

AUA gegen Airport: Streit um Tarife

22.07.2010 | 18:21 | HEDI SCHNEID (Die Presse)

Die Umsetzung einer EU-Richtlinie heizt nicht nur den Zwist zwischen dem Flughafen und seinem Hauptkunden an. Sie birgt auch politischen Sprengstoff. Es geht um die Gebühren, die Airlines dem Flughafen abliefern.

Wien. Üblicherweise schwören sich Flughäfen mit ihren größten Kunden auf eine Art „Systempartnerschaft“ ein. Nicht so in Wien. Schon im Frühsommer kam es zu einem heftigen Schlagabtausch zwischen dem Flughafen und der AUA, als deren Vorstand Peter Malanik die Flughafen-Führung wegen des Skylink-Debakels als handlungsunfähig bezeichnete und die für Mitte 2012 anvisierte Eröffnung des umstrittenen Terminals angezweifelt hat. Jetzt droht neuerlich Zoff.

Es geht um die Gebühren, die Airlines dem Flughafen (unter anderem für Start und Landung, Abfertigung, Gepäckabfertigung und den Passagiertransport zum Flugzeug) abliefern. Sie haben einen wesentlichen Einfluss auf die Ticketpreise. Bis März 2011 müssen alle 27 EU-Länder die EU-Flughafenrichtlinie umsetzen, die das EU-Parlament im Oktober 2008 beschlossen hat. Die Tarife sollen auf 69 Flughäfen Europas mittels eines einheitlichen Verfahrens bestimmt und transparent ausgewiesen werden.

Alte Formel obsolet?

Das bedeutet, dass die in Wien seit 2001 bestehende Tarif-Formel, die sich nach Verkehrswachstum und Inflationsrate berechnet, obsolet würde bzw. angepasst werden müsste. Und zwar so, dass die Tarife sinken, wie AUA & Co. fordern. Das ist genug Zündstoff in dem angespannten Klima, wie sich schon nach der ersten Sitzung bei der Obersten Luftfahrtbehörde im Infrastrukturministerium gezeigt hat. Die Positionen von AUA und Flughafen klaffen auseinander, wie aus den der „Presse“ exklusiv vorliegenden Papieren hervorgeht.

- Die AUA fordert ein Gesetz nach dem Vorbild der Regelungen für Schienen-, Telekom- und Energienetz-Betreiber. Der Flughafen wiederum (vertreten in der Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen, AÖV) bevorzugt eine Verordnung, in der das bestehende Modell fortgeschrieben wird. „Das heutige Regime ermöglicht eine flexible und marktorientierte Weiterführung und -entwicklung von Tarifen, Tarifmodellen und Incentive-Programmen und entspricht bereits weitestgehend der EU-Richtlinie“, heißt es wörtlich in der AÖV-Stellungnahme. Die AUA will hingegen eine Neukalkulation.
- Die AUA will alle anfallenden Gebühren einbezogen haben, während der Flughafen nur von Lande- und Parkgebühren (für die Flugzeuge) und Fluggasttarifen spricht. Damit würde ersichtlich, wie viel der Flughafen seine Kunden letzten Endes kostet.
- Besonders wichtig ist der AUA, dass der bisher ausgeklammerte „Non-Aviation“-Bereich (also Shops, Gastronomie, Parkhäuser und Immobilien) in die Tarife einbezogen wird. Der Flughafen lehnt das ab beziehungsweise will die Wahl haben, ob und wie weit er die Kosten und Erlöse aus kommerziellen Tätigkeiten des Flughafens zur Subvention der Flughafentarife einbezieht. Immerhin erbrachte dieser Bereich 2009 ein Betriebsergebnis von 42,8 Mio. Euro – bei einem Konzern-Ebit (nach Abschreibungen) von 99,5 Mio. Euro.
- Und nicht zuletzt fordert die AUA einen „Flughafenregulator“ nach dem Vorbild des Energie-, Telekom-, und Post-Regulators. Die Flughäfen sehen mit der Luftfahrtbehörde das Auskommen.

Politisch brisant

„Wir bieten bereits wettbewerbsfähige Tarife und eine sehr flexible Tarifstruktur mit einem umfangreichen Incentive-Programm für den Transferverkehr, neue Destinationen und

Langstrecken-Verbindungen. Damit liegt der Flughafen Wien bei den Tarifen unter dem EU-Durchschnitt“, sagt Flughafen-Sprecher Peter Kleemann zur Kritik, Wien sei zu teuer.

Die AUA, aber auch ihre Mutter Lufthansa, führt ins Treffen, dass der Flughafen sogar im Krisenjahr 2009 im Kerngeschäft eine Rendite (Ebit-Marge) von 30,8Prozent erzielt habe. Da sei noch viel Spielraum, heißt es. Ein Argument, das auch in den laufenden Verhandlungen um einen „Sanierungsbeitrag“ des Airports zur AUA-Gesundung ins Treffen geführt wird.

Die Umsetzung der EU-Richtlinie, mit der wichtige luftverkehrspolitische Weichen gestellt werden, berge daher auch viel politischen Zündstoff, heißt es in Luftfahrtkreisen. Vor zwei Jahren hat der Staat der konkursreifen AUA eine 500 Mio. Euro schwere Mitgift geschenkt, um den Verkauf an die Lufthansa perfekt zu machen. Jetzt stünde angesichts der explodierenden Kosten beim Terminal Skylink die Sorge um den Flughafen im Vordergrund. Eine Gebührensenkung wäre da kontraproduktiv, heißt es.

Der Flughafen, der zu je 20Prozent den Ländern Wien und NÖ gehört, dürfte auch in den Wiener Landtagswahlen ein Fixthema sein. Ein heißer Herbst scheint daher programmiert.

© DiePresse.com