

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: 2020-0.692.843

. Dezember 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hauser und weitere Abgeordnete haben am 23. Oktober 2020 unter der **Nr. 3950/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Luftfahrt am Boden gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 und 7:

- *Haben Sie eine Übersicht über die aktuelle Arbeitsplatzsituation in der Flugbranche?*
- *Wenn ja,*
 - *Wie viele Beschäftigte in Österreich arbeiten bei diversen Fluggesellschaften (gesamt und aufgelistet nach Gesellschaft)?*
 - *Wie viele Beschäftigte in Österreich arbeiten bei den Flughäfen (gesamt und aufgelistet nach Standort)?*
 - *Wie viele Beschäftigte in Österreich arbeiten bei anderen Betrieben der Flugbranche (gesamt und aufgelistet nach Betrieb)?*
 - *Wie viele Beschäftigte in Österreich arbeiten bei den Zuliefererfirmen für die Flugbranche (gesamt und aufgelistet nach Betrieb)?*
 - *Wie viele davon sind jeweils (Frage a - d) in Kurzarbeit?*
 - *Wie viele Personen wurden seit März von den Fluggesellschaften entlassen (gesamt und aufgelistet nach Gesellschaft)?*
 - *Wie viele Personen wurden seit März von den Flughäfen entlassen?*
 - *Wie viele Personen wurden seit März von bei anderen Betrieben der Flugbranche entlassen (gesamt und aufgelistet nach Standort)?*
 - *Wie viele Personen wurden seit März von den Zulieferfirmen für die Flugbranche entlassen (gesamt und aufgelistet nach Betrieb)?*
- *Wenn nein, werden Sie eine solche erstellen und diese dem Parlament zukommen lassen?*

- *Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Arbeitsplätze (aus der Frage 1 bzw. 2) zu sichern?*

Im April 2020 wurde die Studie „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Österreichischen Luftverkehrswirtschaft“ veröffentlicht, die auf der Webseite des BMK abrufbar ist. Dabei zeigte sich, dass im Jahr 2018 in der Luftfahrt (weite Definition) direkt über 29.000 Menschen beschäftigt waren.

Um diese Beschäftigtenzahl und mit der Luftfahrt verbundene Arbeitsplätze möglichst auch in der derzeitigen Situation zu erhalten, ist das Modell der Kurzarbeit eine der wesentlichsten Maßnahmen der Bundesregierung zur Unterstützung der heimischen Wirtschaft. Nachdem dieses Angebot von den meisten Unternehmen in der Luftfahrtbranche in Anspruch genommen wurde und wir uns mitten in der Phase 3 des Modells befinden, kann aus derzeitiger Sicht keine zuverlässige Aussage über einen möglichen Arbeitsplatzabbau getroffen werden.

Eine erneute Analyse der Arbeitsplatzsituation im Luftverkehr wird derzeit von Seiten meines Ressorts überlegt, allerdings ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch sehr früh, um die konkreten Auswirkungen feststellen zu können. Die allmähliche Stabilisierung der Situation bzw. das Auslaufen des Kurzarbeitsmodells sollten abgewartet werden.

Zur Frage 4 bis 6:

- *Welche Maßnahmen hat das Bundesministerium ergriffen, um den Fluggesellschaften, Flughäfen und deren Zulieferern zu helfen?*
- *Gibt es einen „Fahrplan“ wie der Flugverkehr wieder „zur Normalität“ zurückkehren kann?*
- *Wie wollen Sie die Luftfahrt in der Zukunft stärken?*

Das Bundesministerium ist im ständigen Austausch mit den Stakeholdern der Luftfahrtbranche. So hat es zuletzt im November 2020 einen Austausch mit den Stakeholdern gegeben. Ebenso hat sich die konstituierende Sitzung des Zivilluftfahrtbeirates mit dem Thema Krisenbewältigung befasst. Ein weiterer Termin mit dem Ziel der Vereinbarung weiterer konkreter Maßnahmen ist noch im Dezember 2020 vorgesehen (siehe dazu noch unten).

Corona-bedingt musste die Evaluierung der Roadmap 2020, welche ursprünglich für 2020 geplant war, um ein Jahr verschoben werden. Der Prozess beginnt mit Anfang 2021. Dabei ist eine breite Einbindung der Branche unabdingbar. Aus diesem Grund haben die Stakeholder im Rahmen eines geplanten Austausches im Dezember die Möglichkeit, vor allem kurzfristige, aber auch mittel- bis langfristige Maßnahmen zu nennen, die zu einer Erholung beitragen können. Weitere Schlüsselthemen sind u.a. Umwelt, Innovation, Digitalisierung, Resilienz und die Standortsicherung.

Seit der Einsetzung eines Koordinationsstabes durch den Koordinationsausschuss des Staatlichen Krisen- und Katastrophenschutzmanagements im Februar vertritt das Ministerium im nahezu täglich zusammentretenden Koordinationsausschuss aber auch im Koordinationsstab die Belange des Ressorts und nimmt an den Koordinierungen der COVID-19-bezogenen Rechtsnormen teil. Nach einer Aufhebung der im Frühjahr bis in den Sommer 2020 implementierten Landverbote wurde zwischenzeitlich auch die Passagierdatenerfassung in Papierform aufgehoben und stattdessen auf elektronische bereits vorhandene Daten zurückgegriffen. Nach Aufhebung der Passagierdatenerhebung in Papierform wird derzeit seitens des Bundesministeriums für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz ein elektronisches Re-

gistrierungsportal, ein sog. Pre-Travel-Clearance-System, erarbeitet, wobei das BMK mit entsprechender Expertise, nicht nur die Luftfahrt betreffend, beratend zur Verfügung steht.

Darüber hinaus steht seitens meines Ministeriums der Branche eine unmittelbare Ansprechstelle zur Verfügung, um etwaige Detailfragen in kürzest möglicher Zeit einer Klärung zuführen zu können.

In der nationalen COVID-19 Charta, welche im Juli 2020 unterzeichnet wurde, bekennen sich die Stakeholder der Luftfahrt und die nationalen Luftfahrt- und Gesundheitsbehörden zur verstärkten Zusammenarbeit, um eine optimale Risikominderung zu erreichen und gleichzeitig das Vertrauen in die Luftfahrt wieder zu stärken. Die nationale COVID-19 Charta wurde von folgenden Luftfahrtakteur_innen unterschrieben: ABAA, AÖV, Austrian Airlines, Avcon Jet, BMK, Eurowings Europe, Easy Jet, Wizz Air, Flughafen Wien und die Österreichischen Verkehrsflughäfen.

Seit Beginn der Krise setzt sich das Ministerium auf europäischer und globaler Ebene für deren Bewältigung ein (siehe auch zu meinen Ausführungen zu den Fragepunkten 8 und 9).

Wie die Krise gezeigt hat, ist eine interministerielle Zusammenarbeit gefordert, deshalb möchte ich in diesem Zusammenhang die Maßnahmen der Bundesregierung wie die Kurzarbeit, die Fixkostenzuschüsse sowie die Rettung der Austrian Airlines in Verbindung mit Umweltauflagen festhalten.

Zu Frage 8:

- *Gibt es EU-weite Kooperationen, mit dem Ziel den Flugverkehr wieder aufzubauen?*
 - *Falls ja, was wurde unternommen?*
 - *Falls ja, wann kann man mit positiven Auswirkungen rechnen?*
 - *Falls ja, welche Länder arbeiten zusammen?*
 - *Falls nein, warum nicht?*
 - *Falls nein, werden Sie sich einsetzen, dass eine Zusammenarbeit entsteht?*

Im Juni 2020 hat die EASA (Europäische Flugsicherheitsagentur) mit dem ECDC (Europäisches Zentrum für die Prävention und Kontrolle von Krankheiten) ein COVID-19 Aviation Health Safety Protocol veröffentlicht. Das Papier enthält operative Empfehlungen für den Umgang mit Passagier_innen. Ziel ist es, das Risiko einer Ansteckung im Zusammenhang mit Flugreisen zu minimieren. Zudem wurde von der EASA eine Aviation Industry Charter for COVID-19 erstellt. Diese Charter wurde von der EASA und interessierten Flughäfen und Fluggesellschaften unterzeichnet mit dem Zweck, die Maßnahmen des Aviation Health Safety Protocol einzuhalten und gegebenenfalls zu verbessern. Die europäische Charter wurde unter anderem von Austrian Airlines und vom Flughafen Wien unterzeichnet.

Österreich setzt sich zudem in allen europäischen und globalen Gremien intensiv für harmonisierte Reisebedingungen ein.

Am 1. April 2020 ist eine Ausnahmeregelung hinsichtlich des Slot-Waivers eingeführt worden. Aufgrund der langsamen Erholung der Luftfahrt ist die 80/20 Regelung (verpflichtende Nutzung von 80% aller Slots bei sonstigem Verlust) bis 27.3.2021 außer Kraft gesetzt. Für Dezember 2020 wird ein neuer Vorschlag erwartet, der für alle Beteiligten klarere Regeln vorsehen soll.

Ebenso wurden auch im Bereich der Flugsicherung, sowohl für die Unternehmen als auch für Austro Control, Maßnahmen gesetzt, die helfen, Liquiditätspässe zu überbrücken.

Zuletzt wurde auf europäischer Ebene eine einheitliche EU-weite Risikobewertung der Mitgliedsstaaten erarbeitet. In Ergänzung zum österreichischen Pre-Travel-Clearance-System wird seitens der Europäischen Union ein europaweit einheitliches Reiseregistrierungsportal für alle Transportarten erarbeitet, wobei auch hier das BMK mit Expertise beratend zur Verfügung steht.

Zu Frage 9:

- *Gibt es Kooperationen mit Drittstaaten, mit dem Ziel den Flugverkehr wieder aufzubauen?*
 - *Falls ja, was wurde unternommen?*
 - *Falls ja, wann kann man mit positiven Auswirkungen rechnen?*
 - *Falls ja, welche Länder arbeiten zusammen?*
 - *Falls nein, warum nicht?*
 - *Falls nein, werden Sie sich einsetzen, dass eine Zusammenarbeit entsteht?*

Die ICAO hat krisenbedingt zwei Task Forces einberufen. Die Council Aviation Recovery Task Force soll den Regierungen und der Branche praktische, abgestimmte Leitlinien zur Verfügung stellen, die den internationalen Luftverkehrssektor auf koordinierter globaler Basis neu beleben. Die Health Issues Outbreak Aviation Task Force hat eine Überarbeitung des Annex 9 (Facilitation) zum Ziel, welcher sich mit Gesundheitsthemen beschäftigt.

Auf bilateraler Ebene gab und gibt es Kooperationen auf Behördenebene mit ausgewählten Drittstaaten, um einen reibungslosen Flugverkehr zu gewährleisten. So gab es etwa am Beginn der Krise eine sehr intensive Kooperation besonders mit den chinesischen Behörden, um Frachtflüge mit medizinischer Ausrüstung zwischen China und Österreich zu ermöglichen. Da die Flüge über russisches Gebiet führten, war auch der Austausch mit den russischen Behörden essentiell und notwendig. Gerade aufgrund der Umstellung von Passagierflügen auf Frachtflüge waren einiges an Schriftverkehr und persönliche Kontaktaufnahmen nötig. Die positiven Auswirkungen konnten in diesem Zeitraum beobachtet werden, es konnten so Repatriierungsflüge stattfinden sowie Fracht nach Österreich transportiert werden.

Seitens der EASA wird die Einrichtung von sog. Public Health Corridors empfohlen. Ziel ist es hier, den Flugverkehr zwischen einzelnen bestimmten Ländern wiederaufzunehmen, für die eine ausreichende Datengrundlage verfügbar ist, um das Risiko einer Einschleppung von SARS-CoV-2 entsprechend niedrig bewerten zu können. Das wurde von Österreich von den zuständigen Ressorts zu weiten Teilen bereits umgesetzt.

Zu Frage 10:

- *Wie und wann soll die österreichische Luftfahrt zum Normalbetrieb übergehen?*

Die Luftfahrt ist weltweit eine der Branchen, die am stärksten von der Pandemie getroffen wurde. Aufgrund der internationalen Vernetzung des Sektors ist die Erstellung einer isolierten nationalen Prognose nicht möglich. Zur Beantwortung dieser Frage beziehe ich mich daher auf die Daten der Eurocontrol. Das im Frühjahr erstellte Verkehrsszenario wurde im September bereits revidiert. Anstatt der prognostizierten -30% im Oktober 2020, wurde ein tatsächlicher Rückgang von -56% verzeichnet. Bis Februar 2021 rechnet man derzeit mit einem monatlichen Rückgang von zwischen 50 und 60% im Vergleich zum Vorjahr. Eine Erholung der Luftfahrt ist maßgeblich von der Einführung eines wirksamen Impfstoffes abhängig. Derzeit geht die Eurocontrol von folgenden Szenarien aus:

- Impfung Sommer 2021: Verkehrsaufkommen 2019 wird 2024 erreicht

- Impfung Sommer 2022: Verkehrsaufkommen 2019 wird 2026 erreicht
- Keine Impfung: Verkehrsaufkommen 2019 wird vermutlich 2029 erreicht

Zu Frage 11:

- *Wie sieht das Bundesministerium die Zukunft der Luftfahrt in Österreich?*

Die österreichische Luftfahrt erbringt wesentliche Leistungen für den Wirtschaftsraum sowie die Konnektivität und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes. Ein Schwerpunkt in der Entwicklung des Luftfahrtstandorts liegt auf den Herausforderungen im Bereich des Klimaschutzes. Ziel ist es, einen nachhaltigen Aufbau der Luftfahrt zu ermöglichen und eine optimale Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger gemäß ihren jeweiligen Stärken und ihrer Klimaeffizienz zu erreichen. Innovationen spielen in diesem Kontext eine große Rolle. Das FTI-Programm TAKE OFF befindet sich gerade in einer neuen Ausschreibungsphase, die mit einem Budget von 9,9 Mio. € dotiert ist. Mit der aktuellen Ausschreibung möchte das BMK einen besonderen Fokus auf den Klimaschutz, die nachhaltige Entwicklung, die Dekarbonisierung, die Stärkung des Wirtschaftsstandorts sowie die Konjunkturbelebung nach der COVID-19 Krise setzen.

Leonore Gewessler, BA

