

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/6536 –**

Umsetzung des Single European Sky in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch den Single European Sky (SES) sollen der gegenwärtige, national fragmentierte europäische Luftraum in größere Einheiten funktionaler Luftraumblöcke unterteilt und die Flugsicherungen zu einem EU-weit optimierten und nicht mehr an nationalen Luftraumgrenzen orientierten Luftverkehrs-Management reformiert werden.

Die Europäische Kommission plant im Zusammenhang mit der Umsetzung von SES Leistungsvorgaben für alle europäischen Flugsicherungen einzuführen, auf deren Grundlage gegebenenfalls Sanktionen ausgesprochen werden. Für die kommenden Jahre hat die EU daher gemeinsam mit den Mitgliedstaaten EU-weite Leistungsziele für die Bemessungskriterien Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz festgelegt (Beschluss der Kommission vom 21. Februar 2011 – 2011/121/EU).

Diese verbindlichen Ziele sollen dazu beitragen, sowohl den Kerosinverbrauch und die CO₂-Emissionen durch optimierte Flugstrecken zu senken und damit die Umwelt zu entlasten als auch international wettbewerbsfähige Strukturen und Kosten innerhalb der Flugsicherungsunternehmen herzustellen bzw. zu sichern.

Die nationalen Aufsichtsbehörden stellen entweder auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (sog. FAB, Functional Airspace Block) Leistungspläne mit Zielen auf, die mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen vereinbar sind (Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29. Juli 2010), um so das Effizienzgefälle zu den USA zu verringern und innerhalb der EU auszugleichen.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) hat am 11. März 2011 unter dem Thema „Rückkehr zum Wachstum“ den Mobilitätsbericht 2010 vorgestellt. Dabei verkündete der Vorsitzende der Geschäftsführung der DFS Dieter Kaden: „Die europäischen Vorgaben werden sich besonders bei der Erhebung der Flugsicherungsgebühren bemerkbar machen. Das bisher geltende Vollkostendeckungsprinzip wird fallen. Künftig wird der Gebührensatz in Deutschland nicht mehr danach bemessen, ob viel oder wenig geflogen wurde. Die EU wird die Höhe der Gebühren vorgeben – unabhängig von der Entwicklung des

Verkehrsaufkommens. Um für diese Entwicklung gerüstet zu sein, hat die DFS ein Sparprogramm aufgesetzt: Heading 2012. Es wird geprüft, wo sich Synergien besser nutzen, Kosten sparen und Mitarbeiter effektiver einsetzen lassen.“ (vgl. Presseveröffentlichung der DFS vom 11. März 2011).

1. Wie hat sich das Flugverkehrsaufkommen in den Jahren 2008, 2009 und 2010 im Vergleich entwickelt, und welche Höhe des Aufkommens wird für das aktuelle und die nächsten beiden Jahre prognostiziert?

Die Statistiken der DFS weisen aus, dass das Verkehrsaufkommen nach Instrumentenflugregeln (IFR) in Deutschland im Jahr 2008 3,15 Mio. Flüge, in 2009 2,93 Mio. Flüge und in 2010 2,97 Mio. Flüge betrug. Für die Jahre 2011, 2012 und 2013 werden nach aktueller Planung der DFS jeweils 3,11 Mio. Flüge, 3,23 Mio. Flüge bzw. 3,30 Mio. Flüge erwartet.

2. Wie haben sich in den Jahren 2009, 2010 und im laufenden Jahr die flugsicherungsbedingte Zahl der Verspätungen prozentual und in absoluten Zahlen jeweils an den Flughäfen in Deutschland entwickelt, und was sind die Gründe für die Verspätungen (besonders im Fluggebiet Nordrhein-Westfalen) gewesen (bitte einzeln für jeden Flughafen darstellen)?

Eine detaillierte flughafenbezogene Darstellung der flugsicherungsbedingten Verspätungen liegt weder der Bundesregierung noch der DFS vor. Für eine Abflugverspätung an einem bestimmten Flughafen kann es verschiedene Ursachen geben, beispielsweise eine Verkehrsflussregelungsmaßnahme (ATFM) an einem ausländischen Flughafen oder für einen Luftraum.

EUROCONTROL veröffentlicht eine flughafenbezogene Darstellung der Verspätungen aufgrund von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen (ATFM), die allerdings keine Differenzierung nach Verspätungsgründen beinhaltet (vgl. nachfolgende Tabelle). Die im Fluggebiet Nordrhein-Westfalen liegenden Flughäfen sind markiert.

Flughafen	ATFM-Verspätungen [Minuten]		
	2009	2010	1. HJ 2011
Berlin-Schönefeld	68 628	102 784	26 800
Berlin-Tegel	198 272	281 930	103 490
Bremen	32 689	59 211	20 282
Dresden	38 585	54 069	22 878
Düsseldorf	372 288	605 027	177 282
Erfurt	4 550	6 462	1 659
Frankfurt	413 466	684 251	143 905
Hamburg	185 681	252 417	90 813
Hannover	80 016	95 807	33 235
Köln/Bonn	194 924	272 608	70 767
Leipzig	42 905	61 075	21 612
München	368 071	508 807	171 751
Münster-Osnabrück	33 433	45 725	13 919
Nürnberg	75 696	115 819	38 660
Saarbrücken	10 115	19 274	5 862
Stuttgart	155 771	235 394	67 644

Quelle: EUROCONTROL

3. Wie zügig gestaltet sich die Besetzung von freien Stellen bei der DFS, und wie haben sich in den Jahren 2008 bis 2011 die Ausbildungskapazitäten der DFS entwickelt?

Grundsätzlich rekrutiert die DFS heute ihr Personal wie jedes andere Unternehmen am Arbeitsmarkt und steht vor vergleichbaren Herausforderungen. Die demografische Entwicklung und die sinkende Anzahl qualifizierter Erwerbspersonen führen teilweise dazu, dass Rekrutierungsaufwand und -zeitraum zur Besetzung von vakanten Stellen steigen.

Bei Berufsgruppen in den Bereichen Technik, Informatik und Nachrichtentechnik steht die DFS in einem verstärkten Wettbewerb mit deutlich bekannteren Arbeitgebern. Hier hat die DFS reagiert, indem sie gezielt Kooperationen mit Hochschulen eingeht, um im Sinne strategisch ausgerichteter Marketingaktivitäten die DFS frühzeitig als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren und um schon während des Studiums Bindungen zu potenziellen Bewerbern aufzubauen. Über diesen Weg hat die DFS ihre vakanten Stellen bislang besetzen können.

Für Bewerber in der Flugverkehrskontrolle sind besondere Auswahlverfahren durchzuführen, um ihre Eignung festzustellen. Für Fluglotsen gelten dabei ähnliche Anforderungen wie für Piloten. Die besonderen Anforderungen, die Fluglotsen auch in gesundheitlicher und kognitiver Hinsicht zu erfüllen haben, um tauglich zu sein, schränken eine Rekrutierung neuer Fluglotsen gegenüber anderen Berufsgruppen stark ein. Um unter diesen Rahmenbedingungen die derzeitige Lotsenknappheit auszugleichen, hat die DFS im Jahr 2008 eine Rekrutierungs- und Ausbildungs-offensive gestartet und wirbt in Printmedien, im Rundfunk und in sozialen Netzwerken für das Unternehmen und den Lotsenberuf.

Die Dauer der Nachführung von voll einsatzfähigen Fluglotsen beträgt durchschnittlich 50 Monate, wobei für die Rekrutierungsphase 12 Monate veranschlagt werden und für die Ausbildungs- und Trainingsphase von 38 Monaten ausgegangen wird. Entlastungseffekte aus den verstärkten Anwerbungs-bemühungen seit 2008 und den erhöhten Ausbildungszahlen seit 2009 können damit erst ab dem Jahr 2013 deutlich wirksam werden.

Die Ausbildungskapazität für Fluglotsen an der DFS-eigenen Flugsicherungsakademie wurde von 2008 bis 2010 um 34 Prozent gesteigert und wird bis 2012 eine Steigerung um 96 Prozent erreichen. Die Zahl der Nachwuchsloten, die von der theoretischen in die praktische Ausbildung wechseln, wurde von 22 noch im Jahr 2008 zwischenzeitlich auf 143 gesteigert.

Alternativ werden auch bereits ausgebildete Fluglotsen (sog. Ready Entries) aus anderen Ländern für eine befristete oder unbefristete Beschäftigung bei der DFS angeworben.

4. Wie haben sich die Produktivität (Flugstunden pro Lotsenstunde) und die Kosteneffizienz (Kosten pro kontrollierte Flugstunde) der DFS in den Jahren seit der Organisationsprivatisierung 1993 entwickelt?

Die Daten zur Produktivität und Kosteneffizienz liegen seit 2001 vor. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung auf. Das Jahr 2009 ist geprägt durch den Verkehrseinbruch.

DFS	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Produktivität	0,80	0,76	0,84	0,88	0,82	0,86	0,91	1,02	0,96
Kosteneffizienz	424	456	465	445	441	422	418	410	477

Produktivität = Aggregierte Flugstunden pro Lotsenstunde am Board.

Kosteneffizienz = Flugsicherungskosten pro aggregierte Flugstunden in Euro.

Quelle: ATM Cost-Effectiveness (ACE) Benchmarking Report (des jeweiligen Jahres) von EUROCONTROL.

5. Wo steht die DFS im Kosten- und Umwelteffizienzvergleich mit anderen Flugsicherungsorganisationen in Europa und den USA?

Kosteneffizienz

Im ATM Cost-Effectiveness Benchmarking Report von EUROCONTROL gehört die DFS zu den fünf größten Flugsicherungsorganisationen (AENA – Spanien, ENAV – Italien, DFS, DSNA – Frankreich, NATS – Großbritannien). Innerhalb der größten fünf lag die DFS 2009 auf Platz 3. Im europäischen Vergleich war die DFS im Jahr 2009 auf Platz 30. Von 37 Flugsicherungsorganisationen waren sieben teurer als die DFS, darunter auch die FABEC-Partner Belgocontrol (Belgien), LVNL (Niederlande) und Skyguide (Schweiz).

Ein weltweiter Vergleich von Flugsicherungsorganisationen wurde von CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation) durchgeführt. Dabei wurden aber andere Wirtschaftlichkeitskennzahlen zugrunde gelegt als in Europa üblich. Danach lag die Produktivität der DFS in 2008 bei 862 Flugstunden pro Fluglotse, während AENA (Spanien) 720, DSNA (Frankreich) 873 und die FAA (USA) 2 034 Flugstunden pro Fluglotse erreichten. Damit betragen die Kosten pro Flugstunde im Jahr 2008 bei der DFS 632 US-Dollar, bei AENA 948 US-Dollar, bei DSNA 572 US-Dollar und bei der FAA 379 US-Dollar.

Quelle: CANSO Global Air Navigation Services Performance Report 2010.

Umwelteffizienz

Gemäß der Verordnung (EU) 691/2010 wird als Umweltindikator die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz zugrunde gelegt. Nach einer Auswertung der DFS liegt Deutschland mit einem Wert für diese Kennzahl von etwa 7 Prozent in der Spitzengruppe der großen europäischen Länder (mit Frankreich, Spanien, Großbritannien und Italien).

Dabei ist hervorzuheben, dass die Flugeffizienz innerhalb eines Landes auch durch Effekte außerhalb des Landes (z. B. militärische Übungsgebiete) beeinflusst werden kann. Aus diesem Grund liegt die Verantwortung für das Umweltziel nicht auf nationaler, sondern auf europäischer Ebene.

Im direkten Vergleich fällt die Streckenflugeffizienz laut einer Vergleichsstudie von EUROCONTROL und FAA in den USA etwas besser aus als in Europa. Dies ist insbesondere bei längeren Flugstrecken zu beobachten.

6. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um sicherzustellen, dass sie die auch von ihr selbst mit verabschiedeten Ziele in Europa zur Effizienzsteigerung der Flugsicherung bei der DFS erreicht?

Die Ergreifung von Maßnahmen zur Sicherstellung der Effizienzsteigerung der Flugsicherung bei der DFS liegt nicht unmittelbar in dem Verantwortungsbereich der Bundesregierung. Nach der einschlägigen VO (EU) Nr. 691/2010 zur Festlegung eines Leistungssystems sind die „nationalen Aufsichtsbehörden (...) für die Ausarbeitung der Leistungspläne, die Leistungsaufsicht und die Überwachung der Leistungspläne und -ziele auf Ebene der nationalen oder funktionalen Luft-raumblocke zuständig. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben handeln sie unparteiisch, unabhängig und transparent“ (Artikel 4 Absatz 1). Nach Artikel 12 der VO nehmen die Mitgliedstaaten auf Vorschlag der nationalen Aufsichtsbehörden ihre Leistungspläne mit verbindlichen Zielen an und teilen sie der Kommission mit.

Der Leistungsplan wird sodann von der Europäischen Kommission mit Unterstützung des in der genannten Verordnung geregelten Leistungsüberprüfungsgremiums geprüft; die Ergebnisse dieser Prüfung werden voraussichtlich Ende

September/Anfang Oktober 2011 vorliegen. Die Bewertung der nationalen Leistungspläne gegenüber den EU-weiten Zielen liegt ausschließlich in der Zuständigkeit der Europäischen Kommission und ist als Teil des neuen Prozesses von Leistungsanforderung und -überwachung in den europäischen Verordnungen definiert, der die Interessen aller Beteiligten einschließlich der kommerziellen Luftfahrt berücksichtigt.

In Deutschland überwacht das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) die Umsetzung des Leistungsplans. Für den Fall, dass die im Leistungsplan festgelegten Ziele nicht erreicht werden, sieht die EU-Verordnung „geeignete Maßnahmen im Hinblick auf eine Berichtigung der Situation“ vor. Eine detaillierte Vorabbestimmung der insoweit geeigneten Einzelmaßnahmen ist vor Beginn der Referenzperiode und der Auswertung der Erfahrungen nicht möglich.

Aufgrund der in der ersten Referenzperiode gewonnenen Erkenntnisse wird für die zweite Referenzperiode zu entscheiden sein, ob der Leistungsplan durch geeignete Anreizregelungen nach Artikel 11 der Verordnung zu ergänzen sein wird, um so über die genannte Möglichkeit der Festlegung von Berichtigungs- und Korrekturmaßnahmen hinaus die Erreichung der festgelegten Leistungsziele zu fördern.

7. Welche Maßnahmen werden in dem erst ab 2015 vom SES-II-Leistungssystem erfassten Bereich der Flugplatzkontrolle an den Flughäfen ergriffen, um auch hier in der Zwischenzeit eine spürbare Effizienzsteigerung zu erzielen?

Effizienzsteigerungen in der Flugplatzkontrolle erfolgen durch eine DFS-interne Einbeziehung des Geschäftsbereichs Tower in die Regulierungsvorgaben von SES II, d. h. es gelten die gleichen Effizienzsteigerungsanforderungen für die erste Regulierungsperiode, wie für die bereits von der europäischen Regulierung betroffenen Bereiche. Darüber hinaus sind strukturelle Veränderungen in der Organisation des DFS-Geschäftsbereichs Tower auf weitere Effizienzsteigerungen ausgerichtet.

8. Welche Leistungsziele hat Deutschland im Leistungsplan für den Bereich der sogenannten Streckenkontrolle auf nationaler bzw. gemeinsam mit Belgien, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz auf der Ebene des Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) eingebracht
 - a) zum Leistungsziel Umwelt,
 - b) zum Leistungsziel Kapazität,
 - c) zum Leistungsziel Kosteneffizienz?

Die Leistungsziele für die Bereiche Umwelt und Kapazität werden für die erste Referenzperiode (1. RP, 2012 bis 2014) auf FABEC-Ebene und das Kosteneffizienzziel auf nationaler Ebene festgelegt.

- a) Für das Erreichen des europäischen Zielwerts im Bereich Umwelt ist hauptsächlich die Netzwerk-Management-Funktion bei EUROCONTROL verantwortlich.

Die EU hat dabei eine durchschnittliche Reduzierung der von den Luftraumnutzern beantragten Flugstrecken in Europa (Indikator „horizontale Streckeneffizienz“) bis 2014 um 0,75 Prozentpunkte vorgegeben. Die FABEC-Staaten fordern, für ihren Luftraum zusätzlich die durchschnittliche, tatsächlich geflogene Streckenverlängerung gegenüber der theoretisch möglichen Idealverbindung („Großkreis“) um 5 Prozent im Vergleich 2011 zu 2014 zu senken.

Der zweite nur auf FABEC-Ebene festgelegte Umweltindikator ist eine Ausweitung der Anflugverfahren für sog. Continuous Descent Operations (CDO). Dabei soll erreicht werden, dass 90 Prozent der 23 relevanten FABEC-Flughäfen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen 2014 über CDO-Anflugverfahren verfügen.

- b) Für den Bereich Kapazität wurde für den FABEC-Luftraum der Zielwert von 0,5 Minuten Verspätung pro Flug festgelegt.
- c) Das nationale Kosteneffizienzziel beträgt –3,09 Prozent kumuliert über die gesamte erste Referenzperiode.

9. Sind diese Leistungsziele mit den EU-weit geltenden Zielen vereinbar

- a) Umwelt,
- b) Kapazität,
- c) Kosteneffizienz?

Die Europäische Kommission bewertet die Leistungspläne, deren Ziele und insbesondere deren Kohärenz mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen und ihren angemessenen Beitrag dazu (s. auch Antwort zu Frage 6). Das Ergebnis dieser Bewertung wird für Ende September/Anfang Oktober 2011 erwartet.

10. Welchen Rang nimmt Deutschland mit seinen Leistungszielen unter den EU-Staaten ein

- a) beim Leistungsziel Umwelt,
- b) beim Leistungsziel Kapazität,
- c) beim Leistungsziel Kosteneffizienz?

Erkenntnisse über eine Rangliste der Europäischen Kommission liegen der Bundesregierung nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6, 8 und 9 verwiesen.

11. Welche Investitionen muss die DFS zur Modernisierung der technischen Infrastruktur (Single European Sky ATM Research – SESAR) in der kommenden Zeit tätigen?

Zur Modernisierung der technischen Infrastruktur im Rahmen des europäischen Programms SESAR investiert die DFS in den kommenden Jahren in Systementwicklungen, die den Zielsetzungen des europäischen ATM-Generalplans zur Umsetzung des SESAR-Programms entsprechen. Die DFS hat SESAR-relevante Investitionen i. H. v. ca. 20 Mio. Euro jährlich, also rund 100 Mio. Euro in den Jahren 2011 bis 2015 eingeplant. Entsprechende Investitionen wären ansonsten in der Vergangenheit für rein national geplante Systemerneuerungen aufzuwenden gewesen. Die Zahlen können allerdings nur Richtwerte darstellen, da es häufig um Teilfunktionalitäten von Systemen oder Bestandteile innerhalb von Projekten geht, die nicht ohne Weiteres separat, d. h. ausschließlich auf SESAR bezogen auszureisen sind.

12. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass durch die Umsetzung der europäischen Vorgaben im Rahmen von SES II durch die DFS

es zu einer Einschränkung des Sicherheitsniveaus in Deutschland kommen kann (bitte mit Begründung)?

Sicherheit stellt einen eigenen Leistungsbereich mit festgelegten Indikatoren dar. Damit wird die bereits mit SES I verfolgte Zielsetzung der Harmonisierung des Sicherheitsmanagements und der Erhöhung des Sicherheitsniveaus konsequent weiterentwickelt.

- Wie gestaltet sich seit der Organisationsprivatisierung 1993 die Entwicklung der Personalkosten (auch im Verhältnis zur Anzahl der Beschäftigten) der DFS aufgrund der Tarifvereinbarungen mit den Beschäftigten, und welche negativen Konsequenzen sind für die Situation der Beschäftigten der DFS aufgrund der Rationalisierungsvorgaben der Europäischen Union im Rahmen von SES II zu erwarten?

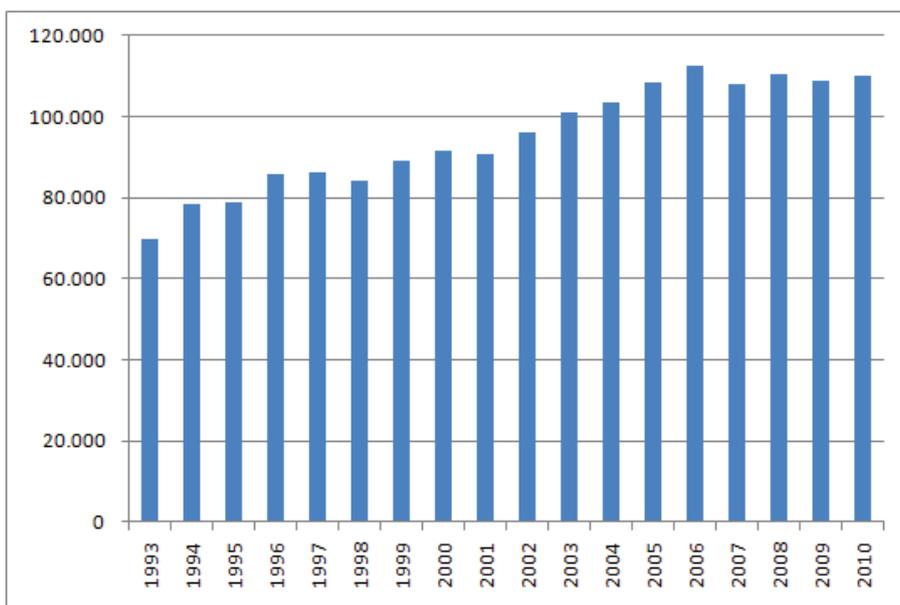
Die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung von der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) zur Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) wurde zum 1. Januar 1993 vollzogen. Seit 1993 haben sich die Gesamtpersonalkosten nach DFS-Angaben wie folgt entwickelt, was einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von ca. 3,4 Prozent entspricht:

	31.12.1993	31.12.1994	31.12.1995	31.12.1996	31.12.1997	31.12.1998	31.12.1999	31.12.2000	31.12.2001
Stammpersonal DFS Gesamt (Köpfe)	5.003	5.243	4.964	4.807	4.901	5.019	5.122	5.238	5.426
Personalkosten (in Mio €)	348,5	412,2	390,7	411,9	423,5	421,7	456,4	480,4	492,3

	31.12.2002	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010
Stammpersonal DFS Gesamt (Köpfe)	5.495	5.435	5.359	5.301	5.165	5.126	5.342	5.596	5.938
Personalkosten (in Mio €)	527,5	549,1	553,6	574,5	580,4	554,5	590,0	608,0	653,8

Aus Gründen der Rechnungslegung enthalten die Personalkostenangaben der DFS auch den Aufwand für die außertariflich Beschäftigten. Da es sich aber gemessen an der Gesamtbelegschaft um eine sehr kleine Mitarbeitergruppe handelt, wertet die DFS den Effekt daraus als vernachlässigbar gering.

Im Verhältnis zur Anzahl der Beschäftigten zeigt sich die folgende Entwicklung der DFS-Personalkosten, wobei diese Durchschnittsbetrachtung Veränderungen im Gehaltsgefüge durch Ab- und Zugänge in den unterschiedlichen Bereichen und Vergütungsgruppen einschließlich der tariflich vorgezeichneten Vergütungsentwicklung nicht abbilden kann:



Quelle: DFS, Werte nominal inkl. Pensionsaufwendungen.

Die Vorgaben der Europäischen Union und des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung für die DFS beziehen sich auf keine Rationalisierungsmaßnahmen, sondern überlassen es den verantwortlichen Entscheidungsträgern jeder einzelnen Flugsicherungsorganisation, wie die Vorgaben zur Kosteneffizienz erreicht werden. Konkrete Maßnahmen mit negativen Konsequenzen für das Bestandspersonal der DFS können zurzeit weder benannt noch grundsätzlich ausgeschlossen werden. Auch im Falle personeller Maßnahmen werden aber Sicherheit und Qualität der Flugverkehrskontrolle im deutschen Luftraum weiter an oberster Stelle stehen.

14. Wie groß wird das finanzielle Volumen insgesamt sein, das im Rahmen des Sparprogramms Heading 2012 durch die DFS eingespart werden soll?

Mangels zu diesem Zeitpunkt konkret formulierter Regulierungsziele hat die Geschäftsführung der DFS im Herbst 2010 vorgegeben, im Programm „Heading 2012“ ein Gesamtkostenvolumen von insgesamt 180 Mio. Euro in den Jahren 2012 bis 2014 gegenüber den ursprünglichen internen Planungen einzusparen.

15. Welche Einsparungen beim Personal sind infolge des Sparprogramms Heading 2012 bei der DFS in den kommenden beiden Jahren zu erwarten, und wie sollen sie umgesetzt werden?

Durch die erste Sofortmaßnahme der Geschäftsführung der DFS wurden rund 30,5 Mio. Euro Personalkosten bis einschließlich 2014 als Einsparvolumen identifiziert. Das Einsparvolumen ergibt sich nach DFS-Angaben aus der Streichung von 30 Prozent der geplanten und unbesetzten nicht operativen Stellen bis 2014. Weitere Maßnahmen mit Bezug auf Personalkosten, um das o. g. Ziel zu erreichen, sind nicht auszuschließen.

16. Auf welche Bereiche des Personals der DFS werden sich gegebenenfalls Einsparungen bis 2012 beziehen?

Grundsätzlich sind alle Bereiche der DFS dazu aufgefordert, ihren Beitrag zu dem o. g. Ziel zu erbringen. Die Sofortmaßnahme (s. Antwort zu Frage 15) der Geschäftsführung bezog sich auf nicht operative Stellen.