



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

II-4624 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Pr.Zl. 5901/5-1-1982

2118 IAB

1982 -12- 09

zu 2125 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Feurstein und Genossen,
Nr. 2125/J-NR/1982 vom 1982 10 11,
"Tarifgestaltung für die Fluglinie
Zürich - Wien"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu 1

Ja, allerdings mit der Maßgabe, daß den Zivilluftfahrtbehörden kein primäres Tariffestsetzungsrecht zukommt. Es steht ihnen lediglich ein Genehmigungsrecht unter Beachtung der international üblichen Tarifkriterien zu, wobei einer solchen Genehmigung ein entsprechender Tarifantrag vorausgehen muß.

Zu 2 und 3

Tarife werden unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und Österreich vom 1949 12 19 (BGBl.Nr. 49/1950) erstellt. Dieses sieht im Einklang mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtkonferenz (ICAO) empfohlenen und in praktisch allen bilateralen Luftverkehrsabkommen ebenso wie im Internationalen Tarifübereinkommen (BGBl. Nr. 153/1971) und im Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGBl.Nr. 393/1973) enthaltenen Bestimmungen vor, daß die Tarife in vernünftiger Höhe festzusetzen sind. Bei deren Ermittlung sind die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein nor-

- 2 -

maler Gewinn und die jeder Linie eigentümlichen Merkmale, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, sowie die Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen auf dem gleichen Flugwege zu berücksichtigen. Den Empfehlungen des Internationalen Lufttransportverbandes (IATA) ist ebenfalls Rechnung zu tragen.

Da die Fluglinientarife genehmigungspflichtig sind, besteht kein Anlaß, aus diesem Grund das geltende Luftverkehrsabkommen mit der Schweiz zu ändern.

Zu 4

Feststellungen des Direktors der SWISSAIR in einem Interview können für das Bundesministerium für Verkehr kein Grund sein, ohne Vorliegen eines Tarifantrages auf dem Tarifsektor tätig zu werden.

Die AUA haben nach Erscheinen des Interviews die SWISSAIR um eine offizielle Stellungnahme ersucht.

In Beantwortung dieses Ersuchens hat die SWISSAIR mitgeteilt, daß der in der Anfrage zitierte Direktor Clemmer auf die Frage eines Journalisten darauf hingewiesen hat, daß eine analoge Problematik z.B. für Elsässer im Verkehr Basel - Paris und für Savoyarden im Verkehr Genf - Paris anzutreffen sei, ohne daß andere als Schweizerfrankentarife, umgerechnet zum jeweiligen Bankkurs, angewendet würden. Jede andere Regelung hätte eine tarifarische Diskriminierung der Schweizer Passagiere zur Folge, was die Schweizer Behörden zweifellos nicht zulassen könnten.

Ergänzend dazu hat Herr Direktor Hagedorn ebenfalls in diesem Schreiben festgestellt, "Die Interpretation der Journalisten und die sich darauf anscheinend ergebende Diskussion auf politischer Ebene beruht also auf einem Mißverständnis".

- 3 -

Zu 5

Das Bundesministerium für Verkehr ist bei der Prüfung von Tarifansuchen an die oben erwähnten Grundsätze gebunden und hat sich bei der Beurteilung von Anträgen auf Sondertarife an objektiven, für alle vergleichbaren Beförderungsfälle gleichen Merkmalen zu orientieren, wobei Tarifierträge, die diskriminierende Wirkungen auf nicht Begünstigte nach sich ziehen, den oben erwähnten objektiven Merkmalen sicherlich nicht entsprechen. Nach den mir vorliegenden Unterlagen bestehen derartige Sondertarife auch in keinem anderen Land Europas.

Die Gesetzeslage bietet daher keinen Raum für eine flugtarifliche Sonderstellung für Vorarlberger Passagiere auf der Strecke Zürich - Wien.

Wien, 1982 12 03
Der Bundesminister

