

86 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (56 der Beilagen): Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und –Diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale des Oberen Luftraums für die Zentraleuropäischen Flugsicherungsdienste (CEATS) (Brüssel, 27. Juni 1997) samt Anlagen;

Besondere Vereinbarung zur Durchführung von Artikel 6 der Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und –diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale des oberen Luftraums für die Zentraleuropäischen Flugsicherungsdienste (CEATS)

Hintergrund

Im Zuge der Öffnung Osteuropas wurde bereits ab Mitte 1992 auf Fachebene die Möglichkeit einer gemeinsamen Einrichtung der Flugsicherung für Zentraleuropa erstmals als eine Alternative für die diesbezüglichen Aktivitäten auf nationaler Ebene erörtert.

In der Folge wurde zwischen Österreich und den Staaten Bosnien und Herzegowina, Ungarn, Italien, Slowakei, Slowenien, Kroatien und der Tschechischen Republik das Projekt der zentraleuropäischen Flugsicherungsdienste (Central European Air Traffic Services – CEATS) entwickelt, um einerseits vergangenen Engpässen in der Luftraumkapazität zu begegnen und andererseits aktiv den rapid steigenden Verkehrszahlen im Flugverkehr (Verdoppelung der Flüge in Europa ca. alle 12 Jahre) entgegenzuwirken. Der Beschluss der „CEATS-Verkehrsminister“ 1994 wurde von der Absicht getragen, durch die Reduktion der nationalen Flugsicherungen (ca. 55 Zentralen), die Umsetzung europaweiter Initiativen innerhalb der EUROCONTROL (Europäische Organisation für die Sicherheit der Luftfahrt), der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) bzw. der EU (Single European Sky) zur Verbesserung und letztendlichen Beseitigung der Verspätungssituation zu begünstigen und unter Beibehaltung bzw. Erhöhung der bestehenden Sicherheitsstandards zu beschleunigen. .

Die Initiative wurde durch eine von einer unabhängigen Organisation erstellte Kosten-/Nutzenbewertung für das Projekt gestützt, welche jährliche Einsparungen für die Staaten in Höhe von ca. 20 Mio. EUR (aufgrund verringerter Betriebs- und Personalressourcen) und bis zu 100 Mio. EUR Einsparungen für die Luftraumnutzer (infolge effizienterer Flugprofile) auswies und eine Amortisierung der CEATS-Investitionen innerhalb von drei bis fünf Jahren nach Betriebsaufnahme der Zentrale errechnete. Diese Annahme wurde der positiven Entscheidung über die Umsetzung des CEATS-Projektes zugrunde gelegt.

Das Ergebnis der Vorarbeiten wurde in Form der „CEATS-Vereinbarung“ und der dazugehörigen Durchführungsvereinbarung („Artikel 6-Vereinbarung“) den an CEATS teilnehmenden Staaten im Rahmen einer diplomatischen Konferenz am 27. Juni 1997 in Brüssel am Sitz der EUROCONTROL zur Unterzeichnung vorgelegt. Österreich hat die genannten CEATS-Vereinbarungen am 17. Juli 1997 nach Beschlussfassung der Bundesregierung unterzeichnet (Pkt. 19 des Beschl. Prot. Nr. 20 vom 1.7.1997).

In der gegenständlichen CEATS-Vereinbarung ist vorgesehen, dass EUROCONTROL als operativer Betreiber von CEATS fungieren soll. Die Interessen der CEATS-Staaten werden durch die Einsetzung einer entsprechenden Organisationsstruktur gewahrt. Diese Struktur hat ihr Beispiel in den von EUROCONTROL im Auftrag der Beneluxstaaten und Deutschland geleisteten Flugsicherungsdiensten für den oberen Luftraum dieser Staaten (Deutschland nur im nördlichen Teil) in der Flugverkehrskontrollzentrale Maastricht.

EUROCONTROL ist die einzige Organisation in Europa, die über die notwendigen technischen und personellen Möglichkeiten verfügt, eine möglichst rasche Umsetzung der zur Verbesserung der Flugsicherung in den europäischen Staaten beschlossenen Maßnahmen effektiv zu koordinieren und voranzutreiben.

Es erscheint daher am zweckmäßigsten, dass die CEATS-Staaten sich der Organisation EUROCONTROL zur Durchführung von gemeinsamen Flugsicherungsmaßnahmen bedienen. Die CEATS-Staaten haben im Laufe der Verhandlungen in den vergangenen Jahren dies wiederholt klar zum Ausdruck gebracht und zuletzt auch in diesem Sinne eine Resolution der „CEATS-Verkehrsminister“ in einer Sitzung am 21. Juni 2001 verabschiedet.

Im Anschluss an die 1997 erfolgte Vereinbarungsunterfertigung wurden durch die Teilnehmerstaaten Standortangebote für die CEATS-Flugsicherungszentrale eingebracht. Nach deren Prüfung und Bewertung (u.a. durch einen externen Konsulenten) erfolgte am 6. Juni 1999 die Genehmigung zur konkreten Umsetzung des Projektes CEATS sowohl durch die CEATS-Teilnehmerstaaten als auch die verbleibenden 21 EUROCONTROL-Mitgliedstaaten.

Anhand der Empfehlung durch die externe Konsultenfirma und in Anlehnung an die bereits intern durchgeführten Vorarbeiten wurde eine Realisierung von CEATS in vier operativen Einheiten auf Standorten in vier der acht CEATS-Staaten vorgesehen:

- Sitz der CEATS-Flugsicherungszentrale („CEATS Upper Airspace Control Centre“) in Österreich;
- Sitz einer CEATS-Ausbildungseinheit in Rimini (Forli) – diese wird Ausbildung auch außerhalb von CEATS für europäische Flugsicherungen ausüben;
- Sitz eines CEATS-Implementierungsbüros in Prag – dieses wird in eine strategische Planungsstelle nach Betriebsaufnahme von CEATS verwandelt;
- Sitz einer CEATS-Simulationseinheit in Budapest – diese wird nach Betriebsaufnahme der CEATS-Zentrale vorwiegend Simulationen für Flugsicherungszwecke für andere europäische Staaten durchführen.

3

Die Bundesregierung wurde im Ministerrat am 14. September 1999 über diese Projektrealisierung durch den Verkehrsminister (im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen) informiert und hat die Realisierung des Projektes in der dargestellten Form zur Kenntnis genommen.

EUROCONTROL hat zwischenzeitlich im Rahmen der Projektimplementierung die Planungsstelle in Prag und die Simulationseinheit in Budapest bereits in Betrieb genommen. Die CEATS-Ausbildungseinheit in Italien wird voraussichtlich im Jahr 2004 in Betrieb gehen. Es muss in diesem Zusammenhang nochmals darauf verwiesen werden, dass alle drei Unterstützungseinheiten für CEATS nach der Betriebsaufnahme der CEATS-Zentrale vorwiegend außerhalb des CEATS-Projektes aktiv sein werden und die dabei entstehenden Kosten von den jeweiligen Auftraggebern zu tragen sein werden, sodass mittelbar mit einer Reduktion der Kosten für diese Einheiten im CEATS-Haushalt gerechnet werden kann.

Die CEATS-Vereinbarung wurde bereits durch drei Staaten (Tschechien, Slowakei und Ungarn) ratifiziert. Ihr Artikel 14 Abs. 4 normiert, dass diese nach Ratifikation durch fünf CEATS-Mitgliedstaaten, die gleichzeitig EUROCONTROL-Mitglieder sein müssen, in Kraft tritt.

Vorteile von CEATS

Im Rahmen der 1994 auf Expertenebene erstellten Machbarkeitsstudie zu CEATS wurden folgende wesentliche Vorteile einer grenzüberschreitenden Flugsicherungsorganisation ausgewiesen:

- Optimierung der Zusammenarbeit durch einheitliche Betriebsverfahren, technische Standards und gleichen Ausbildungsstand des Betriebspersonals;
- Einsparung durch grenzüberschreitende Nutzung der bestehenden Infrastrukturen;
- Einsparungen im Bereich Flugsicherungstechnik durch gemeinsame Forschung, Entwicklung, Ausschreibung, Beschaffung und Verwendung der erforderlichen künftigen Infrastruktur;
- Synergien in der Nutzung der bestehenden und künftigen Infrastrukturen durch die im unteren Luftraum verbleibenden nationalen Flugsicherungseinheiten;
- Reduzierung der erforderlichen Personalressourcen im CEATS-Luftraum durch effektivere, grenzüberschreitende Luftraum- und Systemgestaltung;
- Reduzierung der nationalen Personalerfordernisse durch Wegfall des oberen Luftraums und Möglichkeiten zur Reorganisation bestehender nationaler (Flugsicherungs-)einheiten;
- Einsparungen auf Seiten der Luftfahrtunternehmen durch optimierte Flugprofile (Höhen- und Flugstreckenzuweisung);
- Projekt wirkt als materielle Umsetzung der gegenwärtigen EU-Initiative „Single European Sky“ (Regulativ auf Gemeinschaftsebene im oberen Luftraum, Subsidiarität zu nationalem Bereich, Lizenzvergabe an europäische ATM-Anbieter etc.);
- Projekt wirkt aktiv allfälligen von außen gesteuerten Flugsicherungszusammenlegungen entgegen und sichert die österreichische Einflussnahme im Rahmen der CEATS-Entscheidungsgremien;
- verbesserte Umsetzbarkeit bevorstehender Großprojekte im ATM-Bereich;

4

- CEATS könnte als Ausfallersatz für die Austro Control GmbH (ACG – österreichischer Flugsicherungsanbieter) fungieren;
- CEATS könnte als positiver Impuls in der österreichischen Flugsicherung wirken (z. B. Steigerung der Performance, Senkung der Kosten).

Vorteile für Österreich (außerhalb des ATM-Bereiches)

- Nationale/internationale Wirkung als Standort der CEATS-Zentrale für Mittel-/ Osteuropa wie bereits bestehende Einrichtungen der UNO, OPEC;
- CEATS-Flugsicherungszentrale wird erste größere Einheit einer europäischen Organisation in Österreich;
- Österreich könnte den Kern für weitere Betriebsansiedlungen in diesem Hochtechnologiebereich bilden;
- Einflussnahme Österreichs in CEATS-Entscheidungsprozessen ist größer als in einer unter EU-Leitung organisierten paneuropäischen Flugsicherungseinrichtung;
- geschätztes Investitionsvolumen von CEATS beträgt ca. 120 Mio. EUR – Aufträge an österreichische Unternehmen und eventuelle Ansiedlung ausländischer Unternehmen;
- Vielzahl von Reise- und Konferenztätigkeit mit entsprechenden Sekundärwirkungen;
- Ansiedlung von ca. 400 CEATS-Bediensteten in Österreich – wirtschaftliche Auswirkungen.

Es muss jedoch auch angemerkt werden, dass infolge des politischen Kompromisses einer Realisierung mit drei weitere CEATS-Unterstützungseinheiten in Ungarn, Italien und Tschechien zeitlich befristete Kostenerhöhungen im Projekt CEATS erwartet werden müssen und auch die zeitlich verzögerte Implementierung (2007/2010 statt 2005) den Kosten/Nutzenfaktor verringert. Vor dem Hintergrund einer prognostizierten Verdoppelung der Verkehrszahlen bis 2012 (gegenüber den Werten von 1997) muss jedoch davon ausgegangen werden, dass durch reine nationale Maßnahmen in der zentraleuropäischen Region (auch bei weiteren nationalen Infrastruktur- und Personalmaßnahmen) dieses Wachstum nicht abgedeckt werden könnte.

Gegenwärtige Situation

Österreich hat für die CEATS-Flugsicherungszentrale bereits seit dem Jahr 2000 eine Liegenschaft in Wien Donau - City (Donauplatte) der EUROCONTROL bereitgestellt und sich dabei verpflichtet, das Grundstück kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Diese Vorgehensweise wurde erforderlich, da alle anderen CEATS-Staaten in Zuge der Standortauswahl eine kostenfreie Bereitstellung einer Liegenschaft für die CEATS-Zentrale gegenüber der EUROCONTROL bekräftigt hatten und somit die Chancen Österreichs als künftiger Standort der CEATS-Zentrale nur durch eine gleichgelagerte Vorgehensweise abzusichern waren. Die hierzu erforderlichen Bundesmittel für den Ankauf in Höhe von ca. 12,35 Mio. EUR stehen zur Verfügung.

Im Juni 2001 wurde im Rahmen einer Ministerkonferenz der CEATS-Staaten, bei der Österreich durch den Verkehrsminister vertreten war, die Realisierung und Umsetzung des Projektes bis spätestens 2007 bekräftigt. Neben einer von den „CEATS-Ministern“ beschlossenen intensiveren Einbindung der nationalen Flugsicherungsbetreibern (so auch der österreichischen Austro Control GmbH) zur Senkung der Projektgesamtkosten und allfälliger Zeitersparnisse, wurde Österreich von der EUROCONTROL wie auch den anderen CEATS-Staaten ersucht, (eine) andere Liegenschaft(en) für die Errichtung der CEATS-Flugsicherungszentrale im Raum Wien zu suchen, da aufgrund geänderter Raumbedürfnisse sowie zu erwartender technischer und sicherheitsrelevanter Mängel die Realisierung der CEATS-Zentrale auf der ursprünglich angebotenen Liegenschaft in Wien Donau-City als nicht mehr machbar angesehen wurde. Diese Tendenzen wurden durch die Ereignisse des 11. September 2001, welche zu einer grundlegenden Neubewertung des Sicherheitsgedankens führten, noch verstärkt. Österreich ist diesem Wunsch nachgekommen und hat vier weitere Standorte (drei in Wien und einen am Flughafen Wien-Schwechat) angeboten, von denen nunmehr der Standort am Flughafen nach eingehenden Untersuchungen der EUROCONTROL-Fachexperten ausgewählt und diese Standortänderung von den CEATS-Verkehrsministern genehmigt wurde.

Österreich, das parallel dazu im Rahmen der EU die Grundlagen für einen einheitlichen europäischen Luftraum (Single Sky Initiative) aktiv mitentwickelt, nimmt mit dem Projekt CEATS bereits eine materielle Umsetzung des EU Single Sky-Konzeptes (wenngleich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur zwei CEATS-Staaten Mitglied der Gemeinschaft sind) vorweg, wobei über die Entscheidungsgremien der EUROCONTROL im Rahmen von CEATS die Einflussnahme Österreichs gesichert bleibt.

Durch die Ratifikation der CEATS-Vereinbarung sowie der Durchführungsvereinbarung soll die Wichtigkeit des CEATS-Projektes gegenüber den anderen CEATS-Staaten und der EUROCONTROL dokumentiert und gleichzeitig auch die rasche Inkraftsetzung (mindestens fünf Staaten) durch eine Ratifikation Österreichs beschleunigt und unterstützt werden. Der Zeitpunkt an dem nunmehr ein einstimmiger Beschluss über den Standort der CEATS-Zentrale vorliegt, erscheint am Besten geeignet, um dieses Verfahren nunmehr einzuleiten.

Da es sich bei den vorliegenden Vereinbarungen um gesetzändernde bzw. Gesetzesergänzende Staatsverträge handelt, ist die Genehmigung des Nationalrates gemäß Artikel 50 Abs. 1 B-VG notwendig. Die Vereinbarungen sind der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Artikel 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Sie haben weder politischen noch verfassungsändernden Charakter und bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates gemäß Artikel 50 Abs. 1 zweiter Satz B-VG, weil sie keine Angelegenheiten enthalten, die in den selbstständigen Wirkungsbereich der Länder fallen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Ratifikation der beiden Vereinbarungen hat insofern Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, da die Kosten für die Bereitstellung der Liegenschaft für die CEATS-Zentrale vorzuhalten sind. Wie bereits oben ausgeführt, wurden für die vorherige Liegenschaft in Wien Donau-City finanzielle Vorkehrungen getroffen. Es kann davon ausgegangen werden, dass unter Annahme der marktüblichen Grundstückspreise im Bereich des Flughafens Wien (Fischamend) die bestehenden Budgetmittel für die neue Liegenschaft nicht ausgeschöpft werden müssen. Darüber hinausgehende Kosten sind für den Bund nicht zu erwarten. Soweit die Kosten für die Errichtung und den Betrieb der Flugsicherungszentrale betroffen sind, erfolgen diese gemäß internationalen Vereinbarungen von allen CEATS-Teilnehmerstaaten in Form von Flugsicherungsgebühren, welche nach einem intern vereinbarten Kostenaufteilungsschlüssel von allen CEATS-Mitgliedstaaten auf die Luftraumnutzer übergewälzt werden.

- 7 -

Der Verkehrsausschuss hat die erwähnte Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 14. Mai 2003 in Verhandlung genommen.

Nach einer Debatte, an der sich die Abgeordneten Gerhard **Steier**, Dr. Gabriela **Moser** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Hubert **Gorbach** beteiligten, wurde mit einstimmig beschlossen, dem Nationalrat die Genehmigung des Abschlusses des gegenständlichen Staatsvertrages zu empfehlen.

Weiters beschloss der Ausschuss einstimmig, dem Nationalrat vorzuschlagen, anlässlich der Genehmigung des vorliegenden Staatsvertrages gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG zu beschließen, dass die Kundmachung der Vereinbarungen in allen authentischen Sprachfassungen durch Auflage im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgt.

- 8 -

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle beschließen:

1. dem Abschluss des Staatsvertrages: Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und –Diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale des Oberen Luftraums für die Zentraleuropäischen Flugsicherungsdienste (CEATS) (Brüssel, 27. Juni 1997) samt Anlagen;
Besondere Vereinbarung zur Durchführung von Artikel 6 der Vereinbarung über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und –diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale des oberen Luftraums für die Zentraleuropäischen Flugsicherungsdienste (CEATS) (56 der Beilagen) wird die Genehmigung erteilt;
2. gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG hat die Kundmachung des vorliegenden Staatsvertrages in allen authentischen Sprachfassungen durch Auflage im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu erfolgen.

Wien, 2003 05 14

Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**
Berichtersteller

Kurt **Eder**
Obmann