



Austrian Airlines  
Office Park 2, P.O. Box 100,  
A-1300 Vienna, Austria

Per E-Mail an das  
Bundesministerium für Verkehr  
l2@bmvit.gv.at

Per E-Mail an das  
Präsidium des Nationalrats  
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

04.02.2013

**Betrifft: Austrian Airlines Stellungnahme zur LFG-Novelle 2013**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Austrian Airlines bedankt sich für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs zur Novelle des Luftfahrtgesetzes. Anbei senden wir Ihnen mit der Bitte um Berücksichtigung unsere Stellungnahme und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

**AUSTRIAN AIRLINES AG**



Mag. Walter Reimann  
Vice President  
International & Aeropolitical Affairs

Austrian Airlines AG  
Member of IATA

Tel. 05 1766 12322  
Fax 05 1766 5 12322  
www.austrian.com

Disclosure under § 14  
HGB: Stock Company,  
Vienna  
Commercial Court  
Vienna  
FN 111000k  
DVR: 0091740





## OS Stellungnahme zur Novelle des Luftfahrtgesetzes

Austrian Airlines begrüßt und unterstützt jedes Bestreben der österreichischen Bundesregierung, das zu einer Verwaltungsvereinfachung und Beseitigung von Unklarheiten in der Vollziehung führt – vor allem, da es im Normalfall durch Effizienzsteigerungen auch zu einer Kostenreduktion kommt. Der vorliegende Begutachtungsentwurf zur Novelle des Luftfahrtgesetzes bietet in diesem Zusammenhang aber aus unserer Sicht noch Verbesserungspotenzial. Insbesondere durch die vorgeschlagene Neuregelung der Meldedatenvereinbarung, der Fristenverlängerung im §134a und allen voran der Wiedereinführung der Kontrolle von Lichtbildausweisen im §134(3) entstehen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft weitere Mehrkosten und Mehraufwand. Außerdem konterkarieren diese Vorhaben die Prämisse der *BMVIT Roadmap Luftfahrt 2020* ‚Stärkung des Luftfahrtstandorts Österreich‘ und gefährden den Weiterbestand des Hub Flughafen Wien.

### Meldedatenverarbeitung

Laut den Erläuterungen zum Begutachtungsentwurf der LFG-Novelle ist durch die weitere Verlagerung hoheitlicher Aufgaben vom BMVIT an die Austro Control erneut mit einer Kostenerhöhung bei den Nutzern zu rechnen:

#### **Finanzielle Auswirkungen**

*In Bezug auf die nunmehr von der Austro Control GmbH durchzuführende Meldedatenverarbeitung ist gegenüber der bisherigen Rechtslage mit einer Steigerung des personellen Aufwandes bei der zuständigen Behörde von fünf Mannjahren zu rechnen. Diese Berechnung basiert auf den Erfahrungen der letzten Jahre, dass rund 3000 Ereignismeldungen pro Jahr zu bearbeiten sind und dafür zumindest vier qualifizierte Organe (Gruppe 8 des ACG/KV II) und ein operatives/administratives Organ (Gruppe 4 des ACG/KV II) erforderlich sind. Dies bedeutet inklusive des Aufwandes für die Installation der Software, für die Räumlichkeiten und die Schulungen des Personals einen jährlichen Aufwand von rund 500 000 Euro.*

...

*Bei der bisher mit den Aufgaben der Meldedatenverarbeitung betrauten Bundesanstalt für Verkehr erfolgt durch den Zuständigkeitsübergang keine Änderung des Personalaufwandes, da für die Meldedatenverarbeitung kein zusätzliches Personal zur Verfügung stand, sondern diese Aufgabe vom vorhandenen Personal miterledigt wurde. (Begleitmaterialien, Vorblatt Seite 1 und 2)*

Während die Meldedatenverarbeitung somit bisher vom bereits im BMVIT beschäftigten Personal miterledigt wurde, wären nach der nun vorgeschlagenen Delegation bei der Austro Control für dieselbe Tätigkeit nun 5 zusätzliche Vollzeitmitarbeiter vorgesehen. Hier fällt nicht nur die Anzahl der nun benötigten Mitarbeiter auf, sondern auch der dadurch entstehende Aufwand von 100.000 € pro Mitarbeiter.<sup>1</sup>

Diese jährlichen Mehrkosten von 500.000 € konterkarieren die erst vor wenigen Monaten im Rahmen der ZLPV-Novelle 2012 von der österreichischen Luftverkehrsbranche erreichte

<sup>1</sup> In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf den Einkommensbericht 2011 des österreichischen Rechnungshofs verweisen, in dem das durchschnittliche Einkommen aller Austro Control-Beschäftigten im Jahr 2011 mit annähernd 98.000 € ausgewiesen wird. Bei Austrian Airlines wird das durchschnittliche Einkommen mit 31.500 € und somit weniger als einem Drittel angeführt – trotz eines vergleichbaren Anteils an Spezialisten (im Falle der ACG vor allem ATC Controller, im Falle von Austrian Airlines Piloten). Durch den im letzten Jahr erfolgten Betriebsübergang bei Austrian Airlines hat sich dieser Unterschied noch weiter vergrößert. Weitere staatsnahe Verkehrsunternehmen: Asfinag: 48.900 €, ÖBB Infrastruktur AG: 44.900 €, ÖBB Personenverkehr AG: 41.500 €.



Kostenreduzierung bei den Pilotenlizenzverlängerungen in der Höhe von insgesamt 1 Mio. € per anno. Die bis letztes Jahr von der Austro Control gewählte Vorgehensweise widersprach nicht nur der Vorgehensweise in den restlichen europäischen Staaten, sondern war aus Sicht der Nutzer auch nach österreichischem Recht nicht gedeckt. Nach der erstmaligen Ankündigung der Anpassung vor mehreren Jahren und der tatsächlich erfolgten Umsetzung wurden die Gebühren der Pilotenlizenzverlängerung jedoch noch um insgesamt 840% erhöht. Erst bedingt durch neue verpflichtende europäische Vorgaben kam es nun auch in Österreich zu einer Anpassung an die europaweit übliche Vorgehensweise.

### **§ 134(3) – Wiedereinführung der Kontrolle von Lichtbildausweisen:**

§ 134(3) sieht vor, dass beim Boarding ein Abgleich zwischen dem Namen auf dem Boardingpass und einem amtlichen Lichtbildausweis des Passagiers vorgenommen werden muss. Argumentiert wird vom BMVIT mit Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung von Flugunfällen:

#### ***Informationen über Personen und gefährliche Güter an Bord***

*(1) Luftfahrtunternehmen der Union, die einen Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, für das die Verträge Anwendung finden, anfliegen oder von dort abfliegen, sowie Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die von einem solchen Flughafen abfliegen, wenden Verfahren an, die es ermöglichen,*

*a) so rasch wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von zwei Stunden, nachdem das Eintreten eines Unfalls eines Luftfahrzeugs mitgeteilt wurde, eine auf den besten verfügbaren Informationen basierende geprüfte Liste aller Personen an Bord zu erstellen, ...*

Diese Interpretation der österreichischen Behörde ist europaweit einzigartig. In keinem anderen EU-Mitgliedstaat wird ein Identitätscheck mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 begründet. Außerdem wurde auf Rückfrage auch von der Europäischen Kommission bestätigt, dass aus Art. 20 keine derartige Verpflichtung hervorgeht:

*Indeed, Reg 996/2010 requires that the passenger list is transmitted within a fixed time and that procedures are in place to verify and validate the list. However, we do not consider that the Regulation requires ID checks to be carried out at the gate for this purpose.<sup>2</sup>*

Zu der aus unserer Sicht fehlenden rechtlichen Grundlage gibt es wie folgend ausgeführt auch noch weitere rechtliche Bedenken. Außerdem sehen wir trotz erheblicher Mehrkosten keinen erkennbaren Mehrwert der Datenqualität<sup>3</sup>.

Grundsätzlich möchten wir auf die Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Flughäfen verweisen, deren Argumentation bei Punkt § 134(3) wir voll und ganz unterstützen:

*„Zu § 134(3) neu: Dieser Absatz scheint im Hinblick auf die Bestimmungen des Schengener Abkommens und der Reisefreiheit verfassungsrechtlich bedenklich, da die Bestimmungen einer Identitätskontrolle entsprechen.“*

<sup>2</sup> Bestätigungsmail von Herrn Filip Cornelis am 4. Februar 2013, Head of Unit Aviation Safety, EC DG Move

<sup>3</sup> Außerdem sei hier erwähnt, dass die Luftfahrt einerseits bereits heute die beste Datenqualität aller Verkehrsträger bereitstellt und andererseits das Flugzeug als das sicherste Verkehrsmittel gilt.



*In diesem Zusammenhang ist auch der Werdegang der EU-VO 2320/2002 zur EU-VO 300/2008 interessant, das die EU-VO 300/2008 vom Passagier bei Zutritt in den Sicherheitsbereich nur eine gültige Bordkarte verlangt, eine Identifizierung des Passagiers allerdings nicht für notwendig erachtet.*

*Darüber hinaus ist diese Bestimmung bei anderen grenzüberschreitend tätigen Verkehrsunternehmen (Bahn, Linienbusse wie Eurotours) nicht Praxis und wird auch in fast allen EU-Staaten nicht angewendet.*

*Gerade aus diesem Grund haben die Flughäfen in den letzten Jahren gemeinsam mit den Airlines intensiv in die Installation von modernen automatisierten Boardingmaschinen investiert, durch welche schnell, automatisiert und mit wenig Personaleinsatz der Fluglinien bzw. der Beauftragten das Boarding ermöglicht wird. Die dadurch erzielte Beschleunigung des Abfertigungsprozesses kommt den Reisenden und der effizienten Nutzung der Gesamtkapazität zugute und spielt gerade im Transferprozess eine wichtige Rolle.*

*Diese nun geplanten Identitätskontrollen machen alle diese Vorteile zunichte, führen zu einer erhöhten Komplexität des Abfertigungsvorganges und verhindern den Einsatz von automatisierten Boardingmaschinen. Gleichzeitig wird dadurch die Effizienz reduziert und die Kosten werden durch zusätzlichen Personaleinsatz in die Höhe getrieben.*

*Wir schlagen daher vor, diese Änderung ersatzlos zu streichen.'*

Ergänzend bitten wir, auch noch die folgenden Ausführungen zu berücksichtigen:

#### Mehraufwand und Mehrkosten durch die Umsetzung von § 134(3) – inklusive Gefährdung des Transferhubs VIE

Einer Evaluierung unserer Experten zu Folge wäre die Umsetzung des § 134(3) LFG mit dem bestehenden Personal nicht zu bewerkstelligen. Bei Austrian Airlines wird alleine aufgrund des zusätzlich benötigten Personals von Mehrkosten von über 1 Mio. € ausgegangen.

Viel gravierender wären jedoch – wie auch bereits in der AÖV-Stellungnahme angeführt – die Auswirkungen auf die derzeit etablierten Boardingabläufe. Derzeit liegt der Flughafen Wien mit einer Umsteigezeit von lediglich 25 Minuten im internationalen Spitzenfeld. Eine interne Simulation hat ergeben, dass die Umsetzung des § 134(3) nicht nur das Ende dieser kurzen Umsteigezeit bedeuten würde, sondern in Folge auch des Ende des Transfersystems bei Austrian Airlines.

Durch die verlängerten Abläufe könnten wir unser Transfer-Wellensystem nicht aufrechterhalten - welches jedoch das derzeitige Austrian Airlines Netzwerk und damit verbunden den Hubstatus von VIE überhaupt erst ermöglicht.

#### Beförderungsbedingungen der Fluglinien in Zusammenhang mit dem Sinn des Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010

Sinn des Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ist in Verbindung mit Artikel 21 vor allem die Gewährleistung der möglichst raschen Benachrichtigung von Angehörigen im Falle eines Unfalls. So wurde für Passagiere auch die Möglichkeit geschaffen, eine Kontaktperson bei den Luftfahrtunternehmen bekanntzugeben.

Aufgrund der Beförderungsbedingungen der Luftfahrtunternehmen kann es sich bei den an Bord befindlichen Personen ausnahmslos um die Passagiere, die auch auf dem Ticket angeführt sind handeln – außer der Passagier handelt widerrechtlich:

#### **Auszug aus Artikel 3 der Austrian Airlines Beförderungsbedingungen:**

**3.1.1** Wir befördern nur den im Ticket angeführten Passagier ...

**3.1.2** Das Ticket ist nicht übertragbar





§ 134(3) LFG würde somit nur bei Passagieren zu einer Verbesserung der Datenqualität führen, die unter falschem Namen reisen. Wie bereits weiter oben ausgeführt, ergibt sich weder aus Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 die Verpflichtung, noch lässt sich eine Änderung der gesamten Boardingabläufe sowohl kosten- als auch aufwandsmäßig rechtfertigen, nur um den Angehörigen von Passagieren, die bewusst gegen die Beförderungsbedingungen des Luftfahrtunternehmens verstoßen, dieselbe Betreuungsleistung zukommen zu lassen wie jenen Passagieren, die sich korrekt verhalten.

#### Ausweispflicht

Bei Inlandsflügen wird die Problematik der durch § 134(3) LFG entstehenden de facto-Ausweispflicht noch besser sichtbar. Außerdem zeigt sich bei diesen Flügen auch noch stärker die Diskriminierung dieser Regelung gegenüber anderen Verkehrsträgern im Inlandsverkehr.

#### Namensgleichheit

Selbst wenn eine Kontrolle eines Lichtbildausweises erfolgt, kann nicht sichergestellt werden, dass der sich tatsächlich an Bord befindende Passagier wirklich der Passagier ist, der auch im Ticket eingetragen ist. Auf der einen Seite ist unser Bodenpersonal aus verständlichen Gründen nicht dafür ausgebildet, gefälschte Ausweise identifizieren zu können, andererseits besteht immer die Möglichkeit einer Namensgleichheit.

#### Anwendbarkeit nur auf Flüge, die in Österreich starten

Nachdem § 134(3) mangels territorialer Anwendbarkeit des LFG im Ausland nicht angewendet werden kann, würde diese Regelung im Falle eines Unfalls den Großteil der potenziellen Flüge nicht abdecken. Ankommende Flüge und vor allem die Flugzeuge, die gar nicht vor haben in Österreich zu landen, sondern während einer Querung des österreichischen Luftraums im Überflug einen Notfall deklarieren müssen, wären vom Identitätscheck nicht abgedeckt. Auch bei diesen Flügen müsste man somit auf die vorhandenen Passagierlisten zurückgreifen, bei denen kein Abgleich stattgefunden hat.

### **§ 134a – Fristenverlängerung der Zuverlässigkeitsüberprüfung**

Bereits mehrmals wurde von den Stakeholdern der österreichischen Luftfahrt eine Verkürzung der derzeit geltenden vierwöchigen Frist bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung gefordert. Die nun vorgeschlagene Verlängerung der Frist steht dieser Intention entgegen und führt erneut zu Mehrkosten und ist deshalb abzulehnen. Außerdem wird nach wie vor nicht geregelt, in welchem Zeitraum eine Sicherheitsprüfung tatsächlich von den österreichischen Behörden abgeschlossen werden muss.

Eine Vereinfachung und eine Beschleunigung des Verfahrens würde begrüßt werden.

### **§ 142 Satz 2 – Slot-Nutzung**

Grundsätzlich möchten wir festhalten, dass die Festschreibung einer Unterlassung von vorsätzlichem Starten und Landen auf flugplanvermittelten und koordinierten Flughäfen ohne Slot nicht nur in Bezug auf den Wiederholungsfall sinnvoll wäre. Weiters schlagen wir vor diesen Passus zu streichen, da die Unterlassung des Wiederholungsfalls bereits in einer EU-Verordnung geregelt wird.



## **Ergänzend zur OS-Stellungnahme zur Novelle des Luftfahrtgesetzes: Beispiele für eine mögliche Verwaltungsvereinfachung und damit verbundenen Kostenreduktion im Bereich der Luftfahrt**

### Zusammenfassung der luftfahrtbehördlichen Aufgaben in der OZB

Wie auch der nun vorgelegte Entwurf der LFG-Novelle belegt, werden immer mehr luftfahrtbehördliche Agenden von der OZB an die ACG delegiert – meist mit einer damit verbundenen Kostensteigerung auf Seiten der Stakeholder der österreichischen Luftfahrt. Dies erklärt sich alleine schon aus dem auch oben angeführten sehr hohen durchschnittlichen Lohnniveau bei der Austro Control – vor allem im Vergleich zu Beamten des BMVIT mit demselben Aufgabenbereich. Außerdem erfordert eine Aufteilung zusätzlichen Abstimmungsaufwand. Im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung und einer Kostenreduktion wäre es deshalb wünschenswert, den ATC-Teil und den behördlichen Teil bei Austro Control zu trennen und alle luftfahrtbehördlichen Aufgaben wieder in einer starken OZB im BMVIT zu bündeln. Dies würde auch die Umsetzung der in der Roadmap Luftfahrt 2020 festgesetzten Ziele unterstützen.

### ACGV Gebühren

Leider wurde auch im Rahmen der letzten ACGV-Novelle 2012 eine Kostenreduktion für die Stakeholder der österreichischen Luftfahrt verabsäumt. Wie bereits mehrfach angemerkt, sind die Gebühren sowohl im Bereich der Lizenzausstellung (Tarifposten TP 1ff), also auch im Bereich der Änderung von AOCs (Tarifposten TP 21ff) im internationalen Vergleich zu hoch.

Beispielsweise schlagen sich Änderungen im Betriebshandbuch, die einer Genehmigung bedürfen, mit ca. 10.000 € zu Buche. Der so gesteuerte Kurs kann aber nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, denn auch Änderungen, die dem Sicherheitsfortschritt dienen, könnten so durch diese Gebühren verhindert werden.

### Zusammenlegung der meteorologischen Dienste

Abschließend möchten wir auf eine Einschätzung des Rechnungshofs verweisen:

*Die vom RH mehrfach empfohlene Zusammenlegung der drei nationalen Wetterdienste wurde nie umgesetzt; dies trotz eines von einer interministeriellen Arbeitsgruppe ermittelten Einsparungspotenzials bei Zusammenlegung der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) mit dem Flugwetterdienst der Austro Control GmbH in Höhe von 9,4 Mill. EUR für den Zeitraum 2004 bis 2009 (bzw. 16,2 Mill. EUR bis 2011). Stattdessen gab es seit 2006 einen vierten bundeseigenen Wetterdienst.*

*Im Vergleich zum Personalaufwand im Jahr 2003 fielen bei den beiden angeführten Wetterdiensten in den Jahren 2004 bis 2009 zusätzliche Personalkosten von 13,4 Mill. EUR an. Das identifizierte Einsparungspotenzial bei Zusammenlegung von 9,4 Mill. EUR wurde somit um 22,8 Mill. EUR verfehlt. Statt der für den Fall der Zusammenlegung geplanten Reduktion des Personalstands von 316 auf 284 stieg der Personalstand bis zum Jahr 2009 auf 339.*

*Gemeinsame Koordinationssitzungen und Arbeitsgruppen der Wetterdienste dienten dem Informationsaustausch. Sie konnten nicht verhindern, dass die Wetterdienste einander konkurrenzten.<sup>4</sup>*

<sup>4</sup> <http://www.rechnungshof.gv.at/berichte/ansicht/detail/einsparungspotenzial-durch-kooperation-und-koordination-der-drei-wetterdienste.html>