

**2408/AB**  
**vom 10.09.2025 zu 2871/J (XXVIII. GP)**

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium  
 Innovation, Mobilität  
 und Infrastruktur

Peter Hanke  
 Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Walter Rosenkranz

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
 +43 1 711 62-658000  
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 Österreich

Parlament  
1017 Wien

Geschäftszahl: 2025-0.554.349

10. September 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat DI Deimek und weitere Abgeordnete haben am 10. Juli 2025 unter der **Nr. 2871/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Kompetenzabbau, Managementdefizite und sicherheitsrelevante Auswirkungen der derzeitigen Strukturpolitik bei der Austro Control GmbH an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – nach Einholung von Informationen der ACG – wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5 sowie 9 bis 11:

- Wie hat sich die Anzahl der technisch und operativ eingesetzten Inspektoren in den Bereichen Technik, Flugbetrieb und Training seit 2020 entwickelt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bereich, Jahr und Personalstand)
- Wie hat sich die Anzahl der technisch und operativ eingesetzten Inspektoren in Teilzeitbeschäftigung in den Bereichen Technik, Flugbetrieb und Training seit 2020 entwickelt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bereich, Jahr und Personalstand)
- Welche konkreten Ursachenanalysen wurden zu den zahlreichen Kündigungen oder Stundenreduktionen durch Teilzeitbeschäftigung erfahrener Inspektoren seit 2023 vorgenommen? (Bitte um Auflistung der konkreten Maßnahmen)
- Wie viele Wartungsbetriebe (Part-145), Instandhaltungsbetriebe (CAMO), Ausbildungsbetriebe (ATO) sowie Luftfahrtunternehmen mit Betriebsgenehmigung (AOC) und nicht-gewerbliche Flugbetriebe (NCC) werden seit 2020 von wie vielen Inspektoren in den jeweiligen Fachbereichen betreut? (Bitte um tabellarische Auflistung)?
- Welche durchschnittliche Betreuungsquote pro Inspektor ergibt sich daraus, und wie hat sich diese gegenüber früheren Jahren (ab 2020) verändert?
- Wie viele Inspektoren im Bereich Flugbetrieb befinden sich aktuell in Teilzeitbeschäftigung?
  - a. In welchem Ausmaß reduziert dies die verfügbaren personellen Ressourcen für hoheitliche Aufgaben?

- Wie viele Inspektoren sind aktuell in Vollzeit beschäftigt und nehmen dabei die Flugdienstregelung in Anspruch?
- Welche praktischen Tätigkeiten gibt es derzeit in diesem Zusammenhang im Rahmen einer genehmigten Nebentätigkeit/-beschäftigung?

Es wird darauf hingewiesen, dass Inspektor:innen organisationsformübergreifend eingesetzt werden. Weiters ist mir wichtig zu betonen, dass die Zahlen aus dem Jahr 2020 nicht mit den späteren Jahren vergleichbar sind, da 2021 eine umfangreiche Umstrukturierung der Luftfahrtagentur (LFA) erfolgte.

Kündigungen wurden im Wesentlichen damit begründet, dass die betreffenden Mitarbeiter:innen ihre Tätigkeit als Pilot:innen in erhöhtem Ausmaß ausüben wollten. Da die betroffenen Mitarbeiter:innen bereits zuvor im Ausmaß von 80 % tätig waren und bisher 20 % ihrer monatlichen Arbeitszeit dienstfrei gestellt waren, um ihrer Flugtätigkeit nachzugehen (Flugdienstregelung), ergibt sich faktisch keine Reduktion der für hoheitliche Aufgaben verfügbaren Personalkapazität. Derzeit nehmen drei Inspektor:innen (zwei Vollzeit und eine Teilzeit) die Flugdienstregelung als bezahlte Freistellung in Anspruch.

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 38 Inspektor:innen beschäftigt; davon 35 in Vollzeit und drei in Teilzeit.

Im Fachbereich Flugtechnik wurden in den Jahren 2021 und 2022 elf Inspektor:innen eingesetzt, danach zwölf, wovon sich niemand in Teilzeitbeschäftigung befand. Dabei wurden durchschnittlich 47,6 Instandhaltungsorganisationen und 81 Wartungsbetriebe betreut, wobei die durchschnittliche Betreuungsquote zwischen 10,6 und 11,7 lag.

Im Bereich Flugbetrieb wurden im Jahr 2021 20 Inspektor:innen eingesetzt, davon zwei in Teilzeit; im Jahr 2022 waren es 19 (zwei in Teilzeit); im Jahr 2023 19 (drei in Teilzeit), im Jahr 2024 21 (sieben in Teilzeit) und Mitte des Jahres 2025 waren es 18 (fünf in Teilzeit). Dabei wurden durchschnittlich 52,4 Luftfahrtunternehmen und 17,2 nicht-gewerbliche Luftfahrtunternehmen betreut, wobei die durchschnittliche Betreuungsquote zwischen 4,0 und 4,5 lag.

Im Fachbereich Luftfahrtpersonal wurden in den Jahren 2021 und 2022 sechs Inspektor:innen eingesetzt, davon eine in Teilzeit; in den Jahren 2023 bis 2025 waren es sieben und davon eine in Teilzeit. Dabei wurden durchschnittlich 56,4 Ausbildungsorganisationen und 47,6 deklarierte Ausbildungsorganisationen betreut, wobei die durchschnittliche Betreuungsquote zwischen 15,8 und 19,8 lag.

Die Stundenreduktionen erfolgten zur Ermöglichung von entgeltlichen Nebenbeschäftigungen der Mitarbeiter:innen. Dabei geht es um Tätigkeiten als Trainer:innen, (Flug-)Lehrer:innen und Prüfer:innen, Konsulent:innen, Auditor:innen, Vortragende, Sachverständige sowie Quality Manager:innen.

#### Zu Frage 6:

- Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um einer Überlastung einzelner Fachabteilungen entgegenzuwirken und eine flächendeckende Luftfahrtaufsicht zu gewährleisten?

Fachbereichsintern werden entsprechende Aufsichts- und Kapazitätsplanungen durchgeführt. Seit 2021 gab es in der LFA einen kontinuierlichen Aufbau von Mitarbeiter:innen von 129,4 VZÄ auf 147,7 VZÄ (Arbeitsplatz im Austro Tower und in den Bundesländern).

#### Zu Frage 7:

- Welche Auswirkungen auf die Aufsichtsintervalle (z.B. 12, 24 vs. 36 Monate) sind seit 2020 zu beobachten und welche Pläne bestehen zur künftigen Intervallanpassung?

Ich darf auf die Verordnung (EU) 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates verweisen. Demnach hat die Behörde, angepasst an die jeweiligen Aufsichtsergebnisse, Auditintervalle festzulegen. Dies erfolgt in einem laufenden Prozess, in dem die Leistung des jeweiligen Unternehmens beurteilt wird.

#### Zu Frage 8:

- Welche Risikoeinschätzungen bestehen hinsichtlich einer möglichen strukturellen Überforderung der ACG im Hinblick auf ihren gesetzlichen Auftrag?

Es erfolgen laufende Evaluierungen der Personalressourcen, um sicherzustellen, dass die gesetzlichen Aufgaben in vollem Umfang erfüllt werden können. Da keine Anzeichen für eine strukturelle Überforderung im Hinblick auf die Erfüllung des gesetzlichen Auftrags bestehen, liegen dahingehend keine Risikoeinschätzungen vor.

#### Zu Frage 10:

- Welche Maßnahmen bestehen für technische Inspektoren und Inspektoren für Ausbildungsbetriebe, um ihre fortlaufende Kompetenz zu gewährleisten?

Fortbildungskosten werden gemäß den budgetären Vorgaben übernommen, sofern keine entgeltliche Nebenbeschäftigung im Zusammenhang mit der jeweiligen Ausbildung besteht. Dadurch soll sichergestellt werden, dass öffentliche Mittel nicht zur Finanzierung von privaten Nebenbeschäftigungen verwendet werden.

Zum Erhalt und zur Sicherstellung der fortlaufenden Kompetenz werden auf Grundlage von festgelegten Schulungsplänen geeignete Fortbildungsmaßnahmen in die jährliche Schulungsplanung aufgenommen. Die erfolgreiche Absolvierung dieser Fortbildungen wird abteilungsintern dokumentiert und nachverfolgt.

#### Zu den Fragen 12 bis 15 und 45:

- Gilt die aktuelle Flugdienstregelung einheitlich für alle Organisationseinheiten der ACG oder nur für bestimmte Fachabteilungen?
  - a. Falls Letzteres zutrifft: Aus welchen Gründen erfolgt diese Differenzierung, und welchen Regelungen unterliegen die übrigen Abteilungen im Hinblick auf Kompetenzsicherung und operative Erfahrung?
  - b. Sind diese Tätigkeiten grundsätzlich entgeltlich oder unentgeltlich geregelt?
- Auf Basis welcher Rechtsgrundlagen und sicherheitsfachlicher Argumentation wurde die bisherige, für den Kompetenzerhalt notwendig erachtete Flugdienstregelung so verändert, dass ein gewerblicher Einsatz faktisch nur noch im Rahmen einer Teilzeitbeschäftigung bei der ACG möglich ist und damit der Kompetenzerhalt durch praktische Tätigkeit erheblich eingeschränkt wurde?

- Welches Gremium, Person, Funktion oder Stelle hat die aktuelle Flugdienstregelung inhaltlich entworfen, auf welcher rechtlichen und organisatorischen Grundlage wurde sie geprüft, und wer hat sie letztlich für umsetzbar bzw. sachlich geeignet befunden? (Bitte um Darstellung des Entscheidungsprozesses sowie Vorlage oder Beschreibung der zugrundeliegenden Evidenz oder Dokumentation)
- Inwieweit entspricht diese Entscheidung den Vorgaben von EASA und ICAO sowie internationalen Best-Practice-Standards zur Sicherstellung von „continued competence“?
- Auf welcher arbeitsrechtlichen Grundlage beruht die in der internen Flugdienstregelung der ACG enthaltene Bestimmung, dass zusätzlich zur Flugdienstregelung keine weitere Nebentätigkeit/-beschäftigung als Pilot zulässig ist – selbst außerhalb der Dienstzeit, unabhängig vom Betreiber und ungeachtet dienstlicher Relevanz?
  - a. Wie wird diese Einschränkung im Hinblick auf das Grundrecht auf Erwerbsfreiheit und Nebentätigkeit/-beschäftigung begründet?

Die aktuelle Flugdienstregelung stellt eine entgeltliche Dienstfreistellung dar und gilt ausschließlich für den Bereich Flugbetrieb. Es wurde durch eine Zusatzvereinbarung zum Dienstvertrag mit dem:der jeweiligen Mitarbeitenden vereinbart, dass während der bezahlten Dienstfreistellung keine zusätzliche Vergütung durch den Betreiber erfolgen darf, bei dem die Pilot:innentätigkeit ausgeübt wird, um Doppelverdienste auszuschließen. Dem liegen Compliance-rechtliche Überlegungen zugrunde, zumal die Trennung einer Unentgeltlichkeit während der Flugdienstregelung und einer Entgeltlichkeit während der Freizeit, nicht praktikabel erscheint.

Die Differenzierung erfolgt, da die fliegerische Tätigkeit im Rahmen der Flugdienstregelung – also die bezahlte Dienstfreistellung zur Ausübung der Pilot:innentätigkeit – ausschließlich für diesen Fachbereich als fachlich relevant und vorteilhaft angesehen wird. In anderen Abteilungen wird die operative Erfahrung auf anderem Weg sichergestellt, etwa durch fachspezifische Schulungen, praktische Übungen oder alternative Maßnahmen zur Kompetenzsicherung.

Die inhaltliche Ausarbeitung der Regelung erfolgte im Dezember 2023 in Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsführung der Austro Control GmbH, dem Abteilungsleiter HR und dem Abteilungsleiter LFA. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um eine Klarstellung der bisher gelebten Praxis, insbesondere hinsichtlich des Ausschlusses eines Zusatzverdienstes während der bezahlten Dienstfreistellung. Die rechtliche Prüfung erfolgte unter Einbindung externer anwaltlicher Expertise, wobei die Regelung als rechtlich unbedenklich und sachlich zweckmäßig beurteilt wurde. Zur Ermöglichung von Flexibilität wurde die Möglichkeit einer Teilzeitbeschäftigung angeboten, um einer entgeltlichen Tätigkeit bei einem Betreiber – neben der Tätigkeit bei der Austro Control GmbH – nachgehen zu können.

Weder die EASA noch die ICAO geben spezifische Regelungen vor, die eine Flugdienstregelung für Inspektor:innen verpflichtend vorschreiben. Entsprechend besteht keine Abweichung von internationalen Vorgaben oder Best Practice Standards im Hinblick auf die Sicherstellung der „continued competence“.

#### Zu den Fragen 16 bis 19:

- Welche Kriterien wurden herangezogen, um Simulator-Training und wiederkehrende Schulungen ohne begleitenden Flugdienst der Inspektoren als ausreichend für den Kompetenzerhalt zu bewerten?

- Wie viele Inspektoren verfügen derzeit über eine gültige und in den letzten 12 Monaten praktisch genutzte Typenberechtigung auf modernen Luftfahrzeugmustern?
- Welche Maßnahmen bestehen, um sicherzustellen, dass Inspektoren ohne kontinuierlich praktische Kompetenz komplexe Technologien (z.B. neue Wetterradare, Fly-by-Wire, eVTOLs, etc.) fachlich korrekt bewerten können (z.B. Schulungsaufwand und Bedienung)?
- Welche Qualifikations- oder Re-Zertifizierungsmechanismen bestehen für den Nachweis aktueller operationeller Kompetenz von Inspektoren?

Für den Kompetenzerhalt von Inspektor:innen ist ein regelmäßiges Kompetenz-Assessment vorgesehen. Im Rahmen dieses Assessments werden sowohl die theoretischen Kenntnisse als auch die praktische Anwendbarkeit überprüft. Darüber hinaus werden erforderliche Schulungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der operationellen Kompetenz auf jährlicher Basis in die abteilungsinterne Schulungsplanung integriert.

Zur Sicherstellung der praktischen Kenntnis werden wiederkehrende Schulungen, Simulator-Trainings sowie strukturierte Fortbildungsmaßnahmen, die auf standardisierten Schulungsplänen basieren, durchgeführt. Diese Maßnahmen entsprechen den anerkannten fachlichen Anforderungen zur Aufrechterhaltung der beruflichen Kompetenz.

Zur Sicherstellung der fachlich korrekten Bewertung komplexer Technologien durch Inspektor:innen, werden unter anderem Multimedia-Tools wie E-Learning-Kurse herangezogen, die den Inspektor:innen anhand von 3D-Videos, schriftlichen Lerninhalten und Wissensüberprüfungen die erforderliche Expertise vermitteln.

Zum Anfragezeitpunkt verfügten 35 Inspektor:innen der Luftfahrtagentur über eine gültige Typenberechtigung. Über die praktische Nutzung in den letzten zwölf Monaten kann keine Auskunft erteilt werden, da innerhalb der Austro Control GmbH zwar die entsprechende Nebenbeschäftigung gemeldet wird, nicht jedoch, ob die Typenberechtigung im Rahmen dieser Nebenbeschäftigung in den letzten zwölf Monaten tatsächlich praktisch genutzt wurde.

#### Zu den Fragen 20, 21 und 37:

- Welche Informationen wurden vor der Umstellung der Flugdienstregelung eingeholt, wie etwa zu den Regelungen anderer EASA-Staaten (z.B. DE, CH, MT, ES)? Falls keine internationalen Vergleiche eingeholt wurden: Aus welchen Gründen wurde auf eine EU-weite Praxisrecherche verzichtet?
- Welche Stellungnahmen wurden seitens ICAO oder EASA zur aktuellen Flugdienstregelung der ACG eingeholt und wie wurden diese in der Entscheidungsfindung berücksichtigt?
- Auf welcher sicherheitsfachlichen und rechtlichen Grundlage wurde die bisher als notwendig erachtete Kombination aus gezielter Dienstfreistellung für Flugdiensttätigkeiten und ergänzender praktischer Kompetenzwahrung außerhalb der ACG – die sich über viele Jahre bewährt hat – abgeschafft bzw. stark eingeschränkt?
  - a. Welche konkreten Erwägungen führten zu dieser Änderung?

Es erfolgte keine inhaltliche Umstellung der Flugdienstregelung. Vielmehr wurde lediglich die Entgeltfreiheit der Flugdienste während der bezahlten Freistellung klargestellt und die entsprechende Nachweiserbringung gefordert. Es besteht keine einheitliche oder etablierte europäische Praxis, auf die zurückgegriffen werden könnte. In vielen EASA-Mitgliedstaaten ist eine vergleichbare Flugdienstregelung für Inspektor:innen nicht vorgesehen.

Da weder die EASA noch die ICAO spezifische Regelungen vorgeben, die eine Flugdienstregelung für Inspektor:innen verpflichtend vorschreiben, wurde von der Einholung einer Stellungnahme abgesehen. Die Ausgestaltung der Regelung erfolgt daher im Rahmen der nationalen Zuständigkeit unter Berücksichtigung arbeits- und organisationsrechtlicher Vorgaben sowie interner fachlicher Bewertungen.

Zu den Fragen 21 bis 24:

- Wie hoch waren bzw. sind die ab 2020 bis inklusive 2025 genehmigten Budgetmittel für:
  - a. Kompetenzerhalt (z.B. Lizenzen, Simulator, Training)
  - b. Infrastrukturprojekte (z.B. Relax Areas, Raumgestaltung)
  - c. Wieviel Budgetmittel wurden davon eingesetzt? (Bitte um jährliche Auflistung)
- Auf welchen Budgetposten wurden Investitionen wie Relax-Areas oder Akustikzonen finanziert und wie wurden diese priorisiert?
- Inwieweit wurden Fachbereichsleitungen an der Mittelverteilung beteiligt und welche Budgethoheit steht diesen operativ zur Verfügung?
- Welche Begründung wurde für die Priorisierung von Infrastrukturinvestitionen gegenüber sicherheitsrelevanten Fachkompetenzmaßnahmen angeführt?

Das genehmigte Schulungsbudget lag im Jahr 2021 bei € 250.000,-, davon wurden € 156.008,- verbraucht. In den Jahren 2022 und 2023 wurden für Schulungen insgesamt € 420.000,- budgetiert und davon € 384.834,61 bzw. € 321.826,70 verbraucht.

Für 2024 und 2025 wurden für Schulungen je € 480.000,- budgetiert, im Jahr 2024 wurden davon € 315.391,- verbraucht. Im Zuge der Rahmenvertragsverhandlungen für 2025-2028 wurde das Schulungsbudget 2025 um € 200.000,- auf € 280.000,- gekürzt.

Seit dem Einzug in den Austro Tower werden im Jahr 2025 erstmalig Budgetmittel, vor allem in verbesserte Akustikmaßnahmen investiert, die aufgrund der höheren Belegungsdichte durch die gestiegene Anzahl der Mitarbeiter:innen in diesem Bereich notwendig sind. Die Planungen dazu sind derzeit im Laufen. Die Planung und Durchführung obliegt, wie bei allen erforderlichen Investitionen in die Gebäudeinfrastruktur, der dafür zuständigen Fachabteilung. Die Verwendung der erforderlichen Budgetmittel erfolgt in enger Abstimmung mit den jeweiligen Fachbereichen.

Zu den Fragen 25 bis 29:

- Welche luftfahrtspezifische Erfahrung und technische Kompetenz bringen die derzeitigen Geschäftsführer der ACG mit?
- Wie wird sichergestellt, dass in Aufsichtsgremien operative Fachkompetenz zur Bewertung luftfahrtrelevanter Prozesse vertreten ist?
- In welcher Form wurde der Aufsichtsrat über die neue Flugdienstregelung, Budgetpolitik und Personalentwicklung informiert?
- Welche konkreten Maßnahmen wurden durch den Aufsichtsrat gesetzt, um den Rückgang operativer Qualität zu verhindern?
- Welche Konsequenzen wurden aus dem Kompetenzverlust und der Abwanderung erfahrener Inspektoren gezogen?

Die Geschäftsführerin und der Geschäftsführer haben sich im Zuge ihrer Bestellung – durch externe Beratungsunternehmen begleiteten – Hearings gestellt und sind als Bestqualifizierte

hervorgegangen. Sie verfügen über Jahrzehntelange Erfahrung und Expertise im Management und im Bereich Luftfahrt, von einem Kompetenzverlust kann daher nicht gesprochen werden.

Der Aufsichtsrat ist nicht für operative Maßnahmen wie die Flugdienstregelung zuständig. Die Flugdienstregelung wurde nicht neu geregelt, sondern es wurde eine Klarstellung der bisherigen Praxis vorgenommen. Eine Einbindung des Aufsichtsrates ist daher nicht vorgesehen und nicht erforderlich. Über die Jahresplanung (Budget) und die Personalentwicklung wurde und wird der Aufsichtsrat entsprechend den gesetzlichen und gesellschaftsvertraglichen Regelungen informiert.

Die Luftfahrtagentur lässt sich in regelmäßigen Abständen von unabhängigen Stellen prüfen und hat so z.B. in allen Themenbereichen das EASA-Audit 2025 im höchsten „Maturity Level – Effective“ abgeschlossen. Darüber hinaus bestätigt das Kund:innenfeedback im Rahmen des Customer Care Programms, dass die Gesamtzufriedenheit mit dem Bereich der Luftfahrtagentur 2024 ein ausgezeichnetes Niveau erreicht hat.

#### Zu Frage 30:

- *Wie erklärt sich der Widerspruch zwischen der öffentlichen Auszeichnung der ACG als bester Arbeitgeber Österreichs 2025 und der gleichzeitig deutlich wahrnehmbaren strukturellen Einschränkung hoheitlich tätiger Fachinspektoren?*

Die öffentliche Auszeichnung der Austro Control GmbH als bester Arbeitgeber Österreichs im Jahr 2025 bezieht sich auf eine umfassende Bewertung unterschiedlicher Kriterien, darunter Arbeitsklima, Weiterbildungsangebote, Führungsqualität und Arbeitsplatzsicherheit.

Diese Auszeichnung steht daher nicht im Widerspruch zur operativen Realität, sondern unterstreicht die hohe Gesamtzufriedenheit der Belegschaft sowie das Engagement des Unternehmens in der Personal- und Organisationsentwicklung – auch im hoheitlichen Bereich.

#### Zu Frage 31:

- *Welche Rückmeldesysteme, strukturierten internen Evaluierungen oder Mitarbeiterbefragungen wurden in den sicherheitsrelevanten Fachbereichen seit 2023 durchgeführt, um der Geschäftsführung ein realistisches Bild der tatsächlichen Belastung und Arbeitszufriedenheit in den hoheitlichen Bereichen zu vermitteln?*

Seit 2023 wurden in den sicherheitsrelevanten Fachbereichen der Austro Control GmbH mehrere Maßnahmen umgesetzt, um der Geschäftsführung ein realistisches Bild der tatsächlichen Arbeitsbelastung und Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen in hoheitlichen Funktionen zu vermitteln:

- Psychologische Evaluierung („PsychEval“) 2024: Erhebung zur mentalen Belastung und psychischen Beanspruchung am Arbeitsplatz.
- Mitarbeiter:innenbefragung im März 2025: umfassende, strukturierte Erhebung zur Arbeitszufriedenheit und zur Bewertung betrieblicher Rahmenbedingungen.
- Kund:innenzufriedenheitsanalyse 2024 (Austro Control Customer Care Programm): Das Kund:innenfeedback bescheinigt der Luftfahrtagentur ein ausgezeichnetes Gesamtzufriedenheitsniveau.
- Hinweisgeber:innensystem gemäß HinweisgeberInnenschutzgesetz (HSchG): Zweck des anonymen Meldesystems ist, dass es in Lebensbereichen mit besonderem

öffentlichen Interesse das rechtmäßige Verhalten bestärkt und Hinweise über Rechtsverletzungen fördert.

- Quartalsweiser Management-Talk: Regelmäßiger direkter Austausch zwischen Geschäftsführung und Mitarbeiter:innen zu aktuellen Themen und Raum für Rückmeldungen aus den Fachbereichen.
- Direkte E-Mail-Adresse an die Geschäftsführung für einen direkten Austausch.

Zu den Fragen 32 bis 36:

- Wie wird sichergestellt, dass die Flugdienstregelung in gewerblichen Luftfahrtunternehmen nicht gegen arbeits-, arbeitszeit-, oder versicherungsrechtliche Vorschriften verstößt?
- Welche arbeits- oder versicherungsrechtlichen Grundlagen rechtfertigen die derzeitige Forderung, dass gewerbliche Betreiber schriftlich die Unentgeltlichkeit des Einsatzes von ACG-Inspektoren gegenüber der ACG bestätigen müssen, obwohl dies weder branchenüblich noch haftungs-rechtlich realistisch ist?
- Wie wird begründet, dass Flugzeiten, die außerhalb der ACG-Dienstzeit (z.B. an Wochenenden oder in der Freizeit) erbracht werden, dennoch der Personalabteilung (HR) der ACG zu melden sind – insbesondere vor dem Hintergrund des österreichischen Arbeitszeitgesetzes?
- Inwiefern ist es mit dem österreichischen Arbeitszeitgesetz vereinbar, dass ein öffentliches Unternehmen, Tätigkeiten seiner Mitarbeiter außerhalb der Dienstfreistellung als Teil der dienstlichen Arbeitszeitverwaltung erfasst und kontrolliert?
- Inwiefern ist es arbeitszeitrechtlich zulässig, dass die ACG im Rahmen der verpflichtenden Anwendung des Jahresarbeitszeitmodells auch für Tätigkeiten außerhalb der eigenen Struktur (z.B. bei gewerblichen Luftfahrtbetreibern) die volle Verantwortung über die Gesamtarbeitszeit ihrer Mitarbeiter beansprucht – selbst, wenn diese Tätigkeiten außerhalb der bezahlten Dienstfreistellung erfolgen?

Die Einhaltung von arbeits-, arbeitszeit-, oder versicherungsrechtliche Vorschriften wird sichergestellt, indem Höchstgrenzen der maximalen Einsetzbarkeit festgelegt und die Einsatztage der Pilot:innen gemeldet werden. Die Grundlage für diese Forderung bildet eine einzelvertragliche Zusatzvereinbarung zum bestehenden Dienstvertrag des/der jeweiligen Mitarbeitenden.

Des Weiteren normiert § 2 Abs 2 des Arbeitszeitgesetzes, dass auch bei Beschäftigung bei mehreren Arbeitgebern die gesetzlichen Höchstgrenzen der Arbeitszeit nicht überschritten werden dürfen. Da der Kollektivvertrag der Austro Control eine Ermächtigung zum Einteilen von Überstunden bis zur Höchstgrenze der gesetzlichen Arbeitszeit vorsieht, müssen Beschäftigungen bei anderen Dienstgebern der ACG zur Kenntnis gebracht werden, um mögliche Verstöße zu vermeiden.

Zu den Fragen 38 und 39:

- Welche rechtlichen Risiken ergeben sich, wenn Inspektoren Gutachten über komplexe Luftfahrzeuge erstellen, ohne selbst kontinuierlich praktische Erfahrung auf diesen Mustern zu besitzen? (Bitte um Übermittlung der Risikoanalyse zur Entscheidungsfindung)
- Wie bewertet das Ministerium die Gefahr, dass die Luftfahrtaufsicht in Österreich zu einer verwaltungstechnisch geführten, operativ entkoppelten Organisation verkommt?

Die Inspektor:innen haben die für ihre Tätigkeit erforderlichen Kompetenzen. In diesem Zusammenhang darf ich noch einmal auf meine Ausführungen zum Fragenblock 16 bis 19 hinweisen. Die bestehenden Strukturen der Austro Control GmbH gewährleisten durch ein Zusammenspiel aus fachlicher Expertise, gesetzlich definierten Aufgaben und kontinuierlicher Qualitätssicherung eine sachgerechte und praxisnahe Wahrnehmung hoheitlicher Aufsichtsaufgaben.

Zu Frage 40:

- *Welche unabhängigen externen Audits (z.B. RH, EASA, ICAO) wurden seit 2023 durchgeführt oder sind geplant, um die Qualität der Luftfahrtaufsicht objektiv zu bewerten?*

Folgende Audits wurden seit 2023 durchgeführt:

- 2023 EASA-Audit im Bereich Flugtechnik
- 2024 EASA-Audit im Bereich Luftfahrtpersonal
- 2025 EASA-Audit - Gesamte LFA (Management System)  
Dieses EASA-Audit wurde nach den neuesten Standardisierungsprinzipien der EASA durchgeführt. Die Luftfahrtagentur hat in allen Themenbereichen das Audit im höchsten „Maturity Level – Effective“ abgeschlossen. Insbesondere dem Management System der Luftfahrtbehörde, einschließlich des „System to plan the availability of personnel“, wurde ein ausgezeichneter Reifegrad beschieden.
- 2023 + 2024 ISO-Audit durch Quality Austria
- BMIMI Audit 2023: OPS-Flugbetrieb – Dangerous Goods
- BMIMI Audits 2024: Dangerous Goods, AIR-Flugtechnik, SAM-Sicherheit und Aufsicht
- BMIMI Audits 2025: PGA-Verfahren/Allgem. Luftfahrt, DCC Drone Competence Center

Zu den Fragen 41 und 42:

- *Wie wird die Einhaltung der hoheitlichen Verantwortung Österreichs gegenüber der Öffentlichkeit im Bereich der Luftfahrtaufsicht gesichert, insbesondere in Hinblick auf den Sommerflugverkehr 2025?*
- *Wie beurteilt der Bundesminister die aktuelle Fähigkeit der ACG, den gesetzlichen Auftrag der Luftfahrtaufsicht unter den gegebenen strukturellen Bedingungen weiterhin wirksam zu erfüllen?*

Die Austro Control GmbH kann unter den aktuellen strukturellen Rahmenbedingungen weiterhin wirksam ihren gesetzlichen Auftrag der Luftfahrtaufsicht erfüllen. Etwaige Herausforderungen werden im laufenden Austausch mit der ACG beobachtet und bei Bedarf gemeinsam adressiert.

Zu Frage 43:

- *Wird eine Rückkehr zur Regelung vor 2024 (Flugdienst, Budgethoheit der Fachbereiche, strategische Kompetenzsicherung) in Erwägung gezogen, um nachhaltigen Schaden für die Flugsicherheitsaufsicht und den Standort Österreich abzuwenden?*

Eine Rückkehr zur Regelung vor 2024 ist nicht vorgesehen. Auch ist eine Gefährdung der Flugsicherheitsaufsicht oder des Luftfahrtstandorts Österreich unter den bestehenden organisatorischen und fachlichen Voraussetzungen nicht erkennbar. Die Budgetverantwortung sowie Maßnahmen zur strategischen Kompetenzsicherung unterliegen dem Grundsatz der sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Mittelverwendung. Die Festlegung der

entsprechenden Rahmenbedingungen liegt im Zuständigkeitsbereich der Geschäftsführung der Austro Control GmbH.

Zu Frage 44:

- Auf welcher arbeitsrechtlichen Grundlage basiert die Verpflichtung zur Teilnahme am Jahresarbeitszeitmodell im Rahmen der neuen Flugdienstregelung der ACG, insbesondere auch für Teilzeitmodelle und Freizeitflugdienst?
  - a. Wie wird gewährleistet, dass diese Regelung nicht in die privat zu organisierende Nebentätigkeit/-beschäftigung und das Grundrecht auf Datenschutz eingreift?

Es besteht keine Verpflichtung zur Teilnahme am Jahresarbeitszeitmodell. Mitarbeiter:innen steht weiterhin die Wahl zwischen dem Jahresarbeitszeitmodell und dem herkömmlichen Monatsarbeitszeitmodell offen. Dies greift weder in privat organisierte Nebenbeschäftigungen noch in das Grundrecht auf Datenschutz ein. Im Rahmen der gesetzlichen und datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden lediglich jene Informationen verarbeitet, die zur Überprüfung der Einhaltung der internen Richtlinien erforderlich sind – insbesondere im Hinblick auf die Entgeltfreiheit während der bezahlten Dienstfreistellung.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

