

w 112 oesterreichische flughaeften gegen einstellung des inlandsflug
w i e n , 7.2.(apa): die arbeitsgemeinschaft oesterreichischer
verkehrsflughaeften bezweifelt die richtigkeit der angaben der
austrian airlines ueber das defizit des binnenflugverkehrs.
sie haelt den betrag von rund 25 mill. schilling jaehrlich fuer
zu hoch und stellt fest, dass die aua bis zum heutigen tage
keine kostenrechnungen vorgelegt habe. aus den berechnungen
der flughaeften geht hervor, dass unter annahme der richtigkeit
der angaben der aua bei rund 33.000 inlandsfluggaesten im jahre
1966 ein abgang von 757 schilling pro fluggast bestuende.

die oesterreichischen verkehrsflughaeften sind in sorge
darueber, dass die aua den inlandsflugverkehr unter umstaenden
einstellen koennte, weil er fuer sie nicht ertragsreich ist.
sie bezeichnen den aufwand im inlandsverkehr als zu hoch und
glauben, dass eine senkung durch die reduzierung des erhoekten
personalstandes der aua, durch bessere ausnuetzung des vorhandenen
fluggeraetes und durch vermeidung unnoetiger stehzeiten, durch
einsatz geeigneten fluggeraetes sowie schliesslich durch
weitgehende vereinfachung der abfertigung moeglich sei. sie
fordern die bedienung der erforderlichen strecken zu tages-
zeiten, die fuer den inlandpassagier zweckmaessig sind,
verlaessliche und puenktliche einhaltung der flugplaene,
den konsequenten ausbau des streckennetzes unter beibehalten
bewachter verbindungen und abflugzeiten, wahrheitsgetreue
und zeitgerechte information insbesondere bei nichteinhaltung
des flugplanes, rasche und bestmoegliche bedienung des flug-
reisepublikums bei flugausfaellen.

..... flugausfaellen.

wie der direktor des flughafens schwechat ing. tiltsch
in seinen ausfuehrungen bemerkte, haben die bundestaender und
landeshauptstaedte in den vergangenen jahren zur unterstuetzung
des inlandsflugverkehrs subventionen geleistet, doch wurden
seitens der aua noch keine konkreten zahlen bekanntgegeben,
die fuer einen beitrag der laender und gemeinden zum defizit
notwendig waeren. die auffassung der aua, dass kurzstrecken-
luette, noch dazu zu einem preis, der kaum hoeher als die bahnfahrt
erster klasse ist, nicht so lukrativ sein koennen, wie grenz-
ueberschreitende fluege, koenne fuer den anfang unbestritten
bleiben, jedoch muesste der inlandsflugverkehr bei richtiger be-
dienung, puenktlichkeit und verlaesslichkeit nicht zu einem
wesentlichen verlustgeschäft werden.

die flughaeften waren schon von beginn an der ansicht, dass
die flugzeuge der type hawker siddeley 748 (belvedere)
fuer den inlandsflugverkehr nicht zweckmaessig seien, da ihre
sitzplatzkapazitaet von 44 sitzen insbesondere fuer den beginn
als zu gross gewaehlt erscheine.

direktor tiltsch machte auch einige angaben ueber die
frequenzen und linienverbindungen der einzelnen oesterreichischen
flughaeften und kam zu der schlussfolgerung, dass sowohl im
inlandsverkehr als auch im grenzueberschreitenden verkehr eine
koordinierung aller zustaeendigen stellen erzielt werden
muesse. (schluss)+rt++