

# FLUGHAFEN WIEN: TARIFPOLITIK

## Grundsätzliches:

- Jeweils gültige Tarifordnung vom Flughafen entworfen, vom Verkehrsministerium genehmigt;
- Tarifordnung nicht veröffentlicht, Informationen aus Geschäftsberichten der Flughafen Wien AG erhältlich.

## Mechanismen der Dumpingpreispolitik:

- Gesamt betrachtet liegen die Tarife des Flughafens seit dem Jahr 2005 15 % unter jenen der Mitbewerber
- Für das Erreichen der Masse an Flugbewegungen werden vorübergehende Gewinneinbußen hingenommen
- Transfer Incentive: Rückvergütung an Airlines von € 10,- für jeden Transferpassagier
- Langstrecken Incentive für (besonders belastende) Maschinen über 125 Tonnen (Luftdruck!)
- günstige Regionaltarife
- Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent zwecks Förderung der Ost-West-Hub-Funktion
- Übernahme des Auslastungsrisikos der Airlines
- Individualvereinbarungen mit Airlines, um sie zu ködern

## Folge:

Invasion von Billigairlines

## Beilage:

Auszüge aus den Geschäftsberichten der Flughafen Wien AG 2001, 2004, 2005, 2006 (abrufbar unter: [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com))

Wien im Dezember 2007

## Für den Inhalt verantwortlich:

Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West

Esslinggasse 17/9

1010 Wien, Österreich

ZVR 767318746

**Tarifpolitik –Flughafen Wien**  
**Auszüge aus den Geschäftsberichten 2001, 2004, 2005**

**GESCHÄFTSBERICHT 2001:**

**Seite 20:** Ein weiteres strategisches Ziel ist die Ausweitung des Transferverkehrs, der im Jahr 2001 wiederum zweistellig gewachsen ist, nicht zuletzt, weil wir mit 25 Minuten Minimum Connecting Time die kürzesten Umsteigezeiten Europas haben. Bewusst haben wir hier strategische Impulse gesetzt: **Unsere neue Tarifordnung, die unsere Tarifgestaltung verbindlich bis 2006 regelt, unterstützt den Transfer- und Osteuropaverkehr.** Neben der generellen Reduktion der Landetarife um drei Prozent haben wir einen neuen Regionaltarif mit einer Ersparnis von 27 Prozent geschaffen, der mit seinem Radius von 600 km das neue Einzugsgebiet schon inkludiert. Für **Langstreckenflugzeuge** haben wir mit einer **Reduktion von fast 20 Prozent** Anreiz geschaffen, Wien öfter anzufliegen.

**Seite 38:** Der Umsatz der Flughafen-Wien-Gruppe sank im Berichtsjahr um 2,2 Prozent auf € 320,1 Mio. Mit einem Anteil von 42,5 Prozent blieb das Segment Airport trotz eines Rückgangs von 0,9 Prozent auf € 136,2 Mio. umsatzstärkstes Segment. Maßgeblich verantwortlich für den Rückgang des Airport-Umsatzes war die Verkehrsentwicklung (-0,7% bei den Passagieren, -0,6% bei den Flugbewegungen und -4,3% beim Höchstabfluggewicht). Die Tarifsenkung per 1. November 2001 schlug mit € 0,8 Mio. zu Buche. **Mit der starken Senkung der Landetarife für Maschinen mit mehr als 125 Tonnen wollen wir zusätzliche Anreize schaffen, Wien vermehrt auf Langstreckenflügen anzufliegen.** Hauptverantwortlich für die Umsätze des Segments Airport sind die verschiedenen Flughafentarife (Landetarif, Fluggasttarif, Infrastrukturtarif).

**Seite 45** Die Position des Flughafen Wien als wichtigste Drehscheibe nach Osteuropa konnte selbst in den vergangenen schwierigen Monaten ausgebaut werden. Ein zweistelliges Wachstum in diesen Märkten ist dafür ebenso Beweis wie die Tatsache, dass Wien die meisten Destinationen nach Osteuropa – darunter auch Sekundärdestinationen – anbietet. Eine wichtige Marketingmaßnahme war die Schaffung des Regionaltarifs, der 27 Prozent Ermäßigung für eine Reihe von Destinationen, darunter auch einige osteuropäische, bietet. Zusätzlich gibt es seit November 2001 eine 20-prozentige Reduktion für Langstreckenflugzeuge, die vermehrt Anreiz schaffen soll, den Hub Wien anzufliegen.

**Seite 46:** Mit dem Abschluss einer neuen Tarifordnung per 1. November 2001 ist es uns gelungen, die Tarifgestaltung bis zum Jahr 2006 verbindlich nach folgender Formel zu regeln:  $(-0,35 \times \text{durchschnittliches Verkehrswachstum}) + \text{Inflationsrate}$ .

**Seite 49:** Eine wesentliche Maßnahme für die Zukunft ist die neu geschaffene Tarifordnung, die mit 1. November 2001 in Kraft trat. Wir haben die Landetarife um 3 Prozent gesenkt, die Tarife für Langstreckenflugzeuge mit mehr als 125 Tonnen (z. B. A 340, Boeing 747) wurden sogar um fast 20 Prozent abgesenkt. Damit wollen wir allen Airlines einen zusätzlichen Anreiz schaffen, Wien vermehrt in der Langstrecke anzufliegen. Gleichzeitig wurde ein neuer Regionaltarif eingeführt, der allen Carriern für alle Destinationen im Umkreis von 600 km eine Ersparnis von 27 Prozent bringt. Mit dem 600-km-Radius nehmen wir aktiv die bevorstehende Ostöffnung der EU vorweg. Wichtig ist für uns, dass in der neuen Tarifordnung Preisanpassungen bis 2006 nach folgender verbindlicher Formel fixiert werden:  $(-0,35 \times \text{durchschnittliches Verkehrswachstum}) + \text{Inflationsrate}$ .

**GESCHÄFTSBERICHT 2004:**

**Seite 10:** Zur Realisierung dieser Wachstumschancen wollen wir nicht nur massiv in unsere Infrastruktur und Kapazitäten investieren, es gilt auch, unsere Konkurrenzfähigkeit nachhaltig

abzusichern. Unser ambitioniertes Ziel ist die Verbesserung unserer Wettbewerbsposition. Mit der im Oktober 2004 eingeführten Tarifreform ist uns bereits ein bedeutender Schritt zur Abgrenzung gegenüber unseren unmittelbaren Konkurrenz-Airports Frankfurt, München, Prag, Budapest, Mailand und Zürich gelungen.

## Seite 28 Erfolgsfaktor Wettbewerbsfähige Tarifpolitik

Die am Flughafen Wien eingehobenen Tarife – konkret Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif – unterliegen gemäß einer bis 31.12.2006 gültigen Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einer jährlichen Anpassung an das Verkehrswachstum und die Inflationsrate. Als Maßzahl für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturtarifs gilt hierbei das MTOW und für den Fluggasttarif und den landseitigen Infrastrukturtarif die Zahl der Passagiere. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Tarifänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-fache des Verkehrswachstums. Für die Berechnung des Verkehrswachstums wird der Durchschnittswert aus dem Wachstum des vergangenen und des aktuellen Jahres sowie des prognostizierten Wachstums des Folgejahres herangezogen. Im Falle eines negativen Durchschnittswertes der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Tarifänderung gleich der Inflationsrate. Aufgrund der angespannten Situation der Luftverkehrswirtschaft im Gefolge des Irak-Kriegs und des Ausbruchs von SARS im Jahr 2003 erfolgten im Sinne einer kundenorientierten Tarifpolitik keine Tarifierhöhungen mit 1. Jänner 2004. Die Weiterführung des SARS-Incentives (60 Prozent Reduktion des Landetarifs für Flüge in die von SARS betroffenen Regionen) im Monat Jänner diente ebenfalls der Entlastung der betroffenen Frequenzen.

Eine tief greifende Umgestaltung des derzeitigen Tarifmodells erfolgte zum 1. Oktober 2004:

- Der Fluggasttarif wurde von bisher € 12,57 auf € 13,50 angehoben.
- Der Landetarif wurde um durchschnittlich 16 Prozent gesenkt.
- Der langjährige Wunsch der IATA nach Abschaffung der Regionaltariflösungen wurde erfüllt.
- Eine parktariffreie Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr wurde eingeführt.

Tarifänderungen, die sich aufgrund der Indexformel per 1. Jänner 2005 ergeben hätten, wurden bereits in dieser umfassenden Strukturänderung berücksichtigt. Insgesamt entsprechen beide Maßnahmen – die Tarifreform und die Einführung des Frequenzdichte- Incentives – einer relativen Senkung der Tarife in 2005 um rund 3 Prozent.

Ein weiteres zentrales Element der Tarifpolitik war die Implementierung eines Frequenzdichte-Incentives. Es soll neben den bereits bestehenden Wachstumsincentives und dem Transfer-Incentive – welcher eine Refundierung von € 8,21 pro abfliegenden Transferpassagier an die Fluglinie bedeutet – der Positionierung des Flughafen Wien als Drehscheibe zwischen West und Ost dienen und gilt sowohl für interkontinentale als auch Verbindungen nach Ost- und Zentraleuropa.

Mit den beschriebenen Tarifierhöhungen, den bestehenden und neuen Incentive- Modellen sowie der Neugestaltung des Tarifmodells im Oktober des Berichtsjahres wurde den Fluglinien eine Entlastung in großem Umfang zuteil. Zudem forciert der Flughafen Wien mit diesen Anstrengungen die Förderung der strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen.

Seite 63: Tarifierhöhungen und Incentives verursachten einen im Vergleich zur Verkehrsentwicklung leicht unterproportionalen Umsatzanstieg, stellen aber einen wesentlichen Faktor zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Wien dar. Mit Wirkung 1. Oktober 2004 wurde der Landetarif zur Stärkung der Drehscheibenfunktion um rund 16 Prozent abgesenkt,

der Regionaltarif aufgelassen, und in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr werden keine Parkgebühren für die Abstellung der Luftfahrzeuge verrechnet. Incentives wurden wie im Vorjahr für die Steigerung der Frequenzen und für die Aufnahme neuer Langstrecken- und Osteuropa-Destinationen gewährt. Um die Ost-West-Hub-Funktion auszubauen, wurde ab 1. April 2004 zusätzlich allen Airlines ein Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent angeboten. Die Fluggastgebühr wurde mit 1. Oktober 2004 auf € 13,50 angehoben. Dank dieser attraktiven Tarifpolitik und der hohen Qualität der Flughafendienstleistungen konnten wir das Angebot für unsere Fluggäste um 24 neue Destinationen und elf neue Airlines ausbauen.

**Seiten 75/76:** Um unsere Wettbewerbsfähigkeit und somit das hohe Wachstum dauerhaft abzusichern, erfolgte im Oktober 2004 eine umfassende Umgestaltung unserer Tarife. Ziel der Maßnahmen im Tarifbereich ist, bis 2007 bei den airlinebezogenen Kosten um 10 bis 15 Prozent unter dem Durchschnitt der Tarife unserer Konkurrenz-Airports Frankfurt, München, Prag, Budapest, Mailand und Zürich zu liegen.

Mit Wirkung 1. Oktober 2004 wurde der Landetarif zur Stärkung der Drehscheibenfunktion um durchschnittlich 16 Prozent abgesenkt. Die Fluggastgebühr wurde um € 0,93 auf € 13,50 erhöht. Mit dieser Umschichtung von airlinebezogenen zu passagierbezogenen Tarifen beteiligt sich die Flughafen Wien AG deutlich stärker am Auslastungsrisiko der Airlinekunden. Weiters wurde der Regionaltarif aufgelassen und in der Zeit von 22 bis 6 Uhr werden keine Parkgebühren für das Abstellen von Luftfahrzeugen verrechnet. Incentives wurden wie bereits zuvor für die Steigerung der Frequenzen und für die Aufnahme neuer Langstrecken- sowie Osteuropa-Destinationen gewährt. Ebenfalls weitergeführt wurde der bestehende Transfer-Incentive – dabei wird der Fluglinie pro abfliegendem Transferpassagier ein Betrag von € 8,21 refundiert –, der die Drehscheibe Wien stärkt. Der Anteil der Transferpassagiere am Gesamtpassagieraufkommen liegt bei 35 Prozent und ist ein Beweis für die Wirksamkeit unserer strategischen Ausrichtung. Insgesamt stieg die Anzahl der Transferpassagiere im Jahr 2004 gegenüber 2003 um 18 Prozent. Um unsere Ost-West- Hub-Funktion auszubauen, bieten wir seit 1. April 2004 allen Airlines einen Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent an. Insgesamt entsprechen die oben beschriebenen Maßnahmen – die Tarifreform und die Einführung des Frequenzdichteincentives – einer relativen Senkung der Tarife in 2005 um rund 3 Prozent. Diese Tarifreduktionen stellen aber einen wesentlichen Faktor zum Ausbau unserer Wettbewerbsfähigkeit dar.

**Seite 118:** Der Flughafen Wien unterliegt mit seinem Tarifmodell der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtsbehörde, hat dieses Risiko aber durch ein, vorerst bis Ende 2006, vereinbartes Indexmodell abgesichert.

## GESCHÄFTSBERICHT 2005

**Seite 8:** Die im Oktober 2004 eingeführte Tarifreform kam im Berichtsjahr voll zum Tragen und wirkte sich auf die Umsatzentwicklung aus. Die Tarife wurden generell gesenkt und umstrukturiert; beispielsweise wurde der Landetarif reduziert, im Gegenzug der Passagiertarif nur geringfügig angehoben. Unsere Anstrengungen, die Tarifstruktur für die Airlines weiter zu optimieren, gehen jedoch weiter. Mit 1. Jänner 2006 wurde der Landetarif um 2,8 Prozent gesenkt. Die Passagiergebühr wurde um € 1,12 angehoben, auch um neu eingeführte Umweltmaßnahmen finanzieren zu können. Um die Transferfunktion des Flughafen Wien zu stärken, wurde der bereits seit vielen Jahren bestehende Transfer-Incentive ab April bis Dezember 2005 um € 2,00 auf € 10,21 erhöht.

**Seite 29:** Um langfristig eine für die Airlines kostengünstigere Tarifstruktur anbieten zu können, hat die Flughafen Wien AG Änderungen in der Tarifordnung beschlossen, mit der sie vermehrt das Auslastungsrisiko der Fluglinien übernimmt. Erfüllt wird diese Absicht durch eine

Umschichtung von flugzeugbezogenen zu passagierbezogenen Tarifen. Die Zielvorgabe, die airlinebezogenen Kosten der Fluglinien bis 2007 um zumindest 15 Prozent unter den Durchschnitt der stärksten Mitbewerber zu senken, wurde bereits 2005 erreicht.

**Seite 29 (unten):** Um die Rolle des Flughafens Wien als Umsteigeflughafen zu forcieren, wurde der bereits seit mehreren Jahren bestehende Transfer-Incentive ab April bis Dezember 2005 um € 2,0 angehoben. Somit betrug die Refundierung an Fluglinien, die die Transferfunktion des Flughafens Wien mittragen, im Jahr 2005 bereits € 10,21 pro abfliegenden Passagier. Die weiteren Incentive-Programme, der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der im Jahr 2004 eingeführte Frequenzdichte-Incentive, haben auch im Jahr 2005 die Rolle des Flughafens Wien als Drehscheibe zwischen Ost und West nachhaltig unterstützt.

**Seite 64:** Weiters wurde der Transfer-Incentive vom 1. April 2005 bis 31. Dezember 2005 um € 2,0 je Passagier erhöht, und die Treibstoff- Durchfluss-Gebühr wurde durch einen preisgünstigeren Infrastrukturtarif für Betankung ab 1. Juni 2005 ersetzt. Die Fluggastgebühr wurde mit 1. Oktober 2004 auf € 13,50 angehoben. Dank dieser attraktiven Tarifpolitik und der hohen Qualität der Flughafendienstleistungen konnten wir das Angebot für unsere Fluggäste um 26 neue Destinationen und acht neue Airlines ausbauen.

**Seite 119:** Der Flughafen Wien unterliegt mit seinem Tarifmodell der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtsbehörde, hat dieses Risiko aber durch ein, vorerst bis Ende 2006, vereinbartes Indexmodell abgesichert.

### Wettbewerbsfähige Tarifpolitik

Der Flughafen Wien strebt mit seiner Tarif- und Incentive-Politik eine transparente und faire Preisgestaltung für die Fluglinien an und unterstützt vor allem die strategisch wichtigen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen.

Die am Flughafen Wien eingehobenen Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarife unterliegen einer jährlichen Anpassung an das Verkehrswachstum und die Inflationsrate. Diese seit 2001 geltende Indexformel wurde 2006 von der Obersten Zivilluftfahrtsbehörde um weitere drei Jahre bis 31. Dezember 2009 verlängert.



Gestalten Sie  
Ihre Tarifpolitik  
wettbewerbsfähig  
und fair.

Zur Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturtarifs wird das MTOW herangezogen; der Fluggasttarif und der landseitige Infrastrukturtarif stellen auf die Anzahl der Passagiere ab. Die höchstzulässige Tarifänderung errechnet sich aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Berechnung des Verkehrswachstums wird der Durchschnittswert aus dem Wachstum des vergangenen und des aktuellen Jahres herangezogen.

Der Flughafen Wien hat sich wiederholt dafür entschieden, die Absenkungen, die sich aus der Indexformel für passagierbezogene Tarife errechnen, zur Gänze erlösneutral auf den Landetarif umzulegen, um verstärkt das Auslastungsrisiko der Airlines zu übernehmen. Im Mediationsverfahren wurde die Implementierung von umweltpolitischen Maßnahmen zugesichert. Zu deren Finanzierung wurde der Fluggasttarif um € 1,12 pro abfliegenden Passagier erhöht.

Tarifänderungen per 1. Jänner 2006:

- **Landetarif, Parktarif** -2,81%
- **Infrastrukturtarif „Rampe“** -1,00%
- **Infrastrukturtarif „Passage“** keine Änderung
- **Fluggasttarif** Anhebung um € 1,12 teilweise aufgrund der Implementierung umweltpolitischer Maßnahmen
- **Infrastrukturtarif „Betankung“** -1,87%

Zur Förderung der Fluglinien und Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Wien ist ein mehrschichtiges Incentive-Programm eingerichtet. Der Transfer-Incentive, der Destinations-Incentive und der Frequenz-Incentive wurden 2006 beibehalten, der Frequenzdichte-Incentive auf reine Frachtflüge der Interkontinentalstrecken ausgeweitet.