

3

Standortanwalt
Wien



BERICHT des Standortanwalts

Covid-19 und die Luftfahrt
Absturz oder Landung des
Home Carriers Austrian Airlines?

INHALT

1. Ausgangslage für die Luftfahrt in Österreich	4
2. Wirkung des Home Carriers für Wien und Österreich	6
3. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Home Carriers	8
4. Beispielregion Zürich: Ausfall der SwissAir	12
5. Sichere Landung: Warum Wien einen Home Carrier braucht!.....	13
6. Headquarters in Österreich (Liste ABA).....	14



Dr. Alexander Biach
Wiener Standortanwalt

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Coronakrise fegt über den Globus und hinterlässt in allen Volkswirtschaften Spuren der Verwüstung. Quer durch die Branchen ist ein Großteil der Unternehmen von den Einschränkungen durch die Pandemie betroffen. Ganz besonders hart hat es die Luftfahrt getroffen, die fast völlig zum Erliegen gekommen ist. Davon ist auch die Austrian Airlines – der wichtige Home Carrier am Flughafen Wien – betroffen. Als Wiener Standortanwalt habe ich mit meinem Team die volkswirtschaftlichen Effekte der Austrian Airlines berechnet und damit die Bedeutung eines Home Carriers in Zahlen gegossen. Damit gibt es valide Daten und Fakten auf deren Basis man Überlegungen zur Rettung der Austrian Airlines anstellen kann. Unsere Zahlen zeigen, dass die Austrian große volkswirtschaftliche Bedeutung für den Standort hat. Zudem ist sie als Home Carrier am Flughafen Wien das zentrale Rückgrat unserer internationalen Verkehrsanbindung. Sie trug zuletzt vor der Corona-Krise 2,7 Milliarden Euro zum österreichischen Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei, sicherte 17.700 Menschen einen Arbeitsplatz und brachte dem Staatshaushalt rund 960 Millionen Euro an Steuern und Abgaben pro Jahr. Die AUA transportierte im vergangenen Jahr 43 Prozent der Passagiere am Flughafen Wien. Sie ist mit großem Abstand der dominierende Home Carrier des Wiener Flughafens.

Klar ist, dass die Wirtschaft in Österreich und ganz besonders die Wiener Wirtschaft einen starken Home Carrier braucht. Die Verhandlungen über die Rettung der Austrian sind daher nicht nur aus Unternehmenssicht wichtig, sie sind für den gesamten Wirtschaftsstandort Österreich von immenser Bedeutung. Profitieren alle Bundesländer vom Steueraufkommen, so sind die Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte für Ostösterreich unverzichtbar. Die guten Flugverbindungen der Austrian sichern uns über 200 Headquarter-Niederlassungen, von denen aus Ost- & Südosteuropa bearbeitet wird. Die Rettung des Home Carriers muss daher die Entscheidungshoheit über die Destinationen beinhalten.

Bleiben Sie gesund!

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Alexander Biach

1

Manches was Flügel hat, fliegt nicht mehr...

Wir begrüßen Sie ganz herzlich an Bord und geben Ihnen einen Überblick über die Situation in der Luftfahrt in Zeiten von Covid-19 (Status Ende April/Anfang Mai 2020). Bleiben Sie bitte angeschnallt, es ist mit Turbulenzen zu rechnen!

- In Österreich gibt es Landverbote für Luftfahrzeuge aus China, dem Iran, Italien, Spanien, Frankreich, der Schweiz, dem Vereinigten Königreich, Russland, der Niederlande und Ukraine.
- Alle EU-Bürger, die auf dem Luftweg nach Österreich kommen, müssen sich in eine 14-tägige Quarantäne begeben. Drittstaatsangehörige (mit Ausnahmen) dürfen nicht einreisen.
- Reisewarnungen: Alle Länder weltweit wurden auf „Hohes Sicherheitsrisiko“ gesetzt. Am 11. April wurden die Reisewarnungen für die USA und Türkei ausgeweitet und auf die höchste Reisewarnung Stufe 6 gesetzt. Damit gelten für folgende Staaten in Zusammenhang mit Covid-19 Reisewarnungen der Stufe 6: Iran, Südkorea, Italien, Frankreich, San Marino, Schweiz, Spanien, Vatikanstadt, Niederlande, Russland, Peru, UK, Ukraine,

Senegal, Indien, Pakistan, Südafrika, Brasilien, Nigeria, Indonesien, Philippinen, Belgien, Schweden, Portugal, USA und die Türkei.

- Die Austrian Airlines hat mit 19. März den gesamten Flugbetrieb eingestellt, zwei Flugzeuge blieben für Rückholaktionen in Abrufbereitschaft. Alle Mitarbeiter befinden sich aktuell in Kurzarbeit, diese wurde bis zum 20. Mai verlängert. Die temporäre Flugbetriebseinstellung wurde bis 31. Mai verlängert. Wann der Betrieb wiederaufgenommen wird, ist derzeit unklar und setzt eine entsprechende Nachfrage voraus. Rückholflüge für österreichische Staatsbürger fanden bis 17. April statt, Frachtflüge und Transportflüge für medizinische Hilfsgüter sind derzeit bis Ende Mai vorgesehen.
- Am 21. April präsentierte Austrian Airlines die Pläne für den Neustart nach der Krise. Für das restliche Jahr rechnet die Fluglinie nur noch mit einer Nachfrage in Höhe von 25 bis 50 Prozent des Vorkrisenniveaus. Bis Ende 2021 werden maximal 75 Prozent erwartet. Die Folge dessen ist eine Flottenverkleinerung um rund 25 Prozent. Austrian Airlines befindet sich derzeit in Gesprächen



mit dem Betriebsrat hinsichtlich der Erhaltung einer möglichst hohen Anzahl an Arbeitsplätzen.

- Austrian Airlines hat am 28. April einen Antrag auf Staatshilfe in Höhe von 767 Millionen Euro an die ÖKB und Cofag gestellt. Österreich verhandelt derzeit mit der Lufthansa über die Bedingungen einer Staatshilfe an Austrian Airlines. Als zentrale Forderungen werden dabei:
 - die staatliche Beteiligung an der Lufthansa
 - die Standortgarantie für den Flughafen Wien-Schwechat als Hub der Lufthansa Group
 - und der Erhalt und Ausbau der Langstreckenverbindungen genannt.
- Am 29. April traf Bundeskanzler Kurz in Wien Lufthansa-Chef Carsten Spohr für erste Verhandlungsgespräche.
- Im Gespräch ist auch eine Beteiligung der Republik Österreich an der Lufthansa selbst, um österreichische Interessen zu wahren und der Austrian Airlines frisches Eigenkapital zukommen zu lassen. Eine Summe von 267 Mio. Euro, die in einigen Medien genannt wurde, würde laut aktuellem Börsenwert einer Beteiligung von knapp sieben Prozent an der Lufthansa entsprechen. Weitere 410 Mio. Euro würden als Kreditgarantien zu Ver-

fügung gestellt und rund 90 Mio. Euro als nicht rückzahlbaren Zuschuss für Fixkosten bei geschlossenen Unternehmen Verwendung finden.

- In Europa haben bereits mehrere Staaten teils milliardenschwere Unterstützungsleistungen für die nationale Luftverkehrsbranche angekündigt, darunter FR, DE, NL, SE, DK, IE, BE, NO und CH. Italien hat Alitalia mittlerweile um rund 500 Mio. Euro verstaatlicht.
- In Deutschland stehen Medienberichten zu Folge Staatshilfen für die Lufthansa in Höhe von 9 Mrd. Euro im Raum. Im Gegenzug soll der deutsche Staat Anteile von bis zu 25 Prozent plus eine Aktie bekommen.
- Die zweitgrößte Airline Österreichs, Laudamotion, stellte den Betrieb am 17. März bis auf Weiteres ein. Deutliche Gehaltseinbußen werden angestrebt, andernfalls würde die Airbus-Basis Wien per 30. Mai geschlossen.
- Am Flughafen Wien gab es am 29. April um 93 Prozent weniger Flugbewegungen im Vergleich zum 29. April 2019. Es wurden insgesamt nur 36 Flüge abgewickelt. Normalerweise verfügt der Flughafen Wien über eine Spitzenstunde von rund 58 Starts- und Landungen.

2

Der Home Carrier aus strategischer Sicht

Eine leistungsstarke Infrastruktur ist die Lebensader jeden Landes. Im Luftverkehr sichert der Flughafen Wien als Drehkreuz die Anbindung Österreichs an die Welt durch internationale Langstrecken und die generelle Konnektivität des Standorts. Und es ist nun mal so, dass Konnektivität und ein wettbewerbsfähiger Luftverkehr Wirtschaftswachstum schafft, Arbeitsplätze sichert und die Basis für internationalen Tourismus in Österreich bedeutet. Die Rettung des Home Carriers am Standort Wien mit seiner Drehkreuz- und Langstreckenfunktion, ist für den gesamten Wirtschaftsstandort Österreich von großer Bedeutung. Die Rettung der AUA in der Covid-19 Krise, egal ob über erweiterte Hilfsfonds oder durch eine staatliche Beteiligung, muss aus unserer Sicht an eine konkrete Standortgarantie und dem Verbleib des Drehkreuzes am Standort Wien geknüpft sein. Umso wichtiger sind konkrete Vereinbarungen in den Verhandlungen zwischen der Republik Österreich und der AUA/Lufthansa.

Streckennetz

- Insgesamt wurden von der AUA 130 Destinationen weltweit angeflogen, davon 12 Langstreckendestinationen.
- Osteuropanetzwerk: Der Marktanteil der AUA ab Wien nach Osteuropa beträgt beachtliche 60 Prozent (3.327.598 Passagiere). Von insgesamt 46 Osteuropa Destinationen aus Wien fliegt die Austrian 30 an.
- Drehscheibenfunktion: 46 Prozent der Austrian Passagiere ab Wien waren Transferpassagiere. Sowohl die Langstrecke als auch das umfangreiche Osteuropa-Streckennetz sind essentiell für die Drehscheibenfunktion in Wien.

Kennzahlen AUA



Rund **7.000**
Mitarbeiter



2,1 Mrd. EUR **Umsatz**
Betreibung des Langstrecken-
Drehkreuz Wien



14,7 Mio.
Passagiere (2019)



77% aller in Österreich
stationierten Flugzeuge
(82 Flugzeuge)



380 Flüge pro Tag

3

Der Home Carrier aus volkswirtschaftlicher Sicht

Als Team rund um den Wiener Standortanwalt ist es unser Auftrag die volkswirtschaftliche Bedeutung von Infrastruktur zu berechnen und in den öffentlichen Diskurs einzubringen. Angesichts der strategischen Bedeutung des Home Carriers war es uns wichtig, wissenschaftlich fundierte Kennzahlen zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Austrian Airlines beizusteuern. Die Berechnungen basieren dabei auf Daten des Flughafens und der Statistik Österreich.

Betrachten wir also die volkswirtschaftlichen Effekte des Home Carriers Austrian so können wir festhalten:

Standortpolitisch gibt es keine vertretbare Alternative zu einem Home Carrier.

Wir haben betrachtet, welche Bereiche die AUA wirtschaftlich serviciert bzw. in Anspruch nimmt. Im Konkreten sind die wirtschaftlich hauptbetroffenen Bereiche:

- Flughafen
- Urlaubstourismus
- Kongresstourismus
- Geschäftsverkehr, insb. Osteuropazentralen

All diese Bereiche leben von der Geschäftstätigkeit der AUA. Und durch diese Geschäftstätigkeit lösen diese Bereiche für die österreichische Volkswirtschaft und im Speziellen für den Standort Wien (bzw. die Ostregion) Wachstums- und Beschäftigungseffekte aus. Diese sind zusammenfassend als derart enorm einzustufen, dass ein Verzicht auf einen Home Carrier also keine wirtschaftspolitische Denkalternative ist.

Wir konnten daher die durch die AUA ausgelösten volkswirtschaftlichen Effekte für die Bereiche Flughafen, Urlaubstourismus und Kongresstourismus berechnen. Für den Geschäftsverkehr mit Schwerpunkt Osteuropazentralen fließen die volkswirtschaftlichen Effekte in die Betrachtung des Austrian-Effekts auf die Österreichische und Wiener Gesamtwirtschaft ein. In dieser Gesamtwirtschaftsbetrachtung sind natürlich auch die Bereiche Flughafen, Urlaubstourismus und Kongresstourismus enthalten.



Mit 2,7 Mrd. Euro löst die AUA fast 0,7% des BIP aus. Auf Wien umgerechnet reden wir von 538 Mio. € (20% von Ö)¹. Auch der Beschäftigungseffekt den die AUA für Österreichs Volkswirtschaft auslöst ist mit 17.652 VZÄ in ganz Österreich in Wien mit rd. 5.500 VZÄ (31% von Ö)² beachtlich. Letztlich fließt fast 1 Mrd. € (964 Mio. €) in Form von Steuern und Abgaben wieder in die Staatskassa zurück. Ähnlich hoch der direkte Einkommens- also Wohlfandseffekt in Form einer Steigerung der Lohnsummen.

Branchen, die am stärksten vom Home Carrier profitieren:

- Verkehr
- Herstellung von Waren
- sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen sowie freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen
- Handel
- Bau

Branchen, die am stärksten aus der Zubringerfunktion der AUA von Gästen profitieren:

- Beherbergung und Gastronomie
- Handel
- Kunst, Unterhaltung und Erholung
- Verkehr
- sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen

Unter dem Strich steht jedenfalls: Für den Erfolg am Standort Wien brauchen wir einen Home Carrier mit Drehkreuzfunktion nach Osteuropa und entsprechender Langstrecke!

¹ vgl. Studie Economica, April 2020 „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Österreichischen Luftverkehrswirtschaft“, S. 2

² ebenda S.3

Die österreichweiten Effekte des Home Carriers

Volkswirtschaftliche Effekte Home Carrier (pro Jahr)



Quelle: GAW, 2020

Standort Wien – Spezialauswertung touristische Effekte (Passagierzahlen)

Regionalwirtschaftliche Effekte durch AUA-Flugtouristen (Urlaubsgäste) in Wien



Quelle: GAW, 2020



Regionalwirtschaftliche Effekte durch AUA-Flugtouristen (Tagungs- und Kongressgäste) in Wien



Quelle: GAW, 2020

Standort Wien – Spezialauswertung touristische Effekte (Passagierzahlen)

Volkswirtschaftliche Effekte des Flughafens VIE durch Home Carrier in Österreich (pro Jahr)



Quelle: GAW, 2020

4

Das Beispiel Swissair und Ableitungen für Wien

Die Vergangenheit lehrte uns am Beispiel Flughafen Zürich und der Swiss Air, dass der Erhalt eines Home Carriers wichtig ist:

- Der Flughafen Zürich Kloten erlebte im Oktober 2001 den Konkurs des Home Carriers Swissair – was nebenbei bemerkt massiv auf das Selbstverständnis der Schweizer drückte (Faktoren Identität und Imagewert sind nicht zu vernachlässigen!)
- Folge war die Verkleinerung der Drehkreuz-Funktion des Flughafens
- 2002 folgte die Nachfolge-Airline Swiss, die 2005 von Lufthansa aufgekauft wurde
- erst ab 2005 waren positive Entwicklungen zu verzeichnen (3-jähriger Dämpfer)

Zürich hat gezeigt, dass bei Aufgabe des Home Carriers eine Durststrecke entsteht, die wir nun auch volkswirtschaftlich belegt haben. Da es erst nach Jahren – und in der aktuell angespannten Weltmarktlage – erst sehr spät zu einem Ersatz kommen würde, wären sowohl die gesamtwirtschaftlichen Wachstumseffekte als auch die Beschäftigungs- und Steuereffekte für mehrere Jahre bedroht.

Auch wenn kein Gesamtausfall der berechneten volkswirtschaftlichen Effekte gegeben ist, so kann aus den Untersuchungen zum Wegfall der Swissair von Einbußen am Standort Zürich-Kloten zwischen 26% und 46% gerechnet werden¹. Das würde ein Minus in der Wertschöpfung von rd. 700 Mio. € bis 1,2 Mrd. € und eine Arbeitsplatzgefährdung von 4.500 Arbeitsplätzen bedeuten. Auch auf den Tourismus hat der Wegfall des Home Carriers negative Auswirkungen, die in die Volkswirtschaft hineinwirken. Nur bedingt kann hier auf andere Verkehrsträger ausgewichen werden.

Die nachhaltige Schädigung tritt aber mit dem damit verbundenen Wegfall der durch den Home Carrier aufgebauten Drehscheibenfunktion nach Osteuropa ein. Der Aufbau einer neuen Hubfunktion würde laut den Erhebungen zum Kanton Zürich bis zu 16 Jahre in Anspruch nehmen – Voraussetzung wäre eine günstige Wirtschaftslage.

¹ vgl. Untersuchung Simone Reichser, „Regionale Auswirkungen der Verkleinerung eines Home Carriers“, Diplomarbeit, 2010, S. 83



5

Sichere Landung: Warum Wien einen Home Carrier braucht!

- Wien braucht als mittelgroßer Flughafen einen starken Home Carrier, um auf die Frequenzen und Destinationen zu kommen. Kleine und große Flughäfen können die Funktion eines Home Carriers durch andere Airlines besser kompensieren.
- Durch die zahlreichen Flugverbindungen eines Home Carriers wird eine natürliche Hub-Funktion (Drehkreuzfunktion) am Flughafen (unabhängig von einer Airline) geschaffen.
- Diese Hub-Funktion ist essentiell für den Erfolg des Wirtschaftsstandort Wien, weil
 - wir deshalb Headquarterstandort für den CEE-Raum sind
 - es für Unternehmen auf Standortsuche meist entscheidend ist, international gut angebunden zu sein.

Und dann gilt es natürlich die Bedeutung des

Flughafens zu berücksichtigen:

- Wien steht in Standortkonkurrenz zu anderen europäischen Flughäfen wie Bratislava oder München: Bei einer Reduktion der Drehkreuzfunktion kommt man ins Hintertreffen
- Insbesondere die **interkontinentale Erreichbarkeit** Wiens wäre negativ betroffen; die interregionale Erreichbarkeit wäre durch die sehr guten Bahn- und Autobahn-Verbindungen (vergleichbar zu Zürich) teilweise abgedeckt
- Der Flughafen als regionaler Wirtschaftsfaktor! Der Home Carrier trägt maßgeblich zur Wertschöpfung in der Region und natürlich am Flughafen bei und schafft Arbeitsplätze

6

Nachtrag: Headquarterstandort Wien

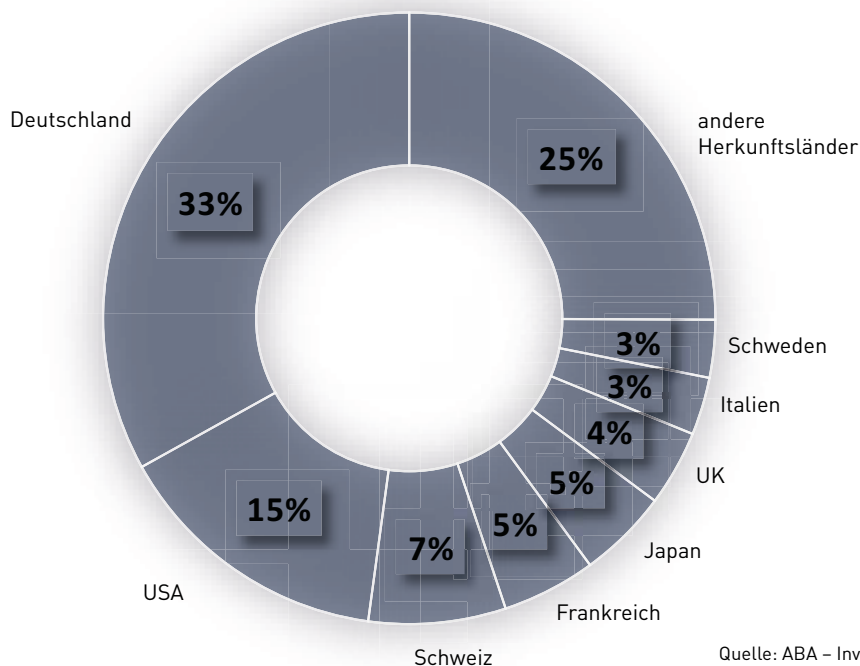
Wien ist internationaler Standort für rund 200 Headquarter, die von hier aus ihre Niederlassungen in vor allem Südosteuropa steuern. Ein zentrales Argument, warum die Betriebe hier in

Wien sind, ist die gute internationale Anbindung durch den Flughafen und die Austrian Airlines. Und tatsächlich erreicht man über Wien ganz Europa innerhalb von drei Flugstunden.



Wer sind die Headquarters in Österreich und woher kommen Sie:

A	Deka Bank	Hipp	Merck	Sun Chemical
Ägfa	Dentsu Aegis	Hoerbiger	Miele	T
Alantra	DHL Global Forwarding	Hutchison 3	Mondelez	Takeda
Alcatel	Diamond Aircraft	I	N	Thales
Allianz	Durst	ICBC	Neckermann	Thyssen Krupp
Amada	E	Infineon	Nestlé	U
Amgen	ĒATON	Isis	Nichicon	Unicredit Business
Atos	Egypt Air	J	Nikon	Integrated Solutions
Avis	Electrolux	Johnson Controls	Nittoku	USU
B	Epcos	JP Morgan	O	V
Banco do Brasil	ERGO	JVC	Octapharma	Vestas
BASF	Ericsson	K	P	Vogel & Noot
Bauhaus	Essilor	Kärcher	Panasonic	Volvo
Beiersdorf	F	Knau	Peek & Cloppenburg	VTB
BenQ	FACC	Knorr-Bremse	Puma	W
BMW	Flextronics	L	Q	Western Union
Boehringer Ingelheim	Fresenius	Liebherr	Quintiles	Wiberg
Borealis	Fujitsu	LifeNet Health	R	Wincor Nixdorf
Bosch	G	Louis Vuitton	Rehau	X
C	Gefco	Lukoil	Rewe	Āella
C&A	Griesson-DeBeukelaer	M	Rittal	Y
Canon	Grundfos	Magna	S	Yokogawa
CNH	H	MAN	Saint-Gobain	Z
Compuware	H&M	Mars	Samsung	ZKW
CSC	Henkel	Marsh	Sandoz	ZTE
D	Hewlett-Packard	Mazda	Sberbank	Zürich Versicherungen
Daikin		McDonald's	Shell	
Danone		Melitta	Siemens	



Quelle: ABA – Invest in Austria

