

Bericht

des Arbeitskreises Luftverkehr

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 12./13. September 2018 in Erfurt
und zur Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Oktober 2018 in Hamburg

TOP 7.2 Flugsicherung an kleinen Flughäfen

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hält nach § 27d Abs. 1 LuftVG an 16 deutschen Flughäfen Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen vor. Sie stellt den Flughafennutzern für diese Leistungen an allen Standorten einheitliche Gebühren in Rechnung. An den anderen Flughäfen wird die Aufgabe nach § 27d Abs. 4 LuftVG von den Flughäfen selbst bzw. von Flugsicherungsunternehmen, die von den Flughäfen beauftragt werden, wahrgenommen. Die Flughäfen können dazu von den Flughafennutzern neben den Flughafenentgelten ein Anflugentgelt erheben. Schon bisher waren kostendeckende Anflugentgelte im Markt nicht durchzusetzen, da die Gebühren der DFS-Standorte die Marktpreise sind.

Flughäfen, bei denen das BMVI nach § 27d Abs. 1 LuftVG einen Bedarf nach Flugsicherungsdiensten aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt, sind insofern privilegiert, als sie mit den Kosten der örtlichen Flugsicherung nicht belastet werden. Die Kriterien, nach denen das BMVI entscheidet, führen dazu, dass Flughäfen z.T. mit weniger als 500.000 Passagieren p.a. DFS-Standorte sind und Flughäfen mit mehr als 1 Mio. Passagieren p.a. für die Kosten der Flugsicherung selbst aufkommen müssen.

Das Eigenkapital der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wird im Zeitraum zwischen 2015 und 2019 um insgesamt 602 Mio. € aus dem Bundeshaushalt aufgestockt. Außerdem werden seit 2017 Kostenbestandteile der Flugsicherungsgebühren durch den Bundeshaushalt übernommen. Für 2017 umfasste dieses Volumen etwa 111 Mio. €.

Durch diese erheblichen Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt konnten die DFS-Gebühren zum Jahresbeginn 2017 deutlich abgesenkt werden. Dies begünstigt jedoch nur die 16 DFS-Standorte bzw. die Fluggesellschaften, die diese Flughäfen nutzen. Obwohl die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen eine hoheitliche Aufgabe ist, kommen die Fluggesellschaften der anderen Flughäfen nicht in den Genuss der Zuwendungen des Bundes. Damit entsteht ein Wettbewerbsnachteil für diese Flughäfen. Weiterhin können aufgrund des scharfen Wettbewerbs zwischen den Flughäfen auch die Anflugentgelte nicht an die seit Jahren stark ansteigenden Kosten für die Flugsicherung angepasst werden. Bestätigt durch den Flughafenverband ADV entstehen je nach Standort aktuell Defizite zwischen 1,5 und 2,0 Mio. € p.a. für Flugsicherung an den kleineren Flughäfen.

Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) hält die Einführung des technischen Konzepts der Flughafen-Fernüberwachung (Remote-TowerControl/RMT) für einen zielführenderen Weg zur Senkung der Flugsicherungskosten an den kleinen Flughäfen. Die Bundesregierung soll dazu schnell finanzielle Zuwendungen zusagen. Auch nach Auffassung des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) sollte die Bundesregierung prüfen, inwieweit sie die Einführung des RMT-Konzepts an diesen Flughäfen finanziell unterstützen kann.

Der BDF fordert im Übrigen die Herauslösung von kleineren Flughäfen aus dem DFS-Abrechnungsregime und die Einführung ortsbezogener An- und Abfluggebühren zumindest an größeren Flughäfen. Der Flughafenverband ADV lehnt beides, unter Hinweis auf die damit verbundene Existenzgefährdung der kleineren Flughäfen, strikt ab.

Mit der Absenkung der DFS-Gebühren wird die Wettbewerbssituation der kleineren Flughäfen, die keine DFS-Standorte sind, erheblich zu deren Nachteil verschärft. Um diesen Wettbewerbsnachteil auszugleichen oder zumindest zu reduzieren, sind politische Entscheidungen zugunsten der kleineren Flughäfen ohne DFS-Präsenz erforderlich. Dabei kommen grundsätzlich zwei Varianten in Betracht, die ggf. auch kombiniert werden können:

Variante 1: Erweiterung des DFS-Abrechnungsregimes

Kleinere Flughäfen werden auf Antrag in das DFS-Abrechnungsregime gegenüber den Fluggesellschaften aufgenommen. Möglich wäre das z.B. durch die Übernahme der Flugsicherungsdienste auch für diese Flughäfen durch die DFS oder ggf. eine Tochtergesellschaft der DFS. Hierfür sollte das BMVI geeignete Kriterien entwickeln.

Variante 2: Flugsicherung durch Fernüberwachung

Die DFS oder ggf. eine Tochtergesellschaft der DFS bietet auch für kleinere Flughäfen, an denen sie bisher nicht präsent sind, das derzeit in der Entwicklung befindliche technologische Konzept der Flughafen-Fernüberwachung (RemoteTower-Control/RMT) an. Mit dem Verzicht auf den Tower vor Ort und die Wahrnehmung der dort bisher wahrgenommenen Aufgaben in einem ggf. räumlich weit entfernten Flugsicherungszentrum könnten die kleineren Flughäfen wesentlich entlastet werden. Für die dafür notwendigen hohen Investitionskosten in die neue Technologie ist eine finanzielle Unterstützung des BMVI und/oder des BMWi notwendig.