

2423/J XX.GP

ANFRAGE

des Abgeordneten Haigermoser und Kollegen
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend die Flugsicherungsgebühren der Austro Control

Anfang 1994 wurde das ehemalige Bundesamt für Zivilluftfahrt aus dem Budget ausgegliedert.

Die daraus hervorgegangene Austro Control GesmbH. (ACG) steht allerdings nach wie vor im Alleineigentum des Bundes.

Seit der Ausgliederung wurden die Gebühren für An-, Ab- und Überflüge stark erhöht. Erst mit Anfang dieses Jahres wurden sie abermals um über 10 Prozent angehoben, so daß z. B. für den An- und Abflug eines Airbus 320 in Österreich 4.691,-, in Italien aber nur 2. 137,- Schilling zu bezahlen sind.

Begründet wird diese Preispolitik stets damit, daß die ACG im Gegensatz zum früheren Bundesamt für Zivilluftfahrt, dem jährlich etwa 400 Millionen Schilling aus dem Budget zugeschossen werden mußten, kostendeckend arbeitet.

An Kostensenkungen im Verwaltungsbereich oder Rationalisierungen wird aber offensichtlich nicht gedacht. Denn anders ist nicht zu erklären, daß das durchschnittliche Einkommen der knapp über 1.000 Mitarbeiter von 1994 auf 1995 um etwa 15 Prozent auf rund 900.000 Schilling jährlich angehoben wurde, wobei hier der Aufwand für Sozialabgaben, Abfertigungen und Pensionen nicht beinhaltet ist. Diese enormen Personalkosten machen rund zwei Drittel der Betriebsaufwendungen aus.

Abgesehen von dieser unverständlichen Lohnpolitik hat die ACG aber auch noch schwere Hypotheken aus der Vergangenheit mitzutragen. Anlässlich der Ausgliederung der Flugsicherung wurde es nämlich verabsäumt, die neu gegründete ACG ausreichend mit Mitteln auszustatten. Die ACG wurde zwar verpflichtet, für Abfertigungen und Pensionen neue Rückstellungen zu bilden, denen aber auf der Vermögensseite keine entsprechenden Werte gegenüberstanden, Die bereits einbezahlten Pensionsbeiträge wurden vom Bund behalten.

Gelöst wurde dieses Problem mit dem finanztechnischen Kunstgriff eines Sonderbilanzpostens in Höhe von rund 1,2 Milliarden Schilling in der Eröffnungsbilanz zum 1. 1. 1997,

Darüber hinaus wurden den mittlerweile ehemaligen Bundesbediensteten noch großzügige Zusagen gemacht (wie z. B. Behaltspflicht, ungeschmälerte Rechte im neuen Dienstverhältnis etc.). In diesem Zusammenhang soll nun durch die geplante Novelle des Austro Control Gesetzes eine weitere Rückstellung nach genanntem Muster in der Höhe von 700 Millionen Schilling gebildet werden.

Derart hat sich die Republik ihrer Verpflichtungen gegenüber ihren ehemaligen Bediensteten und Beamten, die die neue Gesellschaft übernehmen mußte, entledigt, ohne daß die Gesellschaft mit entsprechenden Aktivposten ausgestattet wurde. Die Abschreibung der

Sonderbilanzposten wiederum verteuert die Aufwendungen der ACG um rund 95 Millionen Schilling pro Jahr.

Die Kosten auch für diesen Budgettrick werden nun die ohnehin unter großem Konkurrenzdruck stehenden Österreichischen Flugunternehmen in Form von überhöhten Gebühren zu tragen haben.

Dagegen haben andere vergleichbare Flugsicherungsunternehmen ihre Gebühren erst jüngst gesenkt. So die seit 1996 private Schweizerische Aktiengesellschaft für Flugsicherung (Swisscontrol), die die Streckengebühren mit 1997 um 2,7 und die Anfluggebühren sogar um 3 Prozent gesenkt hat. Eine weitere rigorose Kostenkontrolle und die sich daraus ergebende Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses sind geplant.

Angesichts dieser Lage ist dringend zu befürchten, daß der ohnehin schon bestehende Standortnachteil Österreichs noch verstärkt wird.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die folgende

ANFRAGE

1. Wie haben sich die in Österreich verrechneten An-, Ab- und Streckengebühren für die verschiedenen Gewichtsklassen der Luftfahrzeuge seit 1993 jährlich entwickelt?
2. a) Wie haben sich die Durchschnittsgehälter der Beschäftigten der ACG (vormals Bundesamt für Zivilluftfahrt) seit 1993 entwickelt?
b) Wie verhält sich dieser Durchschnitt zu dem Gehaltsniveau bei vergleichbaren ausländischen Einrichtungen?
3. a) Wie viele Direktoren stehen an der Spitze der ACG?
b) Für welchen Zeitraum sind diese mit welcher Art von Vertrag bestellt?
c) Wie hoch sind deren Gehälter im Vergleich mit Direktoren vergleichbarer ausländischer Einrichtungen?
4. Wie hoch ist der Anteil der Personalkosten am jährlichen Gesamtaufwand der ACG?
5. a) Sind die Personalkosten ausschlaggebend für die im europäischen Vergleich hohen An- und Abfluggebühren in Österreich?
b) Wenn ja, was werden Sie dann zur Senkung dieses Kostenfaktors unternehmen?
c) Wenn nein, worauf sind die hohen Gebühren dann zurückzuführen?
6. a) Warum wurde es in der Vergangenheit verabsäumt bei der Ausgliederung der ACG, diese mit den entsprechenden Mitteln für die Schaffung von Pensions- und Abfertigungsrückstellungen auszustatten?
b) Wer trägt die Verantwortung für dieses finanztechnische "Versäumnis"?
7. Werden die Flugsicherungsgebühren durch die Bildung einer neuerlichen Rückstellung in Höhe von rund 700 Millionen Schilling durch die geplante Novelle des ACG Gesetzes abermals erhöht werden und wenn ja um wieviel?

8. a) Sind Sie nicht auch der Ansicht, daß die im internationalen Vergleich hohen Flugsicherungsgebühren für den Wirtschaftsstandort Österreich einen großen Nachteil mit sich bringt?
- b) Wenn nein, wie begründen Sie dies?
- c) Wenn ja, was werden Sie dagegen unternehmen?