
Road Map Luftfahrt 2020

Aktualisierter Maßnahmenkatalog



Inhalt

Vorwort	3
Zusammenfassung	4
Aktualisierter Maßnahmenkatalog	
- Konnektivität	11
- Rahmenbedingungen: Kosten, Soziales und Umwelt	16
- Kommunikation und Zusammenarbeit	20

Vorwort des Herrn Bundesministers



© bmvit/Johannes Zimmer

Ich freue mich, Ihnen einen neuen Maßnahmenkatalog in Fortsetzung der Road Map Luftfahrt 2020 vorzustellen zu dürfen.

Der österreichische Luftverkehr spielt für den Wirtschaftsstandort Österreich eine zentrale Rolle. Die europäische Luftverkehrsbranche befindet sich im Umbruch. Umso wichtiger ist es, für unseren Luftfahrtstandort eine klare Strategie zu verfolgen, um vorausschauend handeln und flexibel auf zukünftige Herausforderungen reagieren zu können. Mit der Erstellung der Road Map Luftfahrt 2020 wurden vor fünf Jahren insgesamt 77 Maßnahmen formuliert, um den Luftfahrtstandort Österreich wettbewerbsfähiger zu machen. Nachdem ein Großteil dieser Maßnahmen bereits umgesetzt ist, haben wir die Road Map nun evaluiert und darauf aufbauend einen überarbeiteten Maßnahmenkatalog ausgearbeitet.

Mit dem neuen Maßnahmenkatalog sorgen wir dafür, dass der österreichische Luftverkehr auch in Zukunft für alle Herausforderungen gewappnet ist. Dabei liegt der Fokus auf drei Schwerpunktthemen: Konnektivität, Rahmenbedingungen (Kosten, Soziales und Umwelt) und Kommunikation. Flexible Instrumente, wie etwa die Unterstützung der Entscheidungsfindung auf der Basis von Daten, sorgen dafür, adäquat auf äußere Einflüsse reagieren zu können. Eine neue Task Force soll sicherstellen, dass Informationen zentral zusammengeführt und die Interessen aller Stakeholder berücksichtigt werden. Regelmäßig stattfindende Dialoge sorgen für den Austausch auf fachlicher Ebene. Das Zusammenspiel dieser Maßnahmen soll ideale Rahmenbedingungen schaffen und so die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftverkehrsstandorts sicherstellen.

Die funktionierende Kommunikation zwischen allen Akteuren ist ein entscheidender Erfolgsfaktor. Der neue Maßnahmenkatalog – und insbesondere das neue Governance Model – bietet diesbezüglich neue Impulse für eine klarere Rollenverteilung, um Unklarheiten zu vermeiden und für eine effektive Kommunikation zu sorgen.

Mit der Road Map Luftfahrt 2020 haben wir bereits die Basis für eine zukunftsfähige Strategie geschaffen. Der aktualisierte Maßnahmenkatalog ergänzt diese Strategie und führt sie weiter. Die Umsetzung des neuen Maßnahmenkataloges ist eine Priorität für das bmvit.

Ich freue mich sehr auf eine weiterhin enge und erfolgreiche Kooperation mit allen Beteiligten im Sinne des österreichischen Luftfahrtstandorts!

Jörg Leichtfried
Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

Zusammenfassung



Auf Anfrage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), führte die IASAS (Innovative and Sustainable Aviation Solutions) in enger Zusammenarbeit mit Professor J.G. de Wit im Jahr 2015 eine Halbzeitevaluierung (Austrian Aviation Road Map 2015 Midterm Review) durch, bei der es um die Ziele, Schwerpunkte und den Maßnahmenkatalog ging, die in der 2011 vorgestellten Road Map Luftfahrt 2020 festgelegt worden waren. In der Halbzeitevaluierung wurden die Entwicklungen seit Inkrafttreten der Road Map dargestellt. Besonderes Augenmerk wurde auf Trends, die in den nächsten 15 bis 20 Jahren höchstwahrscheinlich eintreten werden, auf Auswirkungen für die von der österreichischen Regierung voranzutreibende Politik, sowie auf Möglichkeiten der Einflussnahme auf diese Trends als Regulator, Vermittler und Mitwirkender gemeinsam mit den Akteuren im Luftverkehrsbereich gelegt.



Das schnell wandelnde Umfeld erfordert eine Überprüfung der Rollen der Beteiligten.

Auf Grundlage der 40 Empfehlungen der IASAS im Anhang zum Abschlussbericht wählte das bmvit gemeinsam mit den Stakeholdern 9 Schwerpunkte zur weiteren Untersuchung und Umsetzung aus. Die so ausgewählten neun Schwerpunkte gliedern sich in drei zentrale Themen, die eng miteinander verbunden sind: Konnektivität, Rahmenbedingungen (Kosten, Soziales und Umwelt) sowie Kommunikation und Zusammenarbeit. Die IASAS wurde ersucht, diesen neuen Maßnahmenkatalog auszuarbeiten.

Das sich schnell wandelnde Umfeld, in dem sich der Luftverkehrssektor entwickelt, erfordert eine Überprüfung der Rollen der Entscheidungsträger, in Bezug auf Regulierung, politische Entscheidungsfindung, Einflussnahme auf Prozesse und Beziehungen zum Luftverkehrssektor. Durch Aspekte wie die Übertragung von Zuständigkeiten an supranationale Stellen, die Bildung von Allianzen, Fusionen, neue Geschäftsmodelle sowie die zunehmende Liberalisierung des Marktzugangs haben sich im Laufe der Zeit die Handlungsoptionen des bmvit verändert. Die Rolle des bmvit ist mehr auf das Vermitteln/Unterstützen und die Kooperation fokussiert als darauf, zu regulieren und Entscheidungen im Privatsektor zu beeinflussen. Es müssen daher Wege gefunden werden, um diese Rolle und die Möglichkeiten der Einflussnahme neu zu definieren und um Erwartungshaltungen zu steuern. Aus diesem Grund wird eine Neubewertung des derzeitigen Governance-Modells vorgeschlagen, um in den kommenden Jahren einen nachhaltigen Entscheidungsprozess für den Luftverkehrssektor sicher zu stellen.



Der Erhalt und die Verbesserung der Konnektivität der österreichischen Flughäfen stellt für das bmvit eine Priorität dar. Dafür ist ein systematisches und fortlaufendes Monitoring notwendig.

Der Erhalt und die Verbesserung der Konnektivität der österreichischen Flughäfen stellt für das bmvit eine Priorität dar. Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist es von entscheidender Bedeutung, sich auf beeinflussbare Aspekte zu konzentrieren, um das in der Studie von Steer Davies Gleave „The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business location Austria“ bevorzugte Szenario A zu erreichen. Das Konnektivitäts-Ziel reflektiert das politische Bestreben, den internationalen Zugang der österreichischen Wirtschaft zu gewährleisten. Der europäische Vergleich zeigt, dass die Konnektivität der österreichischen Flughäfen verbesserungswürdig ist. Dies auch im Hinblick auf Flughäfen, die von der Star Alliance Gruppe angefliegen werden. In der Halbzeitevaluierung wurden die Hintergründe dieser nachlassenden Konnektivität analysiert.

Für eine weitere Förderung des internationalen Zugangs der nationalen Wirtschaft ist es wichtig, attraktive Rahmenbedingungen (in Bezug auf die Gesamtbuchungskosten) des österreichischen Flughafensystems aufrecht zu erhalten und weiter zu entwickeln – nicht nur zugunsten der einheimischen Luftfahrtunternehmen, sondern auch der Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten, damit Österreich ein attraktives Ziel bleibt.



Es ist wichtig, attraktive Rahmenbedingungen aufrecht zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Ein systematisches und fortlaufendes Monitoring durch die Taskforce sollte zu einem Entscheidungsfindungsprozess beitragen, der nach seiner Umsetzung zum anspruchsvolleren Szenario A für den Flughafen Wien führt.

Dieses bloße Monitoring der Besuchskosten ist jedoch nicht die ultimative Lösung dafür, die Probleme hinsichtlich der Konnektivität sowie bei der Sicherstellung von Szenario A für die Entwicklung des Flughafen Wien zu lösen. Wir sind fest davon überzeugt, dass es eine breite politische Anerkennung und politisches Engagement dafür geben sollte, sich der Höhe der Besuchskosten im Vergleich mit konkurrierenden Flughäfen in Europa zu widmen.

Die Rolle, die der Hub Carrier für die Konnektivität spielt, ist unbestritten. Die internationale Luftfahrt entwickelt sich aber in eine Richtung (beispielsweise durch die Bildung von Allianzen und Fusionen), dass Entscheidungen zunehmend auf Allianz-Ebene und nicht mehr auf nationaler Ebene getroffen werden. Dadurch bleibt nur begrenzter Spielraum für eine staatliche Beeinflussung der Entscheidungsfindung. Infolge dessen empfehlen wir, dass die österreichische Regierung ihre luftfahrtpolitischen Ziele sowohl bilateral als auch multilateral abwägen und sich nicht nur auf die „nationale Fluggesellschaft“ bzw. nur eine Fluggesellschaft verlassen sollte, um zur Entwicklung der direkten und indirekten Konnektivität beizutragen.

In diesem Zusammenhang ist eine Aktualisierung des luftfahrtpolitischen Strategiepapiers, das die genannten Entwicklungen berücksichtigt, wesentlich. Themen wie Marktzugang, nationales Eigentum und die Kontrolle der Luftfahrtunternehmen, die ihre Heimatbasis in Österreich haben oder suchen, sowie Aspekte des „level-playing-field“ (u.a. fairer Wettbewerb) müssen weiterverfolgt werden.

Die traditionelle Beziehung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern (letztere stark gewerkschaftlich organisiert) hat die Luftfahrtbranche seit Beginn der modernen gewerblichen Luftfahrt dominiert. Low-Cost-Carrier in Ländern innerhalb und außerhalb der EU mit niedrigeren Beschäftigungsstandards und fehlenden gewerkschaftlichen Rechten haben Wettbewerbsvorteile gegenüber sogenannten traditionellen Luftfahrtunternehmen. Neue Geschäftsmodelle stellen für das traditionelle Beschäftigungsverhältnis eine Herausforderung dar, indem sie eine Reduzierung der Beschäftigungskosten, insbesondere die des Cockpit- und Kabinenpersonals zum Ziel haben. Gegenwärtig gibt es keine einheitliche europäische Rechtsgrundlage als Orientierung bzw. Ausgangspunkt für die Ergreifung geeigneter Maßnahmen. Bestehende EASA-Regelungen konzentrieren sich vor allem darauf, hohe Sicherheitsstandards zu garantieren. Da Arbeitsbedingungen einen neuen Aspekt in der gewerblichen Zivilluftfahrt darstellen, muss entschieden werden, ob die österreichische Regierung diesen Aspekt aus politischer Sicht angehen will. Zudem muss klargestellt werden, welches Ministerium bei diesem Prozess die Führung übernehmen soll, wobei jedenfalls eine Abstimmung zwischen bmvit und BMASK nötig ist, um greifbare Ergebnisse zu erzielen. Als ersten Schritt schlagen wir daher vor, einen nationalen sozialen Dialog einzurichten. Die Ergebnisse dieses Dialogs könnten als Ausgangspunkt für einen proaktiven Ansatz in internationalen Foren dienen.



Neue Geschäftsmodelle stellen eine Herausforderung dar.

Ein Wettbewerbsvorteil für den Flughafen Wien und die österreichischen Regionalflughäfen könnte durch die Weiterentwicklung der Intermodalität dieser Flughäfen als nahtlose Verkehrsknoten erzielt werden, indem diese noch besser in die regionalen,



Die empfohlenen Maßnahmen können eine solide Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der österreichischen Luftverkehrspolitik darstellen.

nationalen und internationalen Landverkehrsnetzwerke eingebettet werden. Dies stärkt die sogenannten Einzugsgebiete und damit die Existenzfähigkeit des Luftverkehrsnetzwerks. Direkte Schienenanbindungen zu den Flughäfen erlauben eine flexiblere Zuordnung der Flughafenkapazitäten. Jedoch können nicht nur eine neue oder verbesserte Infrastruktur wie Hochgeschwindigkeitsverbindungen, sondern auch – und dies oft preiswerter – operative Maßnahmen und Verbesserungen zum Ziel eines nahtlosen Luft- und Landverkehrs beitragen. Ein Beispiel dafür sind innovative technologische Neuerungen bei der Bodenabfertigung an den Flughäfen.

Die empfohlenen Maßnahmen können eine solide Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der österreichischen Luftverkehrspolitik und der direkten und indirekten Konnektivität Österreichs darstellen. Man sollte sich jedoch bewusst sein, dass die Luftfahrtindustrie (infolge der zunehmenden Zusammenarbeit) im Vergleich zum herkömmlichen, stark regulierten luftverkehrspolitischen Umfeld, immer flexibler und ungebundener wird.

Hans de Jong

Jaap de Wit

Maßnahmenblöcke im Überblick

Der aktualisierte Maßnahmenkatalog ergänzt die Road Map Luftfahrt 2020. Er führt die Strategie weiter und konzentriert sich auf drei wesentliche Schwerpunkte:

Konnektivität

- Verbesserung / Förderung von Konnektivität in bi- und multilateralen Verhandlungen
- Sicherstellung von Szenario A der Steer Davies Gleave-Studie
- Förderung von Konnektivität durch intermodale Verkehrsanbindung / Erreichbarkeit

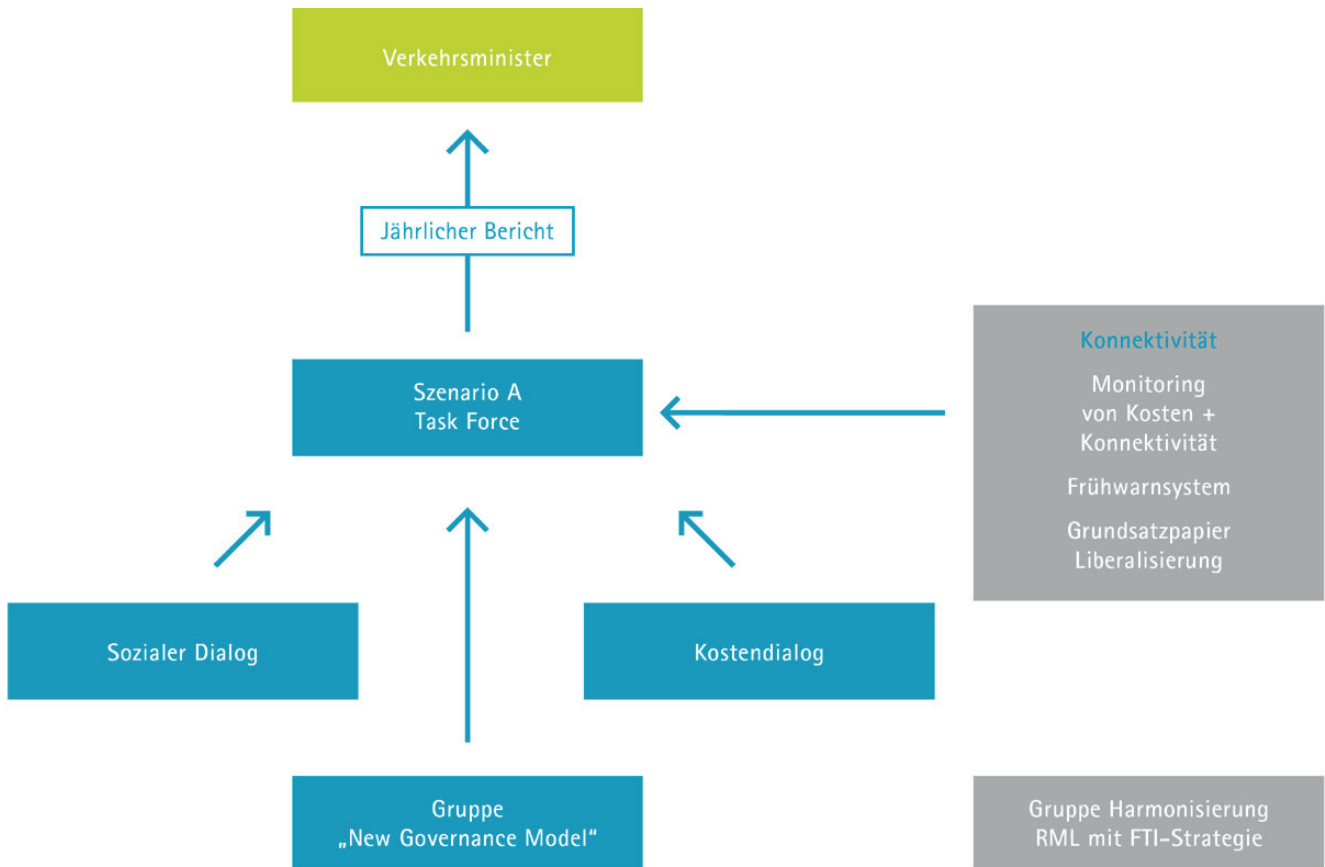
Rahmenbedingungen: Kosten, Soziales und Umwelt

- Kostenmonitoring (Flughafengebühren, Treibstoffgebühren, Sicherheitskosten, lokale ATM-Gebühren, Steuern etc.)
- Arbeits- und Sozialstandards
- Klarer Standpunkt des bmvit zu Steuern, Abgaben und zusätzlichen Kosten

Kommunikation und Zusammenarbeit

- Neues Governance-Modell
- Eindeutiger Standpunkt des bmvit zu widersprüchlichen luftfahrtpolitischen Optionen
- Bessere Harmonisierung zwischen Road Map Luftfahrt und der FTI – Strategie für Luftfahrt 2020 Plus

Übersicht über die neue Struktur



Aktualisierter Maßnahmen- katalog



1. Konnektivität

1.1. Verbesserung/Förderung von Konnektivität in bi- und multilateralen Verhandlungen

Maßnahme 1	Anpassung des bestehenden Grundsatzpapiers zur Liberalisierung
Verantwortlich	bmvit L1, BMEIA
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Entwurf von L1 – Diskussion mit BMEIA und interne Abstimmung innerhalb des bmvit – Jährliche Kontrolle und wenn nötig Überarbeitung des Grundsatzpapiers in den nächsten 5 Jahren, unter Berücksichtigung des Daten Monitorings und anderer Komponenten des Frühwarnsystems (siehe 1.2.1)
Zeithorizont	Abschluss des neuen Grundsatzpapiers zur Liberalisierung in Q4/17, mögliche Anpassungen in den nächsten 5 Jahren
Organisation	intern
Maßnahme 2	Monitoring von Konnektivität und Kosten
Verantwortlich	bmvit L1
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Einführung und Umsetzung eines Tools zum Datenmonitoring zur Unterstützung des bmvit im Entscheidungsfindungsprozess – Dieses Tool überwacht periodisch die Entwicklungen der direkten und indirekten Konnektivität des Flughafens Wien (VIE) und der österreichischen Regionalflughäfen, sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtbesuchskosten auf österreichischen Flughäfen im Vergleich mit anderen (konkurrierenden) Flughäfen insbesondere in Europa (siehe auch 2.1) – Das Monitoring-Tool wird für künftige Aktualisierungen des Grundsatzpapiers zur Liberalisierung verwendet (siehe 1.1.1) – Das Monitoring-Tool liefert ebenfalls Input für das Frühwarnsystem (siehe 1.2.1)
Zeithorizont	Q3/2017 und jährliche Aktualisierung in den nächsten 5 Jahren
Organisation	intern
Maßnahme 3	Unterstützende Maßnahmen für eine neue Luftverkehrspolitik
Verantwortlich	bmvit L1, BMEIA
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Fortsetzung der Bildung strategischer Allianzen mit anderen Staaten zur Optimierung der österreichischen politischen Ambitionen – Erweiterung und wenn nötig Weiterentwicklung der Artikel in bilateralen Luftverkehrsabkommen unter Widerspiegelung der internationalen Konnektivität, Liberalisierung, des fairen Wettbewerbs sowie der Bestimmungen zu Eigentum und Kontrolle, die bei Bedarf erweitert oder weiterentwickelt werden können – proaktive Herangehensweise an die Stärkung und Erweiterung der Bestimmungen der Verordnung 868/2004 zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs in den internationalen Luftverkehrsbeziehungen zwischen EU- und Drittländern – Förderung des Abschlusses umfassender EU-Abkommen
Zeithorizont	laufend für die nächsten Jahre
Organisation	intern

Erläuterung:

Das Konnektivitätsziel spiegelt das politische Ziel wider, die internationale Erreichbarkeit der österreichischen Wirtschaft entsprechend den Voraussetzungen der Globalisierung und der wirtschaftlichen Interessen zu garantieren. Dies betrifft nicht nur die Interessen der Global City Region Wien, sondern auch die wirtschaftlichen Interessen der Regionen, für deren internationalen Zugang durch Luft- und/oder alternative Verkehrsmittel die Regionalflughäfen sorgen.

Eines der Hauptelemente des internationalen Zugangs der österreichischen Wirtschaft ist die Sicherung des Hub-Status von VIE, und insbesondere seiner Konnektivität. Der Hub-Status von VIE, für den ein starker Hub-Carrier eine wichtige Rolle spielt, wird ständig und zunehmend durch andere Hubs und Netzwerk-Carrier in Europa sowie durch neue Hubs und Hub-Carrier außerhalb von Europa angefochten. Dies geschieht in einer Welt fortschreitender Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte, in denen fairer Wettbewerb im Zusammenhang mit staatlicher Förderung zunehmend umstritten ist. Um die luftverkehrspolitischen Anforderungen zur Bewältigung dieser Entwicklungen zu präzisieren, ist eine klare Position des bmvit (siehe auch 3.2) auf nationaler und internationaler (EU-) Ebene vonnöten.

In aktualisierten Versionen des Grundsatzpapiers zur Liberalisierung könnte es um Maßnahmen auf bilateraler und multilateraler Ebene gehen, wie zum Beispiel in Bezug auf fairen Wettbewerb zwischen EU-Ländern und Drittländern, Verordnung 868/2004, multilaterale Abkommen auf ICAO-Ebene, Liberalisierung von Eigentum und Kontrolle, Marktzugang und Konnektivität. Die Erkenntnisse eines Monitoring-Tools, das in Bezug auf die direkte und indirekte Konnektivität sowie die Gesamtbesuchskosten der österreichischen Flughäfen entwickelt werden soll, werden bei künftigen Anpassungen des Grundsatzpapiers angemessene Berücksichtigung finden.

1.2. Sicherstellung von Szenario A der Steer Davies Gleave-Studie

Maßnahme 1	Überwachung der Entwicklungen durch ein Frühwarnsystem zur Beibehaltung des Fokus auf Szenario A
Verantwortlich	bmvit
Inhalte	<p>Es wird ein Frühwarnsystem eingerichtet, das mindestens folgendes beinhaltet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Status und Fortschritt der im Bericht von Steer Davies Gleave (SDG) festgelegten politischen Maßnahmen und möglichen Ausfallrisiken, die für das Erreichen von Szenario A entscheidend sind – Frühzeitige Information über Geschäftsentscheidungen wichtiger Luftverkehrsbetreiber in Bezug auf Entwicklungen an konkurrierenden Hubs mit starken potentiellen Auswirkungen auf Österreich (z. B. MUC, IST, DXB, ZRH und andere Hubs in Asien und Osteuropa) – Informationen aus dem jährlichen Konnektivitäts- und Kostenmonitoring-Tool (siehe auch 1.1.2) – schnelle Reaktionsmaßnahmen durch das bmvit wie Aufnahme eines Dialogs mit Fluggesellschaften über entgegengesetzte Interessen, bevor unumkehrbare Entscheidungen getroffen werden
Zeithorizont	Erste Version des Frühwarnsystems in Q4/17 verfügbar, ständige Aktualisierung in den nächsten 5 Jahren
Organisation	intern

Maßnahme 2	Einrichtung einer Taskforce zur Sicherung von Szenario A
Verantwortlich	Vorsitzende(r) der Taskforce
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Auswahl und Einladung aller betroffenen Stakeholder als Beteiligte der Taskforce – Die Taskforce bewertet und berichtet jährlich an den Minister und gibt gegebenenfalls Empfehlungen zu: <ul style="list-style-type: none"> - Fortschritt unverzichtbarer politischer Maßnahmen, um Szenario A auf Kurs zu halten - Informationen aus dem Konnektivitäts- und Kostenmonitoring-Tool - Informationen aus anderen Komponenten des jährlichen Frühwarnsystems - Jährliche Festlegung und Überprüfung zusätzlicher Maßnahmen bei Bedarf, um die Perspektive auf Szenario A beizubehalten
Zeithorizont	Erstes Treffen der Taskforce Q3/17, gefolgt von jährlichen oder bei Bedarf halbjährlichen Meetings.
Organisation	Mitglieder durch bmvit zu bestimmen

Erläuterung:

Wie bereits unter 1.1 erwähnt, ist die Sicherung des künftigen Hub-Status von VIE eines der Hauptelemente der künftigen Konnektivität im Luftverkehr als wesentliche Bedingung für die künftige wirtschaftliche Entwicklung von Österreich insgesamt und insbesondere der Region Wien. Im SDG-Bericht wurde die Sicherung des künftigen Status des VIE-Hub ebenfalls als Hauptelement herausgestrichen, das den Unterschied zwischen Szenario A, B und C ausmacht.

Um eine tragfähige Perspektive auf Szenario A beizubehalten, ist eine aktive Politik nötig, die die Anstrengungen aller Beteiligten aus der Bundesregierung und der Luftfahrtindustrie einschließlich wichtiger Branchenvertretungen kombiniert. Eine Taskforce mit Vertretern aus den verschiedenen Interessensgruppen wird zum Hauptantrieb für die Initiative, Koordinierung und Überprüfung der erforderlichen politischen Maßnahmen.

Das Ergebnis des jährlichen Meetings der Taskforce stellt eine eindeutige Diagnose dafür dar, ob Szenario A noch auf Kurs ist, und falls nicht, welche weiteren Handlungen oder Maßnahmen nötig sind, einschließlich damit zusammenhängender Verantwortlichkeiten und Fristen. Der/Die Vorsitzende der Taskforce berichtet über die Ergebnisse an den Minister des bmvit.



1.3. Förderung von Konnektivität durch intermodale Verkehrsanbindung / Erreichbarkeit

Maßnahme 1	Entwicklung einer Luft-Boden-zentrierten intermodalen Politik auf Grundlage des klaren Ziels eines unterbrechungsfreien Verkehrs
Verantwortlich	bmvit (mit Input durch externe Stakeholder der entsprechenden Verkehrsträger)
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> - Ganzheitlicher Blick auf und Planung von betrieblichen Verbesserungen in Bezug auf <ul style="list-style-type: none"> - Beschleunigung der direkten Anbindung des Hochgeschwindigkeits-Schieneverkehrs an den Flughafen Wien - Ausweitung intermodaler Kooperationen (z. B. Austrian/ÖBB AIRail-Produkt) auf alle direkten Anschlussdienste am Wiener Flughafen-Bahnhof. - Erhöhung der Frequenz im direkten Bahnverkehr zwischen Hauptbahnhöfen und Flughäfen zu Tarifen des Personennahverkehrs - Weitere Modernisierung der Bodenabfertigung an österreichischen Flughäfen, unterstützt durch digitale Innovationen und neue Technologielösungen (siehe 3.3) - Ganzheitlicher Blick auf und Planung von Infrastrukturverbesserungen, mit erster Shortlist mit Projekten wie zum Beispiel <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung der 'Flughafenspange' zwischen dem Flughafen Wien und dem Ostteil Österreichs - weitere Infrastrukturmöglichkeiten für eine bessere reibungslose Beförderung von Fluggästen - Ganzheitlicher Blick auf strategischer Ebene in Bezug auf <ul style="list-style-type: none"> - die Machbarkeit des internationalen Verkehrs durch Hochgeschwindigkeitszüge als Alternative für die per Luft beförderten Touristenfluggäste zur Schaffung einer zusätzlichen Kapazität - Neue künftige Infrastrukturmöglichkeiten für eine bessere reibungslose Beförderung von Fluggästen
Zeithorizont	Erster Bericht fertig im Q2/17, jährliche Aktualisierungen
Organisation	bmvit und Vertreter entsprechender Verkehrsträger

Erläuterung:

Wie in der Halbzeitevaluierung bemerkt wurde, könnte ein Wettbewerbsvorteil für VIE durch eine Weiterentwicklung des Flughafens als nahtloser Verkehrsknoten erzielt werden, indem er in die regionalen, nationalen und internationalen Landverkehrsnetze eingebettet wird. Dies stärkt das Einzugsgebiet und damit die Rentabilität des Netzwerks durch den Flugverkehr. Direkte Zugverbindungen zu den Flughäfen erlauben eine flexiblere Zuweisung der Flughafenkapazität.

Nicht nur eine neue Infrastruktur sondern auch (häufig preiswertere) betriebliche Maßnahmen und Verbesserungen können zum Ziel eines nahtlosen Luft- und Landverkehrs beitragen, wie zum Beispiel innovative technologische Neuerungen bei der Bodenabfertigung an den Flughäfen. In diesem Bereich könnte sich auch ein neues Thema für das FTI-Programm (Strategie zu Forschung und Innovation im Luftfahrtsektor) finden lassen.

Intermodalität und nahtloser Verkehr sind ein häufig genanntes politisches Thema in jedem Land, jedoch bleibt es normalerweise schwierig, die politischen Verantwortlichkeiten innerhalb der Organisation eines Verkehrsministeriums zuzuweisen. Daher bietet 1.3 einen organisatorischen Rahmen zur Identifizierung, Überwachung und Budgetierung der Luft-/Land-Intermodalität und geht auf den Inhalt dieser Intermodalitätsprojekte ein. Um den hohen politischen Wert des Themas Intermodalität von Luft und Land zu unterstreichen, berichtet die Taskforce jährlich an den Minister des bmvit. Durch die Initiative, die Überwachung und Meldung von Fortschritten bei der Intermodalität von Luft und Land an die Taskforce (siehe 1.2.2) lässt sich die politische Abstimmung in einem breiteren Kontext garantieren.

© Flughafen Salzburg



© Flughafen Linz



© Flughafen Innsbruck/Peter Nork



2. Rahmenbedingungen: Kosten, Soziales und Umwelt

2.1. Kostenmonitoring (Flughafengebühren, Treibstoffgebühren, Sicherheitskosten, lokale Flugsicherungs-Gebühren, Steuern etc.)

Maßnahme 1	Datenerfassung und -analyse (Teil des unter 1.1.2 entwickelten Datenmonitoring-Tools)
Verantwortlich	bmvit (mit Input durch externe Stakeholder der entsprechenden Verkehrsträger)
Inhalte	Input dieser Kosteninformationen zur Diskussion in der Szenario A Taskforce (siehe 1.2.2) <ul style="list-style-type: none"> - Identifizierung einer Reihe der wichtigsten ausländischen, d. h. konkurrierenden Flughäfen, die für VIE und die österreichischen Regionalflughäfen ausgewählt werden - Festlegung aller entsprechenden Besuchskostenkategorien für VIE, jeden österreichischen Regionalflughafen und die Reihe ausgewählter ausländischer Flughäfen - Festlegung der Gesamtbesuchskosten jedes betroffenen Flughafens, jährlich für eine Reihe entsprechender Luftfahrzeugtypen angeben - Festlegung der Höhe der direkten und indirekten Netzwerkqualität von VIE und der österreichischen Regionalflughäfen pro Jahr, um Ziele für eine künftige Entwicklung des Netzwerks zu formulieren
Zeithorizont	Q1/17 Kontakte festgelegt, laufende Diskussion
Organisation	intern
Maßnahme 2	Diskussionen mit Stakeholdern und Schlussfolgerungen (Teil von 1.2.2)
Verantwortlich	'Szenario A' Taskforce
Inhalte –	Diskussion mit den Vertretern der Stakeholder im Taskforce-Meeting <ul style="list-style-type: none"> – Meldung der Schlussfolgerungen im Bericht des/der Vorsitzenden an den Minister des bmvit – jährliches Meeting und Berichterstattung der Taskforce
Zeithorizont	Q3/17 Erstes Meeting, laufende jährliche Meetings
Organisation	intern und extern

Erläuterung:

In einem liberalisierten Luftverkehrsmarkt intensiviert sich der Wettbewerb zwischen den Flughäfen und insbesondere zwischen Hubs. Um den weiteren internationalen Zugang der inländischen Wirtschaft zu fördern, ist es daher wichtiger, attraktive Rahmenbedingungen (hinsichtlich der Gesamtbesuchskosten) für das österreichische Flughafensystem aufrecht zu erhalten – nicht nur zugunsten der einheimischen Carrier, sondern auch, damit Österreich ein attraktives Ziel für Carrier aus Drittstaaten bleibt. Zu den Gesamtbesuchskosten zählen sämtliche Kosten, die eine Fluggesellschaft an die Dienstleister für die Nutzung eines Flughafens zu zahlen hat, einschließlich Steuern und Abgaben.

Die Gesamthöhe dieser Gesamtbesuchskosten ist der entscheidende Faktor, um die Kostenbelastung auf die Konnektivität angemessen zu beurteilen. Es ist offensichtlich, dass es einen Ausgleich zwischen verschiedenen Kostenkategorien geben kann, und auch verschiedene widersprüchliche politische Ziele sich in den Gesamtkosten widerspiegeln, wie zum Beispiel die umweltfreundliche Ausrichtung der Besteuerung kontra eine optimale Konnektivität. Nur auf Ebene der Gesamtkosten können entscheidende Schlüsse über die künftige Wettbewerbsposition der österreichischen Luftfahrtindustrie gezogen werden. Angesichts der Bedeutung wettbewerbsfähiger Besuchskosten muss es Ziel der Kontrolle und Diskussion sein, eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur zu entwickeln (inkl. Gebühren, Umweltkosten, Sicherheitskosten, etc.), für welche in der Taskforce Maßnahmen festzulegen sind.

2.2. Arbeits- und Sozialstandards

Maßnahme 1	Einleitung eines nationalen sozialen Dialogs
Verantwortlich	bmvit, BMASK
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Diskussion mit BMASK und interne Abstimmung innerhalb des bmvit – Erstellung eines vorgehenden Strategiepapiers, was zu tun ist, wenn ein Luftfahrunternehmen beabsichtigt, eine Basis in Österreich einzurichten und Mitarbeiter in Österreich stationiert werden, während die Vergütung dieser Crews gemäß den Standards eines anderen EU-Landes erfolgt – Erstes Treffen mit verantwortlichen Ministerien und Sozialpartnern (Gewerkschaften) – Untersuchung, inwieweit eine Umsetzung in nationale Gesetze und nationale Aufsicht erforderlich ist – Bericht an die Szenario A Taskforce
Zeithorizont	Q1/17
Organisation	intern
Maßnahme 2	Untersuchung und Entwicklung einer europäischen (EU/ECAC) / internationalen Dimension
Verantwortlich	bmvit, BMASK
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Beobachtung von politischen Initiativen der Europäischen Kommission zu Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen in der Luftfahrt – Beobachtung der Beteiligung der EASA in dieser Frage – Anregung der Diskussion in der ECAC – Beobachtung der Entwicklungen der ILO
Zeithorizont	Q1/17 Kontakte festgelegt, laufende Diskussion
Organisation	intern

Erläuterung:

Die traditionelle Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern (letztere stark gewerkschaftlich organisiert) hat die Luftfahrtbranche seit Beginn der modernen gewerblichen Luftfahrt dominiert. Neue Geschäftsmodelle stellen für diese Beziehungen eine Herausforderung dar, indem sie eine Reduzierung der Beschäftigungskosten, insbesondere die des Cockpit- und Kabinenpersonals, zum Ziel haben. Gegenwärtig gibt es keine einheitliche internationale Rechtsgrundlage als Orientierungspunkt und/oder Ausgangspunkt für die Ergreifung geeigneter Maßnahmen. Bestehende EASA-Regelungen konzentrieren sich vor allem darauf, einen hohen Sicherheitsstandard zu garantieren. Da dies einen neuen Aspekt in der gewerblichen Zivilluftfahrt darstellt, muss entschieden werden, welche Regierungsstelle bei diesem Prozess der politischen Gestaltung die Führung übernehmen soll, wobei jedoch eine Abstimmung zwischen bmvit und BMASK nötig ist, um greifbare Ergebnisse zu erzielen. Der erste Schritt besteht darin, einen nationalen sozialen Dialog zu beginnen, und die Ergebnisse dieses Dialogs könnten als Ausgangspunkt für einen proaktiven Ansatz in internationalen Foren dienen.

2.3. Klarer Standpunkt des bmvit (in Kooperation mit dem BMF und BMWFW) zu Steuern, Abgaben und zusätzlichen Kosten

Maßnahme 1	Dialog über Kosten; Entwicklung einer gemeinsamen Sichtweise
Verantwortlich	bmvit L1
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – In Erwartung der Diskussion über die Gesamtbesuchskosten (Teil des Monitoring-Tool des bmvit, siehe 1.1.2) in der 'Szenario A' Taskforce (siehe 1.2.2), entwickeln bmvit, BMWFW, BMLFUW und BMF eine gemeinsame Sichtweise zur Gesamthöhe der Gesamtbesuchskosten und ihrer Einzelbestandteile, wie z.B. der Flugabgabe, im Zusammenhang mit gleichen Wettbewerbsbedingungen für Österreichs Erreichbarkeit auf dem Luftweg – Diese gemeinsame Sichtweise berücksichtigt auch die Einigung auf GMBM in der ICAO, auch in Bezug auf den bestehenden EU-Emissionshandel (ETS) – Diese gemeinsame Sichtweise basiert auch auf einer erneuten Betrachtung der öffentlichen Rolle beim Erhalt einer ausreichenden Höhe der Flughafensicherheit und der Aufteilung der Sicherheitskosten auf öffentliche und private Budgets – Die gemeinsame Sichtweise dient als Input beim fortlaufenden Meeting der Taskforce
Zeithorizont	Q3/17 erste gemeinsame Sichtweise, jährliche Neubetrachtung
Organisation	Dienststellenübergreifende Abstimmung
Maßnahme 2	Schaffung von Klarheit zur künftigen GMBM in Bezug auf den Emissionshandel
Verantwortlich	bmvit, BMEIA, BMLFUW
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – ICAO-Beschluss zu GMBMs im Oktober 2016 – Festlegung der Position Österreichs in Bezug auf GMBMs mit dem Ziel, ein duales System zu vermeiden – Weitere Maßnahmen sind in der EU nach Entscheidung der ICAO-Vollversammlung zu ergreifen
Zeithorizont	Q1/17 Festlegung der Ziele Österreichs zu GMBMs
Organisation	Dienststellenübergreifende Abstimmung

Erläuterung:

Der Komplex der Gesamtkosten ist der entscheidende Faktor, um die Kostenbelastung auf die Konnektivität angemessen zu beurteilen. Es ist offensichtlich, dass es einen Ausgleich zwischen verschiedenen Kostenkategorien geben kann, und auch verschiedene widersprüchliche politische Ziele sich in den Gesamtkosten widerspiegeln, wie zum Beispiel die umweltfreundliche Ausrichtung der Besteuerung kontra eine optimale Konnektivität. Nur auf Ebene der Gesamtkosten können entscheidende Schlüsse über die künftige Wettbewerbsposition der österreichischen Luftfahrtindustrie gezogen werden.

Unter Verweis auf 3.2 zu einer eindeutigen Position zu widersprüchlichen politischen Optionen ist es für die Diskussion über die Fortsetzung der Flugabgabe wichtig, dass das bmvit auf der einen Seite zu mehr Klarheit bei der Einführung von GMBMs auf internationaler Ebene beiträgt, und auf der anderen Seite die Auswirkungen der Flugabgabe im Zusammenhang der Gesamtbesuchskosten positioniert (siehe 1.1.2). Dies kann einen ausreichenden Grund für eine gemeinsame Sichtweise der verschiedenen Ministerien darstellen.



3. Kommunikation und Zusammenarbeit

3.1. Neues Governance-Modell

Maßnahme 1	Einleitung des Prozesses und interner Gespräche über Rollen und Verantwortlichkeiten
Verantwortlich	bmvit
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Bewertung der (Entwicklung der) Rolle(n) der österreichischen Zivilluftfahrtbehörde im Vergleich zu den Entwicklungen in ausgewählten EU-Ländern (ECAC) – (Neu)Definierung der Rolle des bmvit in Bezug auf die Luftverkehrspolitik, sowohl vertikal in Bezug auf EU-Kompetenz, als auch horizontal in Bezug auf Verantwortlichkeiten anderer österreichischer Ministerien und Regierungsstellen – (Neu-)Definierung der Grenzen der politischen Gestaltung durch das bmvit – Prüfung der traditionellen Rollen in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung optimaler Bedingungen für Marktzugang, (fairen) Wettbewerb und Sicherstellung eines geeigneten rechtlichen Rahmens – Berücksichtigung von nachhaltigem Wachstum des Luftfahrsektors durch Bereitstellung einer ausreichenden Infrastruktur – Sicherstellung der Entwicklung eines nachhaltigen Luftfahrsektors
Zeithorizont	Einrichtung einer internen Steering Group vor Q2/17 für den Beginn interner Gespräche
Organisation	interne Steering Group
Maßnahme 2	Diskussion mit Stakeholdern (über Ergebnisse der internen Gespräche)
Verantwortlich	bmvit
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Auswahl und Einladung der teilnehmenden Stakeholder in die Taskforce – Auswahl von Unterstützung zur Begleitung des Prozesses – Erörterung und Prüfung von Erwartungen der Stakeholder
Zeithorizont	Erstes Treffen mit den Stakeholdern in Q4/17
Organisation	intern

Erläuterung:

Das sich schnell wandelnde Umfeld, in dem sich der Luftverkehrssektor entwickelt, erfordert eine Überprüfung der Rolle des bmvit, sowohl in Bezug auf politische Entscheidungsfindung, Einflussnahme auf Prozesse, Beziehungen zum Luftverkehrssektor sowie zwischen verschiedenen staatlichen Einrichtungen.

Aspekte wie weniger staatliche Einflussnahme, Aufgabentrennung (und Trennung von Organisationsstrukturen) in Bezug auf politische Entscheidungsfindung und Aufsicht, Übertragung der Zuständigkeit an supranationale Stellen, die Bildung von Allianzen sowie die zunehmende Liberalisierung des Marktzugangs, etc. haben dazu geführt, dass sich die Handlungsoptionen des bmvit verändert haben. Es müssen daher Wege gefunden werden, um diese Rolle und die Möglichkeiten der Einflussnahme neu zu definieren und um Erwartungshaltungen zu steuern.

Es kann angebracht sein, neben einer Umsetzung des nationalen Prozesses die (Entwicklung der) Rolle der österreichischen Luftfahrtbehörde mit Entwicklungen in ausgewählten EU- oder ECAC-Ländern zu vergleichen.

3.2. Eindeutiger Standpunkt des bmvit zu widersprüchlichen luftfahrtpolitischen Optionen

Maßnahme 1	Überarbeitung des bestehenden Grundsatzpapiers (siehe auch 1.1. sowie 2.3)
Verantwortlich	bmvit L1, BMEIA
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Erster Entwurf von der Abteilung L1 – Diskussion unter anderem mit BMEIA und interne Abstimmung innerhalb des bmvit – Diskussion mit Stakeholdern (auf Arbeitsebene)
Zeithorizont	Abschluss in Q4/17
Organisation	intern

Erläuterung:

Diese Empfehlung, die ursprünglich aus Kapitel V der Halbzeitevaluierung stammt, darf nicht isoliert gesehen werden, sondern im Zusammenhang mit der Frage, ob die Politik darauf abzielt, die Wettbewerbsfähigkeit nationaler Fluggesellschaften zu fördern oder die internationale Konnektivität zu fördern, oder eine Mischung aus beidem. Wie die meisten Regierungen hat Österreich lange Zeit eine rein „nationale“ Fluggesellschaften-Politik gefördert und umgesetzt.

Da luftfahrtpolitische Entwicklungen weltweit hin zu einer stärkeren Liberalisierung gehen, sowohl in Bezug auf Marktzugang als auch in Bezug auf Eigentum und Kontrolle, steht die österreichische Regierung am Scheideweg. Die zu ergreifenden Maßnahmen müssen Aspekte der Konnektivität einerseits und andererseits den luftfahrtpolitischen Ansatz, der zum Erreichen einer besseren direkten Konnektivität nötig ist, kombinieren. In diesem Zusammenhang ist es ebenfalls wichtig, das Ergebnis von Projekt 1.1. sowie Maßnahme 2.3 zu berücksichtigen.

Die Fragen in Bezug auf eine umweltfreundlichere Ausrichtung des Steuersystems können dem Ziel einer verbesserten Konnektivität widersprechen. Es ist jedoch wichtig, nur dann Schlussfolgerungen über die Konnektivität zu ziehen, wenn die Gesamtbesuchskosten (darunter auch die Flugabgabe) berücksichtigt werden.

3.3. Bessere Harmonisierung zwischen Road Map Luftfahrt und der FTI – Strategie für Luftfahrt 2020 Plus

Maßnahme 1	Harmonisierung zwischen Road Map Luftfahrt und der FTI – Strategie mit dem Ziel, langfristig eine Gesamtstrategie für die Luftfahrt zu entwickeln
Verantwortlich	bmvit
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung einer möglichen Harmonisierung zu einer bmvit-Gesamtstrategie für die Luftfahrt – Erstellen eines Planes über den Ablauf und Aktivitäten für die Harmonisierung – Nutzung von Synergien und Detektion von Schnittstellen (z.B. Nutzung von Biofuels)
Zeithorizont	Laufende Weiterführung der internen Diskussion
Organisation	Interne Koordinierung, Stakeholder Input

Erläuterung:

Das bmvit wendet zwischen Euro 7 – 9 Mio. jährlich für Forschung in technologische Entwicklungen und Innovation auf. Wir sind uns bewusst, dass dies für das bmvit und den österreichischen Luftfahrtsektor, der eine wichtige Zulieferindustrie darstellt, ein wichtiges Forschungsfeld ist. Wir empfehlen jedoch die Berücksichtigung der in der Road Map Luftfahrt 2020 festgelegten Ziele, wenn sich Forschungs- und Innovationspotential ableiten lässt. Es werden mehr Mittel benötigt, um diese Herausforderungen zu meistern, und es sollten Anstrengungen unternommen werden, die Finanzierung für FTI zu erhöhen.



Impressum

Herausgeber

bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien, www.bmvit.gv.at
Abteilung IV/L1 – Strategie und Internationales, l1@bmvit.gv.at

Fachredaktion

Mag. Silvia Gehrler, MAS, Dr. Verena Cozac-Brendl, Daniel Schotte, BA MSc

Externe Beratung

IASAS (Innovative and Sustainable Aviation Solutions)

Übersetzung

ad hoc Dolmetscher & Übersetzungen GmbH, Wien

Layout

Graphische Gestaltung im Erdgeschoss GmbH, Wien

Fotos

Austro Control/Lorenz (Cover), bmvit/Johannes Zinner, Austro Control/ Helmreich, Flughafen Wien, Flughafen Innsbruck/Peter Norz, Flughafen Salzburg, Flughafen Linz, Austrian Airlines, Flughafen Graz/Lupi Spuma, Flughafen Klagenfurt, Austro Control (Rückseite)

Druck

Offset 5020 Druckerei und Verlag GmbH, Siezenheim

© Wien, Februar 2017

