

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Peter Haubner, Andreas Ottenschläger  
Kolleginnen und Kollegen**

**an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

**betreffend Attraktivierung des Luftverkehrsstandortes Österreich**

Der Luftverkehr ist wesentlicher Bestandteil des Verkehrssystems unserer mobilen Gesellschaft und schafft zusammen mit anderen Verkehrsträgern die Grundlage für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Sicherung der individuellen Mobilität. Durch die fortschreitende Internationalisierung und Verflechtung der Güter- und Arbeitsmärkte ist die Flughafeninfrastruktur in Österreich zu einem bedeutenden Standortfaktor geworden.

Vor dem Hintergrund diverser Belastungen und hoher Kerosinkosten, wird Effizienzsteigerung im Luftverkehr seit langem groß geschrieben. Zur weiteren nachhaltigen Reduktion des Treibstoffverbrauchs und der Flugdauer ist die Einbindung der heimischen Luftverkehrsinfrastruktur in internationale Verkehrskonzepte und die Implementierung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) dringend notwendig. Gleichzeitig muss die in der Roadmap Luftfahrt geplante Restrukturierung der Austro Control mit Kostenreduktionen für die Stakeholder verbunden sein.

Während viele Staaten außerhalb Europas ihren Luftverkehr vielfältig forcieren, werden die Einsparerfolge heimischer Unternehmen schnell durch staatliche Eingriffe aufgefressen. Daher verlagert sich Wachstum zunehmend von Europa in Drittstaaten. In der Folge wird der Luftverkehrsstandort Österreich geschwächt – und damit auch der Wirtschaftsstandort insgesamt.

Daher gilt es nun, den Luftverkehrsstandort attraktiver und wettbewerbsfähiger zu gestalten: Einerseits gilt es das Drehkreuz Wien zu stärken und Richtung Zukunftsmärkte und Langstreckendestinationen auszubauen und andererseits die Regionalflughäfen strategisch weiterzuentwickeln – als Motoren für Wirtschaft und Tourismus in der Region. Eine Verlagerung des Luftverkehrs in außereuropäische Regionen muss verhindert werden.

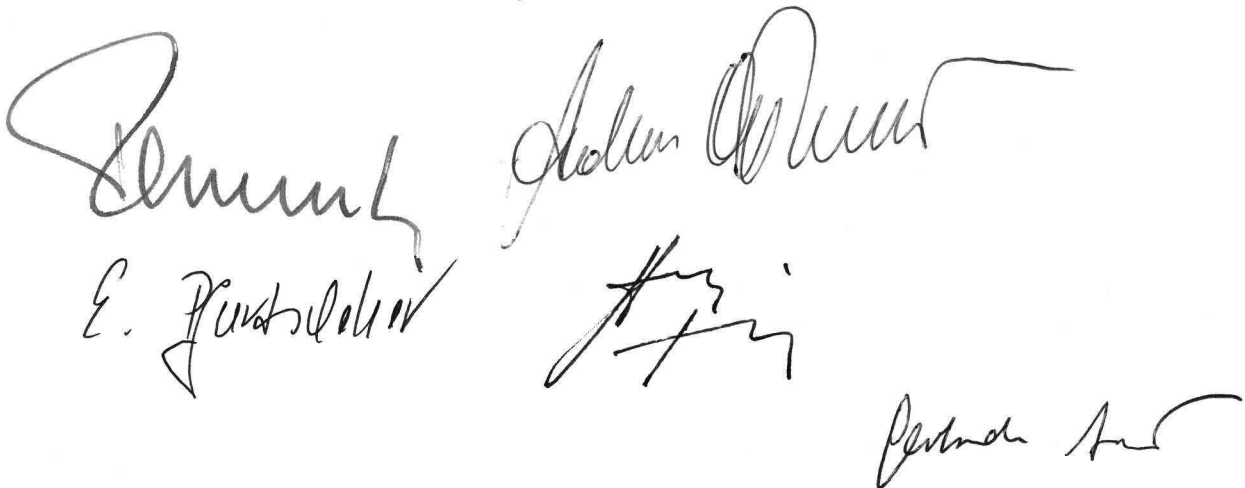
Daher stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### **Anfrage:**

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

3. Mit welchen Mitteln erhält und belebt das BMVIT die österreichischen Flughäfen als standortrelevante Infrastruktureinrichtungen?
4. 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?
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?
6. Die Attraktivität jedes Flughafens wird auch an seiner Erreichbarkeit gemessen: Welche Pläne zur intermodalen Anbindung der Flughäfen bestehen bzw. werden aktuell implementiert?
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?
8. Welche Technologien zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs sowie der Lärm- und Umweltbelastung werden (zukünftig) seitens BMVIT in welcher Höhe gefördert?
9. Sollten im Sinne der Frage 8. keine Technologien unterstützt werden: Warum wird solchen Initiativen keine Chance eingeräumt?
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?
11. Wann wird gemeinsam mit allen betroffenen Akteuren ein nationaler Entwicklungsplan zum Thema alternative Flugkraftstoffe entwickelt und umgesetzt?
12. Wenn keine Strategie entwickelt wird, warum nicht?
13. Welche Verbesserungen bei der Passagierabfertigung vor allem im Hinblick auf Sicherheitsbestimmungen (z.B. Stichwort Biometrie) werden (zukünftig) seitens BMVIT in welcher Höhe gefördert?
14. Wenn Verbesserungen nicht unterstützt werden, warum nicht?
15. Wie stellen Sie sicher, dass der Branche durch neue Belastungen keine zusätzlichen Kosten entstehen?
16. Inwiefern und mit welchen Mitteln errichtet das BMVIT eine effiziente und kostenoptimierte Flugsicherung?

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?
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?
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?
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?
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?
22. Wann werden sämtliche in dieser Studie empfohlenen Maßnahmen evaluiert?
23. In welchen regelmäßigen Abständen wird es zukünftig eine weitere Auflage dieser umfassenden Studie geben?



Handwritten signatures of E. Furstseder, Johann Brunner, and Bernhard Auer.