

## **ANFRAGE**

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek  
und weiterer Abgeordneter  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend die Erhaltung des VIA als Heimat-Hub der AUA

Der Vienna International Airport ist ein zentraler Faktor des Wirtschaftsstandortes Österreich. Durch die Nähe zu Osteuropa und die infrastrukturelle Anbindung ist insbesondere die Bundeshauptstadt eine begehrte Niederlassung für CEE-Headquarters transnationaler Unternehmen. Das wiederum sichert zahllose und vielfach gut bezahlte Arbeitsplätze.

Um diese Situation aufrechterhalten zu können, ist ein leistungsfähiger Flughafen ein zwingendes Erfordernis. Voraussetzung dafür ist wiederum, dass die AUA in ihren Möglichkeiten nicht weiter eingeschränkt wird. Die Politik der offenen Tür gegenüber den Emirates Airlines ist geeignet, den Standort nachhaltig zu schwächen. „*Wie in Gottes Namen kann man unterstützen, dass Carrier von außerhalb mit einer Kapazität von 1000 Plätzen am Tag Passagierströme umleiten, sodass die heimische Industrie gezwungen ist, Strecken zuzumachen*“, zitiert die ‚Wiener Zeitung‘ im Artikel „AUA-Chef kritisiert Ministerium wegen der Emirates-Landerechte“ AUA-Chef Kay Kratky. Auch Ziele in Destinationen wie China und Singapur könnten unter Druck kommen, wenn Überkapazitäten zugelassen würden. Die AUA könnte zum reinen Zubringer für die Flughäfen Frankfurt oder München degradiert werden.

Die umstrittene Ursula Zechner zog sich auf den zweifelhaften Standpunkt zurück, dass es ein Vorteil sei, wenn das größte Passagierflugzeug der Welt in Wien landen würde. Angesichts der geschilderten Hintergründe ist diese Argumentationsweise allerdings etwas vordergründig angelegt.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

## **ANFRAGE**

1. Welcher endogene Mehrwert besteht darin, dass das größte Passagierflugzeug der Welt am VIA landet, wenn gleichzeitig die AUA dadurch massiv geschädigt wird?
2. Welche Strategie wird hinsichtlich der Vergabe von Landerechten am VIA verfolgt?
3. Woraus lässt sich diese Strategie empirisch ableiten?
4. Welche Entwicklung prognostiziert das Bundesministerium im Hinblick auf die Entwicklung der AUA und wie wird diese Entwicklung den VIA beeinflussen?
5. Auf welche objektivierbaren Parameter begründen sich diese Annahmen?

ws  
24/11

