

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Ulrich Heinrich, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Rainer Stinner, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Leitlinien für die Privatisierung der Deutschen Flugsicherung – Gesamtkonzept zur Neuordnung der Flugsicherung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Privatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS GmbH) im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur Neuordnung der Flugsicherung unter Berücksichtigung der EU-Verordnungen „zum einheitlichen Luftraum über Europa“ nach Maßgabe folgender Leitlinien zu betreiben:

1. die Wahrung eines konstant hohen Sicherheitsniveaus im deutschen Luftraum besitzt höchste Priorität;
2. die Effizienz der Flugsicherung als wichtiges Element der deutschen Luftfahrtindustrie ist im sich entwickelnden Wettbewerb in Europa zu stärken und die Ausgangsposition der DFS GmbH zu verbessern;
3. die Kapitalprivatisierung der DFS GmbH erfolgt bis zu einer Höhe von maximal 74,9 Prozent der Gesellschaftsanteile, um eine entsprechende Sperrminorität des Bundes zur Sicherstellung der Bundesaufgabe Flugsicherung zu erhalten;
4. die zivil-militärische Integration in der überörtlichen Flugsicherung bleibt erhalten und wird durch entsprechende gesetzliche Regelungen für alle Flugsicherungsorganisationen gesichert und erweitert; die Einbeziehung der örtlichen militärischen Flugsicherung ist zu prüfen;
5. eine effiziente Aufsicht und Regulierung für die Flugsicherung wird nach Maßgabe der europarechtlichen Vorgaben aufgebaut, wobei die Sicherheitsaufsicht im betrieblich-technischen Bereich organisatorisch dem Luftfahrt-Bundesamt, die ökonomische Regulierung und Beaufsichtigung der Flugsicherung hingegen dem Bundeskartellamt zugeordnet wird;

6. der Ansatz der EU-Kommission zur Bildung funktionaler Luftraumblocke und eine strikte Trennung der regulativen von den operativen Funktionen sind strategische Teilziele der DFS-GmbH-Privatisierung;
7. die Senkung der Gebührenhöhe in der Flugsicherung zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland ist ein Ziel der DFS-GmbH-Privatisierung; ein neues, wettbewerbsorientiertes Entgeltsystem mit klaren Vorgaben zur Effizienzsteigerung ist einzuführen;
8. die Pläne der Flugsicherungsorganisationen, durch Kooperationen die Bildung funktionaler Luftraumblocke entlang der Luftverkehrsströme die Kapazität und Effizienz der Streckenkontrolle zu steigern, sind zu unterstützen; die DFS GmbH ist bis zur Bildung dieser Luftraumblocke mit der Kontrolle im deutschen Luftraum zu beleihen;
9. das bisherige System von individuell beliehenen Fluglotsen an Regionalflughäfen ist künftig nicht mehr zulässig; im Zuge der Neuordnung wird der Bereich der Platzkontrolldienste für eine Bewirtschaftung im offenen und freien Wettbewerb geöffnet; der Zeitraum der Beleihung muss den wirtschaftlichen Gegebenheiten der Flugsicherungsunternehmen Rechnung tragen;
10. die Flugsicherungsorganisationen werden verpflichtet, ein transparentes Kostenrechnungssystem einzuführen bei gleichzeitiger Abschaffung aller Quersubventionen zwischen den einzelnen Flughäfen Deutschlands;
11. ausreichende Übergangsfristen unter Berücksichtigung der Strukturen, die in der DFS GmbH als Nachfolgerin der früheren Bundesanstalt für Flugsicherung geschaffen wurden, sind vorzusehen.

Berlin, den 19. Januar 2005

Horst Friedrich (Bayreuth)
Birgit Homburger
Hans-Michael Goldmann
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Karl Addicks
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Otto Fricke
Rainer Funke
Dr. Karlheinz Gutmacher
Dr. Christel Happach-Kasan
Ulrich Heinrich
Michael Kauch

Hellmut Königshaus
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Eberhard Otto (Godern)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Rainer Stinner
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Die 1992 fraktionsübergreifend beschlossene Organisationsprivatisierung der Flugsicherung in Deutschland hat sich als erster Schritt bewährt. Eine materielle Teilprivatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist ein folgerichtiger Schritt, der auch in der Logik der seit Anfang der neunziger Jahre eingeleiteten Privatisierungspolitik bundeseigener Unternehmen liegt. Die Privatisierung der DFS GmbH kann jedoch keine Einzelmaßnahme sein. Im Jahr 2004 sind die EU-Verordnungen „zum einheitlichen Luftraum über Europa“ (Single European Sky – SES) in Kraft getreten. Auch wenn sich die ursprünglichen Vorstellungen der EU-Kommission im Hinblick auf eine Liberalisierung der Flugsicherungsmärkte in Europa nicht ganz durchgesetzt haben, sind gleichwohl durch das europäische Recht grundlegend veränderte Rahmenbedingungen entstanden. Sie zielen auf eine fortschreitende Liberalisierung. In den nächsten Jahren wird es einen Übergang von den bisher geschützten nationalen Märkten zu liberalisierten, wettbewerbsorientierten Märkten geben. Dabei wird es zumindest im Bereich der Flugplatzkontrolle (TWR-Dienst) zu einem wettbewerbsorientierten Marktgeschehen kommen. Die bisherige Struktur der nationalen Flugsicherungsdienste kann in der heutigen Form nicht erhalten bleiben. Es ist daher auch aus Sicht des Eigentümers Bund wichtig, vor dem Verkauf der DFS GmbH die Weichen für diese Entwicklung zu stellen und das Unternehmen für die Zukunft zu rüsten, um die Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern. Gleichzeitig sollte die Entwicklung eines offenen Wettbewerbs in diesem Bereich aktiv gefördert werden, weil Effizienzsteigerung und Kostenreduzierung, die letztlich im Interesse des Luftverkehrstandortes Deutschland liegen, so am besten erreicht werden können.

Die DFS GmbH hat sich bisher auf die veränderte Ausgangslage nicht hinreichend vorbereiten können, da die Bundesregierung kein Konzept vorgelegt hat. Der Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 8. Dezember 2004 hat nunmehr Eckpunkte einer DFS-GmbH-Privatisierung aus Sicht der Bundesregierung formuliert. In der grundsätzlichen Zielrichtung ist der Absicht der Bundesregierung zuzustimmen. Es bedarf jedoch der Integration der DFS-GmbH-Privatisierung in ein Gesamtkonzept zur Neuordnung der Flugsicherung, um insgesamt auf die Vorgaben der europäischen Liberalisierungspolitik wie auch den absehbaren Veränderungen auf den bisher geschützten nationalen Märkten reagieren zu können. Insbesondere ist bisher nicht erkennbar, wie die Bundesregierung die EU-Verordnungen im Bereich der Regionalflughäfen umsetzen will. Deutschland läuft Gefahr, vom Modellfall in Europa (Organisationsprivatisierung der DFS GmbH 1993) zum Nachzügler zu werden. Aus diesem Grunde wird die Bundesregierung aufgefordert, bei der Vorbereitung der Privatisierung der DFS GmbH die in diesem Antrag formulierten Leitlinien zu beachten und gleichzeitig ein Gesamtkonzept zur Neuordnung der Flugsicherung in Deutschland vorzulegen.

Das europäische Recht verlangt auch die Einrichtung von nationalen Aufsichtsbehörden, durch die eine Zertifizierung der Anbieter von Flugsicherungsdiensten erfolgt, die ihrerseits die notwendigen Nachweise gegenüber den Aufsichtsbehörden zu erbringen haben. Bei der Einrichtung der Sicherheitsaufsicht im betrieblich-technischen Bereich ist es erforderlich, den Spezifika des Luftverkehrswesens gerecht zu werden und eine branchenferne Regulierung zu vermeiden. Deshalb ist eine Ansiedlung der betrieblich-technischen Aufsicht beim Luftfahrt-Bundesamt sinnvoll. Allerdings verfügt das Luftfahrt-Bundesamt über keine ökonomische und wettbewerbsrechtliche Regulierungskompetenz. Die Einhaltung der Wettbewerbsregeln zu überwachen ist eine branchenübergreifende Aufgabe des Bundeskartellamtes. Es ist daher sinnvoll, die ökonomische und wettbewerbsrechtliche Regulierung des Flugsicherungsmarktes beim Bundeskartellamt anzusiedeln. Damit ist zum einen die Trennung der Aufsicht über die Einhaltung von Sicherheitsstandards

getrennt von der ökonomischen Regulierung gesichert. Zum anderen bietet die Unabhängigkeit des Bundeskartellamtes aber auch die notwendige Voraussetzung für einen Wettbewerbsschutz. Sektorale Wettbewerbspolitik, wie sie bei einer ausschließlich beim Luftfahrt-Bundesamt angesiedelten Kontrollinstanz gegeben wäre, ist wegen der Anfälligkeiten gegen leichter organisierbare Interesseneinflüsse demgegenüber der deutlich schlechtere Weg.