

XXIV.GP.-NR
4383 /AB
29. März 2010
zu 4402 /J

bm^{vi}t
DORIS BUERES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-9.500/0002-I/PR3/2010
DVR:0000175

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

Wien, am 15. März 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Ing. Hofer und weitere Abgeordnete haben am 29. Jänner 2010 unter der Nr. 4402/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Rettungsflüge mit Heli Austria gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 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?

Die Einschränkung gemäß § 3 Abs. 2 Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung (AOCV) 2008 bewirkt, dass nur jene Hubschrauber der Kategorie "Small Rotorcraft" für den Rettungs- und Ambulanzflugbetrieb zum Einsatz kommen, die hinsichtlich ihrer Basis-Musterzulassung einem Stand der Technik von 1993 oder später entsprechen. Die Hubschrauber der "Small Rotorcraft"-Kategorie stellen den Großteil der im österreichischen Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb eingesetzten Hubschrauber dar. Dadurch wird gewährleistet, dass die in den Zulassungsnormen eingearbeiteten Sicherheitsentwicklungen und -verbesserungen, in Verbindung mit einer erstmaligen vollumfänglich definierten Kategorie A-Zulassung, für diese Hubschrauberklasse

umgesetzt werden. Weiters weisen eingesetzte Hubschrauber dieser Zulassungsgeneration entgegen früher zugelassenen Modellen auch jene Voraussetzungen für den Einsatz im Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb auf, wie sie in sonstigen facheinschlägigen Standards gefordert werden. Die Forderung eines moderneren Stands der Technik gegenüber dem von der EASA als Minimum geforderten Niveau ergibt sich aus dem Umstand, dass ein beträchtlicher Teil des Ambulanz- und Rettungsflugbetriebs in Österreich im Vergleich mit vielen anderen europäischen Ländern unter erschwerten, alpinen und wetterbedingten Bedingungen stattfindet. Die dadurch zum Einsatz kommenden Hubschrauber entsprechen damit auch weitgehend den, in zahlreichen anderen europäischen Ländern für einen vergleichbaren Betrieb (Pilot, Arzt und HEMS Crew Mitglied, Patient) zum Einsatz kommenden Typen.

Zu Frage 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?

Im Zuge des Begutachtungsverfahrens zur AOCV 2008 wurden keinerlei Bedenken zu dieser Bestimmung geäußert. Auch der Verfassungsdienst sah in seiner Stellungnahme keine Bedenken.

Zu Frage 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?

In der Annahme, dass es sich bei dem „Betriebstechnischen Hinweis“ um den Betriebstüchtigkeits-hinweis BTW A-001 handelt, kann angemerkt werden, dass gegen diesen aus Sicht des BMVIT keine rechtlichen Bedenken bestehen.

Zu Frage 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?

Das angesprochene Schreiben der EASA wurde geprüft, jedoch hat dessen Inhalt zu keiner Änderung der Ausgangslage hinsichtlich der Erfüllung des § 3 Abs. 2 AOCV geführt.

Zu Frage 5:

- Welche Maßnahmen wurde seitens des BMVIT getroffen, nachdem spätestens seit 11.1.2010 bekannt ist, dass die Austro Control die bescheidmäßige Absprache über die Verwendungsmöglichkeit der Hubschraubertype AS 355 verweigert?

Nach Auskunft der Austro Control GmbH wurde bei der genannten Behörde kein Antrag auf Erlassung eines Feststellungsbescheides gestellt. Im Übrigen besteht für die Heli Austria GmbH Rechtssicherheit dahingehend, dass die Austro Control GmbH am 12.02.2010 einen Bescheid erlassen hat, gegen den das Rechtsmittel der Berufung ergriffen werden kann.

Zu den Fragen 6, 9 und 10:

- 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?
- Sind Mitarbeiter der Austro Control außerhalb ihres eigentlichen Betätigungsfeldes in der Behörde für Mitbewerber von Heli Austria aktiv?
- Wenn ja, für welche?

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde die Austro Control GmbH mehrmals angewiesen, besonders darauf zu achten, dass aus der fliegerischen Tätigkeit der Austro Control-Fluginspektoren bei österreichischen Luftfahrtunternehmen keine Befangenheiten resultieren.

Die Austro Control GmbH teilte dazu mit, dass im Bereich der Luftfahrtagentur der Austro Control GmbH vier MitarbeiterInnen zur Aufrechterhaltung der erforderlichen fliegerischen Qualifikation Nebentätigkeiten bei Hubschrauber-Luftfahrtunternehmen gemeldet hätten. Durch die zuständigen AbteilungsleiterInnen sei im Vorfeld unter Einbeziehung der Personalabteilung eine eingehende Prüfung der gemeldeten Tätigkeiten auf mögliche Befangenheiten gemäß AVG durchgeführt worden. Eine solche Befangenheit wurde nicht festgestellt.

Namentliche Auskünfte zu einzelnen Austro Control-Mitarbeitern können aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht gegeben werden

Zu Frage 7:

- Welche Maßnahmen sind zu Abstellung der offenbar gewordenen Missstände innerhalb der Austro Control, unabhängig davon, ob diese zu einer strafgerichtlichen Verurteilung führen werden oder nicht, geplant?

Das mit Wirkung vom 1. Jänner 2010 in Kraft getretene Regulativ für den Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb wurde seitens der Austro Control GmbH im Rahmen ihrer Verantwortlichkeit korrekt umgesetzt.

Zu Frage 8:

- Welcher Mitbewerber würde einspringen, wenn Heli Austria den Betrieb einstellen müsste?

Diese Entscheidung liegt bei den jeweiligen Unternehmen und entzieht sich meinem Zuständigkeitsbereich.

