

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.901/1-I/1-1971

II- 802 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XII. Gesetzgebungsperiode

341/A.B.

zu 352/J.

Präs. am 4. Feb. 1971

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des Abgeordneten zum Nationalrat PETER und Genossen, Nr.352/J-NR/1970 vom 15.Dezember 1970: "Kooperation der AUA mit einer ausländischen Gesellschaft."

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)a

Die Entscheidung über die Wahl des Flugzeugtyps bei der geplanten Umflottung der AUSTRIAN AIRLINES wurde unabhängig von einer etwaigen Zusammenarbeit mit der SWISSAIR nach eingehender Prüfung durch das Aircraft Komitee und die zuständigen Organe der AUA getroffen und die DC-9 als das zweckmäßigste Flugzeug angesehen. Zur Bestätigung dieser Entscheidung sei nur ausgeführt, daß aktive Fluggesellschaften, wie etwa KLM, SAS, Alitalia, Iberia u.a., sich auch für diesen Flugzeugtyp aus wirtschaftlichen Gründen entschieden haben. Zum Zeitpunkt der Bestellung dieses Fluggerätes durch die AUA waren bereits 594 DC-9 ausgeliefert.

Von den British European Airways wurde im Juli 1970 der AUA eine Zusammenarbeit angeboten. Als Voraussetzung für eine solche Zusammenarbeit wurde die Anschaffung von britischem Fluggerät der Type BAC-I-II genannt. Da zu diesem Zeitpunkt die Organe der AUA bereits nach eingehendster Prüfung der wirtschaftlichen Aspekte den Ankauf der DC-9-30 beschlossen hatten, konnte dem Angebot nicht mehr nähergetreten werden.

- 2 -

Zu Frage 1)b

Es zeigte sich bei Verhandlungen, welche die AUSTRIAN AIRLINES wiederholt mit kontinentalen amerikanischen Gesellschaften führte, daß diese Unternehmen an einer engeren wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit der AUA kein Interesse hatten. Dies deshalb, weil eine einseitige Bindung mit der AUA im Transatlantikverkehr sich nachteilig auf das weitaus größere Interlinegeschäft mit anderen europäischen und amerikanischen Fluggesellschaften ausgewirkt hätte, wobei unter "Interlinegeschäft" der Austausch von Fluggästen und Fracht zwischen den Fluglinienunternehmen zu verstehen ist, wenn die Luftbeförderung auf ihren Teilstrecken durch mehr als einen Unternehmer durchgeführt wird (z.B. für die Gesamtstrecke Tel Aviv - San Franzisko über New York; Teilstrecke Tel Aviv - New York EL AL; Teilstrecke New York - San Franzisko wahlweise United Airlines, American Airlines, TWA, JAL, Quantas). Die amerikanischen Gesellschaften hätten somit durch eine Zusammenarbeit mit der AUA weitaus größere Nachteile als Vorteile zu erwarten gehabt.

Zu Frage 2) a und b

Die AUSTRIAN AIRLINES ist auf Grund ihrer Flottenstruktur und ihres Betriebsumfanges nicht in der Lage, alle ihr zustehenden Verkehrsrechte auszuüben. Dies gilt insbesondere für den Langstreckenverkehr. Im Rahmen einer Zusammenarbeit mit Swissair ist es auf Grund der Flottenzusammensetzung und Flottengröße dieser Gesellschaft möglich, das noch nicht ausgenutzte österreichische Verkehrspotential zu verwerten und das auf Österreich abgestellte Flugnetz zu erweitern. So ist es zum Beispiel vorgesehen, daß der Flughafen Wien verstärkt in den interkontinentalen Verkehr eingeschaltet wird.

- 3 -

Bereits im Sommer 1971 wird, ohne daß bis dahin die Kooperation effektiv wird, eine neue Fluglinie Graz - Salzburg - Zürich eingerichtet, deren Risiko von Swissair und AUA getragen wird.

Was die Vorleistungen Österreichs durch Unterstützung der Finanzierung der Umflottung der AUSTRIAN AIRLINES mittels Bundesgarantie betrifft, so wird im Zusammenarbeitsvertrag zwischen AUA und SWISSAIR dafür Sorge getragen werden, daß die Abstattung der Anschaffungs- und Finanzierungskosten der Flugzeuge sowie deren Amortisation gesichert ist.

Zu Frage 2)c

Unabhängig von der Tatsache, daß die Swissair ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitendes und nach Gewinn strebendes Unternehmen ist und daher ihre Interessen auf die Besorgung rentabler Verkehrsaufgaben gerichtet sind, ist es vorgesehen, im Zusammenarbeitsabkommen zwischen AUA und Swissair festzulegen, daß der österreichische Luftverkehr zumindest im gleichen Ausmaß wie der schweizerische Luftverkehr gesteigert und weiterentwickelt wird.

Weiters wird bei der Formulierung der Zusammenarbeitsvereinbarung dafür Sorge getragen werden, daß im Rahmen der Kooperation den Interessen des österreichischen Fremdenverkehrs, dessen Bedeutung den Vertragspartnern bewußt ist, optimal Rechnung getragen wird. Es wird im Interesse der kooperierenden Gesellschaften sein, den Fremdenverkehr der Schweiz und Österreichs in gleichem Maße zu entwickeln, da dadurch die Vorteile der Verbreiterung der geographischen Basis am besten genützt werden.

- 4 -

Die Erfolge anderer Länder, so zum Beispiel der skandinavischen Staaten und der ostafrikanischen Gemeinschaft, haben gezeigt, daß gerade die Nachbarschaft und gleichgelagerte wirtschaftliche Interessen einer Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt förderlich sind.

Wien, am 28. Jänner 1971

Der Bundesminister:

