

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Jan Korte, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/629 –**

Luftsicherheit am Flughafen Frankfurt

Vorbemerkung der Fragesteller

Ende des Jahres 2014 wurde bekannt, dass bei einer Überprüfung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt am Main gravierende Sicherheitsmängel festgestellt wurden. Die Prüferinnen und Prüfer der Europäischen Kommission konnten laut Medienberichten bei jedem zweiten Versuch Waffen oder gefährliche Gegenstände durch die Personenkontrollen schmuggeln (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Qualität der Personenkontrolle auf Flughäfen“ der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/4861).

Grund seien neben einer schlechten Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter privater Sicherheitsunternehmen vor allem eine mangelhafte Zusammenarbeit der Sicherheitsunternehmen mit der Bundespolizei sowie schlechte Arbeitsbedingungen bei den gewinnorientierten privaten Sicherheitsdienstleisterinnen und Sicherheitsdienstleistern gewesen (vgl. www.bild.de/regional/frankfurt/flughafen-frankfurt/flughafen-sicherheitsfirma-i-sec-wer-krank-wird-fliegt-37618402.bild.html).

Medienberichten zufolge hat sich zumindest bei den Arbeitsbedingungen seither nichts verbessert. Nach wie vor sei der Arbeitsalltag durch hohe Belastung aufgrund von systematischer Unterbesetzung (vgl. „Wer kontrolliert hier wen?“, in: Süddeutsche Zeitung vom 9. Dezember 2017) zu leistender Überstunden gekennzeichnet, was eine hohe Fluktuation der Belegschaft, welche in sensiblen Sicherheitsbereichen tätig ist, zur Folge hat und zu Lasten geordneter Betriebsabläufe geht (vgl. www.faz.net/aktuell/rhein-main/flughafen-frankfurt-falscher-alarm-wegen-mitarbeiter-14418199.html).

Darüber hinaus häuften sich jüngst Meldungen darüber, dass beim größten in Frankfurt operierenden Sicherheitsdienstleister I-SEC Deutsche Luftsicherheit GmbH seitens der Geschäftsführung die betriebliche Mitbestimmung unter Einbeziehung einer auf „Union-Busting“ spezialisierten Kanzlei angegriffen wird (u. a. www.jungewelt.de/m/artikel/323396.gesch%C3%A4ftsmodell-besteht-aus-ausbeutung.html).

Durch Hausverbote, Kündigungen und Klagen sollen Betriebsräte aus dem Unternehmen gedrängt werden, was inzwischen Gegenstand von Ermittlungen der hessischen Staatsanwaltschaft wegen Verstoßes gegen § 119 des Betriebsverfassungsgesetzes ist, durch den Betriebsräte vor willkürlichen Eingriffen und Repressalien geschützt werden (vgl. „Wer kontrolliert hier wen?“, in: Süddeutsche Zeitung vom 9. Dezember 2017). Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist solch eine Geschäftspolitik nicht nur aus gewerkschaftspolitischer Perspektive untragbar, sondern stellt ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr dar, das durch bessere Kontrolle der privaten Dienstleister durch die Bundesregierung bzw. Bundespolizei ausgeräumt werden muss.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Beantwortung beschränkt sich im Folgenden auf Aufgaben der Luftsicherheitskontrollen nach § 5 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG). Daneben werden an deutschen Verkehrsflughäfen von weiteren nichtstaatlichen Akteuren Luftsicherheitsaufgaben wahrgenommen, so z. B. von den Flughafenbetreibern nach § 8 LuftSiG und von den Luftverkehrsgesellschaften nach § 9 LuftSiG. Hinzu kommen staatliche Aufgaben wie z. B. die Bestreifung gemäß dem Rahmenplan Luftsicherheit, Standposten bei besonders gefährdeten Luftfahrzeugen, bewaffneter Schutz der Kontrollstellen, die am Standort Frankfurt von der Bundespolizei selbst ausgeführt werden.

1. Welche privaten Dienstleisterinnen und Dienstleister im Bereich Luftsicherheit sind am Flughafen Frankfurt aktiv, und wann wurden die Aufträge durch das Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern an diese Unternehmen vergeben?

Wann laufen diese Verträge jeweils aus?

Am Flughafen Frankfurt arbeiten derzeit nach Ausschreibung die privaten Sicherheitsdienstleister Fraport Security Service GmbH – FraSec – (Terminal 1B Vertrag 2018 bis 2023) und I-SEC Deutsche Luftsicherheit GmbH (Vertrag Terminal 2 2016 bis 2022 und Terminal 1B 2014 bis 2020). Aufgrund einer Vereinbarung aus dem Jahre 2009 sind außerdem die Fraport AG und die FraSec GmbH (alt) als Dienstleister tätig.

2. Wurde vor der Ausschreibung von Aufträgen im Bereich der Luftsicherheit am Flughafen Frankfurt die Wirtschaftlichkeit einer privaten Vergabe von Sicherheitsdienstleistungen im Vergleich zur staatlichen Aufgabenwahrnehmung durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nachgewiesen (bitte begründen)?

Die Fragestellung impliziert, dass Luftsicherheitskontrollen zunächst behördlich wahrgenommen wurden. Dies ist nicht richtig. Am Flughafen Frankfurt/Main hatte das Land Hessen bis zum Jahre 1993 die Aufgabe in Bundesauftragsverwaltung durchgeführt und dabei nicht eigene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingesetzt, sondern sich der Flughafenbetreiberin bedient (seinerzeit: FAG). Somit war die Aufgabe zu dem Zeitpunkt, als sie dem Bund rückübertragen wurde, bereits privatisiert. Zudem wurde im Übertragungsakt festgelegt, dass der Einsatz der Flughafenbetreiberin Bedingung für die Rückübertragung war, sodass ein Auswahlermessen des Bundes nicht bestand.

3. Nach welchen Kriterien werden Aufträge an Dienstleister im Bereich Luftsicherheit vergeben, und welchen Stellenwert haben bei der Vergabe dieser Aufträge die Kriterien
 - a) Arbeitsbedingungen (Entgelt, Urlaubstage etc.) sowie
 - b) Preis (bitte unter Angabe der Gewichtung der Zuschlagskriterien der letzten drei Ausschreibungen für Luftsicherheitsdienstleistungen am Flughafen Frankfurt ausführen)?

Die Fragen 3, 3a und 3b werden gemeinsam beantwortet.

Den Zuschlag bei der Vergabe von Luftsicherheitskontrolldienstleistungen nach § 5 LuftSiG im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei erhält der fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Bieter, der das wirtschaftlichste Angebot im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens eingereicht hat. Die Wirtschaftlichkeit des Angebotes bemisst sich nach den Kriterien „voraussichtliche Qualität der Leistung“ und „Preis“.

Kriterien wie Arbeitsbedingungen (Entgelt, Urlaubstage, etc.) werden durch kollektives Arbeitsrecht auf Grund von Entgelt- und Manteltarifverträgen zwischen den Tarifparteien festgelegt. Sie gelten nach den einschlägigen Ausschreibungsbedingungen des Bundes auch dann entsprechend, wenn eine Tarifbindung des Bieters nicht vorliegen sollte. Damit wird ein Wettbewerb über die Arbeitsbedingungen vermieden.

Da somit für alle potenziellen Bieter in den genannten Punkten dieselben Vorgaben – unabhängig von einer Tarifbindung – gegeben sind, können diese Bedingungen nur insofern vergabeentscheidend sein, als sich die zu Grunde gelegten Bedingungen in jedem Fall an den tariflichen Vorgaben zu orientieren haben.

Die voraussichtliche Qualität der Leistung wird mit insgesamt 60 Maximalpunkten berücksichtigt und der Gesamtangebotspreis fließt mit 40 Maximalpunkten in die Bewertung der Angebote der geeigneten Bieter ein.

Im Rahmen der Bewertung der voraussichtlichen Qualität der Leistung sind durch die Bieter sog. Realisierungskonzepte zu beschreiben. Ein Realisierungskonzept befasst sich dabei eingehend mit den Themen „Mitarbeitermotivierung“ und „adäquate Arbeitsbedingungen“. Zudem haben die am Verfahren beteiligten Unternehmen in ihrer Preiskalkulation die geltenden Rahmenbedingungen aus dem Manteltarifvertrag für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen zu beachten.

4. Wie kontrolliert die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei dabei die Einhaltung der für die Vergabe gegebenenfalls erheblichen Vorgaben im Bereich der Arbeitsbedingungen?

Durch die am Vergabeverfahren teilnehmenden Sicherheitsunternehmen sind u. a. belastbare Angaben hinsichtlich der Einhaltung aller gesetzlichen, behördlichen, sozialrechtlichen und berufsgenossenschaftlichen Verpflichtungen gegenüber den Mitarbeitern/-innen, der Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes und der Tarifgebundenheit aufgrund der Mitgliedschaft in einer Arbeitgebervereinigung vorzulegen. Diese Angaben werden im Rahmen des Vergabeverfahrens durch das Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern überprüft.

5. Durch welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei für eine Verbesserung der Qualifikation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei privaten Luftsicherheitsdienstleistern am Flughafen Frankfurt gesorgt, und wie gestaltet sich die fortlaufende Kontrolle der Qualität sowohl der erbrachten Sicherheitsdienstleistungen als auch der Schulungen bzw. des Ausbildungsstandes der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (für den Zeitraum der letzten fünf Jahre bitte detailliert ausführen)?

Anforderungen an die Qualifikation von Luftsicherheitsassistentinnen und Luftsicherheitsassistenten ergeben sich aus dem europäischen Rechtsrahmen und werden durch nationale Vorgaben ergänzt.

Im Rahmen von regelmäßigen Qualitätskontrollmaßnahmen (Fachaufsicht, Luftsicherheitsinspektionen und Sicherheitstests) gegenüber den beauftragten Sicherheitsunternehmen überprüft die Bundespolizei die Qualität der zu erbringenden Sicherheitsdienstleistung sowie die Einhaltung der Aus- und Fortbildungsvorgaben. In den Jahren 2013 bis 2017 waren dies 1 450 Tests und Luftsicherheitsinspektionen.

Die Ergebnisse von Qualitätskontrollmaßnahmen werden fortlaufend mit den beauftragten Sicherheitsunternehmen erörtert, um bei Bedarf unverzüglich Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Aufgabendurchführung zu initiieren.

6. Wie stellt die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei sicher, dass die privaten Dienstleisterinnen und Dienstleister im Bereich Luftsicherheit am Standort Frankfurt am Main für die Erbringung der vom Bund beauftragten Dienstleistungen ausreichend Personal vorhalten?

Die Bundespolizei informiert auf der Grundlage der vom Flughafenbetreiber gemeldeten Fluggastprognosen die beauftragten Sicherheitsunternehmen im Rahmen der Jahresbedarfsprognose sowie durch unterjährig vierteljährliche Wissensmitteilungen über etwaige Änderungen beim Kontrollstundenbedarf. Diese Planungsgrundlagen ermöglichen es den Unternehmen, bei Bedarf zusätzliches Personal zu rekrutieren und auszubilden.

7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung bzw. der Bundespolizei in den letzten zehn Jahren die Anzahl der beliehenen Luftsicherheitsassistentinnen und Luftsicherheitsassistenten am Standort Frankfurt entwickelt (bitte Gesamtzahl der Beliehenen zum jeweils 1. Januar des Jahres und wenn möglich nach den einzelnen beauftragten Unternehmen getrennt aufführen)?

Wie hat sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der von der Bundespolizei am Flughafen Frankfurt im Bereich Luftsicherheit eingesetzten Beamtinnen und Beamten entwickelt?

Wie hat sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der jährlich am Flughafen Frankfurt abgefertigten Passagiere entwickelt?

Die Anzahl der beliehenen Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten am Standort Frankfurt hat sich in den letzten zehn Jahren von 2 670 auf 3 244 erhöht. Details ergeben sich aus der nachfolgenden Auflistung:

jeweils zum 1. Jan.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fraport	1008	869	869	821	717	681	633	594	568	526
FraSec (alt)	1662	1326	1354	1200	1032	1014	981	939	899	874
FraSec (T1C)		29	29	261	685	634	487	483	438	424
I-SEC (T1B)							489	898	1068	1158
I-SEC (T2)		363	363	383	449	438	321	294	274	262
gesamt	2670	2587	2615	2665	2883	2767	2911	3208	3247	3244

Die Polizeivollzugsbeamten der Bundespolizei werden am Flughafen Frankfurt am Main integrativ in allen Aufgabenbereichen der Bundespolizei eingesetzt. Insofern kann keine Aussage hinsichtlich der im Bereich Luftsicherheit eingesetzten Beamten getätigt werden.

Im Zeitraum von 2009 bis 2017 hat sich gemäß der Statistik des Flughafenverbandes ADV das Fluggastaufkommen von 50 932 840 Millionen Reisenden auf 64 500 386 erhöht.

Diese Gesamtzahl der Passagiere ist nicht korrelierend mit der Anzahl den Luftsicherheitskontrollen nach § 5 LuftSiG, da kontrollpflichtig nur originäre Einsteiger sowie Umsteiger sind, sofern der Reiseantritt außerhalb eines EU-Mitgliedsstaates erfolgte.

8. Wie viele Kontrollstunden hat die Bundespolizei seit dem 1. Januar 2015 bei den am Flughafen Frankfurt tätigen privaten Luftsicherheitsdienstleisterinnen und Luftsicherheitsdienstleistern monatlich bestellt, und wie viele wurden geleistet (bitte für die einzelnen tätigen Dienstleister getrennt aufführen und gemäß der Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5445 darstellen)?

Hinsichtlich der Kontrollstundenentwicklung wird auf die Anlage verwiesen.

9. In welcher Höhe wurden in den letzten zehn Jahren jährlich Luftsicherheitsentgelte am Flughafen Frankfurt erlöst, und auf welche Höhe beliefen sich in diesem Zeitraum die jährlichen Zahlungen an private Luftsicherheitsdienstleisterinnen und Luftsicherheitsdienstleister?

Luftsicherheitsentgelte (vgl. § 19 B des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG) werden an den Flughäfen durch den Bund nicht erhoben. Der Bund erhebt zur Refinanzierung seiner Aufwendungen Luftsicherheitsgebühren gemäß § 17 a LuftSiG.

Diese Gebühren beliefen sich in den letzten zehn Jahren für den Flughafen Frankfurt auf 1,53 Mrd. Euro. Die Zahlungen an die privaten Sicherheitsdienstleister beliefen sich im gleichen Zeitraum auf 1,38 Mrd. Euro. Zusätzlich müssen aus der Luftsicherheitsgebühr noch Aufwendungen für die Anschaffung und Instandhaltung von Luftsicherheitskontrolltechnik und für angemietete Flächen refinanziert werden.

10. Welche Konflikte oder Rechtsstreite gab es zwischen der Bundesregierung und am Flughafen Frankfurt operierenden privaten Luftsicherheitsdienstleisterinnen und Luftsicherheitsdienstleistern hinsichtlich der Höhe der an diese Dienstleisterinnen und Dienstleister zu zahlenden Entgelte, und mit welchem Ergebnis wurden die Konflikte beigelegt bzw. Rechtsstreite entschieden?

Seit dem 17. November 2014 ist eine Klage der Flughafenbetreiberin vor dem Landgericht Frankfurt/Main rechtshängig.

11. Hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei neben der Fachaufsicht auch die Rechtsaufsicht über die in Deutschland operierenden privaten Luftsicherheitsdienstleisterinnen und Luftsicherheitsdienstleister?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Der Bundespolizei obliegt die Fach- und Rechtsaufsicht über die Durchführung der Luftsicherheitskontrollen durch die beliebigen Luftsicherheitsassistenten des Sicherheitsdienstleisters. Daneben bestehen aufsichtsrechtliche Befugnisse z. B. der hessischen Landesbehörden nach gewerberechtlichen Vorschriften.

12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei über die in privaten Luftsicherheitsdienstleistern (nur Frankfurt) geleisteten Überstunden sowie die Einhaltung arbeitsrechtlicher Standards?

Im Rahmen der der Bundespolizei obliegenden Überwachung der ordnungsgemäßen Vertragserfüllung wurden keine derartigen Verstöße festgestellt.

13. Wie wird dies seitens der Bundesregierung bzw. der Bundespolizei geprüft (bitte unter Angabe der einzelnen Ergebnisse von in den letzten fünf Jahren gegebenenfalls stattgefundenen Prüfungen wie z. B. Stichproben ausführen), und welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei jeweils daraus mit welchem Ergebnis gezogen?

Auf die Antwort zu den Fragen 11 und 12 wird verwiesen.

14. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei über die in der Vorrede genannten Vorwürfe an den am Frankfurter Flughafen operierenden Luftsicherheitsdienstleister I-SEC bezüglich eines Verstoßes gegen § 119 des Betriebsverfassungsgesetzes (bitte unter Angabe der Form der Gewinnung dieser Erkenntnisse ausführen)?

Der Geschäftsführer des Sicherheitsunternehmens I-SEC Deutsche Luftsicherheit GmbH (I-SEC) hat die Bundespolizei mündlich über die Vorgänge im Zusammenhang mit dem Betriebsrat informiert.

15. Welche Gespräche hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei diesbezüglich mit Vertreterinnen und Vertretern des betroffenen Unternehmens, mit Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertretern (Betriebsräte und Gewerkschaften) sowie der mit diesem Fall betrauten Staatsanwaltschaft geführt?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

16. Welche Änderungen bei den in Ausschreibungen für Luftsicherheitsdienste gemachten Vorgaben plant die Bundesregierung in Bezug auf die Arbeitsbedingungen von Beschäftigten in der Luftsicherheitsbranche?

Es sind keine Änderungen in den Ausschreibungen der Luftsicherheitsdienste geplant. Die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten der Luftsicherheitsbranche sind in eigenen Tarifverträgen geregelt. Die Bundesregierung wird hier keinen Einfluss auf die Tarifautonomie ausüben.

17. Welche Bilanz zieht die Bundesregierung hinsichtlich der im Jahr 2007 eingeleiteten weitgehenden Privatisierung von Luftsicherheitsdienstleistungen vor allem in Bezug auf die Kosten, Qualität der Dienstleistungen sowie die Arbeitsbedingungen im Luftsicherheitsbereich, und auf welche Erkenntnisse stützt sie sich dabei?

Es existieren keine Hinweise dafür, dass die Qualität der Kontrolltätigkeit abhängig von der privat- oder öffentlich-rechtlichen Natur des Beschäftigungsverhältnisses ist. In Deutschland wird ein international anerkanntes hohes Niveau in der Luftsicherheit gewährleistet. Bei der Einhaltung der EU-Standards gehört Deutschland zur Spitzengruppe der EU-Staaten mit den höchsten Compliance-Quoten.

18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der in der Vorrede genannten medial vermittelten Problemlagen im Bereich der Luftsicherheitsbranche aus der Forderung der Gewerkschaft der Polizei, die Aufgabenerbringung wieder in staatliche Hand zu überführen (www.gdp.de/gdp/gdp.nsf/id/37DB99B01BC78F88C1257DF500491CBD)?

Obwohl in dem Konzept der Gewerkschaft der Polizei gute Ansätze erkennbar sind – z. B. die Entlastung der Polizeivollzugsbeamten von polizeifremden Aufgaben bei Kalkulation und Einziehung der Gebühr, Stundenabruf etc. – vermag der vorgeschlagene Weg nicht überzeugen. Insgesamt würden die Vorschläge voraussichtlich einen erheblichen Mehraufwand für den Bund bedeuten (Übernahme auch derjenigen Aufgaben, die bislang von Ländern, Flughafenbetreibern und privaten Sicherheitsunternehmen wahrgenommen wurden, durch Beschäftigte einer Bundesanstalt), ohne dass dem ein quantifizierbarer Sicherheitsgewinn entgegenstünde. Das gegenwärtige System der Teilprivatisierung hat sich in der Praxis bewährt. Dies bedeutet nicht, dass grundsätzlich nicht auch andere Modelle denkbar wären. Ein Vergleich mit der Praxis unserer europäischen Partner zeigt, dass auch bei einer vollständigen Privatisierung sehr hohe Standards sichergestellt werden können.

Anlagen

Flughafen Frankfurt am Main

Aufstellung der Kontrollstundenanforderung und der geleisteten Kontrollstunden der privaten Sicherheitsdienstleister
2015 bis 2017

Dienst- leis- ter/Mo- nat		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober	Novem- ber	Dezem- ber	Gesamt
ASM														
ASM 2015	Prognose	56731,97	47238,51	54436,81	50891,50	53231,12	48687,50	51188,79	50289,82	48146,29	46118,28	45274,34	45332,72	597567,65
	Anforderung	56731,97	47238,51	54436,81	50891,50	53231,12	48687,50	51188,79	50289,82	48146,29	46118,28	45274,34	45332,72	597567,65
	Leistung	45186,84	37408,29	45087,76	44427,23	48294,55	43035,36	45489,13	44215,33	39328,35	38445,10	37725,02	38501,76	507144,72
ASM 2016	Prognose	49867,06	44963,06	48726,01	48895,85	48327,50	45606,67	45039,44	43441,91	42155,06	43174,67	42036,11	42926,67	545160,00
	Anforderung	49867,06	44963,06	49060,01	48919,85	48327,50	45606,67	45141,44	43441,91	42155,06	43186,67	42132,11	42926,67	545728,00
	Leistung	39929,42	37435,93	42599,78	40398,10	44111,44	40534,56	41580,11	41862,91	38851,78	38037,06	34716,79	35696,80	475754,68
ASM 2017	Prognose	46512,50	40902,71	47931,66	45385,10	49190,77	44842,95	46174,61	45437,13	41965,27	41786,76	39599,94	40562,58	530292,00
	Anforderung	46512,50	40902,71	47931,66	45385,10	49190,77	44842,95	46174,61	45437,13	41965,27	41786,76	39599,94	40562,58	530292,00
	Leistung	38753,71	37801,31	42964,55	39442,40	41079,97	41645,85	45371,28	43863,83	37286,69	38178,88	35688,48	35284,78	477361,73
FraSec (alt)														
FraSec (alt) 2015	Prognose	87665,63	84245,94	102268,90	120073,97	100641,16	100443,70	109539,71	107198,71	108844,70	80436,23	70923,03	82380,63	1154662,30
	Anforderung	92105,03	91549,49	112480,19	124993,50	123067,88	125752,50	126006,21	128129,18	120782,71	117813,72	80864,82	79111,28	1322656,51
	Leistung	102884,64	100261,62	121543,78	126627,17	124988,13	123517,61	125576,85	125942,52	124119,54	119649,50	84768,98	82566,54	1362446,88
FraSec (alt) 2016	Prognose	82604,54	80621,77	98603,41	101259,00	101537,34	102493,78	106625,84	111937,38	100418,12	100876,95	90313,32	85598,12	1162889,57
	Anforderung	85510,45	76594,16	89953,34	99161,30	102715,23	102387,60	106787,66	106336,51	102288,45	106899,18	96230,81	94316,97	1169181,66
	Leistung	81898,31	73191,59	86080,23	95814,73	98255,73	97228,84	102898,92	102541,74	98328,62	101967,85	90078,59	89679,58	1117964,73
FraSec (alt) 2017	Prognose	78202,09	69127,01	79432,01	99682,20	102796,63	98043,94	103756,79	108061,49	97665,74	104005,79	93755,25	92835,33	1127364,30
	Anforderung	88761,62	78401,33	92346,58	97911,90	102789,42	101501,44	104971,90	111390,42	107758,15	115414,55	97731,82	93431,00	1192410,13
	Leistung	92792,41	77007,29	92313,61	98582,97	101251,86	94718,90	100101,32	99758,98	98588,12	107000,12	97798,44	91305,99	1151220,01

Dienst- leis- ter/Mo- nat		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober	Novem- ber	Dezem- ber	Gesamt
T1C - FraSec														
FraSec (T1C) 2015	Prognose	23884,77	22072,50	24074,70	24295,24	22575,02	25861,38	25088,80	25812,59	25825,12	25816,49	21722,76	22091,35	289120,71
	An- forde- rung	21900,00	19206,00	21026,00	22655,00	25704,00	26254,00	28479,00	26927,00	24551,00	26089,00	21304,00	19590,00	283685,00
	Leis- tung	21900,00	19206,00	21026,00	22655,00	25704,00	26254,00	28479,00	26927,00	24551,00	26089,00	21304,00	19590,00	283685,00
FraSec (T1C) 2016	Prognose	20716,86	19173,52	21289,23	23676,28	26156,74	27417,04	28127,31	27205,58	21696,75	26128,26	21280,47	21539,05	284407,08
	An- forde- rung	20785,63	19193,91	21687,38	21616,60	24392,33	26826,84	28465,73	28120,58	26539,77	26888,76	24953,40	23404,23	292875,16
	Leis- tung	20782,08	19193,91	21687,38	21616,60	24392,33	26827,93	28465,74	28120,58	26539,77	26888,76	24752,56	23404,23	292671,87
FraSec (T1C) 2017	Prognose	20957,38	18919,46	21611,74	23855,16	25831,67	26674,50	27504,61	27864,82	26341,38	26709,67	26051,96	26049,80	298372,14
	An- forde- rung	24175,63	23086,71	25503,18	25834,66	27725,81	29887,52	30815,74	30616,45	29164,58	30802,36	27957,35	26760,93	332330,92
	Leis- tung	24173,87	23084,32	25501,04	25833,77	27724,48	29073,75	30811,90	30591,53	29158,56	30477,66	26644,37	25166,06	328241,31
T1B - I- Sec														
I-Sec (T1B) 2015	Prognose	49556,31	44095,19	54470,45	56243,56	55755,00	54935,05	54303,42	55266,09	50110,82	79208,77	68978,54	82147,77	705070,99
	An- forde- rung	55687,00	54124,00	66540,00	72228,00	78309,00	80259,00	85012,00	84082,00	79316,00	81488,00	91464,00	94330,00	922839,00
	Leis- tung	51386,57	49718,04	52932,61	63539,94	65192,75	65185,23	67360,82	68620,67	66483,19	76596,56	83710,11	90883,48	801609,97
I-Sec (T1B) 2016	Prognose	78476,52	82695,07	97468,63	101173,76	108739,84	111543,31	112451,08	114486,91	104799,46	103508,45	91413,76	92992,90	1199749,68
	An- forde- rung	93822,34	81885,30	93119,75	93178,18	95286,57	90544,36	96438,95	96137,92	92158,86	89219,06	79323,61	82041,47	1083156,37
	Leis- tung	90459,17	81082,16	89165,93	86984,06	89906,92	85193,45	84563,13	85841,30	79066,42	79060,37	74916,66	77657,70	1003897,27
I-Sec (T1B) 2017	Prognose	94575,00	80407,61	92660,30	100687,47	102696,12	93099,82	96994,46	98317,69	92833,39	90399,21	81351,22	81342,27	1105364,57
	An- forde- rung	83822,38	73743,04	88937,98	97076,97	101359,54	98830,32	104673,62	98239,02	101038,91	99632,60	91144,02	91658,34	1130156,74
	Leis- tung	81133,27	71105,21	83518,27	90286,61	96663,53	93655,89	101058,45	90741,06	94709,74	97185,15	83791,97	84451,05	1068300,20

Dienst- leis- ter/Mo- nat		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober	Novem- ber	Dezem- ber	Gesamt
T2 - I- Sec														
I-Sec (T2) 2015	Prog- nose	44976,41	39852,57	46494,75	50663,26	51115,53	53439,48	50796,07	53903,19	53872,71	53464,68	48237,61	49192,87	596009,15
	An- forde- rung	50327,00	46272,00	52181,00	53770,00	59261,00	56186,00	57149,00	56412,00	55952,00	57924,00	50525,00	48986,00	644945,00
	Leis- tung	49648,89	45088,59	51010,04	51858,83	53897,01	52394,94	49380,68	53038,94	49880,75	53679,38	50723,80	48140,68	608742,53
I-Sec (T2) 2016	Prog- nose	54124,72	48873,63	52015,72	55055,92	61456,61	58916,51	56782,80	56773,99	59339,56	59532,53	50799,58	50094,80	663766,37
	An- forde- rung	48325,16	44833,70	52642,25	56184,32	62181,93	61775,14	68325,05	66634,58	64264,64	63023,44	50297,39	50580,53	689068,13
	Leis- tung	50263,69	46857,45	54125,07	58682,55	63783,14	61860,19	63984,74	65100,72	63725,93	62043,39	53393,17	54086,50	697906,54
I-Sec (T2) 2017	Prog- nose	49239,40	41242,18	50275,89	58998,94	62210,52	64225,99	65761,27	65783,13	62335,85	62649,37	49018,88	49005,33	680746,74
	An- forde- rung	49615,62	45681,96	52234,02	55953,03	59732,96	59258,18	59414,88	57028,98	59850,09	65665,40	56133,98	52260,66	672829,76
	Leis- tung	55326,63	49827,18	56940,61	60538,47	60795,36	59890,76	60598,62	56770,58	59425,85	58889,50	54670,94	55206,28	688880,78

