

ANFRAGE

des Abgeordneten Christian Hafenecker, MA
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend **Ampel auf Rot: Regierungsversagen lässt Österreichs Luftfahrt abstürzen**

Der Luftverkehrsstandort Österreich befindet sich in einer anhaltenden Krise, die maßgeblich auf politische Fehlentscheidungen der links-grün geprägten Verkehrspolitik der letzten Jahre zurückzuführen ist. Aber auch die aktuelle Ampelregierung führt diesen desaströsen Kurs munter fort. Anstatt den Luftverkehr als Teil einer modernen und international vernetzten Wirtschaft zu begreifen, wird dieser Sektor seit Jahren durch eine Vielzahl von Belastungen, Einschränkungen und fehlender strategischer Förderung geschwächt.

Diese Entwicklung hat ihren Ursprung in einer von grüner Ideologie bestimmten Verkehrspolitik, die sich in einer Vielzahl konkreter Maßnahmen gegen den Luftverkehr niederschlägt. Dazu zählen die fortgesetzte Einhebung der nationalen Flugabgabe, die politisch erzwungene Einstellung von Inlandsflügen, die hohen Gebühren und Abfertigungskosten der österreichischen Flughäfen, auch im internationalen Vergleich, sowie die jahrelange politische Blockade zentraler Infrastrukturprojekte – allen voran der dritten Piste am Flughafen Wien-Schwechat. Unter dem Vorwand des Klimaschutzes wurde ein Kurs eingeschlagen, der den Luftverkehr nicht als notwendigen Teil einer funktionsfähigen Gesamtmobilität begreift, sondern vorrangig als Belastung behandelt. Die Folgen sind eine schrittweise Schwächung der internationalen Erreichbarkeit Österreichs, der Verlust an Wettbewerbsfähigkeit und die Gefährdung der Rolle Wiens als zentrale Luftverkehrsrehrscheibe Mitteleuropas.

Die Auswirkungen dieser Politik sind inzwischen unübersehbar. Airlines reduzieren ihr Engagement in Österreich oder ziehen ihre Kapazitäten ganz ab. Besonders am Flughafen Wien, der als zentrales Drehkreuz Mitteleuropas gilt, ist ein deutlicher Rückzug erkennbar. Fluglinien wie Wizz Air¹ und Ryanair² haben bereits entschieden, Flugzeuge aus Wien abzuziehen oder geplante Streckenstreichungen vorzunehmen. Als Hauptgründe werden das überdurchschnittliche Kostenniveau und fehlende Standortanreize. Dieser Trend führt langfristig zu sinkenden Passagierzahlen, einem eingeschränkten Streckennetz und einem Verlust an internationaler Anbindung.

Die volkswirtschaftlichen Folgen dieser bewusst verkehrsfeindlichen Politik sind erheblich. Durch die Schwächung des österreichischen Luftfahrtsektors werden Arbeitsplätze vernichtet, das Steueraufkommen reduziert, Investitionen behindert und die internationale Wettbewerbsfähigkeit Österreichs nachhaltig geschmälert. Wien verliert dabei zunehmend seine Rolle als bedeutendes Drehkreuz und Tor zu Zentral- und Osteuropa, was nicht nur den Tourismus und die Exportwirtschaft, sondern auch die Standortattraktivität für internationale Unternehmen beeinträchtigt.

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik muss den Luftverkehr als Teil einer allumfassenden Mobilitätsstrategie verstehen, die wirtschaftliche Vernunft,

¹ https://www.apf.gv.at/news-detail/WizzAir_R%C3%BCckzug (aufgerufen am 17.11.2025)

² <https://express.at/economy/zu-unrentabel-naechste-flugzeuge-werden-aus-wien-abgezogen/>
<https://www.krone.at/3941709> (aufgerufen am 17.11.2025)

internationale Anschlussfähigkeit und standortpolitische Weitsicht einbezieht. Stattdessen wird eine Politik fortgeführt, die Innovation, Wettbewerbsfähigkeit und die internationale Anbindung einschränkt und dadurch ganze Branchen sowie zehntausende Arbeitsplätze gefährdet. Ohne eine grundlegende Kurskorrektur droht Österreich, im europäischen Luftverkehr dauerhaft an Bedeutung zu verlieren.

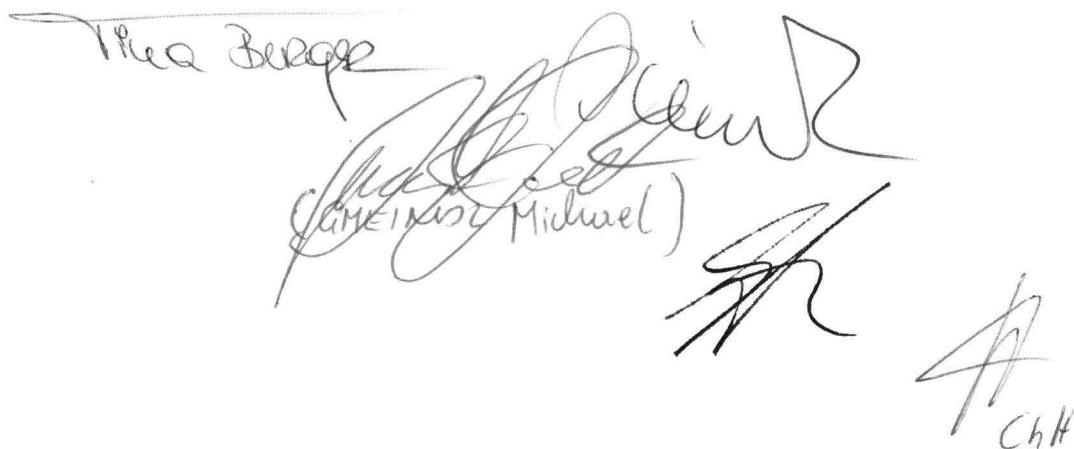
In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

1. Wie bewertet Ihr Ressort den aktuellen Zustand und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftverkehrsstandortes – insbesondere des Flughafens Wien-Schwechat – im Vergleich zu anderen europäischen Hubs?
2. Liegen Ihrem Ressort volkswirtschaftlichen Analysen über die Auswirkungen der bestehenden Flugabgabe, der hohen Flughafen Gebühren und der politischen Einschränkungen des Inlandsflugverkehrs vor?
3. Wird im Ressort derzeit eine umfassende volkswirtschaftliche Bewertung des Luftfahrtsektors erarbeitet oder aktualisiert, die insbesondere die Bedeutung des Luftverkehrs für Beschäftigung, Tourismus, Exportwirtschaft und Steuereinnahmen berücksichtigt?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
4. Welche Erkenntnisse liegen Ihrem Ressort über die wirtschaftlichen Folgen des Rückzugs oder der Angebotsreduktion von Airlines am Flughafen Wien – etwa durch Wizz Air oder Ryanair – vor?
5. In welchem Umfang registriert Ihr Ressort einen Passagierabfluss an ausländische Flughäfen (z. B. Bratislava, München, Budapest) und wie bewertet es die daraus entstehenden volkswirtschaftlichen Verluste für Österreich?
6. Welche Maßnahmen sind in Ihrem Ressort geplant oder in Abstimmung mit anderen Ministerien vorgesehen, um den Wirtschafts- und Luftverkehrsstandort Wien langfristig zu sichern und den Abzug weiterer Airlines zu verhindern?
7. Hat Ihr Ressort in den vergangenen 5 Jahren Gespräche mit Vertretern von Airlines, Flughäfen, Tourismusverbänden oder Wirtschaftskammern über die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen Luftverkehrsrahmenbedingungen geführt?
 - a. Wenn ja, wann, mit welchen Stakeholdern und mit welchen Ergebnissen?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
8. Wie ist die Austrian Airlines, als nationaler Flag Carrier, in die Überlegungen und Gespräche Ihres Ressorts zur Sicherung und Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandortes eingebunden, insbesondere im Hinblick auf die langfristige Rolle Wiens als internationales Drehkreuz und auf die Zukunft der Regionalanbindung?
9. In welcher Form fließen die Ergebnisse solcher Gespräche in die politische Entscheidungsfindung und in die Beurteilung geplanter Maßnahmen (z. B. Abgaben-, Gebühren- oder Infrastrukturpolitik) ein?
10. Wie bewertet Ihr Ressort die hohen Handling- und Serviceentgelte österreichischer Flughäfen im internationalen Vergleich und welche Handlungs-

möglichkeiten sieht es zur Entlastung von Airlines und zur Stärkung des Standorts?

11. Warum hält Ihr Ressort weiterhin an der nationalen Flugabgabe fest, obwohl zahlreiche europäische Staaten – wie die Schweiz, Irland, Spanien, Portugal, Finnland, Polen und Tschechien – bewusst darauf verzichten, um ihre Luftverkehrsstandorte zu stärken?
12. Gibt es innerhalb Ihres Ressorts Überlegungen oder laufende Prüfungen, die nationale Flugabgabe ersatzlos zu streichen oder zumindest deutlich zu reduzieren, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftverkehrsstandortes zu verbessern?
13. Welche Schritte setzt Ihr Ressort, um die seit Jahren blockierten dritten Piste am Flughafen Wien-Schwechat endlich einer Realisierung zuzuführen?
14. Welche Maßnahmen sieht Ihr Ressort derzeit vor, um die wirtschaftliche Zukunft der Regionalflughäfen Graz, Linz, Klagenfurt und Innsbruck abzusichern und deren Anbindung langfristig zu sichern?
15. Plant Ihr Ressort, eine ressortübergreifende Luftverkehrs- und Standortstrategie zu entwickeln, die steuerliche, infrastrukturelle und betriebswirtschaftliche Maßnahmen zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftverkehrs umfasst?
16. In welchem Zeitraum ist nach Ansicht Ihres Ressorts mit der Vorlage einer umfassenden Strategie zur Sicherung und Weiterentwicklung des österreichischen Luftverkehrsstandortes zu rechnen?



The image shows two handwritten signatures. The top signature, written in black ink, reads "Michael Spindelegger". Below it, another signature in black ink reads "Christian Haider".