Anlage
zum Schreiben
vom 05.12.2018

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Renata Alt, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP betreffend
„Verwendung von militärischem Flugsicherungspersonal in zivilen Tätigkeiten"
- Drucksache 19/5929

Frage 1:

Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse zur aktuell offenen Zahl an Stellen in der Deutschen Flugsicherung vor? (Bitte nach Einsatzgebiet innerhalb der DFS und Bundesländern auflisten)

Antwort:

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) hat zurzeit 104 offene Stellen, davon keine für Fluglotsen.

Frage 2:

Wie schätzt die Bundesregierung den künftigen Bedarf an ausgebildeten Fluglotsen ein? (Bitte ab 2019 nach Jahren bis 2025 aufschlüsseln, um zwei Ausbildungszyklen der DFS abzudecken)

Antwort:

Die Flugsicherungsorganisationen richten sich bei der Bedarfsplanung an den Verkehrsprognosen des EU-Leistungsplans für die Bundesrepublik Deutschland aus. Angesichts neuer Prognosen besteht ein zusätzlicher Bedarf an Fluglotsen. Die Einstellungsrate wird der weiteren Entwicklung der Verkehrsprognosen angepasst werden.

Frage 3:

Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse zur aktuellen Bewerberzahl und erfolgreich absolvierter Fluglotsenausbildung bei der DFS vor? (Bitte jeweils seit 2015 aufschlüsseln)

Antwort:

Bewerberzahl Fluglotsenausbildung:

2015: 2.300; 2016: 3.500; 2017: 3.800; 2018:5.600.

Einstellungszahlen an der DFS-Akademie:

2015: 38; 2016: 40; 2017: 60; 2018: 120.

Die durchschnittliche Erfolgsquote bis hin zum eigenverantwortlichen Einsatz am Arbeitsplatz beträgt 74 Prozent.

Frage 4:

Auf welchen auch zivil genutzten Flugplätzen erbringen Bundeswehrangehörige Flugsicherungsdienste, in welchem Zeitraum werden diese erbracht, und in welchem Verhältnis stehen dabei militärischer und ziviler Flugverkehr? (Verhältnis und Zeitraum bitte pro Flugplatz aufführen)

Antwort:

Die militärischen Flugplätze Laage, Ingolstadt, Niederstetten und Diepholz werden zivil mitgenutzt. Dort erbringen militärische Fluglotsen während der militärischen Flugplatzöffnungszeiten die Flugsicherungsdienste. Außerhalb dieser militärischen, rein zivilen Öffnungszeiten, erbringen zivile Fluglotsen diese Dienste. Die Anteile militärischer/ziviler Flugbetrieb ergibt sich für die Jahre 2015 bis 2017 aus den nachfolgenden Tabellen:

2017		
	% Mil.	% Ziv.
Niederstetten	72,77	27,23
Diepholz	5,54	94,46
Laage	25,42	74,58
Ingolstadt	24,25	75,75

2016		
	% Mil.	% Ziv.
Niederstetten	62,72	37,28
Diepholz	2,02	97,98
Laage	29,21	70,79
Ingolstadt	21,85	78,15

2015		
	% Mil.	% Ziv.
Niederstetten	56,64	43,36
Diepholz	3,41	96,59
Laage	26,78	73,22
Ingolstadt	26,93	73,07

Frage 5:

Auf welcher rechtlichen Grundlage werden diese Dienste durch Angehörige der Bundeswehr erbracht?

Antwort:

Die örtliche Flugsicherung an den militärischen Flugplätzen wird gem. § 30 Abs. 2 S. 2 LuftVG durch die Bundeswehr erbracht.

Frage 6:

Welche Stelle fungiert nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Flugplätzen aus Frage 4 als Flugsicherungsanbieter, und durch welche Stelle erfolgte die Lizenzierung als Flugsicherungsanbieter?

Antwort:

Während der allgemeinen und gesonderten Öffnungszeiten fungiert die örtliche militärische Flugsicherung der Bundeswehr als Flugsicherungsanbieter. Der Flugsicherungsanbieter wird durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr zertifiziert. Die außerhalb dieser Zeiten durchgeführten Flugsicherungsdienste unterliegen der Aufsicht durch den Flugsicherungsanbieter.

Frage 7:

Wird es nach Einschätzung der Bundesregierung bis 2022 notwendig werden, dass militärisches Flugsicherungspersonal den zivilen Luftverkehr an weiteren Flughäfen regeln muss? Welche Flughäfen wird dies konkret betreffen? Existieren bereits Absprachen oder Regelungen zwischen den verantwortlichen Stellen an zivilen Flughäfen und den verantwortlichen Stellen im Verantwortungsbereich der Bundesregierung?

Antwort:

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine eigenen Erkenntnisse vor.

Frage 8:

Auf welcher rechtlichen Grundlage können bzw. dürfen Bundeswehrsoldaten (in Beurlaubung) nach Kenntnis der Bundesregierung im Dienste der DFS Flugsicherungsdienste im rein zivilen Bereich durchführen? Um welche Dienste handelt es sich dabei konkret?

Antwort:

Bundeswehrsoldaten (in Beurlaubung) dürfen in jedem der erwähnten Bereiche eingesetzt werden, sofern sie die entsprechenden internationalen, nationalen und DFS-internen Voraussetzungen erfüllen. Die rechtliche Grundlage für den Einsatz von Flugsicherungspersonal ist bzgl. des Flugverkehrskontrollpersonals (Lotsen) in der Verordnung (EU) 2015/340 in Verbindung mit nationalen Regelungen, die von DFS-internen Regelungen ergänzt wird, geregelt.

Frage 9:

Wird die 2010 vom Bundesrechnungshof bemängelte Praxis weiterhin praktiziert, militärisch ausgebildete Fluglotsen zur Deutschen Flugsicherung GmbH zu entsenden und dort zu zivilen Fluglotsen ausbilden zu lassen sowie im Anschluss die Mehrkosten zu erstatten (https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/1-archiv/2010/teil-ii-einzelne-pruefungsergebnisse/bundesministerium-der-verteidigung/2010-bemerkungen-nr-30-bundeswehr-koennte-ausbildung-und-einsatz-der-fluglotsen-wirtschaftlicher-gestalten).

Antwort:

Nein.

Frage 10:

Weswegen wird – nach Kenntnis der Bundesregierung - die Lizenzierung des Flugsicherungspersonals der Bundeswehr nicht auf Grundlage der VO (EU) 2015/340 durchgeführt?

Antwort:

Die Lizensierung des Flugsicherungspersonals der Bundeswehr wird nicht nach Verordnung (EU) 2015/340 durchgeführt, da die Bundeswehr nach dieser Verordnung nicht als Flugsicherungsorganisation oder Ausbildungsorganisation zertifiziert ist.

Frage 11:

Was war nach Kenntnis der Bundesregierung der Grund der DFS, die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH als Tochterfirma zu gründen?

Antwort:

Die DFS hat im Jahr 2015 nach einer Prüfung festgestellt, dass die Flugsicherungsausbildung durch ein mögliches ÖPP-Modell in Kaufbeuren erhalten werden kann.

Frage 12:

Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH ursprünglich auch zivile Fluglotsen für den europaweiten Einsatz ausbilden sollte und wenn ja, weswegen wird dies aktuell nicht praktiziert? Bestehen dazu nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig Pläne? Falls ja, wie sehen diese Pläne konkret aus?

Antwort:

Der mit der Kaufbeuren ATM Trainings GmbH geschlossene Vertrag umfasst den Ausbildungsbedarf der Bundeswehr für Flugsicherungsdienste. Dieses militärische Drittgeschäft außerhalb der Bundeswehr erfordert einen erweiterten Zertifizierungsstandard gemäß Verordnung (EU) 2015/340.

Frage 13:

Hat die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH nach Informationen der Bundesregierung durch das derzeitige Fehlen eines Ausbildungsprogramms nach EUV 2015/340 finanzielle Nachteile?

Antwort:

Nein.

Frage 14:

Wird durch die Kaufbeuren ATM Trainings GmbH auch militärisches Flugsicherungspersonal anderer EU-Staaten ausgebildet und wenn ja, sind diese im Anschluss in ihren Herkunftsländern nach Kenntnis der Bundesregierung im Besitz einer EU-konformen Lizenz auf Grundlage der EUV 2015/340 bzw. sind sie in der zivilen Luftsicherung tätig?

Antwort:

Nein.

Frage 15:

Existieren nach Kenntnis der Bundesregierung Vorschriften oder Vorgaben des Bundesministeriums der Verteidigung oder nachgeordneter Stellen oder Teilstreitkräfte, die der Kaufbeuren Trainings GmbH die Ausbildung und Zertifizierung nach EUV 2015/340 untersagen?

Antwort:

Nein.

Frage 16:

Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung qualitative Unterschiede in der Ausbildung, Qualifikation und Zertifizierung der militärischen Fluglotsen, die eine rein zivile Verwendung des Personals verhindern? Falls ja, wie ist dies sicherheitstechnisch zu rechtfertigen?

Frage 18:

Wie begründet die Bundesregierung die fehlende Übertragbarkeit militärischer Berechtigungen zur Flugsicherung in zivile Berechtigungen bzw. Zertifikate, insbesondere im Hinblick auf die von Bundesministerin von der Leyen angestrebte Attraktivitätssteigerung der Bundeswehr als Arbeitgeber?

Antwort:

Die Fragen 16 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund zusätzlicher militärischer Anforderungen und Besonderheiten des militärischen Flugbetriebes gibt es Unterschiede im Bereich der Ausbildung. Bei den Qualifikationen sind im Bereich der Befugnisse gemäß Verordnung (EU) 2015/340 im Vergleich zur im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung geltenden Zentralvorschrift A1-272/2-8905 Erlaubnis-/Prüfungswesen und Kompetenzerhalt für das erlaubnispflichtige

Personal der Militärischen Flugsicherung aufgrund dieser gesonderten militärischen Erfordernisse einzelne Tätigkeiten zum Teil in anderen Arbeitspositionen der Erlaubnis enthalten.

Bundeswehr gemäß A1-272/2-8905	Verordnung (EU) 2015/340
Flugplatzkontrolle Koordinator Flugplatzkontrolle	Luftverkehrskontrolle (AIR) Rollverkehrskontrolle (GMC) Platzverkehrskontrolle (TWR) Nutzung von elektronischer Rollverkehrsdarstellung (GMS) Nutzung von Radar in der Flugplatzkontrolle (RAD)
Radaranflugkontrolle ASR Radaranflugkontrolle PAR Koordinator Radaranflugkontrolle	Nahbereichskontrolle (TCL) Präzisionsanflug mit Radar (PAR) Anflug mit Überwachungsradar (SRA)

Folglich gibt es Unterschiede bei der Zertifizierung aufgrund der Bezeichnungen und bei weiteren formalen Aspekten. Abweichungen von der Verordnung (EU) 2015/340 sind vom Luftfahrtamt der Bundeswehr als nicht sicherheitsrelevant bewertet worden.

Frage 17:

In welchen Punkten unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anforderungen an Anwärter im Flugsicherungsdienst (militärisch/zivil)?

Antwort:

Die DFS stellt folgende Anforderungen an Auszubildende für den Flugverkehrskontrolldienst:

- Allgemeine Hochschulreife oder Fachabitur mit Bachelorabschluss,
- Höchstalter 24 zum Zeitpunkt der Bewerbung,
- Fremdsprachen: Englisch bis zum Abitur oder Englisch-Zertifikat C1,
- Medizinische Tauglichkeit gemäß Verordnung (EU) 2015/340,
- Erfolgreich durchlaufenes, mehrstufiges Auswahlverfahren beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Die Anwärter der Bundeswehr durchlaufen ein Testverfahren beim Zentrum für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe. Die Eingangsvoraussetzungen sind mindestens:

- Mittlere Reife und eine abgeschlossene Berufsausbildung oder die Fachhochschulreife,
- Mindestalter 17 Jahre,
- Deutsche Staatsbürgerschaft.

Frage 19:

Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei denen die Diensttauglichkeit von Flugsicherungspersonal in ziviler Verwendung nicht mehr, in militärischer jedoch durchaus noch, gegeben war? (Bitte nach Jahren und Grund der Untauglichkeit aufschlüsseln)

Antwort:

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Frage 20:

Wie hoch sind die Kosten für das Überprüfungs- und Umschreibungsverfahren des militärischen Erlaubnisscheins in eine Lizenz nach EUV 2015/340, welches an der Deutschen Flugsicherungsakademie bzw. beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung stattfindet?

Antwort:

Die DFS führt für militärische Lotsen im Falle der Bewerbung ein eintägiges Programm zur Überprüfung der Kompetenz durch. Den Bewerbern für die DFS entstehen keine Kosten. Wird die Kompetenzüberprüfung für Dritte, z.B. der DFS Aviation Services GmbH (DAS) durchgeführt, betragen die Kosten 825,22 Euro. Für die Umschreibung des militärischen Erlaubnisscheins wird eine Gebühr zur Ausstellung einer Fluglotsenlizenz i.H.v. 80 Euro erhoben.

Frage 21:

Welche militärische Notwendigkeit erfordert die Lizensierung im Bereich der Flugsicherung in der Bundeswehr durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr? Warum wird dieses nicht durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durchgeführt?

Antwort:

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr nimmt die Aufsicht über die militärische Flugsicherung, einschließlich der Lizensierung des hierfür erforderlichen Personals, wahr und ist bei der Europäischen Kommission benannt.

Frage 22:

Über welche Lizenzen (militärisch oder zivil) verfügen die Fluglotsen unserer NATO-Partner, die im deutschen Luftraum Flugsicherungskontrolldienste ausführen und wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Umschreibungs- bzw. Anerkennungsprozess in eine europäische Lizenz geregelt? (Bitte nach Herkunftsland der außereuropäischen Lizenz separat aufschlüsseln und Prozess erläutern)

Antwort:

Fluglotsen von NATO-Partnern, die im deutschen Luftraum Flugsicherungskontrolldienste ausführen, verfügen über die jeweilig nationalen Lizenzen. Ein Umschreibungs- bzw. Anerkennungsprozess ist derzeit nicht vorgesehen.

Frage 23:

Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse, ob die militärischen Flugsicherungslizenzen in anderen europäischen Staaten für die zivile Flugsicherung anerkannt sind? Falls ja, welche Länder betrifft dies konkret?

Antwort:

Nein.

Frage 24:

Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung hinsichtlich einer 2012/2013 durchgeführten Kontrolle deutscher Bundeswehrangehöriger durch italienischen Behörden auf dem italienischen Militärflugplatz Decimomannu hinsichtlich des Einsatzes im Bereich der Flugsicherung, und welche Konsequenzen zog die Bundesregierung aus den Ergebnissen?

Antwort:

Durch die italienischen Behörden wurde im Juli 2013 für das Deutsche Flugsicherungspersonal in Decimommanu das Fehlen eines gültigen EU-Flugsicherungsbefähigungsnachweises, der italienischen Sprachkompetenz und eines europäischen medizinischen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 3 beanstandet.
Die Nachweise über das Niveau des militärischen medizinischen Tauglichkeitszeugnisses, der Sprachkompetenz und die Konformitätsprüfung zum Flugsicherungsbefähigungsnachweis wurden daraufhin übersandt.

Frage 25:

Auf welcher rechtlichen Grundlage kontrollieren Bundeswehrangehörige mit dem militärischen Erlaubnisschein Luftfahrzeuge in anderen europäischen Staaten, beispielsweise an grenznahen Flugplätzen der Bundeswehr wie in Geilenkirchen?

Antwort:

Die Kontrollzone und der Zuständigkeitsbereich Geilenkirchen liegen ausschließlich auf Deutschem Hoheitsgebiet. Die Nutzung weiteren Luftraums ist in einer Betriebsabsprache zwischen Air Traffic Control (ATC) the Netherlands (Beek ATC) und Commander Airfield Services Squadron NATO E-3A Component geregelt.