



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN

Erich Kröhan

MdL

Vorsitzender
des Verkehrsausschusses

An die
Mitglieder des Verkehrs-
ausschusses

4000 Düsseldorf, den 14.10.1988
Platz des Landtags 1, Postfach 11 43
Tel. (02 11) 88 40 Durchw. 8 84- 2523

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
10. WAHLPERIODE

VORLAGE
10/ 1828

Betr.: Bewertung der Möglichkeiten für die zukünftige Organi-
sation und Finanzierung des Fluggastkontrolldienstes auf
den in Frage kommenden Flughäfen des Landes Nordrhein-
Westfalen

Sehr geehrte Frau Thomann-Stahl,
sehr geehrte Kollegen,

die Arbeitsgruppe "Fluggastkontrollen" hat in ihrer Sitzung am
14. Oktober 1988 die beigefügte abschließende Stellungnahme ein-
stimmig beschlossen. Ich überreiche die Stellungnahme und den
Bericht der Arbeitsgruppe als Beratungsmaterial für die Haus-
haltsberatungen des Verkehrsausschusses zum Einzelplan 08,
Kapitel 08 080.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr

Abschließende Stellungnahme der Arbeitsgruppe "Fluggastkontrollen" zur Bewertung der Möglichkeiten für die zukünftige Organisation und Finanzierung des Fluggastkontrolldienstes auf den in Frage kommenden Flughäfen des Landes Nordrhein-Westfalen

1. Die Arbeitsgruppe ist der Auffassung, daß die 347 Angestelltenstellen für den Fluggastkontrolldienst (93 Polizeipräsident Köln, 250 Polizeipräsident Düsseldorf, 4 Oberkreisdirektor Steinfurt) einschließlich der mit dem Nachtragshaushalt 1988 zusätzlich bewilligten Angestelltenstellen unabweisbar erforderlich sind. Dies gilt umsomehr als der Bundesinnenminister die Besetzung der einzelnen Kontrollstationen im Regelfall mit jeweils vier Kräften durch die mit Rundschreiben vom 26.02.1988 bekanntgegebenen "Grundsätze für die Durchführung der Fluggastkontrollen" für die obersten Landesbehörden verbindlich vorgeschrieben hat. Außerdem ist aufgrund der steigenden Fluggastzahlen in Zukunft eher eine Aufstockung als eine Verminderung des Kontrollpersonals realistisch.
2. Die Arbeitsgruppe unterstützt die Bemühungen der Landesregierung, über den Bundesrat eine Initiative für eine Gebührenregelung der Fluggastkontrollen zu erreichen. Auf die Vorlage 10/1768 des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie wird ausdrücklich Bezug genommen. In dem Zusammenhang begrüßt die Arbeitsgruppe die Einrichtung einer Kommission der für die Luftfahrt zuständigen Länderminister, in der die Frage eines Sicherheitentgelts für Fluggäste geprüft werden soll.
3. Die Arbeitsgruppe stellt fest, daß eine klare Regelung der Zuständigkeiten im Fluggastkontrolldienst Planung und Einsatz des Personals begünstigen. Das derzeit praktizierte Amtshilfeverfahren in Nordrhein-Westfalen erzeugt offenbar zu große Reibungsverluste.

Die Arbeitsgruppe spricht sich dafür aus, daß die Aufgaben nach § 29 c Luftverkehrsgesetz allein durch den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie als Luftfahrtbehörde - mit stärkerer Präsenz auf den Flughäfen - wahrgenommen wird. Ferner vertritt die Arbeitsgruppe die Auffassung, daß die notwendige Flexibilität beim Personaleinsatz des Fluggastkontrolldienstes am ehesten erreicht werden kann, wenn die Durchführung der Fluggastkontrollen den Flughafengesellschaften übertragen wird.

Die Arbeitsgruppe erwartet hierzu von der Landesregierung konkrete Lösungsvorschläge.

Im übrigen ist auch zu prüfen, ob auf dem Flughafen Düsseldorf durch bauliche Änderungen eine Verbesserung des Organisationsablaufs und damit des Personaleinsatzes erreicht werden kann.

MMV 10 / 1828 -

Bericht der Arbeitsgruppe "Fluggastkontrollen" über die Durchführung der Fluggastkontrollen auf den Flughäfen Düsseldorf, Köln, München, Frankfurt, Bremen und Hamburg

1. Aufgabenstellung

Der Verkehrsausschuß des Landtags Nordrhein-Westfalen hatte in seiner Sitzung am 28. Januar 1988 (Ausschußprotokoll 10/816) beschlossen, zur Bewertung der Möglichkeiten für die zukünftige Organisation des Fluggastkontrolldienstes nach § 29 c des Luftverkehrsgesetzes auf den Flughäfen des Landes Nordrhein-Westfalen eine Arbeitsgruppe des Verkehrsausschusses unter Beteiligung des Ausschusses für Innere Verwaltung und des Haushalts- und Finanzausschusses zu bilden.

Hintergrund für die Einrichtung der Arbeitsgruppe waren Beschwerden von Luftfahrtgesellschaften auf dem Flughafen Düsseldorf über sich häufende Verspätungen der Abflüge, die auf Verzögerungen bei den Fluggastkontrollen zurückgeführt wurden.

Eine ausführliche Darstellung der Problematik und der Rechtsgrundlagen für die Fluggastkontrollen ist in der Vorlage 10/1513 des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie enthalten, auf die ausdrücklich Bezug genommen wird.

Der Haushalts- und Finanzausschuß hatte bei Entsendung seiner Mitglieder in die Arbeitsgruppe am 25. Februar 1988 gebeten, den Auftrag der Arbeitsgruppe wie folgt zu erweitern: "Bewertung der Möglichkeiten für die zukünftige Organisation und Finanzierung des Fluggastkontrolldienstes auf den in Frage kommenden Flughäfen des Landes Nordrhein-Westfalen."

2. Zusammensetzung der Arbeitsgruppe

Der Arbeitsgruppe gehörten an:

a) vom Verkehrsausschuß:

Abgeordneter Erich Kröhan (SPD), zugleich Vorsitzender
der Arbeitsgruppe

Abgeordneter Karl Böse (SPD)

Abgeordneter Heinrich Dreyer (CDU)

Abgeordnete Marianne Thomann-Stahl (F.D.P.)

b) vom Ausschuß für Innere Verwaltung:

Abgeordneter Jürgen Guttenberger (SPD)

Abgeordnete Dagmar Larisika-Ulmke (F.D.P.)

Abgeordneter Wolfgang Schlotmann (CDU)

c) vom Haushalts- und Finanzausschuß:

Abgeordneter Leo Dautzenberg (CDU)

Abgeordneter Wolfram Dorn (F.D.P.)

Abgeordneter Reinhold Trinius (SPD)

Ferner beratend:

d) vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und
Technologie:

Ministerialrat Horst Glow

e) vom Innenministerium:

Ministerialdirigent Dr. Ruckriegel

Regierungsdirektor Heinz Dieter Seemann (als ständiger
Vertreter)

3. Sitzungstermine

Die Arbeitsgruppe führte folgende Sitzungen durch:

11.03.1988	Konstituierung und Terminplanung
21.03.1988	Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn
06.05.1988	Flughäfen München und Frankfurt
22.08.1988	Flughafen Bremen
23.08.1988	Flughafen Hamburg
10.10.1988	Beratung
14.10.1988	Beratung und Beschlußfassung

4. Flughafen Düsseldorf

Die Durchführung der Fluggastkontrollen auf dem Flughafen Düsseldorf ist in der Vorlage 10/1513 beschrieben.

Die Flughafenverwaltung rechnet aufgrund des vorliegenden Flugplanes mit erheblichen Steigerungen des Verkehrsaufkommens und der Fluggäste. Die vorhandenen Stellen des Fluggastkontrolldienstes einschließlich der nachbewilligten Stellen für die Fluggastkontrolleure sind für eine reibungslose Abfertigung in 1988 gerade noch ausreichend. Nach Meinung der Flughafenverwaltung ist jedoch jetzt schon absehbar, daß aufgrund der Steigerung der Fluggastzahlen (plus 14 %) zusätzliche Fluggastkontrolleure eingestellt werden müssen.

Die Besetzung der zusätzlich bewilligten 24 Stellen habe gezeigt, daß der Dienst nicht als besonders attraktiv anzusehen ist. Das werde zum einen durch die Eingruppierung nach BAT VIII/VII und zum anderen durch die Urlaubssperre in den Sommermonaten begründet.

Für den Flughafen Düsseldorf sind unter Berücksichtigung der 24 zusätzlich bewilligten Stellen nach Berechnungen des Polizeipräsidenten Düsseldorf weitere 64 Stellen für Fluggastkontrolleure notwendig. Dazu müßten neun weitere Stellen für Verwaltungs- und Führungsaufgaben geschaffen werden, die zur Zeit noch von Polizeivollzugsbeamten abgewickelt werden.

Aufgrund der aktuellen Zuwachsraten auf dem Flughafen Düsseldorf hob die Arbeitsgruppe hervor, daß eine Lösung für den Fluggastkontrolldienst in Düsseldorf zu finden sei, die flexibel auf unerwartete Steigerungen der Fahrgastzahlen reagieren könne. Wichtigstes Kriterium bei der zu treffenden Entscheidung sei, die Pünktlichkeit der Abflüge aus nordrhein-westfälischen Flughäfen zu gewährleisten.

Die dezentrale Organisation der Fluggastkontrollen im Bereich des Linienverkehrs in Düsseldorf wurde von der Arbeitsgruppe kritisch diskutiert. Eventuell könnte eine andere Ablauforganisation zu effizienteren und schnelleren Kontrollen führen.

Nach Auffassung der Flughafenverwaltung ist das praktizierte System der Fluggastkontrollen ohne Reibungsverluste. Probleme lägen allein in der rechtzeitigen Bereitstellung des Personals bei absehbaren Steigerungen der Fluggastzahlen.

Der Flughafen Düsseldorf hat den Fluggastkontrolldienst

- a) im Charterverkehr als Zentralkontrolle mit neun Kontrollstellen
- b) im Linienverkehr als dezentrale Kontrolle an jedem Abfluggate

organisiert.

Von einem Vertreter der Lufthansa wurde betont, die Fluggesellschaften seien insoweit betroffen, als durch verzögerte Fluggastkontrollen aufgrund nicht ausreichender Personalausstattung Abflüge sich verspäteten. Es sei zu bedenken, daß die Qualität der Kontrollen leiden könnte, weil Fluggäste und Fluggesellschaften auf eine zügige Abfertigung drängten. Das in Düsseldorf aufgetretene Problem sei nicht durch eine neue Gesellschaftsform zu lösen. Das Problem liege vielmehr in der Bewertung des Luftverkehrs und der Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens. Die Personalbemessung für das künftige Rechnungsjahr müsse Steigerung des Fluggastaufkommens abfangen können.

Der Vertreter der AOC (Airline Operators Committee) machte als Vertreter der 22 Fluggesellschaften in Düsseldorf deutlich, daß die Verhältnisse am Flughafen dringend verbessert werden müßten. Die Attraktivität des Flughafens sei ernstlich in Gefahr, wenn sich die dramatischen Verhältnisse der Fluggastabfertigung in der Hochsaison des Jahres 1987 wiederholten.

Die Arbeitsgruppe stellt zum Abschluß des Gesprächs in Düsseldorf fest, daß zur Erhaltung der Attraktivität des Flughafens eine Lösung gefunden werden müßte, die flexibel genug sei, um auch plötzlich auftretende Steigerungen der Fluggastzahlen abfangen zu können.

5. Flughafen Köln/Bonn

Die Fluggastkontrollen im Flughafen Köln/Bonn sind ausschließlich dezentral organisiert. Die Koffer werden von den Passagieren bis zum Flugsteig mitgeführt. Dadurch sind Verwechslungen der Koffer auf den Verteileranlagen ausgeschlossen.

Nach Auffassung der Flughafenverwaltung bietet das dezentrale System der Fluggastkontrollen im Flughafen Köln/Bonn den Vorteil, daß auf plötzliche Engpässe an einem Flugsteig, der im übrigen nur für Passagiere zugänglich sei, sehr flexibel reagiert werden könne, weil die Flugsteige räumlich sehr eng beieinander lägen.

Nach Berechnungen des Polizeipräsidenten Köln sind in Köln/Bonn aufgrund der Forderung des Bundesinnenministers alle Kontrollstellen mit vier Kontrolleuren zu besetzen und die von den Tarifvertragsparteien beschlossene Arbeitszeitverkürzung im öffentlichen Dienst 40 zusätzliche Stellen im kommenden Jahr erforderlich.

Nach Auffassung des Vertreters der Lufthansa sind die Probleme im Flughafen Köln/Bonn nicht so prägnant wie in Düsseldorf, da hier jährlich rund 2,3 Millionen Fluggäste abgefertigt werden. In Düsseldorf werden dagegen 9 Millionen Passagiere pro Jahr kontrolliert.

Die Vorteile des Flughafens Köln/Bonn gegenüber dem Flughafen Düsseldorf lägen eindeutig an den baulichen Verhältnissen. In Köln/Bonn seien wesentlich kürzere Wege zwischen den sternförmig angeordneten Flugsteigen zu bewältigen. Insofern könne auf plötzlich ansteigende Passagierzahl an einem Flugsteig flexibler reagiert werden.

Auf eine diesbezügliche Frage aus der Arbeitsgruppe zeigte sich der Vertreter der Lufthansa aufgeschlossen, die Fluggastkontrollen - ggf. im Rahmen eines Pilotprojektes - der Lufthansa AG zu übertragen (siehe hierzu auch Vorlage 10/1513).

Die Modalitäten müßten allerdings vorher eindeutig geregelt sein.

6. Flughafen München

Der Vertreter des bayerischen Wirtschaftsministeriums erläuterte der Arbeitsgruppe, daß die Fluggastkontrollen in Bayern zunächst auch von Polizeivollzugskräften durchgeführt wurden. Nachdem mit dem § 29 c Luftverkehrsgesetz eine eindeutige Rechtsgrundlage für die Durchführung der Kontrollen vorlag, habe der bayerische Innenminister die weitere Übernahme der Aufgabe durch die Polizei abgelehnt.

Das Wirtschaftsministerium war deshalb aufgefordert, eine neue Organisationsform zu finden. Es boten sich drei Möglichkeiten zur Übernahme der Fluggastkontrollen an:

1. Luftfahrtbehörde
2. Flughafen München
3. Privates Sicherheitsunternehmen mit öffentlicher Beteiligung

Zu 1.:

Die Behördenlösung schied aus, weil 200 Kontrolleure hätten eingestellt werden müssen (München 2:400 Kräfte). Die Behörde war aus organisatorischen Gründen nicht in der Lage, in Kürze das notwendige Knowhow zu erlangen.

Zu 2.:

Der Flughafen München war an der Durchführung der Aufgabe aus unternehmerischen Gründen nicht interessiert. Außerdem ergaben Berechnungen, daß die Flughafenlösung nicht die billigste war.

Zu 3.:

Die bayerische Staatsregierung entschloß sich für die privatrechtliche Lösung, d. h. Gründung einer Sicherheitsgesellschaft mit dominierender Kapitalbeteiligung des Staates. Die Dominanz des Staates wurde durch eine 51 %ige Beteiligung am Grundkapital der Sicherheitsgesellschaft und die Ausgestaltung der Gesellschaftsverträge sichergestellt. So hat das Luftfahrtamt unmittelbaren Zugriff auf die Einsatzleiter der Fluggastkontrollen sowie ein unmittelbares Weisungsrecht gegenüber der Sicherheitsgesellschaft.

Ein wichtiger Punkt bei der Gründung der Sicherheits-GmbH war auch, daß die beim Innenminister angestellten weiblichen Hilfskräfte bereit waren, zur Sicherheits-GmbH überzuwechseln. Ausschlaggebende Gründe für diese Bereitschaft waren die Garantie der Besitzstandswahrung und die Tatsache, daß der kommunale BAT günstiger als der Landes-BAT ist.

Die Sicherheitsgesellschaft hat ein Grundkapital von 50 000 DM. Der Vertreter der bayerischen Staatsregierung in der Gesellschafterversammlung ist der Finanzminister. Die Kostenerstattung ist im Haushalt des Wirtschaftsministers etatisiert.

Die Sicherheitsgesellschaft stellt selbständig die Kontrollkräfte ein (derzeit 250). Nach sechs Wochen Ausbildung erfolgt die Prüfung und die öffentliche Beleihung der Fluggastkontrollkräfte. Die Leistungen für Verwaltung etc. des privaten Gesellschafters werden zu Selbstkosten erstattet. Ein Gewinn wird nicht ausgewiesen, da das Unternehmen kein Risiko zu tragen hat. Der private Gesellschafter stellt die Geschäftsführung und die Einsatzleitung.

Bei Erstellung des Stellenplanes werden die Zahlen der Stellen zwischen der Sicherheits-GmbH und der Luftfahrtbehörde abgestimmt. In der Vergangenheit ist immer eine einvernehmliche Lösung gefunden worden.

Das Luftfahrtamt ist in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr auf dem Flughafen München in der Regel mit zwei Kräften präsent. Die Außenstelle des Luftfahrtamtes auf dem Flughafen München hat insgesamt sieben Stellen.

Die privat-rechtliche Lösung wurde von der bayerischen Staatsregierung gewählt, weil diese Lösung rund 1 Million DM an Kosten einspart, da die Kosten der Verwaltung und der Führungskräfte vom privaten Gesellschafter zu tragen sind.

Als Vorteile der privat-rechtlichen Lösung wurden herausgestellt:

1. Die Fluggastkontrollen sind flexibeler als unter der Führung der Polizei.
2. Die privat-rechtliche Lösung ist kostengünstiger.
3. Die Durchführung der Kontrollen ist reibungslos.
4. Die Qualität der Kontrollen ist besser.
5. Der Krankenstand des Personals beträgt im Schnitt ca. 5 %.

Für die Zukunft plant die bayerische Staatsregierung auch den Schutz der Kontrollstellen von der Polizei auf die Sicherheits-GmbH zu delegieren. Dazu sollen rund 40 Kräfte der Sicherheits-GmbH bewaffnet werden. Weiterhin plant die bayerische Staatsregierung auch den Objektschutz des Flughafens von der Polizei auf die Sicherheits-GmbH zu verlagern. Die Rechtsdiskussion hierzu - auch mit dem Bundesinnenministerium - ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

7. Flughafen Frankfurt

Auf dem Flughafen Frankfurt betreibt die Flughafen Aktiengesellschaft den Fluggastkontrolldienst. Derzeit sind 467 Bedienstete der Flughafen AG von der Luftfahrtbehörde zur Durchführung dieser Aufgabe beliehen. Sie unterstehen der Disziplinargewalt der Flughafengesellschaft. Die Luftfahrtbehörde ist gegenüber diesen Kräften weisungsbefugt.

Grundlage des Frankfurter Modells ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen der Hessischen Luftfahrtbehörde und der Flughafen AG. Der Grundlagenvertrag regelt im wesentlichen die Frage der Kostenerstattung. Nach Meinung der Flughafengesellschaft hat sich das Frankfurter Modell im

großen und ganzen bewährt. Allerdings werden Probleme der Kostenerstattung angedeutet, wenn aufgrund des Fluggastaufkommens zusätzliches Personal eingestellt werden muß, jedoch im Haushalt des Wirtschaftsministers keine zusätzlichen Mittel vorhanden sind.

Gegenüber einer öffentlich-rechtlichen Lösung hat das Frankfurter Modell den Vorzug, flexibler auf Zuwächse im Luftverkehr zu reagieren, d. h. daß aus dem Wirtschaftsplan der Aktiengesellschaft bei Bedarf zusätzliche Stellen geschaffen werden können. Über die Frage der Kostenerstattung muß anschließend mit dem Wirtschaftsminister verhandelt werden.

Die Luftfahrtbehörde, die die Fachaufsicht ausübt und die Verkehrs- und Verfahrensabläufe regelt, unterhält am Flughafen Frankfurt eine Dienststelle, die rund um die Uhr besetzt ist. Die Fluggastkontrollen werden derzeit dezentral durchgeführt. Es ist jedoch beabsichtigt, in Zukunft eine zentrale Kontrolle einzurichten.

Die Ausfallzeiten des Personals durch Urlaub, Krankheit, Kur etc. liegen derzeit bei rund 21 %. Der Ausfall durch Krankheit liegt im Durchschnitt zwischen 7 und 8 %. Die Kosten für die Fluggastkontrollen betragen derzeit 29, 6 Millionen DM jährlich.

8. Flughafen Bremen

In Bremen ist der Innensenator als 2. Luftfahrtbehörde bestellt worden, um die Fluggastkontrollen durchzuführen. Dazu war eine Änderung des Bremischen Polizeigesetzes notwendig.

Die Fluggastkontrollen selbst werden durch die Bereitschaftspolizei durchgeführt. Die weiblichen Durchsuchungskräfte sind Angestellte im Polizeidienst. Der Fluggastkontrolldienst umfaßt derzeit 40 Kräfte. Auf dem Flughafen besteht eine zentrale Fluggastkontrolle. Die Akzeptanz der Kontrollen ist bei den Passagieren gut. Beschwerden über die Durchsuchung werden nicht vorgetragen.

Bei zusätzlichen Flugbewegungen können kurzfristig Polizeikräfte aus der Bereitschaftspolizei oder den Revieren angefordert werden. Nach Meinung des Vertreters des Bremischen Innensensors ist das Bremer Modell jedoch nicht auf größere Flughäfen übertragbar.

Die Arbeitsgruppe diskutiert die Frage der Verlagerung der Kosten der Fluggastkontrollen auf die Verursacher. Dies wäre eine Möglichkeit, über Gebühren einen Teil der für die Fluggastkontrollen entstehenden Kosten auf die Verursacher abzuwälzen. Der Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie stellt klar, daß nach § 29 c Luftverkehrsgesetz die Länder die Kosten für die Fluggastkontrollen zu tragen haben. Bei Einführung des § 29 c hatte es schon Überlegungen in Richtung auf die Erhebung einer Fluggastgebühr gegeben. Im Luftverkehrsgesetz müßte eine Ermächtigung enthalten sein, um die Gebühren erheben zu können. Die Gespräche auf Landesebene über eine entsprechende Bundessratsinitiative sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

9. Flughafen Hamburg

Auch auf dem Flughafen Hamburg ist die Aufgabe der Fluggastkontrollen nach § 29 c Luftverkehrsgesetz auf die Polizei delegiert worden. Die Polizei unterhält auf dem Flughafen eine eigene Flughafenpolizeidienststelle. Durch die klare Zuständigkeit der Polizei ergeben sich keine Reibungsverluste, keine Schwierigkeiten bei den Zuständigkeiten in Abgrenzung der Tätigkeit nach § 29 c Luftverkehrsgesetz und der übrigen Polizeiaufgaben. Die Sicherheitskontrollen selbst werden zum Teil durch Polizeivollzugsbeamte und durch Angestellte im Polizeidienst durchgeführt. Zur Zeit umfaßt der Fluggastkontrolldienst 151 Kräfte. Auf dem Flughafen werden drei Kontrollstellen unterhalten. Die Führer der Kontrollstellen sind Polizeivollzugsbeamte, während die zwei weiteren männlichen und eine weibliche Bedienstete Angestellte im Polizeidienst sind.

Nach Auffassung der Flughafenverwaltung ist die Personalbemessung des Fluggastkontrolldienstes auf dem Flughafen Hamburg nicht mehr ausreichend. Die Wartezeiten an den Kontrollstellen haben die Grenze des Zumutbaren erreicht. Eine Aufstockung des Personals ist unabdingbar. Auf entsprechende Fragen aus der Arbeitsgruppe wird von der Innenbehörde dargestellt, daß die Ausfallzeiten durch Krankheiten bei ca. 20 % lägen. Das ist unter anderem auch durch das hohe Durchschnittsalter der Fluggastkontrolleure bedingt. Eine Abwälzung der Kosten der Fluggastkontrollen über Gebühren auf die Fluggäste würde die Konkurrenzsituation des Hamburger Flughafens zu Kopenhagen oder Amsterdam verschärfen.

Eine Übertragung der Aufgaben des Fluggastkontrolldienstes auf private Gesellschaften wurde bisher nicht verfolgt, da von den privaten Bewachungsgesellschaften kein besseres Angebot mit gleichem Standard wie die derzeitige Lösung gemacht werden konnte.

Im übrigen wird auf die Ausschußprotokolle 10/1008 und 10/1012 verwiesen.

Kröhan
Vorsitzender