

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0010-I/PR3/2014  
DVR:0000175

Wien, am 29. Oktober 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Haubner, Kolleginnen und Kollegen haben am 2. September 2014 unter der **Nr. 2327/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Attraktivierung des Luftverkehrsstandortes Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche konkreten Maßnahmen wird das BMVIT zum Erhalt, Stärkung und Attraktivierung des österreichischen Luftverkehrs setzen?*

Im Jahr 2011 hat das bmvit die „Road Map Luftfahrt 2020“ präsentiert. Es handelt sich dabei um ein strategisches Gesamtkonzept der österreichischen Bundesregierung, gemeinsam erarbeitet mit den Stakeholdern des österreichischen Luftverkehrssektors, zur optimalen Entwicklung der österreichischen Luftfahrt bis 2020. Zentrale Ziele für den Luftverkehrsstandort Österreich sind dabei die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, die Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur und die Betrachtung des Luftverkehrs als ein Gesamtsystem. Mit über 70 Einzelmaßnahmen, wie dem Ausbau des Streckennetzes oder der Schaffung einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur in diesen drei Bereichen, wird der Erhalt, die Stärkung und Attraktivierung des österreichischen Luftverkehrs erreicht.

Zu Frage 2:

- *Welche regionale Wertschöpfung (iS Beitrag zum BIP) haben die Luftverkehrswirtschaft im Allgemeinen und die heimischen Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck, Graz, Linz bzw. Klagenfurt im Speziellen jeweils 2013 sowie im ersten Halbjahr 2014 ausgelöst?*

Die aktuellen Zahlen der Studie von *Steer Davies Gleave* (Juni 2014) gehen von einer jährlichen Bruttowertschöpfung von 1 Mrd. Euro allein für den Standort Wien aus. Dies entspricht 1,5% der regionalen Bruttowertschöpfung.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Mit welchen Mitteln erhält und belebt das BMVIT die österreichischen Flughäfen als standortrelevante Infrastruktureinrichtungen?*
- *Wie stellt sich das BMVIT die im Regierungsprogramm in Aussicht gestellte Unterstützung des Baus einer dritten Piste vor? In welcher Höhe ist eine finanzielle Hilfe angedacht?*

Aufgrund der Eigentümerstruktur an den österreichischen Flughäfen (Eigentum der Städte, Länder und von Gesellschaften; keine Eigentümerschaft des Bundes) stellt das bmvit keine finanziellen Mittel für Infrastruktur zur Verfügung. Das bmvit schafft aber die entsprechenden Rahmenbedingungen im Rahmen der Road Map Luftfahrt, um die für den Standort Österreich relevanten Infrastruktureinrichtungen zu unterstützen.

Das bmvit hat aktuell Maßnahmen insofern gesetzt, als mittels der genannten Studie von *Steer Davies Gleave* evaluiert wurde, welche Maßnahmen im Infrastrukturbereich zur Standortstärkung Österreichs nötig sind.

Zu Frage 5:

- *Welche konkreten Strategien verfolgt das BMVIT für Erhalt und nachhaltige Stärkung der heimischen Regionalflughäfen Salzburg, Innsbruck, Graz, Linz bzw. Klagenfurt? Wie wird ihre Rolle definiert?*

In der „Road Map Luftfahrt 2020“ gibt es zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft Maßnahmen, die sich mit der Zukunft der Regionalflughäfen befassen. Im Konkreten ist eine Studie im vergangenen Jahr durch eine Stakeholder-Befragung zum Thema „Zukunft der Regionalflughäfen“ vorbereitet worden. Die Ergebnisse der Studie sollen als Entscheidungsgrundlage für die weiteren Schritte zur Förderung der Standortqualität des Luftfahrtstandortes Österreich und der konkrete Schritte im Zusammenhang mit den österreichischen Regionalflughäfen dienen.

Die „Zukunft der Regionalflughäfen“ ist gemäß der Prioritätensetzung in der letzten Ausschusssitzung im November 2013 ein prioritäres Thema im Rahmen der „Road Map Luftfahrt 2020“.

Zu Frage 6:

- *Die Attraktivität jedes Flughafens wird auch an seiner Erreichbarkeit gemessen: Welche Pläne zur intermodalen Anbindung der Flughäfen bestehen bzw. werden aktuell implementiert?*

Der internationale Flughafen Wien ist ein integraler, intermodaler Knoten der durch Bahn, CAT, Bus, Taxi, Carsharing und dem höherrangigen Straßennetz erschlossen ist. Ab Dezember 2014 steht zusätzlich eine Verbindung mit dem Hauptbahnhof Wien und damit ein Anschluss an das internationale Fernbahnnetz zur Verfügung.

Die Regionalflughäfen sind stark mit den lokalen Verkehrssystemen vernetzt. Entsprechend dem Gesamtverkehrsplan Österreich wird die Verknüpfung der „regional connecting points“ mit der umgebenden „catchment area“ kontinuierlich optimiert.

Zu Frage 7:

- *Inwiefern wird eine bessere öffentliche Erreichbarkeit des Flughafens Wien aus der Ostregion betrieben? Wie wird sich die Anbindung nach Bratislava/Budapest gestalten? Wann wird diese umgesetzt?*

Der „Global City Region“ Wien – Bratislava - Budapest eröffnen sich durch die Anbindung des Flughafen Wien an den Hauptbahnhof neue Chancen. Bislang verbinden internationale Schnellbuslinien die Zentren.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Welche Technologien zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs sowie der Lärm- und Umweltbelastung werden (zukünftig) seitens BMVIT in welcher Höhe gefördert?*
- *Sollten im Sinne der Frage 8. keine Technologien unterstützt werden: Warum wird solchen Initiativen keine Chance eingeräumt?*

Das bmvit fördert seit mehr als 10 Jahren Innovationen und Technologien, die essentielle Beiträge zur Reduktion von Schadstoffemissionen leisten. Hierzu zählen Entwicklungen im Bereich der Aerodynamik, im Leichtbau, innovative Werkstoffe und Fertigungstechniken, komplexer Flugzeugstrukturen und Bauteile aber auch in der Entwicklung alternativer Antriebstechnologien und Treibstoffe. Seit 1999 wurden rund 127 Mio. € in die Entwicklung solcher Technologien investiert. Schwerpunkte im Bereich Reduktion der Lärmemissionen liegen hier vor allem im Bereich Infrastruktur (bsp. lärmindernde Anflugverfahren für Flughäfen) sowie auf Triebwerkskomponenten und im Bereich der Kabinenausstattung (Stichwort Passagierkomfort). Entwicklungen im Bereich der Aerodynamik, Leichtbau etc. tragen dazu bei den Verbrauch des Treibstoffs und auch von Treibhausgasen zu senken und wirken sich in weiterer Folge direkt auf die Senkung von Schad-

stoffemissionen wie CO<sub>2</sub> oder NO<sub>x</sub> aus. Auch in Zukunft legt das bmvit einen Schwerpunkt auf umweltfreundliche Technologien und Innovationen in diesen Bereichen. Laut Plan sollen jährlich rund 8Mio. € in kooperative Forschung und Innovation fließen.

Zu Frage 10:

- *Voraussetzung für die Verwendung von Bio-Treibstoff in der Luftfahrt ist dessen Verfügbarkeit (Errichtung industrieller Bioraffineriekapazität), Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit (im Anbau). Welche Strategien seitens BMVIT bestehen zur Forcierung der Nutzung von Biokraftstoffen?*

Im Jahr 2010 hat sich aus der Forschung und Entwicklung im Triebwerksbereich und der alternativen Treibstoffe ein eigener Schwerpunkt herauskristallisiert. Die Verbesserung bestehender Technologien und der Dialog mit der Community tragen wesentlich dazu bei Potenziale und Lösungsansätze für die verstärkte, künftige Nutzung auszuloten und zu erforschen. Gleichzeitig erfolgt eine enge Verschränkung mit anderen Verkehrsbereichen in denen die Nutzung alternativer Treibstoffe eine Rolle spielt wie beispielsweise im Automotivsektor. Erkenntnisse und Erfolgsbeispiele aus diesem Bereich sollen in Form von Spill Overs für die Luftfahrt adaptiert und nutzbar gemacht werden.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Wann wird gemeinsam mit allen betroffenen Akteuren ein nationaler Entwicklungsplan zum Thema alternative Flugkraftstoffe entwickelt und umgesetzt?*
- *Wenn keine Strategie entwickelt wird, warum nicht?*

Seit Ende 2013 entwickelt das bmvit eine österreichische Forschungs-, Technologie und Innovationsstrategie für den forschungsrelevanten Luftfahrtbereich. Neben umweltrelevanten Themen spielen hier weiterhin alternative Treibstoffe eine wichtige Rolle. Im Rahmen eines partizipativen Prozesses mit relevanten Akteuren aus dem österreichischen Luftfahrtsektor wird basierend auf den Ergebnissen dieser Strategie ein gemeinsamer Aktionsplan entwickelt.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Welche Verbesserungen bei der Passagierabfertigung vor allem im Hinblick auf Sicherheitsbestimmungen (z.B. Stichwort Biometrie) werden (zukünftig) seitens BMVIT in welcher Höhe gefördert?*
- *Wenn Verbesserungen nicht unterstützt werden, warum nicht?*

Diese Angelegenheit fällt nicht in die Zuständigkeit meines Ressorts.

Zu Frage 15:

- *Wie stellen Sie sicher, dass der Branche durch neue Belastungen keine zusätzlichen Kosten entstehen?*

Der Abschlussbericht Wettbewerbsfähige Kosten(Faktoren) fasst jene Faktoren, die die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftverkehrsstandortes derzeit aus Sicht der Stakeholder wesentlich beeinflussen, zusammen. Dieses Positionspapier wurde als Empfehlung im Rahmen der Road Map Luftfahrt der politischen Ebene vorgelegt.

Zu Frage 16:

- *Inwiefern und mit welchen Mitteln errichtet das BMVIT eine effiziente und kostenoptimierte Flugsicherung?*

Mit der Erbringung von Flugsicherungsleistungen ist seit 1.1.1994 die zu diesem Zweck gegründete Austro Control beauftragt. Gesellschaftsrechtlich wurde die Form einer GmbH. gewählt; den Organen der Gesellschaft (Generalversammlung, Geschäftsführung, Aufsichtsrat) obliegt es, im Rahmen der nationalen und internationalen Vorgaben, Effizienz und Kostenoptimierung sicherzustellen. In diesem Sinne ist festzuhalten, dass die Gesellschaft als reguliertes Unternehmen die nationalen und europarechtlichen Leistungsziele nachweislich erreicht.

Zu Frage 17:

- *Tests in den Leitzentralen in Deutschland und Schweden prüfen die europaweite Abschaffung der Flughafen-Tower: Welche Erkenntnisse können bis dato auf die heimischen Flughäfen übertragen werden? Wie ist der weitere Fahrplan?*

Die unter dem Titel "Remote Tower" bzw. "Virtual Tower" (RVT) laufenden Entwicklungen werden seitens bmvit und ACG im Rahmen von internationalen Kooperationen sehr genau verfolgt. Diese Technologien stellen interessante Entwicklungen dar, die sowohl die Verfügbarkeit von ATS Services an Flughäfen, die Kapazität unter Schlechtwetterbedingungen als auch die Kosteneffizienz positiv beeinflussen können. Der Einsatz der verschiedenen Technologieelemente muss jedoch genauestens geplant und von einem Business Case begleitet werden, da jede lokale Implementierung andersartig gelagert ist, und die Vorteile nicht automatisch alle zum Tragen kommen. ACG hat hierzu ein Projekt aufgesetzt, um die verschiedenen Einsatzgebiete zu untersuchen und Tests mit geeigneten Technologien durchzuführen. Ein operativer Einsatz ist jedoch aufgrund der aufwendigen Zertifizierungsnotwendigkeiten erst in einigen Jahren zu erwarten.

Zu Frage 18:

- *Die Trennung der Aufgaben der Luftfahrtagentur von den Aufgaben der Flugsicherung ist vorgesehen. Wann ist sie abgeschlossen? Welche Kostenreduktion durch Effizienzsteigerungen wird sich daraus für die Nutzer ergeben?*

Das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung 2013-2018 sieht unter anderem folgende Maßnahmen im Bereich Verkehr und Infrastruktur vor:

- die Weiterentwicklung der Austro Control: Ziel ist die Trennung der Aufgaben der Luftfahrtagentur von den Aufgaben der Flugsicherung
- die sparsame und effiziente Neuorganisation der verkehrssicherheitsbehördlichen Agenden unter Bündelung von Ressourcen

Zur Umsetzung dieser Regierungsaufträge wurde das Projekt „Nationale Sicherheitsbehörde Verkehr“ initiiert. Da sich das Projekt erst in Ausarbeitung befindet, kann vorerst keine konkrete Abschätzung vorgenommen werden.

Zu Frage 19:

- *Welche Maßnahmen setzt das BMVIT kurz-, mittel- und langfristig, um das in der aktuellen Steer Davies Gleave-Studie zur österreichischen Luftfahrt empfohlene Szenario A (Flughafen Wien bleibt weiterhin zentraler Hub mit Fokus auf Osteuropa sowie interkontinentale Strecken u.a.) zu erreichen?*

Im Wesentlichen bestätigt die Studie von *Steer Davies Gleave* die bereits in der Road Map Luftfahrt 2020 festgelegten Maßnahmen. Daher befinden sich einige der von *Steer Davies Gleave* empfohlenen Maßnahmen bereits in Durchführung:

Das bmvit setzt sich stark für die Diversifizierung des Streckenangebots am Flughafen Wien durch Verhandlung neuer, Abkommen (mit Wettbewerbsartikel) mit Drittstaaten ein. In den letzten 12 Monaten konnten zahlreiche neue Abkommen abgeschlossen werden, welche die Aufnahme neuer Strecken ermöglichen (z.B. Tadschikistan, Algerien, Äthiopien, Curacao und Kap Verde). Beispielsweise nahm Ethiopian Airlines nach den bilateralen Verhandlungen im Dezember 2013 im Juni 2014 Flüge auf der Strecke VIE – Addis Abeba auf.

Die in der Studie geforderte Förderung von Wettbewerbsprinzipien auf EU-Ebene wurde ebenfalls bereits seit längerem vom bmvit verfolgt. So wurde eine EU Standardklausel für den Wettbewerb bereits Ende 2013 erarbeitet.

Zudem unterstützt das bmvit Verhandlungen auf EU Ebene, welche positive wirtschaftliche Effekte für Österreich (neue Strecken und Kapazitäten) haben. Das bmvit setzt sich beispielsweise für den Kooperationsprozess mit ASEAN (im Hinblick auf ein Verhandlungsmandat) ein, da dies neue

Märkte öffnen würde. Das bmvit wird alle neuen Maßnahmen – wie zuvor auch - mit den Stakeholdern diskutieren.

Zu Frage 20:

- *Mit welchen Maßnahmen wirkt das BMVIT dem in der Studie beschriebenen Risiko der Transferverkehr-Verlagerung durch den Markteintritt von außereuropäischen Fluggesellschaften und den möglichen negativen Effekten auf den Hub-Status des Flughafens Wien entgegen?*

Durch Fall zu Fall Prüfung des Markteintritts von außereuropäischen Unternehmen wirkt das bmvit dem Risiko der Transferverlagerung entgegen. Hierbei wird eine Interessenabwägung getroffen (Interessen nationaler Stakeholder versus verbesserte Konnektivität und Airline Mix am Flughafen Wien).

Zeitgleich nennt die Studie die Entwicklung und die Anwendung von Prinzipien des fairen Wettbewerbs auf EU – Ebene als Maßnahme zur Verminderung der Transferverlagerung. Dies ist – wie bereits in Frage 19 ausgeführt - bereits teilweise erfolgt. Das bmvit hat sich stark für die Ausarbeitung einer empfohlenen EU-Standardklausel zu fairem Wettbewerb eingesetzt. Auch in bilateralen Verhandlungen hat die Einfügung eines Wettbewerbsartikels höchste Priorität. Liberale, bilaterale Abkommen mit Drittstaaten werden vom bmvit nur bei Einigung auf einen Wettbewerbsartikel abgeschlossen (andernfalls werden Frequenzbeschränkungen mit dem Drittstaat vereinbart, um das Risiko des unfairen Wettbewerbs zu vermindern). Zudem wird bei der Vergabe fünfter Freiheiten eine eingehende Einzelfallprüfung durchgeführt.

Der Großteil dieser Maßnahmen wurde im Liberalisierungspapier in der AG Wettbewerb im Rahmen der Road Map Luftfahrt gemeinsam mit den Stakeholdern erarbeitet und beschlossen.

Zu Frage 21:

- *Die Studie legt dar, dass die Restrukturierung von Austrian Airlines Voraussetzung für das Erreichen des Szenarios A ist und dass daher die Unterstützung der finanziellen und operativen Entwicklung von Austrian Airlines eine prioritäre Maßnahme der Politik sein muss (S. 99). Wie wird diese Unterstützung seitens BMVIT geboten?*

Primär wird in der Studie Austrian Airlines selbst aufgefordert, ihr Restrukturierungsprogramm umzusetzen. Politisch soll dieser Prozess positiv vom bmvit unterstützt werden.

Dies wird unter anderem durch enge Kooperation zwischen bmvit und Austrian Airlines sichergestellt – unter anderem im Rahmen der Road Map Luftfahrt. Des Weiteren wird ein Anstoß zur Evaluierung der Ticketsteuer durch das BMF angestrebt. Diese beiden Forderungen wurden auch als

wesentliche Anliegen der Stakeholder im Rahmen des Endberichtes „Wettbewerbsfähige (Kosten)Faktoren“ formuliert.

Ebenso versucht das bmvit positiv auf den Ausbau und die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur einzuwirken, welche auch Austrian Airlines zu Gute kommt (Beispiel Anbindung ÖBB).

#### Zu Frage 22:

- *Wann werden sämtliche in dieser Studie empfohlenen Maßnahmen evaluiert?*


Die Evaluierung der Maßnahmen ist bereits im Laufen. Eine erste Diskussion mit den Stakeholdern fand in der Sitzung der AG Wettbewerb im Rahmen der Road Map Luftfahrt am 24.9.2014 statt.

#### Frage 23:

- *In welchen regelmäßigen Abständen wird es zukünftig eine weitere Auflage dieser umfassenden Studie geben?*

Derzeit ist keine neue Auflage dieser Studie in Planung. Allerdings werden 2015 die Maßnahmen der Road Map Luftfahrt, die zahlreiche Maßnahmen der Studie enthält, evaluiert.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2014-10-31T13:01:23+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	jTmgnjk4I+6hyqXE5IUR+5jv1iUm35k5CoL/7OwNy8HfTH+1jj/wo77igtZXLVboe2+DHIJMQA0DJBGzQftnPtBkZUo9X9lozrKJzkJ/Seave8IYRvpluUs4CnzWn6l0N0NlfdvAPwkXM6y+YsTkRqHjM/MMBdntIjAXIaXiWEI=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	