



**Road Map  
Luftfahrt 2020**

Wettbewerbsfähig  
Nachhaltig  
Integriert

bm **v** **if**

Gates 1 2 3 4 5

Visionär  
denken





→ Bundesministerin Doris Bures: Visionär denken – strategisch handeln!	Seite 5
→ Summary → Wettbewerbsfähig. Nachhaltig. Integriert.	Seite 6
<b>Gate 1</b> → Departure → Wege zu einem wettbewerbsfähigen, nachhaltigen und integrierten Gesamtsystem	Seite 8
<b>Gate 2</b> → Status quo → Aktuelle Situation des österreichischen Luftverkehrs	Seite 10
<b>Gate 3</b> → Visionen → Zukunftsvisionen für den österreichischen Luftverkehr	Seite 22
<b>Gate 4</b> → Strategie → Strategische Ausrichtung des österreichischen Luftverkehrs	Seite 32
<b>Gate 5</b> → Maßnahmen → Teilziele und Maßnahmen	Seite 36
→ Vision 2020 → Wettbewerbsfähig. Nachhaltig. Integriert.	Seite 43
→ Anhänge → Ausschussmitglieder → Abkürzungsverzeichnis → Quellenverzeichnis	Seite 44 – 46



**Strategisch  
handeln**

# Visionär denken – strategisch handeln!

Der Luftverkehrsstandort Österreich ist sowohl innerhalb der Europäischen Union als auch international von großer Bedeutung, da wir in einer geografisch hervorragenden Lage sind. Aber wir alle kennen die Rahmenbedingungen, die die internationale Luftfahrt bestimmen und sich gegenwärtig dramatisch verändern. Verstärkter Wettbewerb, neue Geschäftsmodelle, steigende Treibstoffpreise, Klimaschutzziele, Naturkatastrophen, terroristische Bedrohungen, Gesundheitsrisiken – die Liste der Einflussfaktoren ist lang und fordert von uns in der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik weitblickendes, visionäres und strategisches Denken und Handeln.

## Unsere Vision für das Jahr 2020: Österreich ist im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig und etabliert

2020 haben wir in Österreich eine leistungsfähige, konkurrenzfähige Luftverkehrsinfrastruktur. Österreich nützt seine geografischen Vorteile und hat sich als zentraler Knotenpunkt in Mitteleuropa für die Verbindungen zu den Westbalkan-Staaten, zur Russischen Föderation und ihren Nachbarstaaten, in den Nahen Osten und nach Zentralasien etabliert. Ein grundsätzlich liberalisierter Luftverkehrsmarkt generiert Wachstum. Die Austro Control hat eine führende Rolle innerhalb des Systems des Einheitlichen Europäischen Luftraums „Single European Sky“ inne. Die Kosten- und Gebührenstrukturen in Österreich sind transparent und für Unternehmen attraktiv. Unsere Flughäfen sind optimal an intermodale Verkehrssysteme am Boden angebunden. Technologische, operationelle und anreizbezogene Maßnahmen haben signifikante Reduktionen von Emissionen bewirkt. Und: Österreich verfügt über höchste Sicherheitsstandards – sowohl im Safety- als auch im Securitybereich!

## Road Map Luftfahrt: das strategische Gesamtkonzept der Bundesregierung zur optimalen Entwicklung der österreichischen Luftfahrt bis zum Jahr 2020

Diese Gesamtstrategie, gemeinsam erarbeitet mit den Stakeholdern der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, liegt nun vor und bildet eine umfassende Planungs- und Entscheidungsgrundlage für eine nachhaltige Luftverkehrspolitik in den kommenden Jahren und damit die Voraussetzung für die Verwirklichung unserer Vision für 2020. Die zentralen Ziele für den Luftverkehrsstandort Österreich sind daher:

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft
- Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur
- Betrachtung des Luftverkehrs als ein Gesamtsystem

## Maßnahmenkatalog: vom visionären Denken zum strategischen Handeln

Visionen, Ziele und Strategien sind die Grundlage – aber deren Erreichung ist die eigentliche Aufgabe. Daher haben wir in die Road Map Luftfahrt einen umfassenden Maßnahmenkatalog integriert, der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit den Stakeholdern der österreichischen Luftverkehrswirtschaft erarbeitet wurde. Damit sollen die skizzierten Visionen Wirklichkeit werden und der Luftverkehrsstandort Österreich für kommende Herausforderungen gestärkt werden.

Ich möchte allen an der Erarbeitung der Road Map Luftfahrt Beteiligten für die hervorragende Zusammenarbeit danken und freue mich auf eine weitere gute Kooperation zur Erreichung unserer Ziele. Starten wir jetzt gemeinsam mit der Umsetzung unserer Road Map Luftfahrt!



Doris Bures



Doris Bures  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation  
und Technologie

## Summary:

# Wettbewerbsfähig. Nachhaltig. Integriert.



60 % mehr  
Passagiere in 10 Jahren  
24,5 Mio. Passagiere  
1.597 Luftfahrzeuge  
81 Luftfahrtunternehmen  
70.000 Arbeitsplätze

Angesichts der zahlreichen Herausforderungen, die sich heute und künftig für die österreichische Luftfahrt im nationalen und internationalen Umfeld stellen, ist die Entwicklung einer Road Map Luftfahrt als langfristige Strategie bis 2020 von zentraler Bedeutung. Diese zielt darauf ab, den Luftverkehrsstandort Österreich im globalen Kontext nachhaltig zu stärken, die Position der österreichischen Luftverkehrsunternehmen zu festigen und auszubauen und die sich bietenden Chancen im globalen Wettbewerb optimal zu nutzen. Zur Erreichung der gesteckten Ziele werden die aktuelle Situation des österreichischen Luftverkehrs detailliert dargestellt, zukünftige Visionen skizziert sowie mögliche Strategien und geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung einer erfolgreichen Entwicklung des Sektors erläutert.

## Eine gute Ausgangsposition: Die Zahlen sprechen für sich

Der österreichische Luftverkehr befindet sich insgesamt in einer guten Ausgangsposition: Sicherheit (Rechtssicherheit sowie Schutz von Personen und Eigentum), stabile Rahmenbedingungen, Qualität der Dienstleistung und die geografische Lage Österreichs sind wichtige Voraussetzungen für die positive Entwicklung des Luftverkehrs in Österreich. Die Nachfrage im Passagierbereich ist in den letzten Jahren stark gestiegen: Zwischen 2000 und 2010 konnte im Passagierbereich ein Wachstum von 60 % verzeichnet werden. 2010 wurden auf den sechs österreichischen Flughäfen 24,5 Millionen Passagiere befördert und 245.944 Tonnen Fracht transportiert. Im selben Jahr waren in Österreich 1.597 Luftfahrzeuge und 81 Luftfahrtunternehmen registriert.



Größte heimische  
Fluglinien 2010:  
Austrian Airlines Group:  
10,9 Mio. Passagiere  
Fly Niki:  
3,4 Mio. Passagiere

Der Luftverkehr ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, der geschätzte 70.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze generiert. Obwohl der österreichische Luftverkehr europaweit nur einen kleinen Anteil am Gesamtaufkommen ausmacht, sind österreichische Unternehmen bedeutend: Der Flughafen Wien gehört etwa zu den Top 10 der größten europäischen Flughäfen gemessen an den Flugbewegungen. Trotz einer guten Ausgangslage muss der österreichische Luftverkehr besser für die aktuellen und künftigen Herausforderungen vorbereitet sein.

## Prognosen und Handlungsfelder: Verdoppelung der Nachfrage

Der Luftverkehrssektor gilt als Wachstumsmarkt, musste aber immer wieder Einbrüche (wie beispielsweise 9/11, Aschewolke, Wirtschaftskrise) bewältigen. Dennoch zeigen die aktuellen Prognosen (z. B. Eurocontrol: „Challenges of Growth 2008“) nach oben: Bis 2030 wird, ausgehend von einem moderaten jährlichen europäischen Wirtschaftswachstum von rund 2 %, eine Verdoppelung der Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen in Europa prognostiziert. Dies impliziert, dass bis 2030 mehrere Flughäfen ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben werden.



Verdoppelung der  
Nachfrage nach Luftverkehrs-  
dienstleistungen bis 2030:  
Viele Flughäfen erreichen  
ihre Kapazitätsgrenzen.

Regionen und Wirtschaftszentren wachsen zusammen. Durch die rasant wachsenden Schwellenländer wird die Nachfrage nach Transportmöglichkeiten für Passagiere und Fracht steigen, Verkehrsströme werden sich verlagern. Europa wird um seine Rolle im globalen Luftverkehr kämpfen und der österreichische Luftverkehr muss seine Position in diesem globalen Wettbewerb festigen. Durch das Schaffen geeigneter Rahmenbedingungen ist sicherzustellen, dass die für Österreich wichtigen Luftverkehrsunternehmen ihre Bedeutung im internationalen Luftverkehr ausbauen und die Qualität des Wirtschaftsstandortes mitgarantieren. Der Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur wird dabei von zentraler Bedeutung sein. Flughäfen werden verstärkt in das Gesamtverkehrsnetz einzubinden und an das hochrangige Straßen- und Schienennetz anzubinden sein.

Schon jetzt stößt der Flughafen Wien zu Spitzenzeiten an seine Grenzen und muss Verkehr abweisen. Auch wenn die dritte Piste fertiggestellt ist, müssen langfristig gegebene Möglichkeiten besser genutzt werden, da weitere Ausbaupläne von Flughäfen immer schwerer umsetzbar sein werden. Engpässe werden sich nicht nur auf den einzelnen Flughäfen, sondern auch im Luftraum selbst ergeben, weshalb grenzüberschreitende Kooperationen und die Umsetzung von Single European Sky (SES) zu forcieren sind.

Der österreichische Luftverkehr muss sich darauf einstellen, dass – einhergehend mit den Auswirkungen des Klimawandels – strengere regulatorische Vorgaben im Umweltbereich eingeführt werden. Durch technische Innovationen, Effizienzsteigerungen im Luftraum durch die Umsetzung von SES sowie Anreizsysteme wie das Emissionshandelssystem können negative Effekte reduziert werden. Voraussetzung dafür ist ein international abgestimmtes Vorgehen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

### Hohe Sicherheitsstandards haben oberste Priorität

Dies gilt sowohl für die Betriebssicherheit (Safety) als auch für die Sicherheit vor äußerer Gefährdung (Security). Internationale Standards müssen bestmöglich umgesetzt werden.

Luftfahrt ist ein internationaler und integrativer Bereich. Internationale Zusammenarbeit und Kooperation mit den Nachbarländern spielen eine wichtige Rolle. Österreich kann in der Europäischen Union eine kooperative Position einnehmen und vor allem seine Expertise im Zusammenhang mit den Ländern Mittel- und Osteuropas einbringen. Der Luftverkehr in Österreich kann nicht isoliert betrachtet werden – verschiedene Bereiche wie etwa Gesundheit, Wirtschaft, Soziales oder außenpolitische Aspekte beeinflussen diesen Sektor und müssen auch berücksichtigt werden. Die Kommunikation mit den verschiedenen Stakeholdern ist ein weiterer wesentlicher Aspekt für eine konsistente Luftverkehrspolitik Österreichs.

Voraussetzung für die Bewältigung der Aufgaben, die sich für die österreichischen Behörden künftig stellen werden, ist die Schaffung von effizienten Strukturen in den Behörden, abgegrenzten und klaren Kompetenzen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die über die notwendige Kompetenz, Ausbildung und Professionalität verfügen.

### Strategische Ziele und Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Um in den definierten Handlungsfeldern aktiv Verbesserungen zu erreichen, wurden drei strategische Ziele formuliert:

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft
- Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur
- Integration: Luftverkehr als Gesamtsystem

Diese Ziele stellen die Voraussetzung dar, um ein vorausschauendes, konsistentes und kohärentes Handeln aller Beteiligten zu ermöglichen. Der Weg für den weiteren Ausbau der Stärken des österreichischen Luftfahrtstandortes wird geebnet und eine erfolgreiche Nutzung der Chancen, welche sich in den kommenden Jahren dem österreichischen Luftverkehr eröffnen werden, ist geboten.

Zur Realisierung der für 2020 definierten Ziele ist ein weites Spektrum an Maßnahmen von Seiten der Behörden, der Luftfahrtindustrie sowie der Sozialpartner entwickelt worden. Diese Entwicklungsschritte sollen in enger Kooperation der einzelnen Stakeholder unter Federführung des bmvit weiter konkretisiert und realisiert werden. Dabei wird die Arbeit der Stakeholder durch den Ausschuss unterstützt.



Aufbau einer  
leistungsstarken Infrastruktur:  
Einbindung von Flughäfen  
in das Gesamtverkehrsnetz,  
Umsetzung von  
Single European Sky



Internationale  
Zusammenarbeit und  
Kooperation mit  
den Nachbarländern:  
Österreich kann  
eine kooperative  
Position einnehmen.

Gate 1



Departure



## Gate 1: Wege zu einem wettbewerbsfähigen, nachhaltigen und integrierten Gesamtsystem

Das Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die 24. Legislaturperiode<sup>1</sup> sieht die Erstellung einer Road Map Luftfahrt vor, welche als strategisches Konzept die wettbewerbsfähige Entwicklung der österreichischen Luftfahrt zum Ziel hat. Im November 2009 kamen auf Initiative von Bundesministerin Doris Bures Vertreterinnen und Vertreter der österreichischen Verkehrsflughäfen, Luftfahrtunternehmen, Bodenabfertigungsdienste, Austro Control GmbH (ACG), Wirtschaftskammer Österreich (WKO), Arbeiterkammer (AK), des Österreichischen Aero Clubs (ÖAeC), des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten (BMeiA), des Bundesministeriums für Finanzen (BMF), des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ), des Bundesministeriums für Inneres (BM.I), des Lebensministeriums (BMLFUW), des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport (BMLVS), der Obersten Zivilluftfahrtbehörde (OZB) und anderer Sektionen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) zu einem Kick-off-Meeting für die Road Map Luftfahrt zusammen.

Als Ausgangsbasis für die Beratungen wurde die Studie „Road Map for an Austrian Aviation Policy“<sup>2</sup> der Universität Leiden (International Institute of Air and Space Law) vorgelegt. In weiterer Folge wurden vier Arbeitsgruppen – Luftverkehrspolitik, Wirtschaft/Standort/Umwelt, Infrastruktur und Behördenorganisation – gebildet, die in den darauffolgenden Monaten die aktuelle Situation der österreichischen Luftfahrt diskutierten und die wichtigsten Handlungsfelder des jeweiligen Bereiches ausarbeiteten. Der Bereich Forschung, Innovation und Technologie wurde nur am Rande berücksichtigt, da schon im Mai 2008 eine Strategie für diesen Bereich präsentiert wurde, die sich bereits in Umsetzung befindet.

Auf Basis der Ergebnisse der vier Arbeitsgruppen wurden gemeinsam mit der Universität Leiden Ziele, Teilziele und Maßnahmen identifiziert, die zu einer Stärkung des Luftfahrtstandortes Österreich im Sinne eines integrierten, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Gesamtsystems führen sollen. Ausgehend von der aktuellen Situation wird im Folgenden eine Vision über die Zukunft des österreichischen Luftverkehrs (Zeithorizont 2020) vorgelegt, woraus eine strategische Ausrichtung zur Verwirklichung derselben entwickelt wird.



Road Map Luftfahrt:  
Ziele und Maßnahmen zur  
Verwirklichung einer  
Vision zur Stärkung des  
österreichischen  
Luftfahrtstandorts

<sup>1</sup> vgl. Bundesregierung Österreich 2008, 54 f

<sup>2</sup> vgl. De Wit/Mendes de Leon 2009

Gate 2 Status quo ↑



## Gate 2: Aktuelle Situation des österreichischen Luftverkehrs

### 2.1 Der österreichische Luftverkehr in Zahlen

Im vorliegenden Abschnitt wird Zahlenmaterial zum Luftverkehr in Österreich teilweise im mehrjährigen Vergleich dargestellt.

#### Die wichtigsten Luftfahrtunternehmen in Österreich

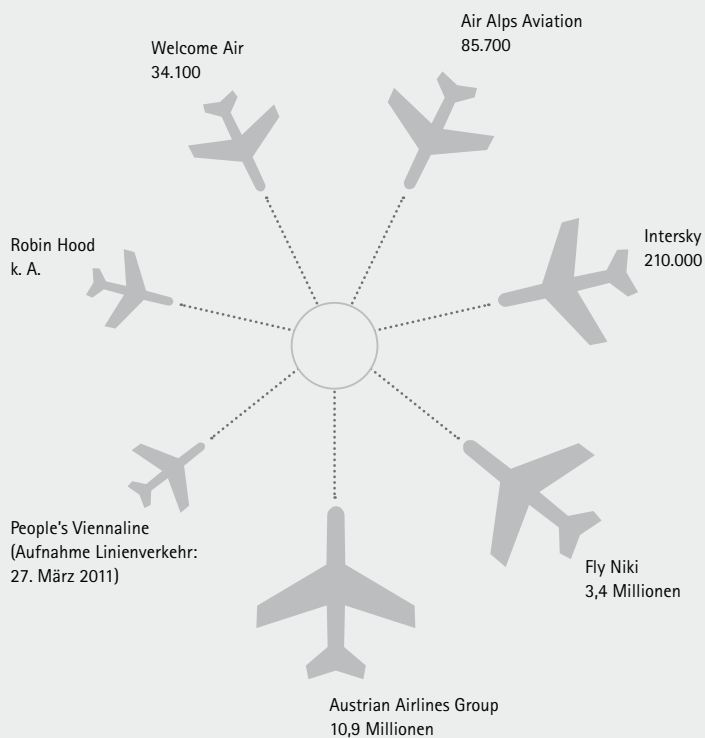
In Österreich waren 2010 insgesamt 81 Luftfahrtunternehmen<sup>3</sup> registriert; davon fielen 63 in die Kategorie der Flächen-Luftfahrtunternehmen und 18 in den Bereich der Helikopter-Luftfahrtunternehmen. Die größten österreichischen Luftfahrtunternehmen, gemessen an den Passagierzahlen, sind die Austrian Airlines Group (Austrian/Tyrolean/Lauda Air) und Fly Niki (Niki Luftfahrt GmbH). Die Austrian Airlines Group ist seit September 2009 Teil des Lufthansakonzerns. An Fly Niki hält die deutsche Fluggesellschaft Air Berlin eine Beteiligung. Neben den beiden genannten gibt es in Österreich noch eine weitere Anzahl an insbesondere auch für die Regionalflughäfen wichtigen Unternehmen, welche im Linien- und/oder Bedarfsverkehr tätig sind.



81 Luftfahrtunternehmen sind in Österreich (2010) registriert, die größten sind die Austrian Airlines Group und Fly Niki.

#### Die Passagierzahlen der heimischen Linienunternehmen

Datenquelle: Linienunternehmen (2010)



3 vgl. bmvit 2011

## Eigentumsverhältnisse der heimischen Flughäfen

In Österreich werden folgende sechs Flughäfen von nationalen und internationalen Fluggesellschaften angeflogen:

- Graz Thalerhof (Eigentumsverhältnisse Flughafen Graz Betriebs GmbH:  
99,9 % Graz AG, 0,1 % Gesellschaft für Strategische Unternehmensberatung GmbH)
- Innsbruck-Kranebitten (Eigentumsverhältnisse Tiroler Flughafenbetriebsges. m.b.H.:  
51 % Innsbrucker Kommunalbetriebe AG, 24,5 % Land Tirol, 24,5 % Stadt Innsbruck)
- Klagenfurt-Wörthersee (Eigentumsverhältnisse Kärntner Betriebs GesmbH:  
80 % Kärntner Landesholding, 20 % Stadt Klagenfurt)
- Linz-Hörsching (Eigentumsverhältnisse Flughafen Linz GesmbH:  
50 % OÖ Verkehrsholding GmbH, 50 % Stadt Linz)
- Salzburg Airport W. A. Mozart (Eigentumsverhältnisse Salzburger Flughafen GmbH:  
75 % Salzburger Beteiligungsverwaltungs GmbH, 25 % Stadt Salzburg  
Beteiligungs GmbH)
- Flughafen Wien (Eigentümerverhältnisse Flughafen Wien AG:  
20 % Land Niederösterreich, 20 % Stadt Wien, 10 % Mitarbeiterstiftung,  
50 % private Aktionäre)



Sechs österreichische Flughäfen werden von nationalen und internationalen Fluglinien angeflogen.

## Verkehrsanbindung der sechs österreichischen Verkehrsflughäfen

Flughafen	Autobahn	Bahn Vorortverkehr	Fern- und Regionalverkehr	Bus
Wien	★★★★	★★★★ S7, CAT, Verlängerung des CAT bis BTS fehlt	★★★	★★★★
Salzburg	★★★ Verbesserung möglich	★★★ Umsteigen am Hauptbahnhof	★★★	★★★★
Innsbruck	★★★	★★★	★★★	★★★★
Graz	★★★★	★★★ mit Fußweg	★★★	★★★★
Linz	★★★	★★★	★★★	★★★★
Klagenfurt	★★★★	★★★ längerer Fußweg	★★★	★★★★

sehr gut ★★★★    gut ★★★    mäßig ★★    nicht vorhanden ★★

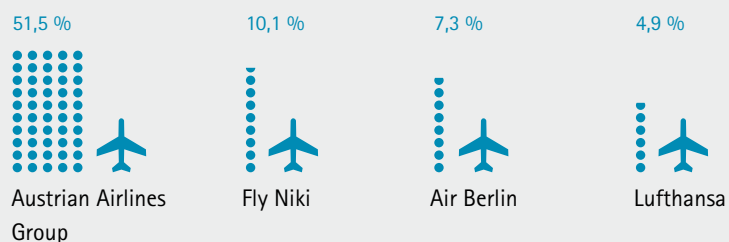
Datenquelle: Flughäfen

## Marktanteile am Flughafen Wien<sup>4</sup>

Am Flughafen Wien hatte die Austrian Airlines Group 2010 einen Anteil von 51,5 % am Passagieraufkommen im Linienverkehr. Weitere bedeutende Luftfahrtunternehmen am österreichischen Hub sind Fly Niki (10,1 %), Air Berlin (7,3 %) und Lufthansa (4,9 %). Alle anderen Luftfahrtunternehmen überschreiten die 3 %-Marke nicht. Dies bedeutet im 5-jährigen Vergleich Marktanteilszuwächse für die Luftfahrtunternehmen Fly Niki (2005: 4,1 %) und Air Berlin (2005: 6,3 %), während die Austrian Airlines Group (2005: 56,0 %) und Lufthansa (2005: 5,9 %) Rückgänge verzeichneten. Der Lufthansa-Konzern (inklusive Austrian Airlines Group, Brussels Airlines, British Midland, Germanwings, SunExpress, Swiss) verfügte somit im Jahr 2010 über einen Anteil von 62,6 %. Air Berlin und Fly Niki hielten gemeinsam 17,4 %.

<sup>4</sup> vgl. Flughafen Wien AG 2011

## Anteile der Fluglinien am Passagieraufkommen im Linienverkehr (Wien)



### Zunahme an Luftfahrzeugen<sup>5</sup>

Im Jahr 2010 waren in Österreich 1.597 zivile Luftfahrzeuge registriert (dies stellt ein Wachstum von 23 % zu 2000 dar). Davon fielen 818 in den Bereich der allgemeinen Luftfahrt und 317 in den Sektor der kommerziellen Luftfahrt (Linien- und Bedarfsverkehr). Der Rest verteilte sich in kleineren Gruppen auf andere Segmente (z. B. 157 Drehflügler, 98 Ultraleichtflugzeuge, 188 Motorsegler).



Die Austrian Airlines Group hält 2010 etwa 51,5 % am Passagieraufkommen im kommerziellen Linienverkehr.

### Anstieg der Flugbewegungen

Die ACG verzeichnete 2010 insgesamt 1.141.991 Flugbewegungen<sup>6</sup>, was eine Steigerung von 38,8 % gegenüber 2000 darstellt. Im kommerziellen Luftverkehr gab es 2010 auf österreichischen Flughäfen 320.409 Flugbewegungen<sup>7</sup>. Dies stellt zum Jahr 2000 eine Steigerung von 18,5 % dar. Die Verteilung der Gesamtzahl an kommerziellen Flugbewegungen war 2010 wie folgt: Wien – 245.992, Salzburg – 20.159, Graz – 17.313, Innsbruck – 15.347, Linz – 13.688, Klagenfurt – 7.910.

### Passagierzahlen der österreichischen Flughäfen



	Innsbruck	Salzburg	Linz	Klagenfurt	Graz	Wien
● 1999	680.620	1.260.711	746.929	235.348	752.496	11.924.514
● 2010	1.033.512	1.625.842	692.039	426.935	989.959	19.682.590

<sup>5</sup> vgl. Statistik Austria 2010, 148, und Austro Control GmbH 2011

<sup>6</sup> vgl. Austro Control GmbH 2011

<sup>7</sup> vgl. Statistik Austria 2010, 39 ff, und Statistik Austria 2011



40 % Zunahme  
bei Flugbewegungen  
und 60 % Zunahme  
bei Passagierzahlen  
in zehn Jahren

## Steigende Passagierzahlen<sup>8</sup>

Im Jahr 2010 wurden insgesamt 24,5 Millionen Flugpassagiere befördert. Dies bedeutet eine Steigerung von 56,7 % im Vergleich zu 2000. Dabei fielen etwa 90 % der Flugpassagiere auf den Linienverkehr und knapp 10 % auf den Bedarfsverkehr. Von der Gesamtsumme der 2010 beförderten Passagiere wurden 19,7 Millionen am Flughafen Wien abgefertigt, gefolgt von Salzburg (1,6 Mio.), Innsbruck (1 Mio.) und Graz (1 Mio.).

## Höheres Frachtaufkommen

2010 wurden auf den sechs österreichischen Flughäfen nahezu 245.944 Tonnen Fracht<sup>9</sup> und 12.495 Tonnen Post umgeschlagen. Österreich belegte 2007 im Vergleich der EU-27 den 9. Rang<sup>10</sup> in Bezug auf ver- und entladene Tonnen Fracht und Post. Hierbei sind die Flughäfen Wien und Linz am bedeutendsten. Im Vergleich der EU-27 belegte der Flughafen Wien 2007 den 16. Platz<sup>11</sup> bezüglich beförderter Frachttonnen. Im zehnjährigen Vergleich zeigte das Frachtaufkommen auf den sechs österreichischen Flughäfen eine kontinuierliche Steigerung (Ausnahmen Einbruch 2001/2002 sowie 2008/2009) von insgesamt 83,4 %.

## Allgemeine Luftfahrt<sup>12</sup>

Die Allgemeine Luftfahrt umfasst laut Statistik Austria Privatflüge, Schulungsflüge, Arbeitsflüge, Erprobungsflüge, zivile Behördenflüge, Militärflüge<sup>13</sup> sowie sonstige Flüge. Flugbewegungen im nichtplanmäßigen, gewerblichen Motorflugbetrieb<sup>14</sup> haben in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen. Die Anzahl der Flugbewegungen in diesem Bereich ist von 2004 bis 2008 um 13 % gestiegen, jedoch 2009 etwa auf den Stand von 2004 zurückgefallen.

## Gebühreenniveau

Die Gebühren der einzelnen Flughäfen sind in den jeweiligen Gebühren-Verordnungen (VO) festgelegt. Aufgrund der Vielzahl an Gebühren sowie der Bereitstellung unterschiedlicher Leistungen ist die Vergleichbarkeit einzelner Flughäfen begrenzt. Den Versuch einer Gegenüberstellung stellt die Publikation „Tariffs for Airports and Air Navigation Services“ (2009) der International Civil Aviation Organization (ICAO)<sup>15</sup> an, bei welcher beispielsweise der Flughafen Wien in Bezug auf lande-, abflug- und passagierbezogene Gebühren – verglichen mit den bedeutendsten Flughäfen der direkten Nachbarländer – im oberen Mittelfeld liegt. Laut diesem Vergleich hat der Flughafen Zürich das höchste Gebührenniveau, während die Gebühren am Flughafen München unter jenen am Flughafen Wien liegen. In Bezug auf die Flugsicherungsgebühren bewegt sich Österreich im Gebührenranking für Streckengebühren immer im Bereich zwischen der 8. und der 12. Stelle.<sup>16</sup> 2011 nimmt Österreich die 8. Stelle der gegenwärtig 38 Eurocontrol Mitgliedsstaaten ein, wobei die erste Stelle vom teuersten Anbieter eingenommen wird.<sup>17</sup>

8 vgl. Statistik Austria 2010, 39 ff, und Statistik Austria 2011

9 vgl. Statistik Austria 2010, 51 ff, und Statistik Austria 2011

10 vgl. Eurostat 2009, 96

11 vgl. Europäische Kommission 2010, 132

12 vgl. Statistik Austria 2010, 160

13 Militärflüge fallen gemäß bestehender Rechtsgrundlage der Luftfahrtstatistik der Republik Österreich in die Kategorie der allgemeinen Luftfahrt.

14 vgl. Statistik Austria 2010, 141

15 vgl. International Civil Aviation Organization 2010

16 Dies ist abhängig von der Kosten-/Verkehrs-/Gebühreentwicklung in den Eurocontrol-Mitgliedsstaaten sowie allfälligen Wechselkursschwankungen.

17 Eurocontrol 2011, 6

Der Luftverkehr ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Österreich. Diese Einschätzung wird auch durch die Studie „Die wirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft“<sup>18</sup> bestätigt. Laut dieser Studie der WU Wien betrug die Wertschöpfung der Unternehmen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft 2002 rund 2,4 Milliarden €. Auf der Basis eines jährlichen Wachstums des Luftverkehrs in Österreich prognostizierte diese Studie für 2010 eine entsprechende Wertschöpfung von rund 4 Milliarden €. In derselben Studie wurde die Beschäftigungswirkung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft 2002 mit 36.769 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beziffert und eine Prognose von 61.742 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erstellt. Insgesamt bedeuten diese Ergebnisse, dass 2002 der Lebensunterhalt von 75.108 Personen von Unternehmen des Luftverkehrs abhängig war. Für 2010 wurde in der Studie eine Beschäftigtenzahl von 126.120 Personen prognostiziert.<sup>19</sup>

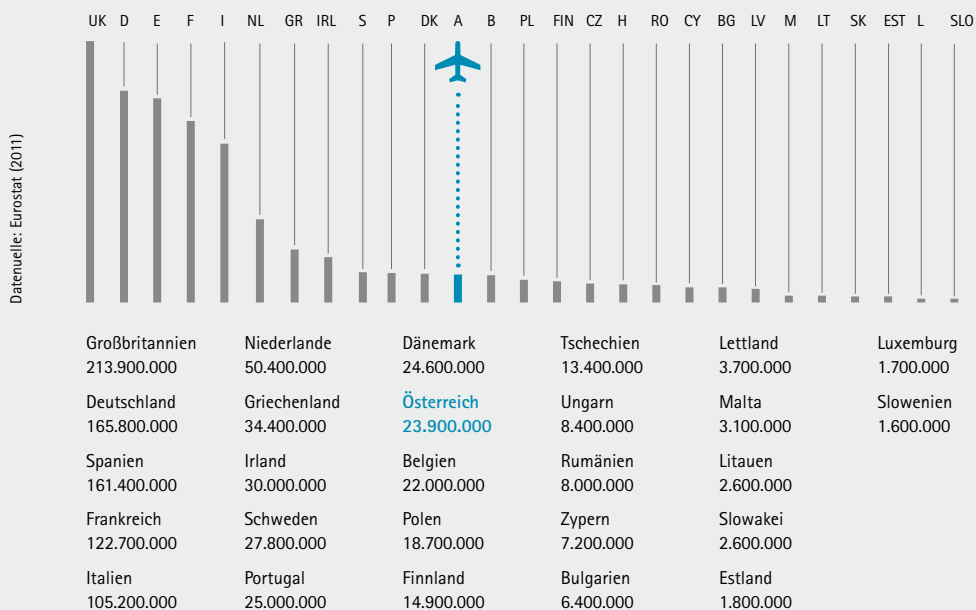
### Hervorragende Stellung des österreichischen Luftverkehrs im EU-Vergleich

Im europäischen Vergleich stellt der österreichische Luftverkehr nur einen sehr kleinen Teil des Gesamtaufkommens dar. Der Anteil des Passagieraufkommens in Österreich am EU-Passagieraufkommen betrug 2005 bis 2008 durchschnittlich 2,2 %.<sup>20</sup> Nichtsdestotrotz sind österreichische Unternehmen relativ bedeutend: Die Austrian Airlines Group lag 2008 betreffend Passagierkilometer an 16. Stelle<sup>21</sup> im Vergleich der 33 wichtigsten EU-Luftfahrtunternehmen. Der Flughafen Wien findet sich in derselben Publikation auf Rang 9 der Flugbewegungen im EU-Vergleich.<sup>22</sup> Laut einer Studie der Eurocontrol<sup>23</sup> belegt Österreich mit etwa 200 Business-Aviation-Flügen pro Tag Platz 6 im europäischen Ranking. Dabei fällt besonders auf, dass es sich bei mehr als 50 % dieser Flüge um Überflüge handelt. In derselben Studie belegt der Flughafen Wien Rang 9 bezüglich der höchsten Anzahl an Business-Aviation-Abflügen pro Tag innerhalb der europäischen Flughäfen.



Platz 9 für den  
Flughafen Wien im  
EU-Vergleich

### Verteilung des Passagieraufkommens in der EU



18 vgl. Kummer/Medenbach 2004, 148

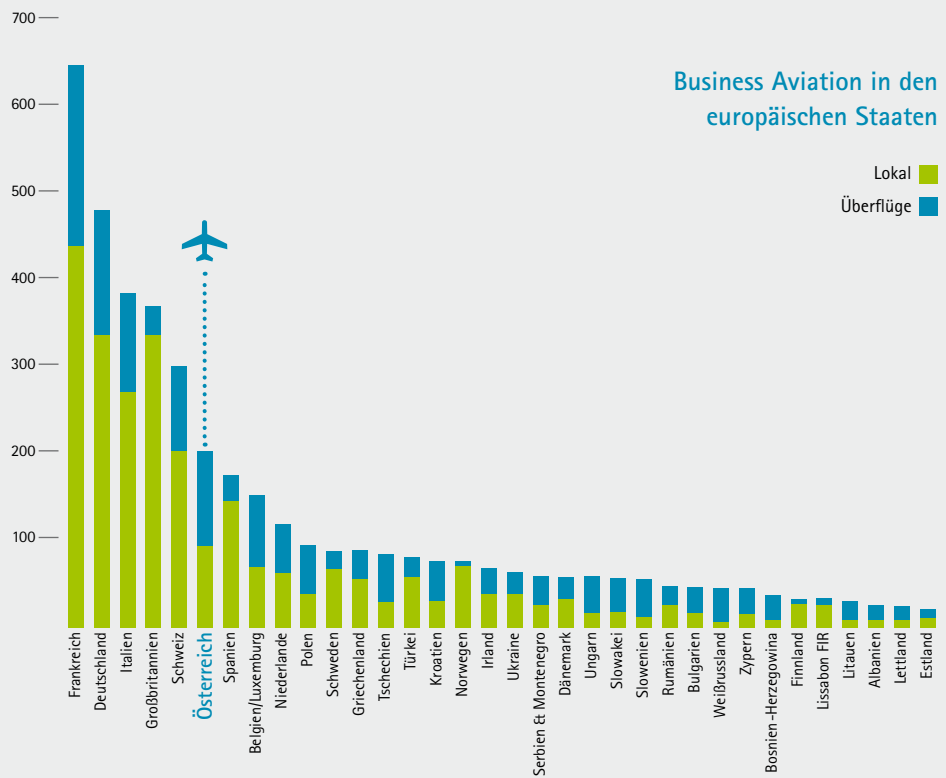
19 Bestätigung der Prognose durch das Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien

20 vgl. Statistik Austria 2010, Direktion Unternehmen

21 vgl. Europäische Kommission 2010, 128

22 vgl. Europäische Kommission 2010, 133

23 vgl. Eurocontrol 2010, 3 ff



## 2.2 Behörden als koordinierende Stellen: Kooperation verschiedener Luftfahrtbehörden

Die OZB ist Teil des bmvit. Zu ihren Tätigkeiten gehören z. B. Luftverkehrspolitik, Luftfahrtrecht, Flugsicherungsangelegenheiten, die Aufsicht über die ACG sowie Verwaltungsverfahren bei Flughäfen und Flugsicherungsanlagen einschließlich der dazugehörigen Betriebs- und Sicherheitsaufsicht. Nachgeordnete Luftfahrtbehörden sind die Landeshauptleute, die ACG sowie der ÖAeC und die Bezirksverwaltungsbehörden. Die ACG ist ein privatwirtschaftlich organisiertes, zu 100 % im Eigentum der Republik Österreich stehendes Unternehmen, das für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum verantwortlich ist. Die ACG ist im Jahr 1994 aus dem Bundesamt für Zivilluftfahrt hervorgegangen und wurde per Gesetz mit der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben beliehen. Sie wird sowohl im Bereich der Flugsicherung als auch als Luftfahrt-



Serviceleistungen werden in kürzesten Zeiten abgewickelt.



agentur (behördlich) tätig. Der ÖAeC ist der österreichische Dachverband für den gesamten Flugsport der nichtgewerblichen allgemeinen Luftfahrt, welcher auch mit der Wahrnehmung behördlicher Aufgaben in bestimmten Bereichen betraut ist.

### 2.3 Luftfahrt im europäischen und globalen Kontext: Einflussnahme durch Rahmengesetzgebung

Der Luftverkehr ist ein stark reglementierter Bereich. Die Mehrzahl an Regelungen wird im europäischen und im globalen Kontext erarbeitet.

Der bereits existierende EU-Rechtsbestand im Luftverkehr harmonisiert Regelungen in den wesentlichen Bereichen der Zivilluftfahrt. Im Bereich Safety war etwa die VO (EG) 216/2008 ein Meilenstein. Mit dieser wurden unter anderem neue einheitliche Vorschriften für den Flugbetrieb, für Lizenzen und für die Ausbildung der Besatzung eingeführt. Ebenso wurden die Kompetenzen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in den Bereichen Air Traffic Management (ATM) und Flughäfen erweitert.

Ähnlich harmonisiert ist der Bereich Security. Gemeinsame Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, wurden durch die VO (EG) 300/2008 sowie VO (EU) 185/2010 EU-weit einheitlich festgeschrieben.

Die Querschnittsmaterien Umwelt (z. B. Lärm, Emissionshandel (ETS)) und Verbraucherschutz (z. B. Passagierrechte) werden ebenfalls auf europäischer und globaler Ebene behandelt. Im Bereich der Umweltschutzmaßnahmen steht derzeit die Einführung und Umsetzung von Umweltabgaben (z. B. ETS) im Raum. Ebenso ist festzuhalten, dass sich die Beziehungen zu Drittländern, die bislang in völkerrechtlichen bilateralen Verträgen geregelt wurden, zunehmend auf europäische Ebene verlagern und von pluri- und multilateralen Vertragswerken abgelöst werden.

Neben der europäischen spielt die globale Dimension eine sehr wichtige Rolle. Globale Lösungen sind vor allem im Bereich der Einhaltung nationaler und internationaler operationeller und technischer Sicherheitsstandards (Safety) erforderlich, auch um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Diese Entwicklungs- und Verlagerungstendenzen zwingen die Nationalstaaten zunehmend, ihre Strukturen und Regelungen an diese Entwicklungen anzupassen.



Der Luftverkehr  
wird im europäischen  
und globalen Kontext  
harmonisiert.



© Austrian Airlines

## 2.4 Die globalen Herausforderungen: Liberalisierung, wirtschaftliche Entwicklungen, Umweltschutz und Verkehrsanbindung<sup>24</sup>

Die globalen Herausforderungen, denen sich die österreichische Luftfahrt gegenüber sieht, liegen insbesondere im Umgang mit der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung und der Liberalisierung des Sektors, dem Gerechwerden wachsender Umwelterfordernisse und der Stärkung der Intermodalität.

### Herausforderung #1: Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen, Liberalisierung und Wettbewerb

Die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen hängt stark vom Wirtschaftswachstum eines Landes ab und geht mit diesem Hand in Hand. In wirtschaftlich stark expandierenden Ländern wie Brasilien, Indien und China wächst auch der Luftverkehrssektor überdurchschnittlich stark. Insgesamt gilt der Luftverkehrsmarkt zwar als wachsender, mit Blick auf die starken Einbrüche in den Jahren 2001 (9/11) und 2009 (Wirtschaftskrise), jedoch auch als volatiler Markt. Dies stellt eine nicht unerhebliche Herausforderung an alle Beteiligten des Luftverkehrs (Flughäfen, Flugsicherungsdienste, Fluggesellschaften etc.) dar, da sie diese Unberechenbarkeit des Marktes bei der Planung ihrer langfristigen (Infrastruktur-) Projekte berücksichtigen müssen.

Grundsätzlich hat die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes einerseits zu verstärktem Wettbewerb zwischen Fluggesellschaften, zu einer Senkung der Ticketpreise und damit einhergehend zu einer erhöhten Nachfrage mit entsprechenden Gewinnen in einzelnen Segmenten, andererseits aber auch zu verlorenen Arbeitsplätzen und Gewinneinbußen geführt. Übernahmen, die Bildung von Allianzen und der Bankrott von Fluggesellschaften haben das Bild des Wirtschaftszweiges mit bis dahin traditionell nationalen Fluggesellschaften nachhaltig verändert. Viele Fluggesellschaften sind dazu übergegangen, sogenannte „hub-and-spoke“-Systeme<sup>25</sup> zu entwickeln bzw. ihre bestehenden Systeme mit Blick auf Netzwerksynergien, verbesserte Services und Kosteneinsparungen in „Multi-Hub“-Systeme<sup>26</sup> zu integrieren (z. B. durch die Integration des AUA-Netzes in das „Multi-Hub“-System der Lufthansa). Dies führt jedoch mitunter zu einem harten Wettbewerb der Hubs um Transfermärkte, die sich überlappen (z. B. FRA, MUC, VIE, ZRH).

Eine weitere strukturelle Veränderung ergibt sich durch die neuen Geschäftsmodelle der Billigfluggesellschaften (Low-Cost-Carriers), die durch die Entflechtung des traditionellen Produktes (einfache Netzwerkstrategien, kontinuierliche Anstrengungen zur Kostenreduzierung und innovative Verkaufssysteme, z. B. Internet) die Ticketpreise sehr gering halten können. Der direkte und indirekte Wettbewerb mit Billigfluggesellschaften hat viele traditionelle „Netzwerkcarrier“ gezwungen, ihre Produkte auf Kurz- und Mittelstrecken anzupassen bzw. zu vereinfachen, um Kosten zu sparen.

Die Liberalisierung hat – wie oben beschrieben – zur Bildung von globalen Allianzen (insb. die Staralliance, Skyteam und One World) und damit einhergehend zur Entwicklung von „Multi-Hub-Systemen“ geführt. Derzeit werden weniger nachgefragte Strecken zumeist mit zweimaligem Umsteigen bedient. Der Einsatz von neuen, kleineren Langstreckenflugzeugen (A350, B787) könnte einen Anreiz darstellen, derartige Strecken mit einem einzigen Umstieg zu bedienen, ohne Halt auf dem Hub des Allianzpartners (Hub-bypassing).

<sup>24</sup> vgl. De Wit/Mendes de Leon 2009, 4 ff

<sup>25</sup> In einem „hub-and-spoke“-System werden Passagiere und Güter von ihrem Abflugort über ein Drehkreuz zu ihrem Zielflughafen transportiert.

<sup>26</sup> Bei „Multi-Hub“-Systemen handelt es sich um mehrere aufeinander abgestimmte Single-Hub-Netze, welche durch Flüge zwischen den Hubs miteinander verbunden sind.



Die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes brachte große Veränderungen und führte zu einem harten Wettbewerb der Fluggesellschaften.

Eine gegenteilige Entwicklung könnte weitere Verbindungen mit zweimaligem Umsteigen fördern, da Flugzeuge wie der A380 zunehmend auf bedeutenden Routen zwischen Primär-Hubs verschiedener Kontinente eingesetzt werden. Im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Konkurrenzfähigkeit (level playing field) sind neben anderen Faktoren – wie der geographischen Lage und der Qualität der Dienstleistungen – insbesondere auch Flughafentarife und Flugsicherungsgebühren sowie behördliche Gebühren und Abgaben wichtige Faktoren, da die Wettbewerbsfähigkeit der „Gesamtaufenthaltskosten“ (z. B. Flughafentarife, Sicherheitsgebühren, Gebühren für „handling“ und ATC) eines Hubs beeinflusst, ob Fluggesellschaften diesen Hub bedienen oder nicht.

## Herausforderung #2: Umweltschutz

Wichtige Kostenfaktoren, die die Nachfrage beeinflussen, sind neben Flughafentaxen dabei vor allem auch Umweltkosten. Andererseits zählt die Einhaltung hoher Umweltstandards betreffend Lärm und Emissionen mittlerweile zu den Voraussetzungen für künftiges Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsträgers.

Der zu erwartende Trend, dass Umweltkosten mit dem Ziel der Reduktion von Treibhausgasemissionen ansteigen werden, kann daher auch als Anreiz bzw. Herausforderung gesehen werden, um in Österreich ein sogenanntes „level playing field“ zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herzustellen, welches interne und externe Kosten effektiv widerspiegelt. In Bezug auf den Klimawandel stellt die Schaffung eines globalen Emissionshandelsystems (ETS) derzeit jedoch die größte Herausforderung dar. Nur ein globales System kann – im Gegensatz zu einem rein europäischen System – entsprechende Anreize zu Effizienzsteigerungen und zur verstärkten Nutzung ressourcenschonender Technologien schaffen sowie Wettbewerbsverzerrungen und die Umleitung von Verkehrsströmen auf Flughäfen, die außerhalb des Anwendungsbereiches des ETS liegen (Hub-bypassing), verhindern.

Neben der Einhaltung der Vorgaben der ICAO (Balanced Approach<sup>27</sup> umfasst: Lärm-minderung an der Quelle, lärm-mindernde Flugverfahren, flugbetriebliche Maßnahmen und raumplanerische Maßnahmen) stellt in Bezug auf Lärm insbesondere die Zusammenarbeit der verschiedenen (politischen) Ebenen (lokal, regional, national, international) in den diversen bestimmenden Politikfeldern (Immissionsschutz, Raumplanung etc.) eine Herausforderung dar, um hier langfristig einen Ausgleich zwischen Anrainerinteressen und Wirtschaftsinteressen zu finden.

## Herausforderung #3: Verkehrsanbindung (Intermodalität)

Die Wettbewerbsfähigkeit von Flughäfen hängt zunehmend von deren Integration in lokale, regionale und internationale Transport- (und Logistik-)ketten ab. Immer mehr internationale Flughäfen verfügen neben der Einbettung in das lokale und regionale Verkehrssystem auch über eine Anbindung an das internationale Fernbahn- bzw. Hochgeschwindigkeitsnetz. Die Bereitstellung eines effizienten, nachhaltigen und komfortablen intermodalen Verkehrsnetzes, welches die sogenannte „catchment area“ des jeweiligen österreichischen Flughafens optimal bedient, ist eine wichtige Voraussetzung dafür, die Netzwerkqualität zu erhalten und Österreich als Standort für internationale Unternehmen und Organisationen attraktiv zu machen. Die nahtlose Abfertigung von stetig ansteigenden Passagier-, Gepäck- und Frachtaufkommen bzw. die effiziente Einhaltung der Sicherheits- und Umweltbestimmungen (ETS, Lärm) erfordert nicht nur die optimale Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, sondern auch neue Konzepte der Zusammenarbeit und die Nutzung technologischer Innovationen.



Einhaltung von  
Umweltstandards ist  
Voraussetzung für  
künftiges Wachstum und  
Wettbewerbsfähigkeit.

27 vgl. ICAO 1998, 15



Single European Sky:  
Der Flugverkehr soll  
effizienter und  
umweltschonender  
werden.



Die zweitgrößte heimische  
Fluglinie: Fly Niki





© Flughäfen Wien

**bm vti**  
Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Optimierte Prozesse  
sichern höchsten Komfort  
für die Reisenden.



© Flughäfen Wien

Die rasche Abwicklung  
der Start- und  
Landeprozesse ermöglicht  
eine höhere Auslastung.



Die größere Auslastung  
von Flughäfen stellt hohe  
Anforderungen an  
Logistik- und  
Sicherheitskonzepte.



## Gate 3: Zukunftsvisionen für den österreichischen Luftverkehr

### 3.1 Prognostizierte Entwicklungen für Europa und Österreich: Eurocontrol-Studie „Challenges of Growth“

Die Studie „Challenges of Growth 2008“<sup>28</sup> ist die dritte einer Serie von Studien, welche darauf abzielt, Entscheidungsträgern aktuelle Einschätzungen bezüglich zukünftiger Herausforderungen im Luftverkehrssektor zur Verfügung zu stellen. Die Studie geht von vier möglichen Wachstumsszenarien für den zukünftigen Luftverkehr aus. Die von Eurocontrol als am wahrscheinlichsten eingeschätzte Prognose („Regulation & Growth“) wird als Basis dieser Analyse herangezogen. Diese Prognose geht von einem moderaten wirtschaftlichen Wachstum einhergehend mit strengeren regulatorischen Vorgaben im Luftfahrtbereich aus, um den steigenden Herausforderungen, besonders im Bereich Umwelt, gewachsen zu sein.

- Die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen verdoppelt sich bis 2030.
- Das jährliche Wirtschaftswachstum beträgt bis 2030 in den derzeitigen 27 EU-Mitgliedsstaaten durchschnittlich 2,2 %.
- Der Ölpreis steigt auf \$ 90 bis \$ 180 pro Barrel im Jahr 2030; teilweise ergibt sich daraus, dass der Langzeittrend der sinkenden Ticketpreise von Jahr zu Jahr abreißt.
- Das ETS wird ab 2012 den gesamten Luftverkehr in der EU umfassen und € 25 bis € 90 pro Tonne CO<sub>2</sub> für Zertifikate kosten, bis 2030 werden 100 % der Emissionen in Form von Zertifikaten erworben.
- Der Expansionsplan der EU geht weiter: Bis 2030 umfasst die EU 34 Mitgliedsstaaten.
- Das Netz der Hochgeschwindigkeitszüge wird weiter ausgebaut.
- Business Aviation behält den derzeitigen Wachstumskurs, wenngleich das überaus starke Wachstum zwischen 2005 und 2007 nicht beibehalten werden kann.
- Der Klimawandel wird umfassenden Einfluss auf den Luftverkehr haben.
- 2030 werden 19 Flughäfen innerhalb der EU ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben.

#### Prognosen für Österreich

Für die Entwicklung des österreichischen Luftverkehrs bestehen unterschiedliche Prognosen. Während der Präsident des Österreichischen Luftfahrtverbandes von einer Verdoppelung des Luftverkehrs in 15 bis 20 Jahren<sup>29</sup> ausgeht, prognostiziert der Flughafen Wien eine jährliche Wachstumsrate von 5,2 %<sup>30</sup>. Die ACG geht bis 2020 von einem durchschnittlichen langfristigen Wachstum des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum von ca. 4 % p. a.<sup>31</sup> aus. Hierbei ist aber zu beachten, dass die nachhaltige Entwicklung des Verkehrs weiter in den Fokus rücken wird und somit mit umfassenden Beschränkungen gerechnet werden sollte. Ein jährliches Wachstum von 3 % wäre somit wohl als vorsichtig realistisch einzustufen. Für den Bereich der Business Aviation ist mit einem anhaltenden Wachstum zu rechnen.

28 vgl. Eurocontrol 2008

29 vgl. Rehulka 2010

30 vgl. Flughafen Wien AG 2010, 143

31 vgl. Austro Control GmbH 2010, Abteilung Marktforschung & Statistik

### 3.2 Vision 2020

Im Folgenden werden Visionen für das Jahr 2020 dargestellt. Es handelt sich dabei um die Beschreibung der Rahmenbedingungen, welche in den kommenden Jahren erarbeitet werden sollen, um im Zieljahr der österreichischen Luftverkehrswirtschaft zur Verfügung zu stehen.

#### Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

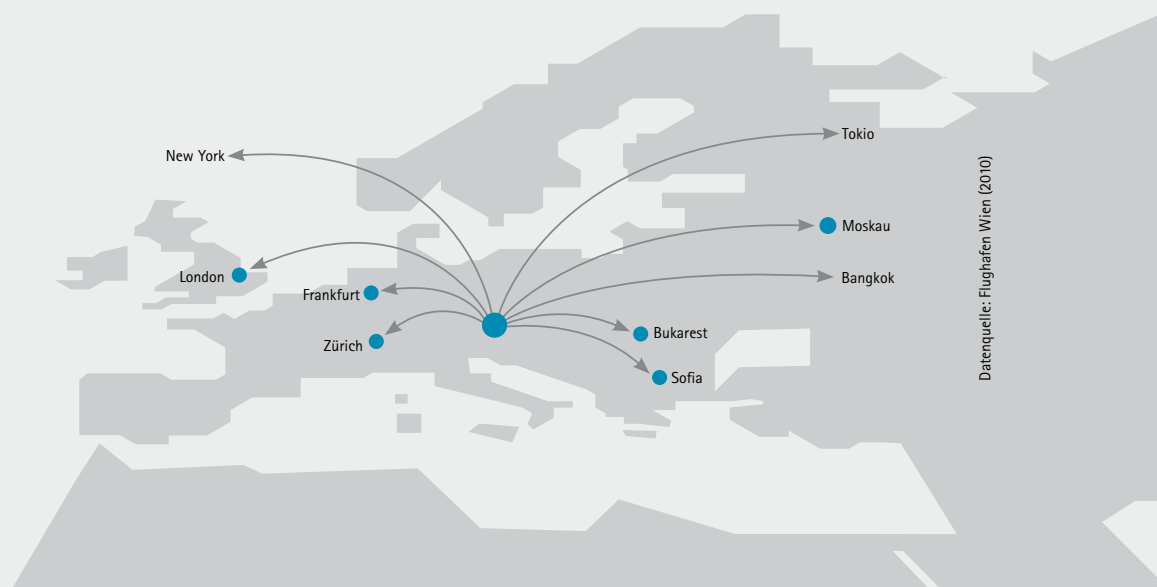
Durch das weitere globale Zusammenwachsen von Weltregionen, Kulturen und Wirtschaftszentren in Verbindung mit der steigenden Bedeutung bisheriger (von Zentraleuropa relativ weit entfernter) Schwellenländer ist es zu einer noch stärkeren Nachfrage nach raschen Transportmöglichkeiten für Passagiere und Fracht gekommen. Außerdem haben sich veränderte Verkehrsströme entwickelt, bei denen Regionen wie Asien, der Mittlere Osten und Südamerika immer stärker in den Fokus gerückt werden. Die Harmonisierung der EU-Politiken hat sich fortgesetzt und derzeit bestehende nationale Schutzmechanismen einzelner Staaten wurden aufgehoben.

Für die Gesamtoptimierung des Wirtschaftsstandortes Österreich, aber auch zur Stärkung der Attraktivität von Österreich als Sitz für Unternehmen und internationale Organisationen sowie von Wien als Sitz der UN wurde eine ausgebaut Anbindung des Drehkreuzes Wien an internationale Wirtschaftszentren unabdingbar. Die Regionalflughäfen sind nun immer stärkere Garanten für den wirtschaftlichen und touristischen Erfolg ihrer Regionen. Sie stellen einerseits die Verbindung der regionalen Unternehmen zur globalen Wirtschaft dar, andererseits ermöglichen sie die Weiterentwicklung des Tourismus.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu stärken, wurden die Rahmenbedingungen so gestaltet, dass österreichische Luftverkehrsunternehmen gegenüber europäischen sowie nichteuropäischen Konkurrenten nicht diskriminiert werden. Gleichzeitig tragen die Unternehmen selbst auf strategischer Ebene der zunehmenden Europäisierung der Luftverkehrsmärkte Rechnung, um rechtzeitig geeignete Möglichkeiten zu entwickeln, sich optimal zu positionieren und ihre Leistungsfähigkeit und Effizienz laufend zu verbessern. Der Luftverkehr hat seine Position innerhalb der österreichischen Gesamtwirtschaft (Zahl der Beschäftigten, Ertrag, Steueraufkommen, wirtschaftliche Bedeutung etc.) weiter ausgebaut.

#### Spitzenreiter bei den Zielorten des Flughafen Wiens

Westeuropa	Osteuropa	Langstrecke
Frankfurt: 479.450	Moskau: 235.286	Bangkok: 106.989
London: 452.816	Bukarest: 186.132	Tokio: 84.670
Zürich: 390.369	Sofia: 143.305	New York: 81.350



Datenquelle: Flughafen Wien (2010)



Die Flughäfen sichern die Verbindung der regionalen Unternehmen zur globalen Wirtschaft und ermöglichen die Weiterentwicklung des Tourismus.



Der globale Luftverkehrsmarkt ist weitestgehend liberalisiert, und Europa muss aufgrund der bereits heute erkennbaren Entwicklungen (z. B. Wachstum BRIC-Staaten und Golfstaaten) um seine Rolle im Luftverkehr global kämpfen und sich wappnen, um nicht von aufstrebenden Ländern und Luftfahrtunternehmen „überflogen“ zu werden. Der österreichische Luftverkehr hat diese Entwicklungen zeitgerecht erkannt und sein Angebot (neue Destinationen, höhere Anzahl transportierter Passagiere pro Flug, Reduktion nationaler Flüge) entsprechend adaptiert. Österreich unterstützt die globale Liberalisierung generell, wengleich im Falle von Drittstaaten, deren Liberalisierung noch nicht ausreichend weit fortgeschritten ist, auf eine reziproke Behandlung Bedacht genommen wird.

Die Rahmenbedingungen stellen sicher, dass die für Österreich wichtigen Luftverkehrsunternehmen ihre Bedeutung im internationalen Luftverkehr sowie ihre Streckennetze ausbauen können und somit die Qualität des Wirtschaftsstandortes Österreich auch garantieren. Darüber hinaus tragen Fluggesellschaften aus Drittstaaten verstärkt zur Diversifikation bei und bedienen das Streckennetz ab Österreich. Weiters wird Bedacht auf eine strenge Überwachung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Luftverkehrsunternehmen genommen. Im Bereich der Fracht wird das derzeit erkennbare starke Wachstum weiter verfolgt und ausgebaut. Auch der Bereich der Business Aviation gewinnt zunehmend an Bedeutung und verbindet Flughafenpaare, für welche keine regelmäßige Verbindung am Markt angeboten wird.

Die österreichischen Verkehrsflughäfen haben individuelle Erfolgsstrategien (inklusive abgestimmter Entwicklungen zwischen Flughäfen und Flugsicherung) entwickelt und kooperieren noch stärker mit ihren öffentlichen (Behörden) und privaten (Luftfahrtunternehmen, andere Flughäfen und Unternehmen) Stakeholdern, um den veränderten Gegebenheiten gerecht zu werden. Rein nationale Strategien sind überholt, und die Flughafenkooperationen, welchen österreichische Flughäfen angehören, agieren länderübergreifend und bedienen unterschiedliche Segmente parallel.

### Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur

Aus der gesteigerten Bedeutung des Luftverkehrs ergibt sich die Notwendigkeit, Flughäfen nicht mehr als abgeschottete und alleinstehende Verkehrsinseln zu betrachten, sondern diese Infrastrukturelemente ins Gesamtverkehrsnetz besser einzubinden. Die verstärkte Einbindung betrifft besonders die Verbindung mit hochrangigen Straßen- und Schienennetzen.

Der Hauptbahnhof Wien ist bereits fertiggestellt und voll einsatzfähig. Durch die Einbindung österreichischer Flughäfen in das europäische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz ist das Einzugsgebiet der Flughäfen deutlich – auch über Ländergrenzen hinweg – weiter gefasst. Wie schon in der Studie „Road Map for an Austrian Aviation Policy“ erwähnt, befindet sich der Flughafen Wien in einer wirtschaftlich stark wachsenden „Global City-Region“.<sup>32</sup> Grenzüberschreitende Verbindungen (z. B. zwischen Wien und Bratislava) und Abkommen zwischen den Staaten und Flughäfen werden daher systematisch und integriert entwickelt.

Die umfassende Weiterentwicklung der intermodalen Knotenpunkte führt auch zu einer Verbesserung der Dienstleistung Transport. Passagiere und Fracht können nahtlos von einem Punkt auf der Welt zu einem anderen bewegt werden, auch wenn keine direkte Flugverbindung besteht. Österreich besteht als Destination und Transportanbieter erfolgreich im Wettbewerb, da Transportleistungen besonders im Geschäftsverkehr von A nach B inklusive aller damit verbundenen Leistungen als Gesamtprodukt angeboten werden können.



Anpassung an  
globale Entwicklungen:  
neue Destinationen,  
mehr Passagiere pro Flug,  
Reduktion nationaler Flüge



Bessere Transport-  
leistungen durch  
grenzüberschreitende  
Verbindungen und Ausbau  
von intermodalen  
Knotenpunkten

32 vgl. De Wit/Mendes de Leon, 8 ff

Auch das Konsumverhalten der Nachfrager von Flugdienstleistungen (z. B. durch höheres Durchschnittsalter, Reisende mit besonderen Bedürfnissen etc.) hat sich verändert. Einerseits wünschen viele Reisende eine möglichst einfache, intermodal perfekt verknüpfte Reise, für deren hohe Qualität sie auch bereit sind, einen höheren Preis zu bezahlen. Andererseits werden häufig kostengünstige Verbindungen mit weniger Komfort nachgefragt.

Die geänderten Reisebedürfnisse der Bevölkerung spiegeln sich immer deutlicher in der unterschiedlichen Angebotsgestaltung der Low-Cost-Systeme und der Hub-Carrier-Systeme wider. Während Hub-Carrier-Systeme häufig eine Vielzahl an Zusatzleistungen wie Anschlussflüge und unterschiedliche Klassen anbieten, konzentrieren sich Low-Cost-Systeme stärker auf das Kernprodukt Transport von A nach B („Point-to-Point-Verkehr“). Diese unterschiedlichen Anforderungen zeigen sich auch in der Infrastrukturentwicklung der Flughäfen. Manche Transportleistungsanbieter werden auf ein erweitertes Serviceangebot dieser Infrastruktureinrichtungen setzen, während andere auf umfassende Services verzichten werden, um niedrigste Preise anbieten zu können.

Auch wenn die dritte Piste am Flughafen Wien umgesetzt ist, wird nach weiteren Möglichkeiten zur besseren Ausnutzung von gegebenen Kapazitäten gesucht. Durch konstruktive Verhandlungen mit allen beteiligten Partnern und durch lärmarme Flugverfahren ist eine bessere Ausnutzung der gegebenen Infrastruktur möglich. Diese ist nötig, da aufgrund der Sensibilität der Bevölkerung sowie umfassender gesetzlicher Vorgaben Ausbauintiativen der Flughäfen schwer umsetzbar sind. Darüber hinaus wird teilweise auf Regionalflughäfen ausgewichen. Als Ausweichflughäfen stehen dabei aufgrund der geografischen Nähe Linz, Graz und Bratislava zur Verfügung.

Größte Bedeutung kommt der intensiven grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei der Flugsicherung zu, da die Grenzen der Kapazität erreicht sind. Österreich spielt eine aktive Rolle im FAB CE und das SES-II-Paket ist voll implementiert. Dies macht die europäische Flugsicherung deutlich effizienter. Der Aufbau einer leistungsfähigen und effizienten nationalen Behörde (National Supervisory Authority), welche der von SES geforderten Trennung zwischen Regulation und Service Provision dient, ist abgeschlossen. An die Flugsicherung werden in den Bereichen Sicherheit, Kapazität, Effizienz und Umwelt höhere Ansprüche gestellt, jedoch stellen die einheitlichen funktionalen Luftraumblöcke (FABs) über Europa wesentliche Vorteile beim Management der An-, Ab- und Überflüge dar.

Eine umfassende Kooperation der Flughäfen Wien und Bratislava trägt zur Reduktion von Kapazitätsengpässen bei. Eine koordinierte Vorgehensweise der beiden Flughäfen ist auch für die Flugsicherung sinnvoll, um Staus in der Luft zu verhindern. Bei den Bundesländer-Flughäfen (vor allem Innsbruck und Salzburg) ist die Problematik der einheitlichen An- und Abreise an Samstagen gemindert, trotzdem wird aufgrund des höheren Aufkommens an einer verbesserten Ausnutzung der Kapazitäten gearbeitet.

### Förderung der nationalen und internationalen Zusammenarbeit

Innerösterreichisch wird stärker auf die Zusammenarbeit der einzelnen Stakeholder gesetzt, und die Behörde hat die Rolle eines Vermittlers innerhalb dieser Partnerschaft im Luftverkehr eingenommen. Dies stärkt die Kooperation und Koordination zwischen der Behörde und der österreichischen Luftverkehrswirtschaft und ermöglicht die Koordination und Konsultation der Expertise einzelner Stakeholder in der Erarbeitung und Umsetzung behördlicher Entscheidungen. Durch seine gute geografische Lage hat Österreich international eine luftverkehrspolitische Vorreiterrolle in den Beziehungen mit Zentraleuropa, den Westbalkan-Staaten, der Russischen Föderation und dem Nahen Osten eingenommen. Österreich hat sich als „luftverkehrspolitischer Brückenkopf“ in diesen Regionen etabliert. Aufgrund der engen Beziehungen zu wirtschaftlich und kulturell vergleichbaren Ländern – wie beispielsweise Deutschland und der Schweiz – spielt die Kooperation zwischen den



Grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Flugsicherung: Österreich spielt eine aktive Rolle im FAB CE.

jeweiligen Luftfahrtbehörden eine wichtige Rolle. Darüber hinaus wird auch auf Ebene der Luftfahrtunternehmen, aufgrund gegebener Eigentumsverhältnisse mit diesen Ländern, stark kooperiert.

Im Rahmen der EU nimmt Österreich eine konstruktive Rolle ein und gilt insbesondere für seine östlichen und südöstlichen Nachbarn als gleichberechtigter Partner, der mit Expertise dazu beiträgt, die eigene und die Rolle dieser Länder in der EU zu stärken. Durch die starken Koalitionen Österreichs mit östlich gelegenen Mitgliedsstaaten können Interessen des kleinen Mitgliedsstaates in der Allianz besser gehört und vertreten werden.

Österreich hat seine Präsenz und Mitarbeit in verschiedenen europäischen Gremien ausgebaut und gezielt Experten platziert. ABIS (Rotationsgruppe), das mittlerweile seine Mitgliedschaft erweitert hat, spielt weiterhin eine wichtige Rolle in der Koordination in der ICAO.

### Umweltleitlinien des Luftverkehrs

Der Luftverkehr belastet durch Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen die natürliche Umwelt. Eine Reduktion dieser Auswirkungen konnte durch technische Errungenschaften im Luftverkehr erreicht werden. Dadurch konnten Emissionen (Lärm, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und C<sub>n</sub>H<sub>m</sub>) in den vergangenen Jahrzehnten bereits reduziert werden und werden auch weiterhin verringert werden. Diese Verbesserungen werden zu geringeren Umweltbelastungen beitragen.

Wenngleich die vom einzelnen Flugzeug ausgesetzte Lärmenergie ständig verringert werden kann, führt der Anstieg des Verkehrsaufkommens im Luftverkehr zu einer entgegengesetzten Entwicklung. Durch die Anwendung des „Balanced Approach“ wird sowohl den Interessen der Bevölkerung als auch des Luftverkehrs Rechnung getragen und dadurch Ausgewogenheit erzeugt.

Wie auch in anderen Wirtschaftssektoren zählt die Einhaltung hoher Umweltstandards zu den Voraussetzungen für künftiges Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt. Hier wurden Rahmenbedingungen geschaffen, durch die Anreize zur Effizienzsteigerung und zum Einsatz ressourcenschonender Technologien gegeben werden.

Durch technische Innovationen im Flugzeugbau sowie im Bereich des Air Traffic Managements (ATM), Veränderungen im ATM selbst und marktbezogene Maßnahmen (z. B. ETS), deren Erlöse für Umweltmaßnahmen in die Luftfahrt zurückfließen, können viele negative Effekte weiter eingedämmt werden. Einerseits können durch differenziertere Angebote an Fluggeräten (sehr große Maschinen vs. kleine, leichte Maschinen) deutlich bessere Ergebnisse bezüglich Treibstoffverbrauch und Geschwindigkeit erreicht werden. Andererseits führen technologische Entwicklungen zu einer Reduktion an Emissionen und Immissionen. Eine spürbare Reduktion der Emissionen des Luftverkehrs setzt ein international abgestimmtes Vorgehen voraus. Wettbewerbsverzerrungen müssen hier unbedingt vermieden werden. Für diese Entwicklung stellt 2020 jedoch erst den Beginn dar.

Durch die marktangepasste individuellere Verteilung verschiedenster Verkehrsegmente zwischen den einzelnen Verkehrsträgern können umweltbelastende Auswirkungen des Transports weiterhin reduziert werden. Die derzeit gegensätzlich erscheinenden Bereiche Umwelt und Luftfahrt sind durch technische Entwicklungen sowie umfassende Anpassungen besser zu vereinbaren.



Reduktion der  
Umweltbelastung durch  
technische Innovationen  
und international  
abgestimmtes Vorgehen



Intermodalität schafft  
Synergien und reduziert  
umweltbelastende  
Auswirkungen des  
Transports.

## Sicherheit als oberstes Ziel – Safety & Security

Internationale Kooperation ist die zentrale Voraussetzung für die dauerhafte Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards in der zivilen Luftfahrt. Durch neue Entwicklungen in den Bereichen Safety und Security können Vorfälle und Unfälle im Luftverkehr stärker reduziert werden. International vereinbarte Standards werden hierbei zum bestmöglichen Grad umgesetzt. Dabei ist jedoch auch die wirtschaftliche Vertretbarkeit der Kosten zu beachten.

### Safety (Betriebssicherheit)

Österreich rangiert im Bereich Safety aufgrund der hohen nationalen Standards unter den Top 5 der europäischen Mitgliedsstaaten. Durch die systematische Aufsicht wird sichergestellt, dass alle Akteure die vorgeschriebenen betrieblichen Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Im Bereich Flugsicherungsinfrastruktur ist die sogenannte „Development Phase“ von Single European Sky ATM Research (SESAR) abgeschlossen und die sogenannte „Deployment Phase“ (unter eventueller Beteiligung der Behörden) wird umgesetzt. Insgesamt wird die europäische Flugsicherungsinfrastruktur über einen ATM-Masterplan vorangetrieben. Die Erweiterung der Kompetenzen der EASA auf die Bereiche ATM/ANS und Flughäfen ermöglicht eine stärkere Bündelung der regulativen Aufgaben im Bereich der Sicherheit und Effizienz der gesamten Luftfahrt.

### Security (Luftfahrtsicherheit)

Der Ausbau des Flughafens Wien ermöglicht die Durchführung verbesserter Sicherheitsmaßnahmen sowie die Anwendung der One Stop Security. Solche und ähnliche Initiativen sind von hoher Bedeutung und müssen unterstützt werden. Darüber hinaus werden Innovationen forciert, die es ermöglichen, Passagiere, Gepäck und Fracht schneller, effizienter und sicherer kontrollieren zu können. Hierbei ist die behördliche Kompetenzlage bereits geklärt.

5

Österreich rangiert in puncto „Safety“ unter den Top 5 der europäischen Mitgliedsstaaten.



„Kommissar Rex“ sorgt für Zeitersparnis bei den Sicherheitschecks.

## Zukunftsorientierte Organisation der Luftfahrtbehörden

Um die behördlichen Zuständigkeiten in Luftfahrtangelegenheiten umfassend abdecken zu können, werden – abgesehen von den wenigen in den Wirkungsbereich der Landeshauptleute fallenden Agenden – zwei Luftfahrtbehörden geschaffen: einerseits eine OZB im Bereich des bmvit, mit einem Aufgabenbereich, der sich im Wesentlichen auf Luftfahrtpolitik, Luftfahrtlegistik sowie die Aufsicht über die Luftfahrtbehörden erster Instanz konzentriert, und eine Luftfahrtbehörde erster Instanz mit umfassenden Zuständigkeiten in erstinstanzlichen Luftfahrtangelegenheiten.

Diese Behörden haben eine schlanke Organisationsstruktur, ein Ressourcen-Management zur Sicherstellung der notwendigen (insbesondere auch personellen) Ressourcen und der entsprechend qualifizierten Kapazitäten zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben, ein eigenes Budget, klar geregelte Verantwortlichkeiten, eine angemessene Gebührenstruktur sowie angemessene, leistungsbezogene Gehaltsstrukturen, die den internationalen Vorgaben entsprechen und im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig sind.

Durch eine Vermeidung von Mehrgleisigkeiten und Redundanzen, die Optimierung von Schnittstellen sowie die Entbürokratisierung der Verwaltungsverfahren kann eine spürbare Verkürzung von Kommunikationswegen erreicht werden. Dies führt zu einer effizienten, transparenten, berechenbaren und objektiv nachvollziehbaren Entscheidungsfindung. Dazu ist es beispielsweise erforderlich, diese Behörde mit dem elektronischen Akt (ELAK des Bundes) zur Beschleunigung und transparenten Gestaltung der Aktenläufe auszustatten. Es wird das „one stop shop“-System ermöglicht.

Diese Behörden sind ferner mit einem modernen Trainings-, Ausbildungs- und Checksystem für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Management, einem internen Qualitätssicherungssystem, einem „Monitoring- und Feedbacksystem“, einem „Safety- und Risk-Management-System“ sowie einem gut funktionierenden Beschwerdemanagement ausgestattet.

Die ständig optimierten personellen Ressourcen erlauben ein Pooling of Know-how sowie einen direkten Zugriff auf alle luftfahrtrelevanten Daten und Informationen. Die jeweils betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind durch modernste Kommunikationseinrichtungen sowohl von extern als auch behördenintern sehr gut erreichbar.



Optimierung von  
Mehrgleisigkeiten,  
Redundanzen und  
Schnittstellen



© Flughafen Wien

Sichere und effiziente  
Kontrollen von Passagieren,  
Gepäck und Fracht  
haben oberste Priorität.

Um den rasant fortschreitenden internationalen Entwicklungen zu entsprechen, verfügen diese Behörden über ein Kompetenzzentrum zur intensiven Mitarbeit bei der Erstellung von nationalen, internationalen bzw. europäischen Vorschriften und sonstigen Regelwerken, wobei den Stakeholdern sowie externen Experten – soweit gesetzlich zulässig – die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben wird. Last but not least ermöglicht ein behörden- und staatenübergreifendes Krisenmanagement, in kritischen Phasen die Sicherheit der Luftfahrt so weit wie möglich zu gewährleisten.

### Soziale Aspekte des Luftverkehrs

Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs wird besonders großgeschrieben und weiche Faktoren wie soziales Engagement treten stärker ins Zentrum der Betrachtung. Einerseits werden die negativen Effekte des Luftverkehrs auf die Menschen reduziert, andererseits stellt die Luftfahrt einen bedeutenden Arbeitgeber dar. Aufgrund der hohen technologischen Entwicklung wird immer besser qualifiziertes Personal benötigt. Vielfach wird die Einführung weltweiter sozialer Mindeststandards im Bereich des Luftverkehrs gefordert.

Daher spielen soziale Aspekte in strategischen Konzepten des Luftverkehrs eine wichtige Rolle. Denn gute Arbeitsbedingungen und soziale Zufriedenheit der Bevölkerung tragen maßgeblich zur Qualität im Luftverkehr bei. Im Bereich der Passagiere wird die Wahrung der Rechte der Flugreisenden weiterhin durch EU-Verordnungen sichergestellt. Ein besonders erfolgreiches Projekt im Bereich der sozialen Verträglichkeit von Luftverkehr stellt das Mediationsverfahren am Flughafen Wien dar. Darin wurden einvernehmliche Lösungen erarbeitet, um die Belastungen durch den Flugverkehr für die betroffene Bevölkerung möglichst akzeptabel zu gestalten.

Bei den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern setzt die österreichische Luftfahrt auf qualifiziertes Personal, um heutige Qualitätsstandards zu halten und auszubauen. Während in einzelnen Arbeitsschritten das Personal durch Technologie ersetzt wird, spielt insbesondere für Fluggäste (z. B. ältere Reisende, Reisende mit besonderen Bedürfnissen etc.) der persönliche Kontakt durch das Luftverkehrspersonal weiterhin eine wichtige Rolle.

© Austrian Airlines



Aus- und Weiterbildung sowie ständige technologische Innovationen sind wichtige Pfeiler einer zukunftsweisenden sicheren Luftfahrt.

## Ausbau der technologischen Kompetenzen

Die österreichische Luftfahrtforschungslandschaft unterstützt mit ihren technologischen Kompetenzen die kommenden infrastrukturellen Anforderungen wie die Reduktion der Flugunfallrate, der Wartezeiten am Gate, der Flugverspätungen und des Fluglärms sowie die Deckung des steigenden und individualisierten Mobilitätsbedarf der Luftverkehrswirtschaft. Dies gilt besonders für folgende Bereiche, in denen bereits Forschungen im Gang sind:

- ➔ Optimierung des Rollmanagements am Vorfeld
- ➔ Breitband-Mehrfachträger-Kommunikationssystem
- ➔ zukünftige aeronautische Kommunikationstechnologie
- ➔ digitale Bildverarbeitung für Meteorologie-Services
- ➔ Optimierung der Aus- und Weiterbildung von Flugverkehrsleiterinnen und -leitern durch E-Learning
- ➔ Assistenzsysteme im Cockpit für Privatpilotinnen und -piloten zur Vermeidung von Flugunfällen
- ➔ Entwicklung von Lernmanagementprozessen der Pilotinnen und Piloten
- ➔ Blickfeldanalysen von Flugverkehrsleiterinnen und -leitern
- ➔ Collaborative Decision Making
- ➔ passagierzentriertes Airport Operation Management
- ➔ Untersuchung der Transportwahl der Passagiere am und zum Flughafen
- ➔ Bereitstellung eines kompletten operationellen Lagebildes aller Bewegungen am Flughafen
- ➔ Luftfahrtpsychologie

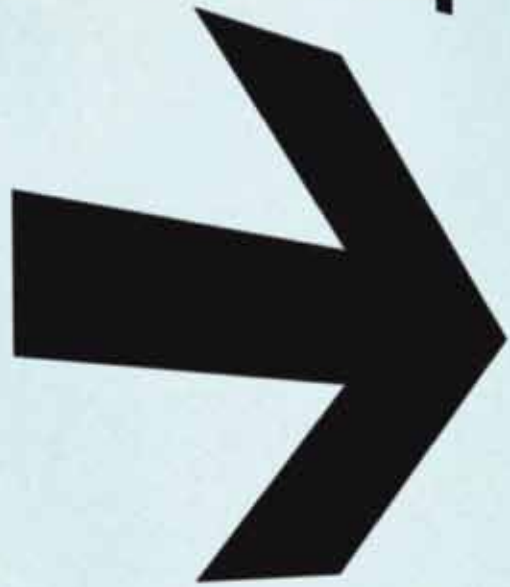
Während die Luftverkehrswirtschaft im Rahmen des SESAR-Programms den Bedarf nach einer Aktualisierung ihrer bestehenden Anwendungen und Produkte vermehrt zu verspüren bekommt, kann die österreichische Luftfahrtindustrie die in diesem Bereich nötigen Abwendungs- und Produktinnovationen bereits jetzt liefern.

Erleichterungen für das Luftverkehrsmanagement wurden auch durch die Umsetzung der satellitengestützten Navigationssysteme (GALILEO, EGNOS) erreicht, die die Anflugssysteme vereinfachen und sicherer gestalten.





**Gate 4**



**Strategie**



## Gate 4: Strategische Ausrichtung des österreichischen Luftverkehrs

Um den Luftfahrtstandort Österreich hinsichtlich künftiger Herausforderungen zu stärken und um der skizzierten Vision gerecht zu werden, wurden folgende Ziele identifiziert, die es mithilfe von Teilzielen und Maßnahmen zu verfolgen gilt:

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft
- Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur
- Integration: Luftverkehr als Gesamtsystem

### Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft

Österreich und insbesondere Wien sind aufgrund ihrer zentralen Lage beliebte Standorte für Zentralen bedeutender internationaler Konzerne, Unternehmen und Organisationen sowie Sitz der UN. Zudem wird Österreich als sehr attraktives Urlaubsland und kulturelles Zentrum wahrgenommen. Der österreichische Luftverkehr schafft die Grundlage für die optimale Nutzung der Stärken des Landes und muss daher unterstützt und gestärkt werden.

Besonders im europäischen Kontext ist der Standortwettbewerb aufgrund der räumlichen Konzentration deutlicher gegeben als in anderen Regionen der Welt. Deshalb müssen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft die gleichen Voraussetzungen zur Verfügung stehen wie anderen Akteuren des Luftverkehrs, um Chancen auf europäischer bzw. globaler Ebene besser nutzen zu können und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsfaktors Luftfahrt sicherzustellen. Einen wichtigen Faktor in der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs eines Landes stellen USPs (= Alleinstellungsmerkmale/einmalige Verkaufsargumente) dar. Für Österreich zählen dazu beispielsweise die Minimum Connecting Time am Flughafen Wien, die geografische Position Wiens, welche besonders für den West-Ost-Transfer geeignet ist, sowie die luftseitige Erreichbarkeit der Skizentren. Diese Merkmale müssen noch stärker herausgestrichen und weiterentwickelt werden. Für die weitere positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich muss die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftverkehrs durch ein leistungsfähiges und attraktives Luftverkehrsnetz an Verbindungen von Österreich in die Welt sowie konkurrenzfähige Kosten gewährleistet sein.

### Entwicklung und Sicherstellung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur

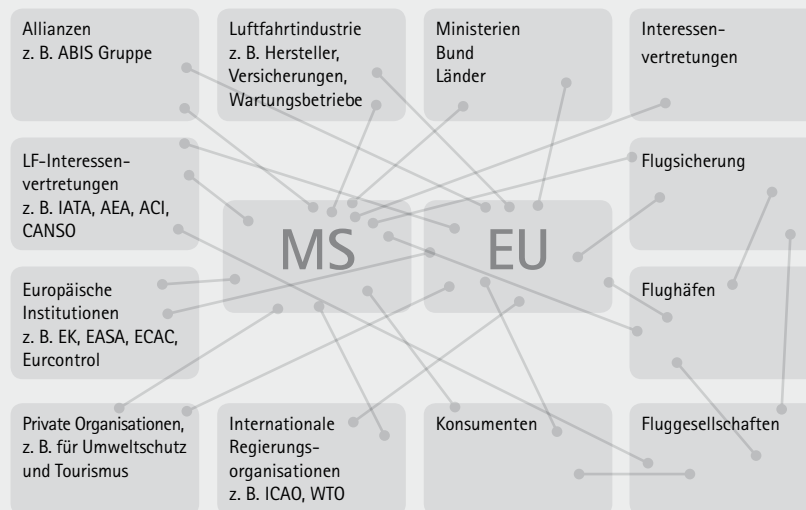
Besonders in Hinblick auf den immer stärker werdenden europäischen und globalen Wettbewerb im Luftverkehr stellt eine leistungsfähige und nachhaltige Infrastruktur eine Basisvoraussetzung für luftverkehrswirtschaftlichen Erfolg und somit für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Landes dar. Es werden dementsprechend immer höhere Ansprüche an die zur Verfügung stehende Infrastruktur im Bereich der Flughäfen, an die intermodale Anbindung sowie an die flugsicherungsseitige Infrastruktur gestellt. Um die Erreichbarkeit der Flughäfen zu verbessern, muss die gegenwärtige und zukünftige Einbindung der österreichischen Luftverkehrsinfrastruktur in das Gesamtverkehrssystem verbessert und vorangetrieben werden. Weiters müssen durch das steigende Verkehrsaufkommen die Möglichkeit eines Wachstums bzw. einer verbesserten Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten gegeben sein und die flugsicherungsseitige Infrastruktur entsprechend weiterentwickelt und angepasst werden.

Dabei ist jedoch auch der Aspekt der Nachhaltigkeit in die Planung und Umsetzung von Infrastrukturentwicklungen einzubeziehen, um den Bedürfnissen der heutigen Generation zu entsprechen, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden. Es müssen umweltfreundliche Lösungen gefunden werden.

### Integration: Luftverkehr als Gesamtsystem

Die Luftfahrt ist systemimmanent in einem globalen Kontext als Gesamtsystem zu betrachten. Kein anderer Verkehrsträger ermöglicht eine derart rasche Beförderung von Personen und Fracht über Staatsgrenzen hinweg. Der Luftverkehr ist von jeher maßgeblich auf Basis von bi- und multilateralen (Chicagoer Abkommen etc.) Rechtsvorschriften geregelt und ist entsprechend stark reguliert, insbesondere was die bilateralen auf Reziprozität basierenden Vereinbarungen von Verkehrsrechten der jeweiligen nationalen Luftverkehrsunternehmen betrifft. Dennoch handelt es sich um eine wirtschaftliche Aktivität mit Sonderstellung, welche nur in geringem Ausmaß durch internationales Handelsrecht (WTO) abgedeckt ist. Durch die internationale Komponente dieses Verkehrsträgers sind dessen Akteure sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene vernetzt. Bei der Beschäftigung mit Themen des Luftverkehrs ist daher eine Auseinandersetzung mit allen betroffenen Stakeholdern notwendig und wünschenswert.

### Vernetzungen im Luftverkehr



Das Zusammenspiel aller am Luftverkehrssystem Beteiligten ist für die Stärkung des Luftfahrtstandortes Österreich von fundamentaler Bedeutung.

Innerhalb Österreichs wird die Luftverkehrspolitik von Bund (Ministerien) und Ländern in Abstimmung mit den Stakeholdern gestaltet. Dabei bewegt sich der Handlungsspielraum innerhalb des rechtlichen, zumeist europäischen und internationalen, Rahmenwerks und muss sich auf Bereiche konzentrieren, in welchen noch Freiräume offenstehen. Besonders durch die verstärkte Bildung von Koalitionen mit anderen Mitgliedsstaaten und die damit verbundene strategische Zusammenarbeit kann Österreich auch Einfluss auf europäische und internationale Vorgaben bzw. Entscheidungen nehmen.

Ein vorausschauendes, konsistentes und kohärentes Handeln einer modernen, effizienten und ausreichend ausgestatteten Luftfahrtbehörde auf den verschiedenen Ebenen im Interesse aller am Luftverkehrssystem Beteiligten (Industrie und Wirtschaft, Luftverkehrswirtschaft und Konsumenten) ist für die Stärkung des Luftfahrtstandortes Österreich von fundamentaler Bedeutung.



© Flughäfen Graz

**bm vti**

Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Regionalflughäfen  
stellen die Anbindung an  
internationale Luftverkehrs-  
drehscheiben sicher.



© Flughäfen Wien

Der Luftverkehr ist als  
Gesamtsystem internationaler  
Akteure zu verstehen  
und erfordert die Vernetzung  
aller Beteiligten.



© Flughäfen Wien

Die Anbindung an  
lokale Verkehrsmittel sowie  
eine attraktive Infrastruktur  
steigern die Wettbewerbs-  
fähigkeit von Flughäfen.

DEPA

GATE 5

MASSNAHMEN

WIEN

GRAZ

INNSBRUCK

LINZ

SALZBURG

KLAGENFURT



### W3 Steigerung der Netzwerkqualität an österreichischen Flughäfen

Maßnahmen auf nationaler Ebene:	Träger	Priorität*
Unterstützung des Ausbaus der Streckennetze an den 6 österreichischen Flughäfen (z. B. durch Unterstützung der Fluglinien bei Bestrebungen der Netzwerkerweiterung sowie Hilfestellungen in Konfliktsituationen und bei der Gewinnung neuer Luftfahrtunternehmen)	bmvit, FH, AL	★★★★★
vergleichende Studie der Flughäfen MUC, ZRH und VIE – Aspekt Netzwerkqualität	bmvit	★★★★★
Adaption bestehender und Abschluss neuer bilateraler Abkommen zur Unterstützung der Liberalisierung	bmvit	★★★★★
unterstützende Maßnahmen zur Betreibung von Strecken zwischen Wien und den Bundesländern zur Verbesserung des Netzwerks (eventuell Einsatz der PSO)	bmvit & BL	★★★★★
<b>Maßnahmen auf EU-/internationaler Ebene:</b>		
Unterstützung der Liberalisierungsbestrebungen (insbesondere im für Österreich bedeutenden Osten) der EU	bmvit	★★★★★
Verhandlung und Abschluss liberaler EU-Abkommen	bmvit	★★★★★

### W4 Förderung der Standortqualität des Luftfahrtstandortes Österreich

Maßnahmen auf nationaler Ebene:	Träger	Priorität*
Studie über die wirtschaftliche Bedeutung des österreichischen Luftverkehrs	bmvit	★★★★★
Studie über die österreichischen Bundesländerflughäfen unter dem Blickwinkel der Konkurrenzfähigkeit	bmvit	★★★★★
Schaffung einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur	bmvit, FH, ACG, AL	★★★★★
Imagekampagne für den Luftfahrtstandort Österreich (Flughafen Wien als bedeutender Hub und Bundesländerflughäfen als regionale Knotenpunkte)	FH, AL, BG Luft, ACG	★★★★★
Schaffung möglichst günstiger Rahmenbedingungen für Business Aviation und General Aviation	bmvit & FH	★★★★★
<b>Maßnahmen auf EU-/internationaler Ebene:</b>		
Förderung der Global City Region (GCR) Wien-Bratislava	bmvit & BL	★★★★★
Unterstützung von Bestrebungen zur Kooperation mit nicht-österreichischen Flughäfen (z. B. VIE-BTS)	bmvit	★★★★★

### W5 Schaffung einheitlicher Voraussetzungen für den Arbeitnehmerschutz

Maßnahmen auf nationaler Ebene:	Träger	Priorität*
Förderung bedarfsgerechter Ausbildung qualifizierten Personals im Luftverkehr	bmvit & Sozialpartner	★★★★★
Unterstützung effizienter Sicherheitsstandards für Personen, welche im Luftverkehr tätig sind	bmvit	★★★★★
<b>Maßnahmen auf EU-/internationaler Ebene:</b>		
Initiative zur Angleichung der Regelungen innerhalb der EU (Präsentation und Darlegung der Vorteile des österreichischen Systems; Regelungen auf EU-Ebene; Kooperation mit anderen Mitgliedsstaaten zur Einführung eines einheitlichen europäischen Regelwerks)	bmvit & Sozialpartner	★★★★★
Streben nach weltweiter Kompatibilität (Sozialstandards)	bmvit & Sozialpartner	★★★★★



I4 Stärkung der österreichischen Position im Zuge der Einführung des einheitlichen europäischen Luftraums

Maßnahmen auf nationaler Ebene:	Träger	Priorität*
Bildung einer Plattform zum Informationsaustausch bezüglich aktueller Entwicklungen im Bereich der Einführung eines einheitlichen europäischen Luftraums zwischen Airlines, Flughäfen, ACG und bmvit	bmvit & Stakeholder	★★★★☆
Einführung eines Krisenmanagements in Kooperation mit Stakeholdern	bmvit & Stakeholder	★★★★★
Einbettung der flugsicherungsseitigen Infrastrukturentwicklung auf den österreichischen Flughäfen in einen Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur	FH, ACG, bmvit	★★★★☆
<b>Maßnahmen auf EU-/internationaler Ebene:</b>		
politische Unterstützung der Akteure in der Gestaltung des FAB-CE	bmvit & ACG	★★★★★
Einbringen österreichischer Kompetenzen/Expertise in Projekte wie SES II, SESAR etc.	ACG & bmvit	★★★★☆
Stärkung der Rolle des österreichischen Flugsicherungsstandortes	bmvit & ACG	★★★★★
Kooperation mit EU-Staaten im Wege der Umsetzung von SES II	bmvit & ACG	★★★★☆

I5 Verbesserung der intermodalen Anbindung

Maßnahmen auf nationaler Ebene:	Träger	Priorität*
stärkere Einbindung des Luftverkehrs in intermodale Gesamtverkehrskonzepte	bmvit, FH, Verkehrsträger, BL	★★★★★
<b>Maßnahmen auf EU- / internationaler Ebene:</b>		
Anbindung des Flughafens Wien an den Wiener Hauptbahnhof bzw. Bratislava und Budapest	bmvit & ÖBB	★★★★☆
Unterstützung von Bestrebungen zur Verlängerung des CAT nach Bratislava	ÖBB & VIE	★★★☆☆

I6 Unterstützung technologischer Entwicklungen

Maßnahmen auf nationaler Ebene:	Träger	Priorität*
Unterstützung von technischen Lösungen, welche eine Verbesserung des Reiseerlebnisses zum Ziel haben (z. B. Einchecken an allen großen österreichischen Bahnhöfen)	bmvit	★★★★☆
umfassende intraministerielle Kooperation zur Nutzung von Synergien	bmvit	★★★★☆
Förderung des Luftfahrtforschungsprogramms TAKE OFF	bmvit	★★★★★
<b>Maßnahmen auf EU-/internationaler Ebene:</b>		
Projektinitiative zur globalen Umsetzung der One Stop Security	AL, FH, bmvit, BM.I	★★★★☆





## G2 Prioritätensetzung in der Behörde

### Maßnahmen auf nationaler Ebene:

Definition zentraler Themenschwerpunkte und Prioritäten:

- Focus East
- Liberalisierung
- Umwelt/Nachhaltigkeit
- Wirtschaft
- Ausbau der Safety-Expertise in der Behörde
- Analyse der derzeitigen Geschäftseinteilung samt Optimierung und Präzisierung, um den Prioritäten der Behörde zu entsprechen
- Zusammenarbeit bmvit/BM.I (z. B. Security-Ressortübereinkommen)
- Raumordnungsgespräche mit den Ländern

Träger

Priorität\*

bmvit

★★★★★

regelmäßige (z. B. jährliche) Überarbeitung der Prioritäten zur Anpassung an aktuelle Entwicklungen

bmvit

★★★★★

## G3 Initiative zur Verbesserung der internen Zusammenarbeit in der Behörde

### Maßnahmen auf nationaler Ebene:

Erstellung eines Benchmarks bezüglich Personal und Struktur der Behörde (samt möglicher Verbesserungen) und anschließende Anpassung der Ausstattung der Behörden

Träger

Priorität\*

bmvit

★★★★★

Erarbeitung und Festlegung von Management-Prozessen

bmvit

★★★★★

verbindliche Umsetzung des nach den Vorgaben der ICAO und der EU erstellten Trainingsprogramms zur Erreichung bzw. Erhaltung erforderlicher Qualifikationen

bmvit

★★★★★

stärkere Zusammenarbeit sowie Verbesserung der Kommunikation zwischen zentraler Behörde und den Ländern, BHs, ACG und Gemeinden (inkl. anlassbezogener Gesprächsrunden)

bmvit, BHs, BL, Gemeinden, ACG

★★★★★

Niedrigste Priorität: ★

\*Höchste Priorität: ★★★★★

## G4 Initiative zur Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit

### Maßnahmen auf nationaler Ebene:

innerösterreichische Koordination der internationalen Zusammenarbeit zur Erreichung kohärenten Vorgehens

Träger

Priorität\*

bmvit & Stakeholder

★★★★★

### Maßnahmen auf EU-/internationaler Ebene:

Aufbau bzw. Ausbau eines Netzes österreichischer Experten in verschiedenen international bedeutenden Organisationen im Bereich der Luftfahrt

bmvit & Stakeholder

★★★★★

Aufbau internationaler Allianzen (z. B. durch Behördentreffen)

bmvit

★★★★★

Intensivierung der Mitarbeit bei europäischen und internationalen Vorschriften

bmvit

★★★★★

## Analyse der Situation und Formulierung einer Strategie

Das vorliegende Papier stellt erstmals eine umfassende Auseinandersetzung mit einer Strategie für den österreichischen Luftverkehrssektor dar. Besonders zukunftsweisend dabei ist die breite Mitarbeit aller Stakeholder an der Formulierung der Strategie, welche eine allumfassende Darstellung der derzeitigen Situation sowie eine Vision für das Jahr 2020 möglich macht.

## Stärken ausbauen – Chancen nützen

Die daraus entwickelte einvernehmliche Strategie für die zukunftsfähige Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Österreich ist unverzichtbar und gestattet durch klare Zielvorgaben vorausschauendes, konsistentes und kohärentes Handeln aller Beteiligten. Damit ebnet sich der Weg für die Sicherung und den weiteren Ausbau bestehender Stärken sowie eine mutige Nutzung der Chancen, welche sich in den kommenden Jahren dem österreichischen Luftverkehr eröffnen.

Die in Kooperation mit allen luftverkehrsrelevanten Partnern formulierten Maßnahmenpakete sollen dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Österreich zu erhalten und weiter auszubauen. Die einzelnen Maßnahmen werden von den Stakeholdern in den kommenden Jahren gemeinsam präzisiert und durchgeführt werden. Dieser Prozess wird unter der Federführung des bmvit durch jährliche Treffen des bereits etablierten Ausschusses begleitet, welcher die erarbeitete Strategie laufend evaluiert und aktualisiert.

Eine gemeinsame Vorgehensweise ist angesichts der künftigen Herausforderungen unabdingbar. Zusätzlich wird der Erfolg der in Kooperation formulierten Strategie sehr stark von zwei wesentlichen Faktoren abhängen:

- ➔ dem Willen der Stakeholder, gemeinsam Verbesserungen herbeizuführen
- ➔ den zur Verfügung stehenden Ressourcen zur Umsetzung der Maßnahmen

Es liegt damit in der Verantwortung aller Beteiligten, die in der Road Map Luftfahrt definierten Ziele gemeinsam zu erreichen.



## Ausschussmitglieder<sup>34</sup>

Dr. Norbert Anton, WKO  
Ing. Mag. Manfred Bialonczyk, bmvit  
MMag. Christina Büsel, bmvit  
Dir. Mag. Reinhold Falch, Flughafen Innsbruck  
Mag. Carina Foglia-Schauer, bmvit  
Dr. Peter Franzmayr, bmvit  
Wolfgang Gallistl, AÖV  
Mag. Silvia Gehrler, MAS, bmvit  
Mag. Gritta Grabner, WKO  
Mag. Thomas Haimer, bmvit  
Mag. Alexander Hanslik, ACG  
Ing. Helmut Harucksteiner, ÖGB  
Mag. Antonia Hatler, bmvit  
Mag. Michael Henkel, BMLVS  
Dir. Ing. Roland Hermann, Salzburger Flughafen GmbH  
Dieter Hödlmayer, MBA, Amerer Air  
Mag. Elisabeth Huchler, bmvit  
Mag. Thomas Kacsich, bmvit  
Ing. Mag. Klaus Krziwanek, bmvit  
Dir. DI Gerhard Kunsch, Flughafen Linz GesmbH  
Mag. Christopher Lamport, BMLFUW  
Mag. Friedrich Lehr, MBA, Flughafen Wien AG  
Helmut Leitner, H.L. Helicopter GmbH  
Ing. Otmar Lenz, Fly Niki  
Prof. Dr. Pablo Mendes de Leon, Universität Leiden  
Mag (FH) Doris Mischer, bmvit  
Dr. Rolf Neidhart, bmvit  
Mag. Philipp Päcklar, BMF  
Dr. Elisabeth-Maria Pösel, bmvit  
Dr. Karl Prachner, bmvit  
Mag. Herbert Rauch, bmvit  
Prof. hon. KR Mario Rehulka, ÖLFV  
Mag. Walter Reimann, Austrian Airlines Group  
Mag. Jakob Ringler, Welcome Air Luftfahrtgesellschaft mbH  
Mag. Harald Schitnig, bmvit  
Dr. Peter Schmutzger, ÖAeC  
Dr. Andreas Schmidinger, BMelA  
DI Franz Schwammenhöfer, bmvit  
Rolf Seewald, Intersky Luftfahrt GmbH  
Mag. Werner Senn, BMI  
Mag. Michael Stern, BMWFJ  
Christoph Tietz, Fraport AG  
Mag. Doris Unfried, AK Wien  
Alexander Vagacs, Avcon Jet AG  
Dir. Mag. Gerhard Widmann, Flughafen Graz Betriebs GmbH  
DDr. Herbert Zulinski, bmvit

34 Von Organisationen/Unternehmen offiziell nominiert

## Abkürzungsverzeichnis

<b>ABIS Group</b> Rotationsgruppe der Staaten Österreich, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Irland, Portugal, Schweiz zwecks ICAO Koordinierung	<b>BMWFJ</b> Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend	<b>ICAO</b> International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
<b>A-CDM</b> Airport Collaborative Decision Making (Verfahren zur gemeinschaftlichen Entscheidungsfindung)	<b>BRIC-Staaten</b> Brasilien, Russland, Indien, China	<b>INN</b> Flughafen Innsbruck-Kranebitten
<b>ACG</b> Austro Control GmbH	<b>BTS</b> Flughafen Bratislava	<b>KLU</b> Flughafen Klagenfurt-Wörthersee
<b>ACI</b> Airports Council International (Internationale Flughafenvertretung)	<b>CANSO</b> Civil Air Navigation Services Organisation (Vereinigung der Flugsicherungsorganisationen)	<b>LNZ</b> Flughafen Linz-Hörsching
<b>AEA</b> Association of European Airlines (Verband Europäischer Fluggesellschaften)	<b>CDA</b> Continuous Descent Approach (Anflug mit kontinuierlichem Sinkflug)	<b>MS</b> Mitgliedsstaat
<b>AK</b> Arbeiterkammer	<b>CEE</b> Central and Eastern Europe (Zentral- und Osteuropa)	<b>MUC</b> Flughafen München
<b>AL</b> Fluggesellschaften	<b>CnHm</b> Kohlenwasserstoff	<b>NO<sub>x</sub></b> Stickstoff
<b>ANS</b> Air Navigation Services (Flugsicherung)	<b>CO<sub>2</sub></b> Kohlenstoffdioxid	<b>ÖAeC</b> Österreichischer Aero Club
<b>AÖV</b> Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen	<b>EASA</b> European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)	<b>ÖBB</b> Österreichische Bundesbahnen
<b>ATC</b> Air Traffic Control (Luftverkehrsüberwachung)	<b>ECAC</b> European Civil Aviation Conference (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz)	<b>ÖGB</b> Österreichischer Gewerkschaftsbund
<b>ATM</b> Air Traffic Management (Luftverkehrsmanagement)	<b>EG</b> Europäische Gemeinschaft	<b>ÖLFV</b> Österreichischer Luftfahrtverband
<b>BG Luft</b> Wirtschaftskammer Österreich Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schiffsverkehrsunternehmen Berufsguppe Luftfahrt	<b>EK</b> Europäische Kommission	<b>OZB</b> Oberste Zivilluftfahrtbehörde
<b>BH</b> Bezirkshauptmannschaft	<b>ETS</b> Emission Trading Scheme (Emissionshandelssystem)	<b>PSO</b> Public Service Obligation (Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen)
<b>BL</b> Bundesländer	<b>EU</b> Europäische Union	<b>SES</b> Single European Sky (einheitlicher europäischer Luftraum)
<b>BMeiA</b> Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten	<b>FAB</b> Functional Airspace Block (Funktionaler Luftraumblock)	<b>SESAR</b> Single European Sky ATM Research (Luftverkehrs- und Managementsystem)
<b>BMF</b> Bundesministerium für Finanzen	<b>FAB CE</b> Functional Airspace Block Central Europe (Funkt. Luftraumblock Zentraleuropa)	<b>SZG</b> Flughafen Salzburg Airport W. A. Mozart
<b>BM.I</b> Bundesministerium für Inneres	<b>FH</b> Flughäfen	<b>UN</b> United Nations (Vereinte Nationen)
<b>BMLFUW</b> Lebensministerium	<b>FIR</b> Flight Information Region (Fluginformationsregion)	<b>USP</b> Unique Selling Proposition (Alleinstellungsmerkmal)
<b>BMLVS</b> Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport	<b>FRA</b> Flughafen Frankfurt	<b>VIE</b> Flughafen Wien
<b>bmvit</b> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	<b>GCR</b> Global City Region	<b>VO</b> Verordnung
	<b>GRZ</b> Flughafen Graz-Thalerhof	<b>WKO</b> Wirtschaftskammer Österreich
	<b>IATA</b> International Air Transport Association (Internationale Flugtransportvereinigung)	<b>WTO</b> World Trade Organization (Welthandelsorganisation)
		<b>ZRH</b> Flughafen Zürich

## Quellenverzeichnis

- Austro Control GmbH (2011): Flugbewegungen in Österreich 2000–2010. Online im Internet unter: <http://www.austrocontrol.at/content/acg/facts/flugbewegungen/flug.shtml> (Stand: 2011; Abfrage: 04.05.2011)
- Austro Control GmbH (2010), Marktforschung und Statistik
- Arbeitsgruppe Behördenorganisation (2010)
- Arbeitsgruppe Infrastruktur (2010): „Schlussbericht Infrastrukturausschuss“
- Arbeitsgruppe Luftverkehrspolitik (2010): „Grundlagenpapier“
- Arbeitsgruppe Wirtschaft / Standort / Umwelt (2010): „Arbeitspapier Wirtschaft / Standort / Umwelt – Endfassung“
- bmvit (2011): Statistik der zivilen Luftfahrt. Online im Internet unter: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughafen/downloads/statistik.pdf> (Stand: 2011; Abfrage: 6.5.2011)
- Bundesregierung Österreich (2008): Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode
- De Wit, Jaap / Mendes de Leon, Pablo (2009): Road Map for an Austrian Aviation Policy. bmvit
- Eurocontrol (2008): Challenges of Growth 2008. Online im Internet unter: <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/documents/Challenges%20of%20Growth%2008%20Summary%20Report%20v1.pdf> (Stand: 28.11.2008; Abfrage: 16.06.2010)
- Eurocontrol (2010): Business Aviation in Europe 2009. Online im Internet unter: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/trends-in-air-traffic/tat6-business-aviation-2009.pdf> (Stand: 04.2010; Abfrage: 12.08.2010)
- Eurocontrol (2011): Eurocontrol Route Charge System – Information Circular N° 1/2011 to Users. Im Internet unter: <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/information-circulars/circ2011-01-eurocontrol-route-charges-system.pdf> (Stand: 01.01.2011; Abfrage: 13.04.2011)
- Europäische Kommission – Directorate-General for Energy and Transport (2010): Energy and Transport in Figures 2010. Luxembourg: Publications Office of the European Union
- Eurostat – Europäische Kommission (2009): Panorama of Transport. Online im Internet unter: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF). (Stand: 12.05.2009; Abfrage: 19.11.2010)
- Eurostat: (2011): Energy, Transport and Environment Indicators. Luxembourg: Publications Office of the European Union
- Flughafen Wien AG (2010): Lagebericht der Flughafen Wien AG. Online im Internet unter: <http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/data/uploads/IR%202010/Hauptversammlung/AG-Jahresabschluss%20und%20Lagebericht.pdf>. (Stand: 30.03.2010; Abfrage: 16.06.2010)
- Flughafen Wien AG (2011), Traffic Statistics
- International Civil Aviation Organization (1998): ICAO Resolution A33-7. Online im Internet unter: <http://www.icao.int/icao/en/env/a33-7.htm>. (Stand: 29.10.2001; Abfrage: 09.08.2010)
- International Civil Aviation Organization (2010): Tariffs for Airports and Air Navigation Services ISBN 978-92-9231-451-4
- Kummer, Sebastian/ Medenbach, Stefan (2004): Die wirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft – Stand und Entwicklungsperspektiven des Personenluftverkehrs. Wien: Institut für Transportwirtschaft und Logistik, Wirtschaftsuniversität Wien
- Österreichischer Luftfahrtverband (2011): Air Mail Flash – Newsletter für ÖLFV Partner März 2011
- Rehulka, Mario (2010): Fliegen mit Vernunft, Verantwortung & Visionen. Online im Internet unter: [http://www.tai.at/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1225%3Afliegen-mit-vernunft-verantwortung-a-visionen&catid=52%3Azukunft-des-tourismus&Itemid=71&lang=de](http://www.tai.at/index.php?option=com_content&view=article&id=1225%3Afliegen-mit-vernunft-verantwortung-a-visionen&catid=52%3Azukunft-des-tourismus&Itemid=71&lang=de) (Stand: 11.05.2010; Abfrage: 06.07.2010)
- Statistik Austria 2010, Direktion Unternehmen
- Statistik Austria (2010): Statistik der Zivilluftfahrt. Wien: Verlag Österreich GmbH
- Statistik Austria (2011): Pressemitteilung: 9.958-104/11. Online im Internet unter: [http://www.statistik.at/web\\_de/presse/056162](http://www.statistik.at/web_de/presse/056162) (Stand: 29.04.2011; Abfrage: 04.05.2011)
- Wirtschaftsuniversität Wien (2010), Institut für Transportwirtschaft und Logistik





Impressum:

Herausgeber: bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung II/L2 – Luftfahrtsbeziehungen, [l2@bmvit.gv.at](mailto:l2@bmvit.gv.at)

Fachredaktion: Mag. Silvia Gehrler, MAS, Mag. (FH) Doris Mischer, Mag. Harald Schitnig

Redaktion: Mag. Anke Weber

Layout: Bernhard Lang

Produktion: message Marketing- und Communications GmbH

Fotos: Austrian Airlines, Austro Control, Flughafen Graz, Flughafen Wien, Fly Niki,  
Peter Rigaud, Shutterstock, istockphoto

© Wien, 2011