

= Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2021-0.296.022

22. Juni 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Julia Herr, Genossinnen und Genossen haben am 22. April 2021 unter der **Nr.6433/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Aufstockung der AUA-Flüge Wien-Graz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Soll die Flugstrecke Wien – Graz nach Ansicht Ihres Ministeriums eingestellt werden?*
  - a. *Wenn ja, was spricht dafür?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Gibt es von Ihrem Ministerium den Versuch, sich für die Einstellung und/oder Reduktion der Frequenz der Flugstrecke Wien-Graz, einzusetzen?*
  - a. *Wenn ja, in welcher Form?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Im Rahmen des AUA-Rettungspakets haben sich die Austrian Airlines dazu verpflichtet, Flüge zu Zielen, die alternativ auch in deutlich unter drei Stunden (gerechnet ab oder zum jeweiligen Flughafen) mit dem Zug erreicht werden können, einzustellen. Bereits jetzt wurden aus diesem Grund die Strecken Wien-Linz sowie Wien-Salzburg eingestellt. Spätestens mit dem voraussichtlich im Jahr 2028 in Betrieb gehenden Semmering-Basistunnel wird auch die Strecke Wien-Graz sowie die Strecke Wien-Klagenfurt eingestellt.

Zu den Fragen 3, 4, 12 und 13:

- *War ein Verbot von Kurzstreckenflügen in Österreich bereits Thema im Ministerrat?*
- *Welche gesetzlichen Möglichkeiten gäbe es, Kurzstreckenflüge innerhalb Österreichs und innerhalb der EU einzuschränken bzw. zu verbieten?*
- *In Frankreich sollen nationale Kurzstreckenflüge verboten werden, wenn eine Zug-Alternative unter zweieinhalb Stunden existiert. Würden Sie so ein Verbot auch in Österreich für sinnvoll empfinden?*
- *In der Zusage der AUA wird von drei Stunden gesprochen, in Frankreich sind es zweieinhalb Stunden. Welches „Zeitlimit“ bei einer Alternative von Zugverbindungen, wäre Ihrer Ansicht nach sinnvoll und warum?*

Im Ministerrat war ein Verbot von Kurzstreckenflügen in Österreich kein Thema.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass für öffentliche Zivilflugplätze eine Betriebspflicht besteht, d.h. der Flugplatzhalter hat seine Einrichtungen den Teilnehmer\*innen am Luftverkehr innerhalb der Betriebszeiten zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren besteht für öffentliche Zivilflugplätze ein Kontrahierungszwang, d.h. der Flughafen darf von allen Teilnehmer\*innen am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen genutzt werden. Der Umfang der zulässigen Nutzung wird anhand des Betriebsumfangs festgelegt. Festzuhalten ist auch, dass unionsrechtlich der Luftverkehr vollständig liberalisiert ist. Diesbezügliche Einschränkungen und Verbote von Kurzstreckenflügen müssten im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit Unionsrecht geprüft werden.

Im Bereich der Luftfahrt gibt es einen regelmäßigen Austausch mit Kolleg\*innen des zuständigen französischen Ministeriums. Im Rahmen dessen wurde und wird auch der französische Vorstoß betreffend Verbot von Inlandsflügen thematisiert.

Das Verbot der Inlandsflüge in Frankreich trifft auf alle Strecken zu, die innerhalb von 2,5 Std. auch mit dem Zug erreicht werden können. Transferpassagier\*innen sind von dieser Regelung nicht betroffen - ein Flug mit Transferpassagier\*innen von einem Inlandsflughafen nach Paris kann nach wie vor stattfinden, sofern in Paris ein direkter Umstieg (Weiterflug) erfolgt. Ebenso sollen in Frankreich Inlandsflüge durchgeführt werden können, wenn diese „überwiegend als kohlenstofffreier Luftverkehr“ stattfinden; damit ist die Verwendung von SAF (nachhaltige alternative Kraftstoffen) gemeint, allerdings muss dieser Anteil „überwiegend“ sein oder es müssen alternative Antriebssysteme genutzt werden.

Zu den Fragen 5, 8, 9, 10 und 11:

- *War die Einstellung der Flugroute der AUA Wien-Graz Thema oder eine der möglichen Bedingungen für die Staatshilfe bei der Verhandlung von dem „AUA-Rettungspaket“?*
- *Bei der Präsentation des „AUA-Rettungspakets“ gab es eine Zusage der AUA, künftig keine Strecken zu fliegen, die von der Bahn in „deutlich“ weniger als drei Stunden abgedeckt werden können.<sup>4</sup>*
  - a. *Wie sieht der genaue Wortlaut dieser Zusage aus?*
  - b. *Gibt es diese Zusage schriftlich?*
  - c. *Was ist mit „deutlich unter drei Stunden“ genau gemeint?*
  - d. *Sind Konsequenzen vereinbart, sollte diese Zusage nicht eingehalten werden?*
- *Mit dem Railjet ist die Strecke Wien Hbf – Graz Hbf in 2:35 Stunden zurückzulegen<sup>5</sup>. Trotz der in Frage 7 angesprochenen Zusage, sind die AUA-Flüge zwischen Wien und Graz noch nicht eingestellt und werden jetzt sogar aufgestockt. Warum wird/wurde diese Flugstrecke nicht bereits eingestellt?*

- Welche Strecke wird für die Zusage „deutlich unter drei Stunden“ herangezogen – die Strecke zwischen den Hauptbahnhöfen oder zwischen den Flughäfen der entsprechenden An- und Abflugsorten?
- Warum gilt die Zusage, dass künftig keine Kurzstrecken mehr geflogen werden sollen, nicht auch für den AUA-Mutterkonzern Lufthansa?

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 vorliegenden Fragen betreffen daher operative Geschäftsangelegenheiten der ÖBAG bzw. COFAG und somit keine Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Zudem darf ich auf meine Antwort zu den Fragen 1 und 2 verweisen.

Zu Frage 6:

- Gab es Gespräche zwischen VertreterInnen der AUA und Ihrem Ministerium betreffend die Reduktion von Kurzstreckenflüge in Österreich und in der EU allgemein?
  - a. Wenn ja, mit wem und wann?
  - b. Wenn nein, warum nicht?

Es gibt einen regelmäßigen Austausch zwischen BMK und Austrian Airlines – sowohl auf politischer Ebene als auch auf Ebene der Verwaltung – zu vielen Bereichen, darunter auch über die umfassenden Herausforderungen, die am Weg zur Klimaneutralität vor der Luftfahrtindustrie liegen.

Zu Frage 7:

- War die AUA-Rettung – mit 150 Millionen nicht rückzahlbarem staatlichen Zuschuss, 300 Millionen Euro staatlich garantierten Bankkredit und wenigen konkreten Zusagen – Ihrer Ansicht nach in dieser Form sinnvoll und verhältnismäßig?

Alleine an Austrian Airlines hingen zu Beginn der Krise rund 7.000 Arbeitsplätze, durch indirekte Beschäftigungseffekte noch wesentlich mehr. Die Rettung dieser zahlreichen Arbeitsplätze, die Sicherung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens sowie das Setzen von Maßnahmen im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes waren die Hauptbeweggründe der Bundesregierung, Austrian Airlines in dieser schwierigen Lage zu unterstützen. Das ist der Bundesregierung trotz schwieriger Verhandlungen gelungen.

Im Bereich des Klima- und Umweltschutzes hat sich Austrian Airlines unter anderem verpflichtet, die CO<sub>2</sub>-Effizienz ihrer Flotte bis 2030 um mindestens 30% (verglichen mit 2005) zu verbessern. Wie bereits weiter oben ausgeführt, wurde als weitere Klima- und Umweltschutzmaßnahme vereinbart, dass Austrian Airlines jene Flüge, deren Ziel per Zug in deutlich weniger als drei Stunden erreicht werden kann, einstellt.

Die staatlichen Unterstützungsmaßnahmen für Austrian Airlines wurden von der Europäischen Kommission unter anderem auch auf ihre Verhältnismäßigkeit hin geprüft und in weiterer Folge genehmigt.

**Zu Frage 14:**

- *Gibt es Berechnungen bzw. Abschätzungen von Ihrem Ministerium, wie hoch der jährliche CO2-Ausstoß durch Inlandsflüge ist? Wenn ja, mit der Bitte um Auflistung nach Jahren (2015-2020).*

Die Erhebung der Daten erfolgt durch das Umweltbundesamt. In den Jahren 2015 bis 2019 betrug der jährliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß zwischen rund 42.500 und 49.700 Tonnen, siehe Tabelle. Inländischer Flugverkehr war in diesem Zeitraum jährlich für 0,1% der gesamten nationalen CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich.

	2015	2016	2017	2018	2019
In Tonnen CO <sub>2</sub>	49.731	47.486	42.468	45.980	46.067

Anzumerken ist, dass es sich bei diesen Zahlen um reine CO<sub>2</sub>-Emissionen handelt. Nicht erfasst sind sonstige nicht-CO<sub>2</sub> Treibhauseffekte, die durch Inlandsflüge verursacht werden.

**Zu Frage 15:**

- *Gibt es Berechnungen bzw. Abschätzungen von Ihrem Ministerium, wie hoch der jährliche CO2-Ausstoß durch Inlandsflüge zwischen Graz und Wien ist? Wenn ja, mit der Bitte um Auflistung nach Jahren (2015-2020).*

Unter Beachtung berechtigter Interessen zum Schutz der Wahrung von Betriebsgeheimnissen kann seitens des Umweltbundesamtes geschätzt werden, dass die CO<sub>2</sub>-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. Daten für das Jahr 2020 liegen mir nicht vor.

Die Methodik, mit der diese Daten abgeschätzt wurden, lehnt sich an jene zur Erfassung der Emissionen der Luftverkehrsbetreiber im Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) an und ist nicht mit jener der nationalen Treibhausgasinventur ident.

Anzumerken ist, dass es sich bei diesen Zahlen um reine CO<sub>2</sub>-Emissionen handelt. Nicht erfasst sind sonstige nicht-CO<sub>2</sub> Treibhauseffekte, die durch Inlandsflüge verursacht werden.

	2015	2016	2017	2018	2019
In Tonnen CO <sub>2</sub>	5250	5633	5136	4814	4696
Anteil an Na- tional Gesamt IVR Flüge in %	13,1	15,1	14,6	12,4	12,0

**Zu Frage 16:**

- *Gibt es Abschätzungen, Studien oder Berechnungen von Ihrem Ministerium, wie sich der Bedarf an Inlandsflügen in Österreich entwickeln wird? Wenn ja, mit der Bitte um Ausführung des Inhaltes/der Inhalte.*

Schnelle, bequeme und zuverlässige Zugverbindungen und Fahrpläne stellen eine wichtige Möglichkeit dar, um den inländischen Luftverkehr zu reduzieren. Bezuglich Transferflüge zeigt die erfolgreiche Einführung von AIRail durch Austrian Airlines und die ÖBB, dass ein intermodales Angebot eine attraktivere Option anstelle von Zubringer-Flügen darstellt. Durch die laufenden Erweiterungen des Eisenbahnnetzes ist von einer Ausweitung des AIRail-Angebots auszugehen. Darüber hinaus wird mit dem intensiven und umfassenden Ausbau der Bahninfrastruktur der Zug langfristig auf allen innerösterreichischen Strecken zu einer besseren und klimafreundlicheren Alternative.

Leonore Gewessler, BA

