

Antrag

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Norbert Königshofen, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Renate Blank, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Klaus Hofbauer, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Wirtschaftliche und organisatorische Strukturen der Deutschen Flugsicherung dauerhaft verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit der von einer breiten Mehrheit des Deutschen Bundestages beschlossenen 10. Novelle zum Luftverkehrsgesetz wurde 1992 die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung in Deutschland ermöglicht. Aus verfassungsrechtlichen Gründen konnte nur ein Unternehmen, das mehrheitlich im Bundeseigentum ist, die Kernaufgabe der Flugsicherung, die Luftverkehrskontrolle, übernehmen. Zu diesem Zweck gründete der Bund 1992 die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Ausgestattet mit einem Eigenkapital von 154,3 Mio. Euro sollte in den Folgejahren durch handelsrechtliche Gewinne das Eigenkapital gestärkt werden. Ziel war es, in den Folgejahren eine Eigenkapitalquote von 20 Prozent zu erreichen. Nach wirtschaftlich erfolgreichen Jahren war das Eigenkapital bis zum Jahr 2000 auf 210,4 Mio. Euro angewachsen. Das Wirtschaftsjahr 2001 war das erste, das die DFS aufgrund der konjunkturellen Entwicklung und durch die Ereignisse des 11. September 2001 mit einem handelsrechtlichen Verlust in Höhe von 33,4 Mio. Euro abschloss. Diese Tendenz hat sich im Jahr 2002 fortgesetzt und wäre ebenso für 2003 zu erwarten, wenn nicht Erträge durch das QTE-Lease (US-Cross Border Leasing Transaction) erzielt worden wären.

Die Finanzlage der DFS ist durch das Flugsicherungsgebührensysteem bestimmt. Die Gebührensätze werden jährlich für ein Jahr im Voraus festgesetzt. Sie leiten sich aus den geplanten Kosten der DFS und den für das Jahr prognostizierten Dienstleistungseinheiten ab. Die Dienstleistungseinheiten berechnen sich aus den geflogenen Kilometern und dem Gewicht der Luftfahrzeuge. Die Höhe des Gebührensatzes wird so berechnet, dass bei Eintritt der Planungen weder eine Über- noch eine Unterdeckung der der Berechnung zugrunde liegenden Kosten eintritt. Kommt aufgrund von Planungs- und Prognoseabweichungen eine Über- oder Unterdeckung zustande, sind diese im übernächsten Gebührenjahr durch Gebührenänderungen wieder auszugleichen. Überdeckungen werden den Kunden also erstattet, Unterdeckungen werden nachträglich eingefordert. Doch das Problem besteht zurzeit darin, dass angemessene Gebührenerhöhungen zum Ausgleich der in den letzten Jahren entstandenen Unter-

deckungen wegen der schwierigen Lage im Luftverkehr schwer durchsetzbar sind. Dadurch ist die Finanzlage der DFS stark von der jeweiligen Situation des Luftverkehrs abhängig. Entsprechend gering sind die Möglichkeiten der DFS, durch Gewinne Eigenkapital zu bilden. Es zeigt sich, dass das bisherige Gebührensystem einer Reform bedarf.

Darüber hinaus sind auch die Möglichkeiten der DFS, durch Beteiligungen in anderen Geschäftsfeldern außerordentliche Erträge zu erwirtschaften, sehr beschränkt. Der Deutsche Bundestag hat der DFS mit der 11. Novelle zum Luftverkehrsgesetz die Möglichkeit eingeräumt, sich zusätzliche Geschäftsfelder zu erschließen. Nach § 65 Bundeshaushaltsordnung (BHO) dürfen aber Beteiligungen von mehr als 25 Prozent nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen eingegangen werden. Zurzeit ist die DFS z. B. zu 100 Prozent an der „DFS European Satellite Services Provider Beteiligungsgesellschaft mbH“ beteiligt, die wiederum zu 18,18 Prozent an der European Satellite Services Provider European Economic Interest Group beteiligt ist.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ein neues Flugsicherungsgebührensystem zu erarbeiten. Dieses neue System muss die DFS in die Lage versetzen, die angestrebte Eigenkapitalquote von 20 Prozent unabhängig von externen Einflüssen zu erreichen;
- einen durch den Abschluss des Leasingvertrages erzielten einmaligen und außerordentlichen Ertrag in der DFS als Eigenkapital zu belassen;
- die DFS organisatorisch neu zu strukturieren. Wesentliches Merkmal sollte die gesellschaftsrechtliche Aufteilung zwischen gebührenfinanzierten und preisfinanzierten Geschäften sowie deren Zuordnung zu einer DFS Holding sein. Das Modell sollte die Möglichkeit einer Kapitalprivatisierung beinhalten;
- die von der DFS angestrebten Beteiligungen, z. B. an der „Flight Calibration Services GmbH“ (FCS) und der „GroupEAD Europe S.L.“ (GEAD) sowie weiteren Beteiligungen, im Sinne der 11. Novelle zum Luftverkehrsgesetz zu genehmigen;
- die Rücklagenbildung bei der DFS zu ermöglichen.

Berlin, den 1. Juli 2003

Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Norbert Königshofen
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Renate Blank
Georg Brunnhuber
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Dr. Michael Fuchs

Peter Götz
Klaus Hofbauer
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Gero Storjohann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion