
4402/J XXIV. GP

Eingelangt am 29.01.2010

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Ing. Hofer, DDr. Königshofer
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Rettungsflüge mit Heli Austria

Nach den mit § 1 Abs 2 AOCV eingeführten von der Joint Aviation Authority JAA erarbeiteten Betriebsvorschrift für gewerbliche Hubschraubertransporte JAR-OPS 3 werden – wie in Österreich schon seit 2002 aufgrund der ZARV – unter anderem im Rettungs- und Ambulanzflugbetrieb der Einsatz zweimotoriger Hubschrauber gefordert, die in Kategorie A zertifiziert sein müssen. Dies bedeutet, dass sie so konstruiert sein müssen, dass der Ausfall eines Triebwerks die Funktion des anderen und die Flugfähigkeit nicht beeinträchtigt. Weiters müssen diese Hubschrauber in kritischen Umgebungsbedingungen (ohne Notlandemöglichkeit) in der Leistungsklasse 1 betrieben werden, das heißt es muss so viel an Leistung des verbleibenden Triebwerks verfügbar sein, dass eine Notlandung, die immer mit Gefährdung der Insassen verbunden ist, sicher vermieden wird.

Die JAR-OPS 3 sieht insgesamt 8 Optionen vor, wie die Erfüllung des Kategorie A Erfordernisses nachgewiesen werden kann. In § 3 Abs 2 AOCV werden diese Optionen so stark eingeschränkt, dass bei wörtlicher Auslegung der Bestimmung derzeit in ganz Österreich nur 4 Rettungshubschrauber (2 Stück BK 117 der ARA Flugrettung, 1 Stück dto der Fa. Flymed und 1 Stück MD902 der Heli-Austria) betrieben werden dürften.

Weiters sieht § 3 Abs 2 AOCV keine Einschränkung für die Verpflichtung zum Betrieb in Leistungsklasse 1 vor, was für alle Betreiber ausnahmslos unerfüllbar ist. Diese Problematik ist zumindest seit Sommer 2009 bekannt. Seit Mitte November 2009 ist weiters bekannt, dass schwere verfassungs- und EU-wettbewerbsrechtliche Bedenken gegen diese Bestimmung bestehen. Dennoch hat das BMVIT an dieser Bestimmung festgehalten. In Vollzug dieser Bestimmung hat die Austro Control nun ohne dass bisher eine sachliche Begründung hierfür genannt worden wäre, den Katalog der Optionen, die § 3 Abs 2 AOCV bietet, just um jene Option erweitert, unter die die Flotte des Christophorus Flugrettungsvereins und seiner Partnerfirmen bzw. das von diesen eingesetzte Hubschraubermodell EC 135 fallen, die anderen, zumindest gleichwertigen Optionen laut Katalog der EASA jedoch unberücksichtigt gelassen, sodass nach Ansicht der Austro Control, die diese auch medial und an die Rettungsleitstellen, die Seilbahnwirtschaft usw. kommuniziert hat, die Betreiber der nach dem Katalog der EASA gleichermaßen die Kategorie A Kriterien erfüllenden Hubschraubertypen vom Rettungs- und Ambulanzflugbetrieb ausgeschlossen sind. Dies obwohl die EASA in einem Schreiben vom 15.12.2009 die Entsprechung der Kategorie A Kriterien für die von Heli-Austria verwendete AS 355 und die von der Schenk Air verwendete A 109 E noch ausdrücklich bescheinigt. Diese Vorgangsweise der Austro Control, die mit dem BMVIT abgestimmt war, ist auch offenbar durch § 18 AOCV nicht gedeckt.

Infolge dieses offenbar willkürlichen, gleichheitswidrigen und EU-wettbewerbswidrigen Ausschlusses dieser Hubschraubertypen bzw. ihrer Betreiber kommen auf den Bund Amtshaftungsansprüche in Millionenhöhe zu. Zudem haben sich neben einem betroffenen Betreiber sogar die Spitzen der Salzburger Landesregierung, die sich im Zuge der Bemühungen um die Arbeitsplätze eingehend über die Sachlage informiert und sich direkt einen Eindruck von der Handlungsweise und vom Begründungsstand seitens der Austro Control machen konnten, über Parteigrenzen hinweg veranlasst gesehen, Strafanzeige wegen Verdachts des schweren Amtsmissbrauchs zu erstatten, zumal auch erhebliche Bedenken gegen die Unbefangenheit der bei der Austro Control maßgeblich handelnden Personen entstanden sind, denen nicht Rechnung getragen wurde. Auch wird durch diesen Eingriff in den Wettbewerb ein Monopol geschaffen, das den Steuerzahler teuer zu stehen kommen und die vorerst in den Bundesländern Tirol und Salzburg geplanten Ausschreibungen für einen flächendeckenden Rettungsflugbetrieb mangels alternativer Anbieter ad absurdum führen wird.

Bereits am 30.11.2009 hat die Heli-Austria der Austro Control mitgeteilt, dass sie ihre Hubschrauber der Type AS 355 auf den neuesten Stand laut EASA-Musterkennblatt vom 10.11.2009 aufgerüstet habe und um bescheidmäßige Feststellung ersuche, dass die Hubschrauber ab 1.1.2010 im Rettungsflugbetrieb verwendet werden dürfen. Die Austro Control verweigert einen derartigen Bescheid und weist nicht einmal den Antrag als unzulässig zurück.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Auf welchem sachlichen und sicherheitsrelevanten Grund beruht die gegenüber dem von der EASA anerkannten Katalog gleichwertiger Zulassungsgrundlagen erfolgte wesentliche Einschränkung der möglichen Bauvorschriften für die Erfüllung der Kategorie A Kriterien in § 3 Abs. 2 AOCV?
2. Aus welchen Gründen wurde die seit spätestens Sommer 2009 bekannte Panne bei der Formulierung des § 3 Abs. 2 AOCV, die schwere verfassungsrechtliche Bedenken rechtfertigt, bis heute nicht behoben, zumal der wörtliche Vollzug der Bestimmung zum Zusammenbruch des Rettungsflugwesens in Österreich geführt hätte und die Formulierung der Vollzugsbehörde keinen Ermessensspielraum in Bezug auf Gleichwertigkeit einräumt?
3. Wie konnte das BMVIT in einer Sitzung mit Vertretern der ACG am 17.12.2009 dem untauglichen, weil denkunmöglich durch § 18 AOCV gedeckten Versuch, mit einem „Betriebstechnischen Hinweis“ das Dilemma des Zusammenbruchs des Rettungsflugwesens, das bei wörtlichem Vollzug des § 3 Abs. 2 AOCV die Folge gewesen wäre, zustimmen, zumal aus dem Wortlaut des Betriebstechnischen Hinweises bereits ohne technische Fachkenntnisse dessen Gleichheitswidrigkeit und Unsachlichkeit erkennbar ist?
4. Aus welchem Grund fand das Schreiben der EASA an die WKO vom 15.12.2009, das spätestens seit 7.1.2010 bekannt ist und nach dem nun ausdrücklich die Gleichwertigkeit der AS 355 Varianten F1, F2 und N, wie sie bei der Heli-Austria verwendet werden, und der A 109 E der Fa. Schenk Air, feststeht, keinerlei Beachtung?
5. Welche Maßnahmen wurden seitens des BMVIT getroffen, nachdem spätestens seit 11.1.2010 bekannt ist, dass die Austro Control die bescheidmäßige Absprache über die Verwendungsmöglichkeit der Hubschraubertypen AS355 verweigert?
6. Welche Maßnahmen wurden seitens des BMVIT nach Bekanntwerden der mehrfach (zumindest seit November 2009 laufend) geäußerten Bedenken gegen die Unbefangenheit mehrerer Mitarbeiter aus der Abteilung AOT der Austro Control, die mit dem Vollzug des § 3 Abs. 2 AOCV betraut sind, ergriffen?
7. Welche Maßnahmen sind zur Abstellung der offenbar gewordenen Missstände innerhalb der Austro Control, unabhängig davon, ob diese zu einer strafgerichtlichen Verurteilung führen werden oder nicht, geplant?
8. Welcher Mitbewerber würde einspringen, wenn Heli Austria den Betrieb einstellen müsste?
9. Sind Mitarbeiter der Austro Control außerhalb ihres eigentlichen Betätigungsfeldes in der Behörde für Mitbewerber von Heli Austria aktiv?
10. Wenn ja, für welche?