



## **Bericht zum GSV-Forum „Wirtschaftsfaktor Luftfahrt – Erfolg durch Vernetzung“**

Die Luftfahrt bleibt, weltweit gesehen, weiterhin ein Wachstumsmarkt: Experten rechnen pro Jahr mit einem Plus von sechs bis sieben Prozent bei den Passagieren und von drei bis vier Prozent bei der Luftfracht. Durch die internationale Verflechtung werden immer mehr Waren transportiert. Die Flugzeughersteller, allen voran Boeing und Airbus kämpfen mit der Herausforderung rund 12.000 benötigte Maschinen bis 2035 auszuliefern, berichtet Günter Ofner, Flughafen Wien, beim GSV-Forum „Wirtschaftsfaktor Luftfahrt – Erfolg durch Vernetzung.“ In Europa sind die Wachstumserwartungen deutlich geringer, hier wird lediglich von einem Passagierzuwachs von rund 3% p.a. im Luftfahrtbereich ausgegangen. Ofner: „Vor diesem Hintergrund ist es natürlich schwer, in Österreich ein stärkeres Wachstum zu erreichen. Dennoch versuchen wir, unser Bestes zu geben.“ Viele politische Initiativen versprechen Wachstum und Beschäftigung, viele Maßnahmen wirken aber gleichzeitig in entgegengesetzte Richtung, was ein Gefühl des „politischen Stillstands“ erzeugt. Ofner: „Wenn wir Wachstum und Entwicklung wollen, brauchen wir Verkehr und die dazugehörige Infrastruktur. Wir müssen die Chance nutzen und die notwendigen Voraussetzungen dafür schaffen.“ Die Wirtschaftsgeschichte hat gezeigt, dass Wohlstand sich nur dort entwickelt, wo man Verkehr fördert. Wer den Austausch von Personen und Gütern behindert, muss mit Wohlstandseinbußen rechnen. Europa und Österreich müssen im globalen Wettbewerb bestehen. Ofner: „Das wird aber immer schwieriger, wir haben ungleichere Voraussetzungen als jemals zuvor.“

### **Infrastrukturvorhaben müssen beschleunigt werden**

Die direkte Bahnanbindung des Flughafens Wien Richtung Westen, die im Laufe des Jahres noch mit Regionalzügen ergänzt wird, hilft dem Flughafen. Es müsse aber auch Richtung Osten geschaut werden. Ist nach dem Aus der Götzendorfer Spange eine Zugsanbindung Richtung Osten in 20 Jahren nicht zu spät? Aktuell soll eine Trasse nahe der Autobahn gefunden werden. Die Frage ist, ob die Finanzierung dafür geschaffen wird und ob dieses Projekt in 5, 10 oder 15 Jahren genehmigt wird? Mit der 3. Piste habe man schließlich um das Jahr 2000 begonnen. 2007 wurde ein Genehmigungsantrag nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz bei der NÖ Landesregierung eingebracht, 2011 gab es die Genehmigung in der ersten Instanz, jetzt befindet sich das Projekt in der zweiten Instanz. Wann der rechtskräftige UPV-Bescheid kommt ist offen. Anschließend folgen voraussichtlich rund 3 Höchstgerichtsverfahren, dann rund 7 Jahre Realisierungszeit, womit man mit 2025 oder später rechnen muss. Ofner: „Wie beschleunigt man notwendige Infrastrukturvorhaben unter Berücksichtigung der Bürgerrechte?“. Es gibt kein UVP-Verfahren, welches in einem Jahr – wie gesetzlich vorgesehen – abgeschlossen ist. Dutzende Infrastrukturprojekte scheitern nicht an der Finanzierung, sondern an nicht vorhandenen Genehmigungen. Ofner: „Das können wir uns im internationalen Wettbewerb nicht leisten.“

Ein weiterer Punkt ist die Ticketsteuer, die über Nacht eingeführt worden ist. Deren Abschaffung würde ein bis zwei Millionen zusätzliche Passagiere pro Jahr bringen und der Staat würde sogar mehr Geld einnehmen, als mit der bisherigen Steuer. Dies leuchte den Verantwortlichen auch ein, trotzdem wurde sie noch nicht abgeschafft. Aber hat die Ticketsteuer nicht auch eine ökologische Lenkungsfunction? Ofner: „Worin besteht der ökologische Fortschritt, wenn jetzt jemand von Zürich statt von Wien nach New York fliegt?“

### **Faire Rahmenbedingungen im Wettbewerb erforderlich**

Walter Reimann, Austrian Airlines, schließt sich Ofner an, Mobilität ist für Industrie, Handel und Tourismus unerlässlich. Der Flughafen Wien ist für die Austrian Airlines als Drehkreuz mit Zubringerflügen das wesentliche Backbone. Vor einigen Jahren gab es am Flughafen Wien noch ein überproportionales Wachstum, derzeit stagniert es. Dennoch soll der Charakter der AUA als

Netzwerklinie ausgebaut werden. Netzwerk-Fluglinien sichern schließlich die direkte Konnektivität des Standortes zu europäischen und interkontinentalen Zielen. Wirtschaftlich erfolgreiche Strecken gleichen weniger erfolgreiche aus. Die Kombination von Zubringer- und Langstreckenflügen ermöglicht hohe Auslastung und ein umfassendes Netz. Die Lufthansa Group (LHG) wird Wien verstärkt nützen, wenn die Rahmenbedingungen wettbewerbsfähig sind. Aktuell verlieren die EU-Flughäfen im Vergleich zum Nahen Osten an Konnektivität. Am weltweiten Passagierwachstum können europäische Airlines kaum profitieren, da das aufgrund der unfairen Wettbewerbsbedingungen verunmöglicht wird. Reimann: „Wir stellen uns dem Wettbewerb, wollen aber faire ausgeglichene Rahmenbedingungen.“ Eine US-Studie verdeutlicht das Ausmaß an staatlichen Subventionen für Emirates, Etihad und Qatar, die alle über ein enormes Wachstum verfügen: 42 Mrd. USD (2004-2014). Der EU wird diese Problematik immer bewusster, mit dem „aviation package“ soll der faire Wettbewerb wieder hergestellt werden. Bezüglich der Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene ist Reimann vorsichtig optimistisch: „Wir versuchen alles um dem Trend entgegenzuwirken.“ Die Flugabgabe sollte jedenfalls in Österreich vor Deutschland abgeschafft werden.

Bezüglich der Vernetzung erwähnt Reimann die Kooperation mit den ÖBB auf der Strecke Wien-Linz: „Das ist einmal ein Anfang.“ Auch Reimann sieht Richtung Osten großes Potential, mit der Bahn könne hier einiges bewegt werden.

### **Luftfracht ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor**

„Wir tragen Vernetzung bereits in unserem Slogan: Lufthansa Cargo – Networking the world“, betont Arnulf Schoeberl, Lufthansa Cargo. Lufthansa Cargo ist ein multimodales Transportunternehmen. Neben der Vermarktung von 9.000 Flügen, die zu 300 Zielen in 100 Länder unterwegs sind, wird auch ein Straßenzuliefersystem betrieben, welches zwischen den Aiports agiert. Ein Vor- und Nachlauf auf der Straße ist bei der Luftfracht unverzichtbar. Lufthansa Cargo besitzt aber auch eine eigene Frachterflotte, 21 Flugzeuge sind im Einsatz.

Die Luftfracht trägt zu 8% an den Gesamterlösen im Lufthansa-Konzern bei. Je größer die Distanz ist, desto wichtiger wird die Luftfracht, die die globale Supply Chain stützt. Schoeberl: „Für verderbliche Produkte stellen wir überhaupt erst den ‚global-reach‘ her.“ So dauert es beispielsweise 24 Stunden, bis eine gepflückte Rose aus Kenya in Europa ankommt. Würde diese Rose in einem Glashaus in Österreich angebaut werden, wären die ökologischen Auswirkungen sechsmal höher. Aber auch für Produkte, die schnellstmöglich auf Märkte gelangen müssen, ergeben sich dank der Luftfracht Absatzvorteile. Das gilt z.B. für elektronische Produkte. So werden etwa koreanische Produkte über Wien geflogen. 98% aller Smartphones im zwischenstaatlichen Handel werden mittels Luftfracht nach Deutschland transportiert.

Ein weiteres Beispiel für einen typischen Luftfrachtkunden ist die Fashionindustrie. Das Geschäftsmodell von Zara (eine Marke von Inditex (Industria de Diseño Textil S.A.), eines der größten Textilunternehmen der Welt, beruht ausschließlich auf Luftfracht. Zweimal in der Woche gibt es weltweit neue Produktlinien. Donnerstags wird kommissioniert, montags weltweit präsentiert. Schoeberl: „Das wäre ohne Luftfracht undenkbar.“ Es geht bei der Luftfracht aber auch um Sicherheit z.B. für die Pharma-Branche (geschlossene Transport- und Kühlkette). 86% der deutschen Pharma-Hersteller sind von der Luftfracht abhängig.

Eine Tonne Luftfracht hat durchschnittlich einen Warenwert von 70.000€. Global und vom Warenwert her gesehen, werden 40% der Überseeexporte als Luftfracht transportiert. Diese 40% entsprechen jedoch nur 2% des globalen Transportaufkommens. In Österreich ist dieser Wert sogar noch höher. 50% des Exportaufkommens in Niederösterreich findet über die Luftfracht ihren Weg zu den Märkten.

Lufthansa Cargo agiert über die Hubs Frankfurt, München und Wien. Wien ist dabei die Ost-West Drehscheibe, mit Fokus auf Central and Eastern Europe (CEE). Schoeberl: „Wien ist der schnellste Hub, den es in Europa gibt und unser erster Hub außerhalb Deutschlands“ Einen Anschluss gibt es in 40 Minuten, das ist für das Frachtgut eine Herausforderung, die durch einen direkten End-zu-End Transfer gelöst wurde. Das ist auf kleineren Flughäfen darstellbar, auf größeren jedoch nicht. Schoeberl: „Die Rolle Wiens ist allerdings nicht in Stein gemeißelt, daran gilt es zu arbeiten.“ Von den 260.000 Tonnen Cargo, die in Wien in einem Jahr umgeschlagen werden, entfallen 110.000 Tonnen auf Lufthansa Cargo. Die Luftfracht ist ein stark wachsender Markt, sie wächst weltweit um durchschnittlich 3,6%. In Europa ist die Luftfracht ein stark konjunkturell abhängiger Wachstumsmarkt, europäische Carrier können aber aufgrund ungleicher Wettbewerbsfaktoren am weltweiten Wachstum nicht partizipieren. Das gilt auch für Lufthansa Cargo, das Unternehmen ist in den letzten Jahren nicht gewachsen, betont Schoeberl.

Die Luftfahrt-Branche stellt sich einigen Herausforderungen wie Lärm (Nachtflugverbot), Treibstoffkosten, Sicherheit, Umwelt, unfairer Wettbewerb etc. Erfolgsfaktoren im Unternehmen sind Kostenreduktionen, Effizienz, Qualität und Innovation. Außerhalb des Unternehmens braucht es stabile und faire Rahmenbedingungen bei Themen wie Emissionshandelssystem, Single European Sky, Nachtflüge und Sicherheit, fordert Schoeberl.

### **Am Flughafen Innsbruck muss der Winter-Ansturm bewältigt werden**

Wie ist die Lage abseits von Wien, also bei den Regionalflughäfen? Darüber informiert Marco Pernetta, Flughafen Innsbruck. 2014 konnte ein Umsatz von 35 Millionen € erzielt werden, das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT) betrug 6,2 Millionen €. Pernetta: „Diese 6 Millionen € stehen im Widerspruch zur Entwicklung anderer Regionalflughäfen.“ 2009-2013 wurden 4 Millionen € in die Infrastruktur investiert, 2014 sogar 10 Millionen € (hauptsächlich gebäudeseitig). 51 Fluggesellschaften fliegen den Flughafen Innsbruck an. 2014 wurden fast 1 Million Passagiere am Flughafen Innsbruck abgefertigt, an Charter-Samstagen in Winter sind es über 17.000 Passagiere. Das stellt bei der sehr kleinen Infrastruktur – u.a. 9-10 Abstellpositionen für Flugzeuge – eine Herausforderung dar. Pernetta: „Der Ansturm im Winter muss bewältigt werden.“

2014 wurden 11.687 Linien- und Charterflüge, 5.033 Bedarfsflüge und 27.246 Flüge der allgemeinen Luftfahrt gezählt. Die Auslastung der Linien- und Charterflüge betrug 2014 ca. 88%. Fracht spielt am Flughafen Innsbruck hingegen keine Rolle. Die Flugbewegungen sind seit dem Jahr 2000 zurückgegangen, die Passagierzahlen der Charter- und Linienflüge hingegen gestiegen. Das liegt einerseits an den größeren Flugzeugen und andererseits an der höheren Auslastung.

Die Destinationen, die über den Flughafen Innsbruck erreicht werden können, teilt Pernetta folgendermaßen ein: Nördlich von Innsbruck finden incoming-Flüge der Skifahrer nach Innsbruck statt, südlich handelt es um outgoing-Ziele im Sommer, also um Urlaubsflüge. Eine Ausnahme stellt der incoming-Flug aus Tel Aviv dar.

Die Besonderheit von Tirol ist die Tatsache, dass es sich um einen extrem starken Tourismusmarkt handelt. In Tirol gab es 2014 mit 44,3 Millionen Nächtigungen mehr Nächtigungen als in der gesamten Schweiz (35,9 Mio.) oder auch Wien (13,5 Mio.). Die durchschnittliche Verweildauer in Tirol wird aber immer kürzer: Von 6 Tagen 1984 auf 4,3 Tage 2014. Je nachdem wie lange der Tourist bleibt, wählt er auch seine Anreise: Bei einer Aufenthaltsdauer von 2-3 Wochen wird nach wie vor auf das Auto zurückgegriffen, bei 2-3 Tagen ist eine schnelle Anbindung essentiell. Gemäß den aktuellen Trends wird die schnellere Erreichbarkeit also immer wichtiger. Die Erreichbarkeit per Luft, Schiene und Fernbus gewinnt an Bedeutung. Der Fernbus nimmt überhaupt stark zu. Pernetta: „Für Flughäfen heißt das, viele Flugverbindungen anzubieten und die Anbindung des ÖV zu bedenken“.

## **Hafen und Flughafen helfen die Wertschöpfung am Standort zu halten**

Karin Zipperer, Wiener Hafen, betont gleich eingangs, dass jährlich rund 8 Millionen Tonnen Güter am Wiener Hafen umgeschlagen werden, davon etwa 50 Prozent per LKW, 40 Prozent per Bahn und 10 Prozent per Schiff. Gemeinsam mit dem Flughafen Wien sorgt diese Multimodalität für die hohe Standortqualität für den Raum Wien und Umgebung. Der Wiener Hafen liegt an der Rhein-Main-Donau-Achse, besitzt eine Autobahnanbindung durch A4 und A23, eine Bahnanbindung mit Schwungeinfahrt und liegt in Flughafennähe (10 Minuten Fahrzeit zum Flughafen). Gefördert werden sollen laut Zipperer die Verkehrsträger Schiene und Wasser. Schüttgut wird eher am Schiff befördert, aufgrund der Massentauglichkeit der Schiffe. Zipperer: „Leider ist der Wasserweg noch nicht so ausgebaut“.

Neben dem reinen Güterumschlag werden am Hafen Wien auch eine Reihe von Zusatzleistungen angeboten: Lagerung, Kommissionierung, Verzollung und Transportdisposition. All das ist natürlich auch für Luftfracht möglich, betont Zipperer. Am Hafen (Smart Hub) könne konsolidiert und in der Stadt Wien anschließend fein verteilt werden.

Der Wiener Hafen verbindet den Wirtschaftsstandort Wien mit den größten europäischen Überseehäfen und wichtigsten Wirtschaftszentren Europas. Pro Woche fahren 120 Züge Container zu den großen europäischen Seehäfen wie Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Duisburg und weitere Züge zu wichtigen Knotenpunkten in Osteuropa wie Bratislava und Budapest.

Hafen und Flughafen Wien haben Gemeinsamkeiten: Beide sind führende Drehkreuze nach Ost-, Südosteuropa im Personen- und Güterverkehr und verfügen über ein ähnliches Einzugsgebiet (Slowakei, Tschechien, Ungarn). Für Kunden (Spediteure/Expressdienste) bietet es sich daher an, beide Infrastrukturen zu nutzen. Zipperer: „Damit können wir die Wertschöpfung am Standort halten.“ Beide Infrastrukturen müssen sich aber auch ähnlichen Rahmenbedingungen stellen: Steigender Wettbewerb, Umweltproblematik, Kostendruck, Sicherheit und das Finden qualifizierter Arbeitskräfte.

## **Luftfahrt kann nur als Gesamtsystem mit guten Verbindungen funktionieren**

Alexander Klacska, WKO Sparte Transport und Verkehr, betont ebenfalls das starke Wachstum der Luftfahrt. Seit dem Jahr 2000 sind die Passagierzahlen an Österreichs Flughäfen um 73% und die Luftfracht um 57% gestiegen. In den letzten Jahren ist das Passagierwachstum aber nur noch äußerst gering gestiegen und die Luftfracht eher stagniert. Klacska: „Es gibt mehr Güter, auch in und über Österreich, aber das Wachstum kommt in Österreich nicht an.“ Die wichtigsten Handelspartner in der Luftfracht sind Deutschland und Korea. Die Korean Air führt 10 Flüge / Woche nach Wien durch.

Bezüglich der langen Realisierungsdauer von Projekten merkt Klacska an, dass dies auch bei EU-Förderungen problematisch ist, da diese meist auf drei Jahre befristet sind. Klacska: „Können wir es uns leisten, dieses Geld nicht zu holen?“. Klacska fordert in diesem Zusammenhang Planbarkeit. Außerdem verlangt Klacska eine effizientere Verknüpfung aller Verkehrsträger. Es darf keine einseitigen Kostenbelastungen zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit einzelner Verkehrsträger geben. Die Luftfahrt kann nur als Gesamtsystem mit guten Verbindungen optimal funktionieren. Eine gute Erreichbarkeit ist für die Attraktivität der Flughäfen unerlässlich. Gute Anbindungen (vor allem an das hochrangige Schienennetz) sind deshalb von besonderer Bedeutung. Der Anschluss des Flughafens Wien an den Hauptbahnhof ist bereits im Dezember 2014 erfolgt. Eine direkte hochrangige Schienen-Anbindung an das osteuropäische Einzugsgebiet fehlt jedoch noch. Klacska: „Bei der Anbindung Richtung Bratislava müssen Lücken geschlossen werden.“ Auch der Flughafen Linz sollte möglichst schnell an die Westbahnstrecke angeschlossen werden. Denn der Fortbestand der Regionalflughäfen,

die eine große Bedeutung für die regionale Wirtschaft darstellen, muss gesichert werden. Klacska: „Wir können nicht alles über Wien abwickeln.“

Die Hub-Funktion des Flughafen Wien haben wir durch seine geografische Lage erhalten, um diese zu halten, müssen wir in die Infrastruktur investieren. Die 3. Piste müsse bedarfsgerecht bereitgestellt werden. Klacska: „Wir dürfen nicht auf die anderen warten, sondern müssen vorbereitet sein.“ Weitere Forderungen von Klacska sind die rasche Umsetzung des Single European Sky (SES) und die Abschaffung der Flugabgabe. Die Flugabgabe hat negative Auswirkungen auf den Wirtschafts- und Tourismusstandort Österreich. Laut der Studie des Oxford Economics Instituts aus dem Jahr 2012 würde die Abschaffung den Luftverkehrsstandort Österreich stärken, die durchschnittlichen Flugpreise um 4,2% senken, 1,1 Millionen zusätzliche Passagiere und 3.360 zusätzliche Arbeitsplätze bringen. Österreich könnte sich damit sogar einen Standortvorteil gegenüber Deutschland erarbeiten, das auch eine Flugabgabe eingeführt hat. Und es wäre auch ein Anreiz für neue Langstreckenverbindungen. Eine einzige zusätzliche Landstreckenverbindung schafft 300 Arbeitsplätze am Standort (900 österreichweit), 300.000 Passagiere und rund 27 Mio. € Lohnsteuer, Sozialabgaben etc.

### **Podiumsdiskussion**

In der anschließenden Podiumsdiskussion nimmt Ofner zur 3. Piste Stellung. Wien könnte die 3. Piste dazu nützen, ein Signal auszusenden, dass wir gewillt sind, den Standort bei Bedarf zu stärken.

Reimann betont, dass es östlich von Wien bis Moskau keinen nennenswerten Hub gibt. Bratislava wird kein Hub werden, sondern ein „Spoke“ nach Dubai. In fünf Jahren werden die großen europäischen Flughäfen aufgrund fehlender Infrastruktur und damit einhergehenden Kapazitätsproblemen Verkehre abweisen müssen.

Klacska verlangt, die Wettbewerbsnachteile heimischer Carrier zu beseitigen. Jede Infrastrukturinvestition verbindet Märkte. Verkehr muss man zulassen, daran verdient man.

Auf die Verbindung mit dem neuen Hauptbahnhof Wien angesprochen, erwähnt Ofner, dass diese sehr gut angenommen und mit dem künftigen Halbstundentakt noch besser werden wird. Richtung Osten wäre allerdings ein Bahnanschluss dringend notwendig, der Flughafen Wien wäre daran sehr interessiert. Die Slowakei und Ungarn sehen den Flughafen Wien als ihren Heimatflughafen. Ofner: „Wir versuchen, das durch Autobusse zu kompensieren.“ Aber: „Trotz dritter Spur auf der Ostautobahn wird diese wieder voll werden. Zur besseren Erreichbarkeit ist aber eine leistungsfähige Bahnanbindung Richtung Osten erforderlich.“

Reimann ergänzt, dass in anderen Städten die Anreise per Bahn völlig selbstverständlich ist. In Zürich kommen 60% der Reisenden mit der Bahn zum Flughafen, in Honkong fährt man mit dem Zug bis in die Ankunfts- und Abflughalle. Reimann: „Die Bahn wird mehr und mehr die Kurzstrecke ersetzen.“

Zipperer hebt die Bedeutung von Terminals hervor: „Nicht jeder hat einen Gleisanschluss vor Ort.“ Wichtig ist aber die Auslastung: „Überkapazitäten schaffen oder alles mit der Schiene zu transportieren macht keinen Sinn.“ Ohne starkes Wachstum wird es auch keine neuen Terminals geben. Jedenfalls sollte die Entscheidung dafür rechtzeitig getroffen werden. Zipperer: „Hier muss man in die Glaskugel schauen, werden wir das brauchen und wann?“. Ein Problem stellen die Förderungen dar. Ein Terminal, welches sich nur 40 km von Wiener Hafen befindet, wurde zu 85% gefördert. Zipperer: „Das verzerrt den Wettbewerb.“

Klacska ergänzt zu den Terminals, dass diese den regionalwirtschaftlichen Bedarf abdecken. Die Herausforderung ist es, internationale Lkw-Verkehre auf die Bahn zu bekommen. Ein Anreiz könnten

kranbare Sattelaufleger in ganz Europa sein. Doch auch hier stellt sich die Frage: „Wie bekomme ich diese auf die Schiene?“.

Luftfracht auf die Bahn zu bekommen, ist hingegen sehr unwahrscheinlich, erläutert Schoeberl. „Luftfracht ist ohne Lkw nicht darstellbar. Die Terminals auf Flughäfen müssen mit jenen anderer Flughäfen mit hoher Frequenz vernetzt werden, das ist mit der Bahn kaum darstellbar, der Lkw hat hier „natürliche“ Vorteile.

Eine schnelle Bahnverbindung sieht Pernetta nicht nur vorteilhaft: „Wir spüren die schnelle Bahn von Wien nach Innsbruck. Viele Gäste fliegen in eine Richtung und reisen mit der Bahn wieder zurück.“ Der Flughafen München stellt für Innsbruck die größte Konkurrenz dar. Pernetta: „Im Moment profitieren wir von der schlechten Bahnanbindung nach München.“ Die Erfolgsstrategie für den Innsbrucker Flughafen ist es, gemeinsam mit dem Tirol Tourismus aufzutreten. Pernetta: „Allein wären wir chancenlos. Salzburg macht das ähnlich gut. Der Flughafen muss als Teil des Ganzen gesehen werden.“

Ofner informiert über das Projekt „Cargo City“, für das auch eine bessere Verkehrsanbindung notwendig ist. Auch hier wird man eventuell eine UVP brauchen, weshalb Ofner „spätestens heute damit beginnen will, um 2025/2030 so weit zu sein.“ Der Flughafen soll sich aber auch zu einer Airport City, also einem Flughafen mit erweiterten Funktionen, wie Hotel, Medizin, Fitness etc. entwickeln.

In der Schlussrunde betont Zipperer, dass es grundsätzlich umso besser sei, je mehr Möglichkeiten sich anbieten (Hafen, Flughafen, Breitspur, etc.). Für den weiteren Infrastrukturausbau muss es einfachere Verfahren und darf es keine Verzerrungen durch Förderungen geben.

Schoeberl tritt für bessere Wettbewerbsvoraussetzungen über Österreich hinaus in Europa ein.

Reimann ist zuversichtlich, dass nicht zuletzt auf Grund der Initiativen des BMVIT das Bewusstsein steigt, dass die Luftfahrt insofern ein „Glücksfall“ ist, da sie sich selbst (d.h. ohne öffentlichen Mittel) finanziert aber gleichzeitig Wirtschaftswachstum und Beschäftigung sichert. Die Abschaffung der Flugabgabe würde sich in zwei Jahren rechnen und würde daher der öffentlichen Hand kein Geld kosten sondern Zusatzeinnahmen generieren.

Pernetta stört ebenfalls die Flugabgabe. In Innsbruck sind in nächster Zeit keine großen Infrastrukturprojekte geplant.

Klascka sieht Potential in Südosteuropa, allerdings nicht flächendeckend. Zur Flugabgabe hält er fest, dass sich die Luftfahrt alle Infrastrukturkosten selbst bezahlt. Klacska: „Dasselbe soll jetzt noch einmal besteuert werden?“ Österreich muss jetzt fit für 2050 gemacht werden. Das Vertrauen in den Standort Österreich ist derzeit nicht ausreichend vorhanden.

Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, fasst zusammen, dass Österreich gemeinsam mit Europa am weltweit boomenden Markt Luftfahrt einen stärkeren Anteil anstreben muss. Neben der Schaffung der dafür notwendigen Rahmenbedingungen muss die Vernetzung der Flughäfen mit den anderen Verkehrsträgern weiter forciert werden. In anderen Ländern ist die Anreise per Bahn bereits Standard. Am Flughafen Wien würde eine Bahnanbindung Richtung Osten großes Potential bieten.

8.7.2015, WEINER