

# Luftfahrt Symposium 2021 | Nachlese

## Klimaneutrales Fliegen ist möglich - keine Einschränkung der Reisefreiheit notwendig

Beim Luftfahrt Symposium diskutierten TopmanagerInnen und ExpertInnen der Luftfahrtbranche die verschiedensten Aspekte der Reisefreiheit sowie intelligente Lösungen um das Bedürfnis nach Mobilität und nach Klimaschutz in Einklang zu bringen. Die gute Nachricht für die rund 120 Teilnehmer: Verbote und Einschränkungen sind gar nicht notwendig, denn klimaneutrales Fliegen ist möglich.



### Hochkarätige Besetzung beim Luftfahrt Symposium 2021

v.l.n.r.: 1.Reihe (sitzend): Antonia Hatler (BMK), Alexander Vagacs (AvconJet), Anne Dieudonné (ATR), Kjetil Astad (ATR);  
2. Reihe: Peter Malanik (ÖLFV), Michaela Roither (IV NÖ), Ralph Beisel (ADV), Julian Jäger (FWAG), Iacopo Prissinotti (Eurocontrol);  
3. Reihe: Peter Kleemann (Moderation), Alexandra Slama (ÖLFV), Max Schintlmeister (Airport Experts), Bettina Ganghofer (Flughafen Salzburg), Norbert Haslacher (Frequentis), Günther Ofner (FWAG/WKÖ), StS Magnus Brunner (BMK), Alexis von Hoensbroech (AUA), Andreas Perotti (FACC), Michaela Huber (ÖBB);

Beim 19. Luftfahrt Symposium des Österreichischen Luftfahrtverbandes trafen Topmanager und Expertinnen zusammen um die Frage: „Neue Zeiten für die Luftfahrt: Reisefreiheit oder Rückkehr zur Planwirtschaft?“ zu diskutieren.



„Die jetzige Debatte erinnert erschreckend an die 70er und 80er Jahre – die Zeit vor der Liberalisierung der Luftfahrt – als das Fliegen zum großen Teil in staatlicher Hand, der Markt gesteuert und somit das Fliegen großteils nur für die Wohlhabenden leistbar war“, gibt Gastgeber **Peter Malanik, Präsident des Österreichischen Luftfahrtverbandes**, zu Bedenken. „Und mittlerweile ist es wieder salonfähig geworden, die freie Wahl des Verkehrsmittels und die Notwendigkeit von Reisen in Frage zu stellen“.

Malanik konfrontierte zu Beginn **Staatssekretär Magnus Brunner** mit der Sorge der Luftfahrtbranche, dass temporäre Corona-Vorschriften zu dauerhaften Provisorien werden könnten. Brunner räumte ein, dass gewisse Vorschriften wohl dauerhaft bleiben werden, „das Ziel seien aber internationale Standards, die weltweit gelten“. Ein Anliegen, mit dem die Politik in der Pandemie gescheitert ist.



Die Herausforderungen durch den Klimawandel bezeichnete Brunner als Chance, wenn die Branche auf Innovation setze, denn Luftfahrt und Nachhaltigkeit seien ja kein Widerspruch. „Das Problem ist nicht das Flugzeug sondern der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und der kann durch Technologie verringert werden“, wünscht sich Magnus Brunner einen sachlichen und positiven Zugang zur Luftfahrt.

## Luftfahrt ist unverzichtbarer Erfolgsfaktor für den Wirtschaftsstandort



**Moderator Peter Kleemann** führte mit dem ersten Fixpunkt jedes Luftfahrt Symposiums das Gespräch mit den beiden Vertretern der Wirtschaftskammer Österreich und der Industriellenvereinigung. **Günther Ofner, Obmann der Berufsgruppe Luftfahrt der WKÖ**, wies darauf hin, dass Österreich zu 60% vom Export lebe, an einer klimaneutralen weltweiten Vernetzung der heimischen Wirtschaft führe deshalb kein Weg vorbei. 950 neue Flughäfen würden weltweit gebaut, 230 davon alleine in China. „Der Rest der Welt kann die fast schon hysterische Klimadiskussion in Europa nicht nachvollziehen“, so Ofner.

**Michaela Roither, Geschäftsführerin der IV Niederösterreich**, wünschte sich „eine positive Stimmung für die Luftfahrt“ und macht deutlich, dass die Konnektivität für die kleine Volkswirtschaft Österreich weiter garantiert bleiben muss. Persönliche Anwesenheit seien für Firmen unabdingbar, wenn es um Verlässlichkeit als Geschäftspartner aber auch um operative Einsätze, wie Wartungstätigkeiten an internationalen Standorten gehe.



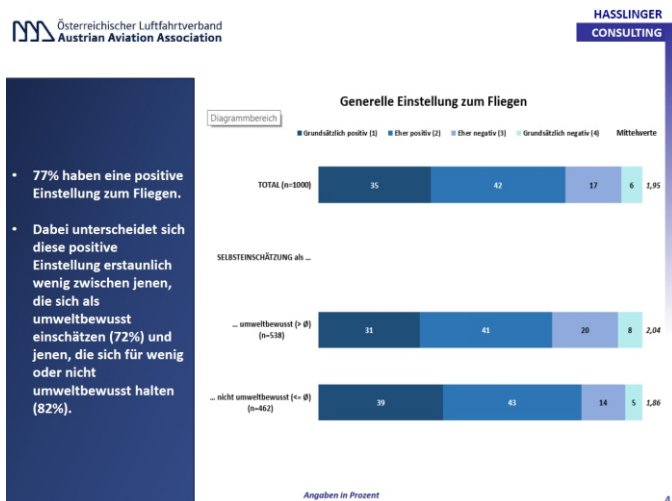
## Herr und Frau Österreicher wollen fliegen



Spannende Erkenntnisse lieferte die Präsentation einer vom Luftfahrtverband in Auftrag gegebenen Umfrage über „Die Einstellung der Österreicher zur Luftfahrt“. **Roswitha Hasslinger**, Unternehmensleiterin von Hasslinger Consulting, präsentierte die Umfrageergebnisse. So haben 77% der Österreicherinnen und Österreicher eine positive Einstellung zum Fliegen. Selbst unter jenen, die sich selbst als umweltbewusst einschätzen, haben 72% eine positive Einstellung zum Fliegen.

Fliegen wird in erster Linie mit Mobilität und Freiheit assoziiert. Der Begriff „Umweltbelastung“ ist die einzige negative Assoziation von hoher Bedeutung. Besonders für die jüngere Generation unter den

Befragten ist fliegen wichtig: knapp 60 % der Gruppe bis 29 Jahre haben die Einschränkungen im Flugverkehr während der Corona-Zeit bedauert. Gegen eine CO2-Steuer haben die Befragten ebenso wenig wie gegen Mindestpreise bei den Tickets, sie sprechen sich aber deutlich gegen eine Beschränkung der Anzahl der jährlichen Flüge und ein Verbot von Kurzstreckenflügen aus. **Eine überwältigende Mehrheit der Befragten (84%) befürwortet klar die Forcierung von klimafreundlichen Technologien in der Luftfahrt, wie etwa synthetisches Kerosin.**



- 77% haben eine positive Einstellung zum Fliegen.
- Dabei unterscheidet sich diese positive Einstellung erstaunlich wenig zwischen jenen, die sich als umweltbewusst einschätzen (72%) und jenen, die sich für wenig oder nicht umweltbewusst halten (82%).



- Österreicherinnen und Österreicher sind bereit für Flugreisen etwas mehr zu bezahlen, lehnen aber Verbote rigoros ab;
- Deutlich gefordert werden technische Innovationen um ohne Klimabedenken weiterhin fliegen zu können.

## Luftfahrt kann schneller klimaneutral sein als der Ausbau der Bahn erfolgen kann

In seiner Keynote forderte **Eurocontrol-Manager Iacopo Prissinotti** die richtige Balance zwischen den Verkehrsmitteln, vor allem zwischen Flugzeug und Bahn.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn in Europa sei wichtig, aber zu klein, um Flüge ersetzen zu können. Die Diskussion über Kurzstreckenflüge basiere auf falschen Daten. So seien zwar ein Viertel der Flüge in Europa Kurzstreckenflüge, also bis 500 km, „diese verursachen aber nur 3,8 % der CO2 Emissionen“, so Prissinotti und regte an, dass die Staaten in die unterschiedlichen Transportsysteme und Technologien ausgewogen investieren, um die Klimaziele zu erreichen.



## Innovation und Verschränkung der Verkehrssysteme als richtige Lösung



Am 1. Panel des Symposiums ging es um Regulativ versus Innovation. Die Teilnehmer waren sich einig, dass es Regulative braucht, die Frage sei aber, wie viele und wie sie angewandt und ausgelegt würden. „Europa macht es sich da schwerer als notwendig“, sagte **Andreas Perotti, Head of Corporate Communications der FACC**. „Viel wichtiger ist aber die Innovationskraft. Nur so können auch die Klimaziele erreicht werden und hier hat die österreichische Luftfahrt-Industrie tatsächlich eine Schlüsselfunktion“.

„Die ÖBB wollen zum Mobilitätsanbieter werden“, sagte **Michaela Huber, Vorstandin der ÖBB Personenverkehr AG**, „deshalb werde viel in

Digitalisierung investiert und arbeite man an alternativen Antriebsformen für Dieselloks und die Autobusflotte“. Sie wehrte sich gegen Kritik, die Bahn würde hohe Subventionen vom Staat bekommen. „Wir bekommen keine Subventionen. Der Staat bestellt Leistungen, wir liefern diese.“

„Industrien können voneinander lernen“, regte **Norbert Haslacher, CEO von Frequentis**, an. „Flugsicherungssysteme können auch im Bahnverkehr zum Einsatz kommen.“ Er demonstrierte anhand beeindruckender Zahlen wie viele Tonnen Treibstoff und damit CO<sub>2</sub>-Ausstoß alleine durch intelligente An- und Abflugssysteme mittlerweile bereits erreicht werden. So können in Frankfurt alleine die A320 durch die Rollverkehrsoptimierungen jährlich 30 Mio. Dollar an Treibstoff einsparen. **Bettina Ganghofer, Geschäftsführerin des Flughafen Salzburg**, will den Flughafen zu dem Mobilitätsknoten der Region machen und strebt die Verknüpfung mit allen Verkehrsträgern an und stellt ein generelles Verbot von Kurzstreckenflüge in Frage. „Mobilität heißt, dass der Kunde der von A nach B will seinen Weg finden wird – und wenn ein Kurzstreckenflug nicht mehr möglich ist, wird er über einen anderen Weg zu seinem Ziel kommen – das heißt dann aber nicht zwangsläufig, dass er das über eine komplizierte Zugverbindung machen wird.“



## Kooperation als Erfolgsrezept für regionale Airports



Im Themenblock „How to keep regions connected despite health & climate issues“ sprach sich Max Schintlmeister, Managing Director von Aviation Experts, deutlich für eine stärkere Kooperationsbereitschaft speziell kleinere Airports aus um dadurch Catchment Area und somit Marktgröße profitabel erweitern zu können. Nur so könnten Regionen letztendlich insgesamt volkswirtschaftlich profitieren.

Welche Vorteile der Einsatz von Turboprops für Kurzstrecken bringen kann, erklärten Anne Cecile Dieudonné und Kjetil Astad von ATR-Aircrafts und präsentierten beeindruckende und selbst für Branchenkenner erstaunliche Zahlen zur Treibstoffeffizienz und der damit verbundenen Schadstoffreduktion auf kurzen Point-to-Point-Strecken.

## Fit for 55 – Maßnahmen sind kritisch zu sehen



Hart ins Gericht mit den Klimaplänen der EU-Kommission ging **Ralph Beisel, Geschäftsführer des deutschen Flughafenverbands ADV**. Er rechnete vor, was die drei wichtigsten Maßnahmen der EU im Rahmen von „Fit for 55“ den Luftverkehr in Deutschland kosten würden. 4,2 Mrd. Euro Abgaben im Jahr 2026, 8 Mrd. Euro wären es 2035. (2019 waren es 1,5 Mrd. Euro)

„Fliegen würde deutlich teurer werden“, sagte Beisel, aber vor allem innerhalb der EU, das seien beabsichtigte Benachteiligungen.“ Das bringe Wettbewerbsverzerrungen, weil für außereuropäische Fluglinien die zusätzlichen Belastungen nur bis zu ihrem jeweiligen Hub schlagend werden. „Das wird der europäischen Luftfahrt

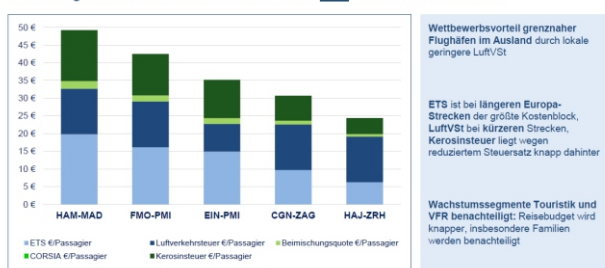
sehr, sehr weh tun.“ Er forderte eine Korrektur der wettbewerbsverzerrenden Belastungen, die Befreiung der Zubringerverkehre und eine Tankverpflichtung in der EU für nichteuropäische Fluglinien.



EU-Agenda Fit for 55 – Wettbewerbsverzerrende Belastungen

### Klimaschutzinstrumente erhöhen die Ticketpreise deutlich und dämpfen die Nachfrage

Auswirkungen der Klimaschutzinstrumente im Jahr 2026 – Destinationen in der EU

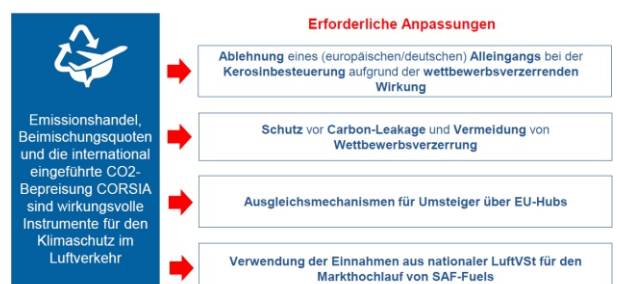


Quelle: MiMetric 2021 – Basis der Berechnungen: A321, 80% SLF, H&Rückflug



EU-Agenda Fit for 55 – Wettbewerbsverzerrende Belastungen

### ADV-Forderungen an Ministerrat und EP: Korrektur des Fit for 55 Klimaschutzinstrumentariums für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr



## Luftfahrt nicht kaputtmachen, sondern klimafreundliche Technologien fördern



Ausgehend von der Eingangsfrage der möglichen Rückkehr zur Planwirtschaft diskutierte das 2. Panel unter dem Motto „The Business of freedom“. **Julian Jäger, COO der Flughafen Wien AG**, haderte mit der großen Distanz zwischen jenen, die Maßnahmen erlassen, und jenen, die diese umsetzen müssen. Er kritisierte erneut, dass einheitliche europäische Coronaregeln an nationalstaatlichen Interessen scheitern.

**Austrian Airlines CEO Alexis von Hoensbroech** wird deutlicher: „Das Pandemie-management der EU ist eine absolute Katastrophe! Ich würde mir wenigstens wünschen, dass, wenn es Europa schon beim Runterfahren der Luftfahrt

nicht hinbekommen hat, das Hochfahren jetzt koordinierter von statten geht - was wir bislang aber nur teilweise erkennen können.“ Die Antwort von **Antonia Hatler, im Klimaschutzministerium für Strategie und Internationales** zuständig: „So schlecht waren wir nicht – besonders was die spezifischen Luftfahrtregularien betrifft - aber wir lernen daraus und können das eine oder andere sicher verbessern.“ Leichter hat es da **Alexander Vagacs, CEO von Avcon Jet**. „Wir bringen unsere Kunden dorthin, wo sie Geschäfte machen wollen.“ Die Bedarfsfluchtanbieter könnten da effizienter und schneller auf neue Vorschriften reagieren.

Dass die Erreichung der Klimaziele die Branche verändert wird, darüber waren sich alle einig. Es klang aber viel Unzufriedenheit durch. „Die Produktion synthetischer Treibstoffe muss gefördert werden, sonst wird das nicht funktionieren“, sagte Hoensbroech. Antonia Hatler verweist hier auf die Unterstützung seitens des Ministeriums – der erste Round Table zwischen Staatssekretär und Industrievertretern zur Förderung alternativer Treibstoffe ist bereits initiiert. Jäger warnt vor den drastischen Kosten, die auf die Branche zukommen werden und fordert die Zweckbindung der Abgaben zur Förderung neuer Technologien. „Vielleicht merken wir in Europa erst dann, was wir an der Luftfahrt haben, wenn wir sie kaputt gemacht haben. Dann lacht China, nicht das Klima“ verlangte Hoensbroech Bewegung in der öffentlichen Einstellung gegenüber der Luftfahrt. Anders sei die Freiheit in der Luftfahrt und deren Bedeutung für die Wirtschaft und die Regionen nicht aufrecht zu erhalten. Alexander Vagacs sieht hier aber auch Handlungsbedarf innerhalb der eigenen Branche: „Wir müssen als Branche enger zusammenrücken und mit einer starken Stimme in der Öffentlichkeit auftreten.“



## Mit Technologien die Reisefreiheit bewahren - das wünscht sich auch die Bevölkerung

Präsident Peter Malanik schloss die Sitzung mit einem optimistischen Ausblick. Der Wandel werde gelingen, wenn alle, Politik, Regulatoren, Wirtschaft und Konsumenten an einem Strang ziehen. „Die Luftfahrt sieht einen positiven Weg in die Zukunft, der in der Technologie liegt. Das wünscht sich auch die Bevölkerung und erwartet sich zu Recht die entsprechende Initiative der Verantwortlichen.“, beendet Peter Malanik das Luftfahrt Symposium.



Impressum:

Inhalte: Michael Csoklich & Alexandra Slama

Fotos: Sabine Klimpt

Österreichischer Luftfahrtverband | AUSTRIAN AVIATION ASSOCIATION

Office Park 1 / B / 9.Stk; 1300 Flughafen Wien;

Tel.: +43/1/7007/32730; Email: [info@luftfahrtverband.at](mailto:info@luftfahrtverband.at)

10.November 2021