



II-2540 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5901/34-Info-87

1052 IAB
1987 -12- 14
zu 1101 JJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Probst und Genossen vom 23. Oktober 1987,
Nr. 1101/J-NR/87, "Einsatz von Propeller-
maschinen durch die AUA auf der Strecke
Graz - Frankfurt"

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

Nach mir vorliegenden Informationen planen die Austrian Airlines ab der Sommerflugplanperiode 1988 auf der Strecke Graz - Frankfurt v.v. statt der bisher verwendeten DC 9 ein Flugzeug der Type Fokker 50 einzusetzen.

Zu Frage 2:

Die Entscheidung darüber, welches Fluggerät auf welcher Strecke eingesetzt wird, ist eine unternehmensinterne Entscheidung, auf welche von Seiten der Behörde keinerlei Einfluß genommen werden kann. Dennoch hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde immer die Ansicht vertreten, daß das Streckennetz mit jeweils marktkonformen - d.h. unter Umständen auch mit Fluggeräten von geringerer Kapazität bedient werden sollte.

- 2 -

Ich darf in diesem Zusammenhang auch bemerken, daß die Attraktivität einer Flugverbindung für den Passagier nicht allein durch die Größe des zum Einsatz kommenden Fluggerätes bestimmt wird. Auch eine Frequenzerhöhung, wie sie beispielsweise von Austrian Airlines auf der Strecke Graz-Frankfurt v.v. geplant ist (bisher 1x täglich, nunmehr außer am Wochenende 2x täglich), stellt einen wesentlichen Aspekt für eine marktgerechte Bedienung der Strecke dar.

Zu Frage 3:

Auch die Frage der Preisgestaltung beruht auf Entscheidungen und vorangehenden Analysen des Unternehmens. Aufgabenstellung der Behörde kann es somit nur sein, den entsprechenden rechtlichen Ordnungsrahmen zu erarbeiten, in dem sich die Preispolitik der Gesellschaften bewegt. So wurde beispielsweise von der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ein Übereinkommen erzielt, das zu einer marktgerechteren Preisgestaltung auf dem Tarifsektor führen soll und das auch von Österreich unterzeichnet wurde. Diese von seiten der österreichischen Luftfahrtbehörde mitgetragenen Liberalisierungstendenzen werden in Zukunft sicherlich zu einer für den Konsumenten attraktiveren Preispolitik beitragen. Auch stellen Tariffragen nur einen Aspekt einer Vielzahl von Faktoren dar, die den Auslastungsgrad auf einzelnen Strecken beeinflussen.

Wien, am 11. Dezember 1987

Der Bundesminister

