

## **Verbot von Inlandsflügen: Erhoffte Klimaeffekte bleiben aus**

**Höffinger Solutions stellt strategische Studie vor / Verbot von innerösterreichischen Flügen / CO<sub>2</sub>- und Lenkungseffekte in Frage gestellt / knapp 90% der ehemaligen Fluggäste für Österreich verloren / Wirtschaftseffekte wandern ins Ausland**

Im Rahmen eines Pressegesprächs in Wien stellte Studienautor Stefan Höffinger die Ergebnisse der strategischen Studie über die Auswirkungen des Endes von innerösterreichischen Flugstrecken vor.

### **Hintergrund und Vorgeschichte**

Zu Beginn der Coronakrise 2020 zeichneten sich bereits die massiven Auswirkungen der weltweiten Reisebeschränkungen und partiellen Flugverbote auf Grund der Pandemie deutlich ab. Um den Auswirkungen der Pandemie gegenzusteuern, beschloss die Bundesregierung unter anderem auch, ein AUA-Rettungspaket auf den Weg zu bringen. Als Bedingung für die Umsetzung dieses Rettungspaketes machte Klimaschutzministerin Leonore Gewessler klare Bedingung geltend, unter anderem die Einstellung aller Inlandsflüge auf Strecken, die mit der Bahn „deutlich“ unter drei Stunden zurückgelegt werden können. *„Die seit 60 Jahren bestehende Flugstrecke Salzburg-Wien war damit eines der ersten Opfer dieses Rettungspaketes. Für die Salzburger Landesregierung und den Wirtschaftsstandort ein ganz schlechtes Signal! Der ökonomische Mehrwert ging ins benachbarte Ausland und der ökologische Nutzen für ein gemeinsames Europa ist fraglich – das stellt die vorliegende Studie von Höffinger Solutions klar. Spannend ist die deutlich unter drei Stunden titulierte Bahnverbindung nach Wien – diese dauert im besten und schnellsten Falle 2:50 Minuten,“* so Landeshauptmann Stellvertreter Stefan Schnöll.

Die Studie befasst sich mit der zentralen Frage, ob die von Bundesministerin Gewessler erwarteten und in der Luftfahrtstrategie 2040+ des Klimaschutzministeriums formulierten Lenkungseffekte eingetroffen sind. Diese Luftfahrtstrategie postuliert, dass ein „signifikanter“ Anteil der ehemaligen Passagiere auf der Flugstrecke von Salzburg nach Wien diese Strecke nun mit dem Zug zurücklegen werde. Zusätzlich wurde festgehalten, dass Flugreisende aus Salzburg und Umgebung anstatt mit dem Auto zum Münchner Flughafen zu fahren, mit dem Zug zum Flughafen Wien reisen werden. *„Beides stellt sich als Wunschdenken heraus. Erschwerend kommt dazu, dass gerade die beliebten Tagesrandverbindungen von Wien aus nicht mehr für Umsteigepassagiere von den Bundesländerflughäfen erreichbar sind, bzw. sich die Heimreise in die Bundesländer und die ländlichen Regionen an einem Tag nicht mehr ausgeht. Ergo werden die Passagiere über bequemere Routen ausweichen, also ausländische Drehkreuze nutzen,“* stellt Peter Malanik, Geschäftsführer der AviationIndustry Austria, fest.

## Auswirkungen auf Salzburg

Das Drehkreuz Wien hat vor allem für die ländlichen Salzburger Bezirke und die vielen Geschäftsreisenden aus dem Grenzbereich Deutschland an Bedeutung verloren. Die Einstellung der Flugverbindung erfolgte nicht aus Klimagründen (Emissionsverlagerung auf die Straße), sondern aus reinem Dogmatismus. *„Die Einstellung der Flugverbindung von Salzburg nach Wien stellt eine nachhaltige Schädigung unseres Wirtschaftsstandortes dar. Mehr als 90% der ehemals bis zu 120.000 Passagiere pro Jahr auf der Flugstrecke Salzburg-Wien nutzten die Flugverbindung, um vom Flughafen Wien HUB weiter in die Welt zu fliegen“,* so Flughafengeschäftsführerin Bettina Ganghofer. Rund 10% dieser Passagiere – vorwiegend Menschen die direkt aus der Stadt Salzburg und dem Nahbereich kamen - waren Point to Point Fluggäste und sind auf die Schiene umgestiegen. Der überwiegende Anteil der restlichen (ca. 90%) Passagiere ist entweder auf das Auto in Richtung Flughafen München umgestiegen oder erreicht über andere Drehkreuze im Ausland (Frankfurt, Istanbul, Düsseldorf, Dubai, Amsterdam, etc.) das gewünschte Endziel.



## Verlust an Konnektivität und damit letztlich an Wertschöpfung

Für WKÖ-Luftfahrtobmann Günther Ofner steht damit fest: *„Die erwarteten positiven Effekte auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich treffen nicht ein.“* Ofner merkt in diesem Zusammenhang aber auch an, dass die Luftfahrt laut IEA und Umweltbundesamt in Österreich einen Anteil von weniger als 0,2% an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen hat. Europaweit ist der Anteil bei etwas mehr als 0,5% und weltweit bei 2,7%. *„Nichtsdestotrotz hat sich die Luftfahrt weltweit zum Ziel gesetzt, bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein. Dafür wird es aber andere Maßnahmen als die Einstellung von innerösterreichischen Flugstrecken brauchen“,* so Ofner.

Zusätzlich hat die Maßnahme negative Auswirkungen auf den Standort, wie Studienautor Stefan Höffinger abschließend zusammenfasst: *„Eine Einschränkung inländischer Flugstrecken führt vor allem zu einem Verlust an Konnektivität, welcher sich wiederum negativ auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich auswirkt. Das heißt, es treten nicht nur die erwarteten Effekte für den Klimaschutz nicht ein, sondern durch das Ausweichen auf ausländische Drehkreuze geht zusätzlich innerösterreichische Wertschöpfung verloren.“* Ein Verbot von inländischen Flügen sei daher nicht zielführend.