

6261/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6625/J - NR/1999, betreffend einheitliches Flugsicherungssystem in Europa, die die Abgeordneten Dr. König und Kollegen am 15. Juli 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Ich teile die Auffassung, dass ein einheitliches Flugsicherungssystem einen wesentlichen Anteil an der Effizienz - und Sicherheitssteigerung der Luftfahrt in Europa bilden würde. Ich verstehe hierbei Flugsicherungssystem in einem weiteren Kontext, welches neben technisch identen bzw. kompatiblen Flugsicherungseinrichtungen sich auch auf einheitliche operationelle Verfahren (insbesondere im Zusammenspiel mit der jeweiligen militärischen Luftfahrt), einheitliche Qualifikation des Luftfahrtpersonals und der einheitlichen Umsetzung und Einhaltung hierzu vorgegebener Standards stützt. Vereinheitlichung sollte sich auch hierbei nicht nur im Bereich Flugsicherungseinheiten beschränken, sondern alle Luftfahrtteilnehmer umfassen. In diesem Zusammenhang möchte ich auch festhalten, daß in den vergangenen Monaten die eingeschränkte Benutzbarkeit des europäischen Luftraumes durch die NATO Operationen von/nach Kosovo zu einem Drittel für die Verspätungen verantwortlich zu machen ist und somit teilweise eine graduelle Entspannung der Situation erwartet werden kann.

Zu den Fragen 2 und 3:

Die Schwierigkeiten in der Realisierung einer Vereinheitlichung der Flugsicherung liegen vor allem in der Tatsache begründet, dass sich Luftfahrt und somit Flugsicherung in nahezu ausschließlichlicher Staatenkompetenz befindet und somit der jeweilige Staat die letztendliche Entscheidung hinsichtlich der Umsetzung von „europaweiten Flugsicherungsplänen“, wie sie von der Europäischen Organisation für die Sicherheit der Luftfahrt - EUROCONTROL erstellt werden, trifft. Österreich als Mitglied der EU (und der EUROCONTROL) sowie die anderen Mitgliedstaaten haben erst in Teilbereichen Kompetenzen im Bereich der Luftfahrt an die Gemeinschaft abgegeben, so dass die Vereinheitlichung der europäischen Flugsicherung erst am Anfang steht. Es ist jedoch zu erwarten, dass durch den Beitritt der EG zur EUROCONTROL eine Verbesserung in der gegenwärtigen Situation erwartet werden kann. Unbeschadet meiner Bereitschaft zur Mitarbeit bei der Verbesserung der gegenwärtigen Situation kann erwartet werden, dass die neue EU Kommissarin eigeninitiativ das Problem der Verspätungen im europäischen Luftraum aufgreifen wird. Ich darf hierzu berichten, dass der neue Kommissionspräsident Prodi in seiner Rede vor dem europäischen Parlament im Juni 1999 bereits erkennen ließ, dass die Verspätungssituation einen hohen Prioritätsgrad seiner unmittelbaren Bemühungen bilden wird.

Zu Frage 4:

In Europa ein einheitliches, gemeinsames Flugsicherungssystem herzustellen, halte ich für politisch nicht machbar und für wenig zweckmäßig, da die europäischen Verhältnisse mit denen in den USA nicht vergleichbar sind (im zentraleuropäischen Raum ist der Flugverkehr wesentlich dichter als in den USA; der Ausfall einer einzigen Flugsicherungszentrale würde den Flugverkehr gefährden etc.). Ziel könnte daher sein, regionale Flugsicherungszentralen aufzubauen, so dass der obere Luftraum mehrerer Staaten sinnvoll zusammengefasst würde.

Ich sehe die Möglichkeit einer graduellen Ausdehnung der Vereinheitlichung als mögliche und teilweise bereits praktizierte Variante. Seitens EUROCONTROL wurde bereits zu Beginn der 90er Jahre ein Plan zur Harmonisierung der europäischen Flugsicherungen im technischen und operationellen Bereich erstellt, welcher bis 1998 einer Umsetzung zugeführt sein sollte. Öster-

reich ist hierbei seiner Verpflichtung nachgekommen, gesamteuropäisch wurden erst ca. 65 % des Planes realisiert. Aufbauend auf diesem Plan obliegt es nunmehr dem jeweiligen Staat, eine weiterreichende Zusammenarbeit im Bereich der Flugsicherung zu ergreifen. Österreich hat diese Möglichkeit zusammen mit sechs angrenzenden Staaten ergriffen und wird seine Flugsicherungsdienste im oberen Luftraum im Rahmen des Projektes CEATS (Central European Air Traffic Services) ab ca. 2006 von Wien aus durch die EUROCONTROL betreiben lassen. Eine ähnliche Lösung gibt es bereits seit langem für die Beneluxstaaten und den Nordwesten Deutschlands im Rahmen der Flugsicherungszentrale Maastricht. Ferner prüfen sowohl die skandinavischen Staaten als auch Frankreich und die Schweiz Möglichkeiten einer Zusammenfassung der jeweiligen nationalen Flugsicherungen, so dass mittelfristig die bestehenden 55 nationalen Flugsicherungszentralen sinnvoll reduziert werden und so der Weg zu einer einheitlichen europäischen Flugsicherung geebnet sein sollte.

Zu Frage 5:

Soweit die in Betracht kommenden Beitrittsländer betroffen sind, so sind diese ausnahmslos bereits jetzt Mitglieder der EUROCONTROL und der Europäischen Zivilluftfahrtskonferenz (ECAC), und haben somit Kenntnis der europäischen Harmonisierungs- und Vereinheitlichungspläne. Es wird Aufgabe der EU sein, geplante Maßnahmen im Bereich der Flugsicherung bereits vorab auf eine breite Basis zu stellen und für die rechtzeitige Einbeziehung der Beitrittsländer Sorge zu tragen. Die tschechische und slowakische Republik, Ungarn, Kroatien und Slowenien (als EU Beitrittswerber) nehmen am Projekt CEATS teil und leisten somit bereits jetzt einen wesentlichen Beitrag zur Vereinheitlichung der europäischen Flugsicherung.