



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR  
9632 /AB  
10. Jan. 2012

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

zu 9729 /J

GZ. BMVIT-9.500/0012-I/PR3/2011  
DVR:0000175

Wien, am 9. Jänner 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Bartenstein, Kolleginnen und Kollegen haben am 10. November 2011 unter der **Nr. 9729/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend intransparente Vergabe von Landerechten an die Fluglinie Emirates gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Auf welcher Rechtsgrundlage fußte die jüngste Vergabe von Landesrechten an die Fluglinie Emirates durch die Austro Control?*
- *Wurde bei der Vergabe auch das Luftverkehrsabkommen von 1990 herangezogen?*

Die Entscheidung über die Bewilligung des Flugplanantrags von Emirates erfolgte auf Basis des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV) in Verbindung mit dem anzuwendenden Luftverkehrsabkommen zwischen Österreich und den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) von 1990.

Zu Frage 3:

- *Wurde im Rahmen dieses Verfahrens auch eine Stellungnahme des BMeiA, insbesondere in völkerrechtlicher Hinsicht, eingeholt?*

Eine Stellungnahme des BMeiA/Völkerrechtsbüro liegt im Zusammenhang mit dem Bescheid für die Sommerflugplanperiode 2011 vom März 2011 vor. Dabei ging es um die völkerrechtliche

Beurteilung der Geltung des bilateralen LVA von 1990. Die diesbezügliche Sachlage hat sich nicht verändert.

Zu Frage 4:

- *Welche Position haben Sie in diesem Verfahren bezogen?*

Das Verfahren wurde von der Austro Control geführt.

Zu Frage 6:

- *Hat die AUA als designierte Fluglinie auf der Strecke Wien – Dubai in diesem Verfahren Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten?*

Im Genehmigungsverfahren auf Flugplanbewilligungen haben grundsätzlich nur die Antragsteller Parteistellung.

Zu Frage 5, 7 bis 10, 14

- *Ab welchem Zeitpunkt waren Sie von diesem Verfahren informiert?*
- *Welche Informationen über allfällige Wettbewerbsungleichheiten zwischen Emirates und anderen Fluglinien liegen Ihnen vor?*
- *Welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?*
- *Wurde für die Flugplangenehmigung untersucht, ob allenfalls öffentliche Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder das gesamtwirtschaftliche Interesse einer Genehmigung entgegenstehen?*
- *Welche Parameter wurden für diese Prüfung herangezogen?*
- *Warum wurden der Emirates Airline mit dem Winterflugplan 13 Frequenzen gewährt, obwohl die Verhandlungen zum Luftverkehrsabkommen nicht abgeschlossen sind?*

*Das BMVIT hat über mehrere Monate umfassend Studien, Artikel und Positionspapiere analysiert. Solche Materialien umfassen Positionspapiere der AEA, Benchmark- und Impactstudien sowie Artikel von verschiedenen Auftraggebern und Instituten.*

*Aus den vorhandenen Daten (Ladefaktor, Tourismusstatistik, zusätzliche Einnahmen durch Landegebühen) konnte allerdings nicht geschlossen werden, dass das gesamtwirtschaftliche Interesse einer Genehmigung entgegensteht.*

*Die Genehmigung der Winterflugplanperiode durch die Austro Control erfolgte unter Auflagen.*



Zu den Fragen 11 bis 13:

- *Wie ist der aktuelle Stand bei den Verhandlungen eines liberalen, auf fairen Wettbewerb abzielenden Luftverkehrsabkommens mit den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE)?*
- *Trifft es zu, dass die VAE die für September anberaumten Verhandlungen kurzfristig abgesagt haben?*
- *Wenn ja, was war der Grund dafür?*

Die letzten Verhandlungen fanden Anfang August 2011 statt. Die VAE haben hinsichtlich des von Österreich vorgeschlagenen Verhandlungstermins Ende September mit der Begründung, mehr Zeit für die Evaluierung der offenen Punkte zu benötigen, um Verschiebung ersucht.

Zu Frage 15:

- *Welche Konsequenzen ergeben sich dadurch für Österreichs Verhandlungsposition?*

Solange das neue Abkommen nicht abgeschlossen ist, ist der Flugverkehr auf dieser Strecke noch nicht liberalisiert und jeder Antrag auf Flugplanbewilligung bedarf einer Prüfung gemäß BGzLV.

Zu Frage 16:

- *Können Sie ausschließen, dass die Fluglinie Emirates 14 Tage vor Bekanntgabe der Entscheidung schon über die Entscheidung der Austro Control Bescheid wusste?*

Da die Fluglinie Emirates eigentlich 14 Flugfrequenzen beantragt hat und nicht antragsgemäß entschieden wurde, musste ein Parteiengehör nach § 45 Abs. 3 AVG durchgeführt werden. In dem Parteiengehör wird der Partei der dargelegte Sachverhalt und die beabsichtigte Vorgangsweise mitgeteilt, worauf sich die Erwägungen der behördlichen Entscheidung stützen werden.

Der Partei ist innerhalb einer Frist (im vorliegenden Fall betrug die Frist 14 Tage) Gelegenheit zu geben, zur Sachverhaltsdarlegung, wie sie sich aus Sicht der Behörde darstellt, Stellung zu nehmen.

Zu Frage 17:

- *Ist Ihnen bekannt, dass Emirates seit Sommer 2011, also mehr als 3 Monate vor Genehmigung, 2 tägliche Flüge zwischen Wien und Dubai in den Reservierungssystemen und öffentlich bewarb?*

Die österreichische Zivilluftfahrtbehörde hat ein entsprechendes Schreiben an die Behörde der VAE mit Hinweis auf die nicht genehmigten Flüge bereits Ende August 2011 übermittelt.

Zu Frage 18:

- *Was unternehmen Sie, um die Position des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Drehkreuz zu erhalten und zu stärken?*

Das Regierungsprogramm für die 24. Gesetzgebungsperiode sieht vor, eine „Road Map Luftfahrt“, also ein strategisches Konzept für den optimalen Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur zu entwickeln, um damit die Gesamtoptimierung des Wirtschaftsstandorts Österreich zu stärken und eine wettbewerbsfähige Entwicklung der österreichischen Luftfahrt im Rahmen einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik zu ermöglichen. Ausdrücklich bestätigt wurde diese Zielsetzung nochmals bei der Regierungsklausur im Mai 2011.

Das nun vorliegende, am 26.09.2011 im Rahmen einer Fachveranstaltung vom BMVIT gemeinsam mit heimischen und international renommierten Experten aus dem Luftfahrtbereich präsentierte Strategiekonzept zur optimalen Entwicklung des Luftfahrtstandorts Österreich bis 2020 stellt erstmals eine umfassende Auseinandersetzung mit einer Strategie für den österreichischen Luftverkehrssektor dar und wurde in Zusammenarbeit mit nahezu 30 unterschiedlichen Stakeholdern der österreichischen Luftverkehrslandschaft, Vertreter/innen der relevanten Ministerien und international renommierter Luftfahrtexpert/innen erarbeitet.

Als strategische Ziele wurden die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, die Entwicklung einer leistungsfähigen Infrastruktur sowie die Betrachtung des Luftverkehrs als Gesamtsystem identifiziert. Zu jedem der drei Kernziele wurden Maßnahmen, (insgesamt 77) die vom BMVIT in Zusammenarbeit mit den Akteuren der österreichischen Luftverkehrswirtschaft umgesetzt werden, in einer Übersicht erfasst.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Doris Bures'.