



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0009-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 24. Jänner 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 24. November 2016 unter der **Nr. 10981/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Erhaltung des VIA als Heimat-Hub der AUA gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welcher endogene Mehrwert besteht darin, dass das größte Passagierflugzeug der Welt am VIA landet, wenn gleichzeitig die AUA dadurch massiv geschädigt wird?*

Grundsätzlich erfolgt die Entscheidung über die Kapazität auf Basis des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (im konkreten Fall § 13: Gewerbliche Beförderung im Linienflugverkehr) in Verbindung mit dem geltenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Österreich und den Vereinigten Arabischen Emiraten. Aufgrund dessen hat die Behörde zu überprüfen, ob durch die Ausübung der Flugdienste mit dem beantragten Fluggerät nachteilige Auswirkungen auf öffentliche Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder das gesamtwirtschaftliche Interesse, zu erwarten sind. In dem angesprochen Fall spielen bei

der Bewertung der gesamtwirtschaftlichen Interessen nicht nur diejenigen von Austrian Airlines eine wesentliche Rolle, sondern auch diejenigen von Passagieren, ArbeitnehmerInnen des Flughafens Wien oder anderen Airlines. Dabei ist eine Balance zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen herzustellen und sind gesamtwirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Wien als europäisches Drehkreuz und die damit verbundenen positiven Auswirkungen auf die österreichische Gesamtwirtschaft ist ein großes Anliegen des bmvit. In der Roadmap Luftfahrt 2020 ist dies als eines der wesentlichen Ziele definiert. Es ist unbestritten, dass ein starker Netzwerkanbieter wie Austrian Airlines dabei eine wesentliche Rolle spielt.

Zu Frage 2 und 3:

- *Welche Strategie wird hinsichtlich der Vergabe von Landerechten am VIA verfolgt?*
- *Woraus lässt sich diese Strategie empirisch ableiten?*

Im Rahmen der Road Map Luftfahrt wurden in Zusammenarbeit mit den betroffenen Stakeholdern luftverkehrspolitische Grundsätze für den Bereich „Luftverkehrsabkommen“ erarbeitet. Nach dieser luftfahrtpolitischen Zielsetzung sollen grundsätzlich bei Verhandlungen Österreichs mit einem Drittstaat Luftverkehrsrechte oder sog. Landerechte für die 3./4. Luftverkehrsfreiheiten liberal verhandelt werden. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden durch Einbeziehung einer Wettbewerbsklausel rechtlich abgesichert. Dies gilt für alle Verkehrsflughäfen Österreichs, nicht nur für den Flughafen Wien.

Als Basis wurde die Steer Davies Studie aus dem Jahr 2014 zum österreichischen Luftverkehrssektor herangezogen. Diese erachtet es als Notwendigkeit österreichischer Luftfahrtpolitik, das Wettbewerbsumfeld für heimische Unternehmen zu beobachten und bei Liberalisierungsschritten einen Interessensausgleich zwischen allen beteiligten Stakeholdern herzustellen. Sie stellt ein zentrales Argument für aktive Marktöffnungsbestrebungen dar. Wissenschaftliche Studien weisen darüber hinaus auf den positiven Zusammenhang zwischen dem Grad der globalen luftseitigen Anbindung Österreichs mit der gesamtwirtschaftlichen Produktivität hin.

Im Rahmen der Erarbeitung der verkehrspolitischen Position sprachen sich die Stakeholder dafür aus, die Liberalisierung aktiv weiterzubringen. Es wurden dabei Vorteile gesehen betreffend Erhöhung der Netzwerkqualität, Steigerung der Attraktivität des österreichischen Luftfahrtstandortes (insbesondere durch eine Stärkung des Transferverkehrs am Flughafen Wien) und Förderung des allgemeinen Wirtschaftsstandorts Österreich.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Welche Entwicklung prognostiziert das Bundesministerium im Hinblick auf die Entwicklung der AUA und wie wird diese Entwicklung den VIA beeinflussen?*
- *Auf welche objektivierbaren Parameter begründen sich diese Annahmen?*

Mein Ressort hat keinerlei Einfluss auf strategische Entscheidungen innerhalb der Lufthansa Gruppe betreffend Entwicklung der AUA. Jedoch hat sich das bmvit zusammen mit den Stakeholdern das durch die Steer Davis Gleave Studie definierte Szenario A als Ziel gesetzt, nämlich Wachstum des Luftfahrtstandortes Österreich. Auch im neuen Maßnahmenkatalog der Road Map Luftfahrt wird der Umsetzung des Szenario A höchste Priorität eingeräumt.

Das bmvit sieht in einer nachhaltigen Ausweitung des Streckennetzes durch die AUA eine positive Entwicklung, die sich entsprechend auf die Konnektivität der Österreichischen Flughäfen auswirkt. Diesbezüglich werden durch das bmvit gemeinsam mit dem BMEIA durch Verhandlung von modernen Luftverkehrsabkommen die rechtlichen Voraussetzungen für den Erhalt und die Ausweitung des Streckennetzes von Österreich in Drittstaaten geschaffen. Dies konnte in letzter Zeit erfolgreich mit Ländern wie Hongkong, Kuba, Sri Lanka, Südafrika und dem Iran geschaffen werden. Kapazitätserhöhungen konnten mit Russland und Kasachstan erreicht werden.

Mag. Jörg Leichtfried

