

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (1394 der Beilagen): Übereinkommen zur Errichtung des Funktionalen Luftraumblocks "Zentraleuropa"

Bereits ab Mitte 1992 wurde seitens Österreichs die Möglichkeit einer gemeinsamen Flugsicherung für Zentraleuropa erstmals als Alternative zu den bisherigen national begrenzten Flugsicherungstätigkeiten erörtert. Hierzu wurde zwischen Österreich und den Staaten Bosnien und Herzegowina, Ungarn, Italien, Slowakei, Slowenien, Kroatien und Tschechien ein gemeinsames Projekt (Central European Air Traffic Services - CEATS) entwickelt, um einerseits Engpässen in der Luftraumkapazität entgegenzuwirken und andererseits aktiv den rapid steigenden Verkehrszahlen im Flugverkehr zu begegnen. Auf Grundlage eines Beschlusses der CEATS Verkehrsminister 1994 wurde eine CEATS Vereinbarung entwickelt und am 27. Juni 1997 in Brüssel unterzeichnet. Die CEATS Vereinbarung wurde von Österreich ratifiziert und trat im August 2004 in Kraft (BGBl III Nr. 27/2005).

Schon zu Beginn 2005 wurde erkennbar, dass die Umsetzung der CEATS Vereinbarung auf Grundlage der Annahmen von 1997 nicht mehr realisierbar war. Hauptfaktoren dazu waren „Organisationsprivatisierungen“ der bis dahin staatlich organisierten Flugsicherungsbetreiber, welche durch die Abtretung von Teilen ihrer (einkommensträchtigen) Flugsicherungsbereiche an die EUROCONTROL (Organisation für die europäische Flugsicherung) in ihren Geschäftsinteressen behindert worden wären. Trotz intensiver Bemühungen im Wege mehrerer Ministerkonferenzen seitens der in Österreich verantwortlichen Ressorts (BMeiA und BMVIT), konnte die Verwirklichung der CEATS Vereinbarung auch mit einer reduzierten Vertragsstaatenanzahl nicht realisiert werden.

Darüber hinaus wurde durch die Kompetenzübertragung im Bereich der Flugsicherung an die Europäische Union ein neuer Rahmen im Zuge des Maßnahmenpakets zum „einheitlichen europäischen Luftraum – Single European Sky/SES“ geschaffen, der bereits im April 2004 in Kraft getreten ist und geänderte Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten stellte. Insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 („Luftraum – Verordnung“) erteilte klare Vorgaben für die Errichtung und den Betrieb sogenannter „funktionaler Luftraumblocke – Functional Airspace Blocks/FABs“, welche inhaltlich nicht gänzlich mit den Absichten der CEATS Vereinbarung in Einklang gebracht werden konnten.

Vor diesem Hintergrund wurde von der Mehrheit der CEATS Staaten eine Weiterführung der gemeinsamen Absichten im Wege eines o.a. EU-konformen Luftraumblocks im Wege einer Machbarkeitsstudie geprüft und gebilligt. Die FAB CE (Functional Airspace Block Central Europe) Initiative gliedert sich dabei als eine von insgesamt neun europäischen Unternehmungen zu FABs ein und findet die nachhaltige Unterstützung der Europäischen Kommission. Im Zuge einer FAB CE/CEATS Ministerkonferenz am 12. Juni 2008 wurde von den sieben teilnehmenden CEATS Staaten (ohne Italien) ein Beschluss unterfertigt, mit der Absicht die CEATS Vereinbarung zu beenden und stattdessen die Umsetzung des FAB CE Projekts zu verfolgen. Italien hatte bereits im August 2005 im diplomatischen Wege erklärt, dass es die CEATS Vereinbarung nicht ratifizieren würde und auch dem Projekt forthin nicht weiter angehören möchte.

Im weiteren Verfahren wurde von den FAB CE Staaten im November 2009 eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding - MoU) unterfertigt, auf dessen Grundlage das Übereinkommen über einen Funktionalen Luftraumblock „Zentraleuropa“ (FAB CE Übereinkommen) entwickelt wurde.

Unbeschadet der bereits 2008 formulierten Absichtserklärung zur Beendigung von CEATS, besteht die Notwendigkeit die CEATS Vereinbarung zu beenden (wegen inhaltlicher Inkompatibilität zu den nunmehr geltenden EU-Verordnungen). Hierzu wurde parallel zum FAB CE Übereinkommen eine Vereinbarung über die Beendigung der CEATS Vereinbarung verhandelt. Österreich hat hierbei durch das BMVIT an den Verhandlungen teilgenommen. Die Unterzeichnung des FAB CE Übereinkommens erfolgte nach der entsprechenden Ermächtigung durch den Herrn Bundespräsidenten durch FBM Bures am 5. Mai 2011 im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz in Brdo (Slowenien). Beide sollen in Folge gemeinsam dem Parlament zur Genehmigung zugeleitet werden.

Mit der Unterzeichnung des Übereinkommens sind keine weiteren finanziellen und keine personellen Wirkungen verbunden, da sämtliche aus dem Übereinkommen entstehenden Kosten im Wege von Flugsicherungsgebühren durch den Luftraumnutzer getragen werden.

Das FAB CE Übereinkommen steht im Einklang mit den Gemeinschaftsanforderungen im Rahmen des „einheitlichen europäischen Luftraums – SES“ und folgt in ihren Annahmen der Verordnung (EG) 551/2004 („Luftraum-Verordnung“), welche entsprechende Vorgaben hinsichtlich der Schaffung und des Betriebs von Luftraumblöcken (FABs) enthält. Das FAB CE Übereinkommen richtet sich an die Mitgliedstaaten selbst und enthält keine Beauftragung an eine internationale Organisation zur Erbringung der Flugsicherungsdienste, wie im Fall der CEATS Vereinbarung (EUROCONTROL als Flugsicherungsbetreiber).

Der gegenständliche Staatsvertrag hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Charakter und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat.

Der Staatsvertrag hat nicht politischen Charakter und ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG nicht erforderlich ist.

Eine Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG ist nicht erforderlich, da keine Angelegenheiten, die den selbständigen Wirkungsbereich der Länder betreffen, geregelt werden.

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Staatsvertrag in seiner Sitzung am 13. Oktober 2011 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Wilhelm **Haberzettl** die Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Dr. Ferdinand **Maier** und Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Bei der Abstimmung wurde einstimmig beschlossen, dem Nationalrat die Genehmigung des Abschlusses dieses Staatsvertrages zu empfehlen.

Der Verkehrsausschuss vertritt weiters einstimmig die Auffassung, dass die Bestimmungen des Staatsvertrages zur unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Bereich ausreichend determiniert sind, sodass sich eine Beschlussfassung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG zur Erfüllung des Staatsvertrages erübrigt.

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Wilhelm **Haberzettl** gewählt.

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

Der Abschluss des Staatsvertrages: Übereinkommen zur Errichtung des Funktionalen Luftraumblocks "Zentraleuropa" (1394 der Beilagen) wird gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG genehmigt.

Wien, 2011 10 13

Wilhelm Haberzettl

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann