



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr

Pr. Zl. 5901/9-1-85

II-3192 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

1456/AB

1985 -08- 2 2

zu 1434 J

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dr. Kohlmaier und Genossen  
vom 26. Juni 1985, Nr. 1434/J-NR/1985,  
"neue Flugsicherungsanlage"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Im gegenständlichen Artikel der "Wochenpresse" sind die Aussagen des Präsidenten bzw. des Pressesprechers des Bundesamtes für Zivilluftfahrt weitgehend sinnverfälschend verkürzt bzw. sinnwidrig dargestellt. Die Sachlage wurde in wesentlichen Passagen verzerrt wiedergegeben.

Ein Beispiel dafür ist die Feststellung der "Wochenpresse", das Nichteinplanen von Zwischenstufen bei der Installierung der neuen Flugsicherungsanlage wäre ein Fehler gewesen. Dies entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Zur Zeit der ersten Planungsphase wurden die damals modernen europäischen Flugverkehrskontrollzentren mit einem System betrieben, das sowohl die Darstellung digitaler Radardaten als auch (alternativ) analoger Primär- und Sekundär-radardaten ermöglichte. Diese ausdrücklich als Zwischenlösung konzipierte Konfiguration stellte in den anderen Staaten beim Übergang auf ein rein digitales System einen weitgehend verlorenen Aufwand dar. Bei der Planung für die neue österreichische Flugverkehrskontrollzentrale wurde daher die damals bereits angelaufene Digitalisierung von Anfang an berücksichtigt.

- 2 -

Unrichtig ist auch die Behauptung, der Computer "bräche des öfteren wegen Datenüberlastung zusammen". Die auftretenden Unregelmäßigkeiten des Rechnersystems ergeben sich nicht durch Datenüberlastung, sondern werden durch, in der Testphase nicht zu vermeidende, "Software-Fehler" verursacht, deren Behebung im Rahmen der laufenden Stabilitätstests erfolgt. Die in dem Artikel angesprochenen zu großen Reaktionszeiten wurden durch entsprechende Maßnahmen sowohl im Hardware- als auch im Softwarebereich durch den Hersteller minimiert, sodaß sie den betrieblichen Erfordernissen entsprechen.

Es entspricht weiters nicht den Tatsachen, daß das neue Flugsicherungsgebäude leersteht. Dieses wird vielmehr seit 1. Juli 1983 in den hiefür vorgesehenen Gebäudeabschnitten vom Bundesministerium für Landesverteidigung genutzt. Seit Mai 1984 wird das neue österreichweite Flugsicherungsfunknetz von der im gegenständlichen Gebäude aufgebauten Fernwirkanlage voll betrieben. Seit April 1984 ist das Fernsteuer- und Überwachungssystem für Radar- und Streckennavigationsanlagen voll eingesetzt. Die für die Betreuung dieser technischen Anlagen notwendigen Bediensteten haben die hiefür vorgesehenen Wartungs-, Reparatur-, Lager- und Archivräume bezogen; auch diese Räume werden somit ihrer Bestimmung entsprechend verwendet. Des weiteren werden die in der neuen Flugverkehrskontrollzentrale eingeplanten Schulungseinrichtungen für das Flugsicherungspersonal, wie Schulräume, Sprachlabor, Kontrollturm-Simulator etc., ebenfalls voll betrieben. Das gleiche gilt für die Besprechungsräume des neuen Gebäudes, welche sowohl vom Bundesministerium für Landesverteidigung als auch vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genutzt werden.

Hinsichtlich der Ausführungen über die Kosten des neuen Flugsicherungssystems ist zu bemerken, daß alle Ausgaben des Bundesamtes für Zivilluftfahrt für die Kontrolle des österreichischen Luftraumes - somit auch die Kosten für die neue Flugverkehrskontrollzentrale - von den "Benutzern", das heißt im wesentlichen von den Haltern der

- 3 -

unter Instrumentenflugregeln operierenden Luftfahrzeuge, zu 100% refundiert werden. In die laufend aktualisierten Verrechnungssätze der Flugstreckengebühren werden neben den Personalkosten, den Betriebskosten und den Investitionen für betrieblich genutzte Flugsicherungseinrichtungen (einschließlich der dafür notwendigen Zinsendienste) auch die Kosten für Anlagen, die in Planung oder Erprobung stehen, einbezogen. Dem Steuerzahler erwachsen daher keine Belastungen aus dem laufenden Projekt.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, daß es - im Gegensatz zu der im Artikel der "Wochenpresse" in den Raum gestellten Vermutung - keine Fehlinvestitionen gegeben hat bzw. gibt.

Alle Systemteile (Hardware und Software) können bei Betriebsaufnahme voll genützt werden. Im Falle einer Betriebsaufnahme mit einem Teilsystem würden die Hardwarekomponenten zur Gänze, die Software mindestens zu 70% genutzt. Die ausstehenden Softwarekomponenten wären in weiterer Folge vom Hersteller - zu seinen Lasten - betriebsgerecht zu erbringen.

Zu Frage 2:

Das Grundsystem wurde nach öffentlicher Ausschreibung am 19. Oktober 1978 zum Preis von S 284,902.290,-- bestellt. Der erste Nachtrag erfolgte als Ausfluß der spezifischen technischen Produkt-Festlegungen am 21. Dezember 1978 zu einem Preis von S 28,466.625,--. Nach Abschluß der (über ein Jahr in Anspruch nehmenden) "Detaillierten Funktionsbeschreibung" als Ausführungsvorlage für den Hersteller erwies sich ein weiterer Nachtrag zu einem Preis von S 89,231.998,-- als notwendig und sinnvoll (19. Dezember 1980). Im Zuge der Realisierung des Projektes ergab sich am 4. Jänner 1983 die Notwendigkeit, den bereits bestellten Auftragsumfang um S 7,899.818,-- zu erweitern. Damit ergibt sich eine Gesamtauftragssumme von rund S 410,500.000,--.

- 4 -

Zu den Frage 3, 4 und 5:

Der Einsatz des neuen Systems wird sich um rund 3 Jahre verzögern. War die Betriebsaufnahme ursprünglich für November 1983 vorgesehen, so ist nunmehr mit der beauftragten Firma als endgültiger Termin für die Betriebsaufnahme Ende November/Anfang Dezember vereinbart.

In diesem Zusammenhang muß aber berücksichtigt werden, daß durch die geographischen Gegebenheiten Österreichs an eine Flugsicherungsanlage hohe Ansprüche gestellt werden. Dazu kommt noch, daß das gegenständliche System eine Erstenwicklung darstellt. Die Verzögerung liegt daher, berücksichtigt man alle diese Umstände, schon angesichts der Komplexität der Systems in einem, auf europäische Verhältnisse bezogen, vertretbaren Rahmen.

Zu Frage 6:

Wie schon bei Frage 1 ausgeführt darf in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen werden, daß neben den für die aktuelle Überwachung des Luftraumes erwachsenden Kosten auch die Ausgaben für in Planung oder Erprobung befindliche Anlagen durch die Flugstreckengebühren gedeckt werden. Dem Steuerzahler erwachsen somit aus dem laufenden Projekt keine Belastungen.

Wien, am 21. August 1985

Der Bundesminister

