

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

Geschäftszahl: BMVIT-9.500/0008-I/PR3/2018

31. Jänner 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 21. Dezember 2018 unter der **Nr. 2501/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Single European Sky gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Das Projekt Single European Sky (SES) wird auf die Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung (ACG) Auswirkung zeigen.*
- a. *Wie wird sich das auf die Kompetenzen der ACG auswirken?*
 - b. *Wie wird sich das auf die Finanzierung der ACG durch Gebühren auswirken?*
 - c. *Welche Stellung wird die ACG in einem realisierten Projekt Single European Sky einnehmen?*
 - d. *Welche Auswirkungen sind auf die Tochterfirmen MeteoServe GmbH, sowie die ACG International zu erwarten?*

Bei Single European Sky (SES) handelt es sich um eine Initiative der Europäischen Kommission zur einheitlichen Regulierung des europäischen Luftraums, insbesondere im Hinblick auf eine koordinierte Luftraumbewirtschaftung. Die Umsetzung von SES erfolgt seit 2004 und ist ein kontinuierlicher Prozess, in dessen Rahmen seither unterschiedlichste Durchführungsverordnungen erlassen wurden und fortlaufend angepasst oder ergänzt werden. Sowohl die nationalen Aufsichtsbehörden als auch europäische Institutionen achten auf deren Umsetzung. Die ACG ist als Flugsicherungsorganisation Adressatin vieler dieser Vorschriften und setzt sie entsprechend um.

1.a. Es hat keine Änderung der Kompetenzen der ACG im österreichischen Luftraum durch die Einführung der SES-Regulative gegeben. Eine solche ist im aktuellen regulatori-

schen Rahmen auch weiterhin weder vorgesehen noch erforderlich. Durch die von SES ausgelöste Öffnung bestimmter Flugsicherungsdienste konnte die ACG auch im Ausland als Dienstleister Chancen nutzen.

1.b. Die Finanzierung der ACG im Flugsicherungsbereich ist über regulierte Gebühren für die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen im Bereich Strecke (*en-route*) und An/Abflug (*terminal*) sichergestellt. Eine grundsätzliche Änderung des Gebührenregimes ist auch für die nächste Regulierungsperiode (2020 bis 2024; „RP3“) nicht vorgesehen.

1.c. Die ACG hat im SES schon bisher eine Vorreiterrolle eingenommen. So wurde COOPANS, eine Allianz von mittlerweile sechs Flugsicherungsorganisationen zur Harmonisierung und kosteneffizienten Beschaffung der ATM Systeme, im Jahr 2016 mit dem *Single European Sky Award* ausgezeichnet. Darüber hinaus wurde mit den *Functional Airspace Block* (FAB) Partnern Slowenien, Kroatien und Bosnien und Herzegowina ein länderübergreifender *Free Route Airspace* etabliert (der erste seiner Art in Europa), der sogar noch über die FAB Grenzen hinaus ausgeweitet werden konnte und nun auch Serbien und Montenegro umfasst.

1.d. Die MeteoServe Wetterdienst GmbH hält ein auf Flugwetterdienste eingeschränktes SES Zertifikat. Mit 02.01.2020 treten neue europäische SES Bestimmungen dazu in Kraft. MeteoServe hat schon 2018 damit begonnen, die erforderlichen Anpassungen zur Aufrechterhaltung dieses Zertifikats vorzunehmen.

Bei der ACG International handelt es sich um keine Flugsicherungsorganisation. Die einschlägigen SES Anforderungen adressieren diese Gesellschaft daher nicht.

Zu Frage 2:

- Wie weit ist das Projekt der fünf bis zehn grenzübergreifenden Luftraumblöcken (*Functional Airspace Blocks*) gediehen und wann kann mit einer funktionalen Umsetzung gerechnet werden?

Der *Functional Airspace Block Central Europe* (FAB CE) wurde von Österreich, Slowenien, Kroatien, Bosnien und Herzegowina, Ungarn, Slowakei und Tschechien im Jahr 2011 staatsvertraglich etabliert und wird seither laufend funktional umgesetzt. Seit der Errichtung wurden bedeutende Fortschritte erzielt, wie etwa die Etablierung eines grenzüberschreitenden *Free Route Airspace* oder die Gründung einer gemeinsamen FAB CE Gesellschaft, über die seitdem das Allianzprogramm abgewickelt und gemeinsame Beschaffungen durchgeführt werden.

Neben dem FAB CE sind noch folgende weitere FABs in Europa etabliert:

NEFAB:	Estland, Finnland, Lettland, Norwegen;
NUAC:	Dänemark, Schweden;
UK-IR:	Großbritannien, Irland;

BALTIC FAB: Polen, Litauen;
 FABEC: Frankreich, Deutschland, Belgien, Niederlande, Luxembourg, Schweiz;
 SW FAB: Portugal, Spanien;
 DANUBE: Bulgarien, Rumänien;
 Blue MED: Italien, Malta, Griechenland, Zypern (Ägypten, Tunesien, Albanien und Jordanien als Observer).

Zu Frage 3:

- Wie weit ist der Bereich der „Performance Scheme“ des SES bereits umgesetzt?

Das *Performance Scheme* (Leistungssystem) ist Teil der SES Verordnungen und wird seit 2012 in Form von mehrjährigen europäischen Zielvorgaben umgesetzt. Die nationalen bzw. FAB Pläne zur Umsetzung werden von der Europäischen Kommission genehmigt und von den nationalen Behörden sowie von einem europäischen Leistungsüberprüfungsgremium im Auftrag der Europäischen Kommission auf Einhaltung geprüft. Das Leistungssystem ist also bereits seit Jahren umgesetzt. Selbstverständlich unterliegt auch dieses SES-Element einer ständigen Weiterentwicklung.

Zu Frage 4:

- Der ursprüngliche Plan sah vor, bis 2019 die „Free Route“ im gesamten FAB CE-Luftraum umzusetzen und damit zu einer wesentlichen Kosten- und Schadstoffreduktion im europäischen Luftraum beitragen
 - a. Inwieweit liegt man hier im Plan?
 - b. Gibt es Abschätzungen, in welcher Höhe der Schadstoffausstoß durch diese „Free Route“ gesenkt werden kann?
 - c. Gibt es Abschätzungen, wie sehr die Effizienz der Flugbewegungen in diesem Luftraum damit gesteigert werden können?
 - d. Welche Vorteile ergeben sich aus dieser Umsetzung für die österreichischen Luftfahrtunternehmen und die österreichischen Flughäfen?

4.a. Siehe die Beantwortung zu den Fragen 1c und 2.

4.b. Abschätzungen über die Vermeidung von Schadstoffausstoß durch *Free Route Airspace* sind nur schwer möglich, da die von den Luftraumnutzern tatsächlich geflogenen Routen vom Flugverkehrsmanagement gering beeinflussbar sind und von einer Vielzahl an Faktoren abhängen.

4.c. Für FAB CE konnte der im Leistungssystem geregelte Leistungsindikator zur Bemessung der Effizienz von Flugbewegungen auf Basis der zuletzt aufgegebenen Flugpläne durch Einführung des *Free Route Airspace* kontinuierlich verbessert werden (von knapp 4% Abweichung von der Idealstrecke im Jahr 2014 auf unter 3% in 2018). Aufgrund externer Faktoren wie z.B. schwankender Treibstoffpreise in Verbindung mit unterschiedlichen Streckengebüh-

ren sowie der stark steigenden Verkehrszahlen bleibt die Effizienz in Bezug auf die tatsächlich geflogene Route jedoch stabil.

4.d. Für alle Luftfahrtunternehmen, die den österreichischen Luftraum benützen bzw. österreichische Flughäfen anfliegen, ergibt sich eine Verkürzung der Flugwege und damit sowohl eine Kostensparnis als auch eine verminderte Belastung der Umwelt durch Schadstoffe.

Zu Frage 5:

- *Die Mischung aus Fluglinieninsolvenzen und der noch nicht optimierten Nutzung des europäischen Luftraums hat zu einer Rekordzahl an Flugverspätungen in diesem Jahr geführt.*
 - a. *Erwarten Sie, dass dies ein Einzelfall bleibt oder ist zukünftig mit noch mehr Verspätungen zu rechnen?*
 - b. *Mit welchen Maßnahmen steuern Sie dagegen?*

5.a. Dem in Europa unerwartet hohen Verkehrswachstum kann im Moment nicht genügend Kapazität gegenübergestellt werden – weder von den Luftfahrtunternehmen und den Flughafenbetreibern noch im Flugverkehrsmanagementsystem. Eine wesentliche Änderung dieses Umstandes ist in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Im Flugverkehrsmanagement führen personelle Probleme im angrenzenden Ausland zu einer zusätzlichen Verdichtung des Verkehrs in Österreich und einer deutlichen Zunahme an Komplexität.

5.b. Für den kommenden Sommer wird die ACG die Verfahren erneut optimieren, um diesem Umstand bestmöglich Rechnung zu tragen. Die rasche Ausbildung weiterer Fluglotsinnen und Fluglotsen wird verstärkt vorangetrieben – dabei ist jedoch zu bedenken, dass die Ausbildungszeit ca. 2,5 Jahre beträgt. Darüber hinaus wird in technische Lösungen zur Produktivitätssteigerung investiert. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technik unterstützt die ACG dabei sowohl als Eigentümervertreter der ACG als auch in seineraufsichtsbehördlichen Funktion.

Zu Frage 6:

- *Wie ist das BMVIT personell und finanziell in SESAR eingebunden?*

Das BMVIT ist in Form eines regelmäßigen Informationsaustausches in die Aktivitäten der ACG bezüglich SESAR eingebunden. Darüber hinaus bemüht sich die ACG regelmäßig um SESAR Förderungen im Rahmen der europäischen Förderprogramme *Horizon 2020* und *Connecting Europe Facility* (CEF), welche vom BMVIT für die Einreichung freigegeben werden.

Ing. Norbert Hofer

