

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter
betreffend **PSO als Standortsicherung – Wien-Anbindung für Tirol und Kärnten gewährleisten**

Eine verlässliche Anbindung der Regionen an die Bundeshauptstadt und damit an die internationalen Drehkreuze ist eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung, Standortqualität und gesellschaftliche Teilhabe. Für Kärnten und Tirol sind die Flugverbindungen Wien – Klagenfurt und Wien – Innsbruck nicht bloß Komfortangebote, sondern wesentliche Lebensadern für Industrie, Forschung, Tourismus und öffentliche Verwaltung. Gerade für zeitkritische Geschäftsreisen, internationale Anschlussverbindungen über das Drehkreuz Wien und die Erreichbarkeit der Regionen aus aller Welt ist das Flugzeug auf diesen Distanzen vielfach das schnellste und verlässlichste Verkehrsmittel.

Der Flughafen Innsbruck (INN) ist der wichtigste internationale Verkehrsflughafen im Westen Österreichs und eine tragende Säule für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Tirol. Im Jahr 2025 wurden dort rund 883.000 Passagiere gezählt, wobei etwa 60% des Aufkommens auf den Wintertourismus entfielen. Mit einem Anteil von rund 13% an der Bruttowertschöpfung und etwa 55.000 Beschäftigten zählt der Tourismus zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren des Landes: Im Tourismusjahr 2023 verzeichnete Tirol 48,5 Millionen Nächtigungen und 12,1 Millionen Gäste. Eine stabile Fluganbindung ist für diesen Wirtschaftszweig ebenso essenziell wie für die exportorientierten Tiroler Unternehmen in den Bereichen Maschinenbau, Medizintechnik und alpine Technologien. Einen ebenfalls starken Zuwachs – wenn auch ausgehend von einem niedrigeren Ausgangsniveau – erzielte der Flughafen Klagenfurt (KLU): Hier verzeichnete man 2025 ein Plus von 27,5% und damit jährlich rund 175.000 Passagiere.¹

Diese Grundlage steht zunehmend unter Druck: Zahlreiche Verbindungen wurden in den vergangenen Jahren gestrichen, ausgedünnt oder stark saisonalisiert. So hat die Lufthansa im Sommerflugplan 2025 die Route Innsbruck – Frankfurt endgültig gestrichen, und auch Austrian Airlines reduziert die Verbindungen Wien – Innsbruck im Sommer auf zeitweise nur noch eine tägliche Verbindung.² Damit droht Tirol, von zentralen internationalen Verkehrsströmen abgekoppelt zu werden; Reisende müssen verstärkt auf ausländische Flughäfen wie München und Zürich ausweichen. Ein vergleichbarer Druck besteht in Kärnten, wo die Verbindung Klagenfurt – Wien wiederholt reduziert wurde und in ihrem Fortbestand gefährdet ist.³

¹ <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/02/20260219Zivilluftfahrt2025.pdf>
<https://www.klagenfurt-airport.at/de/presse-kontakt/pressemitteilungen/detail/passagierwachstum-am-flughafen-klagenfurt> (aufgerufen am 25.06.2026)

² <https://www.aerotelegraph.com/austria/flughafen-innsbruck-verliert-im-sommer-erneut-frankfurt-verbinding/brkkg7s> (aufgerufen am 25.06.2026)

³ <https://www.kleinezeitung.at/artikel/20410373/wegen-insolvenz-aea-fliegt-nicht-mehr-mit-fluglinie-braathens> (aufgerufen am 25.06.2026)

Das Unionsrecht hält für genau diese Situation ein bewährtes Instrument bereit: Nach den Artikeln 16 bis 18 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008⁴ über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft können Mitgliedstaaten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (Public Service Obligations – PSO) für Flugverbindungen auferlegen, die für die wirtschaftliche Entwicklung der bedienten Region von entscheidender Bedeutung sind. Findet sich kein Luftfahrtunternehmen, das die Strecke zu den auferlegten Bedingungen bedient, kann der Zugang auf ein einziges Unternehmen beschränkt und dessen aus der PSO resultierender Betriebsverlust ausgeglichen werden. Eine PSO erlaubt es, Mindestfrequenzen, Kapazitäten, Tarifobergrenzen und Anschlusszeiten verbindlich vorzugeben⁵ – und damit eine mehrmals tägliche, planbare Anbindung dauerhaft abzusichern.

Dass dieses Instrument auch innerstaatlich zur Verbindung der Hauptstadt mit einer wirtschaftlich bedeutenden Region erfolgreich eingesetzt werden kann, zeigt u.a. das aktuelle Beispiel der Slowakei: Dort wurde für die Verbindung zwischen der Hauptstadt Pressburg (BTS) und der im Osten des Landes gelegenen zweitgrößten Stadt Košice (KSC) eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung eingeführt, um eine regelmäßige, mehrmals tägliche Anbindung dieser Region dauerhaft sicherzustellen.⁶ Vergleichbare Beispiele, die schon länger bestehen finden sich in Italien auf den Verbindungen Ancona (AOI) – Rom (FCO) und Ancona (AOI) – Mailand-Linate (LIN)⁷ sowie in Spanien auf der Strecke Badajoz (BJZ) – Madrid (MAD).⁸ Dieses Vorgehensweise ist auf die österreichische Ausgangslage gut übertragbar, zumal neben der Versorgungssicherheit peripherer Regionen insbesondere die erhebliche Zeitersparnis gegenüber der Bahn für eine solche Anbindung spricht.

Der volkswirtschaftliche Nutzen einer gesicherten Anbindung übersteigt die Kosten einer Stützung deutlich. Eine 2024 von SEO Amsterdam Economics für ACI EUROPE durchgeführte Studie bestätigt, dass eine Erhöhung der Konnektivität durch eine Stärkung der Luftverkehrsanbindung um 10% mit einem Anstieg des Pro-Kopf-BIP um 0,5% sowie einem Beschäftigungsplus von rund 1,6% einhergeht.⁹ Investitionen in die Konnektivität der Regionen fördern damit unmittelbar Wachstum, Beschäftigung und Wertschöpfung in diesen selbst. Gerade exportorientierte Industriebetriebe, Forschungs-einrichtungen und der Tourismus in Kärnten und Tirol sind auf eine rasche, zuverlässige Erreichbarkeit angewiesen; der Wegfall der Anbindung würde Wertschöpfung und Arbeitsplätze gefährden.

Dem stehen überschaubare Ausgleichszahlungen gegenüber. Bei einem Angebot von etwa drei täglichen Hin- und Rückverbindungen je Strecke ist mit einem Mittelbedarf in einer Größenordnung von rund 15 Mio. Euro pro Strecke und Jahr zu rechnen. Diese

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32008R1008> (aufgerufen am 25.06.2026)

⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/internal-market/public-service-obligations-psos_en (aufgerufen am 25.06.2026)

⁶ <https://www.aerotelegraph.com/airports/politik-will-nach-sieben-jahren-wieder-fluege-zwischen-prag-und-bratislava/k81009e> (aufgerufen am 25.06.2026)

⁷ <https://airserviceone.com/new-routes-of-the-day-1-october-2023-aeroitalias-new-routes-from-ancona/> (aufgerufen am 25.06.2026)

⁸ <https://www.ch-aviation.com/news/44169-badajoz-spain-resumes-scheduled-passenger-flights> (aufgerufen am 25.06.2026)

⁹ <https://www.seo.nl/en/publications/the-economic-and-social-impact-of-european-airports-and-air-connectivity/> (aufgerufen am 25.06.2026)

Mittel stehen in keinem Verhältnis zu den durch höhere Konnektivität ausgelösten gesamtwirtschaftlichen Effekten und sind zudem geeignet, die Standorte der Regionalflughäfen Klagenfurt und Innsbruck langfristig abzusichern. Die genaue Höhe ist im Zuge der Ausschreibung und Vergabe transparent zu ermitteln und auf das notwendige Maß zu begrenzen.

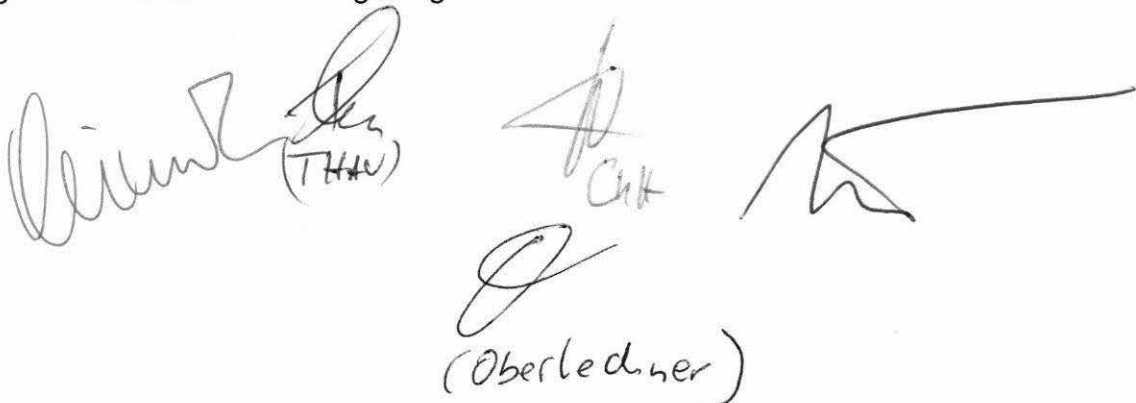
Trotz dieser Entwicklung fehlt es bislang an einer klaren Standortpolitik und an einer langfristigen Strategie für den Flughafen Innsbruck und den österreichischen Luftfahrtstandort insgesamt. Es existiert weder ein übergeordnetes Konzept zur Sicherung der Linienverbindungen noch eine abgestimmte Entwicklungsplanung zwischen Bund, Ländern und Fluggesellschaften. Hohe Abgaben und Gebühren belasten den Luftverkehr zusätzlich und beschleunigen den Rückzug von Verbindungen. Die Bundesregierung steht daher in der Verantwortung, eine klare nationale Luftfahrtstrategie vorzulegen, mit dem Ziel, den gesamten Luftfahrtstandort Österreich – allen voran die Regionalflughäfen Innsbruck und Klagenfurt – zielgerichtet weiterzuentwickeln, bevor Österreich den internationalen Anschluss und damit nachhaltig an Wettbewerbsfähigkeit verliert.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wird aufgefordert, unter Einbindung der relevanten Stakeholder die Voraussetzungen für eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Public Service Obligation) für die Flugverbindungen Wien – Klagenfurt und Wien – Innsbruck zu schaffen, um die Erreichbarkeit und internationale Anbindung der Regionen Kärnten und Tirol an das Drehkreuz Wien sowie die Standorte der Regionalflughäfen Klagenfurt und Innsbruck langfristig abzusichern.“



(Oberledner)

In formeller Hinsicht wird ersucht, diesen Antrag dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität zuzuweisen.

