

11373/AB XXIV. GP

Eingelangt am 10.07.2012

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-9.500/0015-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am . Juli 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ing. Schultes, Kolleginnen und Kollegen haben am 10. Mai 2012 unter der **Nr. 11521/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend effiziente Flugraumsicherung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1,2 und 13:

- Welche Position nehmen Sie als Eigentümervertreter der Austro Control betreffend der Umsetzung des Projekts "Functional Block Central Europe" (FAB CE) ein?
- Welche Rolle spielt das BMVIT als faktischer Eigentümer der Austro Control bei der Umsetzung des FAB CE?
- Wie begründen Sie die säumige Umsetzung Österreichs bezüglich des Projekts "Single European Sky"?

Mit dem FAB CE Staatsvertrag wurde die Einrichtung mehrerer Gremien beschlossen. Das bmvit ist darin neben anderen Interessensgruppen als Entscheidungsträger in der Leitung sowie zur Sicherstellung der Aufsicht vertreten.

Zu Frage 3:

- Laut Eurocontrol würde alleine die bessere Koordination innerhalb des FAB CE das österreichische Kapazitätsproblem als „one of 5 bottlenecks in Europe in 2014“ ohne Auswirkungen auf die Kosteneffizienz lösen. Außerdem leidet die Kosteneffizienz unter der nicht erfolgten Abstimmung der zukünftigen Investitionen innerhalb des FABs.
Welche Rolle sieht das Verkehrsministerium für den FAB CE bei der Erreichung der SES II Performance Ziele?

Laut Auskunft meines Ressorts werden im Rahmen des FAB CE-Projektes sämtliche Maßnahmen zur Minimierung des Kapazitätsproblems unterstützt.

Zu Frage 4:

- Wann wird mit den ersten positiven Effekten aufgrund des FAB CE gerechnet?

Im Bereich der Luftraumgestaltung/Flugstrecken werden die seitens des Europäischen Netzwerk Management Eurocontrol gewünschten Aktivitäten auf FAB CE Ebene akkordiert und umgesetzt:

- a) Die Verspätungen pro Flug haben sich von 1,9 Minuten im Jahr 2008 auf 0,23 Minuten im Jahr 2011 verbessert.
- b) Verbesserungen zur effizienteren Luftraumnutzung wurden für die Periode 2012 bis 2015 für den FAB CE Luftraum geplant und teilweise bereits umgesetzt. Dies wird zu messbar kürzeren Flugrouten und den damit verbundenen Vorteilen eines entsprechend geringeren Kerosinverbrauchs und weniger Schadstoffausstoß führen.

Zu Frage 5:

- Laut Eurocontrol und den restlichen FAB CE Staaten wird eine schnellere und effizientere Umsetzung des FAB CE-Projektes von Österreich blockiert. Welche Maßnahmen werden getroffen, um in Zukunft der ursprünglich angekündigten Vorreiterrolle im FAB CE nachzukommen?

Österreich übernimmt wiederholend führende Rollen in den entsprechenden Gremien um gemeinsam mit allen Partnern die Pläne und Absichten des FAB CE aktiv voranzutreiben.

Zu den Fragen 6, 7, 12, 16 und 17:

- Die Europäische Kommission fordert von den Mitgliedsstaaten, dass ein ausreichender Beitrag zu den europaweit vorgegebenen Zielen erbracht wird. Der österreichische Luftraum zählt aktuell zu den teuersten und verspätungsreichsten in Europa – und wird dies laut dem eingereichten Performance Plan auch in der ersten Periode des SES II Performance Scheme bleiben. Welchen Beitrag zu den europaweit vorgegebenen Zielen sieht Ihr Ressort deshalb als ausreichenden Beitrag an?
- Müsste dieser Beitrag aufgrund der schlechteren Performance als der Durchschnitt Europas nicht mehr betragen als die von der Europäischen Kommission vorgegebenen Ziele?
- Welche Maßnahmen werden gesetzt, um die im Eurocontrol Assessment angesprochenen Kritikpunkte zu korrigieren und die Einhaltung der Ziele zu gewährleisten?

- Wie hoch ist der Beitrag zu den von der Europäischen Kommission europaweit vorgegebenen Zielen nach der im Assessment geforderten Korrektur der Parameter?
- Werden die Parameter wie gefordert korrigiert?

Im Europäischen Vergleich der nationalen Gebühren steht Österreich aktuell (mit Umrechnungskursstand von November 2011) im Jahr 2012 an 10. Stelle, was einer Verbesserung gegenüber dem Jahr 2011 von zwei Positionen darstellt, wobei unsere nordwestlichen Nachbarländer wie Deutschland, die Schweiz und Italien, aber auch Länder wie Slowenien höhere Gebühren verrechnen. Wie in der Frage 25 festgestellt, gehörte Österreich im Jahr 2011 zu den pünktlichsten Ländern Europas. Dies setzt sich auch im Jahr 2012 so fort. Gemäß dem "PRB assessment report of the revised Performance targets for RP1" vom 27. April 2012, welcher sich mit den von Österreich verbesserten Performance-Zielen beschäftigt und diese analysiert, haben sich 2014 die Zielwerte von Österreich für Verspätungen mit den von der Europäischen Kommission genannten Werten in Übereinstimmung bringen lassen, ohne die Gebühren durch die dafür notwendigen Zusatzkosten zu belasten. Die Priorisierung des Themas Capacity (Verspätungen) war seitens der maßgeblichen europäischen Stellen (PRB) gefordert und die Vorgehensweise von Österreich wird im Bericht positiv erwähnt.

Zu den Fragen 8 und 10:

- Wodurch begründen sich die hohen Gebühren der österreichischen Flugsicherung bei gleichzeitigem hohem Verspätungswert?
- Warum wird die EU-Zielvorgabe von -3,5% an Kostensenkung von der ACG nicht erreicht?

Die Gebühren 2014 werden inflationsbereinigt im Vergleich zu 2011 gesenkt, wobei Österreich mit einer Senkung von 2,6% pro Jahr besser liegt, als der ungewichtete europäische Durchschnitt von -2,2% pro Jahr. Ein Vergleich mit ähnlich situierten Ländern zeigt z.B. Deutschland mit nur -1%.

Die Priorisierung der Capacity Ziele über denen der Cost-Efficiency stellen eine Priorisierung aus dem europäischen Kontext heraus dar, denen Österreich nachgekommen ist.

Es wird einem erhöhten Anspruchsgrad Rechnung getragen, dass trotz der Erreichung des Capacity Ziels, die zu verrechnenden Kosten nicht erhöht werden mussten, sondern intern durch Maßnahmen kompensiert werden können.

Zu Frage 9:

- Das Single Sky Committee hat Österreich auf Grund des Assessments von Eurocontrol zur Nachbesserung des Performance Plans aufgefordert. Wird dieser Forderung nachgekommen?

Österreich hat der Empfehlung des Single Sky Komitees Folge geleistet und die Leistungsziele nachgebessert.

Zu Frage 11:

- *Werden sämtliche Kritikpunkte des Assessments in der Revision berücksichtigt?*

Alle im Assessmentreport angeführten Kritikpunkte wurden von Österreich einer sorgfältigen Betrachtung unterzogen. Einige der Kritikpunkte berühren von Österreich freiwillig und zusätzlich gewählte Maßnahmen, welche auf europäischer Ebene noch einer Harmonisierung bedürfen.

Zu Frage 14:

- *Wäre eine Umstrukturierung der OZB und des BMVIT sinnvoll, um in Zukunft die Zielerreichung sicherzustellen?*

Das Erreichen der europäischen Zielwerte hängt im Wesentlichen von den Flugsicherungsbetreibern nach Vorgabe der genehmigten Leistungspläne ab.

Zu Frage 15:

- *Neben der Verfehlung beider Ziele und der mangelnden Koordination innerhalb des FABs wurde von Eurocontrol auch die nicht ausreichend begründete Verwendung abweichender Parameter für Inflation und Verkehrswachstum – sowohl für das 2011, als auch die erste Periode des Performance Schemes. Wie wird die Abweichung der ursprünglich geforderten Parameter begründet?*

Die Verwendung der seitens Eurocontrol vorgeschlagenen Parameter ist gemäß der aktuell gültigen Regelung optional. Einschätzungen der österreichischen Parameter beziehen sich auf nationale Quellen wie Statistik Austria und WIFO sowie Abstimmungen mit nationalen Partnern wie Airlines, Airports und Industriepartnern.

Zu Frage 18:

- *Sie und Ihr Haus haben mehrmals betont, dass trotz des Naheverhältnisses zur Austro Control dem Auftrag als Regulator aufzutreten ohne Einschränkungen nachgekommen wird. Ist dieser Rolle bei der Erstellung des Performance Plans nachgekommen worden?*

Mein Ressort hat bei der Erstellung des Performanceplans nicht nur mehrmalige freiwillige Konsultierungen mit der PRB (Performance Review Body auf EU Ebene) vorgenommen, sondern auch alle gesetzlich vorgeschriebenen Konsultierungen mit den Stakeholdern. Darüber hinaus wurden auch Vertreter der FAB CE Partnerstaaten eingeladen um im Hinblick auf zukünftige Performancepläne mit diesen Partnern frühzeitigen Konsens anzustreben.

Neben der definierten Perspektive im Rahmen der Erstellung des Performanceplans erfolgt darüber hinaus eine ständige Aufsicht über die Austro Control im Rahmen Geschäftsstrukturen um mit anderen, unabhängigen Prüfungsorganen aus der Perspektive der Geschäftsgebarung eine steigerungsfähige Leistungsfähigkeit der Flugsicherung zu prüfen.

Zu den Fragen 19 und 20:

- Wäre es aufgrund des Naheverhältnisses von ACG zu BMVIT nicht besser, den Regulator und die NSA auf FAB Ebene anzusiedeln bzw. auf unabhängige Experten zurückzugreifen?
- Ist es in Hinblick auf die Bildung des FAB CE überhaupt sinnvoll, eine nationale NSA aufzubauen?

Nicht alleine aus EU-rechtlichen Gründen ist es erforderlich eine nationale NSA (National Supervisory Authority) zu etablieren. Österreich unterliegt in diesem Zusammenhang regelmäßigen strengen Prüfungen durch die EU, wobei die bestehenden Strukturen den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Die Idee der Erstellung eines Performanceplans auf FAB CE Ebene, also unter Einbeziehung weiterer unabhängiger Experten aus den Partnerstaaten, wird von Österreich nicht nur schon seit geraumer Zeit offen vertreten, sondern am Beispiel der freiwilligen Konsultierung mit den FAB CE Staaten im Zuge des Performanceplans für die erste Referenzperiode (2012-2014) aktiv gelebt. Bereits für die zweite Referenzperiode (2015-2019) beabsichtigt Österreich auf freiwilliger Basis die Erstellung des Performanceplans auf FAB CE Ebene.

Zu den Fragen 21, 22 und 24:

- Wie viel Einsparungspotential beim Fluglärm für Anrainer österreichischen Flughäfen ergibt sich bei Umsetzung einer effizienten europäischen Luftraumsicherung?
- Welche Maßnahmen sind seitens einer optimierten Luftraumsicherung zukünftig möglich bzw. geplant um die Lärmbelastung, von Menschen die in der Nähe von Flughäfen leben, zu reduzieren?
- Wie viel Emissionseinsparungspotential ergibt sich bei Umsetzung einer effizienten europäischen Luftraumsicherung?

Diese Fragen sind derzeit Gegenstand genauer Untersuchungen.

Zu Frage 23:

- Ein kontroversielles Thema bezüglich ist auch der Bau der 3. Piste am Flughafen Wien. Obwohl diese frühestens 2020 fertig gestellt werden wird und auch noch nicht sicher ist, ob sie überhaupt gebaut wird, sind bereits Investitionen in der Höhe von 9,5 Mio € unter dem Titel ‚3rd runway Vienna‘ im Performance Plan enthalten.
- Wie sind diese Ausgaben zu rechtfertigen?

Laut Auskunft meines Ressorts sind diese Ausgaben nicht bekannt.

Zu den Fragen 25, 26 und 27:

- Der vorgelegte österreichische Performance Plan hat die zweithöchste Abweichung vom vorgegebenen Verspätungsziel aller eingereichten Pläne und wird auch für 2014 als eines der Bottlenecks of Europe bezeichnet. Im Jahr 2011 ist der österreichische Luftraum im Gegensatz zu der Verspätungsleistung der letzten Jahre jedoch unter den pünktlichsten in Europa und 2013 wird die Implementierung eines neuen ATM Systems abgeschlossen. Welche Auswirkungen hat die aktuell gute Pünktlichkeitsperformance auf die folgenden Jahre?
- Wie wirkt sich die Implementierung des neuen ATM Systems auf die Pünktlichkeit aus?
- Für welches Jahr wird die Einhaltung des von Eurocontrol vorgegebenen Pünktlichkeitswertes erwartet?

Der aktuelle Bericht des PRB stellt fest, dass die europäischen Forderungen hinsichtlich Capacity im Zieljahr 2014 zur Gänze erfüllt werden. Auf Grundlage aktueller Messungen werden die für Österreich vorgegebenen Pünktlichkeitswerte bereits heute erreicht.