



REPUBLIK ÖSTERREICH  
HUBERT GORBACH  
VIZEKANZLER  
Bundesminister  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR  
1883 /AB

2004 -08- 10

zu 1932/B

GZ. BMVIT-9.500/0002-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 9. Aug. 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1932/J-NR/2004 betreffend Ungereimtheiten und verfassungsrechtliche Bedenken bei der Übertragung weiterer hoheitlicher Aufgaben an die Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluffahrt mit beschränkter Haftung (eingetragen zu FN 71000m beim Handelsgericht Wien), die die Abgeordneten Pilz, Freundinnen und Freunde am 23. Juni 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Erfolgte hinsichtlich der neu an die Austro Control GmbH zur Übertragung vorgesehenen Aufgaben eine Abstimmung mit dem Verfassungsdienst beim Bundeskanzleramt?

Wenn ja: Sind Sie bereit, den vollen Wortlaut des Gutachtens des Verfassungsdienstes anlässlich der Beantwortung dieser Anfrage zur Verfügung zu stellen.

Wenn nein: Auf welcher verfassungsrechtlichen Entscheidungsgrundlage wurde der vorliegende Gesetzesentwurf verfasst und worauf stützt sich die im Vorblatt getroffene Feststellung, wonach der gegenständliche Gesetzesentwurf keine Besonderheiten in punkto Normerzeugungsverfahren aufweise?

**Antwort:**

Im Zuge des Begutachtungsverfahrens der Novelle des Luftfahrtgesetzes wurde der Entwurf - wie in allen anderen Fällen - auch dem Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst übermittelt.

Bezüglich der Stellungnahme des BKA-VD zum Entwurf darf ich Sie auf die Homepage des Parlaments [www.parlament.gv.at](http://www.parlament.gv.at) (Rubrik „Parlamentarisches Geschehen“) verweisen. Dort ist die Stellungnahme in vollem Umfang veröffentlicht.

**Frage 2:**

Wurden bei der Formulierung des vorliegenden Gesetzesentwurfes die neuesten Entwicklungen und Vorgaben u.a. der EASA als gesamteuropäische Luftfahrtsicherheitsbehörde berücksichtigt?

**Antwort:**

Bei der Erstellung dieses Entwurfes wurden selbstverständlich auch die Entwicklungen in der EASA berücksichtigt. Einige Bestimmungen des Entwurfes wurden nur aus diesem Grund

erarbeitet. Dabei handelt es sich um einen laufenden Prozess, weil die legislativen Entwicklungen in der EASA ständig beobachtet werden müssen und die nationale Legistik inhaltlich darauf abgestimmt werden muss.

**Frage 3:**

Ist bei Berücksichtigung der von der EASA als gesamteuropäische Luftfahrtsicherheitsbehörde eine Auslagerung hoheitlicher Aufgaben in den Bereichen Flugbetrieb und Flugtechnik an eine „Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ überhaupt möglich?

**Antwort:**

Die Existenz der EASA und ihre Bedeutung als gesamteuropäische Luftfahrtsicherheitsbehörde und die Ausgliederung hoheitlicher Agenden in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung stehen in keinem Zusammenhang und schließen einander nicht aus, soweit keine Zuständigkeiten der EASA betroffen sind.

Eine Ausgliederung hoheitlicher Zuständigkeiten an eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung steht grundsätzlich nicht in Zweifel. Sie ist in dem vom Verfassungsgerichtshof vorgegebenen Rahmen jederzeit möglich.

**Frage 4:**

Trifft es zu, dass die im Falle einer Übertragung der vorgenannten Aufgaben an die Austro Control GmbH diese zum größten Teil durch neu aufzunehmende Mitarbeiter, die in gesetzeskonformer Weise nach dem besonders teuren Kollektivvertrag der Austro Control GmbH eingestuft werden müssten, zu erledigen sein werden?

**Antwort:**

Diese Annahme trifft nicht zu, weil mit der Übertragung von Zuständigkeiten auch jene Mitarbeiter welche diese Agenden im bmvit/OZB wahrgenommen haben, in die Austro Control GmbH wechseln werden.

**Frage 5:**

Wie groß ist die Anzahl jener Personen, die anlässlich der hier gegenständlichen Übertragung der Aufgaben in den Bereichen Flugbetrieb und Flugtechnik an die Austro Control GmbH aus dem der aus dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ausscheiden und in der Austro Control GmbH weiterbeschäftigt werden sollen?

**Antwort:**

Im Rahmen der gegenständlichen Zuständigkeitsübertragung sollen rd. 10 Personen vom bmvit in die Austro Control GmbH überwechseln.

**Frage 6:**

Werden die Gehälter jener Personen, welche im Sinne der Frage 5 künftig bei der Austro Control GmbH beschäftigt sein werden, dem für dieses Unternehmen geltenden spezifischen Kollektivvertrag anzupassen sein?

Wenn ja: Wurden exakte Berechnungen angestellt, in welcher betraglichen Höhe sich die Beschäftigung der derzeit bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde tätigen Mitarbeiter bei der Übernahme in den Personalstand der Austro Control GmbH niederschlägt?

**Antwort:**

Die dienst- und besoldungsrechtlichen Bestimmungen für jene Personen, die künftig bei der Austro Control GmbH beschäftigt sein werden, sind in Zusammenarbeit mit dem diesbezüglich inhaltlich zuständigen Bundeskanzleramt in gleicher Weise wie bei den anderen Ausgliederungsvorhaben des Bundes konzipiert worden.

**Fragen 7 und 8:**

Wie im Vorblatt zum Gesetzesentwurf ausgeführt wird, sind „auf Grund der mit der Änderung der Vollziehungszuständigkeiten ermöglichten Bereinigung von Doppelgleisigkeiten sowie des zu erwartenden Synergiepotentials (personelle Einsparungen) und der damit verbundenen Effizienzsteigerung keine Mehrkosten für die Gebietskörperschaften zu erwarten“. Trifft daher zu, dass die auf Grund des für die Austro Control GmbH geltenden Sonderkollektivvertrages jedenfalls höheren Personalkosten künftig zu Lasten der hoheitlichen Kontrolle in Fragen von Flugbetrieb und Flugtechnik der unterworfenen Unternehmen gehen sollen?

Wie groß müsste die über die Übernahme von Mitarbeitern hinausgehende Personalaufstockung bei der Austro Control GmbH sein, um die bisher von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde wahrzunehmenden Aufgaben auch künftig ordnungsgemäß erledigen zu können, ohne der gewerblichen Luftverkehrswirtschaft durch lange Bearbeitungszeiten beträchtlichen wirtschaftlichen Schaden zuzufügen?

**Antwort:**

Eine allfällige Erhöhung des Personalstandes steht nicht im Zusammenhang mit der Übertragung von Aufgaben an die Austro Control GmbH. Ob für eine ordnungsgemäße Luftfahrtverwaltung zusätzliche Personen benötigt werden, ist eine von der Ausgliederung unabhängig zu beurteilende Frage.

Die mit der Ausgliederung zu erwartenden Effizienzsteigerungen durch die Beseitigung von Doppelgleisigkeiten stellen jedenfalls einen Faktor bei Entscheidungen betreffend die Höhe des Personalstandes dar.

Darüber hinaus muss die internationale Entwicklung abgewartet werden, uzw ob nicht durch neue EU-Normen neue Verfahren geschaffen werden (zB Durchführung bestimmter Sicherheitskontrollen bei Flugzeugen aus Drittländern - den sog. Ramp Checks), welche eine personelle Neuorientierung erfordern.

**Frage 9:**

Handelt es sich bei diesem Fachpersonal - so es aus dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie rekrutiert wird - um Beamte oder Vertragsbedienstete und soll dieses Personal generell in den teuren Sonderkollektivvertrag der Austro Control GmbH übernommen werden?

**Antwort:**

Bei den im Zuge der Zuständigkeitsübertragung in die Austro Control GmbH übertretenden Bediensteten handelt es sich um zwei Kollektivvertragsbedienstete der Austro Control GmbH (diese sind aufgrund eines Vertrages zwischen Austro Control GmbH und bmvit diesem zur Dienstverrichtung zugeteilt), einen Beamten (welcher keine Änderung seines dienstrechtlichen Status anstrebt) sowie einen Sondervertragsbediensteten des Bundes. Die übrigen Bediensteten sind Vertragsbedienstete des Bundes. Zu den besoldungsrechtlichen Folgen darf ich auf die Beantwortung zu Frage 6 verweisen.

**Frage 10:**

Trifft es zu, dass die im Sinne des in Frage 8 erwähnten Ergänzungsbedarfs an Fachpersonal in der Austro Control GmbH notwendigen Neueinstellungen, welche nach dem teuren Sonderkollektivvertrag der Austro Control GmbH erfolgen müssten, diesem Unternehmen beträchtliche Mehrkosten verursachen werden?

Wenn ja: Wie sollen diese Mehrkosten gedeckt werden und welche betragliche Belastung wurde in anlässlich der Formulierung des Gesetzesentwurfes errechnet?

**Antwort:**

Sollte nach der in der Antwort zu den Fragen 7 und 8 geschilderten Situation eine Neuaufnahme von Personal notwendig sein, wird dies nach den für die Austro Control GmbH geltenden dienstrechtlichen Regelungen (Kollektivvertrag 2) zu erfolgen haben.

**Frage 11:**

Ist eine (vertragliche) Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der Austro Control GmbH vorgesehen, durch welche die Kosten für die übertragenen Aufgaben und das zu übernehmende Personal vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie getragen werden?

Wenn ja:

- a) Mit welcher betraglichen Belastung ist hiefür zu rechnen und findet diese in den bisherigen einschlägigen Budgetansätzen Deckung?
- b) Ist es richtig, dass somit die Kosten für das zusätzlich erforderliche Personal bei der Austro Control GmbH, letztendlich durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie getragen werden müssen und nicht den Unternehmen zusätzlich auferlegt werden?

**Antwort:**

Gemäß dem § 11 des Austro Control Gesetzes, BGBl.Nr. 898/1993 ist der Bund verpflichtet, nach den in dieser Bestimmung festgelegten Grundsätzen für bestimmte Leistungen der Austro Control GmbH an den Bund ein Entgelt sowie auch einen Ausgleich für nicht erreichte Kostendeckungen zu leisten.

In Erfüllung dieser Bestimmung existiert seit 1994 ein derartiger Rahmenvertrag zwischen dem bmvit und der Austro Control GmbH als Basis für die an die ACG zu leistenden Zahlungen.

Wie bereits oben dargestellt, sind die aus der internationalen Rechtsentwicklung resultierenden personellen Veränderungen zu berücksichtigen.

Inwieweit eine allfällige Änderung der bestehenden Gebührensituation als Ausgleich von entstehenden Härtefällen durch Missverhältnisse im Preis-/Leistungsverhältnis notwendig erscheint, wird zu überprüfen sein.

**Frage 12:**

Von Ihren Vorgängern wurden durch mehrere Jahre Überlegungen angestellt, bestimmte Aufgaben der Obersten Zivilluftfahrtbehörde an eine andere Organisation, z.B. ein Bundesamt oder ein Institut (Österreichisches Bundesinstitut für Gesundheitswesen) oder eine Körperschaft öffentlichen Rechts, zu übertragen.

- a) Welche Organisationsformen wurden von Ihnen im Vergleich mit der GmbH geprüft?
- b) Wurden Vergleichsberechnungen hinsichtlich der Kosten für verschiedene Organisationsmodelle angestellt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
- c) Handelt es sich bei der nunmehr geplanten Ausgliederung um die kostengünstigste Variante für den Bund im Sinne einer sparsamen Verwendung von Bundesmitteln?
- d) Handelt es sich auch um die kostengünstigste Variante für die Luftverkehrsunternehmen?

**Antwort:**

Es wurden im Zuge des Verfahrens auch andere mögliche Organisationsformen geprüft. Konkret wurden Überlegungen hinsichtlich einer Körperschaft öffentlichen Rechts sowie einer eigenen GmbH geprüft und entsprechende Berechnungen angestellt. Unter Berücksichtigung der für eine derartige Entscheidung maßgebenden Faktoren (zB Administrativkosten für eine neue Organisationseinheit) wurde letztlich für die jetzt vorliegende Variante entschieden.

**Frage 13:**

Sind im Zuge der geplanten Ausgliederung Erhöhungen der Gebühren für die Luftverkehrswirtschaft zu erwarten?

Wenn ja: In welchem betraglichen Ausmaß?

**Antwort:**

Wie bereits in der Antwort zu Frage 11 ausgeführt, wird nach erfolgter Ausgliederung die Gesamtsituation auf dem Gebührenssektor zu überprüfen sein.

**Frage 14:**

Haben Sie, da die Übertragung von behördlichen Aufgaben an eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung an verfassungsrechtliche Grenzen stößt, Überlegungen angestellt, ob nicht Aufgaben des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in wesentlich größerem Umfang als im vorliegenden Gesetzesentwurf vorgesehen in ein zu schaffendes Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZ) ausgelagert werden könnten?

**Antwort:**

Es wäre auch möglich, sämtliche hoheitliche Agenden in den Bereichen Flugbetrieb, Flugtechnik und Luftfahrtpersonalwesen in ein neu zu schaffendes Bundesamt für Zivilluftfahrt auszugliedern. Da es sich dabei um eine Einrichtung des Bundes handelt, wären allfällige verfassungsrechtliche Probleme bezüglich Zuständigkeitsübertragungen von vornherein ausgeschlossen. Derartigen Überlegungen steht aber die Tatsache entgegen, dass durch die Neuschaffung einer Einrichtung des Bundes auch die für die Besetzung dieser Einrichtung notwendigen Planstellen neu geschaffen werden müssen. Im vorliegenden Fall müssten daher rd. 90 Planstellen neu geschaffen werden.

**Fragen 15 und 16:**

Wurden Berechnungen angestellt, ob die mit der Errichtung eines BAZ verbundene Schaffung von Planstellen in dieser dem Ministerium nachgeordneten Einrichtung längerfristig nicht eine wesentlich kostengünstigere Variante darstellen würde?

Aus welchen Gründen haben Sie die in den Nachbarstaaten Österreichs, der Schweiz und Deutschland, gewählte, offensichtlich zielführende Lösung, sowohl ein Bundesamt als Behörde für obrigkeitsstaatliche Aufgaben als auch privat-rechtliche Lösungen für die Flugverkehrskontrolle zu schaffen, nicht in Betracht gezogen?

**Antwort:**

Abgesehen von der bereits bei Frage 14 dargestellten Problematik der Neuschaffung von Planstellen des Bundes darf bei einer Vergleichsrechnung hinsichtlich Kostengünstigkeit der Faktor Qualität nicht außer Acht gelassen werden: die hier in Rede stehenden Tätigkeiten können zum überwiegenden Teil nur von hochqualifizierten Spezialisten mit entsprechender Ausbildung und Erfah-

nung erbracht werden. Erschwerend kommt dazu, dass derartige Spezialisten, wenn überhaupt, nur vereinzelt vorhanden sind. Sie finden üblicherweise in der Luftfahrtindustrie finanzielle Konditionen vor, welche teilweise selbst den Kollektivvertrag der Austro Control GmbH deutlich übersteigen. Es kann vor diesem Hintergrund nicht erwartet werden, dass das für ein Bundesamt notwendige Personal zu den üblichen finanziellen Konditionen des Bundes rekrutiert werden kann.

**Frage 17:**

Wodurch soll bei Auslagerung der Flugbetriebsagenden an die Austro Control GmbH sichergestellt werden, dass durch eine praktisch 24-Stunden/7-Tage-Woche die jederzeitige sofortige Erreichbarkeit eines verantwortlichen Mitarbeiters für dringende Flugbetriebsbelange gewährleistet ist, wie dies derzeit durch das Personal der OZB praktisch sichergestellt ist, wohingegen bei der Austro Control GmbH spätestens ab 16.30 Uhr nur noch ein Tonbanddienst ohne Zugriff auf entscheidungsberechtigte Mitarbeiter zur Verfügung steht, sieht man von Such- und Rettungsdiensten ab?

**Antwort:**

Die von den Bediensteten in der OZB zu erfüllenden flugbetrieblichen Belange von Luftfahrtunternehmen können zu den normalen Bürozeiten mit einer gewissen Anzahl von Überstunden und durch den Einsatz von überdurchschnittlich ambitioniertem Personal bewältigt werden. Ein formell festgelegter 24-Stunden/7-Tage-Woche-Betrieb ist in diesem Bereich keinesfalls notwendig und auch nicht gegeben.

Die Aussage, wonach in der Austro Control spätestens ab 16.30 Uhr nur mehr ein Tonbanddienst ohne Zugriff auf entscheidungsberechtigte Mitarbeiter zur Verfügung stehe, mag in Ausnahmefällen vorkommen, sie ist aber als allgemeine Aussage sicherlich nicht zutreffend. Für den flugbetrieblichen Bereich und die Bedürfnisse von Luftfahrtunternehmen muss wie auch derzeit in der OZB entsprechende Unterstützung zur Verfügung stehen.

**Frage 18:**

Werden Sie als Vertreter des 100 % Gesellschafters der Austro Control GmbH, der Republik Österreich, deren Geschäftsführern eine Weisung erteilen, die nach den Bestimmungen des 1. Euro-Justiz-Begleitgesetzes idgF überfällige Anpassung des Stammkapitals im Gesellschaftsvertrag und Firmenbuch vorzunehmen?

**Antwort:**

Ich sehe es als vom Gesetz berufener Vertreter des Eigentümers als meine Pflicht, dafür zu sorgen, dass sämtliche das Unternehmen betreffenden gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden.

Mit freundlichen Grüßen

