

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Renata Alt, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Till Mansmann, Roman Müller-Böhm, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Dr. Andrew Ullmann, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Verwendung von militärischem Flugsicherungspersonal in zivilen Tätigkeiten

Der Flugverkehr in Europa wächst seit Jahren beständig, in Europa wuchs das Passagieraufkommen zuletzt um durchschnittlich 6,7 Prozent. Im ersten Halbjahr 2017 verzeichnete Deutschland ein Plus an Passagieren von 6,4 Prozent, im ersten Halbjahr 2018 waren es weitere 2,4 Prozent (www.adv.aero/aktuelle-verkehrszahlen/). Der Flughafen Stuttgart verbuchte im dritten Quartal einen Passagierzuwachs von 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Mit knapp 32 300 Starts und Landungen stiegen auch die Flugbewegungen im dritten Quartal um 10 Prozent an (www.flughafen-stuttgart.de/newsroom/pressebereich/pressemitteilungen/2018/mehr-passagiere-am-flughafen-stuttgart-im-3-quartal-verkehrswachstum-am-landesflughafen-haelt-an). Der Ausbau des Flugangebots, auch auf innereuropäischen Strecken, und der weiterhin starke Wettbewerb durch Low-Cost-Carrier wird die Flugpreise drücken und das Flugaufkommen weiter steigen lassen. So erwartet die Flughafen Stuttgart GmbH über 11 Millionen Fluggäste bis Ende des Jahres. Mit knapp 1,3 Millionen Fluggästen zeugt der August 2018 als passagierstärkster Monat aller Zeiten von diesem Trend (www.flughafen-stuttgart.de/newsroom/pressebereich/pressemitteilungen/2018/mehr-passagiere-am-flughafen-stuttgart-im-3-quartal-verkehrswachstum-am-landesflughafen-haelt-an).

Somit wachsen auch die durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) kontrollierten Flugbewegungen kontinuierlich und nähern sich 2018 einem neuen Rekord. Mit rund 1,6 Millionen Flugbewegungen im ersten Halbjahr 2018 betrug das Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum bereits über 3 Prozent (www.bdl.aero/de/veroeffentlichungen/zahlen-zur-lage-der-branch/#). Diese Entwicklungen verschärfen die Personalknappheit bei der DFS zusätzlich. Durch zahlreiche Einsparungsrunden in Folge sinkender Flugsicherungsgebühren herrscht in der Flugsicherung ein Personalmangel, dessen Behebung mindestens drei Jahre benötigt. Die Gewerkschaft der Flugsicherung schätzt den Personalbedarf bis 2022 auf 500 neue Mitarbeiter (www.fnp.de/lokales/frankfurt/Matthias-Maas-Airlines-sind-schuld-an-Flugverspaetungen-nicht-die-Fluglotsen;art675,3048973).

Zur teilweisen Deckung des konkreten Personalbedarfs greift die DFS vereinzelt auf die Dienste ehemaliger militärischer Fluglotsen zurück, dem Flugsicherungspersonal. Diese sind durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr an der Kaufbeuren ATM Trainings GmbH zum Flugsicherungskontrolloffizier ausgebildet worden. Als „Fluglotse in Uniform“ sind sie nicht nur für die örtliche Flugsicherung im Friedensbetrieb, also militärische Luftfahrzeuge, zuständig, sondern kontrollieren auch Teile des zivilen Luftverkehrs im gesamten Zuständigkeitsbereich (www.airliners.de/fluglotse-flugsicherungskontrolloffizier-zivilflugzeuge-berufskarriere/34158).

Die Verordnung (EU) 2015/340 der Europäischen Kommission vom 20. Februar 2015 legt unter anderem das Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzierung und Bescheinigung von Fluglotsen fest. Artikel 3 definiert dabei, dass Flugverkehrskontrolldienste, sofern sie durch militärisches Personal erbracht werden, „mindestens“ dem zivilen Niveau der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 entsprechen müssen.

Die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH hat als Tochterunternehmen der Deutschen Flugsicherung GmbH seit 1. Januar 2017 die militärische Flugsicherungsausbildung übernommen. Mit Firmensitz in Kaufbeuren wird sie nach militärischen Standards zertifiziert und ist für die Ausbildung verantwortlich. Durchschnittlich werden so jährlich 60 bis 80 Teilnehmer in militärischem Flugsicherungsdienst ausgebildet (www.kat.aero/unternehmen.html). Nach Kenntnis der Fragesteller findet derzeit keine Ausbildung und Zertifizierung nach den Vorgaben der Verordnung (EU) 2015/340 statt.

Trotz der Vorgaben der Verordnung (EU) 2015/340 erfüllt auch der vom Luftfahrtamt der Bundeswehr erteilte Erlaubnisschein nach Kenntnis der Fragesteller die Anforderungen der EU-Verordnung nicht. Dies liegt unter anderem an der fehlenden Übersicht, welche Teilqualifikationen die Person besitzt, oder dem Vermerk der Gültigkeit der Lizenz auf dem Erlaubnisschein.

Gleichzeitig führt die Bundeswehr durch militärisches Flugsicherungspersonal jedoch auf einigen Flughäfen auch Sicherungsoperationen für den zivilen Luftverkehr durch bzw. kontrolliert teilweise große Bereiche im deutschen unteren Luftraum.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse zur aktuell offenen Zahl an Stellen in der Deutschen Flugsicherung vor (bitte nach Einsatzgebiet innerhalb der DFS und Bundesländern auflisten)?
2. Wie schätzt die Bundesregierung den künftigen Bedarf an ausgebildeten Fluglotsen ein (bitte ab 2019 nach Jahren bis 2025 aufschlüsseln, um zwei Ausbildungszyklen der DFS abzudecken)?
3. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse zur aktuellen Bewerberzahl und erfolgreich absolvierter Fluglotsenausbildung bei der DFS vor (bitte jeweils seit 2015 aufschlüsseln)?
4. Auf welchen auch zivil genutzten Flugplätzen erbringen Bundeswehrangehörige Flugsicherungsdienste, in welchem Zeitraum werden diese erbracht, und in welchem Verhältnis stehen dabei militärischer und ziviler Flugverkehr (bitte Verhältnis und Zeitraum pro Flugplatz aufführen)?
5. Auf welcher rechtlichen Grundlage werden diese Dienste durch Angehörige der Bundeswehr erbracht?
6. Welche Stelle fungiert nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Flugplätzen in Frage 4 als Flugsicherungsanbieter, und durch welche Stelle erfolgte die Lizenzierung als Flugsicherungsanbieter?

7. Wird es nach Einschätzung der Bundesregierung bis 2022 notwendig werden, dass militärisches Flugsicherungspersonal den zivilen Luftverkehr an weiteren Flughäfen regeln muss?

Welche Flughäfen wird dies konkret betreffen?

Existieren bereits Absprachen oder Regelungen zwischen den verantwortlichen Stellen an zivilen Flughäfen und den verantwortlichen Stellen im Verantwortungsbereich der Bundesregierung?

8. Auf welcher rechtlichen Grundlage können bzw. dürfen Bundeswehrsoldaten (in Beurlaubung) nach Auffassung der Bundesregierung im Dienste der DFS Flugsicherungsdienste im rein zivilen Bereich durchführen?

Um welche Dienste handelt es sich dabei konkret?

9. Wird die 2010 vom Bundesrechnungshof bemängelte Praxis weiterhin praktiziert, militärisch ausgebildete Fluglotsen zur Deutschen Flugsicherung GmbH zu entsenden und dort zu zivilen Fluglotsen ausbilden zu lassen sowie im Anschluss die Mehrkosten zu erstatten (www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/1-archiv/2010/teil-ii-einzelne-pruefungsergebnisse/bundesministerium-der-verteidigung/2010-bemerkungen-nr-30-bundeswehr-koennte-ausbildung-und-einsatz-der-fluglotsen-wirtschaftlicher-gestalten)?

10. Weswegen wird – nach Kenntnis der Fragesteller – die Lizenzierung des Flugsicherungspersonals der Bundeswehr nicht auf Grundlage der Verordnung (EU) 2015/340 durchgeführt?

11. Was war nach Kenntnis der Bundesregierung der Grund der DFS, die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH als Tochterfirma zu gründen?

12. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH ursprünglich auch zivile Fluglotsen für den europaweiten Einsatz ausbilden sollte, und wenn ja, weswegen wird dies aktuell nicht praktiziert?

Bestehen dazu nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig Pläne?

Falls ja, wie sehen diese Pläne konkret aus?

13. Hat die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH nach Informationen der Bundesregierung durch das derzeitige Fehlen eines Ausbildungsprogramms nach der Verordnung (EU) 2015/340 finanzielle Nachteile?

14. Wird durch die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH auch militärisches Flugsicherungspersonal anderer EU-Staaten ausgebildet, und wenn ja, sind diese im Anschluss in ihren Herkunftsländern nach Kenntnis der Bundesregierung im Besitz einer EU-konformen Lizenz auf Grundlage der Verordnung (EU) 2015/340, bzw. sind sie in der zivilen Luftsicherung tätig?

15. Existieren nach Kenntnis der Bundesregierung Vorschriften oder Vorgaben des Bundesministeriums der Verteidigung oder nachgeordneter Stellen oder Teilstreitkräfte, die der Kaufbeuren Trainings GmbH die Ausbildung und Zertifizierung nach Verordnung (EU) 2015/340 untersagen?

16. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung qualitative Unterschiede in der Ausbildung, Qualifikation und Zertifizierung der militärischen Fluglotsen, die eine rein zivile Verwendung des Personals verhindern?

Falls ja, wie ist dies sicherheitstechnisch zu rechtfertigen?

17. In welchen Punkten unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anforderungen an Anwärter im Flugsicherungsdienst (militärisch bzw. zivil)?

18. Wie begründet die Bundesregierung die fehlende Übertragbarkeit militärischer Berechtigungen zur Flugsicherung in zivile Berechtigungen bzw. Zertifikate, insbesondere im Hinblick auf die von Bundesministerin Dr. Ursula von der Leyen angestrebte Attraktivitätssteigerung der Bundeswehr als Arbeitgeber?
19. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei denen die Diensttauglichkeit von Flugsicherungspersonal in ziviler Verwendung nicht mehr, in militärischer jedoch durchaus noch gegeben war (bitte nach Jahren und Grund der Untauglichkeit aufschlüsseln)?
20. Wie hoch sind die Kosten für das Überprüfungs- und Umschreibungsverfahren des militärischen Erlaubnisscheins in eine Lizenz nach der Verordnung (EU) 2015/340, welches an der Deutschen Flugsicherungsakademie bzw. beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung stattfindet?
21. Welche militärische Notwendigkeit erfordert die Lizenzierung im Bereich der Flugsicherung in der Bundeswehr durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr?
Warum wird dieses nicht durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durchgeführt?
22. Über welche Lizenzen (militärisch oder zivil) verfügen die Fluglotsen unserer NATO-Partner, die im deutschen Luftraum Flugsicherungskontrolldienste ausführen, und wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Umschreibungs- bzw. Anerkennungsprozess in eine europäische Lizenz geregelt (bitte nach Herkunftsland der außereuropäischen Lizenz separat aufschlüsseln und den Prozess erläutern)?
23. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse, ob die militärischen Flugsicherungslizenzen in anderen europäischen Staaten für die zivile Flugsicherung anerkannt sind?
Falls ja, welche Länder betrifft dies konkret?
24. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung hinsichtlich einer 2012 bzw. 2013 durchgeführten Kontrolle deutscher Bundeswehrangehöriger durch italienische Behörden auf dem italienischen Militärflugplatz Decimomannu hinsichtlich des Einsatzes im Bereich der Flugsicherung, und welche Konsequenzen zog die Bundesregierung aus den Ergebnissen?
25. Auf welcher rechtlichen Grundlage kontrollieren Bundeswehrangehörige mit dem militärischen Erlaubnisschein Luftfahrzeuge in anderen europäischen Staaten, beispielsweise an grenznahen Flugplätzen der Bundeswehr wie in Geilenkirchen?

Berlin, den 7. November 2018

Christian Lindner und Fraktion