

5930/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6336/J-NR/1 999, betreffend Flugsicherung, die die Abgeordneten Dr. Graf und Kollegen am 20. Mai 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1, 2, 3 und 4:

Für die Bewerbung zum Standort der CEATS Zentrale wurden im Herbst 1997 seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr und der Austro Control GmbH (ACG) insgesamt vier Standortangebote (Wien Donau - City, Wien - Erdberg, Wien - Baumgasse und ACG Zentrale Schnirchgasse) eingebracht, wobei die Erweiterung der bestehenden ACG Zentrale als kostengünstigste und am raschesten zu verwirklichende Variante argumentiert wurde. Die Studie des externen Konsultenten SCANAVIA (Dänemark), welche ihre Findungen u.a. auf die politische Akzeptanz aller CEATS Teilnehmerstaaten stützt, reihte einerseits Wien Donau - City an erste Stelle und die weiteren österreichischen Angebote in der o.a. Reihenfolge hinter den Standortangeboten Budapest und Prag an die Plätze vier bis sechs, der am besten geeigneten CEATS Standorte.

Zu den Fragen 5 und 6:

Die Einschätzung der Einsparungen für die Luftraumnutzer entspringt einer Kosten - /Nutzen - analyse, welche von den CEATS Staaten bereits 1997 in Auftrag gegeben wurde. Die Studie

weist erste Einsparungen in Höhe von 5.8 Mio. EURO bereits im Jahr der Betriebsaufnahme 2006 infolge gesteigerter Effizienz auf, welche auf 7,6 Mio. EURO bis zum Jahr 2014 anwachsen sollten. Des Weiteren können Einsparungen durch kürzere und höhenoptimierte Streckenführungen von 107 Mio. EURO im Jahr 2006, mit einer Steigerung auf 141 Mio. EURO bis zum Jahr 2014 erwartet werden. Die Studie gibt weiters an, daß voraussichtlich bereits 2008, jedoch in allen Fällen im Jahr 2010 ein Gleichstand zwischen Errichtungskosten und Einsparungsvolumen gegeben sein wird.

Der bereits 1995 erstellte Sektorisierungsplan der CEATS Zentrale, welche einen reduzierten Aufwand von 22 Kontrollsektoren gegenüber der gegenwärtig 32 „nationalen Sektoren“ ausweist, wäre erneut, insbesondere im Lichte der mit 2002 geplanten Einführung der reduzierten Vertikalstaffelung zwischen 29.000 und 41.000 Fuß, auf seine Aktualität zu prüfen. In jedem Fall kann jedoch von einer deutlichen Reduzierung der erforderlichen Sektoren ausgegangen werden, da sich die Sektorplanung nicht nach Staatsgrenzen, sondern nach Verkehrsströmen orientieren wird und durch den neuesten Stand der Technik entsprechende „Human Machine Interfaces“ eine graduelle Auslagerung von Flugverkehrskontrollaufgaben an den Computer stattfinden wird, um bestehende Sicherheitsstandards bei gleichzeitiger Verkehrssteigerung beibehalten bzw. erweitern zu können.

Zu Frage 7:

Die Struktur ist in dem bereits erwähnten CEATS Abkommen vorgegeben. Das CEATS Abkommen wurde mit Beschluß der Bundesregierung vom 16. Juni 1997 im Juli 1997 im Rahmen einer diplomatischen Konferenz durch einen bevollmächtigten Vertreter des BMWV unterfertigt und sieht vor, daß die teilnehmenden Staaten der EUROCONTROL die Wahrnehmung der Flugsicherung in dem jeweils definierten Luftraum der Staaten übertragen, ohne jedoch ihre Souveränität dabei aufzugeben. Des Weiteren stellen die Teilnehmerstaaten ihre bestehende Infrastruktur im Bereich der Flugsicherung (Radaranlagen, Kommunikationseinrichtungen etc) kostenfrei der EUROCONTROL zur Verfügung, um diese Dienste auszuüben. Diese Pläne werden nunmehr im Rahmen der Beschlußfassung der EUROCONTROL konkretisiert.

Zu Frage 8:

Österreich ist bereits in den vom Parlament genehmigten Staatsvertrag der Organisation für die Sicherheit der Luftfahrt EUROCONTROL beigetreten (siehe BGBl. 282/1993)

Zu Frage 9:

Bereits 1998 wurde evident, daß die seitens der Staaten sowie der (Luftfahrt -)Organisationen ICAO, EUROCONTROL, EU und ECAC bislang gesetzten Maßnahmen nicht mehr ausreichten, den gestiegenen Flugverkehr zu bewältigen, so daß die Verspätungen erneut (wie auch Ende der 80er Jahre) rasant zunahmten. Dieser Trend hielt auch im ersten Quartal 1999 - bereits vor Beginn der Kosovo Krise - an, so daß Steigerungen in den Verspätungen bis zu 35% im europäischen Luftraum entstanden. Das „Nachhinken“ der nationalen Umsetzung entsprechen der kapazitätssteigernder Maßnahmen, als auch die Säumigkeit in der Anschaffung und Implementierung neuer Flugsicherungstechnologien sind hierbei die tragenden Ursächlichkeiten. Gesamteuropäische Strategien weisen eindeutig auf hypernationale Handlungserfordernisse hin, um die nötige Kapazität zu schaffen, die Kosten für Luftfahrtunternehmen in erträglichen Grenzen zu halten, die Kosten für die Anschaffung neuester Flugsicherungstechnik durch grenzüberschreitende Nutzung für die betreffenden Staaten zu minimieren und die Sicherheit und Effektivität der Luftfahrt zu erhöhen. Alle diese Zielsetzungen sind im Projekt CEATS reflektiert und sollten einerseits eine mittelfristige Umsetzung in einem großen und verkehrsstrategisch bedeutenden Teil des europäischen Luftraumes ermöglichen und andererseits beispielwirksam für andere europäische Staaten sein. Daß eine solche supranationale Neuorientierung der europäischen Flugsicherung notwendig werden dürfte, wurde auch am Rat der europäischen Verkehrsminister am 17. Juni 1999 diskutiert.

Zu Frage 10:

Die Stellen für das strategische Planungs - und Implementierungsbüro für CEATS wurden seitens der EUROCONTROL innerhalb aller Mitgliedstaaten ausgeschrieben und ermöglichen Österreich die Entsendung entsprechend qualifizierter Mitarbeiter, insbesondere, aufgrund der fachlichen Expertise, von Angestellten der ACG.