
Abschlussbericht Wettbewerbsfähige (Kosten)Faktoren

zur Unterstützung des Luftverkehrsstandortes

bmvit IV-L1
Road Map Luftfahrt 2020. Arbeitsgruppe „Wettbewerb“
Juli 2014

Einleitung

Eines der wesentlichen Ziele der österreichischen Luftfahrtstrategie ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft nachhaltig zu stärken. Um die Umsetzung der in der Road Map Luftfahrt 2020 genannten Ziele zu unterstützen, wurde im Herbst 2012 eine Arbeitsgruppe (bestehend aus Vertretern der österreichischen Luftfahrtbranche sowie mehrerer Ministerien) eingesetzt.

Ein Ziel der Arbeitsgruppe war es zu diskutieren und darzustellen, welche **(Kosten)Faktoren** die **Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftverkehrsstandortes** derzeit wesentlich beeinflussen.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse eines vom bmvit an die Mitglieder der Arbeitsgruppe versendeten Fragebogens und der darauf aufbauenden Diskussion zusammen.

Ausgangslage

Die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft wird sowohl qualitativ als auch quantitativ sehr entscheidend durch die Standortqualität Österreichs insgesamt, aber auch durch die hohe Produktqualität der einzelnen Player, geprägt.

Die am Markt tätigen Unternehmen (Airlines und Flughäfen), aber auch der Tourismus und die exportierende Wirtschaft unterliegen nationalem und internationalem Konkurrenzdruck. Zudem können regulatorische Vorschriften zu einer Verstärkung des Kostendrucks führen.

Die österreichischen Luftfahrtunternehmen sind in spezifischen Verkehrssegmenten tätig und verfügen über ein hohes Ansehen am Markt als serviceorientierte Dienstleister sowohl im Transferverkehr als auch im Niedrigpreis-Segment im Punkt-zu-Punkt Verkehr.

Airlines können auf Marktveränderungen rasch und flexibel reagieren bzw. ohne große Verhandlungen mit Dritten Re-Dimensionierungen ihres Angebotes vornehmen.

Die österreichischen Flughäfen agieren wirtschaftlich in Ihren Marktsegmenten (transfer, incoming etc.) und sind geprägt durch kapazitative Engpässe in den Spitzenzeiten, dem Kostendruck und umweltrelevanten Anforderungen.

Gleichzeitig unterliegen sie einem intensiven Konkurrenzdruck angrenzender Flughäfen und sind der durch Airline-Bündnisse ermöglichter Verkehrsflusslenkung ausgesetzt.

Aus Sicht der genannten Stakeholder ist auf die teilweise wettbewerbsverzerrende Subventionspolitik verschiedener Drittstaaten hinzuweisen.

Österreich zeichnet sich einerseits durch eine weitgehende Zurückhaltung bei Subventionen für die Luftverkehrswirtschaft aus. Einzelne regulatorische Rahmenbedingungen wirken sich andererseits nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des nationalen Luftfahrtsektors aus.

Der Flugsicherung kommt im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes eine Schlüsselrolle zu. Sicherheit und Pünktlichkeit sind im internationalen Wettbewerb der Drehscheiben entscheidende Qualitäts- und Attraktivitätskriterien, zu denen die Flugsicherung wesentliche Beiträge leistet. Eine moderne, den Anforderungen des Single European Sky entsprechende Flugsicherungsinfrastruktur ist dabei ebenso Erfolgsvoraussetzung, wie benchmarkfähige Gebührenstrukturen.

Kosten(Faktoren)

Auf Basis der Umfrageergebnisse sowie der Diskussion innerhalb der Arbeitsgruppe sind im wesentlichen folgende (Kosten)Faktoren hervorzuheben, welche zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit auf Seiten politischer Entscheidungsträger sowie der Stakeholder der österreichischen Luftverkehrswirtschaft vorrangig beeinflusst werden sollten:

- Flugabgabe

Aus Sicht der Arbeitsgruppe wird eine Abschaffung der Flugabgabe gefordert. Für den österreichischen Luftfahrtstandort müsste als Minimalziel eine EU-weite Vereinheitlichung der Kostentragung bzw. Abgabenhöhe angestrebt werden.

- Umweltbezogene Kostenfaktoren

Insbesondere gilt es Doppelbelastungen im Umweltbereich, beispielsweise in Zusammenhang mit dem EU-ETS, zu vermeiden. Zudem gilt es im Kontext globaler Umweltmaßnahmen harmonisierte Lösungen zu fördern und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des globalen Wettbewerbs stärker zu beachten.

- Security-Entgelte

Es gilt in Zukunft stärker das Prinzip der nutzergerechten Entgeltung bzw. Aufwandsabdeckung zu berücksichtigen. Transparenz und klare Kompetenzverteilung können einen Beitrag zur Kostensenkung leisten.

- Flugsicherungsgebühren

Aus Sicht der Arbeitsgruppe ist eine rasche und vollständige Umsetzung von SES und des FAB CE ein Schlüssel, um die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftfahrtstandorts zu erhöhen. In weiterer Folge sollten Überlegungen hinsichtlich der Möglichkeit von flughafenbezogenen Flugsicherungsgebühren bzw. von Alternativen angestellt werden.

- Realisierung von Infrastrukturprojekten

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in diesem Bereich sind neben dem Anliegen, den Luftfahrtsektor stärker in verkehrspolitischen Fokus zu richten, eine intensivere Auseinandersetzung mit der Raumordnungsthematik, eine stärkere Einbeziehung gesamtwirtschaftlicher Aspekte in Fluglärmangelegenheiten, sowie verfahrensrechtliche Vereinfachungen in der UVP-Gesetzgebung anzustreben.

- Intermodalität

Eine umfassende intermodale Anbindung des Sektors erhöht die Standortqualität. Das Anstellen internationaler Vergleiche ist ein wesentlicher Schritt, um dieses Ziel zu erreichen. Insbesondere die Potenziale einer leistungsfähigen Bahnanbindung des Flughafen Wiens an das östliche Einzugsgebiet gilt es zu nutzen. Verstärkt muss auch der Interoperabilität der einzelnen Verkehrsträger im Frachtsegment Augenmerk geschenkt werden.

- Stellenwert der Luftfahrt in Österreich

Die Umsetzung der in der Road Map 2020 geforderten Ziele sollen auch in zukünftigen Regierungsprogrammen eine wichtige Rolle spielen.