

2661 /A.B. .... BR/ 2012  
 zu 2871 /J. .... BR/ 2011  
 Präs. am 22. Feb. 2012



DORIS BURES  
 Bundesministerin  
 für Verkehr, Innovation und Technologie

An den  
 Präsidenten des Bundesrates  
 Gregor Hammerl  
 Parlament  
 1017 Wien

GZ: BMVIT-9 500/0015-I/PR3/2011  
 DVR:0000175

Wien, am 15. Februar 2012

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Bundesrat Krusche und weitere Bundesräte haben am 22. Dezember 2011 unter der **Nr. 2871/J-BR/2011** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend die Konsequenzen aus der klaren Verfehlung der SES-Zielvorgaben durch die Geschäftsführung der Austro Control gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1, 2, 3 und 4:

- Welche Maßnahmen wird die Austro Control ergreifen, um der Kritik der EU-Kommission zu entsprechen?
- Weswegen wurde der Zeitraum seit der Inkraftsetzung von SES II von der Austro Control nicht genutzt, um die Leistungsziele gemäß SES II effektiv anzusteuern?
- Wann hat Ihnen die Geschäftsführung der Austro Control gem. § 9 Austro Control Gesetz erstmalig wahrheitsgetreu berichtet, die SES II Leistungsziele nicht zu erreichen und wie haben Sie darauf reagiert?
- Wie lauten Ihre diesbezüglichen strategischen Vorgaben für den Aufsichtsrat und die Geschäftsführung der Austro Control?

Am 4.12.2009 trat das SES II-Paket in Kraft. Die gesamteuropäischen Leistungsziele in Bezug auf die Kapazität und das Gebührenniveau wurden am 21.02.2011 bekanntgegeben. Aufgrund der Empfehlung der Europäischen Kommission (EK) im November 2011 wurde der österreichische



Leistungsplan bis zum Jahresende 2011 angepasst und wiederum an die EK zur Bewertung hinsichtlich der Wirkungen auf die gesamteuropäischen Leistungsziele übermittelt.

Diese Anpassungen werden von der EK innerhalb der 1. Jahreshälfte 2012 bewertet und das Ergebnis entsprechend in einem neuerlichen Bericht veröffentlicht.

Die Zielvorgaben für die ACG umfassen neben Kosten- und Kapazitätszielen auch Sicherheitsziele sowie indirekte Ziele im Bereich der Umwelt. Zur Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung des Flugverkehrs sind diese Ziele in ausgewogener Balance zu sehen, vor allem aber unter Priorisierung der Sicherheit. Die Gesamtziele sind von der ACG konsequent umzusetzen und unterliegen einer kontinuierlichen Überwachung und Bewertung durch die Aufsichtsbehörde.

#### Zu Frage 5, 6, 7,8 und 9

- *Woraus besteht das kostspielige neue technische Kontrollsystem, mit dem das Verfehlen der Kostensenkungsziele begründet wird und welche Funktionalitäten weist es auf?*
- *Wie begründen Sie die Beschaffung dieses neuen technischen Systems durch die Austro Control und welche Kosten/Jahr gegliedert nach Beschaffung, Systemintegration incl. Schulungskosten und laufender Betrieb incl. Instandhaltung werden dadurch verursacht?*
- *Von welchem/welchen Lieferanten wird das System bezogen?*
- *Wann wird dieses System seinen Betrieb aufnehmen?*
- *Wie stellen Sie sicher, dass ein Kostendebakel á la Skylink verhindert wird bzw. können Sie persönlich dafür garantieren, dass ein vergleichbares finanzielles Desaster vermieden wird?*

Die Beschaffung des technischen Systems ist durch Bedarf der Systemablöse des bisherigen im Einsatz befindlichen Systems und der Notwendigkeit zukünftiger Erweiterungen zur Erfüllung der Single European Sky-Anforderungen begründet.

Dieses hochmoderne System für Flugsicherungskontrolldienste integriert, verarbeitet und visualisiert vielerlei sicherheitsrelevante Sensordaten, Luftfahrzeugortungsdaten (Radardaten) und Flugplandaten und bildet die technische Voraussetzung zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrages der Flugsicherung.

Das neue Kontrollsystem wird im Rahmen einer Zusammenarbeit mit den Flugsicherungsorganisationen von Schweden, Dänemark, Irland und Kroatien (COOPANS) definiert, spezifiziert, entwickelt und wurde nach Durchführung eines Business Cases als beste ökonomische Lösung bewertet, wobei das Unternehmen Thales hier der Systempartner ist.

Es ist geplant, dass das neue Kontrollsystem voraussichtlich im ersten Halbjahr 2013 in der Flugverkehrskontrollzentrale Wien seinen Betrieb aufnehmen wird.



Der Kostenkontrolle wurde seit Beginn des Projektes große Beachtung geschenkt, der COOPANS-Verbund wird seitens EUROCONTROL als Pionierprojekt und Vorbild der Zusammenarbeit auf Flugsicherungsebene bezeichnet.

Besonders deutlich wird dies durch

- das Aufsetzen des nationalen Projektes mit internationalen Partnerflugsicherungen im COOPANS-Verbund,
- ein striktes Anforderungsmanagement und internationale Definition aller Anforderungen innerhalb der ACG und im Rahmen von COOPANS,
- die Lifecycle-Betrachtung des Projektes im COOPANS-Verbund (deutlich kostengünstiger gegenüber Alleinausführung) und
- COOPANS als Verhandler gegenüber dem Lieferanten

Doris Bures