

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/19739 –

Deutsche Flugsicherung und Entwicklung der Flugbewegungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Luftverkehr ist seit der Corona-Krise fast vollständig zum Erliegen gekommen (<https://www.bdl.aero/de/luftverkehr-unter-dem-druck-der-corona-pandemie/>). Die wenigen Flüge müssen allerdings weiterhin sicher an ihr Ziel gelotst werden. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) gehört daher mit ihren vier Kontrollzentralen und Tovern an allen 16 internationalen Flughäfen Deutschlands weiterhin zur kritischen Infrastruktur. Der Luftraum muss auch in Krisenzeiten reibungslos funktionieren.

Die DFS sichert mit ihren operativen und administrativen 5 600 Mitarbeitern (Stand: 31. Dezember 2019) nicht nur den deutschen Luftraum, sondern bietet zusätzliche Leistungen im freien Wettbewerb an (Drittgeschäft). Dabei unterteilt die DFS ihre Geschäftstätigkeit in das gebührenfinanzierte Segment „reguliertes Geschäft“ und das preisfinanzierte Segment „Drittgeschäft“. Das gebührenfinanzierte Segment bildet dabei den unternehmerischen Schwerpunkt (https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Presse/Publikationen/GB%202017%20DE.pdf). Wie sich diese beiden Geschäftsfelder der DFS seit Anfang des Jahres entwickelt haben, soll nachfolgend erfragt werden.

1. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Gewinn der DFS im Jahr 2019 aus dem gebührenfinanzierten Geschäft?

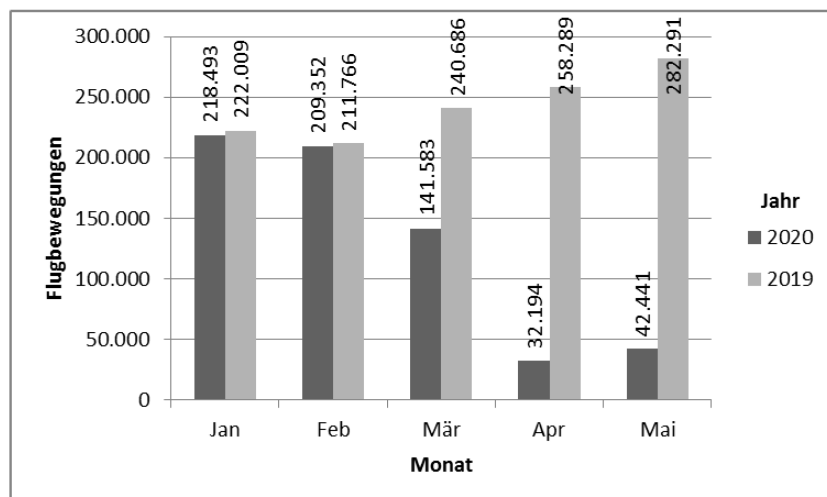
Der Gewinn der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) im Jahr 2019 aus dem gebührenfinanzierten Geschäft betrug 33.755 T Euro.

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Gewinn der DFS im Jahr 2019 aus dem Drittgeschäft?

Der Gewinn der DFS im Jahr 2019 aus dem Drittgeschäft betrug 1.032 T Euro.

- Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Flugbewegungen im deutschen Luftraum seit Anfang des Jahres im Vergleich zum Vorjahr entwickelt?

Die Entwicklung der Flugbewegungen ist nachfolgend dargestellt:



- Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus dem gebührenfinanzierten Geschäft der DFS seit Anfang des Jahres im Vergleich zum Vorjahr entwickelt?

Die Erlöse aus dem gebührenfinanzierten Geschäft der DFS haben sich per April 2020 um ca. 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr reduziert.

- Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus dem Drittgeschäft der DFS seit Anfang des Jahres im Vergleich zum Vorjahr entwickelt?

Die Erlöse aus dem Drittgeschäft der DFS haben sich per April 2020 um ca. 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr reduziert.

- Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Betriebskosten der DFS seit Anfang des Jahres im Vergleich zum Vorjahr entwickelt?

Die Betriebskosten der DFS GmbH haben sich per April 2020 insbesondere durch den im Rahmen des kalkulatorischen Modells ab 2020 neu festgelegten Rechnungslegungszinssatz der betrieblichen Altersversorgung um ca. 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr erhöht.

- Wie haben sich die Einnahmen der Tochter- und Beteiligungsunternehmen der DFS insgesamt seit Anfang des Jahres entwickelt (bitte einzeln aufschlüsseln)?

In den Monaten Januar bis März gab es keine erheblichen Veränderungen der Einnahmen (hier: Umsatzerlöse) der Tochter- und Beteiligungsunternehmen der DFS im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Nur bei der R. Eisenschmidt GmbH gab es coronabedingt bereits im Zeitraum Januar bis März einen starken Rückgang der Umsatzerlöse. Dieser Trend setzte sich entsprechend im April fort,

wird aber voraussichtlich in den Monaten Mai und Juni kompensiert werden können. Damit wird der Umsatz des ersten Halbjahres 2020 voraussichtlich ca. 10 Prozent unter dem des ersten Halbjahres 2019 liegen.

Die gravierendsten Einnahmerückgänge haben ab April die DFS Aviation Services GmbH und die Air Navigation Solutions Ltd. mit bis zu 45 Prozent zu verzeichnen. Diese Unternehmen sind mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der entsprechenden Beratung am stärksten betroffen.

Die Einnahmen bei den weiteren 100-prozentigen mittelbaren und unmittelbar gehaltenen Unternehmen Kaufbeuren ATM Training GmbH, DFS International Business Services GmbH, DFS Aviation Services Bahrain CO W.L.L. und DFS Energy GmbH sind bis in den April konstant geblieben und entsprechen in etwa dem Vorjahresniveau. Die Informationen zu den Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen der DFS (Droniq GmbH, GroupEAD Europe S.L., FCS Flight Calibration Services GmbH, European Satellite Services Provider S.A.S., Frequentis DFS Aerosense GmbH und Unifly NV) werden derzeit noch durch die DFS erhoben.

8. Wie werden mögliche Verluste der DFS gegenüber dem Vorjahr bei weiterhin hohen Betriebskosten kompensiert?

Nach der geltenden Rechtslage (Artikel 27 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 „Regelung zur Verkehrsrisikoteilung“) sind die Luftraumnutzer verpflichtet, über den sogenannten „Carry-Over“ einen Großteil des Umsatzrückgangs zu kompensieren, indem sie den Carry-Over im Jahr 2022 durch höhere Gebühren zurückzahlen. Darüber hinaus wird die DFS in 2020 sowohl die Investitionen als auch Kosten gegenüber der Planung reduzieren, um unter anderem den nach den Regeln zur Verkehrsrisikoteilung auf die DFS fallenden Anteil des Umsatzrückgangs zu kompensieren.

9. Plant die Bundesregierung, selbst mögliche Verluste der DFS auszugleichen?

Derzeit finden Gespräche mit der DFS über die wirtschaftliche Situation statt.

10. Wie hat sich der Lotseneinsatz der DFS seit Anfang des Jahres entwickelt?
11. Wie hat sich insgesamt der Einsatz der operativen Mitarbeiter der DFS seit Anfang des Jahres entwickelt?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

In 2020 wurden die Fluglotsen der DFS bisher wie folgt eingesetzt:

MONAT	CENTER	TOWER	
		HUB	IAA 1 + 2
Januar	100 %	100 %	100 %
Februar	100 %	100 %	100 %
März	90 %	100 %	100 %
April	65 %	50 %	70 %
Mai	65 %	50 %	70 %

Der Bereich Center umfasst die vier Niederlassungen Langen, Bremen, München und Karlsruhe.

Der Bereich Tower umfasst die 16 internationalen Verkehrsflughäfen. Die Flughäfen HUB sind Düsseldorf, Frankfurt und München. IAA (International Access Airports) 1 und 2 sind die verbleibenden 13 internationalen Verkehrsflughäfen.

An den verkehrsreichsten Flughäfen konnten die Fluglotsen stärker reduziert werden als an den übrigen Flughäfen, da hier für den regulären Betrieb wesentlich mehr Personal benötigt wird, als im Minimalbetrieb notwendig ist. Obwohl der Luftverkehr sich aufgrund der Corona-Pandemie um ca. 85 Prozent reduziert hat, musste die DFS zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags (z. B. kontinuierliche Kontrolle des Verkehrs im deutschen Luftraum, Betreuung Sichtflugverkehr, Kontrolle militärischer Luftverkehr) trotzdem einen relativ hohen Personaleinsatz erbringen.

In der operativen Technik war der Einsatz von Mitarbeitern zum Jahresbeginn 2020 unverändert zu den Vorjahren. Aufgabe der operativen Technik ist die Aufrechterhaltung der Flugsicherungs-Infrastruktur, welche unabhängig von der Anzahl an Flugbewegungen vorgehalten werden muss. In den wenigen Bereichen der operativen Technik, in denen der Aufbau von Minderarbeit möglich ist, wurde diese Möglichkeit im Rahmen des seit dem 23. März 2020 in Kraft getretenen „Corona-Tarifvertrags“ genutzt.

12. Wie hat sich der Einsatz der administrativen Mitarbeiter der DFS seit Anfang des Jahres entwickelt?

Zum Jahresbeginn 2020 war der Einsatz von administrativen Mitarbeitern unverändert zu den Vorjahren. Seit dem 23. März 2020 (Inkrafttreten des „Corona-Tarifvertrags“) wird im administrativen Bereich pro Vollzeitäquivalent durch Aufbau von Minderarbeit im Durchschnitt 89 Prozent gearbeitet.

13. Wie hat sich der Mitarbeiterereinsatz im Drittgeschäft seit Anfang des Jahres entwickelt?

Im Zuge der Auswirkungen durch die Ausbreitung von COVID-19 kam es im DFS-Beteiligungsmanagement zu einem leicht erhöhten Einsatz durch das notwendige Krisenmanagement bei den DFS-Beteiligungen. Der Mitarbeiterereinsatz im Rahmen von Projektstätigkeiten für das Drittgeschäft ist zunehmend durch Projektverschiebungen oder Absagen entsprechend der aktuellen Situation rückläufig. Die DFS Aviation Services GmbH und die Air Navigation Solutions Ltd. verzeichnen einen Rückgang des Mitarbeiterereinsatzes bedingt durch die Einführung von Kurzarbeit.

14. Welche Auswirkungen haben Einnahmeverluste der DFS auf anstehende Investitionen (Beispiel: Drohnenabwehr an deutschen Flughäfen)?

Aufgrund der Corona-Pandemie werden alle Investitionen, die nicht zwingend in 2020 getätigt werden müssen, in die Folgejahre verschoben.

Zudem überarbeitet die DFS derzeit das Projekt-Portfolio. Grundsätzlich gilt, dass die DFS nur in notwendige Ersatz-, Erweiterungs-, Rationalisierungs- sowie in Zukunftsvorhaben investiert.

Die DFS ist nicht für die Abwehr von Drohnen zuständig. Die DFS hat den Auftrag, eine Lösung zur „systematischen Detektion von unbemannten Fluggeräten in Flugplatznähe“ zu entwickeln. Das zur Umsetzung geplante Vorgehen hat die DFS in einer Roadmap beschrieben. Diesem Vorgehen folgend untersucht die DFS in 2020 am Markt verfügbare technische Lösungen, um Anforderungen für eine spätere Ausschreibung abzuleiten. Mit ersten Investitionsentscheidungen ist frühestens in 2021 zu rechnen.

15. Wie schätzt die Bundesregierung die Lotsenkapazität für die nächsten Jahre ein?

Auf den Planungsprämissen aufbauend ergeben sich die folgenden Lotsenkapazitäten in den Bereichen Center und Tower.

Center:

Aufgrund der derzeitigen Abschätzung zur Verkehrsentwicklung wird davon ausgegangen, dass ab dem Jahr 2022 die Personalüberdeckung in den Jahren 2021 (ca. 5 Prozent) und 2022 (ca. 2 Prozent) im Lotsenbereich Center im Wesentlichen abgebaut ist.

Tower:

Ungeachtet der Tatsache, dass es coronabedingt zu einer Verzögerung der Fluglotsenausbildung gekommen ist, wird der Bereich Tower die noch aus den Jahren 2018/19 stammende Unterdeckung an Lotsenkapazitäten bis 2023/24 ausgleichen können. Eine langfristige Verringerung der benötigten Kapazitäten ist entsprechend der Antworten zu den Fragen 10 und 11 nicht zu erwarten, sofern der Luftverkehr in den nächsten Monaten das von der DFS prognostizierte Niveau wieder erreicht.

16. Welche Vorschläge hat die Bundesregierung zur Unterstützung der Flugsicherung bei der High-Level-Videokonferenz der EU-Verkehrsminister am 29. April 2020 gemacht?
17. Welche Position vertritt nach Kenntnis der Bundesregierung die Europäische Kommission im Zusammenhang mit Unterstützungen für Flugsicherungen?
18. Welche Position vertreten die anderen europäischen Mitgliedstaaten?

Die Fragen 16 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Auf der Videokonferenz der EU-Verkehrsminister am 29. April 2020 sprach sich Bundesminister Andreas Scheuer u. a. für die Unterstützung der Flugsicherungsgesellschaften aus. Im Übrigen wird auf den Bericht zur Videokonferenz der EU-Verkehrsminister am 29. April 2020 (Ausschussdrucksache 19(15)361) verwiesen.

