

**13430/J XXIV. GP**

**Eingelangt am 20.12.2012**

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

## **ANFRAGE**

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Deimek  
und weiterer Abgeordneter  
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend die Entwicklung von satellitengestützten Anflugverfahren

Anlässlich der 36. Vollversammlung der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO wurde im Oktober 2007 in Montreal, unterstützt von Österreich, eine Resolution zu Planung und Umsetzung von satellitengestützten Flugverkehrslenkungs- sowie Anflugverfahren beschlossen. So sollte bis 2009 die entsprechende Planung und Umsetzung für die Streckennavigation und den Nahbereich von Flughäfen abgeschlossen sein. Bis 2016 sollen die Verfahren für die Anflüge (APV) auf der Basis (Baro-VNAV und/oder augmented GNSS) umgesetzt sein, wobei 30% der Verfahren bis 2010 und 70% der Verfahren bis 2014 verwirklicht werden sollen.

Die dafür in Österreich zuständige Flugsicherungsorganisation meldet Mitte Juli mit nahezu atemloser Begeisterung, dass bis Ende 2013 gerade einmal zwei Anflugverfahren (je eines in Linz und in Graz) implementiert werden. Die Austro Control verschweigt, bis wann alle Flughäfen in Österreich mit dementsprechenden Verfahren ausgerüstet sein werden. Auch die Tatsache, den international vereinbarten Terminplan nicht einzuhalten, scheint das Austro Control Management nicht weiter zu interessieren.

Dafür wird von diesem verstaatlichten Unternehmen ohne näheren Beleg die Behauptung aufgestellt, die neuen Verfahren werden zu verbesserte Anflugverfahren insbesondere für die "Allgemeine Luftfahrt" führen. Vertreter der "Allgemeinen Luftfahrt" empfinden dies als Hohn. Wie die Publikationen des Unternehmens ESSP (European Satellite Service Provider SAS) eindeutig erkennen lassen, dienen diese Verfahren v.a. den Flugsicherungsorganisationen, die den Betrieb von Bodensendeanlagen reduzieren und so die Betriebskosten senken können. Die Allgemeine Luftfahrt hat keinen unmittelbaren Nutzen, da Empfangsanlagen in den Flugzeugen mit hohem Aufwand ausgetauscht werden müssen, um von den neuen Verfahren profitieren zu können und die Verfahren werden nicht bei jenen Flugplätzen verwirklicht, die vor allem von der "Allgemeinen Luftfahrt" angeflogen werden.

Bei einem dieser Flugplätze - in Vöslau/NÖ - hat in den vergangenen Jahren bis herauf in die Gegenwart der Monopolist Austro Control demonstriert, wie wenig Engagement trotz gesetzlicher Verpflichtung gerade für die "Allgemeinen Luftfahrt" an den Tag gelegt wird. So hat ein simples von der Austro Control als "Wolkendurchstoßverfahren" bezeichnetes einfaches Anflugverfahren drei Jahre

Umsetzungszeit benötigt. Mit diesem Verfahren werden Flugzeuge aber nicht wie üblich zur Piste des Flugplatzes geführt, sondern es endet deutlich außerhalb der Flugplatzanlage, wodurch es für den praktischen Gebrauch vor allem bei schlechter Sicht so gut wie wertlos ist. Das Produkt von persönlichen Eitelkeiten und Machtdemonstration einzelner Personen - auch aus dem BMVIT – kann in Form einer Anflugkarte in der AIP eingesehen werden. Auf das Einklagen der Aufwendungen, die dem Flugplatz Vöslau entstanden sind, und die in Form von Gebühren den Flugplatznutzern weiter verrechnet werden müssen, hat der Flugplatzbetreiber bis heute verzichtet.

Die Unwilligkeit, sich der Satellitentechnologie für Endanflugverfahren zu bedienen, ist bei der Austro Control schon seit Jahren zu beobachten. Während in anderen Staaten seit dem Ende der 90iger Jahre sogenannte GPS-Anflugverfahren in großer Zahl entwickelt und veröffentlicht wurden, blieb Österreich diesbezüglich die längste Zeit ein weißer Fleck auf der Landkarte.

Wer nach Erklärungen suchte, wurde von der Austro Control ans Verkehrsministerium verwiesen, wer dort nachfragte, wurde an die Austro Control als zuständige Flugsicherungsorganisation zurückverwiesen. Dies zog sich über Jahre, bis ab 2008 zwei GPS-Anflugverfahren "probeweise" freigegeben wurden. Gemutmaßt wurde, die Hinhaltetaktik soll durch den weiteren Betrieb notwendiger Bodeneinrichtungen zahlreichen Flugsicherungstechnikern nicht nur die Beschäftigung sichern, sondern auch die Umstellung auf moderne Technologien ersparen. Gestützt wird diese These durch die Tatsache, dass für Abflug- und Streckenflugverfahren sehr wohl satellitengestützte Verfahren zeitgerecht eingerichtet worden waren. Diese Verfahren veränderten jedoch nicht den technischen Betriebsaufwand und wurden somit nicht als Bedrohung empfunden und auch nicht behindert. Erst bedungen durch den wirtschaftlichen Druck, den die Vorgaben von SESII auf die Austro Control als eine der Flugsicherung mit den höchsten Stückkosten in Europa, wenn nicht sogar weltweit ausübt, nähert man sich zögerlich der vollständigen Nutzung der Satellitentechnologie. Veränderungswillige Manager wurden in der Vergangenheit immer wieder abgelöst und durch gewerkschaftsgenehmigte Systembewahrer ersetzt.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

## Anfrage

1. Weswegen wird der auch von Österreich unterstützte Zeitplan der ICAO für die Umsetzung von satellitengestützten Flugverkehrslenkungs- sowie Anflugverfahren grösstenteils missachtet?
2. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Einhaltung des Zeitplanes sicherzustellen?
3. Wann wird oder wurde die ICAO von der Nichteinhaltung des Zeitplanes in Österreich in Kenntnis gesetzt?
4. Welche Kosten (einmalig, laufend) sind mit der Entwicklung und Einrichtung eines einzelnen EGNOS basierten SBAS-Anflugverfahren verbunden und woher röhren diese Kosten?
5. Welchen Rückgang beim technischen Betriebsaufwand erwartet sich die Austro Control durch die Ablöse von konventionellen Anflugverfahren durch EGNOS basierte SBAS-Anflugverfahren?
6. Welche Auswirkung werden diese Einsparungen auf die Anfluggebühren haben?

7. Mit welcher Begründung versteigt sich die Austro Control zur Behauptung von EGNOS basierten SBAS-Anflugverfahren profitiert "insbesondere die General Aviation"?
8. Welche Leistungen werden von der Austro Control einerseits und ESSP andererseits auf Grund des im Juni in Madrid unterzeichneten Übereinkommens erbracht?
9. Welche finanziellen Auswirkungen ergeben sich auf Grund dieses Übereinkommens?
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?
11. 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?