

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten

Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 12. Februar 1981 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 und zu der Mehrseitigen Vereinbarung vom 12. Februar 1981 über Flugsicherungs-Streckengebühren — Drucksache 10/182 —

A. Problem

Das EUROCONTROL-Übereinkommen aus dem Jahre 1960 sieht für die Organisation originäre Flugverkehrs-Kontrollaufgaben für die Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten vor. Dies wird von einigen Mitgliedstaaten nicht akzeptiert.

B. Lösung

Änderung des Übereinkommens. Flugverkehrs-Kontrollaufgaben sollen nur noch wahrgenommen werden, soweit einzelne oder mehrere Vertragspartner hierfür ein Mandat erteilen. Ein solches Mandat bezüglich der Kontrollstelle Maastricht ist von den Benelux-Staaten und von der Bundesrepublik Deutschland für den norddeutschen Raum in Aussicht genommen worden.

Einmütige Billigung (eine Stimmenthaltung)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Es werden Kosten eingespart.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf — Drucksache 10/182 — unverändert anzunehmen.

Bonn, den 9. November 1983

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Ibrügger
Vorsitzender	Berichterstatte

Bericht des Abgeordneten Ibrügger

Die oben angegebene Vorlage wurde in der 31. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27. Oktober 1983 dem Verkehrsausschuß federführend und dem Verteidigungsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Außerdem erfolgte die Überweisung an den Haushaltsausschuß gemäß § 96 der Geschäftsordnung.

Das EUROCONTROL-Übereinkommen aus dem Jahre 1960 sieht vor, daß diese Organisation die Flugverkehrskontrolle für streckengebundene Flüge in den oberen Lufträumen (oberhalb ca. 6 000 bzw. 7 000 m) aller Mitgliedstaaten grenzüberschreitend als eigene Aufgabe durchführt. Zur Erfüllung dieser Aufgabe wurden die Kontrollstellen Karlsruhe und Maastricht geschaffen. In der Folgezeit zeigte sich jedoch, daß weder Frankreich noch Großbritannien noch die Niederlande bereit waren, ihre Hoheitsrechte zur Kontrolle des Luftverkehrs in ihren Lufträumen auf diese Organisation zu übertragen. Es drohte daher die Kündigung des Übereinkommens und die Auflösung der Organisation.

Die Vertragsparteien sind daher übereingekommen, das Übereinkommen den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen. Es sind folgende wesentliche Änderungen vorgesehen:

- Die Tätigkeit von EUROCONTROL aus eigenem Recht wird beschränkt auf folgende Aufgaben: Weiterentwicklung des Flugsicherungs-Systems, Koordination nationaler Planvorstellungen, Gebühreneinzug und Verkehrsfluß-Steuerung. Dabei sollen sowohl die oberen wie auch die unteren Lufträume eingeschlossen werden.
- Die Durchführung der Flugverkehrskontrolle als originäre Aufgabenstellung entfällt. Die Organisation kann jedoch auf Antrag einer oder mehrerer Vertragsparteien u. a. mit der Aufgabe betraut werden, Flugsicherungs-Einrichtungen für das entsprechende Hoheitsgebiet zu betreiben.

In Durchführung der Neuregelung soll die Kontrollzentrale Karlsruhe, die bisher ohnehin nur den süd/west-deutschen oberen Luftraum kontrolliert hat, in das Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und in den Zuständigkeitsbereich der Bundesanstalt für Flugsicherung übergehen. Die deutsche Seite kauft diese Anlage zum Abschreibungswert. Lediglich die

Wartung und Weiterentwicklung der Rechnerprogramme in dieser Zentrale werden auch künftig von einer kleinen Gruppe von EUROCONTROL-Mitarbeitern durchgeführt.

Die Kontrollzentrale Maastricht soll weiterhin von EUROCONTROL betrieben werden und künftig im Auftrage der vier Staaten sämtliche Streckenkontrollen im oberen und unteren Luftraum für die Benelux-Staaten und für Norddeutschland übernehmen. Dies bedeutet eine Ausweitung der Aufgabenstellung für Norddeutschland, denn bisher hat Maastricht nur den oberen Luftraum ab Flugfläche 245 (ca. 8 000 m) kontrolliert; für den unteren Luftraum waren nationale Einrichtungen in Bremen und Düsseldorf zuständig. Diese Einrichtungen werden 1995, wenn die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgelaufen ist, geschlossen.

Der Verkehrsausschuß bedauert nachdrücklich, daß die ursprüngliche Konzeption von EUROCONTROL nicht verwirklicht werden konnte, ein grenzübergreifendes einheitliches Flugsicherungs-System für ganz Europa zu schaffen. Unter den gegebenen Voraussetzungen muß jedoch die Neufassung des Übereinkommens als das kleinere Übel akzeptiert werden, um den Bestand der Organisation überhaupt zu gewährleisten. Der Ausschuß stimmt der Vorlage nur deshalb zu, weil für die Kontrollzentrale Maastricht die grenzüberschreitende Zuständigkeit nach einer Ministervereinbarung erhalten bleibt und weiter ausgebaut wird. Diese Vereinbarung muß jedoch auch ohne Abstriche realisiert werden.

Bei der Übernahme der Kontrollzentrale Karlsruhe in die Zuständigkeit der Bundesanstalt für Flugsicherung bereits zum 1. Januar 1984 müssen nach Auffassung des Ausschusses soziale Härten für das dort tätige Personal vermieden werden.

Der Verteidigungsausschuß hat im Wege der Mitberatung empfohlen, das weitere Ratifizierungsverfahren davon abhängig zu machen, daß die Niederländer einen genauen Zeitpunkt für die Übertragung der Flugverkehrs-Kontrollrechte auf die Flugsicherungszentrale Maastricht nennen. Der Verkehrsausschuß geht jedoch davon aus, daß dies im Laufe des Ratifizierungsverfahrens noch geschehen wird.

Der Haushaltsausschuß wird einen gesonderten Bericht nach § 96 der Geschäftsordnung vorlegen.

Bonn, den 9. November 1983

Ibrügger

Berichterstatter

