

13057/AB XXIV. GP

Eingelangt am 11.02.2013

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-9.500/0037-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am . Februar 2013Februar 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DI Deimek und weitere Abgeordnete haben am 11. Dezember 2012 unter der **Nr. 13311/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die sicherheitskritische Konzeption der mit der 3. Piste in Verbindung stehenden Rollwege am Flughafen Wien Schwechat und das zugehörige regulative Umfeld gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Abteilung L4 in Vollzeit und wie viele in Teilzeit beschäftigt?
- Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehen gemeldeten Nebenbeschäftigung nach?
- Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dürfen ihrer Nebenbeschäftigung während der Dienstzeit nachgehen?
- Weswegen ist die Leitung dieser Abteilung seit mehr als einem Jahr vakant?

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

Durch die Änderung der Geschäftseinteilung vom 23. Juli 2012 wurde die Abteilung L4 „Flughäfen, Flugsicherungsanlagen, Bodenabfertigung und Luftfahrthindernisse“ in Abteilung L3 „Luftfahrt-Infrastruktur“ umbenannt, die Antworten beziehen sich daher auf diese Abteilung.

Derzeit sind elf Bedienstete Vollzeit und drei Bedienstete Teilzeit beschäftigt. Gemäß § 56 Beamten - Dienstrechtsgesetz in Verbindung mit § 5 Vertragsbedienstetengesetz wurden fünf Nebenbeschäftigte gemeldet. Diese Nebenbeschäftigte werden nicht in der Dienstzeit ausgeübt.

Die Neubesetzung der Leitungsfunktion dieser Abteilung erfolgte mit 1. Februar 2013.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Wann werden Sie eine Novelle zur Zivilflugplatzverordnung vorlegen, die der internationale Rechtsentwicklung entspricht und insbesondere Erkenntnisse zum Thema „Runway Incursion Prevention“ umsetzt?*
- *Weswegen wurde seit 1972 keine Novelle zur Zivilflugplatzverordnung vorgenommen?*
- *Wie verantwortet sich dazu der verantwortliche Leiter der logistischen Abteilung?*

Eine umfassende Novelle der Zivilflugplatzverordnung (ZFV), welche auch die internationale Rechtsentwicklung einbezieht, befindet sich in Vorbereitung.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- *Wie werden „risk assessments“, die im Zuge von Genehmigungen nach LFG § 71(1) a) notwendig sind, durchgeführt?*
- *Welcher Methoden bedient sich dabei die zuständige Fachabteilung?*
- *Sind diese Methoden etwa in Form einer verpflichtenden Dienstanweisung festgehalten und ist so die Wiederholbarkeit sichergestellt oder steht es dem jeweiligen Behördenvertreter frei, auf Grund welcher Beurteilungsgrundlage die technische Eignung und die sichere Betriebsführung festgestellt werden?*

Risk assessments werden im Falle von notwendigen Abweichungen von ZFV, ZFBO, ZNV, Annex 14 der ICAO und den darauf beruhenden Docs, dem Entwurf der EU-Verordnung Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes (NPA 2011-20) sowie etwaigen weiteren Dokumenten oder Manuals der EU bzw. EASA sowie ICAO, welche als Stand der Technik zu betrachten sind (u.a. European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, Edition 2.0) gemäß den Vorgaben des ICAO Doc 9859 Safety Management Manual durchgeführt.

Gemäß ICAO Doc 9859 Safety Management Manual kommen dabei sowohl reaktive, proaktive sowie prädiktive Methoden zur Anwendung:

- statistische Auswertungen
- Trendanalysen
- normative Vergleiche
- Simulation und Tests

- Expertenrunden
- Kosten-Nutzen-Analysen
- Risikoanalysen
- Risikobewertungen
- Risikomitigationen
- Risikokontrollen

Aufgrund der Einstufung und Betrachtung der gegenständlichen Methoden bzw. des ICAO Doc 9859 Safety Management Manual als Stand der Technik obliegt es den Aufgaben und den Pflichten der jeweiligen (Amts)-Sachverständigen sowie verhandlungsleitenden Behörden diese Methoden zu berücksichtigen und gegebenenfalls vorzusehen.