



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5901/7-1-83

II-5285 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

2501/AB

1983 -04- 25

zu 2532/J

ANFRAGENBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Feurstein und Genossen,
vom 1983 03 04, Nr. 2532/J-NR/1983,
"Unvollständige Beantwortung der Anfrage"
Tarifgestaltung für die Fluglinie
Zürich - Wien "Nr. 2125/J-NR 1982"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Die Beantwortung der Anfrage 2125/J hat sich sehr wohl - entgegen der im Motiventeil enthaltenen Behauptung - mit der grundsätzlichen Tarifproblematik auseinandergesetzt. Unter anderem wurde festgehalten, daß den Zivilluftfahrtbehörden nur ein Genehmigungsrecht unter Beachtung internationaler Tarifkriterien zustünde; diese Tarifkriterien wurden insbesondere zusammen mit den mit der Schweiz abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen dargestellt und schließlich wurde auch ausgeführt, daß die Gesetzeslage keinen Raum für eine flugtarifliche Sonderstellung Vorarlberger Passagiere auf der Strecke Zürich - Wien böte.

Es kann auch nicht Aufgabe einer Anfragebeantwortung sein, Widersprüche zwischen der Aussage des Direktors des SWISSAIR-Büros in Sankt Gallen und offiziellen Feststellungen der SWISSAIR aufzuklären.

Zu Frage 1 und 2:

Der Fluglinienverkehr ist weltweit durch eine Vielzahl bilateraler Luftverkehrsabkommen geregelt, die Gesetzeskraft haben und deren Tarifartikel bestimmen, welche Tarife auf den vereinbarten Fluglinien anzuwenden sind. Um aber die Verknüpfung der verschiedenen Flugliniennetze miteinander und die Austauschbarkeit der Flugscheine zu gewährleisten, bedarf es einer ausgewogenen Tarifstruktur für zusammenhängende Verkehrsgebiete. Daher gilt nach den Tarifartikeln der Abkommen primär der Grundsatz der multilateralen Tarifbildung.

Die multilaterale Tarifbildung setzt einen einheitlichen Bezugsfaktor voraus, in welchem die zu beschließenden Tarife ausgedrückt werden können. Dazu diente früher der US-Dollar und das britische Pfund Sterling. Die Freigabe der Wechselkurse dieser Basiswährungen im Jahre 1972 erschwerte ganz erheblich die Aufrechterhaltung einer Ausgewogenheit zwischen den verschiedenen Landeswährungstarifen.

Seitdem wird mangels einer anderen Bezugseinheit, die sogenannte "fare construction unit" (FCU) für die Tariffestlegung verwendet, die nicht mit dem heutigen US-Dollar übereinstimmt. Die Tarife in den Landeswährungen werden über feste Umrechnungsätze des FCU, die nicht Charakter eines Bankenwechselkurses haben, errechnet und danach sich ergebende Tarifunterschiede zwischen verschiedenen Ländern durch Währungszu- (bei Weichwährungen) und -abschläge (bei Hartwährungen), soweit wirtschaftlich vertretbar, ausgeglichen.

- 3 -

Um die für die Funktionsfähigkeit des ineinander verzahnten weltweiten Luftverkehrs notwendige Festlegung weitgehendst einheitlicher Tarife zu sichern, ist man international zu diesem mehr provisorischen Verfahren gezwungen, solange nicht entweder feste Wechselkurse der Weltwährungen wieder hergestellt sind oder eine dem System floatender Wechselkurse angepaßte neue Basiseinheit zur Festlegung der Tarife gefunden worden ist.

Die Flugpreise müssen verständlicherweise in Hartwährungsländern, aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage dem bestehenden vergleichsweise hohen Kostenniveau Rechnung tragen, indem sie gemäß den Tarifbestimmungen der Luftverkehrsabkommen bzw. den Tarifbildungsgrundsätzen des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr unter anderem die "Betriebskosten" berücksichtigen und "einen angemessenen Gewinn" ermöglichen.

Wie in anderen Bereichen der Industrie ergeben sich daraus auch im Luftverkehr Preisunterschiede zwischen den einzelnen Ländern, da die Kosten fast jedes Fluglinienunternehmens verschieden, je nach dem Lohn- und Preisniveau des Landes, in dem das betreffende Unternehmen seinen Hauptbetrieb aufrechterhält, sind.

Österreich kann aufgrund der eingegangenen internationalen Verpflichtungen von diesen Grundsätzen nicht abweichen; die Genehmigung von Flugtarifen zwischen Wien und Zürich davon abhängig zu machen, daß auf beiden Strecken gleiche Tarife in Schillingwährung verrechnet werden ist daher nicht möglich.

Zu Frage 3 und 4:

Der Charakter des weltweit, oder zumindestens regional ineinander verflochtenen Fluglinienverkehrs erlaubt es nicht, die Kalkulationsgrundlage für eine einzelne Flugstrecke, womöglich über einen kurzen Zeitraum, isoliert zu betrachten. Die primäre Verantwortung für die den internationalen und nationalen Normen entsprechende Tarifgestaltung liegt daher bei den Fluglinienunternehmen.

- 4 -

Die Luftfahrtbehörden ihrerseits haben dafür zu sorgen, daß die zu genehmigenden Tarife Bestandteil eines ausgewogenen multilateral koordinierten Tarifsystems sind, und daß es zu keinem Mißbrauch aus monopol- oder kartellartigen Stellungen bzw. zu keinem ruinösen Wettbewerb aus wirtschaftlichen oder Prestige Gründen kommt.

Ohne auf die Frage einzugehen, ob Kalkulationsgrundlagen der SWISSAIR bzw. die Bekanntgabe wirtschaftlicher Daten dieses Unternehmens dem Bereich der Vollziehung des Bundes angehören und daher Gegenstand parlamentarischer Anfragen sein können liegen dem Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde solche Unterlagen auch nicht vor.

Wien, 1983 04 22
Der Bundesminister

