

---

**18705/J XXVII. GP**

---

Eingelangt am 21.05.2024

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

## ANFRAGE

des Abgeordneten Hannes Amesbauer  
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
betreffend **Ideologisch motivierte Einstellung der Flugverbindung Graz-Wien zum Schaden des steirische Wirtschaftsstandortes**

Bereits im Jahr 2021 haben Sie in einer Anfragebeantwortung durchblicken lassen, dass die Flugverbindung zwischen den beiden größten Städten des Landes bald der Vergangenheit angehören soll: *„Können daher Distanzen in akzeptablen Reisezeiten mit Verkehrsmitteln, die im Vergleich zum Flugzeug weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen, überbrückt werden, sind diese Verkehrsmittel aus Klimaschutzerwägungen heraus vorzuziehen.“* Freilich haben Sie diese „akzeptablen Reisezeiten“ nicht näher definiert. Weiters haben Sie damals auf eine neue Luftfahrtstrategie hingewiesen, die bis Ende des Jahres 2021 vorgestellt werden sollte.<sup>1</sup>

In dieser besagten Luftfahrtstrategie wird hinsichtlich der Einstellung der Flugrouten Linz-Wien sowie Salzburg-Wien ausgeführt, dass ein signifikanter Anteil der Passagiere „wahrscheinlich“ nun im stärkeren Maße mit der Bahn nach Wien fahre. Dies freilich neben der Verlagerung zu anderen Drehkreuzen (z.B. Frankfurt) oder der PKW-Fahrt zum Münchner Flughafen. Dieser Effekt der Umlenkung auf die Bahn sei „gewünscht“. Konkrete Erhebungen dazu scheint es entweder nicht zu geben oder wurden an dieser Stelle nicht genannt.<sup>2</sup>

*„Die erste Evaluierungsstudie von Höffinger Solutions zu den Folgewirkungen der Einstellung innerösterreichischer Anbindungsflüge zum Flughafen Wien zeigt, dass sich die Hoffnung auf eine positive Klimawirkung nicht erfüllt hat. Denn statt auf die Bahn umzusteigen, reisen die meisten Passagiere etwa aus Salzburg, wo es das Verbot der Inlandsflüge bereits gibt, nun - wenig klimafreundlich - mit dem Privatauto zum Flughafen München,“* ist in diesem Zusammenhang in einem Artikel vom 03.11.2023 auf der Homepage der WKO zu lesen. Weiters: *„Umwelt- und Verkehrsministerin Leonore Gewessler hat für das AUA-Rettungspaket zu Beginn der Coronakrise 2020 zur Bedingung gemacht, dass alle Inlandsflüge auf Strecken, die mit der Bahn ‚deutlich‘ unter drei Stunden zurückgelegt werden können, eingestellt*

---

<sup>1</sup> 6454/AB vom 02.07.2021 zu 6524/J

<sup>2</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/publikationen/lfs\\_2040.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/publikationen/lfs_2040.html)

*werden. Die nun vorliegende Evaluierungsstudie von Höffinger Solutions untersucht, ob die damals erwarteten und in der Luftfahrtstrategie 2040+ des Klimaschutzministeriums formulierten Lenkungseffekte eingetroffen sind und ein ‚signifikanter‘ Anteil der rund 120.000 Passagiere, die 2019 mit dem Flugzeug von Salzburg zum Weiterflug über Wien reisten, auf den Zug nach Wien umgestiegen sind. Die Antwort fällt klar negativ aus. Der weitaus größte Teil fährt mit dem Auto zum Flughafen München oder fliegt zu anderen Umsteigeflughäfen.“* Für die ländlichen Salzburger Bezirke sowie die vielen Geschäftsreisenden habe das Drehkreuz Wien an Bedeutung verloren. Die Einstellung stelle eine nachhaltige Schädigung des Wirtschafts- und Industriestandortes Salzburg dar. Weiter heißt es, dass für Graz ein ähnliches Szenario erwartet würde. Ein Großteil der Wertschöpfung würde sich ins Ausland verlagern, sollte die Flugstrecke zwischen Wien und Graz eingestellt werden müssen. Dazu wird wie folgt begründet: *„Erschwerend kommt dazu, dass gerade die für Geschäftsreisende wichtigen Tagesrandverbindungen von Wien aus nicht mehr für Umsteigepassagiere von den Bundesländerflughäfen erreichbar sind oder sich die Heimreise in die Bundesländer an einem Tag nicht mehr ausgeht“, stellt Peter Malanik, Geschäftsführer der AviationIndustry Austria fest. „Ergo werden vor allem Geschäftsreisende ausländische Drehkreuze nutzen, was oft einen Umweg bedeutet. Weniger wird also nicht geflogen“, so Malanik, „Genauso wie es ökologisch sinnlos ist Flüge zu verbieten, ist es auch ökonomisch widersinnig, die Durchführung von Flügen staatlich zu verordnen.“* Abschließend erklärte der Studienautor, dass sich durch Einschränkung von Inlandsflugstrecken nicht nur die erwarteten Effekte für den Klimaschutz nicht eintreten würden, sondern auch ein negativer Effekt auf den Wirtschaftsstandort sowie innerösterreichische Wertschöpfung durch das Ausweichen auf ausländische Drehkreuze verloren gehe.<sup>3</sup>

In diesem Zusammenhang stellt der unterfertigte Abgeordnete an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

### Anfrage

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?

---

<sup>3</sup> <https://www.wko.at/oe/oesterreich/erste-evaluierungsstudie-zum-verbot-von-inlandsfluegen-zeigt->

- 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 CO<sub>2</sub>-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?
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?
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?
4. Halten Sie trotz der bestehenden Erkenntnisse – keine CO<sub>2</sub>-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?