

Ein Schnitt ins eigene Fleisch

Die Billigairline-Politik des Flughafens Wien schadet nicht nur der Umwelt, sondern auch dem Wirtschaftsstandort.

Gastkommentar

Von Susanne Heger

Schon lange füllt der Flughafen Wien seine Kapazitäten nur noch mit Billigairlines. Das bringt zwar beachtliche Passagierzuwächse, mit Nachhaltigkeit hat das aber nicht im Geringsten zu tun – weder im ökonomischen noch im ökologischen Sinn. Und die Methoden der Geschäftsanbahnung, die hinter diesem Wachstum stehen, sind mehr als fragwürdig. Dabei war das ursprüngliche Konzept ein ganz anderes, ein zwar nicht ökologisch, wohl aber wirtschaftlich nachhaltiges Konzept, das aber unwiederbringlich gescheitert ist.

Ein kurzer Blick auf die Vorgeschichte: Der Flughafen wollte sich mit der Heimatairline AUA als starkem Partner als Drehkreuz („Hub“) positionieren. Als er den Antrag für die Bewilligung der dritten Piste stellte, rechnete er damit, dass er im Jahr 2020 bereits 32,5 Millionen Passagiere und 335.000 Flugbewegungen haben würde. Der Transferanteil für Passagiere – die markante Kennzahl für die Entwicklung eines Drehkreuzes – sollte im Jahr 2020 bei mindestens 30 Prozent liegen.

Tatsächlich hatte der Flughafen aber im Jahr 2018 – trotz der nachfolgend näher beschriebenen Incentive-Politik – nur 27 Millionen Passagiere und 241.004 Flugbewegungen, der seit Jahren konstant sinkende Transferanteil lag bei 24,7 Prozent. Dies bedeutet, dass er sich weg vom Drehkreuz hin zum Punkt-zu-Punkt-Flughafen entwickelt.

Preiskampf der Billigairlines auf Kosten der Flughafen-Erlöse

Die Ursache des Problems liegt zum Teil bei der AUA, die als Partner nicht stark genug war, das Drehkreuz aufzuziehen. Der Flughafen siedelte also die Billigairline SkyEurope an, was 2009 in einem Desaster endete. Beide hielten den Konkurrenzkampf nicht durch, die SkyEurope verschwand und die AUA ging subventioniert mit 500 Millionen Euro aus Steuergeldern an die Lufthansa. Wieder sah sich der Flughafen Wien zwecks Kompensation gezwungen, mit Incentives (Anreizen) Billigairlines anzusiedeln. Und so nahm der Teufelskreis um die AUA und die Billigairlines seinen Lauf.

Die Billigairline- und Incentive-Politik des Flughafens Wien besteht darin, mit finanziellen Anreizen Nutzer für seine freien Kapazitäten zu gewinnen. Dies sieht so aus, dass der Flughafen den Airlines zunächst die Gebühren nach den vom Verkehrsministerium gemäß gesetzlichen Vorgaben genehmigten Tarifen verrechnet, ihnen aber in Form von Incentives einen großen Teil des Entgelts über Sondervereinbarungen wieder rückerstattet. Beispielsweise führt der „Destinationsincentive“ zwecks Förderung der Aufnahme neuer Reiseziele im ersten Jahr zu einer Refundierung von 100 Prozent des Landentgelts oder der „Transferincentive“ zu einer Rückerstattung von 12,50 Euro je Umsteigepassagier. Beim „Success Based Incentive“ zahlt der Flughafen nach einem bunten Mix von „Kriterien und Einflussfaktoren“ und „sonstigen Bedingungen“ einen „Förderbetrag“.

Bei dieser Geschäftspolitik bleiben die Erlöse – wie der Flughafen in seinem Geschäftsbericht offen zugibt – aufgrund der Incentives weit hinter dem Verkehrswachstum zurück. Als Folge dieser Geschäftspolitik tobt auf



Aufgrund der finanziellen Anreize für Billigfluglinien bleiben in Wien die Erlöse des Flughafens weit hinter dem Verkehrswachstum zurück. Foto: apa/Herbert Pfarrhofer

dem Flughafen Wien ein Preiskampf zwischen den Billigairlines. Die Preise liegen unglaublich tief. So hat die WizzAir vor kurzem Tickets ab 14,99 Euro zu zahlreichen europäischen Destinationen beworben.

Größte Flotte, aber keine Angestellten in Wien-Schwechat

Mit der am 21. November 2019 ergangenen Entscheidung C-379/18 hat der EuGH den Sondervereinbarungen zwischen Flughäfen und Airlines einen Riegel vorgeschoben, da sie die erforderliche Transparenz vermissen lassen und eine Diskriminierung unter Airlines ermöglichen. Wie sich das konkret auswirken wird, lässt sich noch nicht abschätzen. Das Incentive-Programm des Flughafens einfach in die behördliche Tarifordnung hineinzupacken, wird sich so leicht nicht machen lassen. So ist anzunehmen, dass etwa der „Success Based Incentive“ mangels Nachvollziehbarkeit seiner Anwendung unionsrechtswidrig und somit behördlich nicht genehmigungsfähig ist.

Sieht man sich die Airlines an, die den Flughafen Wien als Flugzeugbasis nutzen, so zeigt sich: Die AUA ist der einzige substanzielle Arbeitgeber unter ihnen. Laut Jahresabschluss 2018 hat die AUA im Schnitt 5.988 Mitarbeiter, von denen sie nun mehrere hundert abbauen muss, um sich in der Konkurrenz gegen die Billigairlines neu aufzustellen. Zum Vergleich: Die Österreich-Tochter der britischen Billigfluglinie EasyJet, 2017 zwecks Sicherung von EU-Landerechten im Falle des Brexit errichtet, hat zwar eine größere Flotte als die AUA auf dem Flughafen Wien stationiert, aber keine Mitarbeiter in Österreich angestellt. Sie entsendet Mitarbeiter nur nach Bedarf.

Die in ihrer Geschäftspolitik besonders aggressive WizzAir wieder-

um verwaltet ihre Tätigkeit auf dem Flughafen Wien von Budapest aus. Sie gab gegenüber Medien an, in Wien 76 Piloten und 172 Flugbegleiter zu beschäftigen, davon aber nur 10 Österreicher, wobei in Österreich Sozialversicherung bezahlt, wegen des Finanzsitzes in Genf aber die Lohnsteuer in der Schweiz abgeführt werde. Die WizzAir Holdings Plc selbst sitzt im Steuerparadies Jersey. Studiert man im Firmenbuch die Daten der anderen Billigairlines (Laudamotion, Level, Eurowings), lassen sich ebenfalls keine substanziellen Arbeitnehmerzahlen finden.

Dritte Piste ist direkt auf das Wiener Stadtgebiet gerichtet

Für den Wirtschaftsstandort bedeutet die Billigairline-Politik des Wiener Flughafens schlicht die Vernichtung von Arbeitsplätzen in Österreich. Angesichts der Steuerprivilegien der Luftfahrt bedeutet sie auch sonst wenig inländische Wertschöpfung. Bekanntlich ist das Betanken der Flugzeuge steuerfrei, Flugtickets sind umsatzsteuerbefreit (Ausnahme: innerösterreichische Flüge). Die in Österreich eingehobene Flugabgabe auf Tickets ist so gering, dass sie kaum nennenswert ist.

Die Umwelt wird davon besonders schwer getroffen, und zwar nicht nur durch die Abgase der Flugzeuge. Zu allem Überdross sind Billigairlines nämlich auch überdurchschnittlich laut. Das Flughafenmanagement begegnet dem in seiner Werbung mit beißendem Zynismus: „Höhere Tarife für lautere Flugzeuge“ lautet der Slogan, in anderen Worten: Den Anwohnern der Lärm, der Flughafen Wien AG das Geld (das dann den Airlines wieder refundiert wird).

Was bedeutet diese Situation für die dritte Piste? Insider wissen schon längst, dass die dritte Piste ein totes

Projekt ist. Um die neuen Kapazitäten zu füllen, müssten Start- und Landekapazitäten noch billiger verschleudert werden. Außerdem ist die dritte Piste direkt auf das Wiener Stadtgebiet gerichtet – parallel zur ersten Piste, die schon ihrerseits genug Kummer aufgrund der enormen Belastung der Stadt Wien durch die Landeanflüge von West nach Ost über das ganze Stadtgebiet (2018: 18.965 Landeanflüge) bedeutet.

Steuerprivilegien der Luftfahrt abschaffen

Was ist zu tun? Aktuell ist das Verkehrsministerium aufgerufen, in Umsetzung des EuGH-Urteils vom 21. November 2019 für EU-rechtskonforme einheitliche Landetarife zu sorgen und die Incentive-Politik in die Schranken zu weisen. Angesichts der Klimakrise und der sonstigen schweren Umweltschäden durch die Luftfahrt ist mit dem künstlichen Erzeugen von Bedarf Schluss zu machen.

Auf EU-Ebene haben sich Österreichs Politiker aktiv für die Abschaffung der Steuerprivilegien der Luftfahrt einzusetzen, es sind also Energiesteuer auf Kerosin und Umsatzsteuer auf Flugtickets zu fordern. Bis dahin steht einer sofortigen Anhebung der Flugabgabe nichts im Wege – auch andere Staaten tun dies. Die Steuerflucht und das Untergraben österreichischer Sozialstandards durch Airlines, die sich in Wien ansiedeln, ist zu unterbinden. Die internationale Anbindung, also die Sicherung des Standorts, hat den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in ökonomischer und ökologischer Hinsicht zu entsprechen: In Zukunft wird jenes Flughafenmanagement zu prämiert sein, das mit geringstmöglicher Belastung der Umwelt das auf den realen Bedarf zugeschnittene Angebot an Flugverbindungen sicherstellt. ■

Zur Autorin

Susanne Heger ist Rechtsanwältin und Obfrau des Vereins BürgerInnen für Transparenz, Kostentransparenz und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt.