

ANFRAGE

des Bundesrates Gerd Krusche
und weiterer Bundesräte

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Verzögerungen bei der angekündigten Novelle zur Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006

Flugsportinteressierte sowie Teile der Vertretungsorganisation beklagen die laufende Verschleppung einer ursprünglich für April 2009 angekündigten Novelle zur Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006. Mit dieser Novelle sollen mit beinahe 10(!)jähriger Verspätung gegenüber den Nachbarstaaten Bestimmungen für den Betrieb von und die Ausbildung für Ultraleichtflugzeuge und für Tragschrauber erlassen werden. Ebenso soll mit dieser Novelle ein die Luftfahrt (Unternehmen wie Personen) erheblich belastender Gebührentatbestand – die amtliche Verlängerung von Berechtigungen – aufgehoben werden.

Da weder Ultraleichtflugzeuge noch Tragschrauber Gegenstand der europäischen Gesetzgebung sind, liegt eine ausschließliche österreichische Zuständigkeit vor. Maßnahmen können autonom, ohne auf europäische Entwicklungen Rücksicht nehmen zu müssen, ergriffen werden. Seitens der Betroffenen und der Interessierten wird seit Jahren eine österreichische Rechtsgrundlage gefordert, die den Standards der Nachbarstaaten entspricht und die im Sinne der gegenseitigen Anerkennung von Lizenzen und Berechtigungen als gleichwertig insbesondere mit den Bestimmungen in Deutschland, Slowenien und Italien bezeichnet werden kann. Diese Sparte der Luftfahrt stellt für Erzeuger auf Grund der Nachfrage und der Möglichkeit, relativ kostengünstige Produkte anbieten zu können, eine nicht unwesentliche Möglichkeit dar, immer noch in den Wettbewerb mit den führenden Anbietern aus Deutschland, Slowenien und der Tschechei eintreten zu können. Mangelnde Rechtssicherheit hat dies bislang verhindert. Daran hat auch der dem Grunde nach befristete "UL-Erlass" (dem nach wie vor die Rechtsgrundlage fehlt) des früheren Verkehrsministers Gorbach nichts geändert, der von Ihrem Vorgänger BM Faymann unbefristet verlängert worden war. Die Abwanderung, die Registerflucht blieb unverändert.

Ebenfalls Abwanderungstendenzen begünstigend ist die Gebührenordnung der Austro Control. Die drei- bis vier-stelligen Beträge die für einfache, mitunter nur wenige Arbeitsminuten in Anspruch nehmende Tätigkeiten verrechnet werden, sind sowohl für die gewerbliche als auch die private Luftfahrt nicht mehr nachvollziehbar, insbesondere da in den umliegenden Staaten für dieselben Leistungen nur Bruchteile verlangt werden.

Im Mittelpunkt der Kritik stehen die Beträge für die Verlängerung von Bewilligungen, bei denen das Missverhältnis zwischen Aufwand und Gebühr besonders krass ist, als auch die Beträge für die oft von der Austro Control erzwungene Anpassung von betriebswichtigen Dokumenten, so genannten Handbüchern.

Vor dem Hintergrund der seit 2009 stagnierenden Luftfahrtwirtschaft, die ihre Prognosen für 2012 nach unten korrigieren muss, wird die neuerliche Verzögerung der Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006 nicht nur nicht verstanden sondern auch entsprechend kritisiert.

Daher stellen die unterzeichnenden Bundesräte an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wann wird die dargestellte Novelle zur Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006 im Bundesgesetzblatt verlautbart werden?
2. Warum wurde diese Novelle seit 2009 laufend verschleppt?
3. Wer wird die für die Vollziehung dieser Novelle zuständige Behörde?
4. Auf Grund welcher Überlegungen wird diese Zuständigkeitsregelung bestehen?
5. Werden die technische Zulassung für Ultraleichtflugzeuge und für Tragschrauber vereinfacht werden bzw. welche Rechtsgrundlagen (Normen, internationale Standards, Bauvorschriften) werden dafür herangezogen und wie werden diese verlautbart?
6. Wer wird die für die Vollziehung der technischen Bestimmungen zuständige Behörde?
7. Auf Grund welcher Überlegungen bleibt diese Zuständigkeitsregelung bestehen?
8. Werden die neuen Bestimmungen im Sinn der Gegenseitigkeit von den Nachbarstaaten als gleichwertig anerkannt werden?
9. Mit welchen Staaten und mit welchem Ergebnis wurden diesbezüglich konkrete Gespräche und Verhandlungen geführt?
10. Wird die Gebührenordnung der Austro Control überarbeitet?
11. Wenn nein, warum nicht?
12. Wenn ja, mit welcher Zielsetzung?
13. Sehen Sie es als verkehrspolitisch wünschenswert an, die Luftverkehrswirtschaft nicht weiter finanziell zu belasten und welche Maßnahmen planen Sie dazu?
14. Sind Ihnen die Gebührenstrukturen und die Gebührensätze der umliegenden Staaten bekannt?
15. Wenn ja, in welcher Relation bewegen sich die Gebühren in Österreich verglichen mit den Gebühren der Nachbarstaaten - konkret an Hand der Gebührenhöhe?
16. Wenn nein, bis wann werden Sie in der Lage sein, die Relation zwischen den Gebühren in Österreich und den Gebühren der Nachbarstaaten zu beurteilen?

Handwritten signatures:
G. ...
Franz ...
...
...

21/12