

Wieviel Flugverkehr braucht Österreich?

A.o.Univ.Prof.Dr. Guenter Emberger

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik – TU Wien

Guenter.Emberger@tuwien.ac.at

Wieviel Flugverkehr braucht Österreich?



Frage ist nicht einfach zu beantworten!

Zur Beurteilung braucht man ein allgemein akzeptiertes Wertesystem

Was bietet sich hier an?

Nachhaltigkeit

Das Leitbild der Nachhaltigkeit besteht darin, wirtschaftlichen Wohlstand zu ermöglichen, für sozialen Ausgleich zu sorgen und die natürlichen Lebensgrundlagen für zukünftige Generationen zu erhalten



Nicht alles, was technisch machbar ist, ist für die Menschheit sinnvoll!

Vier Grundfreiheiten der EU



1. Freier Warenverkehr
2. Personenfreizügigkeit
3. Dienstleistungsfreiheit
4. Freiheit des Kapital- und Zahlungsverkehrs

Es steht aber nirgends, dass die verursachten Kosten nicht getragen werden müssen!

- Problem – wer gibt die Regeln vor?
- Politik bzw. Institutionen wie UNO/EU/Regierung(en) etc. – sollten schauen, was gut für die Bürger/Menschheit ist und geben die Regeln vor
- Privatwirtschaftliche Konzerne/Betriebe operieren innerhalb dieser Rahmenbedingungen (=maximieren Gewinn)
- Flughäfen gehören in Österreich den Kommunen – haben hier einen Zielkonflikt
- (Flughafen-)Eigentümer beruft „bestes Management“, um monetären Gewinn zu erzielen
- „Management“ mischt sich in die Erstellung der **Ziele** und der **Rahmenbedingungen** ein!
- Eigentümer (=Kommunen) profitieren davon, „vergessen“ aber andere Ziele/Verpflichtungen, wie zum Beispiel den Umweltschutz, den sparsamen Umgang mit Flächen, Ressourcen etc.... bzw. schieben den „Schwarzen Peter“ anderen zu (EU/ Bund / Nachbarstaaten etc.)
- Bund bzw. der **Steuerzahler** muss auch für die anderen Verkehrsträger mitzahlen (Bahn/Straße)
- Daher soll ein volkswirtschaftliches Optimum angestrebt werden (umweltfreundlich & sozial)
- Sektorale Betrachtungen sind daher nicht zielführend!

Es gibt eine Vielzahl von nationalen und internationalen **Studien** (bezahlt von einschlägigen Interessensvertretungen), die die Wichtigkeit von Flugverkehr für die Wirtschaft hervorheben

- Arbeitsplatzargument (Schwankungen in den Studien bis zu Faktor 4)
- Wirtschaftsstandortargument (Schwankungen in den Studien bis zu Faktor 2.5)
- „vergessen“ auf Umweltauswirkungen (keine einzige Zeile)
- „vergessen“ bzw. lassen die Subventionen (Kerosinsteuerbefreiung) weg und
- schönen die politischen Aussagen (z.B. was wäre, wenn das Geld anders eingesetzt worden wäre – z.B. für Bildung, wäre hier vielleicht mehr Wertschöpfung in Österreich??), und sie
- „vergessen“ die Kosten für die anderen umweltfreundlichen VK-Mittel (gesamthafte Betrachtung).

Nur so zur Erinnerung



- Steuerzahler subventioniert das Autobahnnetz
- Steuerzahler subventioniert das Eisenbahnsystem in Österreich
- Steuerzahler subventioniert den Flugverkehr

**Verkehrsträger machen sich selbst Konkurrenz auf Kosten der Steuerzahler,
der zukünftigen Generationen und der Umwelt!**

Flughäfen – generieren künstlich erhöhte Nachfrage



- durch sog. „Incentives“ für Fluglinien (Flughäfen verrechnen den Airlines die behördlich genehmigten Gebühren, erstatten aber einen Großteil davon mittels Destinationsincentives, Transferincentives oder Success based Incentives etc. wieder)
- führt zu Lockangeboten für Flugreisen (die nie und nimmer die ökologischen Kosten der Reise tragen)
- erzeugt so Nachfrage (Wachstum)



Wer zahlt die externe Kosten



The "long-haul" typical flight has the highest unaccounted for cost. In our example route (Amsterdam – Bangkok) this was 69% of the current ticket price.

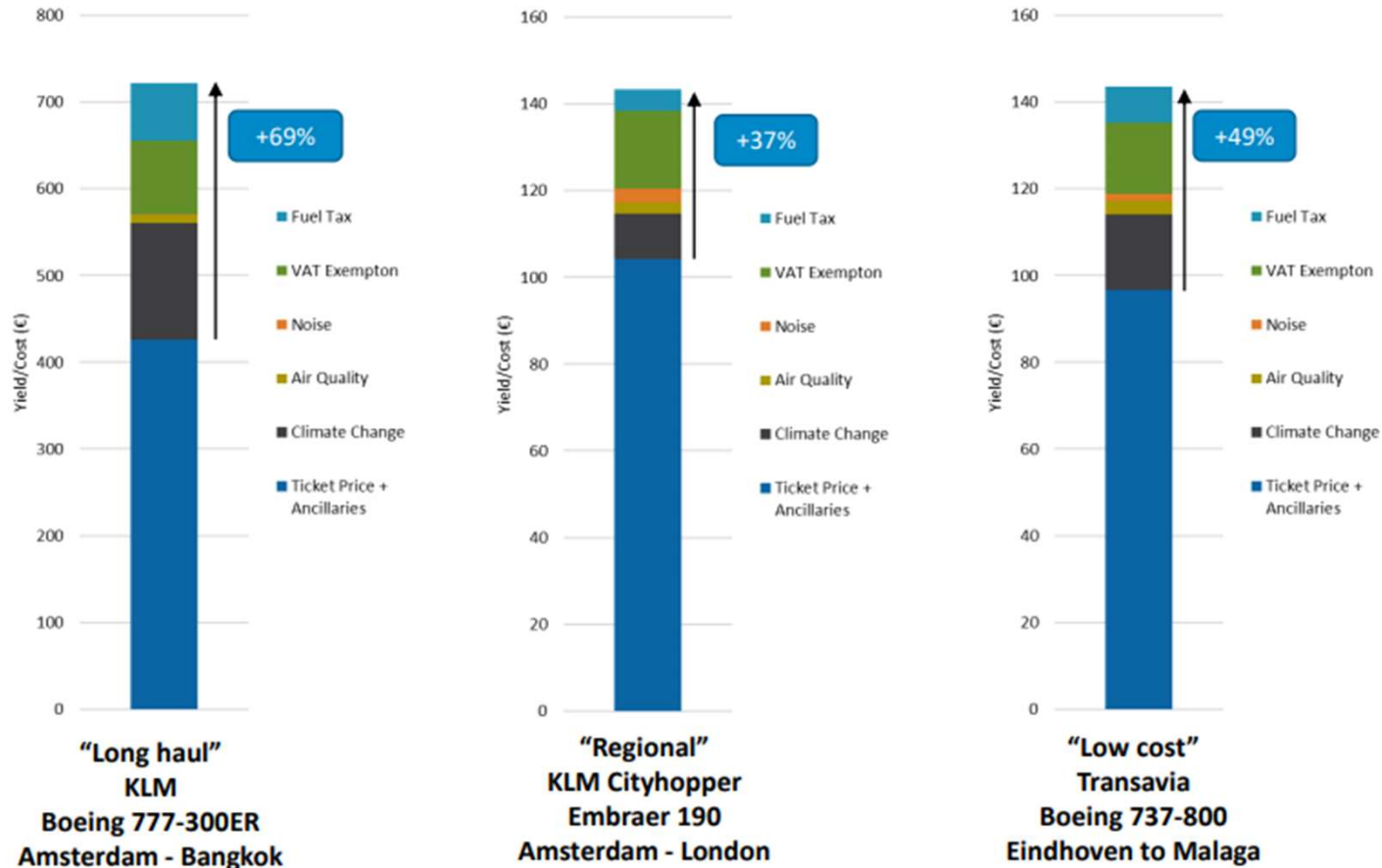


Figure 2. True Prices of three typical one-way flights from the Netherlands.

Mythos 1:

„Der Luftverkehr verursacht nur 2% der CO₂-Emissionen weltweit. In anderen Sektoren sind Klimaschutzmaßnahmen deshalb viel dringlicher.“

Fakt ist:

- 2018 verursachte der Luftverkehr über 900 Millionen Tonnen des Treibhausgases CO₂. Dies entspricht 2,4 % der weltweiten CO₂-Emissionen.
- In hohen Luftschichten stoßen die Flugzeuge auch Stickoxide, Ruß und Wasserdampf aus, der Kondensstreifen und Schleierwolken bildet. Diese sogenannten Nicht-CO₂-Effekte sind 2,7 mal so klimawirksam wie CO₂. Insgesamt trägt der Luftverkehr somit **5% zur globalen Klimaerwärmung** bei, etwa so viel wie der welt-weite Straßengüterverkehr.
- Der Luftverkehr wächst global um fünf Prozent pro Jahr. Die Treibstoffeffizienz in den Flugzeugen verbessert sich jedoch nur jährlich um 1,5 Prozent. Die CO₂-Emissionen und die Nicht-CO₂-Wirkungen nehmen deshalb um **3,5 %** pro Jahr zu.

Mythos 2:

„Fliegen ist unverzichtbar für die deutsche Wirtschaft.“

Fakt ist:

- Nur wenige Flüge sind relevant für die Wirtschaft. Rund 60% aller Flüge sind Tourismusflüge, die in der Regel **Kaufkraft exportieren**. Für Geschäftsreisen in Deutschland gibt es konkurrenzfähige Bahnalternativen
- Interkontinentalflüge machen 17 Prozent der Flugpassagiere aus. Und nur der kleinere Teil davon sind Geschäftsreisen.

Mythos 3: „Fliegen trägt zu mehr sozialer Gerechtigkeit bei. Durch niedrigere Flugpreise können auch einkommensschwächere Schichten fliegen. Fliegen wird demokratisiert.“

Fakt ist:

- **90%** der weltweiten Fluggäste stammen aus der **Oberschicht** und der **oberen Mittelschicht**. Die niedrigen Einkommen und die untere Mittelschicht sind mit nur 10% am Flugverkehr beteiligt, obwohl sie 50 Prozent der Bevölkerung ausmachen.
- Die Steuerzahler*innen in Deutschland subventionieren den deutschen Flugverkehr mit **zwölf Milliarden Euro pro Jahr**.
- Lt. VCÖ wurde der der Flugverkehr im Zeitraum 2010-2018 durch die Steuerbefreiung von Kerosin in Österreich mit fast **3,8 Milliarden Euro** indirekt gefördert.
- Billigflieger ersetzen in den letzten 20 Jahren immer mehr Linienflüge. Die **Kostensenkung** der Low Cost Carrier geschah auf dem **Rücken der Beschäftigten**. Ryanair zum Beispiel arbeitet mit Scheinselbständigen, die weder Urlaub noch Krankheitstage bezahlt bekommen.

- Es menschtelt - viele Entscheidungsträger sind Menschen, die das Flugzeug auf Grund ihrer „Wichtigkeit“ nutzen (wollen bzw. glauben zu müssen)
- Es menschtelt - Verquickung Politik und Flughäfen (Infrastrukturbetreiber) → Zielkonflikte
- Was wir brauchen, ist eine ehrliche, offene Diskussion, wieviel Flugverkehr „wirklich“ notwendig ist
- bzw. wieviel Mobilität global vertretbar ist.
- In Zukunft sollte jenes Flughafenmanagement zu prämiieren sein, das mit geringst möglicher Belastung der Umwelt das auf den realen Bedarf zugeschnittene Angebot an Flugverbindungen sicherstellt.

**Ach ja – ein Gratisparkplatz im öffentlichen
Raum ist kein Menschenrecht !!!**

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**

Guenter.Emberger@tuwien.ac.at



1. Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen (2015). "Die österreichischen Flughäfen - Wirtschaftsmotoren in den Regionen Handout für die Mitglieder des Verkehrsausschusses am 30.10.2015."
2. BDL – Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (2018). "klimaschutz report2018."
3. Boon, B., et al. (2008). The economics of Heathrow expansion, CE Delft.
4. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.v.v (BUND) (2020). "Weniger ist mehr! Sieben Schritte für einen klima- und ressourcen- schonenden Luftverkehr."
5. CE Delft (2019). Taxes in the Field of Aviation and their impact, European Commission.
6. Economics, O. (2012). The economic impact of changing the Air Transport Levy in Austria.
7. Fichtinger, M., et al. (2020). Die volkswirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, Economica, Institut für Wirtschaftsforschung.
8. Institut für Luftverkehrsforschung IWI (2016). Wirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Österreich, Institut für Luftverkehrsforschung, Technische Universität Chemnitz.
9. Milieu, N. (2018). "The True-Price of a Flight Ticket."
10. Schneider, H. W., et al. (2015). Die volkswirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, im Auftrag des Österreichischen Luftfahrtverbandes.
11. Steer Davies Gleave (2014). The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location Austria, im Auftrag vom BMVIT.
12. Thießen, F. (2013). "Arbeitsmarkt und Luftverkehr - Wachstum trotz Strukturwandel und Luftverkehrsteuer." [WISO - direkt](#).
13. Thießen, F. (2014). "Vermeintliche und tatsächliche Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs Eine kritische Würdigung angewandter Berechnungsmethoden." [WISO - Diskurs](#).
14. Korten, D. C. (1995). [When corporations rule the world. \[Bloomfield, Conn.\], San Francisco, Kumarian Press ; Berrett-Koehler Publishers.](#)