

XXIV. GP.-NR

11350 /J

17. April 2012

ANFRAGE

des Abgeordneten DI Deimek
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend die Road Map Luftfahrt 2020

Die jüngst unter Ausschluss der Öffentlichkeit vorgestellte Road Map Luftfahrt 2020 baut auf Vorarbeiten des Professors Mendes de Leon an der Universität Leiden/Niederlande auf. Professor Mendes de Leon listet in seinem OEvre diesbezüglich zwei Arbeiten auf:

Mendes de Leon P.M.J.(2010) *Towards a Road Map for Austria in the Air*, Wenen: BMVIT - Austrian Ministry for Transport and Information Technology (External research report)" und "Mendes de Leon, P.M.J. (2011) *Road Map Luftfahrt 2020*. Wenen: BMVIT Oostenrijk. (External research report)".

Der Originaltext dieser Untersuchungen blieb vom BMVIT aus nicht nachvollziehbaren Überlegungen unverlautbart. Es kann daher kein Vergleich zwischen den Arbeiten von Mendes de Leon und der publizierten Road Map angestellt und nicht nachvollzogen werden, wie hoch der intellektuelle Eigenanteil der Arbeitsgruppe und wie hoch der Anteil der Arbeiten des Professor Mendes de Leon ist.

Eingedenk der Tatsache einer zweijährigen Entstehungszeit unter Mitwirkung von 46 Personen davon 29 (!) Beamte aus Kammern und Ministerien, die lediglich eine externe Vorlage zu adaptieren hatten, wirkt das 48-seitige Hochglanzprodukt, davon 14 Seiten ganzseitiges auflockerndes Bildmaterial, verhältnismäßig seicht und erklärt vielleicht, weswegen die Veröffentlichung nicht einmal mit einer Presseaussendung bekannt gemacht worden war.

Die Road Map Luftfahrt 2020 enthält in begrüßenswerter Weise nach Priorität sortiert Absichtserklärungen, die aber ihrerseits von solch beliebiger Formulierung sind, sodass praktisch jedes Ergebnis - selbst die Beibehaltung des Status Quo - als Zielerreichung behauptet werden kann. Harte, überprüfbare Zahlen, Daten und Fakten an Hand derer die Zielerreichung bzw. der Grad der Zielerreichung beurteilt werden kann, fehlen durchgängig. Ebenso fehlen zeitlich festgelegte Zwischenziele die die Kontinuität und den Fortschritt der Projektarbeiten prüfen lassen. Vor dem Hintergrund der im gesamten öffentlichen Bereich notwendigen Sparmaßnahmen ist es unverständlich, weswegen konkrete Aussagen zur Budgetentlastung völlig vermisst werden müssen. Manche Formulieren lassen sogar die Ahnung aufsteigen, dass dieses Dokument lediglich als Berechtigungsgrundlage für eine massive und enorm kostspielige Ausweitung der Bürokratie dienen soll.

Es passt ins Bild, dass die Zahl der Vertreter der privaten Luftverkehrswirtschaft, die an der Road Map 2020 mitgewirkt haben, nur eine verschwindende Minderheit dargestellt hat und so die Fokussierung auf Maßnahmen zur Förderung der Luftverkehrswirtschaft fehlt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Welche Kosten verursachte die Beauftragung von Professors Mendes de Leon an der Universität Leiden/Niederlande für die Erstellung der zwei genannten Studien?
2. Welchen Umfang weisen diese Studien auf und wo sind diese in der originalen Fassung einzusehen?
3. Weswegen wurden diese Studien vom BMVIT als Auftraggeber nicht veröffentlicht?
4. Wie viele Arbeitssitzungen fanden während der zweijährigen Entstehungszeit der Road Map Luftfahrt 2020 statt und wie hoch war die durchschnittliche Zahl der Sitzungsteilnehmer?
5. Welche Kosten entstanden insgesamt für die Erstellung der Road Map Luftfahrt 2020 und in welcher Auflage wurde sie produziert?
6. Wurde versucht Sponsoren für die Erstellung der Road Map Luftfahrt 2020 zu gewinnen?
7. Wenn ja, welche?
8. Wie lauten die in Zwei-Jahres-Schritten zu erreichenden Zwischenziele bis 2020 und woran wird zu erkennen sein, dass diese Zwischenziele erreicht wurden?
9. Können Sie garantieren, dass die Road Map Luftfahrt 2020 nicht dazu dient, die Luftfahrtverwaltung noch weiter personell aufzublähen, die Verwaltungskosten zu steigern und somit einen Vorwand für eine weitere Erhöhung der Gebührensätze zu liefern?
10. In welchem Umfang wird die Road Map Luftfahrt 2020 konkret dazu dienen, die Luftfahrtverwaltung schlanker und effizienter zu gestalten?
11. Besteht die Absicht vor dem Hintergrund einer angestrebten einzigen luftfahrtbehördlichen Erstinstanz, den Österreichischen Aero Club und die Austro Control von behördlichen Aufgaben zu befreien und in einer eigenen kostengünstigen Organisation zusammenzufassen?
12. Wenn nein, welche sonstigen Konsequenzen ergeben sich auf Grund der angestrebten "einzigen luftfahrtbehördlichen Erstinstanz" für die Gesetzgebung und Vollziehung?
13. Wie würde sich der durch die Luftfahrtverwaltung ausgelöste finanzielle Aufwand ohne die Road Map Luftfahrt 2020 bis zum Jahr 2020 entwickeln?
14. Welchen Einfluss wird die Road Map Luftfahrt 2020 auf den finanziellen Aufwand, der durch die Luftfahrtverwaltung ausgelöst wird, haben und wie wird sich dies in den Budgetansätzen bemerkbar machen?

