



**Ressort 8 / Fachbereich Verkehr
Referat Verkehrspolitik**

**Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft**

ver.di • Paula-Thiede-Ufer 10 • 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik
11011 Berlin

Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

**ver.di
Bundesvorstand**

Arne von Spreckelsen

Telefon: +49 (0) 30-6956-0
Durchwahl: +49 (0) 30-6956-2643
Telefax: +49 (0) 30-6956-3840
Mobil: 0170-5789360
arne.vonspreckelsen@verdi.de
www.verdi.de

Datum 22. April 2009
Ihre Zeichen
Unsere Zeichen AvS

Öffentliche Anhörung

zum

**Geszentwurf der Bundesregierung BT-Drucksache 16/11608
Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Bundesaufsichtsamtes für
Flugsicherung und zur Änderung und Anpassung weiterer Vorschriften**

und dem

**Geszentwurf der Fraktionen CDU/CSU und SPD, BT-Drucksache 16/12279
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften
Einbezogen wird der Geszentwurf zur Änderung des Grundgesetzes BT-
Drucksache 16/12280**

Sehr geehrter Herr Jacobi,

die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di nimmt wie folgt Stellung:

- I. Grundsätzlich begrüßen wir die Fortschreibung des SES-Paketes durch SES II. Die Ziele, so zum Beispiel die Verbesserung von Effizienz und Sicherheit, die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten sowie transparenter und angemessener Gebühren, sollen durch ein staatsübergreifendes Luftraummanagement gefördert werden. Auch der ökologische Mehrwert durch die Vermeidung von Umwegen – Fachkreise sprechen von einem Einsparpotential an CO₂ in Höhe von 15.000.000 Tonnen pro Jahr - macht die Optimierung der Flugverkehrsströme durch eine Neustrukturierung des bisher zersplitterten Luftraums über Europa sinnvoll.

SEB AG Berlin
Konto 1619848500
BLZ 100 101 11

Anreiseinformationen:
Station:
Ostbahnhof
S-Bahn:
S3, S5, S7, S75, S9

- II. Für ver.di ist die Notwendigkeit einer Änderung des Grundgesetzes, auch nach intensiver Prüfung der europäischen Vorgaben, nicht zwangsläufig mit der Befähigung zur Umsetzung des SESII-Paketes verknüpft. Die Forderung nach einer solchen Grundgesetzänderung wurde vielmehr erst nach der zweiten Ablehnung einer (Kapital-Privatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH laut. Sowohl Bundespräsident Richard v. Weizsäcker als auch Bundespräsident Horst Köhler hatten die Unterzeichnung der jeweils vorgelegten Gesetze aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken bekanntlich verweigert.

Es drängt sich der Verdacht auf, dass SESII als Vehikel genutzt werden soll, um auch den Bundesparteitagsbeschluss des Juniorpartners in der Großen Koalition, der SPD, zu umgehen, der jegliche Initiativen zur Privatisierung der DFS ausschließt. Am 19.3.2009 gab Klaus Uwe Benneter, Mitglied des Deutschen Bundestages und einer der Justitiare der SPD-Bundestagsfraktion, zu Protokoll:

(...) Der Bundesparteitag der SPD im Oktober 2007 hat uns aufgetragen, keinesfalls einer Initiative zuzustimmen, die eine Privatisierung der Deutschen Flugsicherung zum Ziel hat und insbesondere das Grundgesetz dafür zu ändern. An diesen Beschluss fühle ich mich gebunden. Mir ist durchaus bewusst, dass eine Privatisierung nicht das Anliegen des vorliegenden Gesetzentwurfes ist, allerdings wird sie mit dieser Grundgesetzänderung theoretisch möglich sein. Das ist problematisch. (...)

ver.di teilt diese Sorge. Ferner fordert ver.di die politisch verantwortlich Handelnden auf, ohne Vorbehalte und mit mehr Engagement die Möglichkeit zu prüfen, ob der als ungangbar verpönte Weg über Art. 24 GG nicht doch den Anforderungen zur Umsetzung von SESII genügen könnte. Derzeit wird der obere Luftraum über Norddeutschland, den Niederlanden, Belgien und Luxemburg durch die Organisation EUROCONTROL kontrolliert. Dies wurde ermöglicht durch einen Staatsvertrag der europäischen Länder. Uns ist nicht bekannt, dass in diesem Zusammenhang jemals eine Rechtswidrigkeit konstatiert worden ist, die eine Änderung des Grundgesetzes erfordere.

- III. Sicherheitspolitische Aspekte finden selbst nach Ansicht von ver.di nicht genügend Berücksichtigung. Die Bewertung des Bundesministers der Verteidigung zur Frage der zukünftigen Sicherstellung der Einsatzfähigkeit im Spannung- und Krisenfall erwarten wir mit Interesse. Dies gilt auch für die Einschätzung des BMVg zur Einsatzmöglichkeit ausländischer Unterstützungsdienste auf deutschen Luftwaffenstützpunkten, die ja als „nicht hoheitliche Aufgabe“ definiert werden sollen.
- IV. Die Sicherheit der Menschen in den Flugzeugen und am Boden genießt für ver.di absolute Priorität. Deshalb halten wir an den strengen, ja vorbildlichen Lizenzierungsverfahren in Deutschland fest.

Der hohe Sicherheitsstandard der Deutschen Flugsicherung wird derzeit durch eine auf „Berechtigungen“ und „Lizenzen“ basierende Sicherheitskette im Luftverkehr gewährleistet.

Zur Sicherheit des Luftverkehrs und zur Gefahrenabwehr werden von der Flugsicherung die in § 27 Abs. 2 und Abs. 3 LuftVG genannten Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Dienste bereitgehalten. Die Fluglotsen wie auch die Luftfahrzeugführer sind auf die Genauigkeit und die Vollständigkeit der Flugverlaufsdaten (insbesondere exakte Radardaten) und die Zuverlässigkeit, fehlerfreie Bereitstellung, permanente und qualifizierte technische Überwachung und ordnungsgemäße Wartung der technischen Betriebssysteme zwingend angewiesen, da diese von ihnen nicht mehr geprüft werden können und sie ihnen im Verlauf der Flugverkehrskontrolle ohne Einschränkung vertrauen müssen.

Gewährleistet wird dieses hohe Maß an Sicherheit durch die Eingliederung der Luftfahrzeugführer, Fluglotsen, Flugdatenbearbeiter und der für die technischen Systeme zuständigen Techniker und Ingenieure in das sog. Berechtigungs- und Lizenzwesen.

Es erscheint uns fraglich, ob durch die von der Europäischen Kommission geplanten Zertifizierung lediglich der Flugsicherungsunternehmen dieser hohe Sicherheitsstandard weiterhin gewährleistet werden kann, da insoweit das Unternehmen in den Fokus gerückt und lizenziert wird und nicht der einzelne Mitarbeiter.

Die Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung vom 10.10.2008) stellt keine Zulassungshürde dar. ver.di fordert demnach nicht nur die Aufrechterhaltung der „Erlaubnispflicht“ für das flugsicherungstechnische Personal und das Flugsicherungsbetriebspersonal, sondern die Wiederbesinnung auf den qualitativ höher angesiedelten Begriff „Lizenzierungspflicht“.

- V. Letztendlich fordert ver.di die politisch verantwortlich Handelnden auf, von Leistungs- und Bonussystemen zur Effizienzsteigerung auf Kosten der Sicherheit Abstand zu nehmen. ver.di verwahrt sich in diesem Zusammenhang ausdrücklich gegen die im Umkehrschluss unterschwellig unterstellte fehlende Kompetenz bzw. das fehlende Engagement der Beschäftigten in der Flugsicherung.

Mit freundlichen Grüßen



Arne von Spreckelsen
Ressort 8, Fachbereich 11
Nationale und Internationale Verkehrspolitik

