

13428/J XXIV. GP

Eingelangt am 20.12.2012

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Deimek
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Kosteneffizienz des Flugsicherungsbetriebes der Austro Control auf den
Österreichischen Flughäfen

Legt man die Auswertungen der Statistik Austria zu Grunde, zeigt sich ein kontinuierlicher Leistungsanstieg des Flughafens in Wien Schwechat mit zuletzt zwischen 300 und 400 täglichen Flugbewegungen. Hingegen zeigen die Zahlen für die sogenannten Bundesländerflughäfen einen ebenso kontinuierlichen Verkehrsrückgang im Zeitraum zwischen 2005 und 2011. Je nach Standort gab es während dieser Phase auch dem allgemeinen Trend entgegenlaufende Entwicklungen, die aber eben nicht konstant blieben.

2011 bewegten sich die täglichen kommerziellen Flugbewegungen im Linien- und Charterflugverkehr zwischen 10 in Klagenfurt und 30 in Salzburg. Die Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt und der Militärluftfahrt sind hinzuzurechnen, die diese Werte mehr als verdoppeln. Dennoch sind alle Flugplätze mit der Ausnahme von Wien weit von den technisch betrieblichen Auslastungsgrenzen entfernt. Für jeden dieser Plätze wird ein Flugsicherungsbetrieb erhalten, der funktionell mit Schwechat vergleichbar ist. Andererseits werden in Österreich auf jedem Flugplatz die gleichen Flugsicherungsgebühren eingehoben.

Es bedarf keiner weiteren Beweisführung, dass diese Gebühren das wahre Kostenbild nicht abbilden, sondern Verzerrungen zwischen den Flugsicherungskosten auf den Flughäfen vorhanden sein müssen. Somit bricht auch die immer wieder aufgestellte Behauptung, die Luftfahrt sei der einzige Verkehrsträger mit Kostenwahrheit, der ohne Bezugsschussung auskomme, in sich zusammen. Würden die Flugsicherungsorganisationseinheiten auf den Flughäfen als selbstständige Wirtschaftseinheiten geführt und das Prinzip der Kostenwahrheit umgesetzt, müssen sich unterschiedliche Tarife, wie etwa bei den Landegebühren der Flughafenbetreiber ergeben.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie hoch war der tatsächliche Aufwand (in Euro) der Austro Control jeweils für die Flugsicherungsstelle in Linz, Graz, Salzburg, Klagenfurt und Innsbruck jeweils

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

- im Jahr 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 und 2011 pro kontrollierter Flugbewegung (Summe aus An- und Abflugbewegung dividiert durch zwei)?
2. Wie hoch war der tatsächliche Ertrag (in Euro, vor Steuern) der Austro Control jeweils für die Flugsicherungsstelle in Linz, Graz, Salzburg, Klagenfurt und Innsbruck jeweils im Jahr 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 und 2011 pro kontrollierter Flugbewegung (Summe aus An- und Abflugbewegung dividiert durch zwei)?
 3. Mit welchen Einnahmen wurden die Betriebsabgänge ausgeglichen?
 4. Mit welchen Anteil (in %) subventionieren die Überflugsgebühren die An- und Abfluggebühren?
 5. Wieso werden die An- und Abfluggebühren nicht dem Prinzip der Kostenwahrheit entsprechend ausgewiesen und der Subventionsanteil sowie die Subventionsherkunft nicht dargestellt (z.B.: Gebühr nach Vollkosten € 240,--, Subventionsanteil €190,-- davon € 90.- aus Überflugsgebühren und € 100.- aus Anfluggebühren Wien Schwechat)?
 6. Wieso werden die wahren Kosten je Flugsicherungsstelle auch im jährlichen Geschäftsbericht der Austro Control verschwiegen?
 7. Werden Sie veranlassen, dass die wahren Kosten je Flugsicherungsstelle auch ab 2012 im jährlichen Geschäftsbericht der Austro Control ausgewiesen werden?
 8. Wenn nein, wer soll durch diese Verschleierung geschützt werden?
 9. Wurden mit den Flughafenbetreibern Verhandlungen geführt, um die Betriebsabgänge der Flugsicherung mit Einnahmen des Flugplatzbetriebes auszugleichen?
 10. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 11. Wenn nein, warum nicht?