



II-8406 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Fr.Zl. 5901/37-4-89

3900 IAB

1989 -08- 04

zu 40451J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dipl.-Ing. Dr. Keppelmüller und Genossen vom
28. Juni 1989, Nr. 4045/J-NR/89, "Schreiben
der Aktion Cockpit, demzufolge die Sicherheit
über Österreich nicht mehr gewährleistet sein
soll"

Zu Ihren Fragen

"Sind Sie bereit, die im Schreiben der Aktion Cockpit auf-
gezeigten Fakten eingehend überprüfen zu lassen?"

"Wenn ja, zu welchem Ergebnis und zu welchen Schlüssen
hinsichtlich der behaupteten Gefährdung der Flugsicherheit
über Österreich sind Sie gekommen?"

Welche Konsequenzen werden Sie aus den Untersuchungsergeb-
nissen ziehen?"

darf ich Ihnen folgendes mitteilen:

Im Bundesamt für Zivilluftfahrt wurde auf meine Veranlassung
von der Betriebsberatungsfirma Roland Berger und Partner eine
eingehende Analyse durchgeführt, durch welche unter anderem
allfällige Personalüber- bzw. unterkapazitäten sowie un-
rationelle Arbeitsvorgänge festgestellt und Alternativen
aufgezeigt wurden.

Als erste Maßnahme wurde gegenüber dem Finanzministerium und
dem Bundeskanzleramt eine Aufstockung der Zahl der Fluglotsen
ab 1990 um 25 durchgesetzt.

- 2 -

Zum konkreten Vorwurf der Aktion Cockpit "Viel zu wenig Lotsen bei gleichzeitig aufgeblähtem Wetterdienst und un-effizienter Verwaltung" ist zuerst richtigzustellen, daß im Bereich der Flugverkehrskontrollzentrale einschließlich der Bediensteten der örtlichen Dienstführung 124 der 220 österreichischen Flugverkehrskontrolloren arbeiten. An dieser Dienststelle wurden im Mai 1989 insgesamt 1.540,6 Überstunden durch Flugverkehrskontrolloren geleistet, wobei in diesem Monat beim Fachdienst Betrieb Flugverkehrskontrollzentrale insgesamt 2.162,5 Überstunden angefallen sind, wovon 2.028,5 auf Krankenstände zurückzuführen sind.

Es ist grundsätzlich richtig, daß im Mai 1989 an 8 Tagen die Normalbesetzung für den Bereich der Bezirkskontrollstelle Wien (27 Bedienstete) stundenweise unterschritten wurde, weil bis zu sieben Erkrankungen zu verzeichnen waren und Bedienstete wegen Waffenübungen zum Bundesheer abgestellt waren. Es kam jedoch trotzdem nie zu einer Unterschreitung der Normalbesetzung um 25%.

Die daraus resultierende vermehrte Arbeitsbelastung ist hoch, da die Flugsicherungsbetriebsdiensten vor allem in der Hochsaison des Flugbetriebes, das sind die Monate April bis Oktober, über nahezu keine Personalreserven verfügen. Es erscheint jedoch nicht praktikabel, an allen Flugsicherungsstellen Personalreserven in der Höhe der potentiellen Krankenstände vorzusehen. Die Behauptung dies würde eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Luftverkehrs darstellen, muß ich jedoch zurückweisen.

Was nun den zusätzlichen Bedarf an Flugverkehrskontrolloren anlangt, so hat die Firma Berger und Partner bis Ende 1996 einen Bedarf von 162 Bediensteten ermittelt. Behauptungen, die Betriebsberatungsfirma würde falsche Vergleichszahlen heranziehen, werden von dieser schärfstens zurückgewiesen. Wie bereits oben ausgeführt werden daher ab dem Jahre 1990 zusätzlich 25 Personen für den Flugverkehrskontrolldienst aufgenommen werden.

- 3 -

Zu den Aussagen über den angeblich aufgeblähten Wetterdienst möchte ich anmerken, daß nach dem Luftfahrtgesetz auch der Wetterdienst Flugsicherungsaufgaben wahrzunehmen hat. Auch die rechtzeitige Warnung vor Wettergefahren ist für die Sicherheit der Luftfahrt von eminenter Bedeutung. Eine kontinuierliche Wetterbeobachtung auch während der Nachtstunden ist dafür Voraussetzung und hat mit den Öffnungszeiten der Flugplätze wenig zu tun, da sich das Wetter bekanntermaßen auch in der Nacht weiterentwickelt.

Jedenfalls ist es unrichtig, daß Wetterkarten für Archivzwecke gezeichnet werden, darüberhinaus konnte in den letzten Jahren durch interne Umstrukturierungen trotz Personalreduktionen die Effizienz der Wetterdienste erhöht werden.

Zum Punkt "mangelhafte Technik, insbesondere im Bereich der EDV" darf ich folgendes anmerken:

Zur Inbetriebnahme der EDV-Anlage der neuen Flugverkehrskontrollzentrale im Jahre 1986 war zwar die gesamte vertraglich bedungene Hard- und Software verfügbar, die Nutzung gewisser Softwareteile war allerdings aufgrund von praktischen Gegebenheiten der Betriebsabwicklung nicht möglich. Aus diesem Grund entschied man sich zu einer stufenweisen Nutzung der vorhandenen Funktionen des Systems, wobei als Anfangsstufe die Radardatenverarbeitung und Darstellung auf modernen Tageslichtsichtgeräten festgelegt wurde; die Flugdatenverarbeitung hingegen erfolgt mit dem am Flughafen Wien/Schwechat seit 1976 installierten EDV-System im Fernverarbeitungsverfahren.

Es ist jedenfalls unrichtig, daß diese Rechenanlage "fast täglich" ausfällt. Im Zeitraum Juli 1988 bis Juni 1989 (8784 Stunden) gab es insgesamt 38 Stunden Betriebsunterbrechungen, das entspricht einer Nichtverfügbarkeit von 0,4 %. Jedenfalls betrug die Verfügbarkeit der rechnerverarbeiteten Radardaten seit Inbetriebnahme zwischen 99,9943 und 99,9968 %.

Auch der Vorwurf, die Radarerfassung zeige oftmals gravierende Mängel muß in dieser Form entschieden zurückgewiesen werden.

Eine Radarerfassung über dem Hoheitsgebiet Österreichs ist aufgrund der gebirgigen Topologie technisch schwierig. Dennoch wurde mit den verfügbaren Radaranlagen eine optimale Erfassung von Flugzielen erreicht, an einer weiteren Verbesserung wird laufend gearbeitet. So werden in der zentralen "Multiradardatenverarbeitung" Daten von fünf unabhängigen Radarstationen zu einer Zieldarstellung zusammengefaßt und zur Anzeige gebracht. Diese Verarbeitungsmethode wurde auch durch die europäische Organisation für Flugsicherung "Eurocontrol" qualitativ und quantitativ evaluiert; nach deren Meinung zählt das österreichische System zu den fortschrittlichsten Europas. Trotzdem ist das Radardatenverarbeitungssystem abhängig von der Güte jeder eingebundenen Radarstation und es kann zu Mängeln oder Störungen der Darstellung von Flugzielen kommen. Diese werden jedoch umgehend analysiert und nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten zum ehestmöglichen Zeitpunkt behoben; so wurden z.B. die Überreichweiten der Mittelbereichsradaranlagen Feichtberg und Buschberg behoben.

Trotz Einsatzes der besten verfügbaren Technologie auf dem Gebiet des Radars verbleiben aufgrund der physikalischen Voraussetzungen Mängel, die nur in Zusammenarbeit mit den Herstellerfirmen langfristig minimiert werden können.

Die kritisierte Tätigkeit des Personals der englischen Herstellerfirma im Rahmen eines Unterstützungsvertrages ergibt sich unter anderem aus dem Bemühen, durch rasches Erreichen der nächsten Ausbaustufe die Flugplandatenverarbeitung auf den neuen Rechenanlagen nutzen und die vorhin erwähnten alten Rechner außer Betrieb nehmen zu können.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es aufgrund der Personalengpässe im Bereich der Programmierung einerseits, andererseits

- 5 -

wegen der Komplexität des EDV-Systems und der Termindringlichkeit für die Fertigstellung der geänderten Funktionen unabdingbar, sich interimistisch hochqualifizierten, mit der speziellen Materie der Flugsicherung vertrauten, externen Programmierpersonals zu bedienen. Die damit verbundenen Kosten sind im europäischen Vergleich für diesen speziellen Einsatz im Mittelfeld anzusiedeln.

Nicht unerwähnt bleiben soll aber auch die Tatsache, daß Unzulänglichkeiten in der Darstellung von Flugzielen im Prinzip auch fehlerhafte Flugzeugausrüstungen (z.B. Transponder) als Ursache haben können.

Zum Punkt "Notfunkgeräte" ist zu bemerken, daß Notfunkgeräte von der Standardeinrichtung unabhängige Anlagen sind, die dem Radarkontroller als rascher und unmittelbarer Ersatz im äußerst seltenen Fall eines Ausfalles einer oder mehrerer Komponenten seiner Standard-Einrichtung zur verbalen Kommunikation mit Piloten dienen.

Bei der Anflugkontrollstelle Wien sind seit Betriebsaufnahme der neuen Flugverkehrskontrollzentrale (18. November 1986) alle Arbeitsplätze mit Notfunkgeräten ausgerüstet.

Im Bereich der Bezirkskontrollstelle ist derzeit nur ein Arbeitsplatz mit einem betriebsbereiten Notfunkgerät ausgestattet. Da eine weitergehende Ausrüstung mit solchen Notfunkgeräten schon seit geraumer Zeit geplant wurde, werden in diesen Tagen 5 weitere Notfunkgeräte zur Verfügung stehen. Der Ausfall einzelner Sender/Empfänger-Stationen ist darüberhinaus durch andere Verfahren respektive Einrichtungen abgedeckt. So können z.B. vom Supervisor Arbeitsplatz jederzeit auf jeden beliebigen Kontrollarbeitsplatz bis zu zwei verschiedene Frequenzen aufgeschaltet werden (diese Funktion steht seit Inbetriebnahme der Flugverkehrskontrollzentrale zur Verfügung).

- 6 -

Was die Anschaffung neuer Kopfhörer anlangt, so wurden in den vergangenen Jahren ca. 10 verschiedene Kopfhörergarnituren erprobt, jedoch konnten keine Kopfhörer gefunden werden, die alle Bediensteten zufriedenstellten. Anlässlich eines Kontaktgespräches im Juni 1988, an welchem neben der Leitung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt auch Angehörige der Personalvertretung, der Gewerkschaft und des Verbandes österreichischer Flugverkehrsleiter teilnahmen, wurde von den Vertretern des Verbandes österreichischer Flugverkehrsleiter auf die ihrer Ansicht nach nicht befriedigende Lösung dieser Frage hingewiesen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat daher eine neuerliche Erprobung verschiedenster Kopfhörertypen durchgeführt, und aufgrund einer Befragung des Personals inzwischen zwei neue Kopfhörertypen bestellt. Eine Einigung auf nur eine Type konnte nicht erzielt werden.

Richtig ist jedenfalls, daß sich Österreich hinsichtlich des Pensionsalters seiner Flugverkehrskontrolloren tatsächlich im oberen Grenzbereich bewegt.

Der Pensionsproblematik beim Bundesamt für Zivilluftfahrt wurde daher in einem ersten Schritt in Form einer materiellen Absicherung Rechnung getragen, wobei die Einhebung der dafür erforderlichen Beiträge auf Wunsch der Gewerkschaft bis zur Klärung einiger Durchführungsbestimmungen ausgesetzt wurde und diese Beiträge nachzuzahlen sein werden. Einen Zusammenhang zwischen der Frage der Dienstnehmerbeiträge und der Flugsicherheit kann ich jedoch nicht erkennen.

Nichtsdestoweniger wurde auch von der Betriebsberatungsfirma Berger und Partner festgestellt, daß angesichts der steigenden Arbeitsbelastung bereits heute erkennbar ist, daß die Leistungsgrenze im aktiven Flugverkehrskontrolldienst ab Ende 50 durch erhöhte Krankenstände bzw. Motivationsverluste etc.

- 7 -

erheblich sinkt. Die Lösung dieses Problem wird daher im Rahmen der allgemeinen Pensionsreform in Angriff genommen werden müssen.

Was die gewerkschaftliche Vertretung der Fluglotsen betrifft, so kann ich als zuständiger Ressortminister dazu keine Aussagen treffen, ich möchte jedoch abschließend nochmals festhalten, daß - entgegen den Aussagen der Aktion Cockpit - die Sicherheit der Luftfahrt in Österreich nicht gefährdet ist und von seiten meines Ressorts alle erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um diese auch in Zukunft sicherzustellen.

Wien, am 4. August 1989

Der Bundesminister

