

11624/J XXIV. GP

Eingelangt am 15.05.2012

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

ANFRAGE

des Abgeordneten DI Deimek
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend die Widersprüchlichkeit von FAB CE und COOPANS sowie den
systematisch aufrecht erhaltenen Mangel an Fluglotsen

Der Nationalrat hat am 15.11.2011 das FAB Agreement vom 5. Mai 2011 unterzeichnet von den Verkehrsministern von Österreich, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, Bosnien-Herzegowina, Kroatien und Ungarn als "Staatsvertrag zur Implementierung des Functional Airspace Blocks Centrale Europe (FAB CE)" ratifiziert.

Da sämtliche FABs mit Wirkung vom 4.12.2012 gem. SES II operativ wirksam sein müssen und die tatsächlichen Vorbereitungsarbeiten für den FAB CE seit 2007 stattfinden, ist davon auszugehen, dass die notwendigen Voraussetzungen von österreichischer Seite, aber auch von Seite der FAB-Partnerstaaten - anders als beim Projekt CEATS, das auf österreichischer Seite einen verlorenen Aufwand von weit über 20 Millionen Euro verursacht hat - entsprechend weit gediehen sind.

Eine entscheidende Rolle für die Funktionstüchtigkeit des FAB CE kommt dabei in Österreich der Austro Control GmbH dar. Diese erklärt zum FAB CE: "*Die Partner des FAB CE streben eine grenzüberschreitende Luftraumstruktur, die Verbesserung der zivil-militärischen Zusammenarbeit durch flexible Nutzung von militärischen Lufträumen, die gemeinsame Kapazitätsplanung und eine Harmonisierung der Flugsicherungssysteme an.*"

Dies entspricht auch der Anlage 2 Flugsicherungsdienste. Österreich stellt dabei alle Flugsicherungsdienste (Flugverkehrsdienste, Kommunikations-/Navigations-/Überwachungsdienste, Flugberatungsdienste, Such- und Rettungsdienste sowie Wetterdienste) auf FAB CE im gesamten, also nicht nur im oberen Luftraum, ab. Offen bleibt somit, ob und in welchem Umfang die Delegation der Flugsicherung in Westösterreich überwiegend an die DFS und kleinteilig an die Skyguide – beide Mitglieder von FABEC - bestehen bleibt.

Zeitgleich mit der Unterzeichnung des FAB-Agreements, so die Austro Control in einer Pressemitteilung, wurde von Austro Control und den weiteren nationalen Flugsicherungen eine - nicht veröffentlichte - Vereinbarung (ANSP Air Navigation Service Provider Agreement) unterzeichnet, in der die zukünftige Zusammenarbeit auf der operationellen Ebene geregelt wird. *Das Ziel dieser Provider Vereinbarung ist die effiziente Erbringung von Flugsicherungsleistungen innerhalb des FABs.*

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

Die Effizienzsteigerung in der Zusammenarbeit der Flugsicherungen innerhalb des FAB CE ist nur möglich, wenn die technischen Einrichtungen miteinander kompatibel, die Flugsicherungsverfahren ident sind und die Anzahl der Betriebsanlagen verringert wird. Gerade letzteres stellt ein Kernstück zur Effizienzsteigerung dar. Konkret bedeutet dies, Radaranlagen außer Betrieb zu nehmen, Flugsicherungszentralen zusammenzulegen und andere funktionslos gewordene Center still zu legen. Flugsicherungsaufgaben v.a. im oberen Luftraum zusammenzulegen heißt, größere Sektoren zu bilden, die Lotsenausbildung zu vereinheitlichen, die verschiedenen Such- und Rettungsdienste zu einem gemeinsamen Such- und Rettungsdienst zusammenzulegen und die Synergien der Wetterdienste, von denen Österreich alleine vier verschiedene besitzt, zu heben.

Dieselbe Austro Control GmbH teilt in ihrem zuletzt veröffentlichten Geschäftsbericht unter "Kapazität und Infrastruktur" mit: „*Austro Control investiert massiv in die operative Leistungsfähigkeit. Ein neues Flugsicherungssystem wird in Kooperation mit den Flugsicherungen von Irland, Dänemark, Schweden und Kroatien ("COOPANS" -COOPERation between ANS Providers) kostengünstig und allen SESAR Anforderungen an moderne Systeme entsprechend erneuert*". Somit ist nur ein einziger FAB-Partner, Kroatien, auch von COOPANS erfasst.

Diese, laut Austro Control massive Investition in die operative Leistungsfähigkeit wird, so die Austro Control, für eine nicht näher eingegrenzte *Phase der Implementierung zu Kapazitätseinschränkungen führen*, die die Erreichung der europäischen Kapazitätszielvorgabe über einen längeren Zeitraum - in der Austro Control Diktion *nicht sofort* - verunmöglicht.

Diese Darstellungen der Austro Control klingen nach massiver Fehlinvestition und die entsprechende Offenlegung der Fakten ist ein Gebot der Stunde.

Ohne konkrete Aussage bleibt der Staatsvertrag hinsichtlich der zukünftigen Ausbildung der Fluglotsen. Ohne Zweifel war die Austro Control diesbezüglich in den vergangenen Jahren alles andere als erfolgreich. Man konnte in den vergangenen Jahren sogar den Eindruck gewinnen, dass der immer wieder behauptete Mangel an Fluglotsen gar nicht beseitigt werden soll, da dies eine willkommene Erklärung für Verspätungen darstellt. Zwar werden mit erheblichem Werbeaufwand Personen gesucht, die sich zum Fluglotsen/zur Fluglotsinnen ausbilden lassen möchten, das Ergebnis ist jedoch seit Jahren konstant nicht zufriedenstellend ohne dass dies Auswirkungen auf die entsprechend erfolgsarme Geschäftsführung zeigt.

Betrachtet man die Gehaltsstrukturen, kann man erkennen, dass gerade in Österreich die Entlohnung kein Argument für die geringe Zahl fertig ausgebildeter und zugelassener Fluglotsen darstellen kann. Daher ist entweder die Rekrutierung von Ausbildungsanfängern unzureichend oder man lässt viele angehende Lotsinnen und Lotsen durch entsprechende Prüfungen oder Ausbildungsbewertungen scheitern, um den Mangel aufrecht und damit das Einkommensniveau der Lotsen, etwa durch die permanente Leistung von Überstunden, hoch zu halten.

Würde man dem jüngsten Vorschlag der Fluglotsengewerkschafter folgen, die Lotsenausbildung zu akademisieren, würde dies in einer noch geringeren Absolventenzahl, noch höheren Ausbildungskosten und noch höheren Personalkosten münden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen dazu an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Woran werden die Kunden der Flugsicherungen der FAB CE Staaten ab dem 4.12.2012 erkennen können, dass die europäischen FAB Zielsetzungen vom FAB CE erreicht bzw. umgesetzt wurden?
2. An Hand welcher konkreten Zahlen wird, nicht zuletzt für Sie als Ministerin und verantwortliche Eigentümerversprecherin, beurteilbar sein, ob die Austro Control das Ziel *"die effiziente Erbringung von Flugsicherungsleistungen innerhalb des FABs (CE)"* erreicht hat?
3. Welchen Wortlaut hat der Inhalt des von der Austro Control unterzeichneten FAB CE ANSP Air Navigation Service Provider Agreement?
4. Wie lässt sich das Ziel der (technisch/betrieblichen) Harmonisierung der Flugsicherungssysteme innerhalb des FAB CE mit den umfangreichen Investitionen der Austro Control im Rahmen von COOPANS vereinbaren?
5. In welcher Form wird diese Harmonisierung erfolgen?
6. Welchen Kosten wurden zum Projektstart für die Umsetzung von COOPANS angenommen?
7. Welchen Kosten sind für die Umsetzung von COOPANS bislang angefallen?
8. Von welchen Realisierungskosten für COOPANS gehen Sie nach heutigem Wissensstand aus?
9. In welcher Form wurde die Umsetzung von COOPANS innerhalb des FAB CE mit den Partnerorganisationen vereinbart?
10. Welche Auswirkungen sind auf Grund dieser Vereinbarung zu erwarten?
11. Welche Schwierigkeiten werden für eine wie lange Phase der Implementierung von COOPANS zu Kapazitätseinschränkungen in welchem Ausmaß führen?
12. Wird COOPANS von allen teilnehmenden Flugsicherungen zur selben Zeit eingeführt und welche Schwierigkeiten hat Kroatien hinsichtlich der Erfüllung der SESII Ziele als hinderlich angegeben?
13. Werden im Sinne der angestrebten Kapazitätssteigerung Radaranlagen innerhalb des FAB CE stillgelegt und wenn ja, welche?
14. Welche Kostenreduktion wird dadurch seitens der Austro Control erwartet?
15. Werden im Sinne der angestrebten Kapazitätssteigerung (eine) Flugsicherungszentrale(n) innerhalb des FAB CE still gelegt und wenn ja, welche?
16. Welche Kostenreduktion wird dadurch seitens der Austro Control erwartet?
17. Werden im Sinne der angestrebten Kapazitätssteigerung Maßnahmen zur Vereinheitlichung/Zusammenlegung der Fluglotsenausbildung innerhalb des FAB CE ergriffen und wenn ja, welche?
18. Welche Kostenreduktion wird dadurch seitens der Austro Control erwartet?
19. Werden im Sinne der angestrebten Kapazitätssteigerung Maßnahmen zur Vereinheitlichung/Zusammenlegung der Such- und Rettungsdienste innerhalb des FAB CE ergriffen und wenn ja, welche?
20. Welche Kostenreduktion wird dadurch seitens der Austro Control erwartet?