

II-1636 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

24. August 1987

DKFM. FERDINAND LACINA  
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

Z. 11 0502/116-Pr.2/87

695/AB

1987-08-26

zu 649/J

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

Parlament

1017 W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Frizberg und Kollegen vom 30. Juni 1987, Nr. 649/J, betreffend Umstellung des Linienverkehrs ab Flughafen Graz auf Propellermaschinen, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1.)

Es bestehen seitens Austrian Airlines Pläne, gemeinsam mit der Lufthansa die Graz-Frankfurt-Bedienung auf Turbopropflugzeuge vom Typ Fokker 50 ab Sommer 1988 umzustellen, wobei Austrian Airlines eine Verdichtung des Flugangebotes von 7 auf 12 Verbindungen pro Woche vornehmen wird.

Zu 2.)

Passagieraufkommen am Flughafen Graz-Thalerhof (an- und abfliegende Passagiere ohne Transitpassagiere).

	Linienverkehr	Bedarfsverkehr	Total
1985	136.265	24.832	161.097
1986	127.758	47.902	175.664
Jänner - Juni 1987	64.050	32.081	96.131

1986 waren die Steigerungen des Gesamtpassagieraufkommens ausschließlich auf Zuwächse im Charterverkehr zurückzuführen. Im Linienverkehr sank das Aufkommen um 6,2 %.

- 2 -

Zu 3.)

## Verkehrsergebnisse auf einzelnen Strecken:

Flug	Flüge	Passagiere	Passagiere pro
<b>a) Graz-Frankfurt-Graz</b>			
1985	1.311	60.179	45,9
1986	1.311	59.555	45,5
Jänner - Mai 1987	543	25.295	46,6
<b>b) Graz-München-Graz</b>			
		keine Bedienung	
1985	186	2.084	11,2
1986	235	1.635	11,2
<b>c) Graz-Wien-Graz</b>			
Austrian Air Services-Flüge mit Metro:			
1985	1.902	18.958	10,0
1986	1.905	18.132	9,5
Jänner - Mai 1987	788	6.870	8,7
<b>bb) Austrian Airlines-DC-9-Flüge:</b>			
1985	673	19.005	28,2
1986	663	16.586	25,0
Jänner - Mai 1987	275	6.055	22,0
<b>cc) Austrian Air Services-Flüge mit Metro und Austrian Airlines-DC-9-Flüge</b>			
1985	2.575	37.963	14,7
1986	2.568	34.718	13,5
Jänner - Mai 1987	1.063	12.925	12,2

- 3 -

- 3 -

Austrian Airlines verzeichnete 1986 sowohl auf Graz-Frankfurt als auch auf Graz-Wien Beförderungsrückgänge.

Zu 4.)

Ergebnis des Flugzeitenvergleiches:

	DC-9	F50	
Graz-Frankfurt	1:25	1:55	+ 0:30
Frankfurt-Graz	1:15	1:50	+ 0:35

Zu der längeren Flugzeit mit F 50 muß angemerkt werden, daß ein Großteil der Passagiere Anschlußflüge in Frankfurt in Anspruch nimmt. Durch das verstärkte Angebot der Austrian Airlines bezüglich der Strecke Graz-Frankfurt und den daraus resultierenden zusätzlichen Anschlußverbindungen verringert sich die Wartezeit und führt somit trotz längerer Flugzeit von Graz nach Frankfurt zu einer Verkürzung der Gesamtreisezeit.

Zu 5.)

Das Volumen des Frachtkompartments beträgt bei der Fokker 50 7,83 m<sup>3</sup> und bei der MD-80 35,4 m<sup>3</sup>. Die Frachtbeförderung der Austrian Airlines auf den Kursen Graz-Frankfurt beträgt 461 kg pro Flug (Durchschnitt 1986) und liegt erheblich unter dem Durchschnitt. Mit Rücksicht auf die Erhöhung der Frequenzanzahl von sieben auf zwölf Flüge sind keine Frachtengpässe zu erwarten. Ein allenfalls anfallender Spitzenbedarf kann mit DC-9-Verbindungen der Austrian Airlines nach Wien abgewickelt werden.

Zu 6.)

Bei Umstellung auf Fokker 50 wird der gesamte Flugzeugumlauf mit einer Maschine abgewickelt werden. Es besteht daher keine Möglichkeit, die DC-9-Kurse beizubehalten und Fokker 50-Kurse neu aufzunehmen.

Zu 7.)

Die Lärmbelästigung durch die Fokker 50 wird deutlich geringer als bei der MD-80 sein, da die bei der Fokker 50 verwendeten Sechsblattpropeller der neuesten Generation entsprechen und daher leiser sind als die Strahltriebwerke der DM-80.

- 4 -

- 4 -

Zu 8.)

Es ist von den Austrian Airlines geplant, im Sommer 1988 neben der Umstellung der Kurse Graz-Frankfurt auch die Graz-Wien-Binnenkurse, die derzeit mit Metro geführt werden, ebenfalls auf Fokker 50 umzustellen. (Der Graz-Wien-Zürich-Kurs mit DC-9 bleibt bestehen.) Dadurch werden die von Austrian Airlines an den Flughafen Graz-Thalerhof bezahlten Beträge nahezu unverändert bleiben.

Zu 9.)

Nach meiner Auffassung soll die Frage einer Umstellung auf Propellerflugzeuge ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt und damit den zuständigen Organen der Gesellschaft überlassen bleiben.

