

INCENTIVEPROGRAMME DER FLUGHAFEN WIEN AG

gültig ab 01. Juni 2016



INHALT UND IMPRESSUM

1	Allgemeines	2
1.1	Zielsetzung und Incentivearten	2
1.2	Vereinbarung	2
2	Transferincentive	3
2.1	Bedingungen für die Gewährung des Transferincentives	3
2.2	Leistungen von FWAG	3
3	Wachstumsincentive	4
3.1	Bedingungen für die Gewährung des Wachstumsincentives	4
3.2	Destinationsincentive	4
3.3	Frequenzincentive	5
3.4	Frequenzdichteincentive	6
4	Wachstumsförderung für Point2Point-Verkehr	7
ANHANG		8

DER DEUTSCHE TEXT IST VERBINDLICH

herausgegeben durch

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1, 1300 Wien-Flughafen, Österreich

Sitz in Schwechat und eingetragen im Firmenbuch des LG Korneuburg zu FN 42984 m

(im Folgenden "**FWAG**")

Bei Rückfragen und Bedarf an weiteren Exemplaren wenden Sie sich bitte an:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Aviation Marketing & Business Development

Postfach 1, 1300 Wien-Flughafen, Österreich

Telefon: + 43-1-7007-23380 oder 28317 (Durchwahl)

Fax: + 43-1-7007-523380 oder 528317

Email: s.ehrengruber@viennaairport.com

a.donis@viennaairport.com

tariffs@viennaairport.com

1 Allgemeines

1.1 Zielsetzung und Incentivearten

FWAG informiert hiermit alle im regelmäßigen Linienverkehr Wien bedienenden Fluggesellschaften über ein objektives, transparentes und nicht-diskriminierendes Incentive-Programm, das der Förderung des Flugverkehrs am Flughafen Wien dient und u.a. den Ausbau der Hubfunktion vom Flughafen Wien durch eine Fluggesellschaft unterstützen soll - dies auch im Hinblick auf Krisen und die daraus resultierenden Folgen für die Luftverkehrswirtschaft.

Es wird zwischen vier Incentivearten/Förderungen unterschieden:

- dem Transferincentive für Transferpassagiere; sowie
- dem Wachstumsincentive, der sich wiederum unterteilt in:
 - Destinationsincentive für neue Destinationen;
 - Frequenzincentive für neue bzw. zusätzliche Frequenzen; und
 - Frequenzdichteincentive ab einer bestimmten Anzahl an Frequenzen pro Woche
 - dem Wachstums – Förderungsprogramm für Point2Point-Verkehr

Die o.a. Incentives/Förderungen zielen darauf ab, nachhaltig Verkehr von und zum Flughafen Wien zu unterstützen, um einerseits die Attraktivität an angebotenen Verbindungen und andererseits die Möglichkeiten an Umsteigerrelationen auszubauen.

1.2 Vereinbarung

- Zwischen FWAG und der jeweiligen Fluggesellschaft kann eine Vereinbarung über die Gewährung eines bestimmten Incentives abgeschlossen werden. In dieser Vereinbarung sind auch die Bedingungen für die Refundierung des jeweiligen Incentives geregelt.
- Die Leistungsabgeltung erfolgt gemäß der mit der Fluggesellschaft abgeschlossenen Vereinbarung.
- Es besteht von Seiten einer Fluggesellschaft kein Rechtsanspruch auf irgendeinen Incentive bzw. Abschluss einer Incentive-Vereinbarung. Im Sinne der Gleichbehandlung werden alle Fluggesellschaften entsprechend den festgelegten Bedingungen auch gleich behandelt.
- Bei sogenannten Code-Sharing Flügen wird grundsätzlich nur jener Fluggesellschaft ein Incentive gewährt, die den Flug physisch durchführt. Ausschlaggebendes Kriterium ist hierfür die Flugnummer (kein Marketingcarrier).

FWAG behält sich das Recht vor, das Incentiveprogramm oder Teile hiervon jederzeit und ohne Angabe von Gründen jeweils mit sofortiger Wirkung zu widerrufen oder abzuändern und behält sich ausdrücklich die Letztentscheidung über die Qualifizierung für den jeweiligen Incentive unter Ausschluss von Rechtsmitteln vollumfänglich vor.

2 Transferincentive

2.1 Bedingungen für die Gewährung des Transferincentives

- Der Transferincentive dient der Förderung des Umsteigeverkehrs.
- Bei der Berechnung des Transferincentives werden nur solche abfliegende Transferpassagiere berücksichtigt, für die die Fluggesellschaft das Fluggastentgelt gemäß gültiger Entgeltordnung an FWAG entrichtet hat.
- Als Transferpassagier wird eine natürliche Person bezeichnet, die an Board eines Linienfluges in logisch vorwärts strebender Richtung reist und am Flughafen Wien
 - von einem Luftfahrzeug einer Fluggesellschaft auf ein Luftfahrzeug derselben Fluggesellschaft, jedoch mit anderer Flugnummer, umsteigt oder
 - von einem Luftfahrzeug einer Fluggesellschaft auf ein Luftfahrzeug einer anderen Fluggesellschaft umsteigt.
- Der Umstieg hat in einem Zeitraum zwischen der Minimum Connecting Time und maximal 24 Stunden nach planmäßiger Ankunft des Inbound-Fluges zu erfolgen. Return Check-Ins sind vom Incentive ausgeschlossen.

2.2 Leistungen von FWAG

Der Transferincentive beträgt pro abfliegender Transferpassagier:

Basis	€ 12,50
-------	---------

Dieser Basisbetrag wird unabhängig vom Wachstum der Anzahl der abfliegenden Lokalpassagiere und Transferpassagiere am Flughafen Wien im Vergleich zum Vorjahreswert jedenfalls ausgeschüttet.

Liegt das Wachstum der Anzahl der gesamten Lokalpassagiere am Flughafen Wien mindestens 3 % über dem Vorjahreswert, profitiert die Fluggesellschaft von einem allfälligen Transferwachstum am Flughafen Wien. In Abhängigkeit des Transferwachstums am Flughafen Wien ändert sich der Incentivebetrag pro abfliegender Transferpassagier in diesem Fall, wie folgt:

Transferpassagiere	Incentivebetrag
Basisbetrag	€ 12,50
ab 1,00% Wachstum	€ 12,70
ab 2,00% Wachstum	€ 12,90
ab 3,00% Wachstum	€ 13,10
ab 4,00% Wachstum	€ 13,20
ab 5,00% Wachstum	€ 13,30
ab 6,00% Wachstum	€ 13,40
ab 7,00% Wachstum	€ 13,50
ab 8,00% Wachstum	€ 13,60
ab 9,00% Wachstum	€ 13,70
ab 10,00% Wachstum	€ 13,80

Die Wachstumswerte der Anzahl der Transferpassagiere beziehen sich auf das gesamte Transferwachstum am Flughafen Wien und nicht nur auf eine einzelne Fluggesellschaft.

3 Wachstumsincentive

3.1 Bedingungen für die Gewährung des Wachstumsincentives

- Gefördert wird die Aufnahme von regelmäßigen Linienverbindungen zu neuen Destinationen bzw. (zusätzlicher) regelmäßiger Linienfrequenzen und zwar auf Basis des Städtepaares bzw. im Interkontinentalverkehr auf Basis des Flughafenspaares.
- Flüge, die nach einer Zwischenlandung auf einem europäischen Flughafen Interkontinentalsektoren bedienen, gelten als Langstreckenflüge, sofern sowohl eingesetztes Fluggerät (Registrierung) als auch Flugnummer unverändert bleiben.
- Flüge,
 - bei denen der Flughafen Wien Transitpunkt ist und
 - die in Verbindung mit einer interkontinentalen Enddestination stehen sowie
 - mit gleicher Flugnummer und gleichem Fluggerät bedient werden,erhalten den entsprechenden Wachstumsincentive der interkontinentalen Enddestination.
- Die Fluggesellschaft muss mindestens 80% der kalkulatorischen Frequenzanzahl einer Flugplanperiode durchführen.
- Die jeweiligen Incentivearten sind ausschließlich auf Strecken in bestimmte Verkehrsregionen anwendbar, die im Rahmen des jeweiligen Wachstumsincentives bzw. im Anhang definiert sind.
- Die Incentivierten Frequenzen müssen während der Laufzeit dieses Vertrages:
 - bei Passagierflügen in den weltweiten Computerreservierungssystemen bzw. auf der Homepage der Fluglinie publiziert und buchbar sein, bzw.:
 - bei Frachtflügen im Cargo-Reservierungssystem der Fluglinie bzw. über die Reservierungssysteme von Spediteuren publiziert und buchbar sein.
- Der Wachstumsincentive ist ein Prozentsatz des von FWAG vereinnahmten Landeentgeltes (variabler und fixer Bestandteil) der für den Incentive qualifizierten Frequenzen laut jeweils gültiger Entgeltordnung.
- Fluggesellschaften, die eine Wachstumsförderung gemäß Punkt 4 erhalten, haben auf Strecken zu osteuropäischen Destinationen gemäß Anhang keinen Anspruch auf einen Wachstumsincentive gemäß diesem Punkt 3.

3.2 Destinationsincentive

- Der Destinationsincentive dient der Förderung der Aufnahme neuer Destinationen.
- Der Destinationsincentive findet bei allen Flügen Anwendung in alle Regionen.
- Als neue Destination gilt eine Stadt bzw. im Interkontinentalverkehr ein Flughafen, die/der an den Flughafen Wien über die letzten zwei Flugplanperioden bzw. zumindest innerhalb der letzten 12 Monate nicht mittels Direktflug (non-stop oder via intermediate-Punkt) – durch welche Fluggesellschaft auch immer - angebunden war. Zur Klarstellung wird festgehalten, dass im Falle einer Einstellung einer Destination von einer Fluggesellschaft, jeder Fluggesellschaft erst nach Ablauf von 12

Monaten der Wachstumsincentive für die Wiederaufnahme derselben Destination gewährt werden kann. Dabei wird der Sommerflugplan mit dem Sommerflugplan des Vorjahres bzw. der Winterflugplan mit dem Winterflugplan des Vorjahres verglichen.

- Des Weiteren ist jene Fluglinie anspruchsberechtigt, welche den entsprechenden Flug zu einer neuen Destination als erste in den weltweiten Computerreservierungssystemen (bzw. Cargo-Reservierungssystemen oder Reservierungssystemen von Spediteuren) bzw. auf der Homepage der Fluglinie publiziert und zum Verkauf anbietet.
- Verlängerungen bestehender Flüge über bestehende Destinationen hinaus (d.h. bestehende Destination wird ein intermediate Punkt) gelten nicht als neue Destination (Strecke). Es kann sich allenfalls um eine zusätzliche Frequenz zu der Destination, die schon vorher mittels Direktflug bedient wurde, handeln.
- Änderungen des Routings von Flügen, bei denen eine bestehende Destination als intermediate Punkt eingebunden bleibt, gelten nicht als neue Destination (Strecke).
- Der Destinationsincentive endet generell nach dem Ablauf von 3 Jahren, jedoch für den Interkontinentalverkehr nach dem Ablauf von 4 Jahren.
- Incentiviert werden die Flüge zu der neuen Destination.

Refundierung auf das Landeentgelt:

	alle Flüge Interkontinental	alle Flüge Gesamt-Europa
Im ersten Jahr	100%	80%
Im zweiten Jahr	80%	60%
Im dritten Jahr	60%	40%
Im vierten Jahr	40%	n.a.

3.3 Frequenzincentive

- Der Frequenzincentive dient der Förderung des Ausbaus von Flugfrequenzen.
- Der Frequenzincentive findet bei allen Flügen Anwendung in den Regionen Osteuropa und Interkontinental.
- Wenn eine Fluggesellschaft eine Destination eröffnet, die bereits von einer anderen bedient wird oder wenn eine Fluggesellschaft die Anzahl der Frequenz zu einer von ihr bereits bedienten Destination erhöht, gilt dies als zusätzliche Frequenz. Betrachtet wird die Anzahl der zusätzlich geflogenen Frequenzen in einer Flugplanperiode im Vergleich zur Vorjahresflugplanperiode.
- Grundsätzlich wird das Frequenzwachstum auf Basis des Vergleiches der geplanten Frequenzen der jeweiligen Flugplanperiode mit derselben des Vorjahres berechnet (Sommerflugplan mit Sommerflugplan, Winterflugplan mit Winterflugplan). Incentiviert werden jene zusätzlichen Frequenzen, die über die schon bestehende Anzahl an Frequenzen hinaus geflogen werden.

- Sollte bei Kooperationsflügen - ohne Erhöhung der Gesamtfrequenzen zu einer Destination - der Operating Carrier wechseln, so gilt dies nicht als zusätzliche Frequenz.
- Generell wird ab dem zweiten Jahr nach Aufnahme der neuen Frequenz kein weiterer Frequenzincentive gewährt, im Falle einer neuen Fluglinie auf der Langstrecke nach dem dritten Jahr.

Refundierung auf das Landeentgelt:

Frequenzincentive	alle Flüge	
	Osteuropa und interkontinental	Neue Fluglinien Langstrecke
Im ersten Jahr	60%	80%
Im zweiten Jahr	40%	60%
Im dritten Jahr	n.a.	40%

3.4 Frequenzdichteincentive

- Der Frequenzdichteincentive dient der Förderung von Flugfrequenzen, wobei ab einer festgelegten Frequenzdichte alle tatsächlich durchgeführten Frequenzen von Flügen zu einer bestimmten Destination incentiviert werden.
- Der Frequenzdichteincentive unterteilt sich wie folgt:
 - Frequenzdichteincentive Osteuropa (ausschließlich Passagierflüge); sowie
 - Frequenzdichteincentive Interkontinental (Passagier- und Frachtflüge).
- Frequenzdichte bedeutet eine festgelegte Anzahl von geplanten bzw. tatsächlich durchgeführten Flügen pro Woche in einer Flugplanperiode.
- Es wird nur jener Teil des Landeentgelts incentiviert, welcher nicht bereits durch den Destinations- bzw. Frequenzincentive incentiviert ist.

Refundierung auf das Landeentgelt:

	alle Flüge	Paxflüge
	Interkontinental	Osteuropa
ab 3 Frequenzen/ Woche	20%	n.a.
ab 5 Frequenzen/ Woche	30%	n.a.
ab 7 Frequenzen/ Woche	40%	20%
ab 10 Frequenzen/ Woche	45%	20%
ab 14 Frequenzen/ Woche	50%	30%
ab 21 Frequenzen/ Woche	50%	40%
ab 28 Frequenzen/ Woche	50%	50%

4 Wachstumsförderung für Point2Point-Verkehr

4.1 Ziel der Wachstumsförderung des Point2Point-Verkehrs

- Das langfristige Ziel der Kooperation ist das Bestreben zur *Stationierung von Flugzeugen* durch die Fluglinie am Flughafen Wien.
- Ziel ist somit die Stärkung des Lokalmarktes auf beiden Enden der Route (= NICHT Abzug von Verkehr zu anderen Hubs), respektive die Erhöhung des Point2Point-Verkehrs.
- Gefördert werden deutliche Kapazitätserhöhungen durch die Aufnahme von Point2Point - Linienverbindungen mit dem Ziel der Erschließung unbedienter (unserved) Märkte sowie der Entwicklung bereits bedienter Märkte (underserved).

4.2 Bedingungen für die Gewährung der Wachstumsförderung des Point2Point-Verkehrs

- Point2Point – Verkehr wird als Verkehr zwischen VIE und der anderen Destination definiert, welcher bei beiden Städten direkt und ohne Weiterflug/Transfer angeboten wird.
- Die geförderten Strecken müssen während der Laufzeit dieses Vertrages:
 - bei Passagierflügen in den weltweiten Computerreservierungssystemen bzw. auf der Homepage der Fluglinie publiziert und buchbar sein, bzw.:
 - zu mindestens 80% der kalkulatorischen Frequenzanzahl einer Flugplanperiode durchgeführt werden.
- Die Höhe der Förderung ergibt sich:
 - In Abhängigkeit der Kapazität (zB. AC Type, Sitze, Frequenzen, Anzahl der Routen & Anzahl der stationierten Flugzeuge)
 - In Abhängigkeit des effektiven Wachstums unter Berücksichtigung von Kompensations-Effekten (dh. zB. abzüglich der Übernahme von Strecken innerhalb eines Konzerns)
 - Capacity Convenient Schedules
 - Ø erwarteter SLF (Seat Load Factor)
 - Wichtigkeit des Marktes (iZm Passagierzuwachs und Umsatzerlösen im Rahmen des Kooperations-Modells)
 - Das Routen-Portfolio (unserved, served, underserved)
 - Incoming Anteil (Bedeutung für Tourismus)
 - Gesamt Erlöse VIE mit der betroffenen Airline im Rahmen des Kooperations-Modells
- Die Laufzeit der Wachstumsförderung ist vom Planungshorizont des Flughafen Wien sowie von der Nachhaltigkeit des Point2Point-Verkehrs abhängig.
- Fluggesellschaften, die eine Wachstumsförderung gemäß diesem Punkt 4 erhalten, haben auf Strecken zu osteuropäischen Destinationen gemäß Anhang keinen Anspruch auf einen Wachstumsincentive gemäß Punkt 3.

ANHANG

Definition der Verkehrsregionen

- Als **osteuropäische Destinationen** gelten Städte in folgenden Staaten:
 - Albanien
 - Armenien
 - Aserbaidschan
 - Bosnien-Herzegowina
 - Bulgarien
 - Estland
 - Georgien
 - Kosovo
 - Kroatien
 - Lettland
 - Litauen
 - Mazedonien
 - Montenegro
 - Moldawien
 - Polen
 - Rumänien
 - Europäisches Russland
 - Serbien
 - Slowakei
 - Slowenien
 - Ukraine
 - Ungarn
 - Tschechische Republik
 - Weißrussland

- Als **Interkontinentaldestinationen** gelten alle Destinationen außerhalb Europas (geographisch). Ausgenommen hiervon sind Destinationen, die (i) in Überseegebiete europäischer Staaten und (ii) innerhalb eines Radius von 4.000 km vom Flughafen Wien gelegen sind; solche gelten als Europa (z.B. sind die Kanarischen Inseln Westeuropa zuzuordnen).

- Als **westeuropäische Destinationen** gelten jene Länder Europas, welche nicht als osteuropäische Destinationen definiert sind.

- Die Zuordnung der Länder zu den Regionen erfolgt gemäß der Einteilung durch IATA.