



HESSISCHER LANDTAG

05. 06. 2019

Kleine Anfrage

Oliver Stirböck (Freie Demokraten) und Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten)
vom 28.03.2019

Mangelnde Kapazitäten bei der Luftraumkontrolle

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Ausblick von Eurocontrol für die europäischen Flugsicherungen für den Sommer 2019 prognostiziert erneut Verspätungen aufgrund mangelnder Kapazitäten bei der Luftraumkontrolle. Besonders betroffen soll dabei der deutsche Luftraum sein. Durch Umwege, Überlastungen des oberen Luftraums und Zuweisungen in den unteren Luftraum werden so unnötigerweise viele Tausend Tonnen CO₂ zusätzlich ausgestoßen und Verspätungen verursacht.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Luftverkehrsverwaltung wird gemäß Art. 87d Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz (GG) in Bundesverwaltung geführt. Nach Art. 87d Abs. 2 GG können Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung den Ländern durch Bundesgesetz als Auftragsverwaltung übertragen werden. Für den Bereich der Flugsicherung hat eine solche Übertragung durch den Bundesgesetzgeber nicht stattgefunden.

So ist auch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile folgerichtig und dem gesetzlichen Wortlaut gemäß ausschließlich vom Bund gehalten werden (vgl. § 31b Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)). Bei der Wahrnehmung ihrer hoheitlichen Aufgaben aus dem Bereich der Flugverkehrsdienste (§ 27c Abs. 2 Nr. 1 LuftVG) untersteht sie der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) als Bundesoberbehörde. Auch die darüber hinaus bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten nach europarechtlichen Vorschriften vorgesehene Sicherheits- und Wirtschaftsaufsicht übt das BAF aus. Im Übrigen unterliegt die DFS der Aufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), welches insbesondere auch die Bundesrepublik Deutschland als die alleinige Gesellschafterin der GmbH vertritt. Gesetzliche Aufgaben des Landes Hessen bzw. rechtsförmliche Eingriffsmöglichkeiten der Landesregierung sind mithin im Bereich der Flugsicherung nicht eröffnet.

Die für die Verspätungssituation relevanten Personalengpässe der Flugsicherung liegen allgemein verfügbaren Quellen zufolge im Bereich der überörtlichen Flugsicherung. Im Zuständigkeitsbereich der DFS betreffen sie insbesondere das Center Karlsruhe (ICAO-Kürzel EDUU). Von dort aus wird der gesamte Bereich des oberen Fluginformationsgebiets Rhein (Upper Flight Information Region Rhein, Rhein UIR) kontrolliert. Dies umfasst wesentliche Teile des oberen Luftraums im Süden, Osten und Nordosten Deutschlands (zur grafischen Veranschaulichung vgl. Anlage 1). Im Übrigen ist das Problem der flugsicherungsbedingten Flugverspätungen auch keines, welches allein die DFS betrifft. Vielmehr trägt auch das von Eurocontrol betriebene, u.a. in Nordwestdeutschland im oberen Luftraum tätige Maastricht Upper Area Control Center (MUAC) einen nicht unerheblichen Teil zu den Verspätungen bei. Das MUAC wird in einer Vier-Staaten-Aufsicht von Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und Deutschland beaufsichtigt. Diese Aufgabe wird in Deutschland konsequenterweise ebenfalls durch die Bundesverwaltung wahrgenommen. Darüber hinaus erstreckt sich die Verspätungsproblematik auch auf die Lufträume der Nachbarländer.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche Erkenntnisse über die mangelnden Kapazitäten bei der Luftraumkontrolle hat die Landesregierung?
- Frage 2. Seit wann hat sie diese Erkenntnisse?
- Frage 3. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung auch im Austausch mit dem Bund, diesen Engpass zu beseitigen?
- Frage 4. Was hat die Landesregierung in den Luftverkehrsgipfel im Oktober 2018 zu diesem Thema eingebracht?
- Frage 5. Welche Maßnahmen wurden nach dem Luftverkehrsgipfel 2018 umgesetzt?
- Frage 6. Welche Ideen, Konzepte oder Vorschläge bringt die Landesregierung in den Luftverkehrsgipfel im Frühling 2019 ein?
- Frage 7. Wie schätzt die Landesregierung die Auswirkungen des Engpasses auf die Pünktlichkeit und die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt ein?
- Frage 8. Wie schätzt die Landesregierung die Auswirkungen des Engpasses auf die Wettbewerbsfähigkeit der Airlines ein, die Frankfurt als Standort anfliegen?

Die Fragen 1 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Aufgrund der eingangs geschilderten verfassungsrechtlichen Ausgangslage hat die Landesregierung weder die Möglichkeit, auf die Personalplanung oder sonstige Entscheidungen oder Entwicklungen der im deutschen Luftraum zuständigen Flugsicherungsorganisationen einzuwirken, noch liegen ihr originäre Erkenntnisse darüber vor. Auch eine Einflussnahme auf die Flugsicherungen der Nachbarländer liegt ersichtlich nicht im Rahmen der (verfassungs-)rechtlichen Aufgabenzuweisungen und Befugnisse der Landesregierung. Aufgrund der dargestellten, weit überregionalen Dimension des Problems liegt es jedoch auf der Hand, dass konkrete standortspezifische Wettbewerbsnachteile für den Flughafen Frankfurt oder dort schwerpunktmäßig verkehrende Fluggesellschaften in einem europäischen Vergleichsmaßstab nicht zu erwarten sind.

Die Einflussmöglichkeiten, die der Landesregierung kraft ihrer gesetzlichen Zuständigkeiten hinsichtlich der Gesamthematik der Flugverspätungen offenstehen, betreffen nach alledem andere Sachmaterien, die bei den Luftverkehrsgipfeln im Herbst 2018 und Frühjahr 2019 erörtert worden sind und konsequent umgesetzt werden. Hierzu gehören neben Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der intermodalen Anbindung der Verkehrsflughäfen auch die Neuordnung der Luftsicherheitskontrollen und die verstärkte Nutzung der steuernden Wirkung der Flughafenentgelte durch deren Erhöhung für die Zeit nach 22 Uhr. Weiter unterstützt die Landesregierung die zahlenmäßige Beschränkung der Flugbewegungen in den Stoßzeiten und begrüßt daher ausdrücklich, dass die Fraport vorerst nicht beabsichtigt, eine Erhöhung der Koordinierungseckwerte zu beantragen. In dem Verfahren zur Eckwertfestlegung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen Einvernehmensbehörde. Die Landesregierung engagiert sich außerdem nicht nur für eine deutliche Erhöhung der Bußgelder für Verstöße gegen das Nachtflugverbot, sie hat auch eine Bundesratsinitiative eingebracht, aufgrund derer die Ahndungsmöglichkeiten gegenüber den Fluggesellschaften verbessert werden. Dies ist insoweit ein wichtiger Schritt, als insbesondere bei systematischen Verstößen regelmäßig sowohl die Flugplangestaltung als auch der wirtschaftliche Nutzen bei der Fluggesellschaft liegen, während die Möglichkeiten des jeweiligen Piloten, Verspätungen zu vermeiden, stark eingeschränkt sind. In diesem Zusammenhang wirkt die Landesregierung außerdem darauf hin, kritische Flugplangestaltungen frühzeitig offenzulegen.

- Frage 9. Führt die Landesregierung Gespräche mit dem Ziel einer Lösung des Problems mit DFS, Gewerkschaften, Flughafen und Fluggesellschaften?
- Frage 10. Gibt es nach Einschätzung der Landesregierung strukturelle Defizite im deutschen Luftraum?

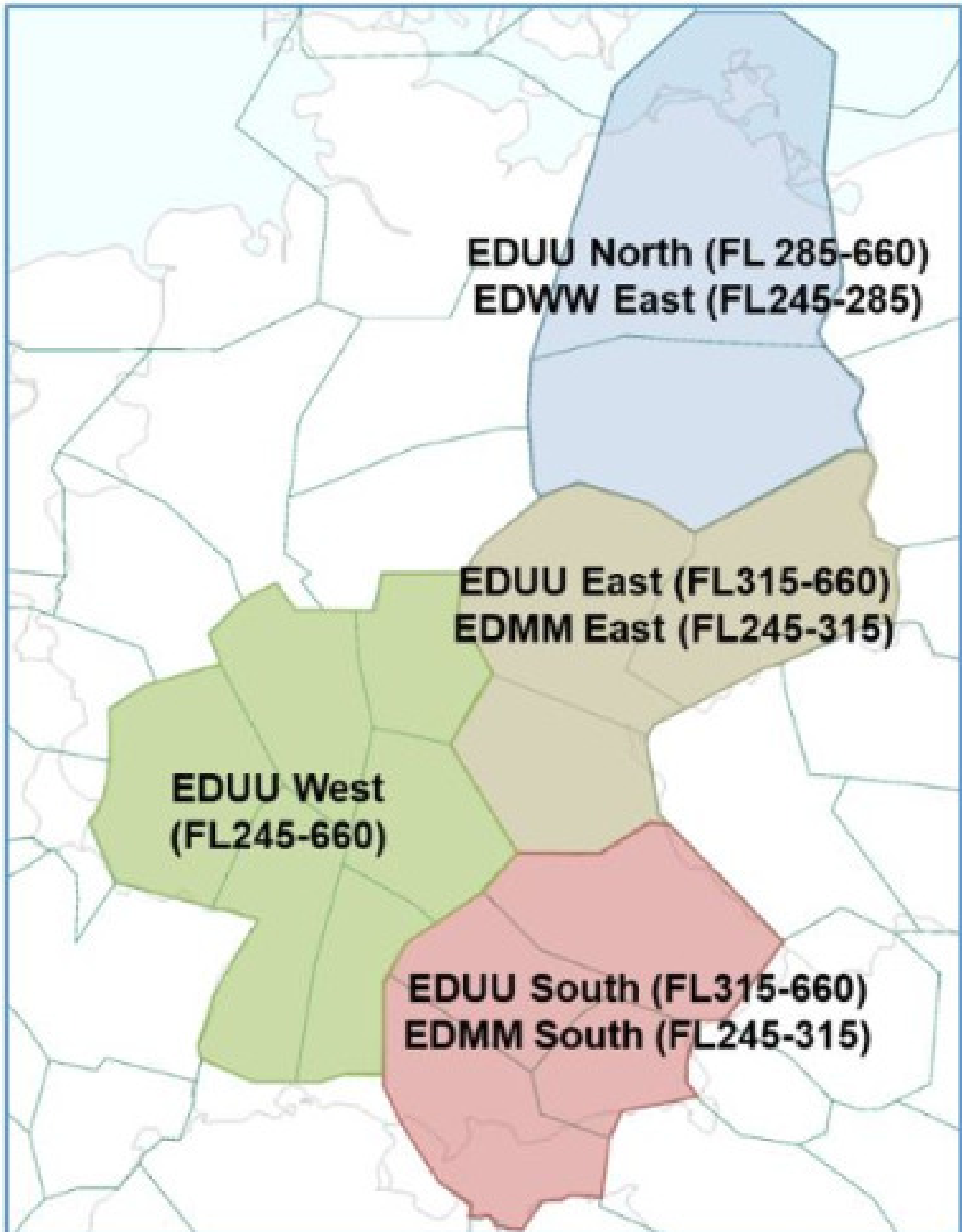
Ungeachtet der dargestellten verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung macht der Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen gleichwohl regelmäßig auch in dieser Sache seinen Einfluss geltend und hat sich insbesondere wiederholt und zuletzt vor dem zweiten Luftfahrtgipfel am 28.03.2019 schriftlich an die verantwortlichen Stellen gewandt. Gegenstand der Schreiben an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Vorsitzenden der Geschäftsleitung der DFS waren neben der speziellen Ausgangslage am Flughafen Frankfurt am Main auch die örtlichen Folgen der Verspätungssituation. Neben der Aufforderung, die im Verantwortungsbereich der Flugsicherung liegenden Verspätungsursachen schnellstmöglich zu beheben, enthielten die Schreiben stets auch das Angebot, sich zu den Details möglicher Abhilfemaßnahmen persönlich auszutauschen. In der Folge kam es in dieser Sache zu einem persönlichen Gespräch zwischen dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen und dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung der DFS am 15.08.2018, in welchem die vorstehenden Positionen und Forderungen der Landesregierung verdeutlicht worden sind.

Speziell das BMVI wurde darüber hinaus mehrfach gebeten, sich auf europäischer Ebene nachdrücklich für ein Verständnis von Flugsicherung als eine in staatlicher Verantwortung wahrzunehmende Aufgabe und damit einhergehend für eine Abkehr von der an kurz- und mittelfristigen betriebswirtschaftlichen Ergebnissen orientierten Regulierung einzusetzen. Beides ist für die nachhaltige und den Anforderungen entsprechende Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben der Flugsicherung erforderlich, da ansonsten Innovation und langfristige Planung bei den Flugsicherungsorganisationen geradezu behindert werden.

Wiesbaden, 21. Mai 2019

Tarek Al-Wazir

Anlagen



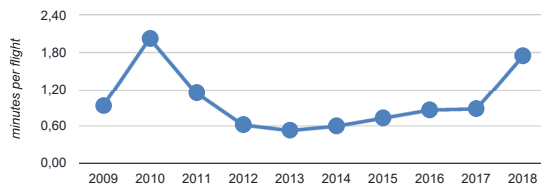
Quelle AIP AIC IFR 07/19

Operational En-route ANS Performance

En-route [ATFM delays](#)

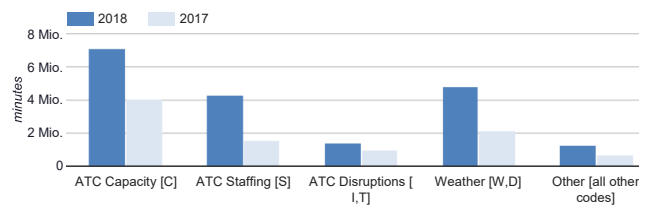
Period	Area	Update rate	Last update	Source(s)	Data
Jan-Dec	EUROCONTROL area	Quarterly	22-Mar-2019	NM	↓

En-route [ATFM delay](#) per flight
[EUROCONTROL area](#)



Total en-route delay by reported [ATFM delay cause](#)

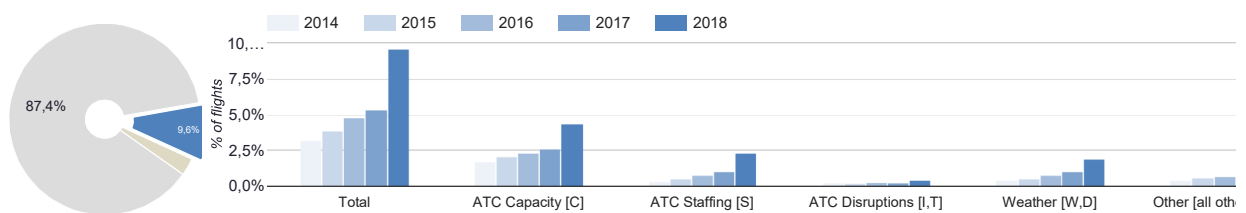
[EUROCONTROL area](#)



Total en-route ATFM delays more than doubled in 2018 (+104%) to reach 19 million minutes while traffic increased by just +3.8% over the same period. Consequently average en route ATFM delay increased from 0.88 to 1.74 minutes per flight in 2018.

As was the case in previous years, Capacity attributed delays (37.4%) remain the main portion of en-route ATFM delays, followed by Weather attributed delays (25.4%), ATC Staffing (23.0%) and ATC disruptions/industrial actions (7.5%).

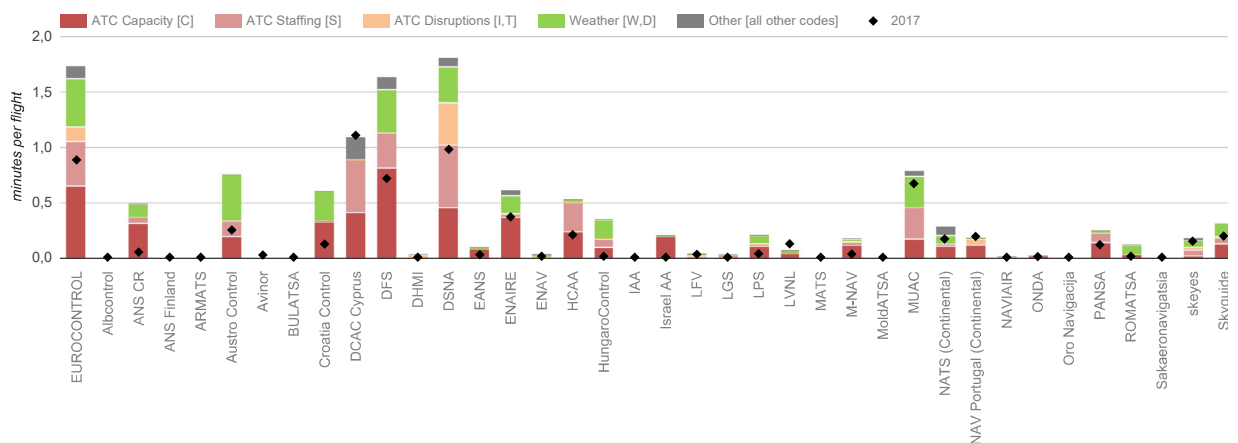
Share of controlled flights delayed by en-route ATFM regulations (%)



Overall, 12.6% of the controlled flights in the EUROCONTROL area were affected by ATFM delays in 2018. By far the main share was attributed to en-route ATFM regulations. More than 1 million flights were delayed by en-route ATFM regulations in the EUROCONTROL area in 2018 which corresponds to 9.6% of all flights (+4.2 percentage points vs. 2017). At the same time, the share of flights affected by [airport ATFM delays](#) decreased slightly from 3.1% in 2017 to 3.0% in 2018.

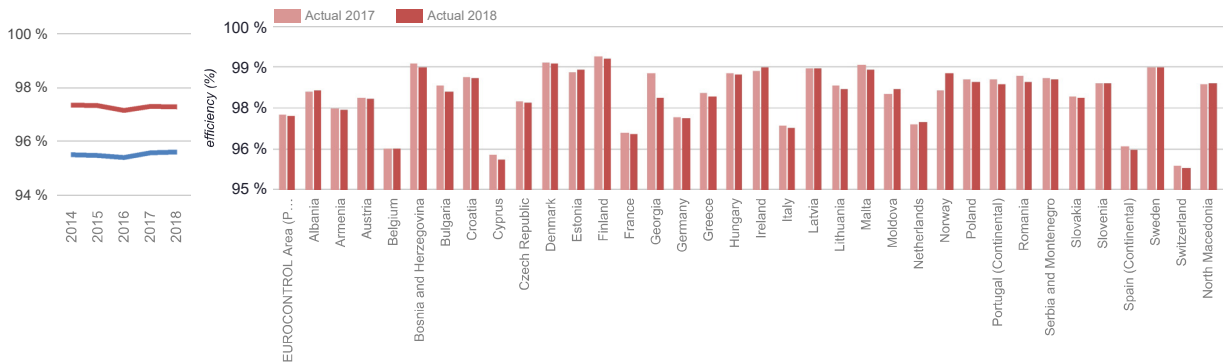
En-route ATFM delay by ANSP

2018



In 2018, DSNA (France) generated 31.3% of all en-route ATFM delays in the EUROCONTROL area, followed by DFS (26.9%), Maastricht (7.8%), and ENAIRE (6.8%). Average en-route delay per flight was highest in France (1.82 min), followed by DFS/Germany (1.64 min), Cyprus (1.10 min) and Maastricht Upper Area Control Centre/MUAC (0.79 min). The most delay generating ACCs in 2018 were Karlsruhe (21.3%), Marseille (15.2%), Maastricht UAC (7.8%), Reims (6.7%), Brest (5.4%), Vienna (4.3%) and Barcelona (3.8%).

Horizontal en-route flight efficiency



Despite the continued traffic growth, horizontal en-route flight efficiency remained at the same level as in 2017. The efficiency of actual trajectories stayed at 97.3% while the efficiency of filed flight plans was notably lower at 95.6% in 2018.