Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1057

28.5.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1057 DER KOMMISSION

vom 19. Mai 2025

über die Kohärenz der Leistungsziele im gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Österreich vorgelegten Leistungsplanentwurf mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 3006)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([1]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums ([2]), insbesondere auf Artikel 58 Absatz 3,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 ([3]), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen Pläne mit Leistungszielen auszuarbeiten. Diese Pläne müssen lokale Leistungsziele enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den betreffenden Bezugszeitraum im Einklang stehen.

(2) Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den vierten Bezugszeitraum (RP4, 2025-2029) wurden mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission ([4]) festgelegt.

(3) Alle Mitgliedstaaten haben Leistungsplanentwürfe für den RP4 ausgearbeitet und angenommen und der Kommission bis zum 1. Oktober 2024 zur Bewertung vorgelegt. Nach der Überprüfung der Vollständigkeit dieser Leistungsplanentwürfe forderte die Kommission Mitgliedstaaten auf, bis zum 15. November 2024 aktualisierte Leistungsplanentwürfe vorzulegen.

(4) Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den von Österreich für den RP4 vorgelegten aktualisierten Leistungsplanentwurf.

(5) Das Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, PRB), das die Kommission bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, hat der Kommission einen Bericht mit seiner Stellungnahme zur Bewertung der Leistungsplanentwürfe vorgelegt.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission vom 12. Juni 2024 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029) (ABl. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der in dem Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet.

(7) Die Kommission hat ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung genannten Elemente ergänzt. In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d Ziffer vii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 verweist die Kommission darauf, dass sie im Rahmen dieser Überprüfung keine detaillierte Analyse der von Österreich für die Kostenaufteilung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten im RP4 verwendeten Methode durchgeführt hat. Daher trifft die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Vereinbarkeit dieser Kostenaufteilungsmethode mit Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e und f der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Sicherheit“

(8) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele anhand Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

(9) Österreich hat folgende Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

Österreich	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)**					
Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Sicherheitspolitik und -ziele	B	B	B	B	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	B	B	B	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	B	B	B	B	**C**
	Förderung der Sicherheit	B	B	B	B	**C**
	Sicherheitskultur	B	B	B	B	**C**

(10) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Österreich vorgeschlagenen Sicherheitsleistungsziele für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten „Austro Control“ den unionsweit geltenden Sicherheitszielen für das Kalenderjahr 2029 entsprechen.

(11) Die Kommission stellt fest, dass der Leistungsplanentwurf Maßnahmen für Austro Control zur Erreichung der lokalen Sicherheitsziele enthält, wie etwa die Anwendung eines integrierten Ansatzes für das Management von Sicherheitsrisiken, die Stärkung der grenzüberschreitenden Sicherheitszusammenarbeit, das Management von Ermüdungsrisiken und die Förderung von Ausbildung und Sensibilisierung im Bereich der Sicherheitskultur.

([5]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Wie in den Erwägungsgründen 9 und 10 dargelegt, stehen die im Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Sicherheitsleistungsziele für 2029 mit den entsprechenden im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Zielen im Einklang. Daher sollten diese lokalen Sicherheitsleistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

(13) Die Zwischenziele für die Jahre 2025 bis 2028 für alle Ziele des Sicherheitsmanagements sind jedoch ungewöhnlich niedrig und reichen nicht aus, um die anschließende Erreichung der Ziele für 2029 zu gewährleisten. Zudem ist eine derart niedrige Festsetzung der Zwischenziele angesichts der tatsächlichen Leistung von Austro Control im RP3 und der zur Erreichung dieser Sicherheitsziele im RP4 in Erwägungsgrund 11 genannten Maßnahmen nicht gerechtfertigt.

(14) Daher sollte Österreich in seinem nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 anzunehmenden endgültigen Leistungsplan die in Erwägungsgrund 13 dargelegten Feststellungen berücksichtigen, indem es das angestrebte Niveau des Sicherheitsmanagements für die Jahre 2025 bis 2028 verbessert.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Umwelt“

(15) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die von Österreich vorgeschlagenen Umweltziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die in dem gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ([6]) erstellten Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (im Folgenden „ERNIP“) festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(16) Die von Österreich für den RP4 vorgeschlagenen Umweltleistungsziele und die entsprechenden nationalen Referenzwerte aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

Österreich	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Referenzwerte	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) Die Kommission stellt fest, dass die von Österreich vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(18) Die Kommission stellt fest, dass Österreich in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, darunter die Realisierung eines grenzüberschreitenden Luftraums mit freier Streckenführung mit der Tschechischen Republik, Ungarn und der Slowakei sowie eine Initiative, mit der die Luftraumnutzer angehalten werden sollen, die von ihnen aufgegebenen Flugpläne einzuhalten.

(19) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 16, 17 und 18 sollten die im Leistungsplanentwurf Österreichs enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission vom 24. Januar 2019 zur Festlegung detaillierter Durchführungsbestimmungen für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 31.1.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kapazität“

(20) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die vorgeschlagenen Kapazitätsziele Österreichs mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die in dem gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 erstellten Netzbetriebsplan festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(21) Die von Österreich für den RP4 vorgeschlagenen Ziele für die Streckenkapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug, sowie die entsprechenden Referenzwerte des Netzbetriebsplans lauten wie folgt:

Österreich	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenzwerte	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) Die Kommission stellt fest, dass die von Österreich vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(23) Die Kommission stellt fest, dass Österreich in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung seiner Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat. Zu diesen Maßnahmen gehört zunächst die Einstellung neuer Fluglotsen (ATCO), sodass die Anzahl der einsetzbaren ATCO-Vollzeitäquivalente in der Bezirkskontrollstelle erhöht werden kann. Außerdem umfassen diese Maßnahmen die Einführung eines neuen ATM-Systems, die Umstrukturierung des Luftraums, Ausbildung und flexible Personalplanung sowie die Verlegung der Bezirkskontrollstelle Wien.

(24) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 21, 22 und 23 sollten die im Leistungsplanentwurf Österreichs enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(25) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Kapazitätsleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen ergänzt. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele Anlass zur Besorgnis geben.

(26) Hinsichtlich der Aufschlüsselung der Ziele für die An- und Abflugkapazität auf Flughafenebene stellt die Kommission fest, dass die vorgeschlagenen Ziele für die An- und Abflugkapazität im RP4 zu einem deutlich schlechteren Niveau der ATFM-Verspätung je Flug für den Flughafen Wien führen als das Leistungsniveau ähnlicher vom PRB ermittelter Flughäfen.

(27) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Österreich im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 vor dem Hintergrund der Feststellungen in Erwägungsgrund 26 näher begründen oder nach unten korrigieren sollte.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(28) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kosteneffizienz“ wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf vorgelegten Ziele in Bezug auf die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (determined unit costs, DUC) für Streckenflugsicherungsdienste anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien bewertet. Diese Kriterien sind im Einzelnen der DUC-Trend im RP4, der langfristige DUC-Trend über den RP3 und RP4 (2020–2029) hinweg und der DUC-Basiswert auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.

(29) Österreich schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Österreich	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele und Basiswerte im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone Österreich beim DUC-Trend mit - 0,4 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(31) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass beim langfristigen DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone Österreich mit - 3,4 % im RP3 und RP4 ein günstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(32) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass der DUC-Basiswert von Österreich von 53,66 EUR um 51,7 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 110,99 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2022, „EUR2022“) der entsprechenden gemäß Artikel 7 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(33) Dies zeigt, dass Österreichs langfristiger DUC-Trend über den RP3 und RP4 hinweg signifikant günstiger ist als der entsprechende unionweite Trend und dass Österreichs Basiswert für 2024 deutlich unter dem Mittelwert der Vergleichsgruppe liegt. Zudem verzeichnet Österreich einen DUC-Rückgang im RP4. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die in Erwägungsgrund 30 dargelegte Abweichung vom unionsweiten DUC-Trend für den RP4 die Feststellung der Kohärenz der Leistungsziele Österreichs im Bereich der Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Bereich der Kosteneffizienz nicht ausschließt.

(34) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 28 bis 33 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(35) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Kosteneffizienzleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen ergänzt. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele keinen Anlass zur Besorgnis geben.

Überprüfung der Anreizregelungen für die Strecken- und An- und Abflugkapazität

(36) Nach Nummer 2.1 Buchstabe f des Anhangs IV der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Anreizregelungen nach Artikel 11 jener Durchführungsverordnung ergänzt. Dabei wurde festgestellt, dass die von Österreich eingeführten Anreizregelungen zur Erreichung der Strecken- und An- und Abflugkapazitätsziele im RP4 Anlass zu Bedenken geben.

(37) Die Kommission stellt fest, dass sowohl die Anreizregelung für die Streckenkapazität als auch die Anreizregelung für die Nahverkehrsbereichskapazität im Leistungsplanentwurf Österreichs einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von lediglich 0,50 % der festgestellten Kosten aufweist. Auf der Grundlage des Sachverständigengutachtens, das die Kommission beim PRB eingeholt hat, ist sie der Auffassung, dass die maximalen finanziellen Nachteile der von Österreich eingeführten Anreizregelungen nicht mit Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in Einklang stehen, wonach solche Anreizregelungen „sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirken" müssen.

(38) Daher sollte Österreich im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 seine Anreizregelungen zur Erreichung der Streckensowie An- und Abflugkapazitätsziele dahingehend überarbeiten, dass der maximale finanzielle Nachteil, der sich aus diesen Anreizregelungen ergibt, so hoch festgesetzt wird, dass er sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt, wie dies in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird. Nach Auffassung der Kommission sollte diese Überarbeitung zu einem maximalen finanziellen Nachteil von mindestens 1 % pro Jahr der festgestellten Kosten führen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(39) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sollten die im Leistungsplanentwurf Österreichs enthaltenen Leistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent betrachtet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Österreich vorgelegten Leistungsplanentwurf für den vierten Bezugszeitraum (RP4) enthalten und im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt sind, sind mit den im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Republik Österreich gerichtet.

Brüssel, den 19. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Österreich vorgelegten Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele, die als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum kohärent erachtet werden

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Österreich	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements**, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)					
Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Sicherheitspolitik und -ziele	B	B	B	B	C
	Management von Sicherheitsrisiken	B	B	B	C	D
	Gewährleistung der Sicherheit	B	B	B	B	C
	Förderung der Sicherheit	B	B	B	B	C
	Sicherheitskultur	B	B	B	B	C

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Österreich	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Österreich	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Österreich	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele und Basiswerte im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**EUR 72,18**	**EUR 53,66**	**EUR 54,40**	**EUR 53,61**	**EUR 53,32**	**EUR 53,65**	**EUR 52,63**