

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Stand der Einrichtung funktionsfähiger Luftraumblöcke in Europa**

Das Ziel einer einheitlichen Luftraumüberwachung begleitet die Europäische Union (EU) seit ihren Anfängen. Vor dem Hintergrund des weltweit steigenden Luftverkehrsaufkommens und angesichts ambitionierter Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele stellt ein grenzüberschreitend organisiertes Luftraummanagement der Flugsicherungen eine wichtige Säule der nationalen und europäischen Luftfahrtspolitik dar. Mit einem Gesetzespaket zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky/SES) hat die Europäische Kommission die Initiative ergriffen, um die Nutzung und Überwachung des Luftraums künftig effizienter zu gestalten.

Allerdings kommt die Bildung der sog. funktionalen Luftraumblöcke (Functional Airspace Block/FABs) in Europa nicht voran. Deutschland war – wie die anderen Mitgliedstaaten – aufgefordert, bis zum 4. Dezember 2012 seine Luftraumkontrolle mit den europäischen Partnerländern grenzübergreifend zusammenzuführen. Aber eine Umsetzung des im Jahre 2010 mit Frankreich, den Benelux-Staaten und der Schweiz geschlossenen Vertrages zur Einrichtung des FAB Europe Central (FABEC) steht bisher aus.

Zur Verbesserung der Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen im europäischen Luftraum hat die EU einen rechtlichen Rahmen für die Festlegung, Durchführung und Durchsetzung verbindlicher Leistungsziele in den Schlüsselbereichen Sicherheit, Kosteneffizienz, Umwelt, Kapazität und zivilmilitärische Zusammenarbeit geschaffen. Das neue EU-Leistungsschema soll zu mehr Dynamik und Effizienz beitragen. Die Regeln schreiben vor, dass die Mitgliedstaaten zwischen 2012 und 2014 von der Kommission genehmigte nationale Ziele zur Senkung der Kosten und zur Steigerung der Kapazität einhalten müssen. Denn nach Schätzung der Europäischen Kommission verursacht die derzeitige Zersplitterung zusätzliche Kosten in Höhe von bis zu 5 Mrd. Euro pro Jahr; diese sind vor allem von den Fluggesellschaften sowie den Passagieren zu tragen.

Doch das Vorhaben eines Single European Sky wird aktuell durch die mangelnde Bereitschaft der Mitgliedstaaten gefährdet, den europäischen Luftraum und seine Überwachung nach tatsächlichen Verkehrsflüssen statt wie bisher nach nationalen Grenzen zu organisieren. Mehrere Staaten, darunter Deutschland, wurden aufgefordert, ihren „Performance Plan“ zu überarbeiten, um die EU-weiten Leistungsziele zu erreichen. Nun droht die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten sogar mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof

wegen der Nichteinhaltung von EU-Recht, und das Europäische Parlament will die Mitgliedstaaten mit Hilfe von Sanktionen unter Druck setzen, damit sie ihren Verpflichtungen künftig nachkommen.

Es stellt sich daher die Frage, mit welchen Maßnahmen die Bundesregierung ihren Beitrag leisten will, um die Arbeitsfähigkeit des FABEC sicherzustellen und für eine leistungsstarke und effiziente Flugsicherung in Europa zu sorgen und damit für weniger Verspätungen, stabilere Flugpläne und erhebliche Einsparungen bei Treibstoff und Emissionen – im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher und zum Nutzen der Umwelt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich das Luftverkehrsaufkommen im Jahr 2012 gegenüber den Verkehrsprognosen entwickelt, auf denen die EU-weit geltenden Leistungsziele zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten beruhen (vgl. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS – „Sachstand Umsetzung des gemeinsamen europäischen Luftraums (Single European Sky)“/Ausschussdrucksache 17(15)509), und wie lässt sich aus Sicht der Bundesregierung die Differenz zwischen aktuellen Verkehrszahlen und Prognosen erklären?
2. Wie wirkt sich die ggf. rückläufige Luftverkehrsentwicklung auf die Kennzahlen der Deutsche Flugsicherung GmbH aus, und von welchen Annahmen geht die Bundesregierung für die Referenzperiode 2 (2015 bis 2019) aus?
3. Hat die Bundesregierung vor diesem Hintergrund versucht, im Europäischen Rat Einfluss auf die Ausgestaltung der EU-weit geltenden Leistungsziele zu nehmen?
  - a) Wenn ja, in welcher Form, und mit welchem Ergebnis?
  - b) Wenn nein, wie begründet sie ihre Entscheidung?
4. In welchem Umfang hat die Europäische Kommission Verbesserungen an den von Deutschland vorgelegten nationalen Leistungszielen für die Referenzperiode 1 (2012 bis 2014) gefordert (bitte jeweils nach Leistungszielen aufschlüsseln)?
5. In welchen Bereichen konnte Deutschland im Zuge der Überarbeitung der Leistungspläne Verbesserungen erzielen (bitte nach Leistungszielen aufschlüsseln), und durch welche Maßnahmen wurde dies im Einzelnen erreicht?
6. In welchen Bereichen sind diese Verbesserungen aus Sicht der Bundesregierung als substanziell zu bezeichnen, und welchen Rang nimmt Deutschland mit seinen nationalen Leistungszielen im EU-Vergleich ein?
7. Wie erklärt die Bundesregierung die unterschiedliche Bewertung der Frage, ob die in den SES-Verordnungen genannten FAB-Kriterien erfüllt sind, durch Europäische Kommission und Mitgliedstaaten (vgl. Bericht des BMVBS, S. 2), und inwieweit steht nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Zusammenhang ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland oder andere EU-Mitgliedstaaten bevor oder wurde bereits eingeleitet?
8. Welche Gründe sieht die Bundesregierung dafür, dass Deutschland bei dem Ziel der Kosteneffizienz hinter dem verbindlichen Leistungsziel der EU zurückliegt (vgl. Bericht des BMVBS), und mit welchen Maßnahmen will sie die Zielgebühre laut EU-Vorgabe erreichen?

9. Welche Konsequenzen hat diese Abweichung gegenüber der Regulierungsvorgabe für die Kennzahlen der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), und inwieweit können die dadurch entstehenden Mindereinnahmen bei den Gebühren durch Eigenkapital der DFS ausgeglichen werden?
10. Von welchen Mehrkosten für die Nutzer geht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang aus?
11. Können Mindereinnahmen bei der Deutsche Flugsicherung GmbH nach Ansicht der Bundesregierung zu Nachschussverpflichtungen für den Bund führen?
12. In welchen Bereichen ist aus Sicht der Bundesregierung Kostensenkungspotenzial vorhanden, und wie haben sich Produktivität und Kosteneffizienz der Deutsche Flugsicherung GmbH im Zuge der Umsetzung des Programms „Heading 2012“ nach ihrer Kenntnis entwickelt?
13. Welche Konsequenzen wird die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Referenzperiode 1 (2012 bis 2014) hinsichtlich der Festlegung der nationalen Leistungsziele in der Referenzperiode 2 (2015 bis 2019) ziehen, und durch welche Maßnahmen lassen sich aus ihrer Sicht wesentliche Verbesserungen bei der Erreichung der EU-Vorgaben erzielen?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die aktuelle Entwicklung des Personalbedarfs bei der Deutsche Flugsicherung GmbH und im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie die Höhe der notwendigen Investitionen zur Anpassung der nationalen Werte an die EU-Vorgaben?
15. In welchen Bereichen ist aus Sicht der Bundesregierung eine Überarbeitung des Regelwerks durch die Europäische Kommission erforderlich, und wie begründet sie dies?
16. Welche Vorschläge hat die Bundesregierung, um die Kostenregulierung für die Flugsicherungen in Europa „künftig realitätsnäher“ zu gestalten (vgl. Bericht des BMVBS, S. 3), und wann wird sie diese auf europäischer Ebene vorlegen?
17. Welche Auswirkungen hat in diesem Zusammenhang aus Sicht der Bundesregierung die Anpassung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und der sog. Gebührenverordnung (EU) Nr. 1191/2010?
18. Zu welchem Zeitpunkt ist aus Sicht der Bundesregierung mit einer Erfüllung der EU-Leistungsziele zu rechnen, wenn sich die technologische Säule von SES – das Single European Sky ATM Research Programme – derzeit erst in der Vorbereitungsphase befindet (vgl. Bericht des BMVBS, S. 3), und wird sie sich gegenüber der Europäischen Kommission für eine Überarbeitung des Zeitplans zur Umsetzung der EU-Vorgaben einsetzen?

Berlin, den 20. März 2013

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**

