienst der Bundespolizisten? Ein Bericht aus dem Alltag der Bundespolizeiinspektion Frankfurt am Main während der Sommerreisezeit.

Morgens, 5:30 Uhr, Dienstbeginn zur Frühschicht. Schon auf dem Weg zur Wache ist das Terminal 1 im Fluggastbereich A des Frankfurter Flughafens mit Reisenden voll. Sie stehen bereits ungeduldig vor der Luftsicherheitskontrollstelle (LKS) an und fragen hektisch, wann geöffnet wird, damit sie ihren Flug nicht verpassen. Familien, die mit ihren Kindern in den Sommerurlaub fliegen möchten, um sich im sonnigen Süden zu erholen. Rentner, die ihre Enkelkinder in deren Ferien besuchen wollen und vielleicht das erste Mal in ihrem Leben in ein Flugzeug steigen werden. Geschäftsleute, die häufig unter der Woche zu verschiedenen Treffen müssen und deren Zeitplan das ganze Jahr über sehr straff ist. All das ereignet sich bereits, bevor die Kollegen ihre Schicht antreten und das eigentliche Dienstgeschäft beginnt. Dann Einteilung durch den Gruppenleiter, der in der heutigen Frühschicht das Personal koordiniert: Postierung an der Luftsicherheitskontrollstelle Ebene 2, welche eine der meist frequentierten Kontrollstellen am Flughafen Frankfurt am Main ist. Vorgesehen sind hierfür immer zwei Kontroll- uns Streifenbeamte (KSB) als Streife. Eine Besonderheit hier am Flughafen sind die Fachkräfte Luftsicherheit, die speziell geschult wurden und qualifizierte Fachaufsichten mit speziellen Schwerpunkten durchführen. Dokumentiert wird solch eine Fachaufsicht am Computer, mit Weiterleitung an den Sachbereich 14. Dabei handelt es sich um einen standardisierten Abgleich der angeordneten (Soll) mit den beobachteten (Ist) Kontrollprozessen. Auf diese Weise entsteht ein Bild über die Qualität der Luftsicherheitskontrollen, aus dem für die Sicherheitsdienstleister Korrekturmaßnahmen und für die Bundespolizei neue Fachaufsichtsschwerpunkte abgeleitet werden können. Sie tragen damit unmittelbar zur Einhaltung der Sicherheitsstandards bei.

Reiseaufkommen steigt an

Zu den Hauptaufgaben der eingesetzten KSB gehören die Fachaufsicht über die eingesetzten Luftsicherheitsassistenten und der Schutz der LKS. Des Weiteren sind die Beamten vor Ort Ansprechpartner für die Luftsicherheitsassistenten bei Beschwerden oder Problemen mit Passagieren. Auch das Auflösen von ETD-Alarmen (Sprengstoffalarm) gehört zum alltäglichen Dienst sowie natürlich das rechtmäßige Durchsetzen von Maßnahmen nach dem Luftsicherheitsgesetz und den EU-Verordnungen. Doch genau diese Aufgaben üben im Sommerreiseverkehr einen erhöhten Druck auf die Kollegen aus. Die Anzahl an Reisenden, die die LKS durchlaufen, steigt maßlos an, sodass teilweise nichts anderes als Menschen zu sehen sind, die zu ihrem Flug drängen.

Zum Vergleich: An einem durchschnittlichen Tag im Jahr durchlaufen etwa 32 175 Passagiere die LKS der Ebene 2. In der Sommerreisezeit kommt man dort auf bis zu 43 268 Reisende. Eine erhebliche Belastung sowohl für die örtlichen als auch die personellen Gegebenheiten.

Passagiere kennen die Vorgaben nicht

Immer häufiger schätzen Passagiere die Zeit, die sie am Flughafen benötigen, zu knapp ein. Sie kommen zu spät und müssen dann die meist lange Schlange beim Check-in der Airline noch bewältigen. Einige haben Grenzkontrollen zu passieren. Anschließend wartet der Sicherheitscheck an der LKS auf sie – die letzte Hürde, bevor sie endlich ins Flugzeug steigen können. Doch genau dort gibt es des Öfteren noch Probleme und es wird hitzig diskutiert. Aufgebrachte Reisende, die den Sinn der Maßnahme nicht verstehen wollen oder können, weil sie noch nie geflogen sind und nicht wissen, dass Luftsicherheit unabdingbar ist. Beispielsweise führen sie bestimmte Flüssigkeiten, Kosmetika oder gefährliche Gegenstände mit, die sich noch im Handgepäck befinden und auf keinen Fall mit an Bord dürfen. Passagiere wissen oft nicht, dass gewisse Regeln für die Aufrechterhaltung der Luftsicherheit zwingend eingehalten werden müssen und von den eingesetzten Luftsicherheitsassistenten durchzusetzen sind. Ein Nichtbefolgen der Anweisung kann für den Passagier letztendlich einen versäumten Flug zur Folge haben. Und genau dies ist zu Spitzen im Sommerreiseverkehr unser alltägliches Dienstgeschäft. Genau in diesen Momenten ist es wichtig, dass die eingesetzten Beamten Ruhe bewahren, das Gesetz rechtsicher vertreten, den Passagieren gegenüber gelassen, aber dennoch bestimmt auftreten und den Schutz der Luftsicherheit gewährleisten.

Michèlle Nicolai