

10. Punkt und 11. Punkt

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über den Antrag 437/A(E) der Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek, Kolleginnen und Kollegen betreffend Sicherung des Flughafenstandortes Linz und der internationalen Anbindung Oberösterreichs (499 d.B.)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über den Antrag 619/A(E) der Abgeordneten Christofer Ranzmaier, Kolleginnen und Kollegen betreffend Zukunft des Flughafens Innsbruck absichern – internationale Anbindung Tirols stärken (500 d.B.)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen nun zu den Punkten 10 und 11 der Tagesordnung, über welche die Debatten unter einem durchgeführt werden.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Bevor ich Herrn Abgeordneten Deimek als erstem Redner das Wort erteile, begrüße ich den Herrn Bundesminister in unserer Mitte. – Herzlich willkommen.
(Beifall der Abgeordneten **Sieber** [ÖVP] und **Wurm** [FPÖ].)

Herr Abgeordneter Deimek gelangt mit einer eingemeldeten Redezeit von 4 Minuten zu Wort. – Bitte schön.

15.20

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Zunächst möchte ich einmal ausdrücklich festhalten: Es ist positiv, dass die Regierungsparteien mit diesem § 27-Antrag anerkennen, dass unsere Bundesländer und die Regionalflughäfen eine absolut strategische Bedeutung für die Wirtschaft, den Tourismus und die internationale Erreichbarkeit haben. Das haben wir ja von Anfang an auch in unserem Antrag angesprochen. Auch die Überarbeitung der Luftfahrtstrategie 2040 plus und die Anerkennung der Flughäfen als wirtschaftliche Infrastruktur ist grundsätzlich richtig. Herr Bundesminister, für die Äußerungen dazu im Ausschuss danke ich Ihnen. Ich wäre aber auch froh, wenn in der Folge die wichtigsten Punkte, unsere wichtigsten Forderungen auch in dieser Strategie Platz finden würden.

Darum stimmen wir auch dem Antrag zu – und das ist der entscheidende Punkt: Dieser Antrag, Ihr Antrag bleibt leider bei allgemeinen Formulierungen stehen. Es sind Maßnahmen, Rahmenbedingungen, Berücksichtigungen und so weiter drinnen, aber das Konkrete fehlt. Warum fehlt das Konkrete? – Österreich ist ein Wirtschafts-, ein Industrie- und ein Exportland und Oberösterreich ist der stärkste Motor dieses Landes. Dafür brauchen wir aber echte internationale Anbindungen. Der Flughafen Linz ist nicht irgendein regionaler Flugplatz oder ein Flugfeld, er ist Teil des exportorientierten Industriestandortes, und wir haben da Unternehmen aus Maschinenbau, Automotive, Stahlindustrie und Technologie. Diese Unternehmen brauchen verlässliche internationale Drehkreuzanbindungen. Genau diese Verbindungen sind es aber, die Schritt für Schritt zurückgenommen wurden. Ein bisschen problematisch ist dabei schon die Rolle der Austrian Airlines, beziehungsweise des Eigentümers, der

Lufthansa-Gruppe, denn nachdem die AUA in der Coronakrise intensiv mit Steuergeld gestützt wurde, kann man erwarten, dass die österreichischen Regionen nicht einfach vom internationalen Flugnetz abgekoppelt werden. Genau deshalb fordern wir eine Standortgarantie, eine Anbindungsgarantie und dass auch die staatlich gestützten Airlines ihrer Verantwortung gerecht werden. Genau dahin gehend wird der Antrag abgelehnt.

Jetzt höre ich immer wieder von verschiedenen Leuten: Man kann doch beispielsweise von Linz auch mit dem Zug nach Wien zum Flughafen fahren. – Ja, natürlich kann man das, und es ist auch lieb und lustig, aber wer nach ungefähr 2 Stunden Zugfahrt am Flughafen Wien ankommt, ist noch lange nicht im internationalen Luftverkehrssystem angekommen, denn dann beginnen Check-in, Gepäckaufgabe, Sicherheitskontrolle und so weiter. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Das ist vielleicht eine halbe Stunde, um die Zeit geht es nicht. Wenn Sie aber beim Zug 10 Minuten oder eine halbe Stunde Verspätung haben und der Flug weg ist, dann fängt das persönliche Risiko an, dann beginnt eigentlich das, woran es wirklich hapert. (*Zwischenruf des Abg. Oberhofer [NEOS].*) Das ist der Unterschied: Mit einem Zubringerflug ex Linz beispielsweise ist man Teil des internationalen Luftverkehrssystems, die Bahnfahrt nach Wien ist ein vorgeschalteter Transfer und nicht mehr. Würden Oberösterreicher, die im Zug nach Wien sitzen, mit einem Regionalflug nach Frankfurt fliegen, wären sie in derselben Zeit bereits eingchecked, das Gepäck wäre durchgecheckt oder sie wären schon am Weiterflug.

Das ist der gravierende Unterschied, das brauchen die Betriebe und genau deswegen brauchen wir starke Bundesländerflughäfen: nicht aus Prestigegründen, sondern aus wirtschaftlicher Vernunft. Oberösterreich darf

nicht das Randgebiet internationaler Erreichbarkeit werden. Ein starkes Industrie- und Exportland braucht auch starke internationale Verbindungen und genau dafür stehen wir mit diesem Antrag. – Danke. *(Beifall bei der FPÖ.)*

15.24

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Moitzi. Die eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/88

15.24

Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Lieber Kollege Deimek, man kann am Weg zum Flughafen auch im Stau stehen, da hat man dasselbe Problem wie mit der Bahn. *(Zwischenruf des Abg. Deimek [FPÖ].)* Vor Verspätungen ist man nie gefeit, es kann also durchaus in beide Richtungen gehen.

Ich möchte aber vielleicht ein bisschen zum Kern der Debatte kommen: Wir diskutieren jetzt, weil in Wirklichkeit ein Unternehmen, nämlich die Ryanair, die österreichische Bundesregierung erpressen will. Sie sagt: Entweder ihr senkt Steuern und Gebühren oder wir fliegen nicht mehr! – Ehrlicherweise finde ich es unverschämt, dass ein Konzern, der im letzten Jahr 1,7 Milliarden Euro Gewinn gemacht hat, der österreichischen Bundesregierung droht, dass er nur dann seine Dienstleistungen aufrechterhält, wenn wir Abgaben oder Gebühren senken. Da finde ich es extrem wichtig, dass sich Österreich nicht weiter erpressen lässt und auf diese Erpressung nicht eingeht. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wir machen mit dem heutigen Antrag aber auch klar, dass wir zu den Regionalflughäfen stehen, und wir wollen die Regionalflughäfen stärken. Die

Regionalflughäfen wollen wir aber so stärken, wie es richtig ist, nämlich: Wir wollen eine gescheite, intermodale Anbindung schaffen, dass man sie mit den Öffis gut erreicht, dass es genügend Parkplätze gibt. Erst vor Kurzem hat der Standort Wien festgehalten, dass 40 Prozent aller vom Flughafen Wien Wegfliegenden schon mit den ÖBB kommen. Diese intermodale Anbindung wollen wir auch bei Regionalflughäfen ausbauen. Wir wollen die Regionalflughäfen dabei unterstützen, wie sie richtig dekarbonisieren und elektrifizieren können, und wir wollen mit der Luftfahrtstrategie 2040 ein klares Bekenntnis dazu ablegen, dass wir als Bundesregierung zu den Regionalflughäfen stehen, aber sie so unterstützen wollen, dass es auch budgetwirksam und vom Budget her vertretbar ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich glaube, es ist extrem wichtig, dass wir das Verkehrssystem aber als Ganzes sehen und dass wir auch sehen, dass Regionalflughäfen nur dann eine Berechtigung haben, wenn es nicht andere Verkehrsträger gibt, die das in einer besseren Zeit vollbringen können. Deshalb ist es auch ganz wichtig, dass wir weiter am Bahnausbau dranbleiben, dass wir den Bahnausbau weiter vorantreiben, dass wir Kurzstreckenflüge dort, wo sie vermeidbar sind, vermeiden. Deshalb muss für uns gelten, dass der Bahnausbau in Österreich weiter vorangetrieben wird, damit die Kurzstreckenflüge in Zukunft nicht mehr notwendig sind. *(Beifall bei der SPÖ.)*

15.27

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächste zu Wort gemeldet: Frau Abgeordnete Götze. Die eingemeldete Redezeit sind 4 Minuten. – Bitte schön, Frau Abgeordnete.

15.27

Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze (Grüne): Danke, Herr Präsident! Werter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Wenn man die Anträge der FPÖ ansieht oder zum Beispiel Kollegen Deimek zuhört, könnte man glauben, unser wichtigstes Zukunftsproblem sei der Erhalt der Regionalflughäfen. Sein Thema ist besonders der Regionalflughafen Linz, dazu wird mein Kollege David Stögmüller nachher etwas sagen. Diese Flughäfen sollen als quasi internationale Drehkreuze abgesichert werden und natürlich sollen der Steuerzahler, die Steuerzahlerin, also wir alle dafür aufkommen.
(*Zwischenruf des Abg. Petschnig [FPÖ].*)

Ich finde den Einsatz für Fluglinien, für Flughäfen, für die wirtschaftlichen Interessen schon interessant und ich finde, das zeigt das wahre Gesicht der FPÖ, die sich sonst ja als die Partei des kleinen Mannes präsentiert. Besonders absurd ist für mich das Beispiel Innsbruck, weil der dortige Flughafen als unverzichtbar für Wirtschaft, für Tourismus dargestellt wird. Dabei wissen wir auch aus den aktuellen Untersuchungsausschüssen, dass er ein Hotspot für Privatjets (*Zwischenrufe der Abgeordneten Deimek [FPÖ] und Petschnig [FPÖ]*), für Luxusmobilität, auch für russische Oligarchen – vielleicht rührt das Interesse daher – und für ihre Privatjets ist. Öffentliche Gelder sollen in die Hand genommen und eingesetzt werden, um diese Verbindungen zu erhalten.
(*Zwischenruf der Abg. Kolm [FPÖ]. – Zwischenruf des Abg. Hörnl [ÖVP].*) Dabei muss ich schon sagen: Wenn es wirtschaftlich sinnvoll ist, dann wird sich dieser Flughafen, egal wie er heißt, auch ohne Dauersubventionen rechnen, dann kann er bestehen.

Zum Verkehrspolitischen: Es wurde schon gesagt, es gibt inzwischen einen tollen Bahnausbau mit wirklich sehr schnellen Verbindungen und sehr intensiven, also sehr kurzen Intervallen. Was daran praktisch ist: Ich kann meine Anreise just in time an meinen Termin planen. Das wird mir mit einem Regionalflughafen nie gelingen, weil das die Intervalle dort gar nicht hergeben und ich dann Wartezeiten beispielsweise am nächsten Flughafen oder bis zu meinem nächsten Termin habe.

Zum Umweltaspekt: Ich habe mir das angeschaut, insbesondere Kurzstreckenflüge verursachen das 54-fache – ich habe mich nicht versprochen, das 54-fache! – an CO₂-Emissionen im Vergleich zur Bahn (*Abg. Deimek [FPÖ]: Und wenn Sie mit dem Zug nach Frankfurt ...!*), nicht zu reden von den Schadstoffemissionen, nicht zu reden vom Lärm, unter dem Anrainer leiden, und nicht zu reden von sonstigen externen Kosten, die gar nicht eingepreist sind, weil wir bei Flügen keine Kostenwahrheit haben. Was wir stattdessen brauchen, ist, dass wir das Geld, das da investiert werden soll, in die Mobilitätswende investieren, also auch in nachhaltige Kraftstoffe für den Flugverkehr, zum Beispiel in SAFs, in bessere, modernere Bahnverbindungen – wir kommen dann heute noch dazu –, in den öffentlichen Verkehr. (*Abg. Deimek [FPÖ]: Ich möchte nicht mit dem Zug nach ... Fahren! Das ist mir zu lang!*)

Es gibt jetzt einen Antrag der Koalition zur – ich zitiere – „Stärkung der Bundesländerflughäfen“. Ich finde, der zeigt genau in die falsche Richtung. Unter unserer grünen Regierungsbeteiligung wurde eine ausgewogene Luftfahrtstrategie erarbeitet, auch mit Forschungs- und Innovationsaspekten, und das soll nun einseitig luftfahrtkonzernfreundlich umgepolt werden. Ziel ist es also offenbar, Kleinflughäfen, die nicht rentabel sind, weiter am Leben zu

erhalten. Ich finde es schon interessant, dass dafür jetzt vermutlich Geld da ist; wenn gleichzeitig an vielen Ecken und Enden gespart wird – also bei Familien, bei Teilzeitbeschäftigten, bei Pensionen –, sollen Steuergelder in Flughäfen gesteckt werden, die Vielfliegern dienen: Konzernmanagern, die es sich vermutlich leisten können, mehr für ein Ticket zu zahlen, Privatjetkundschaften und Ähnliches.

Ich muss auch sagen, wenn dann vielleicht ein paar elektrische Fahrzeuge am Flughafen angeschafft werden, ist das zwar gut, ändert aber im Grunde nichts an der Mobilität des Fliegens. Was wir brauchen, ist eine echte, moderne Verkehrspolitik, eine Politik, bei der wirtschaftliche Vernunft, Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit Hand in Hand gehen. Ich sage nur, viele Menschen fliegen gar nie – gar nie! Also: Wir brauchen eine Mobilität, die allen Menschen zugutekommt und nicht nur einer privilegierten Minderheit (*Abg. Deimek [FPÖ]: Geschäftsreisen sind kein Privileg!*) und schon gar keine Subventionspolitik für eine Branche, die keinen – noch keinen – fairen Beitrag leistet. (*Beifall bei den Grünen.*)

15.32

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Schnabel. Die Redezeit stelle ich mit 4 Minuten ein. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/90

15.32

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Danke, Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Geschätzte Zuseherinnen und Zuseher! Hohes Haus! Ja, die heutige Diskussion zu unseren Regionalflughäfen ist in Wahrheit eine Diskussion über Wettbewerbsfähigkeit, Konnektivität, wirtschaftliche

Perspektiven für unsere Bundesländer. Eines ist für uns als Wirtschaftspartei ganz klar: Für einen exportorientierten Wirtschaftsstandort wie Österreich braucht es starke internationale Anbindungen nicht nur in Wien, sondern auch in den Regionen, in unseren Bundesländern.

Egal ob der Flughafen Linz, der Flughafen Innsbruck, der Flughafen Graz, der Flughafen Klagenfurt oder auch der Flughafen Salzburg: Sie alle sind wichtige Infrastrukturstandorte, Standorte für unsere Wirtschaft, Industrie, aber auch für den Tourismus. Gerade für unsere exportorientierten Betriebe ist die Konnektivität – ein bisschen ein kompliziertes Wort –, die Anbindung an internationale Flughäfen ein entscheidender Standortfaktor. Dieser Standortfaktor, diese Anbindung entscheidet auch oft über internationale Investitionen und darüber, ob bei uns in den Regionen, in den Bundesländern eben Arbeitsplätze entstehen oder auch gehalten werden können. Deswegen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen – man kann es auch im Regierungsprogramm nachlesen –, bekennt sich diese Bundesregierung ganz klar zu einem starken Luftverkehrsstandort und zur richtigen strategischen Ausrichtung.

Wir müssen aber auch ehrlich darüber sprechen, ohne irgendein Bashing oder irgendetwas anderes vor uns herzuschieben. Unsere regionalen Luftverkehrsstandorte, unsere Flughäfen stehen unter Wettbewerbsdruck, und dieser Druck ist in den letzten Jahren massiv angestiegen. Ein nicht unwesentlicher und nicht unwichtiger Punkt dabei ist: Wir müssen uns auch die Flugabgabe, landläufig Flugticketabgabe genannt, genau anschauen. Auch wenn wir zugeben große budgetäre Herausforderungen haben, ist es unsere Pflicht, wenn es wettbewerbliche Verwerfungen gibt, genau hinzuschauen. Diese

Ticketabgabe ist ein reeller Nachteil, insbesondere eben für unsere Regionalflughäfen und für die Anbindung der dortigen Wirtschaft. Deswegen – geschätzter Herr Minister, Sie haben es ja auch angekündigt – müssen wir diese Ticketabgabe im Zuge der Budgetdiskussion auch neu bewerten. Wir müssen uns da mittelfristig auch an Deutschland orientieren – Deutschland senkt die Flugticketabgabe auf ein Niveau, das es vor mehreren Jahren gehabt hat –, um dementsprechend, wenn wir uns an diesem Vorbild orientieren, die Rahmenbedingungen für die österreichischen Flughäfen und vor allem auch für die Bundesländerflughäfen zu verbessern.

Geschätzte Damen und Herren! Im zweiten Teil geht es natürlich auch um die Modernisierung, deswegen ist es auch so wichtig, dass wir die österreichische Luftverkehrsstrategie umfassend überarbeiten, um sie anzupassen und auch den technologischen Fortschritt in den Blick zu nehmen – SAPs und alternative Kraftstoffe wurden genannt. Es geht um drei Punkte, die da wirklich maßgeblich einfließen müssen: die internationale Konnektivität, auch zu unserem Haupthub Wien, die Wettbewerbsfähigkeit, die ich schon genannt habe, aber auch die Modernisierung des Luftfahrtgesetzes muss damit einhergehen. Wir brauchen Planbarkeit und auch gute Rahmenbedingungen, um gut aufgestellt zu sein.

Geschätzte Frau Kollegin Götze, ein klares Wort in Richtung der Grünen: Ein moderner Wirtschaftsstandort endet nicht am Bahnhof, so groß er auch ist. Ein moderner Wirtschaftsstandort braucht starke Flughäfen, dafür setzen wir uns als Volkspartei klar ein. Wir brauchen eben diese Flughäfen, Degrowth kann kein Wirtschaftsmodell sein. Was wir brauchen, ist Wirtschaftswachstum, und diese Regionalflughäfen und der Flughafen Wien sind ein entscheidender Faktor dazu.

Geschätzte Damen und Herren, ich danke für die Diskussion über unsere Regionalflughäfen und auch für das breite Bekenntnis dazu, das wir in der Regierung, in der Koalition, aber auch mit den Stimmen der Freiheitlichen haben, dass wir mit einer neuen Luftverkehrsstrategie, mit einem neuen Luftverkehrsgesetz eben Konnektivität, Wettbewerbsfähigkeit und moderne Rahmenbedingungen für starke Luftanbindungen für den Standort Österreich schaffen. – Vielen Dank. *(Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. Oberhofer [NEOS].)*

15.37

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Ranzmaier. Die eingemeldete Redezeit: 4 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/91

15.37

Abgeordneter Christofer Ranzmaier (FPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Geschätzte Zuseher auf der Galerie und vor den Bildschirmen zu Hause! Herr Kollege Schnabel! Sie haben hier heraußen jetzt zum Besten geben, wie wichtig der Österreichischen Volkspartei der Flugverkehr in Österreich ist, und da habe ich schon ein bisschen schmunzeln müssen. Ich glaube, wenn Sie sich noch einmal daran erinnern, was im Verkehrsausschuss so für Anträge auf der Tagesordnung waren und wie Sie mit diesen umgegangen sind, dann zeigt die Realität doch eindeutig das Gegenteil. *(Abg. Schnabel [ÖVP]: Haben Sie nicht zugehört? Haben Sie nicht zugehört im Ausschuss?)*

Wenn wir hier heute über Flughäfen sprechen, dann sprechen wir nicht nur über – wie wir heute am Vormittag bereits debattiert haben – die Möglichkeit

zur Remigration – die ist im Übrigen nicht das, was in vielen Verschwörungstheorien hier im Haus kursiert, sondern lediglich die auf den Punkt gebrachte Zusammenfassung dessen, was sich eine breite Mehrheit der Bevölkerung quasi statt dem erwartet, was Sie hier herinnen in einer Tour produzieren, nämlich das Forcieren der illegalen Migration.

Wir reden aber jetzt nicht über Remigration, wir reden insbesondere auch nicht – wie es die Grünen gesagt haben – über irgendwelche Luxus- oder Prestigeprojekte, sondern wir reden über Infrastruktur, über internationale Erreichbarkeit und über Wirtschaft, Tourismus und – ganz wichtig, in Zeiten wie diesen – über Arbeitsplätze. Genau deshalb haben wir Freiheitliche uns ja schon früh bereits konkrete Anträge überlegt, um in diesem Bereich tätig zu werden, jetzt in meinem Fall konkret zum Flughafen Innsbruck, denn dort wird die Situation von Jahr zu Jahr problematischer.

Der Flughafen Innsbruck ist für Tirol ein wichtiger zentraler Standortfaktor für den Tourismus, aber auch für die exportorientierte Wirtschaft, aber genau dieser Standort wird seit Jahren politisch vernachlässigt. Besonders dramatisch ist die de facto nicht mehr vorhandene internationale Anbindung, aber auch die Anbindung an Wien verliert zunehmend an Attraktivität. So verliert Tirol massiv an Wettbewerbsfähigkeit, einzelne große Betriebe haben sich auf Basis dessen ja schon zu Entscheidungen gegen den Standort Tirol hinreißen lassen. Genau das ist eine gefährliche Entwicklung, denn ein Regionalflughafen wie Innsbruck lebt ja nicht allein vom Wintertourismus, der ja tatsächlich noch funktioniert. Es braucht ganzjährige Auslastung, es braucht internationale Verbindungen und es braucht stabile Rahmenbedingungen. Genau da schaut die Realität leider anders

aus. Der Flughafen macht sein Geschäft im Wesentlichen über die wenigen Wintermonate, im restlichen Jahr herrscht größtenteils Flaute.

Gleichzeitig befindet sich die Infrastruktur auch noch in einem Zustand, bei dem sich wahrscheinlich der eine oder andere Drittweltgast, der unseren Flughafen bereist, zu einem Lachen hinreißen lässt, denn dort finanzieren wir ja bestenfalls die Infrastruktur.

Marode Gebäude, fehlende Perspektiven und seit Jahren keine ernsthafte Strategie für den Standort: Statt endlich zu handeln, produziert man seit Jahren nur irgendwelche Strategiepapiere, Arbeitsgruppen und Ankündigungen oder bestenfalls – wie es die ÖVP macht – als Regierungspartei eine Petition, die dann von Ausschusssitzung zu Ausschusssitzung vertagt wird.

Jetzt kommt aber der eigentliche Höhepunkt: Der Antrag, den die Regierungsparteien hier heute einbringen, fordert die Herrschaften auf der Regierungsbank dazu auf, ihre Arbeit zu tun. Das muss man sich einmal vorstellen! Die Regierungsparteien schreiben der Bundesregierung ins Stammbuch, sie möge Strategien entwickeln, Regionalflughäfen stärken und bessere Rahmenbedingungen schaffen. – Ja, aber bitte, genau dafür sitzen Sie doch auf der Regierungsbank, Herr Minister! Die Regierung fordert sich inzwischen selbst zum Arbeiten auf, weil offensichtlich selbst die eigenen Abgeordneten der Regierungsparteien gesehen haben, dass auf dieser Regierungsbank größtenteils Arbeitsverweigerung betrieben wird. (Abg. **Scherak** [NEOS]: *Das Parlament fordert sie auf!*) Das kann es doch nicht sein, denn Österreich kann sich diese politische Lähmung ja keine Sekunde länger leisten.

Was Tirol und Österreich brauchen, sind keine weitere PR-Strategie und kein weiterer folgenloser Antrag hier im Plenum. Tirol braucht eine stabile Wien-Anbindung, verlässliche internationale Hauptverbindungen und politische Rahmenbedingungen, die Regionalflughäfen stärken statt schwächen. Flughäfen sind keine Nebensache, sie sind nicht nur für die Remigration höchst relevant, sondern auch Lebensadern für Wirtschaft, Tourismus und Exportbetriebe, aber auch für internationale Wettbewerbsfähigkeit. *(Zwischenruf der Abg. **Maurer** [Grüne].)* Genau deswegen braucht es endlich eine aktive Politik, die handelt, und die fordern wir hier mit unserem Antrag ein. *(Beifall bei der FPÖ. – Abg. **Schwarz** [Grüne]: Was war jetzt der Kontext von dem rechtsextremen Begriff? War das jetzt wissenschaftlich verwendet?)*

15.41

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Oberhofer. Die eingemeldete Redezeit darf ich mit 3 Minuten einstellen. – Herr Abgeordneter, Sie sind am Wort.

RN/92

15.42

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Regionalflughäfen beschäftigen uns auch in den Ausschüssen sehr, aber vor allem beschäftigen sie überhaupt die Europäische Union, weil sie zurzeit überall in Europa unter Druck kommen. Das hat mehrere Gründe, und zwar:

Erstens: Die Maschinen werden immer größer, weil sie leistungsstärker unterwegs sind, und die kleinen Flugmaschinen werden ausgemustert und sind

am Markt einfach nicht mehr zu bekommen. Das ist natürlich für die Regionalflughäfen ein großes Problem.

Da stellt sich natürlich jetzt die Gretchenfrage: Diskutieren wir bei dem Thema die Frage, ob eine Region den Flughafen und die Flugverbindung braucht? Da bin ich nämlich ganz nahe bei den Kolleginnen und Kollegen Vorrednern, dass man da durchaus Ja sagen kann. Aber die Frage, die sich der Markt wirklich stellt, ist: Braucht die jeweilige Airline, die den Flughafen anfliegt, tatsächlich den Flughafen? – Das ist natürlich sehr, sehr schwierig, denn wir sehen, dass die großen europäischen Fluglinien ihr Netz immer stärker verdichten, und zwar dorthin, wo sie ihre Spots haben, und jede einzelne Flugstrecke im Flugnetz hinterfragen.

Deshalb ist das heute so wahnsinnig wichtig. Die Zukunft der Regionalflughäfen entscheidet sich nicht anhand von irgendwelchen Ideologien, sondern sie entscheidet sich tatsächlich in der Funktion, in der Erreichbarkeit für den Wirtschaftsstandort, aber vor allem in der Konnektivität.

Jetzt zu Innsbruck, zu meinem Kollegen, dem Vorredner, der meiner Meinung nach einen gravierenden Fehler macht, weil er den Innsbrucker Flughafen schlechtredet: Der Innsbrucker Flughafen ist eines der bestgeführten Landesunternehmen, gehört zu 51 Prozent dem Land Tirol und zu 49 Prozent der Stadt Innsbruck und den Regionalbetrieben und ist wirklich ein hervorragend geführtes Unternehmen. Er hat letztes Jahr 882 000 Passagiere in Innsbruck begrüßen dürfen – das sind 2,8 Prozent mehr als im Jahr davor. Der Laden dort läuft also relativ gut.

Jetzt kommt der Punkt: Der Kollege regt sich auf und sagt: Um Gottes willen, das ist ja schlimm, dass der nur für den Wintertourismus vorhanden ist! – Ja, es stimmt, 60 Prozent der Passagiere kommen in Innsbruck tatsächlich im ersten Quartal eines Jahres an, aber gerade für den heimischen Tourismus ist das wahnsinnig notwendig und wichtig, und es ist ein Bombengeschäft und finanziert das ganze Jahr über den Flughafen. Deshalb sollte man meiner Meinung nach diesen Flughafen auch nicht schlechtreden, weil es nach wie vor ein Unternehmen ist, das gute Renditen ausspuckt, nämlich für die öffentliche Hand, für das Land Tirol, für die Stadt Innsbruck. Die holen sich da immer relativ gute Renditen ins Budget.

Jetzt zu den Kollegen von der FPÖ in Oberösterreich – es sei mir wirklich einmal erlaubt, das zu sagen –: Ihr stellt euch hier heraus, steht aber selber in Oberösterreich auch in der Landesregierung in Verantwortung. Ihr habt ja heute später noch einen sehr skurrilen Antrag, dass ihr einen Tunnel umbenennen oder überhaupt benennen wollt. (*Abg. Deimek [FPÖ]: Was ist daran skurril?*) – Darüber, was daran skurril ist, können wir später diskutieren, aber vielleicht ein Tipp von mir, Herr Kollege: Vielleicht sollten wir einmal darüber diskutieren, dass wir den Flughafen Linz ganz einfach umbenennen, und zwar in Wien-Hörsching. Denken Sie einmal darüber nach, das funktioniert. – Danke. (*Beifall bei den NEOS. – Abg. Hammerl [FPÖ]: Symbolpolitik von den NEOS!*)

15.45

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nun hat sich Herr Bundesminister Hanke zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Bundesminister.

15.45

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Hohes Haus! Wie wichtig die internationale Anbindung der beiden Flughäfen ist, ist mir, glauben Sie mir, bewusst, und ich arbeite täglich in meinem Ministerium dafür, dass es einen bestmöglichen Austausch gibt. Das beginnt bei den Landeshauptleuten, geht weiter über die Eigentümerversorger bis hin zum Management der Flughäfen und auch der Austrian Airlines, mit denen ich einen regelmäßigen Austausch pflege, um eben sicherzustellen, dass es ein bestmögliches Miteinander im Sinne aller geben kann.

Eine im Antrag geforderte Standortgarantie für Linz steht aber derzeit nicht zur Diskussion, da das Land Oberösterreich eine sogenannte PSO, eine Public Service Obligation, in Auftrag gegeben hat. Dabei durfte mein Ministerium entsprechend unterstützen, um eben die Notifikation bei der EU-Kommission erfolgreich abzuschließen. Diese PSO wird mittlerweile seit März auch betrieben.

Es wurde zwischen der Lufthansa-Gruppe und der durchführenden DAT ein sogenanntes Co-Sharing-Agreement für die Umsteigeverbindung von Linz nach Frankfurt vereinbart. Damit ist die Anbindung vom Flughafen Linz an Frankfurt auch gesichert. Wir wissen alle, wie wichtig das Drehkreuz Frankfurt im europäischen Netz ist.

Auch für die Anbindung Innsbruck, speziell an Wien, wird in regelmäßigen Gesprächen mit allen versucht, eine bestmögliche Ausgangssituation zu finden.

Das bedeutet auch, dass wir uns ganz speziell für die Sommermonate um Konnektivität bemühen, um möglichst viele Anbindungen zu generieren.

Deshalb ist es mir auch ein Anliegen, klar zu sagen: Wir arbeiten an dieser Luftfahrtstrategie, weil es für uns alle einfach ein wichtiges Anliegen darstellt, mit allen Verkehrsträgern bestmöglich eine gemeinsame Logik zu finden.

Deshalb dürfen Sie sicher sein, dass wir das im heurigen Jahr abschließen und damit möglichst schnell auch in die Umsetzung kommen. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.)

15.48

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als nächster Redner zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Stögmüller. Die eingemeldete Redezeit beträgt 3 Minuten. – Bitte schön, Herr Abgeordneter.

RN/94

15.48

Abgeordneter David Stögmüller (Grüne): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Zuerst möchte ich Studierende der Publizistik an der Uni Wien begrüßen. – Herzlich willkommen bei uns im Plenarsaal! *(Allgemeiner Beifall.)*

Oberösterreich gilt ja oft als der Motor der österreichischen Wirtschaft. Rund ein Viertel der österreichischen Exporte wird in meinem Bundesland erwirtschaftet. Unser Wohlstand beruht auf der Leistung Hunderttausender Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, auf innovativen Betrieben und auf einer Infrastruktur, die funktioniert.

Gerade als Oberösterreicher weiß ich, wie wichtig gute Verbindungen sind – für die Menschen, für die Unternehmen, für den Wirtschaftsstandort. Aber genauso wichtig ist die Frage: Welche Mobilität fördern wir mit öffentlichen Geldern? Wem nützt diese Investition am Ende des Tages, wenn wir Steuergeld in die Hand nehmen?

Schauen wir uns einmal gemeinsam diese neue Flugverbindung Linz–Frankfurt an: Was kostet sie? 36 Millionen Euro! 36 Millionen Euro Steuergeld vom Land Oberösterreich, das für diese Flugverbindung verwendet wird – gezahlt von der schwarz-blauen Landesregierung in Oberösterreich und unterstützt von der SPÖ. 36 Millionen Euro für diese Verbindung – und das an eine dänische Billigfluglinie. *(Ruf bei den Grünen: Ah! Unfassbar!)*

Jetzt müssen wir uns das noch ein bisschen konkreter anschauen. Das ist eine Verbindung, ein Prämienflug, bei dem mehr als zwei Drittel – das ist nämlich der Wahnsinn – der Plätze leer sind. Da sind einfach keine Leute drin, keine Leute!

Jetzt brechen wir das Ganze noch einmal runter – und das muss man sich vorstellen –: Jeder einzelne Sitzplatz dieser Fluglinie ist 70 Euro wert – 70 Euro Steuergeld! Jeder Steuerzahler zahlt für einen Sitzplatz 70 Euro, obwohl zwei Drittel davon leer sind. *(Abg. Deimek [FPÖ]: Was kostet ein Sitz in den ÖBB? – Weitere Zwischenrufe bei der FPÖ.)* Das muss man sich vorstellen. Das ist die Prioritätensetzung: Steuergeld für ein Manager-Shuttle. Etwas anderes ist es leider nicht. *(Beifall bei den Grünen.)*

Genau dafür will die FPÖ noch mehr Geld, staatliche Garantien, öffentliche Zuschüsse, also wieder Steuergeld für Angebote, die sich am Markt einfach nicht rechnen. *(Abg. Petschnig [FPÖ]: Was kostet die ÖBB? – Abg. Deimek*

[FPÖ]: ... das ist natürlich wurscht!) Genau das ist das Problem an der Thematik: Es rechnet sich einfach nicht.

Die FPÖ gibt sich ja gerne als Partei des kleinen Mannes. Sie behauptet, für jene da zu sein, die jeden Tag hart arbeiten, für jene, die schauen müssen, ob das Geld bis zum Monatsende reicht, aber genau hier fällt die Maske, denn die KassiererIn in Linz profitiert nicht davon, der Facharbeiter in Wels profitiert nicht davon, die Pensionistin in Steyr profitiert nicht davon. *(Abg. **Petschnig** [FPÖ]: ... auch nicht auf Geschäftsreise! – Abg. **Deimek** [FPÖ]: Die Pensionistin fährt nicht auf Geschäftsreise nach ...!)* Zahlen dürfen sie trotzdem mit ihrem Steuergeld.

Genau deshalb müssen öffentliche Mittel dorthin fließen, wo sie den größten Nutzen für die Gesellschaft bringen, und dürfen nicht dafür ausgegeben werden, dass einige wenige schneller – nämlich ein bisschen schneller, Herr Minister, denn da geht es um ein paar Minuten, nicht um Stunden oder Tage – zum Drehkreuz nach Frankfurt können. In Wien ist man genauso schnell, Salzburg ist nicht weiter weg. *(Beifall bei den Grünen.)*

Das ist ja genau der Bruch: Wir brauchen dieses Geld im öffentlichen Verkehr. Wir brauchen das Geld für mehr Regionalbusse. Wir brauchen bessere Bahnverbindungen. *(Zwischenruf des Abg. **Deimek** [FPÖ].)* Wir brauchen dichtere Takte im öffentlichen Verkehr. Reden Sie einmal mit den Oberösterreichern, wie die darunter leiden! Wir müssen in jene Mobilität investieren, auf die Millionen Menschen jeden Tag angewiesen sind. Wenn eine Mutter mit einem Kind keinen Bus mehr erreicht, dann ist das ein Problem. Wenn Beschäftigte nicht mehr zur Arbeit können, dann ist das ein Problem. Mein Problem ist aber nicht, dass ein Flugzeug, das zu drei Vierteln leer ist, schneller nach Frankfurt

kommt – und das nur, weil einige nicht ein paar Minuten länger mit dem Zug fahren können.

Das ist die Realität, über die wir reden: Ihr haut 36 Millionen Euro raus, und eigentlich bräuchte man dieses Geld viel dringender für die Pendlerinnen und Pendler, für die Familien, für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und für die Pensionistinnen und Pensionisten. Das ist die Realität. *(Beifall bei den Grünen. – Zwischenruf des Abg. Deimek [FPÖ].)*

15.52

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Baumann. Die eingemeldete Redezeit darf ich mit 3 Minuten einstellen. – Herr Abgeordneter, Sie sind am Wort.

RN/95

15.52

Abgeordneter Roland Baumann (SPÖ): Danke, Herr Präsident! Werte Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Es ist völlig klar, dass sich die Regierungsfractionen hier im Hohen Haus und die Bundesregierung zur volkswirtschaftlichen und strategischen Bedeutung der Bundesländerflughäfen bekennen. Wie es im eingebrachten Antrag beschrieben ist, sind die Bundesländerflughäfen – egal ob in Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg oder Linz – nicht nur wichtige Verkehrsknotenpunkte, sondern zentrale Punkte in der Diskussion über die wirtschaftliche und gesellschaftliche Zukunftsfähigkeit unserer Bundesländer und ganz Österreichs. Für ihre Stärkung müssen wir verschiedene Maßnahmen diskutieren und anpacken: die bessere Anbindung an verschiedenste Verkehrsnetze, Dekarbonisierung und Elektrifizierung müssen vorangetrieben

werden und natürlich müssen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gestaltet und verbessert werden.

Gerade bei diesen Rahmenbedingungen ist es nicht möglich, nur mit einfachen Lösungen zu arbeiten. Einen Antrag der Freiheitlichen Partei zur kompletten Abschaffung der Flugabgabe haben wir ja schon hier im Hohen Haus diskutiert. Vielleicht kurz zur Erinnerung: Erstens schafft die Flugabgabe einen Ausgleich, um die Bahn gegenüber den Billigfluganbietern konkurrenzfähig zu positionieren und leistet somit einen Beitrag zum Schutz unserer Umwelt. Zweitens lassen wir uns sicher nicht von einer Billigfluglinie diktieren, wie wir in Österreich Steuern einheben und was wir damit machen. Das probiert Ryanair und wird in Österreich sicher nicht damit durchkommen. Drittens bringt die Flugabgabe 190 Millionen Euro ins Budget, und das vor allem bei Kurzstrecken, welche sicher auch mit der Bahn machbar wären; das ist ein wichtiger Beitrag.

In der Diskussion habe ich mir die Frage gestellt: Wie viel fliegen die Österreicherinnen und Österreicher eigentlich? – Ich habe beim VCÖ folgende Zahlen gefunden: In Österreich gibt es doppelt so viele Nichtflieger wie Vielflieger. Vier von zehn Österreicherinnen und Österreichern ab 14 Jahren fliegen nie, 45 Prozent manchmal im Jahr – sie machen einmal im Jahr eine Flugreise – oder weniger, und nur knapp zwei von zehn Menschen sind Vielflieger. 2 Prozent fliegen mehrmals im Monat, 1 Prozent mehrmals die Woche. Das heißt, das Flugzeug wird nur von einer kleinen Minderheit viel genutzt und von der großen Mehrheit selten oder gar nicht.

Außerdem ist in der Diskussion auch nicht zu vergessen, dass die Unterschiede zwischen den Flughäfen viel zu groß sind: Während es beim Flughafen Innsbruck, dem drittgrößten Flughafen Österreichs, große Unterschiede in der

saisonalen Auslastung gibt, spielt beim Flughafen Linz der Transport von Frachten eine größere Rolle, und er wird außerdem auch militärisch genutzt.

Somit sind die nächsten Schritte gut zu überlegen. Die Regierungsfractionen sind sich der Notwendigkeit der Weiterentwicklung der Bundesländerflughäfen bewusst und Herr Bundesminister Hanke hat bereits den Prozess zur Neuausrichtung der Luftfahrtstrategie 2040 plus gestartet. Der offizielle Projektstart ist im Juni und im Dezember soll ein Ergebnis vorgestellt werden. Mit dem vorliegenden Antrag der Regierungsfractionen wird ein breiter strategischer Ansatz zu den Bundesländerflughäfen in diese Strategie eingearbeitet. *(Beifall bei der SPÖ.)*

15.56

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Kolm. Eingemeldete Redezeit: 4 Minuten. – Bitte schön, Frau Abgeordnete.

RN/96

15.56

Abgeordnete Dr. Barbara Kolm (FPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren zu Hause und hier im Hohen Haus! Geschätzte Kollegen! Wirtschaftspolitik kann man so und so betrachten, und so, wie sie die ÖVP als Wirtschaftspartei offenbar derzeit betrachten will, ist das höchst seltsam. Ich gebe Ihnen nur den Rat: Gehen Sie doch zu Ihrer Kollegin Elisabeth Köstinger, die nach wie vor bei Ryanair im Aufsichtsrat sitzt, dann können Sie vielleicht direkt über Start- und Landegebühren verhandeln, dann wäre es vielleicht einfacher, dann müssten Sie hier keine Show abziehen! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Was aber wichtig ist, ist die Anbindung der Bundesländer; und zwar nicht die Abkoppelung, wie es die Grünen ja schon immer wollen, denn für die Grünen sind Bundesländerflughäfen Nebenprojekte einer überforderten und ideologisch getriebenen Kommunalpolitik, wie wir es in Innsbruck ja erlebt haben. (Abg. **Voglauer** [Grüne]: *Genau, schauen Sie mal nach Klagenfurt! Da haben Sie die Bestätigung dafür!* – Abg. **Schallmeiner** [Grüne]: *Ich glaube, da geht es um Linz!*)

Das ist natürlich schon etwas ganz anderes: Sie sind zentrale Knotenpunkte für Export, Tourismus und Wertschöpfung. (Abg. **Stögmüller** [Grüne]: *Na ja, Sie waren schon einmal in Linz am Flughafen, oder?!*) Schauen wir uns die Wertschöpfungsdaten der Flughäfen an – ein Teil ist ja schon genannt worden –, was Innsbruck betrifft (Abg. **Stögmüller** [Grüne]: *Widerspricht ja niemand! Auch Salzburg nicht!*) – ich sage nur ganz kurz etwas dazu –: 860 000 Passagiere (Abg. **Stögmüller** [Grüne]: *Und in Linz?*), direkte Wertschöpfung 500 Millionen Euro pro Jahr, davon 360 Millionen tourismusinduziert, 136 Millionen nur dem Flughafen geschuldet. Wir sprechen hier nicht von Ambulanzflügen, von Organtransplantationsflügen – das sind nämlich die bösen Privatjets, die Sie so angesprochen haben (Abg. **Stögmüller** [Grüne]: *Innsbruck spricht überhaupt niemand an!*) –; wir sprechen von Kongresstourismus, von exportorientierten Unternehmen wie Innio Jenbacher, MED-EL, Swarovski und viele andere, die in Tirol einen Standort haben. Abgesehen davon zahlen all diese Privatjets ordentliche Gebühren, wesentlich mehr Flughafengebühren.

Wenn Sie schon so gegen die Wirtschaft sind, dann könnten Sie auch ganz radikal sagen: Wir könnten natürlich auch privatisieren, denn jene Flughäfen in

Europa, die privat geführt werden (*Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Sind besser geführt! Ja!*), funktionieren wesentlich besser und machen auch ordentliche Gewinne.

Ich darf Ihnen nur noch ein paar Zahlen zur Wertschöpfung von Regionalflughäfen liefern. Die Salzburger haben es vorgemacht: Die haben Austrian Airlines, Lufthansa, Eurowings, Turkish Airlines (*Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Salzburg ist auch gut!*), Flydubai, Scandinavian Airlines, Air Serbia, Eurowings, Transavia und Israir. Es gibt nur in der Stadt alleine eine indirekte und induzierte Wertschöpfung von 120 bis 180 Millionen Euro jährlich – nur in der Stadt Salzburg allein, im Tourismus, im Handel und bei Dienstleistungen. Insgesamt haben sie natürlich 1,79 Millionen Passagiere. (*Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Warum sparen Sie Linz aus? Um den geht's ja!*) – Linz kann ich auch nennen (*Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Bitte!*), denn wir sprechen über Innsbruck und Linz. (*Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Ja, ja! ... aber Salzburg!*)

Wenn Sie mich schon um die Zahlen von Linz bitten, dann nenne ich Ihnen die gerne: 20 bis 30 Millionen jährliche direkte städtische Wertschöpfung – nur am Standort Linz. (*Abg. **Schallmeiner** [Grüne]: 36 Millionen Euro Steuergeld ...! Gut gerechnet!* – *Abg. **Stögmüller** [Grüne]: 36 Millionen fördern Sie!*) 60 bis 90 Millionen Euro jährlich: Das bedeutet auch Arbeitsplätze, es sind 300 bis 400 direkte Arbeitsplätze. (*Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Das heißt: ein Defizit! Hoch defizitär! Genau das ist das Problem!*) Dazu kommt noch der Konsum. All diese Dinge sind wesentliche Faktoren für einen funktionierenden Arbeits- und Wirtschaftsstandort.

Der Bedeutungsverlust eines Flughafens ist kein Naturereignis (*Abg. **Gewessler** [Grüne]: Vielleicht doch! Marktwirtschaft, Frau Kolm, Marktwirtschaft!*), es ist ein politischer Skandal. Es ist ein Wahnsinn, denn damit wird unser Standort

komplett kaputt gemacht. (Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Sie sind mittlerweile zehn Jahre in der Landesregierung! – Abg. **Hörl** [ÖVP]: Aha! Die Grünen sitzen auch drinnen! Ihr hockts auch drinnen!) – Entschuldigen Sie bitte vielmals, das hat damit überhaupt nichts zu tun, das sind zwei Paar Schuhe, wenn Sie den Standort schlechtreden und sagen: Man muss alles auf die Bahn verlegen! – Wir brauchen einen Flughafen (Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Es ist aber nicht mehr wirtschaftlich!) – egal ob der in Linz, in Salzburg, in Innsbruck, in Klagenfurt, in Graz oder in Vorarlberg, im Dreiländereck, ist. (Beifall bei der FPÖ. – Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Über Salzburg und Innsbruck spricht niemand! Die Frage ist, ob Linz rentabel ist!)

Diese Dinge funktionieren und die brauchen wir für einen funktionierenden Arbeits- und Wirtschaftsstandort, denn die Güter bewegen sich nicht von selbst und die Menschen auch nicht. – Danke. (Beifall bei der FPÖ.)

16.00

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Michael Hammer. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. – Bitte schön Herr Abgeordneter.

RN/97

16.00

Abgeordneter Mag. Michael Hammer (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir beschäftigen uns in der Tat mit einem wichtigen Thema, und das ist von vielen Vorrednern auch schon gesagt worden: Welche Bedeutung Regionalflughäfen für unseren Standort, auch für die regionalen Standorte, haben, wie es sich mit der Wertschöpfung verhält. Ich glaube, das ist

unbestritten, und deswegen steht sowohl im Regierungsprogramm als auch in der EntschlieÙung, die wir heute verabschieden, das klare Bekenntnis zu den Regionalflughäfen, zu deren Erhaltung und Attraktivierung.

Es ist aber schon so, dass man, wenn man den Ausgangspunkt der Diskussion hernimmt, sieht, dass das wieder einmal ein Klassiker ist – ausgehend von Linz, wo die Freiheitlichen im Stadtsenat sitzen –: Manchmal ist es gut, wenn man Anträge vertagt, weil eh daran gearbeitet wird, und sie schlussendlich auch ablehnt, weil ein Antrag seit dem Einbringen einfach überholt ist. Für Linz wurde seitens des Landes Oberösterreich, seitens Landeshauptmann Stelzer eine Lösung mit einer direkten Anbindung an Frankfurt gefunden.

Wenn man sich den Antrag anschaut, muss man sich einfach fragen, wie der zustande gekommen ist. Die freiheitliche KI, die die Anträge formuliert – da steht hundertmal Corona drinnen –, sorgt für eine totale Abkoppelung von Fakten und Realitätsbezug; wie wenn keine wirtschaftliche Entwicklung stattfindet, wie wenn der Flugverkehr und die Flugwirtschaft nicht auch schwierige Zeiten durchzumachen haben. Man koppelt sich da einfach ab und bringt entsprechende Anträge ein.

Für uns ist klar, dass wir da entsprechende Lösungen brauchen, und das ist die Anbindung an Drehkreuze. Das war halt das Manko, das wir teilweise hatten, und daher war es auch so wichtig, dass wir das für Oberösterreich gemacht haben. Es ist aber nicht nur das, es braucht auch eine Attraktivierung der Flughäfen per se, die öffentliche Anbindung, der Bundesminister hat das auch ausgeführt, ist ein ganz ein zentraler Faktor. Es braucht auch wieder das Vertrauen. Man merkt es, Herr Kollege Stögmüller, weil du das auch angeführt hast: Ja, in Linz ist diese Verbindung weggefallen und die Flieger sind jetzt noch

nicht voll, weil einfach viele ausgewichen sind und erst jetzt wieder auf diesen Regionalflughafen zurückkommen. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Die ist weggefallen, weil es keinen Markt gibt dafür! – Abg. **Stögmüller** [Grüne]: Keine Nachfrage!)

Eines möchte ich den Grünen aber schon sagen, weil ihr hier diese wirtschaftliche Bedeutung herunterspielt, und diese Investitionen, die das Land Oberösterreich tätigt, ins Lächerliche zieht: Das ist unheimlich wichtig für den Industriestandort Oberösterreich. (Abg. **Schallmeiner** [Grüne]: Nein, ist es nicht!) Das, was ihr behauptet, das werden wir euch bei nächster Gelegenheit einmal vorhalten. Unser Ziel ist natürlich, dass die Flieger voll sind, aber, Herr Kollege Stögmüller, so wie du argumentiert hast, dürfte im ländlichen Raum, und das ist extrem wichtig, die Hälfte der Busse nicht fahren, weil die auch nicht voll sind. (Abg. **Baumgartner** [ÖVP]: Genau! – Abg. **Stögmüller** [Grüne]: ... kein Privatunternehmen! – Abg. **Gewessler** [Grüne]: ... öffentliche Infrastruktur!) Wir wollen aber, dass sie fahren. (Beifall bei der ÖVP.)

Ich darf abschließend festhalten, dass wir als Bundesregierung und Regierungsfractionen die Attraktivierung dieser Regionalflughäfen zu einem ganz wichtigen Ziel erklärt haben – nebst vielen anderen Maßnahmen zur Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes. Das ist auch ein ganz, ganz wesentliches Signal für alle Regionalflughäfen – für Oberösterreich kann ich es sagen, da das Land Oberösterreich da gehandelt hat und einen wichtigen Beitrag für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich geleistet hat. (Beifall bei der ÖVP.)

16.04

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Hofer. Ich darf 3 Minuten einstellen. – Bitte, Herr Abgeordneter, Sie sind am Wort.

16.04

Abgeordneter MMag. Markus Hofer (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident!
Sehr geehrter Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuhörerinnen und Zuhörer hier im Saal und zu Hause vor den digitalen Endgeräten! Wir sprechen hier über ein wichtiges Thema, nämlich das Thema Flughafen Linz. Das klingt jetzt vielleicht etwas kleiner, als es tatsächlich ist, aber das Thema, über das wir sprechen, hat zwei Hauptaspekte. Der eine ist: Was braucht ein Standort wie Oberösterreich? Und das zweite Thema ist: Was ist denn die politische Verantwortung, die man tragen muss?

Ich beginne einmal beim Ersten: Oberösterreich – viele hier im Saal sind ja aus Oberösterreich – ist ein wirtschaftliches Powerhouse, war immer ein wirtschaftliches Kerngebiet, ist ein Standort, der viele Voraussetzungen erfüllt, ist aber auch ein Standort, der Infrastruktur verdient, die wettbewerbsfähig ist. Zu dieser Infrastruktur gehört auch Verkehrsinfrastruktur.

Man muss sagen, dass wir aktuell beides brauchen, die Bahn und den Flugbetrieb. Der Flugbetrieb ist für einen Standort kein „Manager-Shuttle“, Kollege Stögmüller (Abg. **Stögmüller** [Grüne]: *Mehr ist es nicht!* – Abg. **Schallmeiner** [Grüne]: *Er ist nichts anderes!*), ich glaube, das ist zu kurz gegriffen: Zu sagen, dass ja der Facharbeiter in Oberösterreich nicht profitiert, ist zu kurz gegriffen. (Abg. **Stögmüller** [Grüne]: *Nicht? Ach so!*) Könnte ich mir etwas wünschen, dann hätte ich gerne einen stärkeren Standort Wien, weil es zwischen Linz und Wien ja gar keinen Zubringer mehr gibt. (Abg. **Prammer** [Grüne]: *Zug, Zug!* – Abg. **Disoski** [Grüne]: *Drei Buchstaben: Zug!* – *Zwischenruf des Abg. Schallmeiner* [Grüne]. – Abg. **Stögmüller** [Grüne]: *...! Da suche ich ja länger*

einen Parkplatz in Linz, als wenn ich den Zug nehme!) Wir haben diese Situation aktuell aber nicht. Anders als andere Regionalflughäfen, wie zum Beispiel in Salzburg oder in Innsbruck, kommt nach Linz eben kein Tourist wegen dem Pöstlingberg. *(Ruf bei den Grünen: Eisenstadt!)*

Was brauchen wir? – Wir brauchen diese Infrastruktur. Ich bin ein bisschen verwundert über den Antrag, muss ich ganz ehrlich sagen, weil: Wer ist denn verantwortlich für den Flughafen Linz? Wer ist Eigentümer? – Das sind die Stadt Linz und das Land Oberösterreich. Und das höchste strategische Gremium des Flughafens und dafür verantwortlich, dass dort eine ordentliche Strategie erarbeitet wird, ist der Aufsichtsrat. Und wer sitzt im Aufsichtsrat des Flughafens Linz? *(Abg. **Stögmüller** [Grüne]: ÖVP und FPÖ! – Rufe bei den NEOS: Oh!)* – Ihr Kollege von der FPÖ! *(Beifall bei den NEOS. – Abg. **Kaniak** [FPÖ]: Wir haben **eine** Stimme! – Zwischenruf des Abg. **Deimek** [FPÖ].)*

Und aus diesem Grund, und weil ich glaube, dass man Ihnen die Arbeit so etwas erleichtert: Der Antrag geht an die falsche Adresse, die richtige Adresse *(ein übergroßes Kuvert, adressiert an die FPÖ Oberösterreich, in die Höhe haltend)* – vorfrankiert und adressiert; der Antrag ist drinnen – ist Ihre FPÖ-Zentrale in Oberösterreich. Dort sollen Sie sich hinwenden. *(Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ.)* Dort liegt die Verantwortung dafür, dass es endlich eine Strategie für den Flughafen gibt, dass die Rechnungshofberichte ihn nicht in der Luft zerreißen – einen Flughafen, der heute von einer Bank keinen Euro bekommen würde. Der Antrag liegt bei mir, den können Sie sich abholen, dann ersparen Sie sich das Porto. – Danke. *(Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ.)*

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Erasim. Ich darf ebenfalls 3 Minuten Redezeit einstellen. – Bitte, Frau Abgeordnete.

RN/99

16.07

Abgeordnete Melanie Erasim, MSc (SPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Kaum ein Antrag verbindet all meine Leidenschaften so sehr wie einerseits dieser Antrag von der FPÖ und andererseits unser eigener Antrag – dieser natürlich noch viel mehr: Ich habe nämlich einerseits ein Herz für die Klein-, Kleinst- und mittleren Unternehmungen, für den Wirtschaftsstandort Österreich, aber als Tourismussprecherin natürlich auch für den Tourismusstandort, und deshalb bin ich über diesen Antrag irrsinnig froh.

Ich kann mich noch ganz genau an die Antrittsrede unseres Herrn Bundesministers erinnern. Die ersten Worte, die der Herr Bundesminister gesagt hat, waren, dass er angetreten ist, um Verkehrssysteme zu verbinden und nicht um Mobilitätsanbieter gegeneinander auszuspielen. Ich denke, geschätzte Zuseherinnen und Zuseher, genau darum geht es. Die Antwort ist nicht immer schwarz oder weiß, oder ja oder nein (*Abg. Michael Hammer [ÖVP]: Schwarz ist immer eine Antwort!*), es spielen da so viele verschiedenste Faktoren mit hinein. Ich bin deshalb sehr stolz, dass wir die Luftfahrtstrategie jetzt auch neu aufsetzen (*Abg. Gewessler [Grüne]: Und den Klimaschutz streichen, oder?*), und dass wir selbstverständlich die regionalen Interessen – einerseits den Wirtschaftsstandort, andererseits das Tourismusangebot betreffend – gut mitdenken.

Selbstverständlich geht es auch um die Sicherung des touristischen Angebots, und genau deshalb haben wir ja auch diesen 27er-Antrag eingebracht. Ich bin da wirklich sehr zuversichtlich, dass der Herr Bundesminister gemeinsam mit seinen Expertinnen und Experten, und anschließend wir als gesetzgebende Körperschaft dazu die richtigen Entscheidungen treffen werden. Es ist ja gleichzeitig eine Novelle zum Luftfahrtgesetz geplant, mit der auch Erleichterungen in Bezug auf Sicherheitsüberprüfungen et cetera geplant sind. Da gibt es also viele Bereiche, mit denen man steuern kann und mit denen wir etwas Positives für die Standortsicherung beitragen können.

Gerade eben in budgetär sehr angespannten Zeiten kann und wird es aber nicht die Lösung sein, mit Geld Fluglinien zu ködern. Deshalb kann ich, glaube ich, da auch mit Fug und Recht behaupten, dass es mit uns auch keine Abschaffung der Flugabgabe geben wird, weil genau diese dazu verwendet wird, das gesamte Mobilitätskonzept weiter aufzubauen, aufrechtzuerhalten und am Ende des Tages eine Verbesserung für alle zu erwirken. – Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Shetty [NEOS].)*

16.10

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Hörl. 3 Minuten sind als Redezeit eingestellt. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/100

16.10

Abgeordneter Franz Hörl (ÖVP): Sehr geehrter Herr Bundesminister! Herr Präsident! Hohes Haus! Also die letzte Aussage von Kollegin Erasim verstehe ich jetzt nicht. Die Abschaffung der Flugabgabe wäre schon im Interesse des

Tourismus, und eine Tourismussprecherin sollte hier schon auch diese Linie vertreten.

Ich spreche jetzt aber vom Flughafen Innsbruck. Ist Herr Kollege Ranzmaier überhaupt noch hier? – Eh nicht. Von den Freiheitlichen habe ich bis jetzt in Tirol relativ wenig gehört. (*Ruf bei der FPÖ: Das stimmt nicht!*) – Ah, er ist dort. Ich freue mich, dass ihr jetzt bei diesem Problem des Flughafens helft, denn es passiert schon einiges, und bis auf Kollegen Federspiel habe ich in Tirol nie etwas gehört; aber um das Richtige zu tun, ist es nie zu spät, und deshalb: Herzlich willkommen!

Ein starker Luftfahrtstandort ist volkswirtschaftlich von größter Bedeutung, steht im Programm dieser Koalition, und der Herr Minister hat sich im letzten Ausschuss eindeutig und klar erklärt, dass er für die Bundesländerflughäfen Graz, Klagenfurt, Linz, Salzburg und besonders natürlich auch für Innsbruck ein starkes Zeichen setzen will und da auch entsprechend an der Lösung der Probleme mitarbeiten will.

In Tirol gibt es die Petition von Kollegen Grüner, die hier im Parlament liegt – über 2 000 Personen haben diese Petition unterschrieben –, es gibt eine Arbeitsgruppe unter Führung des Wirtschaftslandesrates von der Industriellenvereinigung, der Wirtschaftskammer Tirol, der Arbeiterkammer, auch die Lebensraum Tirol Holding ist dabei, die sich alle um das Problem am Flughafen kümmern. Im Übrigen ist es klar: Die Tiroler Wirtschaft, der Tiroler Tourismus und die Tiroler Industrie brauchen eine gute, rasche Verbindung, und damit da etwas weitergeht, gibt es inzwischen auch schon eine private Initiative, die notfalls zur Selbsthilfe greifen will.

Der Flughafen Innsbruck im Herz der Alpen, in the capital of the Alps, blickt auf eine 100-jährige Geschichte zurück. Er ist unser Tor zur Welt, unser Aushängeschild, und ohne Flughafen wären Großereignisse wie die Olympischen Spiele 1964 und 1976 oder gerade im letzten Winter die Olympischen Winterspiele in Cortina nicht möglich gewesen. Vor Corona landeten allerdings eine Million Passagiere, im letzten Jahr waren es gerade noch 890 000 Menschen, wobei der Winter gut ausgelastet ist, aber das restliche Jahr natürlich an der Ausdünnung der Flugbewegungen leidet. Die Anbindung an Frankfurt fehlt, und das ist gerade für unsere Industrie ein ganz großes Problem, weil unsere Industrie – und darauf sind wir in Tirol sehr, sehr stolz – Exporte in einem Umfang von 6,5 Milliarden Euro tätigt, das sind fast 10 Prozent der österreichischen Exporte in der Industrie, und das für das kleine Land Tirol; das spielt sich zwischen Kufstein und Telfs ab.

Wir sind also stolz auf diesen Industriestandort, und wir tun auch sehr viel dafür. Wir haben eine europäische Schule in Innsbruck, eine internationale Schule in Kufstein, ein Welcome Office für ankommende internationale Fachkräfte, die wir dort empfangen und dann natürlich auch begleiten. Also da, glaube ich, sind wir sehr positiv unterwegs.

Vor dem Zugriff des grünen Bürgermeisters Willi war es noch relativ einfach, den Flughafen zu verteidigen. Schwieriger ist es geworden, als unsere sonst sehr geschätzte Frau Minister Gewessler ein Attentat auf den Flughafen Innsbruck verüben wollte – wir haben es gerade noch verhindert. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Was unterstellst du mir?) Also diese grüne Bewegung gegen den Flughafen – Sigi Maurer, du kannst dir schon an den Kopf greifen (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Aber was unterstellst du mir?), ich habe mir auch manchmal an

den Kopf gegriffen, wenn ihr mit eurer ideologisch verbrämten Verkehrspolitik (Abg. **Zorba** [Grüne] – erheitert –: ... eine Seilbahn von Linz nach Innsbruck! – Abg. **Maurer** [Grüne]: Eine Seilbahn! – Abg. **Zorba** [Grüne]: Von Linz nach Innsbruck!) an den Flughafen Innsbruck herangehen wolltet.

Jetzt haben wir aber natürlich das Problem durch die internationale Konzentration der Airliner, und es ist eigentlich schon ein mittlerer Skandal, wenn die hoch dotierte AUA – zu Höchstpreisen! –, billigst verkauft, heute im Flughafen Innsbruck einen Kahlschlag betreibt und die Attraktivität herabsetzt.

Wir werden alles tun, damit wir diesen Flughafen erhalten können. Vor den Grünen brauchen wir uns ja momentan nicht zu fürchten (*Heiterkeit des Abg. Zarits* [ÖVP]), die Freiheitlichen helfen uns; vielleicht geht es dann doch gemeinsam. (*Ruf: So ein starker Mann braucht nicht so viel Angst haben, wirklich!*) Briefe schreibe ich euch keine – wie Kollege Hofer, der hat euch ja jetzt einen Brief geschrieben –, aber wenn ihr jetzt mitarbeitet, dann bedanke ich mich dafür: Herzlichen Dank.

Herr Präsident, ich wollte gerade noch die Wirtschaftsbund-Truppe aus Tirol, aus meiner Heimatstadt, begrüßen. Unser Tiroler Wirtschaftsbund sitzt auf der Galerie – vielleicht ein kleiner Applaus. (*Beifall bei ÖVP und FPÖ.*)

16.14

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Schroll. Ich darf ebenfalls 3 Minuten Redezeit einstellen.

16.14

Abgeordneter Alois Schroll (SPÖ): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Geschätzte Damen und Herren! Ja, es ist kein Geheimnis, die Luftfahrt steht europaweit massiv unter Druck. Pandemie, internationale Konflikte, steigende Energiepreise und immer strengere EU-Vorgaben belasten Flughäfen, belasten aber natürlich auch Airlines zunehmend.

Gleichzeitig verlagern Airlines ihre Angebote in Länder mit besseren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Genau deshalb müssen die europäischen und nationalen Rahmenbedingungen angepasst werden, damit die Luftfahrt in Österreich gestärkt wird, denn der Wirtschaftsstandort Österreich braucht eine funktionierende Luftfahrtindustrie. Davon betroffen ist natürlich auch der Flughafenstandort Linz, aber auch die anderen Regionalflughäfen wie Graz, Innsbruck, Klagenfurt, aber auch der internationale Flughafen Wien.

Sie alle sichern Zigtausende Arbeitsplätze, enorme Wertschöpfung und internationale Erreichbarkeit für unser Land Österreich. Der Flughafen Innsbruck zum Beispiel – Kollege Hörl hat es gerade angesprochen – ist weit mehr als nur ein Ort, an dem Flugzeuge starten und landen. Er ist ein zentraler Motor für Wirtschaft, Tourismus und Beschäftigung in Tirol. Knapp 900 000 Passagierinnen und Passagiere werden heuer erwartet. Besonders im Winter zeigt sich seine enorme Bedeutung. Mehr als 60 Prozent aller Fluggäste in Innsbruck reisen in der Wintersaison an. Damit ist Innsbruck eine zentrale Drehscheibe für den Tiroler Wintertourismus, sichert Tausende Arbeitsplätze in Hotellerie, Gastronomie, Handel und Freizeitwirtschaft. Gerade der hohe Incoming-Passagier-Anteil sorgt auch für eine hohe, besondere Wertschöpfung

in Österreich, denn diese Gäste konsumieren vor Ort, buchen Hotels, besuchen Gastronomiebetriebe und, lieber Franz Hörl, fahren auch mit der Gondel und mit der Seilbahn auf den Berg hinauf. Davon profitieren nicht nur touristische Betriebe, sondern auch viele kleine und mittelständische Unternehmen in Tirol, aber natürlich auch in ganz Österreich.

Es ist daher eine gute Sache für Österreich, dass wir einen Bundesminister haben, der sich, wie es meine Kollegin Melanie Erasim schon gesagt hat, der Herausforderungen der einzelnen Verkehrsträger sehr gut angenommen hat, diese auch sehr gut kennt und sich für alle gleichermaßen einsetzt. Dafür, lieber Herr Bundesminister, ein herzliches Danke dir und deinem sehr engagierten Team, das sich auch in diesem Bereich sehr intensiv einsetzt.

Ich möchte aber auch explizit allen danken, die unsere Flughäfen am Laufen halten und oft auch sehr innovative Vorreiter sind. Wenn ich zum Beispiel an den Flughafen in Wien denken darf – und das freut mich natürlich als Energiesprecher sehr –: Dieser Flughafen leistet seit 2022 einen ganz wichtigen Beitrag, energieunabhängig zu werden. 55 000 Solarpaneele mit einer Leistung von rund 24 Megawattpeak wurden auf circa 24 Hektar Fläche installiert. Somit ist dies die größte PV-Anlage Österreichs in dieser Kategorie. Der Flughafen Wien hat noch viele andere Maßnahmen am Energiesektor gesetzt, die den Flughafen nachhaltiger und energieeffizienter machen, besonders im Rahmen seines Ziels, den Betrieb CO₂-neutral zu führen und Ressourcen zu schonen.

Als Sozialdemokratie stehen wir für faire Wettbewerbsbedingungen, gute Arbeitsplätze und eine moderne, nachhaltige Luftfahrt. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zur Wort ist dazu niemand mehr gemeldet.
Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter das Wort? – Ich sehe, das ist nicht der Fall.

RN/102

Abstimmung

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir kommen zur Abstimmung, die ich über jeden Ausschussantrag getrennt vornehme.

Wir gelangen nun zu den Abstimmungen über **Tagesordnungspunkt 10.**

Zunächst kommen wir zur Abstimmung über den Antrag des Ausschusses für Verkehr und Mobilität, seinen Bericht 499 der Beilagen hinsichtlich des Entschließungsantrages 437/A(E) zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hierzu ihre Zustimmung geben, um ein entsprechendes Zeichen. – Ich sehe, das ist die **Mehrheit, angenommen.**

Weiters kommen wir zur Abstimmung über die dem Ausschussbericht 499 der Beilagen angeschlossene **EntschlieÙung** betreffend „Stärkung der Bundesländerflughäfen“.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hierfür eintreten, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist **mehrheitlich angenommen.** (.../E)

Wir gelangen nun zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 11:** Antrag des Ausschusses für Verkehr und Mobilität, seinen Bericht 500 der Beilagen zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hierzu ihre Zustimmung geben, um ein entsprechendes Zeichen. – Das ist mit **Mehrheit angenommen**.