

**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: 2020-0.530.938

. Oktober 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Bernhard, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. August 2020 unter der **Nr. 3133/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Klimaschutzprojekte der AUA Rettung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Entsprechen die Angaben der Unterlagen bzgl. des Wirtschaftlichkeitsvorbehalt aus Sicht des BMK dem vereinbarten AUA Rettungspaket?*
- *Der Wirtschaftlichkeitsvorbehalt bleibt im NEOS vorliegenden Dokument in den Details unspezifiziert. Wie im Aufsichtsrat formuliert, könnte jede klimapolitische Auflage mit Hinweis auf höhere Wirtschaftlichkeit einer alternativen Lösung außer Kraft gesetzt werden. Gibt es in anderen Dokumenten präzisere Definitionen, ab wann eine Auflage aufgrund des Wirtschaftlichkeitsvorbehalts ausgesetzt werden kann?*
- *In mehreren öffentlichen Statements im April bzw. Mai 2020 hat BM Gewessler die Notwendigkeit bindender Klimaschutzauflagen bzgl. AUA Rettungspaket betont, das Verhandlungsergebnis beinhaltet diese allerdings nicht. Inwiefern ist diese Diskrepanz aus klimapolitischer Perspektive zu verstehen bzw. zu rechtfertigen?*
- *BM Gewessler hat die im AUA Rettungspaket bereitgestellten Mittel in der Höhe von über 700 Millionen Euro unter anderem mit der Rettung von 7.000 Arbeitsplätzen begründet, was einer Investition von durchschnittlich ca. 100.000 Euro pro Arbeitsplatz entspricht. Inwiefern ist der vorliegende Plan zur Rettung der AUA umwelt- und klimapolitisch sinnvoller, als mit diesen erheblichen Mitteln nachhaltigere und zukunftsfähigere Jobs zu schaffen?*

Als Vertragsparteien sind im vorliegenden Zusammenhang auf österreichischer Seite die Österreichische Beteiligungs AG (ÖBAG) bzw. COVID-19 Finanzierungsagentur des Bundes GmbH (COFAG) vorgesehen. Die vorliegenden Fragen betreffen daher operative Geschäftsangele-

genheiten der ÖBAG bzw. COFAG und somit keine Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Die von der Bundesregierung geschaffene Flugticketabgabe soll je nach Länge des Fluges unterschiedlich hoch ausfallen, allerdings wird keine Unterscheidung zwischen Effizienz, Maschinenalter oder Antriebsart gemacht. Inwiefern soll hier ein Lenkungseffekt zu klimaschonenderen Maschinen geschaffen werden?*
- *Inwiefern ist die günstigere Flugticketabgabe für Langstreckenflüge hinsichtlich deren erheblich höherer Emissionen klimapolitisch rechtfertigbar?*
- *Soll die Flugticketabgabe für sämtliche Preiskategorien (First Class, Business, Economy etc.) gleich sein?*

Die Flugabgabe wurde auf einen einheitlichen Betrag von € 12 erhöht (Kurz- und Mittelstrecke) bzw. gesenkt (Langstrecke). Für besonders kurze Flüge mit einer Flugdistanz unter 350km beträgt die Höhe der Flugabgabe € 30. Die Höhe der Flugabgabe ist nicht von der Beförderungsklasse abhängig.

Die Flugabgabe wird somit als Lenkungsmaßnahme relativ zum typischen Ticketpreis für kürzere Flüge, die im Verhältnis zur zurückgelegten Strecke einen höheren Emissionsausstoß vorweisen und bei denen eher die Möglichkeit einer alternativen Benützung eines umweltschonenderen Verkehrsträgers (insb. Schiene) besteht, am teuersten. Auf der Langstrecke steht hingegen in aller Regel keine gleichwertige, umweltschonendere Transportmöglichkeit zur Verfügung.

Mit der Flugabgabe soll auch die Bewusstseinsbildung vor dem Hintergrund des Klimaschutzes gestärkt werden, ein unmittelbarer Lenkungseffekt zu klimaschonenden Maschinen ist daraus nicht abzuleiten.

Mit der Vollziehung des Flugabgabegesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen (BMF) betraut.

Zu Frage 8:

- *Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung bzw. das BMK hinsichtlich der kleineren Flughäfen in Österreich, auch hinsichtlich des geplanten Ende der Kurzstreckenflüge?*

Die österreichischen Regionalflughäfen sollen in die anstehende Evaluierung der Luftfahrtstrategie Österreichs (Road Map Luftfahrt 2020 und Aktualisierter Maßnahmenkatalog) einbezogen und insbesondere hinsichtlich der regionalen verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung aktiv involviert werden. Dabei wird auch die Förderung der Konnektivität durch intermodale Verkehrsanbindung in der Zukunft eine noch bedeutendere Rolle spielen.

Leonore Gewessler, BA



