

5929_u1/AB XX.GP

Betr.: Schriftl. parl. Anfrage betr. mitteleuropäische Flugverkehrskontrollzentrale
„Donauplatte“ im Rahmen des CEATS - Projektes,
Nr. 6316/J - NR/1999, Abg. Moser, Freundinnen und Freunde vom 20.5.1999

Im Auftrag von Herrn Bundesminister Dr. Caspar Einem wird eine Neufassung der Anfra -
gebeantwortung zur gegenständlichen Anfrage mit der Bitte um Austausch (letzte Seite) und
Weiterleitung an die Abgeordneten übermittelt.

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6316/J - NR/1999, betreffend mitteleuropäische Flugverkehrskontrollzentrale „Donauplatte“ im Rahmen des CEATS - Projektes, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 20. Mai 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Verwirklichung des Projektes CEATS wurde unter meinem Amtsvorgänger Mag. Klima von Österreich und den anderen am CEATS Projekt teilnehmenden Verkehrsministern am Rande der 2. Paneuropäischen Verkehrsministerkonferenz am 15. März 1994 in Kreta wegen des zu erzielenden Nutzens zu günstigen Kosten beschlossen. Vorbild hierfür bildete die bereits bestehende Flugverkehrskontrollzentrale in Maastricht, die den oberen Luftraum der Benelux-Staaten und Norddeutschland mit Flugsicherungsdiensten versorgt. Wenngleich die Verhandlungen über die vergangenen sechs Jahre zeitweise sehr mühsam voranschritten, wurden sie zu keinem Zeitpunkt eingestellt und auch die Austro Control GmbH (ACG) in allen fachlichen Entscheidungsgremien eingebunden.

Zu Frage 2:

Eine Kosten - Nutzenrechnung wurde durch die an CEATS teilnehmenden Staaten bereits 1997 in Auftrag gegeben und der Entscheidung über die Verwirklichung von CEATS zugrunde gelegt.

Zu den Fragen 3, 4 und 5:

Österreich (BMWV und ACG) brachte 1997 insgesamt folgende vier Standortangebote für CEATS ein:

Wien Donau - City, Wien - Erdberg, Wien - Baumgasse und die Erweiterung der bestehenden ACG Zentrale in der Schnirchgasse.

Die in Auftrag gegebene Studie der externen Konsultenfirma SCANAVIA (Dänemark) reihte Wien Donau - City an erste Stelle der geeigneten Standorte für CEATS, unmittelbar vor den Standortangeboten aus Budapest und Prag, welche wiederum die weiteren drei österreichischen Standortangebote auf die Plätze drei bis sechs in der o.a. Reihenfolge setzten. Den Erkenntnissen der SCANAVIA Studie wurde durch die CEATS Verkehrsminister gefolgt, so daß Österreich einerseits nicht in der Situation war, einseitig einen Standort festzulegen. Andererseits hätte die Weitergabe der Grundstückskosten an die EUROCONTROL die Errichtung der Zentrale in Wien unwahrscheinlich gemacht, da alle anderen „CEATS Standortanbieter“ (Ungarn, Tschechien, Slowenien, Kroatien und Slowakei) das Grundstück kostenfrei zur Verfügung gestellt hätten.

Der Begriff Steuerausfall kann keineswegs zur Anwendung gebracht werden, da bei Fortbestand des Status quo in Österreich keine Leistungen für andere Lufträume erbracht würden. Zur Summe von 100 Millionen ATS Steuerausfall kann nicht Stellung bezogen werden, da einerseits ein Privilegienabkommen bislang nicht abgeschlossen wurde und auch die Summe geprüft werden mußte. Wesentlich ist jedenfalls, daß der allfällige Entgang eines Steuerteilbereiches im Kontext des geschätzten Gesamtinvestitionsvolumen von ATS 1,5 Milliarden zu sehen ist, wovon ein Gutteil auf österreichische Unternehmen infolge des Standortvorteiles fallen wird. Die Anzahl der erforderlichen Arbeitsplätze entspringt einer Machbarkeitsstudie, welche durch die Fachexperten der Staaten in Zusammenarbeit mit internationalen Luftfahrtorganisationen erstellt wurde. Die Studie wird im zweiten Halbjahr von der Projektplanungs- und implementierungsstelle auf ihre Aktualität geprüft und erforderlichenfalls angepaßt.

Zu Frage 6:

Die Form der Übertragung des CEATS Grundstückes an die EUROCONTROL, als Flugsicherungsbetreiber, ist bislang nicht entschieden und soll in bevorstehenden Verhandlungen einer Klärung zugeführt werden. Als Rechtsgrundlagen könnten österreichische Beispiele wie UNO City, OPEC etc herangezogen werden. Für Österreich werden bei diesem Projekt für die Errichtung und den Betrieb der Zentrale keine Kosten auflaufen.

Zu Frage 7:

Gegenwärtig obliegt durch das Luftfahrtgesetz (LFG - BGBl. Nr. 253/1957 i. d. g. F.) die Flugsicherung der ACG (§120 - mit der möglichen Ausnahme bei Flugfeldern). Durch die Ratifizierung des gesetzesändernden internationalen Abkommens betreffend CEATS, welches bereits im Juli 1997 aufgrund der Beschlußfassung der Bundesregierung vom 17. Juni 1997 durch Österreich zusammen mit den anderen CEATS Staaten und EUROCONTROL unterzeichnet wurde, wird die entsprechende Rechtsgrundlage geschaffen.

Zu 7/2 und 8:

Es ist mit keinen Auswirkungen zu rechnen, da einerseits das zu langfristig erwartende Verkehrsaufkommen einen höheren Personalstand erforderlich machen wird, ein Gutteil des bestehenden ACG Personals eine entsprechende Anstellung bei CEATS/EUROCONTROL finden kann und die Gebührenregelung weiterhin in der Staatenkompetenz verbleibt. Auch ist zu erwarten, daß die Austro Control GmbH verschiedene Leistungen für CEATS erbringen kann.

Zu Frage 9:

Ja, da CEATS nur zivile Flugsicherungen zusammenschließt, wobei jedoch militärische Interessen in nationaler Hand bleiben und nur im Bedarfsfall mit der CEATS Zentrale koordiniert werden (z.B.: militärische Übungen)

Zu den Fragen 10 und 11:

Der Leiter der Sektion Luftfahrt in meinem Bundesministerium ist als Eigentümervertreter, entsprechend dem GesmbH - Gesetz, gegenwärtig Mitglied des Aufsichtsrates der Austro Control GmbH, der Flughafen Graz GmbH, der Flughafen Salzburg GmbH und der Flughafen Linz GmbH. Da in all diesen Gesellschaften die Republik Österreich alleiniger bzw 50% Eigentümer ist, kann in der Mitgliedschaft eines dem Eigentümer zuzuordnenden Organwalters keine Inkompatibilität erkannt werden.