

# Der Flughafen Wien und die AUA

GASTKOMMENTAR VON SUSANNE HEGER



**Die Tarifpolitik des Flughafens ist mit schuld am AUA-Debakel.**

Als ich Ende 2006 die Beschwerde wegen des Ausbaus des Flughafens Wien ohne Umweltverträglichkeitsprüfung („UVP“) an die EU-Kommission formulierte – es ging dabei um massive bereits wirksame Kapazitätserweiterungen sowie um den Skylink –, studierte ich die Geschäftsberichte des Flughafens. Ich erinnere mich noch gut daran, als ich zu meinem Kanzleipartner sagte: „Der Flughafen macht die AUA hin.“ „Das kann man aus den Geschäftsberichten herauslesen“, fügte ich hinzu.

Ein „Hub“ – ein Flughafendrehkreuz – muss aufgebaut werden, und zwar, indem der Flughafen möglichst viele Destinationen anbietet, damit die Passagiere zum Umsteigen kommen. Diese Aufgabe fiel auf dem Wiener Flughafen der AUA zu. So hieß es dann auch in den Geschäftsberichten der Jahre 2001 und 2002: „Wir konnten gemeinsam mit unserem Homecarrier Austrian Airlines Group die Spitzenposition als Ost-West-Drehscheibe weiter ausbauen.“

## SkyEurope profitierte

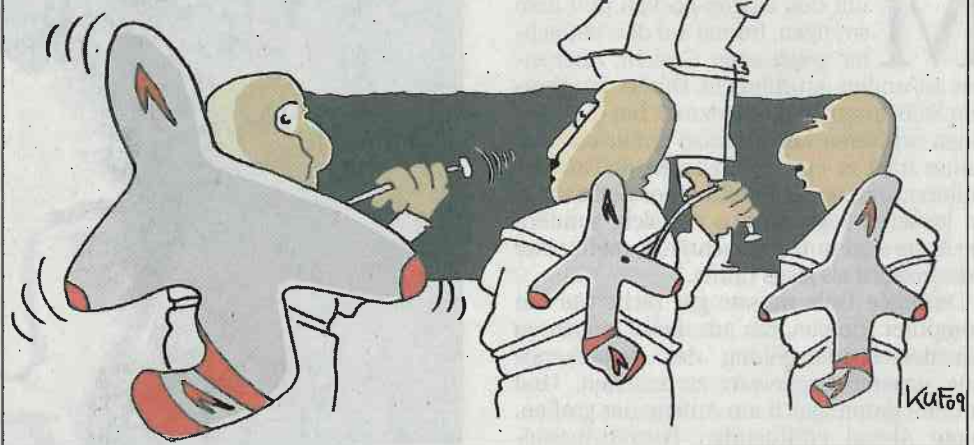
Doch schon 2003 deutete der Flughafen in seinem Geschäftsbericht an, dass er eigentlich für „alle Airlines“ attraktiv sein wolle, die AUA wurde nun als der „größte Nutznießer“ der Entwicklungen am Flughafen bezeichnet. Im Geschäftsbericht 2004 hieß es schließlich ungeniert: „Der Flughafen Wien bemüht sich jedoch auch aktiv um die Akquisition neuer Fluglinien – und weiter, dass die Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien „von unserem Haupt-Airline-Kunden der Austrian Airlines Group in Anspruch genommen“ wird. Der Wandel in der Diktion ist nicht zu übersehen:

Die AUA war von „unserem Homecarrier“ zum „Airline-Kunden“ und „Nutznießer“ degradiert worden. Als der Flughafen den Antrag für den Bau der dritten Piste formulierte, verstieg er sich sogar so weit, vom „neuen Homecarrier“ zu sprechen. Gemeint war die SkyEurope, die der Flughafen 2006/2007 sozusagen adoptiert hat.

Die AUA ist also zwecks Aufbaus des Hubs Destinationen vielfach defizitär angefliegen, von dem daraus folgenden Aufschwung profitierte sie jedoch nur wenig: Der Anteil der AUA am Passagieraufkommen sank von über 60% im Jahr 2002 auf 49,6% im Jahr 2008. Allein zwischen 2006 und 2008 verlor sie 7,4% des Anteils am Passagieraufkommen. Demgegenüber schaffte es die SkyEurope im selben Zeitraum von null auf sechs Prozent Passagieranteil.

Vom „Wachstumskuchen“, das heißt vom Passagierzuwachs, konnte die AUA zuletzt noch von 2005 auf 2006 profitieren, mit dem Auftauchen der SkyEurope ändert sich dies jedoch drastisch. Schließlich ver-

JEWELNS ZWEI NOTAUSGÄNGE BEFINDEN SICH BEIM DUTY-FREE-SHOP, DER CAFETERIA UND DEM ZEITSCHRIFTENSTAND. BITTE BLASEN SIE IHR AUA-FLUGZEUG ERST NACH DEM VERLASSEN DES FLUGHAFENS AUF



lor die AUA von 2007 auf 2008 real 85.252 Passagiere, während die SkyEurope 558.027 Neupassagiere für sich eroberte.

Parallel dazu, wenngleich nicht so rasant, verlief die Expansion von Air Berlin und der ihr teilweise gehörenden NIKI am Flughafen Wien. Von 2006 auf 2007 konnten Air Berlin und NIKI mehr als 25% des Wachstums für sich in Anspruch nehmen; von 2007 auf 2008 schaffte NIKI sogar alleine 35,4%.

Wie war diese Entwicklung möglich? Im „Format“ vom 27. Juni 2008 wurde Andreas Bierwirth, Mitglied des AUA-Vorstandes, u. a. wie folgt zitiert: „Die Wettbewerbsintensität hat durch den Low-Cost-Verkehr in Wien für uns ein besorgniserregendes Ausmaß bekommen... Etwa eine SkyEurope mit ihren Marketingzuschüssen – gezahlt aus unserem Portemonnaie. Da bekomme ich Magenkrämpfe.“

Damit wird die Angelegenheit um den Niedergang der AUA um eine Facette reicher. Welche Tarifpolitik betreibt der Flughafen? Einer parlamentarischen Anfrage der Grünen ist es zu danken, dass die Tarifordnung des Flughafens – sie unterliegt der Genehmigung durch das Verkehrsministerium – nun von der Öffentlichkeit eingesehen werden kann. Dabei zeigt sich, dass es auf die Ergänzungen zur genehmigten Tarifordnung ankommt und nicht auf die Tarifordnung selbst. Die Ergänzungen enthalten zahlreiche „Incentives“, die bis zu 80% Reduktion des Landetarifes ermöglichen,

und sind nicht Teil der genehmigten Tarifordnung. Das heißt, über die Incentives können Airlines einen „Deal“ mit dem Flughafen machen – und die AUA, die zwangsläufig auf den Flughafen Wien angewiesen ist, war dabei offensichtlich die Dumme.

Im Ergebnis hat eine Umverteilung vom Bund auf Wien und Niederösterreich stattgefunden. Der Bund hat über die AUA den Aufbau des Hubs kräftig mitfinanziert, davon profitiert hat vor allem der Wien und Niederösterreich zu 40% gehörende Flughafen – er mutierte zu einer übermütigen „Cashcow“, die hunderte Millionen Euro im Skylink versenkt.

Und nun schließt sich der Kreis zur unterlassenen UVP: Die UVP wurde von den Flughafenaktionären Wien und Niederösterreich und dem Verkehrsministerium unterdrückt, um dem Flughafen das „ungehemmte Wachstum“ zu ermöglichen. Was angeblich dem Wirtschaftsstandort und der Schaffung von Arbeitsplätzen dienen sollte, entpuppte sich als der letzte Dolchstoß für die angeschlagene AUA.

Was wäre gewesen, wenn dem Flughafen im Rahmen einer ordentlichen UVP Betriebsbeschränkungen auferlegt worden wären, wenn er als reine Infrastruktureinrichtung ohne „Incentives“ und nicht als „Cashcow“ betrieben worden wäre? Es hätte keine Blase geben können, die platzt, die AUA wäre nicht in den Ruin konkurrenziert worden, das Skylinkdebakel wäre ausgeblieben, und den Anrainern wäre ein wesentlicher Teil des immer brutaler werdenden Fluglärms erspart geblieben. Zugegeben, Urlaubsreisen wären für die Österreicher vielleicht etwas teurer ausgefallen, die Arbeitsplätze in der Luftfahrt wären dafür aber krisensicherer gewesen.

Dr. Susanne Heger ist Rechtsanwältin. Sie brachte bei der EU-Kommission erfolgreich Beschwerde wegen der unterlassenen UVP beim Flughafen Wien ein.



meinung@diepresse.com