

3133/J XXVII. GP

Eingelangt am 19.08.2020

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

Anfrage

der Abgeordneten Michael Bernhard, Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend Klimaschutzaspekte der AUA Rettung

Der Flugverkehr ist in den letzten Jahrzehnten in Europa, wie auch weltweit stark gewachsen und global betrachtet, trotz einer relativ kleinen Anzahl an Reisenden bereits für 4-5% der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Mittelfristig wird es also für die Erreichung internationaler Klimaziele dringend notwendig sein den Flugverkehr nachhaltiger zu gestalten, sowie dessen Wachstum zu begrenzen, solange dieser auf fossilen Brennstoffen basiert. Dementsprechend sind die Rahmenbedingungen der AUA, welche sich aufgrund der COVID-19 Krise ohnehin in einer wirtschaftlich schwierigen Situation befindet, besonders herausfordernd.

Den NEOS liegen außerdem Dokumente der außerordentlichen Sitzung des Austrian Airlines Aufsichtsrats vom 4. Juni 2020 vor. Diese bestätigen bereits kolportierte Teile des Rettungspakets. Auffallend ist in diesen Unterlagen, dass die unter III. Standortvereinbarungen angeführten Auflagen bei "Umwelt, Nachhaltigkeit und Soziales" einem "Wirtschaftlichkeitsvorbehalt" unterliegen sollen:

- **Umwelt, Nachhaltigkeit und Soziales:** OS verpflichtet sich, ökosoziale Ziele, insbesondere im Hinblick auf nachhaltige CO₂ Reduktion (Verbesserung der CO₂ Effizienz um -30% bis 2030 vs. 2005 und die Halbierung des CO₂ Ausstoß innerhalb Ö durch Verlagerung der Kurzstrecke auf Bahn, falls Direktverbindung zum Flughafen deutlich <2,5h vorhanden sind), Treibstoffeffizienzsteigerung von 1,5% pro Jahr und Investitionen für klimaeffiziente Technologien (insb. Flotte) in Höhe von mindestens EUR 150 Mio.

4

innerhalb der nächsten 10 Jahre umzusetzen. Darüber hinaus wird sich OS für die Aufnahme von Gesprächen zu einem Brachen-KV einsetzen. Sämtliche Auflagen unterliegen einem Wirtschaftlichkeitsvorbehalt.

Dies ist nicht nur hinsichtlich der klimapolitischen Verpflichtungen der Republik Österreich bemerkenswert, sondern im Kontext der ambitionierten klimapolitischen Zielsetzungen der Europäischen Union zur wirtschaftlichen Bewältigung der COVID-19 Krise.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Entsprechen die Angaben der Unterlagen bzgl. des Wirtschaftlichkeitsvorbehalt aus Sicht des BMK dem vereinbarten AUA Rettungspaket?
2. 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?
3. In mehreren öffentlichen Statements im April bzw. Mai 2020 hat BM Gewessler die Notwendigkeit bindender Klimaschutzaufgaben bzgl. AUA Rettungspaket betont, das Verhandlungsergebnis beinhaltet diese allerdings nicht. Inwiefern ist diese Diskrepanz aus klimapolitischer Perspektive zu verstehen bzw. zu rechtfertigen?
4. 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?

5. 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?
6. Inwiefern ist die günstigere Flugticketabgabe für Langstreckenflüge hinsichtlich deren erheblich höherer Emissionen klimapolitisch rechtfertigbar?
7. Soll die Flugticketabgabe für sämtliche Preiskategorien (First Class, Business, Economy etc.) gleich sein?
8. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung bzw. das BMK hinsichtlich der kleineren Flughäfen in Österreich, auch hinsichtlich des geplanten Ende der Kurzstreckenflüge?