

XXII. GP.-NR**478 /J****2003 -06- 04****Anfrage**

der Abgeordneten Steier
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend CEATS

Das Luftfahrtabkommen CEATS (Central European Air Traffic Services) zwischen Österreich, Italien, Slowakei, Slowenien, Ungarn, Kroatien, Bosnien-Herzegowina und der Tschechischen Republik sieht u.a. die Einrichtung der CEATS-Flugsicherungs-Zentrale für Mittel - und Osteuropa in Österreich (Fischamend) vor. 2010 soll der Vollbetrieb aufgenommen werden; der CEATS-Flugsicherungs-Zentrale wird die Überwachung des oberen Luftraumes für die acht beteiligten Staaten obliegen.

Als positive Effekte sind die Aufwertung des Standortes Österreich um eine wichtige europäische Organisation und die Tatsache, dass Wien damit zu einer wichtigen Drehscheibe des internationalen Flugverkehrs werden wird, anzuführen. Einer näheren Überprüfung bedürfen allerdings die Erwartungen, die in die Ansiedelung der CEATS-Flugsicherungs-Zentrale in Österreich gesetzt werden. Das geschätzte Investitionsvolumen wird mit 120 Millionen Euro angegeben; 400 Arbeitsplätze sollen entstehen und darüber hinaus werden Aufträge an österreichische Unternehmen sowie weitere Ansiedlung von ausländischen Unternehmen erwartet.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. 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)?
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?
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 Luftraumblöcke" (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?

4. Hervorgehoben werden die wirtschaftlich positiven Effekte der Ansiedelung von 400 CEATS-Bediensteten in Österreich. Wie hoch schätzen Sie den Anteil an österreichischen ArbeitnehmerInnen unter diesen 400 CEATS-Mitarbeitern?
5. 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?
6. Welche arbeitsmarktpolitischen und finanziellen Auswirkungen wird das CEATS - Projekt auf die ACG und deren rund 1000 Mitarbeiter haben?
7. 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?
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?
9. Welche konkreten Synergieeffekte wird CEATS bei der Nutzung bestehender und künftiger Infrastrukturen durch die im unteren Luftraum verbleibenden nationalen Flugsicherungseinheiten für Österreich bringen?
10. Liegt für Österreich im speziellen für das Projekt CEATS eine Kosten – Nutzen-Analyse vor und wenn ja, mit welchen Resultaten?
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?
12. Gerüchtweise 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?
13. Laut Erläuterungen stehen ca. 12,35 Mio Euro für den Erwerb des Grundstückes zur Verfügung. Wie hoch waren die tatsächlichen Kosten?
14. Laut Medienberichten gibt es Differenzen bei der geschätzten Investitionssumme für die CEATS-Zentrale: EUROCONTROL-Direktor Stadler 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?

15. 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?
16. Wie wollen sie den gleichen Sicherheitsstatus im Flugverkehr bei "reduziertem Personalaufwand gegenüber den gegenwärtigen nationalen Erfordernissen" garantieren?
17. Welche konkreten positiven Effekte für die heimische Luftfahrt in Form von Verbilligungen für die Airlines erwarten Sie sich durch CEATS?