

Frau
Landeshauptfrau Mag. Johanna Mikl-Leitner

Landhausplatz 1, Haus 1
3109 St. Pölten,

Vorab per Email: lh.mikl-leitner@noel.gv.at

DR. SUSANNE HEGER

Esslinggasse 17/9
A-1010 Wien
Tel.: (+43/1) 595 48 18-0
Fax: (+43/1) 595 48 18-20
office@hegerpartner.com
www.hegerpartner.com

Wien, am 26. November 2019

Flughafen Wien: Dritte Piste – Ihr Interview vom 9.11.2019

Sehr geehrte Frau Landeshauptfrau Mag. Mikl-Leitner,

Ich wende mich an Sie als Rechtsanwältin, die im Verfahren zur Bewilligung der dritten Piste (*pro bono*) vertreten hat, und als Obfrau des Vereins BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt. Dieses Schreiben ist ein offener Brief.

Am 9. November dieses Jahres haben Sie im Ö1-Mittagsjournal ein Interview gegeben, in dem Sie ohne nähere Begründung die folgenden Aussagen getroffen haben:

- 1) Die dritte Piste sei zur Standortsicherung erforderlich, um mit der Welt verbunden zu sein.
- 2) Die dritte Piste sei für Österreichs Exporte unabkömmlich.
- 3) Wenn die dritte Piste nicht gebaut wird, würde kein einziges Flugzeug weniger fliegen.
- 4) Das Projekt dritte Piste liege im Staatsinteresse.
- 5) Die Verantwortung, wie sich die AUA im internationalen Wettbewerb durchsetzen könne, liege alleine bei dieser.

Jede dieser Aussagen steht im Widerspruch zur Faktenlage und ist im Hinblick auf mögliche Zukunftsszenarien nicht vertretbar. Wie ich im Folgenden zeigen werde, liegt es im Staatsinteresse, dass die dritte Piste *nicht* gebaut wird.

Aus den folgenden Gründen ist die dritte Piste ein unwirtschaftliches Projekt:

- 1) Am Flughafen Wien besteht noch immer eine erhebliche Kapazitätsreserve. Die Verbindung mit der Welt ist nicht im Geringsten gefährdet, der Bedarf fehlt.
- 2) Die für eine Großinvestition erforderliche wirtschaftliche Nachhaltigkeit ist nicht gegeben:
 - Das Konzept zur Entwicklung eines Drehkreuzes („Hub“), auf dessen Grundlage der Antrag für die Bewilligung der dritten Piste gestellt wurde, ist gescheitert.
 - Das praktizierte Billigairline-Konzept im Punkt-zu-Punkt-Verkehr ist extrem volatil und nicht entwicklungsfähig.

- 3) Die dritte Piste kann aufgrund der Pistenkonstellation nur mit zusätzlichen 0,4 Pistenkapazitäten wirksam werden, was unverhältnismäßig zu den Kosten ist.
- 4) Österreichs Exporte sind von der dritten Piste unabhängig.
- 5) Die dritte Piste schafft Überkapazitäten, für die mit Billigstpreisen künstlicher Bedarf geschaffen werden müsste.
- 6) Die Verantwortung für das Schicksal der AUA liegt wesentlich beim Flughafen Wien, da
 - der Flughafen Wien der AUA seinen Aufbau verdankt,
 - das dauerhafte Funktionieren des Flughafens einen verlässlichen Partner braucht und nur so der Betrieb gesichert werden kann (gesetzliche Betriebspflicht),
 - die AUA der einzige substantielle Arbeitgeber unter den Airlines in Österreich ist,
 - die AUA mit Steuergeldern für den Flughafen Wien am Leben gehalten wurde,
 - die Verdrängung der AUA durch Billigairlines den Wirtschaftsstandort Österreich nachhaltig schädigt.
- 7) Die dritte Piste ist ein Hochrisikoprojekt - das Risiko trägt der Steuerzahler.

Im Detail:

1. Erhebliche Kapazitätsreserven am Flughafen Wien

Am Flughafen Wien besteht noch immer eine erhebliche Kapazitätsreserve. Die internationale Anbindung ist nicht im Geringsten gefährdet.

Im Jahr 2008 erreichte die Zahl der Flugbewegungen den historischen Höchststand von 266.000 Flugbewegungen. Danach gingen die Flugbewegungen bis einschließlich 2017 stark zurück und lagen 2017 um mehr als 40.000 Flugbewegungen unter dem Höchststand aus 2008.

2018 lag die Zahl der Flugbewegungen noch immer um 25.000 Flugbewegungen unter dem bisherigen Höchststand von 2008. Im Jahr 2008 waren die Kapazitäten noch nicht ausgereizt.

Den Sprung von 2017 auf 2018 schaffte der Flughafen nur durch das Anlocken von Billigairlines mit Incentives und extremer Billigpreispolitik. Dabei geht es nicht um die Deckung von unbefriedigter Nachfrage, sondern um die Schaffung von künstlicher Nachfrage durch Diskontpreise.

2. Die für eine Großinvestition erforderliche wirtschaftliche Nachhaltigkeit ist nicht gegeben

2.1 Das Konzept der Entwicklung eines Drehkreuzes, auf dessen Grundlage der Antrag für die Bewilligung der dritten Piste gestellt wurde, ist gescheitert.

Bei der Einreichung des Antrags für die Bewilligung der dritten Piste legte der Flughafen ein Konzept zugrunde, worin er von der AUA als Home Carrier und strategischem Partner ausging. Über eine maximale Steigerung der Transferpassagiere sollte gemeinsam mit der AUA das Drehkreuz (Hub) entwickelt werden. Der Flughafen rechnete damit, dass er im Jahr 2020 bereits 32,5 Millionen Passagiere und 335.000 Flugbewegungen haben würde¹.

¹ Einreichdokument 30.03., Rev.1 vom 20.11.2007 „Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“, Seite 9.

Dem gegenüber hat der Flughafen Wien heute keinen Home-Carrier mehr (die AUA ist mittlerweile unter der Führung der Lufthansa), fährt eine maximale Billigpreispolitik mit Billigairlines (EasyJet, WizzAir, Laudamotion, Level etc.), entwickelt sich nur mehr im Punkt-zu-Punkt-Verkehr und bleibt sowohl bei den Flugbewegungen als auch bei den Passagierzahlen weit hinter seinen Prognosen zurück.

Die markante Kennzahl für die Entwicklung eines Hub ist der Transferanteil der Passagiere. Dieser entwickelt sich seit Jahren konsequent abwärts. 2007, im Zeitpunkt der Einreichung, machte der Transferanteil der Passagiere 31,9 % aus und sollte 2020 bei 30 % im Zwei-Pisten-System und 40% im Drei-Pisten-System liegen². Er ging aber zurück und lag 2016 und 2017 nur bei 26,4 %, im Jahr 2018 sogar nur mehr bei 24,7 %³.

Dies bedeutet, dass der Flughafen Wien sich vom Einreichkonzept des Drehkreuzes weg entwickelt und immer mehr ein Punkt-zu-Punkt-Flughafen wird.

Gegenüberstellung der Daten im Einreichjahr, des Planszenario 2020, das erreicht werden hätte sollen, und der Daten des Jahres 2018:

	Ist 2007	Planszenario 2020	Ist 2018
Inbetriebnahme der 3. Piste	-	ursprünglich geplant für 2012	geplant für 2030
Home-Carrier, strategischer Partner	AUA als starker Partner bei der Entwicklung des Hub	AUA als starker Partner bei der Entwicklung des Hub	AUA bei Lufthansa, nicht mehr Home-Carrier und auf der Verliererschiene im Kampf mit den Billigairlines
Passagiere	18,8 Millionen	32,5 Millionen	27 Millionen
Flugbewegungen	254.876	335.000	241.004
Transferanteil	31,9 % im Zwei-Pisten-System	30 % im Zwei-Pisten-System; 40% im Drei-Pisten-System	24,7 % im Zwei-Pisten-System

2.2. *Das praktizierte Billigairline-Konzept im Punkt-zu-Punkt Verkehr ist extrem volatil und nicht entwicklungsfähig*

Das derzeit praktizierte Konzept basiert auf

- Sondervereinbarungen mit den Billigairlines unter Anwendung von „Incentive Programmen“, in denen der Flughafen den Airlines Vergütungen von bis zu 100 % des Landetarifs gewährt⁴ und in Kauf nimmt, dass aufgrund der Incentives die Erlöse nicht im Ausmaß des Verkehrswachstums steigen⁵,

² Einreichdokument 30.03., Rev.1 vom 20.11.2007 „Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“, Seite 11.

³ Quelle: Flughafen Wien, <http://www.vie-umwelt.at>, www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/publikationen_und_berichte/geschaeftsberichte.

⁴ Z.B. beim Destinationsincentive (Punkt 2.1.1. des Incentiveprogrammes der Flughafen Wien AG, gültig ab 1.1.2018).

⁵ Finanzbericht 2018 der Flughafen Wien AG, Seite 299.

- der massenhaften Erzeugung von Billigflugplätzen durch Schaffung eines Konkurrenzkampfes zwischen den Billigairlines.

Das Konzept funktioniert unter den Rahmenbedingungen

- der massiven steuerlichen Subventionierung und
- der kostenfreien Schädigung der Umwelt.

Diesem Wirtschaftskonzept folgend tobt am Flughafen Wien ein Preiskampf zwischen den Billigairlines, den ein Vertreter von WizzAir öffentlich als „ein Blutbad“ bezeichnet hat⁶. Geflogen wird vielfach nur noch, weil es so billig ist.

Diese Politik wird sich nicht halten können:

Der EuGH hat mit Entscheidung zu C-379/18 vom 21. November 2019 den Sondervereinbarungen einen Riegel vorgeschoben, da sie die erforderliche Transparenz vermissen lassen und eine Diskriminierung unter Airlines ermöglichen. Der EuGH hat entschieden, dass die EU-Richtlinie über Flughafenentgelte so auszulegen ist, dass sie einer nationalen Vorschrift entgegensteht, nach der ein Flughafen mit einer Fluglinie andere als die von der unabhängigen Aufsichtsbehörde gebilligten Flughafenentgelte festsetzen darf. Das heißt im Klartext ein Ende der Sondervereinbarungen.

Die derzeitigen Rahmenbedingungen der Luftfahrt sind extrem kostenverzerrend, da die Luftfahrt steuerlich hoch subventioniert ist und die Schädigung der Umwelt und des Klimas keine Kostenfolgen hat. Dass es hier zu Änderungen kommen wird, zeichnet sich deutlich ab. Frankreichs Präsident Macron fordert eine Kerosinsteuer. Erst jüngst haben neun EU-Staaten die Forderung an die neue EU-Kommission gerichtet, den Luftverkehr zugunsten des Klimaschutzes zu besteuern. Selbst die EVP hat sich dieser Tage dazu hinreißen lassen, sich das Ende der Kerosinsteuerbefreiung für die Luftfahrt in einer „Climate Resolution“ zum Ziel zu machen. Und dass die Kerosinsteuerbefreiung nicht mehr zeitgemäß ist, hören Studenten der Volkswirtschaft mittlerweile auch in der Vorlesung an der Universität Wien⁷.

Laut einer unveröffentlichten von der EU-Kommission beauftragten Studie würde die Kerosinsteuer die Nachfrage nach Flugtickets um 11 % drücken, also zu einem deutlichen Rückgang der Passagierzahlen und somit auch der Flugbewegungen führen (allerdings aufgrund der höheren Finanzeinnahmen keine negativen Auswirkungen auf Beschäftigung und Wertschöpfung haben)⁸.

Das Billigairline-Konzept (Fliegen, weil es billig ist) wird von der Änderung der Rahmenbedingungen besonders stark betroffen sein.

⁶ Die Krone 4.6.2019 „Billigflieger Wizz Air hält an Wien-Expansion fest“.

⁷ Vorlesung 14.10.2019: StEOP Grundzüge Volkswirtschaftslehre, Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Gerhard Sorger.

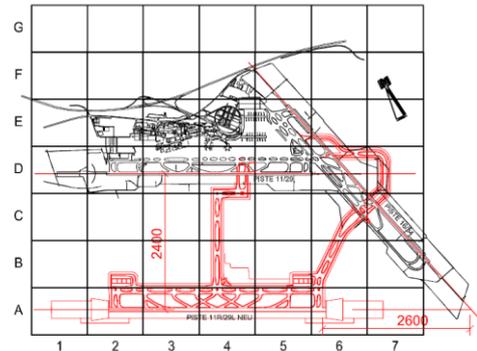
⁸ Der Standard, 13.5.2019 „Ohne Steuerbefreiung für Kerosin wären Flugtickets um zehn Prozent teurer“; Leaked European Commission study on aviation taxes (Transport & Environment, 13. Mai 2019).

3. Die dritte Piste kann aufgrund der Pistenkonstellation nur mit zusätzlichen 0,4 Pistenkapazitäten wirksam werden, was unverhältnismäßig zu ihren Kosten ist

Zusätzlich zu dem Grundproblem, dass das Billigairline-Konzept keine Zukunftsperspektive hat, besteht ein weiteres zentrales Problem des Projekts darin, dass es nur einen Zugewinn von 0,4 Pistenkapazitäten ermöglicht.

Aufgrund der Pistenlage – 1. und 2. Piste kreuzen sich – stellt sich die Pistenkapazität in der gegenwärtigen Konstellation nach eigenen Angaben des Flughafens mit 1,6 Pisten⁹ dar.

Da die An- und Abrollwege für die 3. Piste über die 2. Piste führen, können die zweite und die dritte Piste nicht gleichzeitig betrieben werden. Der Flughafen strebt deshalb einen Parallelbetrieb mit parallelen Starts und Landungen auf der 1. und 3. Piste an¹⁰.



Das heißt: Der Kapazitätsgewinn beträgt lediglich 0,4 Pisten. Dem stehen kolportierte Kosten von 2,5 bis 3 Milliarden Euro gegenüber sowie die Kosten der Stilllegung der (aus Steuergeldern finanzierten) 2. Piste. Das kann sich betriebswirtschaftlich nicht rechnen.

Wird die 2. Piste hingegen als Reservepiste in Betrieb gehalten, so gilt es drei Pisten mit Kapazitätswert von maximal zwei Pisten zu erhalten – ebenfalls eine unwirtschaftliche Variante.

Es verwundert daher nicht, dass der Markt positiv auf die – später vom VfGH aufgehobene – Entscheidung des BvWG, die Bewilligung für die 3. Piste *nicht* zu erteilen, reagiert hat. Die Raiffeisen Centrobank stufte ihre Kaufempfehlung für die Flughafenaktie aufgrund der abweisenden Entscheidung hinauf¹¹.

Und Vorstandsdirektor Jäger kommentierte die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts gegen den Bau der dritten Piste am 20. Juni 2017 wie folgt:

„Wir als Unternehmen Flughafen Wien AG könnten deutlich besser mit dem bestehenden Pistensystem leben als die Region – die Ostregion ... Wer unseren Aktienkurs nach der Entscheidung zur 3. Piste verfolgt hat, wird sehen, dass unser Aktienkurs sich seitdem sehr blühend entwickelt hat.“¹²

Weiters ins Bild passt, dass der Flughafen den für die Bewilligung der dritten Piste gemäß § 69 Abs 1 lit g Luftfahrtgesetz verlangten Finanzierungsplan der Öffentlichkeit nicht vorlegte¹³.

⁹ Geschäftsbericht 2004 der Flughafen Wien AG, Seite 37.

¹⁰ Z.B. erwähnt in der Revision der Flughafen Wien AG und der NÖ LReg an den Verwaltungsgerichtshof vom 22.03.2017 (erster Rechtsgang), 32, Pkt. 7.1.; ebenso 59, 4. Pkt.

¹¹ Börse-Express, Bauverbot für Flughafen bringt Vorteile für die Aktie (13.2.2017).

¹² Die ganze Diskussion ist auf Youtube: <https://youtu.be/HOpbnjEyQP0> – Der Videoausschnitt mit dieser Wortmeldung auch unter <http://www.neinzurdrittenpiste.at/wirtschaftlichkeit>.

¹³ Profil 30, 21.7.2019 „Planlos“.

Vorstandsdirektor Ofner erklärte nach der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs, mit der die dritte Piste endgültig genehmigt wurde, öffentlich, dass die Kosten des Baus der dritten Piste bis dato nicht berechnet seien; es koste „auf jeden Fall sehr, sehr viel Geld¹⁴“.

4. *Österreichs Exporte sind von der dritten Piste unabhängig*

Es gibt keinen Kausalzusammenhang zwischen dem Projekt der neuen Piste und der österreichischen Exportwirtschaft. Auch werden hier Ursache und Wirkung vertauscht.

Die Steigerung von Passagierzahlen und Flugbewegungen ist eine Folge und nicht der Auslöser von Wirtschaftswachstum. Die entscheidenden Faktoren für den Erfolg in der Exportwirtschaft – so kann man auf der Homepage der WKÖ nachlesen – sind Qualität, Innovation, Know-How und Verlässlichkeit.

Dass ausreichend Kapazitäten für die internationale Anbindung vorhanden sind, wurde bereits eingangs ausgeführt.

5. *Die dritte Piste schafft Überkapazitäten, für die mit Billigstpreisen künstlicher Bedarf geschaffen werden müsste*

Schon jetzt füllt der Flughafen Wien seine Kapazitäten mit Billigairlines. Diese propagieren Billigfliegen dort, wo man ihnen billig Kapazitäten gibt. Beispielsweise hat die WizzAir im September dieses Jahres in Wiener U-Bahnstationen großflächig Tickets ab EUR 14,99 zu zahlreichen europäischen Destinationen beworben. Zum Vergleich: ein U-Bahnticket in Wien kostet EUR 2,40, eine Zugfahrt von Wien nach München EUR 103 (ohne Rückfahrt) und von Wien nach St. Pölten EUR 14.

Je mehr Kapazitäten am Markt sind, desto billiger wird es und umso weniger wird das Fliegen dem realen Bedarf entsprechen. Fliegen aus Jux und Tollerei, weil es so billig ist, ist das Geschäft der Billigairlines. Je billiger die Start- und Landekapazitäten genutzt werden können, desto mehr werden sie wachsen. Das ist die unsinnigste und unnötigste Form der Klimaschädigung, die man sich vorstellen kann.

6. *Die Verantwortung für den wirtschaftlichen Erfolg der AUA liegt auch beim Flughafen Wien*

Der Flughafen Wien wurde mit der AUA aufgebaut, für sie ist der Flughafen Wien der Heimatflughafen, auf den sie angewiesen ist. Aber auch der Flughafen braucht sie.

Auf die AUA stützte sich der Flughafen 2007 bei der Einreichung des Projekts. So hieß es im Einreichdokument im Zusammenhang mit dem damals noch ansteigenden Transferanteil: „Diese überproportionale Entwicklung ist auf das „Verkehrssystem 2000“ der AUA zurückzuführen, mit dem

¹⁴ Kurier 18.03.2019.

*sie die Grundlage für die Entwicklung des Flughafen Wien zur Flugverkehrsdrehscheibe (Hub) geschaffen hat. [...]*¹⁵

Doch dann holte der Flughafen die Billigairline SkyEurope. Der Konkurrenzkampf zwischen AUA und SkyEurope endete 2009 damit, dass die AUA subventioniert mit 500 Millionen Euro aus Steuergeldern an die Lufthansa abgegeben werden musste und die SkyEurope kurz danach in Konkurs ging. Daraus hat man offensichtlich nichts gelernt.

Sieht man sich die Airlines an, die den Flughafen Wien als ihren Heimatflughafen nennen, so zeigt sich:

Die AUA ist der einzige substantielle Arbeitgeber unter den Airlines in Österreich.

Laut Jahresabschluss 2018 hat die AUA im Schnitt 5.988 Mitarbeiter (inkl. Lehrlinge), von denen sie nun mehrere Hundert abbauen muss, um sich in der Konkurrenz gegen die Billigairlines mit einem Sparpaket, „das in Umfang und Härte alle bisherigen Mutmaßungen übersteigt“ neu aufzustellen¹⁶.

Die EasyJet, in Österreich am 18. Juli 2017 als Tochter der britischen Easyjet (zweitgrößte europäische Billigfluggesellschaft nach der irischen Ryanair) zwecks Sicherung von EU-Landerechten im Falle des Brexit errichtet, hat zwar eine größere Flotte am Flughafen Wien stationiert als die AUA, scheint in Österreich aber keine Mitarbeiter zu haben. Im Anhang zum Jahresabschluss 2018 der EasyJet Europe Airline GmbH heißt es unter Punkt 13:

„Die Gesellschaft beschäftigt keine Arbeitnehmer (VJ: 0). Mitarbeiter, die für die Gesellschaft tätig sind, sind bei anderen Gesellschaften der easyJet Gruppe angestellt und werden an die Gesellschaft entsandt. Die entsendeten Mitarbeiter unterliegen hinsichtlich der in Österreich geleisteten Tätigkeit der österreichischen Besteuerung.“

Laut Jahresabschluss 2018 hatte die Laudamotion Executive GmbH (Ryanair-Gruppe) durchschnittlich 26 Arbeitnehmer (24 Angestellte, 2 Arbeiter). Zur ebenfalls 2018 errichteten Laudamotion Operations GmbH gibt es noch keinen Jahresabschluss.

Die unter der Billigairline-Marke Level operierende Anisec Luftfahrt GmbH wurde im Jahr 2017 errichtet. Sie wird als Kleinstkapitalgesellschaft geführt und kann somit nicht mehr als 10 Mitarbeiter haben.

WizzAir, die bedeutendste Billigfluggesellschaft in Mittel- und Osteuropa, operiert am Flughafen Wien von Budapest aus.

Die Eurowings Europe GmbH (Eurowings Group – die zum Lufthansakonzern gehörende Billigairline) hatte im Jahr 2018 durchschnittlich 733 Arbeitnehmer in Österreich.

Wird die AUA durch Billigairlines verdrängt, so wird der Wirtschaftsstandort Österreich geschädigt werden. Österreichische Arbeitsplätze in der Luftfahrt fallen der Globalisierung zum Opfer, denn

¹⁵ Einreichdokument 30.03., Rev.1 vom 20.11.2007 „Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“, Seite 6.

¹⁶ Siehe z.B. die Krone vom 1.11.2019 „Harte Landung für AUA: Mehr als 500 Jobs in Gefahr“; ähnlich in zahlreichen anderen Medien.

Billigairlines lagern die Personalkosten maximal in Länder aus, die geringe Sozialstandards haben. Im Hinblick auf den Erhalt des Standorts ist auf die volatilen Billigairlines kein Verlass.

7. Die dritte Piste ist ein Hochrisikoprojekt – das Risiko trägt der Steuerzahler

Die Flughafen Wien AG kann sich nur deshalb auf das Hochrisikoprojekt dritte Piste einlassen, weil sie weiß, dass die öffentliche Hand im Notfall einspringen muss. Gemäß § 75 Abs 5 Luftfahrtgesetz und aufgrund internationaler Abkommen besteht für den Flughafen Wien Betriebspflicht. Anders gesagt: Man kann den Flughafen Wien nicht in Konkurs gehen lassen.

Aber in Wahrheit geht es bei der dritten Piste gar nicht um den Flugbetrieb, die Anbindung oder den Export, sondern nur um die Effekte, die mit dem Bau eines milliardenschweren Projekts verbunden sind. Das ist die vorübergehende Belebung der Wirtschaft und des Arbeitsmarkts durch die Bautätigkeit, also Bauen um des Bauens willen. Und das ist – mit Verlaub – die Bedienung der eigenen Klientel, in Ihrem Fall der ÖVP-Klientel. Beispielsweise Klaus Ortner, Hauptaktionär des Baukonzerns Porr, der zwischen 2017 und 2019 der ÖVP 1.049.000 Euro gespendet hat¹⁷. Porr hat im Mai 2019 mit der Strabag die Generalsanierung der Piste am Salzburger Flughafen abgeschlossen. Die Porr AG wäre also ein naheliegender Auftragnehmer und Gewinner beim Bau der dritten Piste.

Für ein persönliches Gespräch stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung und verbleibe

mit besten Grüßen



Dr. Susanne Heger

¹⁷ Profil 24.8.2019 „Horten, Ortner & Co.: Profitierten ÖVP-Spender?“