



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

12323 /AB

14. Sep. 2012

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0031-I/PR3/2012
DVR:0000175

zu 12531/J

Wien, am 4. September 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 16. Juli 2012 unter der **Nr. 12531/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die durch die nationale Aufsichtsbehörde im BMVIT festgelegten Leistungsziele für die Referenzperiode 2012 – 2014 gemäß EU (VO) Nr. 691/2010 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Weswegen wurde die nationale Aufsichtsbehörde ausschließlich aus Mitarbeitern gebildet, die dem Unternehmen angehören bzw. angehört haben, welches von dieser Behörde beaufsichtigt werden soll?*
- *Weswegen wurde bei der Zusammensetzung der Aufsichtsbehörde nicht auf ein Höchstmaß an Unabhängigkeit der dort tätigen Mitarbeiter von der zu beaufsichtigenden Organisation geachtet?*

Bei der Zusammensetzung der Experten und Expertinnen in der Behörde wurde vor allem auf die besonderen Kompetenzerfordernisse im Sinne der anwendbaren Single European Sky-Erfordernisse geachtet. In diesem Zusammenhang darf weiters auf die Anforderungen an die Unabhängigkeit der Behörde in diesen Vorschriften verwiesen werden, die nachweislich erfüllt werden.



Zu Frage 3:

- *Welche Maßnahmen haben Sie ergriffen, um keinen (!) der Befangenheitsgründe nach § 7 AVG entstehen zu lassen?*

Die definierten Aufgabenbereiche der Behörde stehen im Einklang mit den Europäischen SES-Vorschriften und sind so definiert, dass die Anwendbarkeit von Befangenheitsgründen nach § 7 AVG nicht gegeben ist. Sollten sich dennoch solche Befangenheitsgründe ergeben, so ist es wie in allen Verwaltungsbereichen für Verwaltungsorgane üblich, sich der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen.

Zu den Fragen 4 bis 6, 8, 9 und 10:

- *Haben Sie die Europäische Kommission von dem persönlichen Naheverhältnis zwischen den Mitarbeitern der Aufsichtsbehörde und dem zu beaufsichtigenden Unternehmen Austro Control informiert?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*
- *Wurden die Aufsichtsbehörden der FABCE Partnerstaaten von den Gegebenheiten bei Ihrer Aufsichtsbehörde gem. FABCE-Agreement in Kenntnis gesetzt?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

Sowohl in Kontakt mit Vertretern und Vertreterinnen der Europäischen Kommission, den FAB CE-Behörden, der EASA und in anderen internationalen Fachgremien wird es seitens des BMVIT nicht verabsäumt, die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Behörde, inkludierend deren Entwicklung in der Branche, vorzustellen. Darüber hinaus wurde speziell die europäische Prüfbehörde (EASA) im Zuge eines Audits über die berufliche Entwicklung der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen informiert, mit welchem den Kompetenzanforderungen der SES-Erfordernisse entsprochen wird. In den meisten Fällen sind diese Beziehungen vorab bekannt, zumal sich die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Behörde bereits in ihrer Tätigkeit vor Eintritt in die Behörde einen internationalen Bekanntheitsgrad erworben haben.

Zu Frage 7:

- *Welche Zielvorgaben haben Sie dieser Organisationseinheit gegeben und wie stellen Sie die Verfolgung dieser Zielvorgaben sicher?*



Die Zielvorgaben an diese Organisationseinheit sind mit der Erfüllung der Anforderungen, wie diese in den SES-Regeln festgelegt sind, abgedeckt.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Weswegen ist der Leiter der Aufsichtsbehörde gleichzeitig als Regierungskommissär zur Vertretung der Eigentümerinteressen Angehöriger des Aufsichtsrates?*
- *Ist Ihnen die Unvereinbarkeit auf Grund der praktisch konträren Zielsetzungen der Funktionen bewusst?*

Vom Recht der Entsendung wird derzeit kein Gebrauch gemacht.

Zu Frage 13:

- *Wie lauten die Leistungsziele gem. Artikel 4 der EU (VO) Nr.691/2010 die 2012, 2013 und 2014 von der Flugsicherungsorganisation Austro Control zu erreichen sind?*

Im Bereich der von der Europäischen Kommission mit Priorität zu behandelnden Kapazitätsziele liegt Österreich mit dem finalen Zielwert für 2014 genau auf dem von der Europäischen Kommission geforderten Wert von 0,23 Minuten pro Flug. Der für Österreich festgelegte Zielwert ist im Übrigen ambitionierter als der gesamteuropäische Durchschnittswert von 0,5 Minuten pro Flug (En-route ATFM delay per flight).

Die Priorisierung des Themas Capacity (Verspätungen) war seitens der maßgeblichen europäischen Stellen (PRB) gefordert, und die Vorgehensweise von Österreich wird positiv erwähnt.

Im Bereich der Kosteneffizienz (ausgedrückt in einer Verringerung der realen Streckengebühr) beträgt der ungewichtete europäische Durchschnitt -2,2 % pro Jahr (2012-2014). Österreich liegt mit -2,6 % auch hier deutlich besser als der europäische Schnitt; ein Vergleich mit Deutschland (-1 %) zeigt in der Relation den sehr ambitionierten österreichischen Wert.

Die österreichischen Werte wurden zwischenzeitlich von den zuständigen europäischen Gremien als zielkonform im Sinne der Single European Sky Initiative bestätigt.



Zu den Fragen 14 und 15:

- *Wie lauten die Eckpunkte der Maßnahmen der Austro Control, um diese Leistungsziele zu erreichen?*
- *Welche personellen Maßnahmen sind geplant und welche Eingriffe in die derzeitigen Kollektivverträge werden notwendig sein?*

Im Rahmen des strategischen Unternehmenskonzeptes Waypoint werden seitens Austro Control Projekte durchgeführt, diese Leistungsziele abzusichern. Diese zielen unter anderem auf eine Flexibilisierung der Kostenbasis, eine Reduktion des administrativen Personals bei gleichbleibender hoher Qualität der Leistung und eine Steigerung der Ausbildungsqualität bei gleichzeitiger Kostenreduktion im Bereich der Flugverkehrsreiter ab.

Im Bereich des Air Traffic Managements wurden folgende Maßnahmen getroffen bzw. beschlossen:

- Umstieg auf neues Flugsicherungssystem NG AATMS Ende Februar 2013
- kontinuierlicher Personalaufbau
- Free Route Konzept zusammen mit NMOC (Network Manager Operations Centre in Brüssel)
- ab Q4 2012 gibt es im ACC Wien 42 „Night-Direct-Routings“ (short route, less CO2, etc.)
- angepasste und verbesserte Verfahren sowohl intern, als auch mit den Nachbarstaaten
- detaillierte Kapazitätsplanung
- flexibler Personaleinsatz entsprechend des zu erwartenden Verkehrsanfalls

Zu Frage 16:

- *Wurden für die Erreichung der Leistungsziele Bonifikationen welcher Art auch immer durch Sie oder durch den Aufsichtsrat in Aussicht gestellt?*

Diese Bonifikationen sind generell von der Erreichung der Unternehmensziele abhängig und werden von den Organen der Gesellschaft festgelegt.

Zu Frage 17:

- *Wie wurde sichergestellt, dass zur Erreichung der „service unit en route“ keine Quersubventionierung durch die Anfluggebühren erfolgt bzw. erfolgen wird?*



Die Zurechnung der Kosten auf den Überflugbereich und An-, Abflug erfolgt entsprechend den internationalen Verrechnungsstandards von Eurocontrol und der Europäischen Kommission. Diese Verteilung ist von verschiedenen Organen bzw. Gremien, wie z.B. Wirtschaftsprüfung und Gebührenausschuss der Eurocontrol, geprüft und transparent dargestellt.

Doris Dreef