

13203/AB XXIV. GP

Eingelangt am 20.02.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-9.500/0041-I/PR3/2012
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

Wien, am . Februar 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 20. Dezember 2012 unter der Nr. 13430/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Entwicklung von satellitengestützten Anflugverfahren gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Weswegen wird der auch von Österreich unterstützte Zeitplan der ICAO für die Umsetzung von satellitengestützten Flugverkehrslenkungs- sowie Anflugverfahren gröslich missachtet?*
- *Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Einhaltung des Zeitplanes sicherzustellen?*
- *Wann wird oder wurde die ICAO von der Nichteinhaltung des Zeitplanes in Österreich in Kenntnis gesetzt?*

Österreich liegt weit vor der Implementation Resolution der ICAO, die für 2014 eine Umsetzung von 70% und für 2016 100% Performance Based Navigation (PBN) Approaches fordert; Österreich ist seit 2012 auf 75%.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Zu Frage 4:

- Welche Kosten (einmalig, laufend) sind mit der Entwicklung und Einrichtung eines einzelnen EGNOS basierten SBAS-Anflugverfahren verbunden und woher röhren diese Kosten?

Diese Kosten bemessen sich aus den Kosten für die Verfahrenskoordination/-einbindung in bestehende Luftraumstrukturen und Arbeitsweisen der jeweiligen Flugsicherungsstelle, für die Hindernisanalyse, das Verfahrensdesign und die Schutzraumberechnung anhand der Hindernissituation, für die kartographische Umsetzung sowie Kodierungstabellierung für die NAV-Data Provider und die Flight Checks. Ein pauschaler Wert lässt sich hierfür nicht angeben, da dieser stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängt.

Zu den Fragen 5 und 6:

- Welchen Rückgang beim technischen Betriebsaufwand erwartet sich die Austro Control durch die Ablöse von konventionellen Anflugverfahren durch EGNOS basierte SBAS-Anflugverfahren?
- Welche Auswirkung werden diese Einsparungen auf die Anfluggebühren haben?

Der Rückgang des technischen Betriebsaufwandes hängt stark von der Akzeptanz der Kunden und dem Ausrüstungsstand der Luftfahrzeuge ab und lässt sich derzeit noch schwer abschätzen, da die konventionelle Technologie aufgrund ihrer weiten Verbreitung und hohen Qualität bis auf weiteres ebenfalls vorgehalten werden muss.

Zu Frage 7:

- Mit welcher Begründung versteift sich die Austro Control zur Behauptung von EGNOS basierten SBAS-Anflugverfahren profitiert „insbesondere die General Aviation“?

SBAS Receiver sind laut ACG eine preiswerte Möglichkeit für kleinere GA-Flugzeuge, satellitenbasierte Anflüge mit Höhenführung fliegen zu können.

Zu Frage 8 und 11:

- Welche Leistungen werden von der Austro Control einerseits und ESSP andererseits auf Grund des im Juni in Madrid unterzeichneten Übereinkommens erbracht?
- Welche Unterstützung wird die Austro Control operationell bzw. finanziell bieten, um Flugzeuge der „Allgemeinen Luftfahrt“ für die Nutzung von EGNOS basierten SBAS-Anflugverfahren aus- bzw. umrüsten zu können?

Die Austro Control ist mit der Vertragsunterzeichnung zur Nutzung des EGNOS Korrektursignals berechtigt und darf damit sog. SBAS-Verfahren für IFR-Pisten entwickeln. ESSP ist verantwortlich für die Zurverfügungstellung und die Qualität der Satellitensignale.

Zu Frage 9:

- *Welche finanziellen Auswirkungen ergeben sich auf Grund dieses Übereinkommens?*

Laut den Expert/innen meines Hauses ergeben sich aufgrund dieses Übereinkommens keine finanziellen Auswirkungen.

Zu Frage 10:

- *In welchem Umfang werden mit dem Ausbau der EGNOS basierten SBAS-Anflugverfahren bisherige Flugsicherungsanlagen (Anflugfunkfeuer) abgebaut und welche Einsparungserwartungen (Geld, Kapazitätsabbau) werden damit verbunden?*

Unmittelbar gibt es hier laut den Expert/innen meines Hauses keine Auswirkungen auf den Abbau von Flugsicherungsanlagen. Die NAV-Strategie sieht aber, wie in ganz Europa, einen weitest gehenden Abbau von technisch veralteten ungerichteten Funkfeuern (NDB) bis 2020 vor, was durch satellitengestützte Verfahren gut aufgefangen werden kann.