



Enormes Wachstum des Flugverkehrs schadet Umwelt und Wirtschaft

Der Flugverkehr in der EU hat sich seit dem Jahr 1990 verdoppelt. Das Wachstum des Flugverkehrs wird von Steuerbefreiungen begünstigt. Die Schattenseiten des Wachstums: Die hohe Klimabelastung und der Fluglärm. Der VCÖ tritt für Emissionshandel im Flugverkehr und eine Kerosinsteuer ein.

Kein anderer Verkehrsträger weist so hohe Wachstumsraten wie der Flugverkehr auf. Weltweit werden heute bereits mehr als 3.500 Milliarden Kilometer von Fluggästen zurückgelegt. Und das, obwohl nur rund sieben Prozent der Weltbevölkerung in ihrem Leben bereits einmal geflogen sind. Hält der Trend an, steigt der weltweite Flugverkehr bis zum Jahr 2020 auf 8.040 Milliarden Flugkilometer! In Österreich hat sich der Flugverkehr in den letzten 15 Jahren verdoppelt. Am Flughafen Wien-Schwechat hat sich die Zahl der Flüge fast verdreifacht.

Fehlende Kostenwahrheit im Flugverkehr

Das enorme Wachstum des Flugverkehrs wird durch Steuerbefreiungen begünstigt. Im Gegensatz zu Benzin und Diesel wird Flugtreibstoff nicht besteuert. Die VCÖ-Studie zeigt, dass der Flugverkehr in Österreich von der Allgemeinheit mit einer Milliarde Euro pro Jahr direkt und indirekt subventioniert wird.

Der VCÖ fordert daher die rasche Einführung einer Kerosinsteuer sowie die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel.



CO₂-Emissionshandel im Flugverkehr einführen!

In Österreich hat der Flugverkehr im Jahr 2005 mit 310.944 Starts und Landungen einen Rekordwert erreicht. Erstmals gab es in Österreich mehr als 20 Millionen Fluggäste. Am stärksten zugenommen hat der Verkehr in Wien, wo es im Jahr 2005 um 188 Prozent mehr Landungen gab als im Jahr 1990. Am Flughafen Graz stieg das Aufkommen um 138 Prozent, in Salzburg um 71 Prozent. In absoluten Flugplatzzahlen gesehen, spielt Österreich im EU-Vergleich eine untergeordnete Rolle. Wird jedoch die Zahl der Fluggäste im Verhältnis zur Bevölkerungszahl gemessen, dann zählt Österreich zu den „Vielfliegerländern“.

Güterverkehr in der Luft nimmt zu

Der Transport von Gütern in der Luft wird weltweit immer wichtiger. Im Jahr 2005 wurden in Österreich 196.308 Tonnen Fracht und 12.634 Tonnen Post per Flugzeug transportiert. Pro Jahr nimmt die in der Luft transportierte Gütermenge um sechs Prozent zu.

99 Prozent von Österreichs Luftfrachttransport werden über den Flughafen Wien-Schwechat abgewickelt. Im Ländervergleich spielt der Luftfrachttransport in Österreich eine geringe Rolle. In den Niederlanden werden, bezogen auf das Brutto-Inlandprodukt, viermal mehr Güter in der Luft transportiert.

Teure Klimaschäden:

Der Großteil der externen Kosten des Flugverkehrs sind die Kosten der Klimaveränderung.

Flugverkehr trägt seine Kosten nicht

In Österreich werden pro Jahr 2,7 Milliarden Euro für den Flugverkehr ausgegeben. Dazu zählen die Kosten für Tickets ebenso wie der Transport von Gütern. Hinzu kommt etwa eine Milliarde Euro an Kosten des Flugverkehrs für die Allgemeinheit, die nicht vom Verursacher, dem Flugverkehr, getragen werden. Die Klimakosten betragen 400 Millionen Euro, die Flugverkehr-Subventionen 350 Millionen Euro und die Fluglärmschäden 128 Millionen Euro.

Die mangelnde Kostenwahrheit ist eine Ursache für das rasche Wachstum des Flugverkehrs und den zunehmenden Anteil an Billigfluglinien.

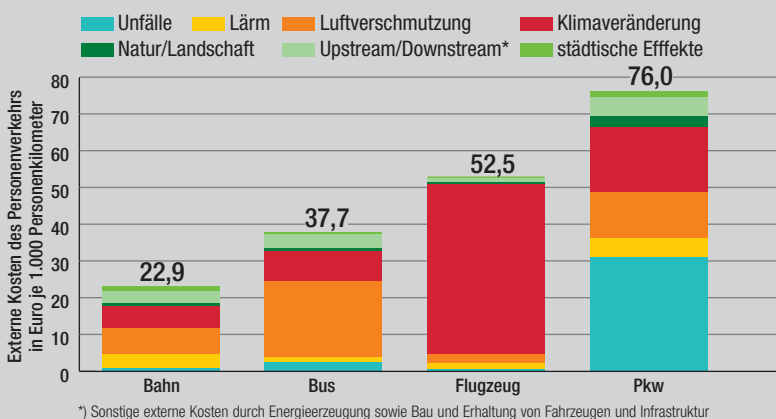
Klimakiller Flugverkehr

Der Flugverkehr verursacht weltweit bereits 4,5 Prozent des Treibhauseffekts. Seit dem Jahr 1990 sind die CO₂-Emissionen des internationalen Flugverkehrs in der EU um 60 Prozent gestiegen. Besonders schädlich für das Klima ist der Flugverkehr, weil Wasserdampf und CO₂ in großer Höhe ausgestoßen werden. Die Klimawirkung der Emissionen des Flugverkehrs ist um 2,7-Mal höher als die Wirkung der emittierten CO₂-Menge alleine.

Rasanten Wachstum:

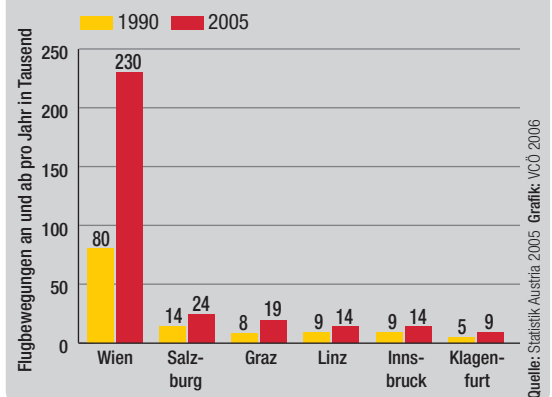
Der Flughafen Wien dominiert unter den Flughäfen Österreichs.

Im Flugverkehr dominieren die Klimakosten, beim Pkw die Unfallkosten



*) Sonstige externe Kosten durch Energieerzeugung sowie Bau und Erhaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur

Massiver Anstieg an Flugbewegungen in Österreich





Gute Bahnanbindung an Flughäfen ist wichtig

Die Abgasbelastung mit Feinstaub und Stickoxiden ist in der Umgebung von Flughäfen sehr hoch. Verursacher sind sowohl Starts und Landungen, als auch der starke Pkw-Verkehr rund um Flughäfen. Deshalb ist es wichtig, dass die An- und Abreise zum Flughafen verstärkt im Öffentlichen Verkehr erfolgt. In Zürich reisen 60 Prozent der Gäste im Öffentlichen Verkehr an oder ab, in Wien lediglich 25 Prozent. Auch Güter, die mit dem Flugzeug kommen, werden fast immer mit dem Lkw weitertransportiert, da meist kein direkter Bahnanschluss am Flughafen vorhanden ist.

Flugverkehr in CO₂-Handel einbeziehen

Der Flugverkehr ist vom Kyoto-Protokoll ausgenommen. Derzeit ist niemand dafür verantwortlich, den Ausstoß von Treibhausgasen im grenzüberschreitenden Flugverkehr einzubremsen. Über den Emissionshandel werden die Kosten des Klimaschutzes hauptsächlich von der Industrie getragen. Dabei werden limitierte Emissionsrechte gehandelt. Verbraucht ein Unternehmen mehr CO₂ als vorgesehen, dann muss es Emissionszertifikate zukaufen. Dieses Instrument ist sehr wirkungsvoll. Die EU-Kommission plant einen Gesetzesvorschlag für den Emissionshandel im Flugverkehr. Die aktive Unterstützung durch Österreich ist dabei sehr wichtig.

Fluglärm kann deutlich verringert werden

Fluglärm stört Menschen mehr als Straßen- oder Bahnlärm. Häufig leiden von Fluglärm Betroffene unter Schlaf- und Konzentrationsstörungen sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Mit Nachtflugkonzepten und lärmarmen Flugzeugen kann die Fluglärmbelastung verringert werden. Derzeit werden die Grenzwerte der Weltgesundheitsorganisation häufig überschritten. In Österreich fehlen einheitliche gesetzliche Regelungen zu Fluglärm. Die maximal zulässige Belastung durch Fluglärm ist – wie bei Luftschadstoffen auch – zu regeln.

Kerosinsteuer innerhalb der EU einführen

Flugverkehr ist im Vergleich zum Straßen- und Schienenverkehr steuerlich stark begünstigt. Während für Benzin und Diesel die Mineralölsteuer sowie für Strom die Elektrizitätsabgabe bezahlt werden muss, ist Kerosin von der Besteuerung ausgenommen.

In Österreich wurden im Jahr 2004 rund 578.000 Tonnen Flugtreibstoffe getankt. Der Verzicht auf eine Kerosinsteuer in Höhe der Mineralölsteuer auf Heizöl – 9,8 Cent pro Liter – bedeutet einen Ausfall von Steuereinnahmen von 70 Millionen Euro pro Jahr. Eine Kerosinsteuer in Höhe der Klimakosten des Flugverkehrs (69 Cent pro Liter) würde 494 Millionen Euro bringen. Die Niederlande haben bereits im Jahr 2003 die Kerosinsteuer für Inlandflüge eingeführt.

Fluglärm:

Die Anrainerinnen und Anrainer von Flughäfen sind die Leidtragenden, wenn der Flugverkehr stetig wächst.

Fehlende Kostenwahrheit:

Die externen Effekte des Flugverkehrs sind vielfältig.

Negative marktverzerrende Effekte beim Flugverkehr in Österreich



		Luftpersonenverkehr*	Luftfrachtverkehr*
Begünstigungen	Förderung im Flugverkehr	314	31
	Ungedeckte Infrastrukturkosten	35	4
Externe Kosten	Externe Unfallkosten	40	0
	Lärmkosten	107	21
	Schadstoffkosten	62	12
	Klimakosten	347	68

* in Millionen Euro pro Jahr

Österreich kann Kerosinsteuer umsetzen!

Der Flugverkehr ist weltweit der am stärksten wachsende Verkehrsträger. Urlaubsreisen werden dreimal häufiger gebucht als Geschäftsreisen. Der Güterverkehr in der Luft nimmt rasant zu. Die Folgen dieses



Ungebremstes Wachstum:

Auf vielbeflogenen Routen führt die Häufung der Kondensstreifen zu bewölkungsähnlichen Zuständen.

Wachstums sind für die Umwelt negativ. Bei kürzeren Distanzen von 150 bis 400 Kilometer verbraucht das Flugzeug pro Person fünf- bis sechsmal

soviel Energie wie die Bahn. Bei mittleren Distanzen wird je Fluggast noch dreimal so viel Energie benötigt. Der Beitrag des Flugverkehrs zur Erderwärmung wird immer größer. Viele Menschen leiden unter steigendem Fluglärm.

Steuerprivilegien des Flugverkehrs abschaffen!

Das ungebremste Wachstum des Flugverkehrs ist auch eine Folge der mangelnden Kostenwahrheit. In Österreich verursacht der Flugverkehr pro Jahr Kosten von etwa einer Milliarde Euro, die von der Allgemeinheit getragen werden. Mit wenigen Maßnahmen kann der Flugverkehr so optimiert werden, dass die negativen Folgen minimiert werden. Flughäfen sind besser in ein Gesamtverkehrskonzept einzubinden. Personen und Güter müssen einen guten Bahnanschluss haben. Auf EU-Ebene ist der Flugverkehr in den CO₂-Emissionshandel einzubinden. Die Begünstigungen des Flugverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, wie die Befreiung von Steuern auf Kerosin und Flugtickets, sind abzuschaffen.

Quelle: VCÖ, Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums, Wien 2006



Neue VCÖ-Publikation – um nur 20 Euro erhältlich!

Die neue VCÖ-Publikation „Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums“ gibt einen Überblick über die Entwicklung des Flugverkehrs in Österreich und zeigt, wie die ökologische und volkswirtschaftliche Bilanz des Flugverkehrs aussieht. Die 48-seitige Publikation ist beim VCÖ um 20 Euro erhältlich: T (01) 893 26 97, vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at

vcö-vorschläge

Flugverkehr in den CO₂-Emissionshandel einbeziehen

Kosten des Klimaschutzes nicht nur der Industrie anlasten. CO₂-Handel im Flugverkehr ist ein Anreiz für Treibhausgas-Einsparungen.

Starts und Landungen effizienter organisieren

Leise und schadstoffarme Flugzeuge begünstigen. Starts und Landungen so organisieren, dass wenig Lärm entsteht.

Mehrwertsteuer auf Flugtickets einheben

Flugtickets sind anders als Bahntickets von der Mehrwertsteuer befreit. Diese Ungleichbehandlung ist abzuschaffen.

Kerosinsteuer im Flugverkehr nötig

Der Flugverkehr weist auch deshalb so hohe Zuwächse auf, weil Kerosin von der Steuer befreit ist, während die Bahn, Lkw und Pkw für Treibstoffe und Strom Mineralölsteuer oder Abgaben bezahlen.

Flughäfen mit der Bahn gut erschließen

Ob Fluggäste mit dem Öffentlichen Verkehr zum Flughafen anreisen, hängt von einer guten Anbindung ab

Grenzwerte für Fluglärm einführen

Wie bei Luftschadstoffen muss es auch bei Fluglärm Grenzwerte geben. Richtwerte der Weltgesundheitsorganisation WHO werden in Österreich häufig überschritten



DI Wolfgang Rauh, VCÖ-Forschungsinstitut:

„Die Wachstumsraten beim Flugverkehr sind enorm. Begünstigt wird die Zunahme durch anachronistische Steuerbegünstigungen. Leidtragende sind die Anrainerinnen und Anrainer von Flughäfen, die Umwelt und die Volkswirtschaft. Eine Kerosinsteuer und die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel sind höchst an der Zeit.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714