

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2024-0.384.452

. Juli 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Amesbauer und weitere Abgeordnete haben am 21. Mai 2024 unter der **Nr. 18705/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ideologisch motivierte Einstellung der Flugverbindung Graz-Wien zum Schaden des steirische Wirtschaftsstandortes gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wurden seitens Ihres Ministeriums im Rahmen der Ausarbeitung der Luftfahrtstrategie 2040+ eigene Erhebungen oder Studien in Auftrag gegeben, welche Auswirkungen die Streichung der Flugverbindung Wien-Graz haben wird?*
 - a. *Wenn ja, wer hat diese Erhebungen/Studien durchgeführt?*
 - b. *Wenn ja, wann wurden diese Erhebungen/Studien durchgeführt?*
 - c. *Wenn ja, welche Kosten haben diese Erhebungen/Studien verursacht?*
 - d. *Wenn ja, welche Ergebnisse lieferten diese Erhebungen/Studien hinsichtlich des Lenkungseffektes zur Verlagerung der Passagiere auf die Bahnverbindung Wien-Graz?*
 - e. *Wenn ja, welche Ergebnisse lieferten diese Erhebungen/Studien hinsichtlich der Verlagerung der Wertschöpfung auf ausländische Drehkreuze?*
 - f. *Wenn ja, welche Ergebnisse lieferten diese Erhebungen/Studien hinsichtlich der Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort in der Steiermark?*
 - g. *Wenn ja, welche Ergebnisse lieferten diese Erhebungen/Studien hinsichtlich einer etwaigen CO₂-Reduktion unter Berücksichtigung von Verlagerungen auf andere Drehkreuze oder vermehrter PKW-Anreisen zu anderen Flughäfen?*
 - h. *Wenn nein, warum wurden keine eigenen Erhebungen/Studien in diesem Zusammenhang durchgeführt?*
 - i. *Wenn nein, begründet sich die geplante Einstellung der Flugverbindung Wien-Graz ausschließlich durch ideologisch motivierte Grundlagen?*

Die Luftfahrtstrategie 2040+ wurde vom Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Auftrag meines Ministeriums und in sehr enger Zusammenarbeit mit meinem Ressort ausgearbeitet. Im Rahmen der Erstellung dieser Strategie hat das DLR auch die Situation der österreichischen Bundesländerflughäfen betrachtet, z.B. die Auswirkungen der bereits erfolgten Einstellung der Strecke Wien – Linz. Für den Flughafen Graz wurde festgestellt, dass im Jahr 2019 München und Frankfurt die wichtigsten Umsteigeflughäfen waren, der Flughafen Wien lag an dritter Stelle. Der Anteil der Passagiere, die vom Flughafen Graz nach Wien flogen, lag 2019 bei 15,7%. Ausländische Drehkreuze spielen also bereits heute eine wichtige Rolle für den Flughafen.

Seitens des Umweltbundesamtes wurde geschätzt, dass die CO₂-Emissionen, die durch Inlandsflüge zwischen Graz und Wien in den Jahren 2015 bis 2019 pro Jahr im Linienbetrieb verursacht wurden, zwischen rund 4.800 und 5.600 Tonnen betragen haben. Anzumerken ist, dass es sich bei diesen Zahlen um reine CO₂-Emissionen handelt. Nicht erfasst sind sonstige nicht-CO₂-Treibhauseffekte, die durch Inlandsflüge verursacht werden.

Im Rahmen des AUA-Rettungspakets hat sich Austrian Airlines bereits dazu verpflichtet, Flüge zu Inlandszielen, die alternativ auch deutlich in unter drei Stunden mit dem Zug erreicht werden können, zukünftig einzustellen. In der Vergangenheit wurden bereits die unter diese Definition fallenden Strecken Wien-Linz sowie Wien-Salzburg eingestellt. Mit dem voraussichtlich im Jahr 2027 in Betrieb gehenden Semmering-Basistunnel wird der Flughafen Wien-Schwechat auch von Graz Hauptbahnhof aus deutlich in unter drei Stunden erreichbar sein. Die Detailvereinbarungen und Auflagen des AUA-Rettungspaketes wurden in einem Standortvertrag festgeschrieben. Vertragsparteien sind im vorliegenden Zusammenhang auf österreichischer Seite die Österreichische Beteiligungs AG (ÖBAG) bzw. die COVID-19 Finanzierungsagentur des Bundes GmbH (COFAG).

Die erfolgreiche Einführung des AIRail-Angebots durch Austrian Airlines und den Österreichischen Bundesbahnen AG (ÖBB) auf den inzwischen eingestellten Flugstrecken Linz-Wien und Salzburg-Wien hat bereits gezeigt, dass ein intermodales Angebot eine attraktive Alternative zu Zubringer-Flügen darstellt. Im Rahmen des weiteren Ausbaus des österreichischen Eisenbahnnetzes, wie etwa durch den Bau des Semmering-Basistunnels und den dadurch zukünftig verkürzten Fahrtzeiten, wird auch das AIRail-Angebot auf der Strecke Graz-Wien weiter ausgebaut werden.

Zu Frage 2:

- *Wird die von der WKO veröffentlichte Evaluierungsstudie zum Verbot von Inlandsflügen in die Luftfahrtstrategie 2040+ eingearbeitet bzw. darin Berücksichtigung finden?*
 - a. *Wenn ja, inwiefern?*
 - b. *Wenn ja, wann wird das geschehen?*
 - c. *Wenn ja, welche Ableitungen für die Luftfahrtstrategie 2040+ sind aus dieser Evaluierungsstudie zu treffen?*
 - d. *Wenn nein, warum nicht?*
 - e. *Wenn nein, ignorieren Sie die Ergebnisse dieser Evaluierungsstudie aus rein ideologisch motivierten Gründen?*

In der Luftfahrtstrategie 2040+ sind auch die Themen Verbesserung der Intermodalität, Nutzung der Verkehrsträger nach ihren Stärken und die Einbindung des Luftverkehrs in das Ge-

samtverkehrssystem wichtige Ziele. Es finden daher regelmäßig Sitzungen zu intermodalen Themen mit den Stakeholdern statt. Im Rahmen der letzten Sitzung zur Intermodalität am 29. Februar 2024 wurde die Evaluierungsstudie der Wirtschaftskammer Österreichs (WKO) von einem ihrer Vertreter vorgestellt und intensiv diskutiert.

Es ist jedoch festzuhalten, dass zentrale Aussagen der Studie nicht mit Datenmaterial untermauert werden. Die in den Medien hervorgehobene Aussage, dass sich durch die Einstellung von Zubringerflügen aus den Bundesländern keine CO₂-Einsparungen ergeben, kann auf Basis dieser Studienergebnisse nicht belegt werden (sie enthält z.B. keinerlei Vergleich der konkreten Emissionen bei der Nutzung verschiedener Transportmodi). Außer Acht gelassen wurden außerdem die Wechselwirkungen von Effekten aus der COVID-Pandemie auf Geschäftsreisen (z.B. mehr virtuelle Termine), die lt. Studie besonders von innerösterreichischen Verbindungen profitieren. 2021 lag die Zahl der Geschäftsreisenden bei 60% des Werts von 2019 (ABTA Geschäftsreisestudie 2023), da vermehrt auf Dienstreisen verzichtet wurde bzw. immer noch wird und Unternehmen in der Pandemie die technische Infrastruktur aufgebaut haben, um Meetings online oder hybrid abhalten zu können.

Eine Evaluierung und Überarbeitung der Luftfahrtstrategie 2040+ ist derzeit nicht vorgesehen, zumal diese ohnehin vorsieht, dass die verkehrlichen Effekte neuer intermodaler Angebote und der Einstellung von innerösterreichischen Flügen (hinsichtlich CO₂-Effekt und Verlagerung auf andere Drehkreuze) untersucht werden sollen.

Zu Frage 3:

- *Worauf bezieht sich die Festlegung der „akzeptablen Reisezeit“ auf „deutlich unter drei Stunden“, die der Einstellung der Flugverbindung Wien-Graz zugrunde gelegt wird und von welchen Start- und Zielpunkten aus wird diese Reisezeit gemessen?*

Wie in Frage 1 festgehalten, wurden die Detailvereinbarungen und Auflagen des AUA-Rettungspaketes in einem Standortvertrag festgeschrieben. Vertragsparteien sind im vorliegenden Zusammenhang auf österreichischer Seite die Österreichische Beteiligungs AG (ÖBAG) bzw. die COVID-19 Finanzierungsagentur des Bundes GmbH (COFAG). Die Heranziehung einer Reisezeit von deutlich unter drei Stunden als ungefährender Maßstab für Reisedauern, die für Passagier:innen in der Regel als angenehm empfunden werden und ihnen daher als Alternative zu einer Flugreise zugemutet werden können, ist aus Sicht des Klimaschutzministeriums nachvollziehbar und zu begrüßen.

Zu Frage 4:

- *Halten Sie trotz der bestehenden Erkenntnisse – keine CO₂-Reduktion, Abfluss der Wertschöpfung, Schwächung des Wirtschaftsstandortes – an der Einstellung der Flugverbindung Wien-Graz wie gehabt fest?*
 - a. *Wenn ja, wie begründen Sie das?*
 - b. *Wenn nein, was hat sich geändert?*

Wie oben dargelegt, bietet die zitierte Studie keine belastbare Basis für die Aussage, dass sich durch die Einstellung von Zubringerflügen aus den Bundesländern keine CO₂-Einsparungen ergeben. Im Gegenteil: Gemäß dem Umweltbundesamt besteht ein deutliches Einsparungspotenzial durch die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn und werden entsprechende Maßnahmen empfohlen.

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Regierungsprogramm zur Erreichung des Ziels eines klimaneutralen Österreichs bis spätestens 2040 bekannt. Daher sind in allen Bereichen, nicht nur im Verkehr oder in der Luftfahrt, Anstrengungen notwendig, um die Emissionen zu senken. Können daher Distanzen in akzeptablen Reisezeiten mit Verkehrsmitteln, die im Vergleich zum Flugzeug weniger CO₂-Emissionen verursachen, überbrückt werden, sind diese aus Klimaschutzerwägungen vorzuziehen.

Leonore Gewessler, BA

