

XXV.GP.-NR

25 /J

15. Nov. 2013**ANFRAGE**

des Abgeordneten DI Deimek
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend die zukünftige Nutzung der ADS-B Technologie für Zwecke der
Flugsicherung

Auf der Grundlage der Verordnungen (EG) 549/2004, 552/2004 und 1207/2011 wird im Wirkungsbereich der EU zur verbesserten Überwachung der Verkehrsfluffahrt die Kommunikationstechnologie ADS-B eingeführt. Sämtliche Flugsicherungsorganisationen müssen bis spätestens 2. Jänner 2020 die entsprechenden technischen Systeme vollständig einsatzbereit zur Verfügung stellen können. Mit der neuen Technologie, die hoch präzise Satellitennavigationssignale verarbeitet, wird der Luftraum insbesondere in den besonders dicht beflogenen Gebieten rund um Flughäfen genauer als bisher überwacht und gelenkt werden können. Die neue Technologie löst somit kontinuierlich die konventionelle Radartechnologie ab. Wenngleich ADS-B nicht ohne ein Netz von Bodenstationen (Relaisstationen) auskommt, wird dieses Netz wesentlich kostengünstiger zu betreiben sein als (Primär- und Sekundär-)Radarstationen. ADS-B bietet darüber hinaus den Vorteil Bereiche zu erfassen, die mittels Radar nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand kontrolliert werden können wie in Österreich z.B. inneralpine Täler. Weiters fällt die Beschränkung sogenannter "Radarminimumhöhen" weg, wodurch Flugzeuge noch besser näher an den Boden herangeführt werden können.

Wenngleich sich die ADS-B Technologie seit Jahren als die zukünftig führende Form abzeichnet, setzt die Austro Control GmbH davon unbeeindruckt auf Radartechnologie und hat angekündigt, die Zahl der Sekundärradarstationen sogar zu erhöhen, um ihre hauseigene Entwicklung - als "Multilateration" bezeichnet - noch intensiver zur Anwendung zu bringen.

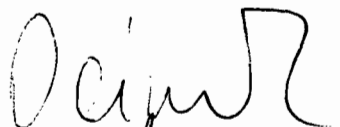
Es mutet schon trotzartig an und ignoriert die Tatsache, dass sich weltweit keine zweite Flugsicherungsorganisation gefunden hat, um ebenfalls die Multilaterationstechnik zur Anwendung zu bringen. In Österreich zeichnet es sich nun ab, dass einerseits die ADS-B Technologie umgesetzt werden muss und andererseits das radargestützte Multilaterationsverfahren nicht nur beibehalten sondern sogar ausgebaut wird. Da entsprechend der Mentalität der Austro Control die Kosten ohnehin von den Luftverkehrsteilnehmern getragen werden müssen, ist die Austro Control GmbH nicht sonderlich um Sparsamkeit und Effizienz bemüht. Begründet wird dies mit Sicherheitsargumenten - wie immer wenn es gilt Geldverschwendung zu verteidigen. ADS-B könne keine - wie im übrigen auch kein anderes System - 100ige Sicherheit bieten, da die Satellitensignale durch externe Störeinflüsse an Genauigkeit verlieren und mittels der hochauflösenden Radarsysteme, die der eigenen Kontrolle unterliegen, ein unabhängiges System zur Verfügung steht. Mit Ansicht nimmt die Austro Control GmbH innerhalb der Europäischen Flugsicherungsorganisationen eine ziemlich isolierte Position ein, da für diese Haltung keine nachvollziehbare Risikoanalyse erstellt wurde.

Unverständnis signalisieren informell teilweise die Partnerorganisationen der Austro Control GmbH innerhalb des sogenannten FAB-CE. Die Austro Control als eine der teuersten Flugsicherungen Europas produziert zu unvergleichlich höheren Kosten als alle anderen FAB-CE Flugsicherungsorganisationen und lässt mit der Einführung von ADS-B eine große Chance zur Kosteneindämmung ungenützt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen dazu an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Welche Maßnahmen wurden in den letzten drei Jahren ergriffen, um das hohe Kostenniveau der Austro Control GmbH zu senken?
2. Welche konkreten Absichten bestehen seitens der Austro Control mit Hinblick auf die zukünftige Verwendung der Multilaterationstechnologie?
3. Welche Maßnahmen wurden bislang ergriffen, um fristgerecht einen uneingeschränkten ADS-B-Betrieb durchzuführen?
4. Welche Kosten werden durch die Implementierung der ADS-B-Technologie entstehen?
5. Welche Kapazitätssteigerungen lassen sich im heimischen Luftraum durch ADS-B erwarten?
6. 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?
7. Wenn nein, warum nicht?
8. 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?
9. Wie hoch waren bislang die Aufwendungen für die Entwicklung und den Betrieb der Multilaterationsanlage in Tirol?
10. Weswegen soll diese Anlage nicht durch ein ADS-B System ersetzt werden?
11. Wie viele Multilaterationsanlagen wurden außerhalb von Österreich in Betrieb genommen und wie hoch waren die Einnahmen aus Lizenzgebühren oder ähnlichen Rechten?


J. Krenn

