
478/AB XXII GP

Eingelangt am 23.07.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 478/J-NR/2003 betreffend CEATS, die die Abgeordneten Steier und GenossInnen am 4. Juni 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1,10 und 17:

Wichtige und häufig angeführte Argumente für CEATS sind Synergieeffekte und damit auch eine Kostensenkung für die Luftraumnutzer. Mit Ersparnissen in welcher Höhe rechnet man in den einzelnen Bereichen: Personalaufwand; grenzüberschreitende Nutzung bestehender Infrastrukturen; Flugsicherungstechnik durch gemeinsame Forschung, Entwicklung, Ausschreibung, Beschaffung und Verwendung der erforderlichen künftigen Infrastruktur; Einsparungen durch optimierte Luftprofile (bitte einzeln anführen)?

Liegt für Österreich im speziellen für das Projekt CEATS eine Kosten-Nutzen-Analyse vor und wenn ja, mit welchen Resultaten?

Welche konkreten positiven Effekte für die heimische Luftfahrt in Form von Verbilligungen für die Airlines erwarten Sie sich durch CEATS?

Antwort:

Gemäß einer im Auftrag der CEATS Mitgliedstaaten von der EUROCONTROL erstellten Kosten-/Nutzenanalyse aus 2000 beläuft sich das jährliche Einsparungspotential für die Luftraumnutzer in einer Größenordnung von ca. 75 Mio Euro (im Jahr 2007) mit einer erwarteten Steigerung bis hin zu 145 Mio. Euro (im Jahr 2015). Die beiden Hauptelemente der erwarteten Einsparung bilden, dass der CEATS Raum den Luftraumnutzern einerseits ein optimiertes Flugprofil (Streckenlänge und optimale Höhe) anbieten kann (ca. 60% der Einsparung) und andererseits bestehenden oder vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrswachstums bis 2015 erwarteten Verspätungen im Flugverkehr abhilft (ca. 40% der Einsparung). Die Einsparungen für die Staaten belaufen sich gemäß dieser Studie auf jährlich ca. 31 Mio Euro, wobei ein Anteil von ca. 11 Mio Euro allein auf Österreich entfällt. Diese Einsparungen der Staaten beziehen sich lediglich auf das reduzierte Erfordernis an Flugsicherungspersonal, zumal zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht berechnet werden kann, inwieweit die (teilweise) Wiederverwendung eines bestehenden Flugsicherungssystems einer oder mehrerer CEATS Staates(n) den Kosten-/Nutzenfaktor positiv beeinflussen könnte.

Frage 2:

Die Grundsatzvereinbarung für CEATS wurde 1997 abgeschlossen; der Teilbetrieb von CEATS soll ab 2007, also erst 10 Jahre später erfolgen. Werden für das Projekt CEATS Adaptierungen an die mittlerweile veränderten Rahmenbedingungen im europäischen Flugverkehr erforderlich sein und wenn ja welche?

Antwort:

Zur Richtigstellung darf angemerkt werden, dass mit Oktober 2007 die sogenannte "initial operation" von CEATS möglich gemacht wird. Dies bedeutet, dass Staaten, welche die Absicht und Notwendigkeit für sich erkennen, bereits ab diesem Zeitpunkt ihre Flugsicherungssektoren von der CEATS Zentrale aus betreiben. Der Terminus "full operation" ab 2010 normiert lediglich, dass mit 2010 alle CEATS Staaten ihre Flugsicherungssektoren von der CEATS Zentrale aus betreiben werden. Zur Frage einer allfälligen Adaptierung des Projektes darf berichtet werden, dass im Zuge einer CEATS Ministerkonferenz im Juni 2001 eine Adaptierung insofern vorgenommen wurde, als der EUROCONTROL aufgetragen wurde, eine intensivere Einbindung der vorort tätigen "CEATS Flugsicherungsbetreiber" vorzusehen. Dies geschah zu dem Zweck, dass eine harmonisierte Planung und Gestaltung der nationalen Flugsicherungen im CEATS Raum, wie auch deren Berücksichtigung bei der Planung von CEATS durch die EUROCONTROL eine gegenseitige positive Wechselwirkung erzeugen soll.

Frage 3:

Eine dieser veränderten Rahmenbedingungen ist das „Single European Sky“ (SES - ein europäischer Luftraum)- Konzept der EU, das künftig in Europa nur mehr sieben bis zehn „funktionale Luftraumblocke“ (statt bisher mehr als 60 meist mit den Staatsgrenzen idente Blöcke) vorsieht. Soll CEATS einer dieser sieben bis zehn Blöcke werden? Wenn ja, welche Aktivitäten gibt es seitens Ihres Ressorts, um diese Entscheidung zu forcieren und CEATS an SES anzupassen?

Antwort:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sowohl Single European Sky (SES) als auch CEATS eine ähnliche Zielrichtung verfolgen. Die Unterschiedlichkeit besteht darin, dass SES (voraussichtlich ab 2005) die rahmenrechtlichen Bedingungen für eine künftige grenzüberschreitende Kooperation im Bereich der Flugsicherung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft bilden soll, wo hingegen CEATS (in gleicher Weise wie die bereits bestehende EUROCONTROL Flugsicherungszentrale in Maastricht) eine faktische Umsetzung von SES darstellt und somit SES bereits vorwegnimmt. Wesentliches Element bildet dabei auch, dass CEATS auch zwei Partner einbindet, welche beim Inkrafttreten von SES noch nicht Mitglieder der Gemeinschaft sein werden. Inwieweit CEATS als künftiger "funktioneller Luftraumblock" bezeichnet werden kann, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, zumal dieser Begriff in den SES Verordnungen ohne Erläuterung eingefügt wurde.

In jedem Fall besteht die Absicht durch CEATS einen Zusammenschluss kleinerer nationaler Flugsicherungseinheiten in Mitteleuropa zu erwirken und dabei allfälligen von Außen gesteuerten Übernahme- und Zusammenlegungsabsichten durch große Flugsicherungsorganisationen in Europa aktiv entgegenzuwirken, zumal im Wege von CEATS sichergestellt bleibt, dass die Einflussnahme und Entscheidungsbefugnis über CEATS bei den nationalen Vertragsparteien verbleibt. Soweit die Anpassung von CEATS an SES angesprochen ist, möchte ich betonen, dass Österreich bei der Erstellung der SES Verordnungen dafür Sorge getragen hat, dass bei der Festlegung von Luftraumblocken bestehende Abkommen (wie CEATS) zu respektieren sind. Es

besteht auch für die Mitgliedstaaten das gleiche Recht, Vorschlägen zur Zusammenlegung von Luftraumblöcken mittels Vetorecht entgegenzutreten.

Fragen 4 und 5:

Hervorgehoben werden die wirtschaftlich positiven Effekte der Ansiedlung von 400 CEATS-Bediensteten in Österreich. Wie hoch schätzen Sie den Anteil an österreichischen Arbeitnehmerinnen unter diesen 400 CEATS-Mitarbeitern?

Als Vorteil von CEATS wird die Reduzierung nationaler Personalerfordernisse durch Wegfall des oberen Luftraums und die Möglichkeit zur Reorganisation bestehender nationaler Flugsicherungseinheiten angeführt. Sind in Österreich unter diesem Titel Personalreduktionen und Reorganisationen bei der AUSTRO CONTROL (ACG) geplant und wenn ja, in welchem Ausmaß?

Antwort:

Im Bereich des Flugsicherungspersonals verfolgt CEATS die Absicht, vorwiegend die bereits vorort tätigen Flugverkehrsleiter zusammen mit dem betroffenen Luftraum an CEATS/EUROCONTROL zu übertragen. Aus dieser Tatsache ergibt sich indirekt eine Quotenregelung, so dass erwartet werden kann, dass ca. 60% des in Österreich für die Luftraumüberwachung tätigen Personals zu CEATS wechseln wird. Angeschlossen daran ergibt sich ein analog zur österreichischen Flugsicherung prozentualer Übertritt des sogenannten "overheads" bestehend aus Verwaltungspersonal, Technikern und Systemexperten, wobei die Zahl der Systemexperten zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht genau vorhergesagt werden kann, als dies von der Entscheidung abhängig ist, ob das österreichische Flugsicherungssystem für CEATS eingebracht und wiederverwertet werden kann.

Fragen 6 und 7:

Welche arbeitsmarktpolitischen und finanziellen Auswirkungen wird das CEATS - Projekt auf die ACG und deren rund 1000 Mitarbeiter haben?

Wie lassen sich die Bestrebungen der CEATS - Staaten nach Effizienzsteigerung und Kosteneinsparung damit in Einklang bringen, dass es bei der AUSTRO CONTROL zu keinen Kündigungen kommen soll?

Antwort:

Durch die Errichtung und den Betrieb von CEATS wird lediglich ein Teilbereich der Flugsicherung (oberer Luftraum der für den Streckenflug zuständigen Bezirkskontrollstelle), welcher in sich selbst nur einen Teilbereich der Mission und des Aufgabenbereichs der ACG darstellt, herausgelöst und der EUROCONTROL übertragen. Vor dem Hintergrund, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit das hierzu tätige Personal in den Stand von CEATS/EUROCONTROL wechseln wird und aufgrund der Tatsache, dass ACG jene Dienste vorhalten muss, welche für die Bereitstellung von technischen Einrichtungen, die von EUROCONTROL im Rahmen von CEATS mitbenutzt werden, ist mit nur geringfügigen Auswirkungen auf die bestehende Personalsituation der ACG zu rechnen.

Frage 8:

CEATS wird in den Erläuterungen als „Ausfallersatz für die ACG“ angeführt. Warum geht man Ihrer Ansicht nach davon aus, dass dies erforderlich sein könnte oder sollte?

Antwort:

Ohne auf Extremszenarien wie Terrorrohungen oder Streikfälle eingehen zu wollen, ist aktenkundig, dass Flugsicherungssysteme trotz bestmöglicher Vorsorge und Redundanzvorkehrungen von Ausfällen in unregelmäßigen Abständen betroffen sein können welche auf die Sicherheit der Luftfahrt wirken und denen in der Regel mit unmittelbaren und erheblichen Kapazitätseinschränkungen begegnet werden muss. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen keinerlei Vorkehrungen, welche einen nahtlosen und reibungslosen Fortbestand des Flugsicherungsbetriebs bei einem Systemausfall gewährleisten können, zumal benachbarte Flugsicherungsorganisationen in Ermangelung der technischen Vorkehrungen bzw. in Unkenntnis der lokalen Verfahren dieser Rolle nicht nachkommen könnten. Mit CEATS besteht die Möglichkeit in einem horizontal deckungsgleichen Luftraum und mit einem identischen jedoch funktional und örtlich abgesetzten System zumindest eingeschränkt dahingehend aktiv zu werden.

Frage 9:

Welche konkreten Synergieeffekte wird CEATS bei der Nutzung bestehender und künftiger Infrastrukturen durch die im unteren Luftraum verbleibenden nationalen Flugsicherungseinheiten für Österreich bringen?

Antwort:

Zum Thema der Synergieeffekte bei der bestehenden Infrastruktur kann erwartet werden, dass durch die Bereitstellung dieser an die EUROCONTROL für CEATS zeitgleich eine Koordinierung zwischen den nationalen Flugsicherungen zu erfolgen hat, welche eine grenzüberschreitende Nutzung auch im unteren Luftraum möglich macht. Zum Thema einer künftig zu schaffenden Infrastruktur kann berichtet werden, dass im Wege von CEATS eine verbesserte Planung und Abstimmung zwischen der EUROCONTROL und den verbleibenden Flugsicherungsbetreibern erfolgen sollte, welche insbesondere eine koordinierte, zieloptimierte und kostengünstige Vorgehensweise bei der Umsetzung künftiger europaweiter Flugsicherungsprojekte machbar erscheinen lässt. EUROCONTROL als der europäischen Kompetenzzentrale bei der Erstellung von zukünftigen Flugsicherungssystemen und Verfahren kommt hierbei eine besondere und doppelte Rolle zu.

Frage 11:

In den erläuternden Bemerkungen der Gesetzesvorlage wird ausgeführt, dass sich durch die „zeitlich verzögerte Implementierung (2007/2010 statt 2005) der Kosten-Nutzen-Faktor" verringert hat. In welchem Ausmaß ist dies erfolgt und wie hoch sind die ebenfalls angeführten erwarteten zeitlich befristeten Kostenerhöhungen im Projekt CEATS?

Antwort:

Zur Verringerung des Kostennutzenfaktors haben folgende Elemente beigetragen:

- Schaffung von drei CEATS Hilfseinrichtungen in Ungarn, Tschechien und Italien (+100%);
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen seit Projektanfang erfordert ein geändertes Flugsicherungssektorenmanagement, so dass eine geänderte Raumplanung mit assoziierten Kosten für die CEATS Zentrale zu veranschlagen war (+12%);
- Analoger Anstieg im Bedarf des benötigten Flugsicherungspersonals (+6%);
- Erhöhte Kosten infolge neuer erforderlicher Funktionalitäten für das CEATS Flugsicherungssystem (+17%).

Es ist jedoch festzuhalten, dass mit Ausnahme der o.a. CEATS Hilfseinrichtungen analoge und voraussichtlich kostenintensivere Anpassungen jedenfalls auch bei den nationalen Flugsicherungen im CEATS Raum zu erfolgen hätten.

Für die Luftraumnutzer ergibt sich eine ca. 10% jährliche Reduktion des Kostennutzenfaktors gegenüber einer mit ursprünglich 2005 angesetzten Betriebsaufnahme.

Frage 12:

Gerücheweise soll der Vollbetrieb der CEATS-Flugsicherungszentrale tatsächlich erst ab 2015 möglich sein. Entspricht dies den Tatsachen? Falls nein, können Sie garantieren, dass der Vollbetrieb der CEATS-Flugsicherungszentrale ab 2010 gesichert sein wird?

Antwort:

Dieses Gerücht ist mir nicht bekannt. Seitens der CEATS Verkehrsminister wurde im Rahmen der bereits o.a. Ministerkonferenz 2001 der EUROCONTROL aufgetragen, die Implementierungsarbeiten zu CEATS in der Weise zu betreiben, dass die "initial Operation" zu CEATS 2007 und die "full operation" 2010 erfolgen kann. Die Verantwortlichkeit zur Einhaltung der vorgegebenen Zeitpläne liegt somit bei der EUROCONTROL.

Frage 13:

Laut Erläuterungen stehen ca. 12,35 Mio. Euro für den Erwerb des Grundstückes zur Verfügung. Wie hoch waren die tatsächlichen Kosten?

Antwort:

Die ausgewiesenen 12,35 Mio. Euro wurden seitens des Bundes für den Ankauf einer Liegenschaft im Bereich der Wiener Donau-City (Donauplatte) für CEATS bereitgestellt und hätten zusammen mit einem ergänzenden 35% Anteil der Gemeinde Wien die Summe des Kaufpreises für diese Liegenschaft gebildet. Wie aus dem Ministerratsvortrag vom 25. März 2003 hervorgeht, wurden infolge technischer und sicherheitsrelevanter Bedenken nunmehr eine Liegenschaft im Bereich des Flughafens Wien-Schwechat für die CEATS Flugsicherungszentrale ausgewählt. Da die Verhandlungen über die Liegenschaftsübertragung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgeschlossen sind, kann ich hinsichtlich des Preises der Liegenschaft keine verbindliche Aussage machen, zumal die finanzielle Angemessenheit des Grundstückspreises vorab vom BMF zu prüfen sein wird.

Fragen 14 und 15:

Laut Medienberichten gibt es Differenzen bei der geschätzten Investitionssumme für die CEATS-Zentrale: EUROCONTROL-Direktor Stadier spricht von rund 1 Mrd. Euro, die ACG schätzt mit einem Viertel der Investitionssumme das Auskommen zu finden. In welcher Höhe werden sich die Investitionskosten tatsächlich bewegen?

Wie hoch werden die Kosten für die Errichtung und den Betrieb für die CEATS-Flugsicherungszentrale veranschlagt, deren Kostentragung nach einem Kostenteilungsschlüssel von allen CEATS-Mitgliedsstaaten auf die Luftraumnutzer übergewälzt werden sollen?

Antwort:

Die Investitionskosten zu CEATS betragen gemäß der vorliegenden Kosten-/Nutzenanalyse sowie der von der EUROCONTROL hierzu angestellten Studie ca. 51,3 Mio. Euro für das Gebäude der CEATS Zentrale und ca. 79,7 Mio. Euro für das Flugsicherungssystem, wobei im

Fälle des Flugsicherungssystems Einsparungen insoweit möglich sind, als bestehende Systeme oder Komponenten davon, welche gegenwärtig bei den CEATS Flugsicherungsorganisationen bereits bestehen, für den Betrieb von CEATS wiederverwendet werden könnten.

Die Betriebskosten schlüsseln sich in ca. 53,6 Mio. Euro Personalkosten (für alle CEATS Bediensteten) und ca. 13 Mio. Euro an Instandhaltungskosten für Gebäude und System auf.

Es darf bei dieser Gelegenheit festgehalten werden, dass die Kosten für das CEATS Gebäude und System wie auch die Betriebskosten im Wege von Flugsicherungsstreckengebühren getragen werden.

Frage 16:

Wie wollen sie den gleichen Sicherheitsstatus im Flugverkehr bei "reduziertem Personalaufwand gegenüber den gegenwärtigen nationalen Erfordernissen" garantieren?

Antwort:

Die Reduktion des Personalaufwands ergibt sich aus der Tatsache, dass mit CEATS eine grenzüberschreitende Organisation des betroffenen Luftraumes möglich gemacht wird. Gegenwärtig werden die Luftraumorganisation wie auch die Streckenführungen der Luftfahrzeuge von nationalen Grenzen eingengt. Mit CEATS wird es möglich, grenzüberschreitende Festlegungen zu treffen, welche sowohl die Optimierung der Streckenführungen als auch die Größe der Flugsicherungssektoren betrifft. Vor diesem Hintergrund ist der Betrieb der CEATS Zentrale mit einem um ca. 25 bis 30% geringeren Sektoraufwand möglich, welcher direkt auf die erforderlichen Personalerfordernisse im diesem Bereich wirkt ohne dabei die Sicherheit der Luftfahrt zu beeinträchtigen.