

12529/J XXIV. GP

Eingelangt am 16.07.2012

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten DI Deimek, Vilimsky
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend die Tätigkeit der Austro Control als Flugsicherungsorganisation auf
deutschen Regionalflughäfen

Laut Eigendarstellung ist die Austro Control seit über 4 Jahren "erfolgreich" als Flugsicherungsorganisation (ATS-Provider) auf deutschen Regionalflughäfen tätig und wird ab Juli 2012 einen weiteren Regionalflughafen betreuen. Bis zur Ablöse durch die Austro Control hat die deutsche Flugsicherungsorganisation DFS diese Betreuung inne.

Der Anfang Mai 2012 publizierte jüngste Geschäftsbericht der Austro Control enthält allerdings keine näheren Angaben, um beurteilen zu können, wie erfolgreich diese Tätigkeit ausgedrückt durch betriebswirtschaftliche Kennzahlen tatsächlich ist. Brancheninsider vermuten, eine detaillierte Darstellung unterbleibe nicht zuletzt um keine Vergleiche mit den österreichischen Regionalflughäfen zu provozieren, die allesamt von der Austro Control als Flugsicherungsorganisation versorgt werden.

Würden die tatsächlichen Kennzahlen publik, würde dies sofort eine Diskussion auslösen, weswegen die österreichische Austro Control zwar in Deutschland erfolgreich regionale Flugsicherung durchführen kann, in Österreich aber ein mit Deutschland vergleichbarer Wettbewerb von Anbietern unterdrückt wird.

Vermutet wird ein "Stillhalteabkommen" zwischen den Bundesländerflughäfen in Österreich und der Austro Control zum Nachteil der Luftfahrtwirtschaft. Deswegen werden auch die entsprechenden Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes, die die Monopolstellung der Austro Control als Flugsicherungsorganisation absichern, bislang nicht in Frage gestellt. Vor dem Hintergrund dieser Monopolstellung ist der von der Austro Control erzielte Geschäftserfolg näher zu durchleuchten. So steht zu vermuten, dass dafür die verrechneten Gebühren verantwortlich zu machen sind und nicht so sehr ein auf Kostenreduktion und Wirksamkeitssteigerung ausgerichtetes Management. Dies belegen auch die Kennzahlen des jüngsten Geschäftsberichtes.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen dazu an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Welche Parameter wurden von der Austro Control zu Grunde gelegt, um behaupten zu können, die Tätigkeit als Flugsicherungsorganisation auf deutschen Regionalflughäfen sei erfolgreich?

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

2. Wird die Durchführung dieser Flugsicherungstätigkeit in Deutschland mit Fluglotsen der Austro Control, vormaligen Fluglotsen der DFS oder Fluglotsen des jeweiligen Flughafens durchgeführt?
3. Wie hoch waren jeweils Aufwand und Ertrag für die Flugsicherungstätigkeit gegliedert nach den Standorten in Deutschland und nach Jahr (2009, 2010 und 2011)?
4. Wie hoch waren jeweils Aufwand und Ertrag für die Flugsicherungstätigkeit gegliedert nach den Standorten Graz, Linz, Klagenfurt, Innsbruck, Salzburg und nach Jahr (2009, 2010 und 2011)?
5. Entspricht es der auf Grund der einheitlichen Tarife zu vermutenden Tatsache, dass Erträge aus dem Flugsicherungsbetrieb in Wien Schwechat dazu verwendet werden, den Flugsicherungsbetrieb auf den sonstigen Flughäfen in Österreich zu subventionieren und dass somit die eingehobenen Gebühren in Wien Schwechat weit über den betriebswirtschaftlich notwendigen Gebührensätzen liegen?
6. Wenn ja, wie hoch sind diese Beträge in den vergangenen drei Jahren pro Jahr gewesen (für die Flughäfen Graz, Linz, Klagenfurt, Innsbruck, Salzburg getrennt auszuweisen)?
7. Wie hoch wäre der Zuschussbedarf für die Tätigkeit der Austro Control auf den Flughäfen Graz Linz, Klagenfurt, Innsbruck, Salzburg vorausgesetzt die Gebühren erfahren keine Steigerung und aus den Erträgen in Wien Schwechat erfolgen keine rechnerischen Abschöpfungen/Umleitungen zugunsten der Flughäfen Graz, Linz, Klagenfurt, Innsbruck, Salzburg?
8. Welche Erkenntnisse aus der Tätigkeit als Flugsicherungsorganisation auf deutschen Regionalflughäfen konnte für den Betrieb der Flugsicherung auf den Flughäfen Graz, Linz, Klagenfurt, Innsbruck, Salzburg gewonnen werden?
9. Sind Sie bereit initiativ zu werden, um die durch das Luftfahrtgesetz praktisch abgesicherte und sohin materiell EU-rechtswidrige Monopolsteilung der Austro Control als Flugsicherungsorganisation aufzuheben?
10. Welcher Nutzen ist für die Luftfahrtwirtschaft aus der Doppelfunktion der Austro Control als Flugsicherungsorganisation und als Luftfahrtbehörde v.a. vor dem Hintergrund der Entlohnung der behördlich administrativen Mitarbeiter nach den Maßstäben für Fluglotsen gegeben und mit welchen Kennzahlen lässt sich dies belegen?