

XXIV. GP.-NR

12078 /J

26. Juni 2012

ANFRAGE

des Abgeordneten DI Deimek
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
**betreffend die umgesetzten Konsequenzen aus dem Rechnungshofbericht über
die Austro Control GmbH**

Der RH überprüfte von November 2007 bis Februar 2008 die Gebarung der Austro Control, Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung hinsichtlich der von ihr in den Jahren 2003 bis 2007 wahrgenommenen Aufgaben.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Aufgabenerfüllung der Flugsicherung und der Erreichung von Rationalisierungszielen in den Bereichen Unternehmenspolitik, Personal und Finanzen.

Der Prüfbericht stand noch unter dem Eindruck des nicht aus österreichischem Verschulden gescheiterten multinationalen Projektes CEATS. Die Bildung des FAB CE war erst in den Grundzügen erkennbar und somit noch nicht prüfungsrelevant.

Ungeachtet dessen sind zahlreiche Feststellungen des Rechnungshofes aktuell geblieben. Seit der Überprüfung sind vier Jahre vergangen. Genug Zeit für die Austro Control GmbH, die Umsetzung der 27 Empfehlungen des Rechnungshofes in Angriff zu nehmen und umzusetzen.

Im Einzelnen hat der Rechnungshof folgende Empfehlungen für Maßnahmen ausgesprochen:

- (1) *Im Hinblick auf die laufenden Kosten, auf die Erfordernisse des Luftverkehrs und auf eine optimale zukunftsorientierte Weiterentwicklung der Austro Control wäre umgehend auf eine klare Entscheidung aller CEATS-Vertragsparteien über das weitere Vorgehen auf Basis des CEATS-Vertrages hinzuwirken. In Anbetracht der offenbar geringen Erfolgsaussichten des CEATS-Projektes sollte eine einvernehmliche Auflösung des Vertrages unter anteiliger Tragung der Liquidationskosten durch die Vertragsparteien bzw. die Überleitung des CEATS-Vertrages in eine andere Rechtsform angestrebt werden. (TZ 12)*
- (2) *Alle nötigen Maßnahmen wären umgehend einzuleiten, um eine fristgerechte Zertifizierung der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung als Ausbildungsanbieter sicherzustellen. (TZ 15)*
- (3) *Unter Bedachtnahme auf bereits früher abgegebene Empfehlungen hielt der RH seine Empfehlung zur Zusammenlegung der österreichischen Wetterdienste aufrecht. Hierbei wäre auf die von der Austro Control erfolgreich eingeleitete Reorganisation der Flugmeteorologie und die damit verbundene geänderte Kostenstruktur Bedacht zu nehmen. (TZ 20)*
- (4) *Die Inhalte der Tätigkeitsberichte über die erbrachten behördlichen Tätigkeiten wären im Detail gemeinsam festzulegen. Diese Berichte wären hinkünftig regelmäßig zu erstellen. (TZ 22)*
- (5) *Hinkünftig sollten keine Vereinbarungen abgeschlossen werden, die dem Austro Control-Gesetz widersprechen; der Rahmenvertrag für 2008 wäre an die gesetzliche Regelung hinsichtlich des Kostendeckungsprinzips anzupassen. (TZ 23)*
- (6) *Zukünftig sollten die Verhandlungen für den Abschluss der Rahmenverträge rechtzeitig vor dem Leistungszeitraum abgeschlossen werden bzw. - sollte dies*

nicht möglich sein - wären monatliche Vorauszahlungen in angemessener Höhe zu vereinbaren. (TZ 24)

- (7) Die regelmäßige Berichterstattung über das Unternehmenskonzept gemäß dem Austro Control-Gesetz sollte eingefordert und die Austro Control in das Finanz- und Beteiligungscontrolling eingebunden werden. (TZ 7)*
- (8) Die auf die Zukunft ausgerichteten Vorhaben des Unternehmenskonzeptes MOVA NEU, die die Sicherheit und die Qualität der Dienstleistungen der Austro Control nach außen gewährleisten und ihre Wettbewerbsfähigkeit stärken sollen, sollten verstärkt vorangetrieben werden. (TZ 6)*
- (9) Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wäre - wie gesetzlich vorgesehen - jährlich Bericht zu erstatten. (TZ 7)*
- (10) Die Ausschüttung zukünftiger Bilanzgewinne, die aus dem Flugsicherungsbereich resultieren, wäre zu vermeiden. (TZ 8)*
- (11) Zur Wahrung des Kostendeckungsprinzips wären die nicht berücksichtigten Aufwendungen aus der Dotierung des Sozialkapitals ehest möglich nach zu verrechnen. (TZ 10)*
- (12) Die Kosten der Flugsicherung sollten genauer geplant werden, um höhere Unterdeckungen zu vermeiden. Gegebenenfalls wäre bei absehbaren wesentlichen Kostensteigerungen eine unterjährigere Gebührenerhöhung anzustreben. (TZ -11)*
- (13) Bis zur Klarstellung der Zukunft des CEATS-Projektes sollten verstärkt alternative Kooperationsmöglichkeiten - mit klar definierten Kosten-/Nutzenanalysen - im Rahmen des "Single European Sky" bei der künftigen strategischen Ausrichtung in Betracht gezogen werden. (TZ 12)*
- (14) Die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung der Flugsicherung wären nachhaltig weiterzuverfolgen. Insbesondere sollte ein Dienstplanmodell, das einen optimierten Personalressourceneinsatz anhand der Kapazitätserfordernisse gewährleistet, ehest möglich eingeführt und laufend evaluiert werden. (TZ 14)*
- (15) Neben den Maßnahmen zur Effizienzsteigerung sollte die Bereinigung der Personalunterdeckung bei den Flugverkehrsleitern konsequent weiterverfolgt werden. (TZ 15)*
- (16) Die nötigen Zustimmungen Österreichs und der betreffenden Mitgliedstaaten zur Inanspruchnahme anderer zertifizierter Dienstleister für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten wären umgehend einzuholen. (TZ 16)*
- (17) In die zwischen den Flugsicherungsorganisationen getroffenen Vereinbarungen wären Regelungen über die Haftung zwischen den Flugsicherungsorganisationen sowie - im Hinblick auf mögliche Haftungen der Austro Control gegenüber Dritten - Regelungen über die Aufsichtsrechte gegenüber den anderen Flugsicherungsorganisationen aufzunehmen. (TZ 16)*
- (18) Die Personalressourcen wären ehestmöglich an den Bedarf nach kontrolliertem Flugraum anzupassen und es wäre auf Kontinuität bei der Personalentwicklung unter Berücksichtigung der langen Ausbildungszeiten zu achten. (TZ 19)*
- (19) Der eingeschlagene Weg hinsichtlich der Maßnahmen zur Konzentration auf die Kernaufgaben der Flugmeteorologie und des verstärkten Einsatzes automationsunterstützter Systeme wäre konsequent weiterzuverfolgen: es wäre dabei auf die international geforderten Qualitätsstandards zu achten (TZ 20)*
- (20) Der Betrag von 35.400 EUR für den vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verursachten Zinsaufwand für den temporären Finanzierungsbedarf der Austro Control wäre dem Bundesminister in Rechnung zu stellen, (TZ 24)*

- (21) Es wären Verhandlungen mit den zuständigen Kollektivvertragsparteien mit dem Ziel aufzunehmen, den bis Ende 1996 geltenden Kollektivvertrag I dem Kollektivvertrag II mit den Ende 2007 geltenden Inhalten anzunähern. Diesbezügliche vertragliche Umstiegsszenarien wären auszuarbeiten. (TZ 26)
- (22) Hinkünftig wären - insbesondere unter Berücksichtigung der seither erfolgten Kollektivvertragsverhandlungen und dem sich künftig ergebenden Wettbewerb im "Single European Sky" - die Gehaltsrelationen im internationalen Vergleich zu wahren. (TZ 27)
- (23) Durch die Weiterführung bereits eingeleiteter zielgerichteter Maßnahmen – z.B. durch eine vorausschauende Steuerung der Personalaufnahmen - wäre eine spürbare Senkung des Aufwandes für Überstunden sicherzustellen. (TZ 28)
- (24) Es sollten erneut Verhandlungen mit den Kollektivvertragspartnern zur Anpassung der Übergangsvorsorge für Flugverkehrsleiter aufgenommen werden. (TZ 29)
- (25) Mit den zuständigen Kollektivvertragsparteien wären Verhandlungen aufzunehmen, mit dem Ziel, auch für jene Mitarbeiter, die bereits vor dem 1. Jänner 1997 in einem Dienstverhältnis zur Austro Control standen, den Pensionskassenvertrag vom leistungs- auf ein beitragsorientiertes System umzustellen. (TZ 30)
- (26) Die Angemessenheit der verrechneten Kosten der Flugsicherungsstellen wäre hinsichtlich der Höhe und dem Grunde nach zu prüfen und es wäre somit sicherzustellen, dass ausschließlich die gesetzlich geforderten Selbstkosten verrechnet und bezahlt werden. (TZ 31)
- (27) Für die Flugsicherungsstellen wäre ein eigener standardisierter regelmäßig wiederkehrender Kontrollkreislauf zur Überprüfung der verrechneten Selbstkosten für die Bereitstellung der Räumlichkeiten durch die Austro Control einzurichten. (TZ 31)

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

Anfrage

1. Welche der Maßnahmen 1 - 25 wurden vollinhaltlich umgesetzt?
2. Welche der Maßnahmen 1- 25 wurden bislang nicht umgesetzt und mit welcher Begründung?
3. Welche der Maßnahmen 1 - 25 sind erst teilweise in Umsetzung befindlich?
4. Weswegen wurden diese Maßnahmen noch nicht vollständig umgesetzt?
5. Wann wird die Umsetzung dieser Maßnahmen abgeschlossen werden?
6. Welche Maßnahmen in Folge des nicht zur Umsetzung gelangten Projektes CEATS wurden, sofern nicht vom Projekt FAB CE abgedeckt, in welcher Form umgesetzt?
7. Weswegen wurde das Unternehmenskonzept "MOVA-neu" (siehe Pkt. 7 der RH Empfehlungen) aufgegeben und laut dem Geschäftsbericht 2010 der Austro Control GmbH (siehe Seite 22) durch ein Unternehmenskonzept "Waypoint" ersetzt?

26/6



www.parlament.gv.at