

1.09

Bundesrat Dipl.-Ing. Dr. Adi Gross (Grüne, Vorarlberg): Herr Präsident! Hohes Haus! Herr Staatssekretär! Das zu beschließende Abkommen regelt den Beitritt – übrigens auch die Austrittsmöglichkeiten – Norwegens und Islands zum bestehenden Luftverkehrsabkommen – wir haben es gehört – zwischen den USA und der Europäischen Union, und das Zusatzabkommen enthält die Verfahrensregelungen, also wie man mit dem Abkommen selber umgeht.

Norwegen und Island wollen diesem Abkommen beitreten. Es gibt auch keinen Grund, ihnen das zu verweigern, deswegen wohl auch die einstimmige Zustimmung.

Es geht also nicht um das Abkommen selbst. Das ist eine wichtige Feststellung, denn das wäre mit Sicherheit Debatten wert, da es darin vor allem um uneingeschränkte Zugänge der Vertragspartner zu den jeweiligen Lufträumen, um Bestimmungen über Unternehmensbeteiligungen, Zollfreibestimmungen und solche Dinge geht.

Aus heutiger Sicht müsste so ein Abkommen wohl anders aussehen und viel stärker Aspekte des Klimaschutzes berücksichtigen, miteinbeziehen. Damit sind wir natürlich nahtlos bei einem aktuellen Thema. Die Flugbranche steckt in einer akuten Wirtschaftskrise. In der unmittelbar durch Corona ausgelösten Situation blieben die meisten Flugzeuge international seit Wochen am Boden. Allerdings gab es auch schon vorher massive Verwerfungen, vor allem durch extreme Zunahme und ein sehr aggressives Auftreten von sogenannten Billigfluggesellschaften. So ist es auch für die AUA nicht die erste Krise, auch für die Swiss zum Beispiel nicht und auch für viele andere Traditionsfluggesellschaften nicht.

Der Flugverkehr ist – und das ist ja auch nicht wirklich neu – vor allem aus Sicht des Klimaschutzes hoch problematisch. Er ist ein wichtiger Verursacher der Erderhitzung, und was verschärfend hinzukommt, ist, dass die Klimagifte in großen Höhen direkt in die Atmosphäre entlassen werden. Da hat es in den letzten Jahren halt wirklich sehr viele Fehlentwicklungen gegeben, insbesondere haben die Kurzstreckenflüge, getrieben durch die Billiganbieter, *massiv* zugenommen.

Vom Flughafen Wien aus, zum Beispiel, sind mehr als ein Drittel aller Flüge solche über Strecken innerhalb von 800 Kilometern. Da vor allem beim Start besonders viel an Treibstoff verbraucht wird, bringen Kurzstreckenflüge eine überproportional hohe Klimabelastung mit sich.

Es hat nicht nur klimapolitisch, sondern auch sozialpolitisch einen ruinösen Wettbewerb gegeben, und den gibt es immer noch – wir werden sehen, wie das weiter-

geht –; man sieht das etwa an den miserablen Bedingungen, unter denen das Personal von Ryanair, dem größten Billigfluggesellschaft – dieser sei nur als Beispiel herausgegriffen –, arbeiten muss. Da wird also nicht nur auf Kosten der Umwelt billig geflogen, sondern auch auf Kosten des Personals. Deswegen muss auch eine Debatte über Staatshilfen, wie sie ja aktuell für die AUA stattfindet – wenn man Klimaschutzziele ernst nimmt, und das tun wir mit Sicherheit –, unabdingbar klimapolitische, soziale und strukturelle Fragen in so eine Vereinbarung mit hereinholen, weil die Krise nicht auf dem Rücken der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgetragen werden darf und das Unternehmen Weichen in Richtung eines klimafreundlichen Betriebes stellen muss.

Das hat auch unsere Ministerin mehrfach klar betont. Damit ist völlig klar: Auch die Fluggesellschaften haben einen verbindlichen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen zu leisten – hoffentlich bei der AUA anders als bei der Lufthansa, bei der es keine Bedingungen gibt. Entsprechende Maßnahmen sind in einem Paket, in einem eventuellen Hilfspaket zu verankern.

Bis jetzt ist es ja umgekehrt. Bis jetzt genießt der Flugverkehr ein ganzes Package an Privilegien. Es sei an die Steuerfreiheit des Treibstoffs erinnert, ebenso an die Steuerfreiheit – das wissen viele nicht – von Tickets. Flugtickets sind Mehrwertsteuerbefreit, sofern eine Grenze überflogen wird, was ja meistens der Fall ist, in Österreich sowieso. Im Vergleich dazu zahlen Sie aber bei der Bahn sehr wohl Mehrwertsteuer, wenn Sie eine Fahrkarte kaufen.

Was also jetzt geschehen muss, das sind ganz generelle strukturelle Veränderungen, nicht nur Kosmetik. Diese Veränderungen sind jetzt einzuleiten, Mobilität ist zu sichern und deutlich klimafreundlicher abzuwickeln. Das heißt auch: Das kann man nicht mit der AUA alleine machen, da ist der Flughafen Wien auf jeden Fall in eine Lösung miteinzubeziehen, weil ein Teil der AUA-Krise eben genau dadurch bedingt ist. Sie ist bedingt durch eine, sagen wir einmal, sehr hinterfragenswürdige Ansiedlungs- und Expansionspolitik des Flughafens.

Ein Ziel ist es daher und muss es sein – und ist es übrigens auch in den Verhandlungen –, die Kurzstrecke massiv zu reduzieren. Jetzt ist auch eine Gelegenheit, diese Krise zu nutzen und sie zum Anlass zu nehmen, um den Bahnausbau wirklich massiv voranzutreiben, die Zugverbindungen zwischen den europäischen Zentren zu verbessern. Das geht nicht von heute auf morgen, das ist klar, das braucht viele Jahre. Jetzt aber ist die Gelegenheit da, die Verkehrspolitik in eine andere Richtung zu bringen. Wenn man das jetzt nicht macht, wird es wohl auf lange Zeit keine Chance mehr geben, da wirklich etwas Neues zu tun.

Darum gilt es, die Krise der Luftfahrt jetzt für eine ökologische und soziale Neuorientierung zu nutzen, und wir hoffen, dass diese Übung gelingen möge. Mit Ihrer Hilfe, Herr Staatssekretär, werden wir eine gute Lösung finden. – Danke. *(Beifall bei Grünen und ÖVP.)*

1.15

Vizepräsident Michael Wanner: Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Bernhard Hirczy. Ich erteile es ihm.