

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

GZ. BMVIT-9.500/0020-I/PR3/2013
DVR:0000175

Wien, am 15. Jänner 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DI Deimek und weitere Abgeordnete haben am 15. November 2013 unter der **Nr. 25/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die zukünftige Nutzung der ADS-B Technologie für Zwecke der Flugsicherung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Maßnahmen wurden in den letzten drei Jahren ergriffen, um das hohe Kostenniveau der Austro Control GmbH zu senken?*

Wie die Austro Control GmbH (ACG) mitteilt, wird eine Kostenreduktion durch Einsatz eines österreichweiten flächendeckenden WAM-Systems und Außerdienststellung von bis zu 4 Sekundärradaranlagen erreicht. Dieses Projekt namens AWAM ist derzeit in Umsetzung.

Weitere Kostenreduktion erfolgen durch sukzessives Außerdienststellen der Primärradaranlagen (ausgenommen für den Wiener Flughafen) als sogenanntes „Major TMA“ – dies bedingt allerdings eine Änderung der Luftraumstrukturen und Transponderpflicht für Luftraumnutzer. Das Linzer Primärradar wurde bereits außer Dienst gestellt.

Zu Frage 2:

- Welche konkreten Absichten bestehen seitens der Austro Control mit Hinblick auf die zukünftige Verwendung der Multilaterationstechnologie?

Wie die ACG mitteilt, wird die Multilaterationstechnologie eine österreichweite Abdeckung sicherstellen und im Laufe des Jahres 2014 in die Betriebssysteme der Flugsicherung integriert werden. Es ist seitens der ACG geplant, ab dem Jahre 2015/16 Sekundärradarlanlagen, welche das Ende ihrer Lebensdauer erreichen, außer Betrieb zu nehmen (Kostensenkung). Die Implementierung der Multilaterationstechnologie ist gleichzeitig die Implementierung von ADS-B Sensorik, damit werden die EU-Vorgaben erfüllt.

Zu den Fragen 3, 4, 8 und 10:

- Welche Maßnahmen wurden bislang ergriffen, um fristgerecht einen uneingeschränkten ADS-B-Betrieb durchzuführen?
- Welche Kosten werden durch die Implementierung der ADS-B-Technologie entstehen?
- Entspricht es der Tatsache, dass die Austro Control beabsichtigt aus der ADS-B Anwendung keinen Kostenvorteil zu erzielen, sondern es als zusätzlich zu den vorhandenen Radaranlagen zu betreibendes System zu implementieren?
- Weswegen soll diese Anlage nicht durch ein ADS-B System ersetzt werden?

Wie die ACG mitteilt, werden ADS-B-Daten – sobald technisch möglich und zuverlässig von der Mehrzahl der Luftfahrzeuge ausgesendet – in die Luftlageberechnung der ACG eingebunden werden. Die im Projekt AWAM errichtete Multilaterationsanlage wird diese Daten ohne weitere Investitionen empfangen, auswerten und dem Flugsicherungsbetrieb zur Verfügung stellen.

Die ACG teilt weiters mit, dass ADS-B eine Surveillance-Technologie (Funkortung) ist, welche die Positionen die in jedem Luftfahrzeug individuell ermittelt und über das definierte Datenlink an alle in einem bestimmten Umkreis (etwa 200-250 nautische Meilen) befindlichen Luftfahrzeuge mit entsprechender Ausrüstung und an alle Bodenstationen mit direktem Sichtkontakt zum Luftfahrzeug übermittelt. Ein alleiniges Verlassen auf diese Technologie ist in komplexen Lufträumen (wie Österreich) aus Sicherheitsgründen noch in keinem Land der Welt umgesetzt worden.

Wie die ACG mitteilt, gehen Eurocontrol und SESAR (= EU-Luftfahrtechnologieprogramm) nicht

davon aus, dass im europäischen Kerngebiet (Core Area), zu dem Österreich gehört, die Funkortung alleine auf ADS-B-Technologie basieren wird können, sondern vielmehr auch 2020+ entweder Sekundärradar oder Wide Area Multilaterationssysteme (WAM) die ADS-B-Daten ergänzen werden müssen, um den nötigen Safety Level zu erreichen. ADS-B kann in keinem Fall ein Primärradar ersetzen und ist mit Primärradar nicht vergleichbar.

Zu Frage 5:

- *Welche Kapazitätssteigerungen lassen sich im heimischen Luftraum durch ADS-B erwarten?*

Wie die ACG mitteilt, werden keine Kapazitätssteigerungen erwartet, da diese Surveillance Technologie keine verringerten Staffelungswerte zulässt, die nicht durch Sekundärradar bzw. Multilateration ohnedies bereits erreicht werden. Dies gilt auch in allen anderen Lufträumen außerhalb Österreichs.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Wird die Einführung von ADS-B hinsichtlich der zu beschaffenden Anlagen und Gerätschaften (sowohl hinsichtlich Hardware als auch Software) im Gleichklang mit den FAB-CE Partnerorganisationen durchgeführt?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Wie die ACG mitteilt, hat die ACG den FAB-Partnern die Unterstützung bei deren Einführung von ADS-B und WAM zugesagt.

Zu Frage 9:

- *Wie hoch waren bislang die Aufwendungen für die Entwicklung und den Betrieb der Multilaterationsanlage in Tirol?*

Wie die ACG mitteilt, ergeben Kosten-Nutzen-Betrachtungen aus dem Jahre 2004, dass die Lebenszykluskosten dieser MLAT Innsbruck Anlage um mehrere Millionen Euro geringer sind, als eine gleichwertige Lösung mit konventionellen Sekundärradaranlagen.

Zu Frage 11:

- *Wie viele Multilaterationsanlagen wurden außerhalb von Österreich in Betrieb genommen und wie hoch waren die Einnahmen aus Lizenzgebühren oder ähnlichen Rechten?*

Wie die ACG mitteilt, hat die ACG MLAT nicht selbst entwickelt und hat daher keine Lizenzrechte daran. Insgesamt wurden in rund 40 Ländern der Erde MLAT Systeme errichtet. Ähnliche Strategien wie ACG werden z.B. von Schweden, Norwegen, Tschechische Republik, Dänemark, Kroatien, Deutschland, England, USA, Südafrika, Namibia, Kirgistan, Neuseeland, Australien, Kanada, Niederlande etc. vorangetrieben.

