

Nr. 99-BEA der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages
(2. Session der 16. Gesetzgebungsperiode)

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Stöllner und Lassacher an die Landesregierung (Nr. 99-ANF der Beilagen)
- ressortzuständige Beantwortung durch Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Stöckl -
betreffend Eurowings-Vertrag

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Stöllner und Lassacher betreffend Eurowings-Vertrag vom 25. Oktober 2018 erlaube ich mir, Folgendes zu berichten:

Zu dieser Anfrage möchte ich eingangs als Replik auf die Präambel folgendes festhalten:

Die Konzentration im europäischen Luftverkehr generell ist zutreffend beschrieben. Die Auswirkungen auf den Flughafen Salzburg sind zu spüren und werden auch künftig zu spüren sein. Die fehlenden Flüge im heurigen Jahr sind allerdings nicht im Fehlen der Eurowings-Flüge nach Paris und Zürich zu begründen. Dies liegt hauptsächlich an den Konkursen der Air Berlin und flyNiki, die 2016 am Salzburger Flughafen noch einen Marktanteil von 40 % hatten und 2017 bis zum Ausscheiden der beiden Fluggesellschaften noch über 25 %. Zu einem kleineren Teil erschwerte die Entwicklung zudem die Auflassung der EasyJet-Station in Hamburg und dem damit einhergehenden Wegfall der Flüge zu dieser Destination. Durch viel zusätzliches Engagement des Salzburger Flughafens und der Eurowings konnte die Anzahl der fehlenden Flüge aber auf einem akzeptablen Niveau aufgefangen werden.

Der Reisemix der Zielgruppen umfasst neben dem Incoming- auch den Outgoing-Verkehr, neben touristischen Zielen auch das Geschäftsreisesegment sowie „Visiting friends and relatives“ und ethnische Verkehre. Eine ausschließliche Fokussierung auf den Incoming-Verkehr wäre dabei laut Ansicht der Experten schlichtweg fahrlässig.

Eine langjährige vertragliche Zusicherung in Verträgen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften zu bestimmten Destinationen wäre laut Auskunft des Salzburger Flughafens per se äußerst ungewöhnlich. Es gibt hingegen Verträge, in denen Destinationen ausgeschlossen werden, um eine Kannibalisierung von bestimmten Relationen zu vermeiden. Die in der Präambel aufgestellten Ausführungen zu den angeblichen Vorgängen im Aufsichtsrat sind nicht nachvollziehbar.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Beantwortung dieser Landtagsanfrage, die auf Auskunft des Salzburger Flughafens fußt, auf Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse sowie vertragliche Verschwiegenheitsverpflichtungen Rücksicht genommen werden muss.

Zu Frage 1: Wann und von wem wurde der Vertrag unterzeichnet und ist das Vier-Augen-Prinzip eingehalten worden bzw. nachvollziehbar (wir ersuchen um namentliche Nennung jener Personen, die für die unterzeichnenden Vertragsparteien rechtsgültig unterzeichnet haben)?

Dazu verweise ich auf die Beantwortung der Frage 1.1. Nr. 38-ANF der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages (2. Session der 16. Gesetzgebungsperiode). Generell wurde bei der Beantwortung dieser Landtagsanfrage zum Vertrag mit Eurowings bereits umfassend Stellung genommen.

Zu Frage 2: Wird in dem Vertrag die Anbindung an das Drehkreuz Zürich explizit erwähnt und fixiert?

Laut Auskunft des Salzburger Flughafens nicht.

Zu Frage 3: Wird im Vertrag explizit festgehalten, dass u. a. die Strecke Zürich und Paris (CDG) von Eurowings bedient werden muss?

Zu Frage 3.1.: Wenn ja, wie oft wöchentlich?

Zu Frage 3.2.: Wenn nein, warum nicht?

Laut Auskunft des Salzburger Flughafens nicht.

Zu Frage 4: Wurde ein Mindestverkehrsaufkommen festgeschrieben?

Laut Auskunft des Salzburger Flughafens ja.

Zu Frage 4.1.: Wenn ja, wäre dieses auch ohne Übernahme der Air Berlin und Fly NIKI Destinationen erreicht worden bzw. 2018 zu erreichen möglich?

Diese hypothetische Frage, die auf einer theoretischen Annahme basiert, kann in dieser Form nicht beantwortet werden.

Zu Frage 5: Gibt es einen Sideletter, in welchem die Zusatzförderungen wie Marketingzuschüsse, Streckenförderungen, Incoming orientierte Werbung etc. festgeschrieben sind?

Da dies laut Auskunft des Salzburger Flughafens der Vertraulichkeit unterliegt, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 6: Wie hoch ist der Anteil an Rabatten, Marketingboni wie Destinationsboni, Mengenboni, Passagierboni, Standortbonus, Stationierungsbonus, Marketingzuschüsse etc. gemessen am Bruttoumsatz in Prozenten?

Da dies laut Auskunft des Salzburger Flughafens der Vertraulichkeit unterliegt, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 7: Wenn die Begünstigungen für Eurowings z. B. die höchst jemals gewährten Begünstigungen wären, könnte dann eine andere Airline, ein anderer Großkunde wie z. B. die Lufthansa eine Meistbegünstigung verlangen und welche Auswirkung hätte so eine Meistbegünstigungsklausel für das Ergebnis der SFG?

Wie bereits bei der Beantwortung der Frage 3.3. Nr. 38-ANF der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages (2. Session der 16. Gesetzgebungsperiode) ausgeführt, wurde der gegenständliche Vertrag mit Eurowings von einer spezialisierten Anwaltskanzlei im Hinblick auf die Wahrung der Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit aus beihilfen- und wettbewerbsrechtlicher Sicht positiv geprüft.

Zu Frage 8: Ist sichergestellt bzw. geprüft, ob die SFG durch den Eurowings-Vertrag nicht in eine ähnliche Situation kommt wie etwa der Flughafen Köln, der nur mit Millionenförderungen für Billigflieger sein Wachstum erkaufte hat?

Laut Auskunft des Salzburger Flughafens ja.

Zu Frage 9: Ist im Zuge der Vertragsverhandlungen über das Interline-Abkommen für die Zürich-Strecke verhandelt worden?

Laut Auskunft des Salzburger Flughafens nicht.

Zu Frage 10: Werden im Vertrag das Incomming-Geschäft und Maßnahmen zur Förderung „am anderen Ende der Strecke“ überhaupt erwähnt?

Da dies laut Auskunft des Salzburger Flughafens der Vertraulichkeit unterliegt, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 11: Werden im Vertrag oder im Sideletter Marketingfördermaßnahmen wie Streckenförderung und Werbemaßnahmen z. B. für die Paris-Strecke in Paris und Il de France festgeschrieben?

Da dies laut Auskunft des Salzburger Flughafens der Vertraulichkeit unterliegt, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 12: Ist die Salzburger Landtourismus GmbH (SLT) und die Salzburg Congress GmbH in die Incomming-Bewerbung der neuen Destinationen außerhalb Deutschlands eingebunden, bzw. für eine solche verpflichtet?

Die genannten Gesellschaften sind laut Auskunft des Salzburger Flughafens dort eingebunden, wo es zweckmäßig ist. Verpflichtet sind sie nicht.

Zu Frage 13: Erhält die SLT z. B. vom Flughafen und/oder anderen Stakeholdern wie WKO, IV, Landesregierung etc., Werbezuschüsse?

Die Salzburger Land Tourismus GmbH fällt nicht in meine Ressortzuständigkeit. Laut Auskunft des Salzburger Flughafens erhält sie von diesem keine Werbezuschüsse. Flughafen und Salzburger Land Tourismus GmbH arbeiten in zweckgebundenen und bilateral vereinbarten Projekten zusammen.

Zu Frage 13.1.: Wenn ja, in welcher Höhe?

-

Zu Frage 13.2.: Wenn ja, welche Projekte wurden fixiert und welche Kontrollmechanismen wurden vereinbart?

-

Zu Frage 13.3.: Wenn ja, wie wurde die Leistung definiert?

-

Zu Frage 14: Wurde der Problembereich Umgang mit Reisebüros, Reiseveranstaltern und Reisegruppen in den Vertragsverhandlungen beraten?

Da dem Salzburger Flughafen ein derartiger „Problembereich“ nicht bekannt ist, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 15: Wann, von wem und wie wurde der Aufsichtsratsvorsitzende über den Vertrag und den Vertragsinhalt informiert?

Über das Projekt wurde ich von der damaligen Flughafenführung regelmäßig in Kenntnis gesetzt.

Zu Frage 16: Wurden Beihilfen von Seiten des Landes oder anderer öffentlicher Institutionen (SLT und SSTG) an das private Luftfahrtunternehmen ausbezahlt oder versteckt ausbezahlt und/oder gegen EU- und Österreichisches Beihilfenrecht und/oder gegen andere Gesetze verstoßen?

Wie bereits bei der Beantwortung der Frage 3.3. Nr. 38-ANF der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages (2. Session der 16. Gesetzgebungsperiode) ausgeführt, wurde der gegenständliche Vertrag mit Eurowings von einer spezialisierten Anwaltskanzlei im Hinblick auf die Wahrung der Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit aus beihilfen- und wettbewerbsrechtlicher Sicht positiv geprüft.

Zu Frage 17: Wer führte den sogenannten Private Investor-Test durch, zu welchem Ergebnis kam dieser Test und gibt dieser verbindliche Auskunft darüber, ob der Vertrag mit Eurowings EU-Rechtskonform ist?

Siehe Beantwortung der Frage 16.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 7. Dezember 2018

Dr. Stöckl eh.