

Frau Bundesminister
Doris Bures

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Wien, am 8. Juli 2014

Die österreichische Luftfahrtpolitik verstößt grob gegen die Grundsätze der Kostenwahrheit und Steuergerechtigkeit
Die Pläne zur Abschaffung der Flugticketabgabe beweisen dies einmal mehr

Sehr geehrte Frau Bundesminister Bures,

Wir beziehen uns auf Ihre Presseaussendung vom 3.7.2014 und auf zahlreiche Zeitungsartikel, wonach Sie im Rahmen einer Dialogveranstaltung der Luftfahrt-Branche angekündigt haben, die Ticketsteuer abschaffen zu wollen. Sie stützen sich unter anderem auf eine neue Studie von Steer Davies Gleave (London), die den Bau der dritten Piste am Flughafen Wien empfiehlt und dies mit Arbeitsplatzschaffung und dem Beitrag zum Wirtschaftswachstum durch die Luftfahrt-Branche begründet.

CE Delft weist schwere Methodenmängel der Wirtschaftsstudien zur Luftfahrt auf

Das renommierte Institut CE Delft (NL) hat die methodischen Fehler aufgezeigt, die Wirtschaftsstudien zur Luftfahrt typischerweise aufweisen. Die Studie von CE Delft war ausschlaggebend dafür, dass das Projekt dritte Piste Heathrow fallen gelassen wurde.

Die von CE Delft aufgezeigten grundlegenden Mängel im methodischen Ansatz, die sich gleichermaßen in der Studie von Steer Davies Gleave finden, sind folgende:

- 1) Die Studien stellen keine vollwertige Kosten-Nutzen Rechnung auf.

Unterzeichner der Petition an das Europäische Parlament

LAND/FLUGHAFEN	BÜRGERINITIATIVE
BELGIE / BELGIEN Brüssel Nationaal Luchthaven	Bruxelles Air Libre Brussel asbl/vzw Actie Noordrand Daedalus BOREAS
DEUTSCHLAND Flughafen Frankfurt am Main	stop-fluglaerm.de e.V. BI Initiative gegen Fluglärm Mainz e.V. BI Mainz Lahnheim BI Schwanheim-Goldstein (Frankfurt a.M.) Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms (IBI) e.V. BI Mühlheim gegen Fluglärm Stopp Fluglärm in Korbheim Bund – Ortsverband Bad Soden Initiative gegen Fluglärm im Voderstamus / Bad Soden Initiative Stopp Fluglärm in Liederbach Bayerischer Untermain "Ein Himmel ohne Höllenlärm" BI-Oberhausen gegen Fluglärm BI-Mainz e.V. – Arbeitskreis Weisenau AK Fluglärm und Umwelt AK Fluglärm Mainz-Hechtshelm Initiative Maintal gegen Fluglärm BI Försheim-Hochheim
Flughafen München	FriBI-Attach – Menschen sind wichtiger als Flugzeuge Lichterzeichen Aktionsbündnis AufgeMÜCKt gegen die 3. Startbahn am Münchner Flughafen BI Franking BI Pfaffenhöfen und Umgebung gegen die 3. Startbahn Flugabwehr Kranzberg (FLAK) Vierkirchen gegen 3. Startbahn MUC BI Dachau BI Röhrmos BI gegen die 3. Startbahn am Flughafen München – Neufahrhofen, Velden, Wurmham VCD Kreisverband Landslut/Dingolfing-Landau e.V. BI Freising Bund Naturschutz in Bayern e.U. Kreisgruppe Freising AufgeMÜCKt Markt Indersdorf Naturfreunde Freising
Flughafen Berlin-Brandenburg	BIM (Bürgerinitiative Berlin Müggelheim Problemlöser-Kampagne Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V. BVBB e.V. Bürgerverein Brandenburg Berlin Teltow gegen Fluglärm e.V. in Brandenburg letzte.ragow
Flughafen Berlin-Tegel Köln Bonn Airport	BI Fluglärm – Tegel I.G. Arztinitiative für ungestörten Schlaf/ Rhein-Sieg-Kreis Verein Lebenswertes Sülztal e.V. Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.
Hamburg Airport	IG Flugschneise Nord e.V. BIG – Fluglärm Hamburg e.V. Dachverband der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm e.V.
Leipzig/Halle Airport	IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V. Bürgerinitiative GEGENLÄRM Schkeuditz
Münster Osnabrück Airport	BI gegen den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück (FMÖ) e.V. Greven Fluglärmschutzgemeinschaft Nürnberg und Umgebung Bürgervereinigung Fluglärm e.V. BI-Fluglaerm-Stuttgart
FRANCE/FRANKREICH Paris-Charles-de-Gaulle	ADVOCNAR ONASA (Opposition aux Nuisances Aériennes en Seine et Marne et Alsine) OYE 349 ADERA ACNAT ADECA ACIPA CEDPA
Paris-Orly Paris Beauvais Tillé	Opposition construction Aeroport Notre Dame des Landes Association de Sauvagerie du Ciel de Pau
Grand Ouest	Comitato FuoriPISTA Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Roma Ciampino Nodo a Nord-Ovest Associazione Ampugnano per la Salvaguardia del Territorio Comitato contro l'ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano – Siena Comitato per la Salvaguardia della Montagna Senese
Grand Ouest/Nantes Atlantique	Comitato Aeroporto Bergamo-Italia Comitato Cittadini di Tesserà e di Campalto contro l'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale da traffico aeroportuale
ITALIA / ITALIEN Aeroporto di Roma-Fiumicino Aeroporto di Roma-Ciampino Aeroporto di Firenze-Peretola Aeroporto di Siena-Ampugnano	Syndicat d'Initiatives et d'Intérêts Locaux Fetschenhof-Cants Union des Syndicats d'Intérêts Locaux de la Ville de Luxembourg – Usill
Aeroporto di Bergamo-Orto al Serio Aeroporto di Venezia-Tessera "Marco Polo"	Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde VOLT-Twente De 10 geboden voor Eindhoven Airport Vereniging Belangenbehartigend Omwonenden Welschap
LUXEMBOURG / LUXEMBURG Aéroport de Luxembourg	Group «Schipholwatchers» Platform Vliegvlender Regio Castricum Stichting Bescherming Leefomgeving Regio Schiphol Vereniging Dorpsraad Lijnden Platform Vliegvlender Gooi, Vechtstreek en Eemland Dorpsraad Badhoevedorp Stichting SWAB Werkgroep Toekomst Luchthaven
NETERLAND / NIEDERLANDE Luchthaven Eelde Enschede Airport Twente Eindhoven Airport Luchthaven Schiphol	Vereniging Bewonersgroep tegen Vliegtuigverlast Osterreich-Plattform Fluglärm BI gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden Lärmschutz Laaerberg AFUG BLEE – Bürgerinitiative für ein lebenswertes Enzersdorf an der Fischa BI Biedermandorf ZB – Zwißlains initiative Bürgerinnen und Bürger Viel zu laut!!! BI Götzendorf-Fischeldorf Stop-Fluglärm Wien-Südwest VEG BI Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf Lösung gegen Fluglärm und die 3. Piste
ÖSTERREICH Generally (all airports) Flughafen Wien Schwechat	SCHWABAU Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien BI Weingartenfeld Bürgerinitiative gegen Abfluglärm Liesing Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport AIA Anrainerschutzverband Salzburg Airport Deutscher Verband zum Schutz der Bevölkerung des Rupertwinkels gegen die Gefahren des Flugbetriebes Salzburg e.V. Gegen Fluglärm Bad Vöslau-Kottingbrunn
Flughafen Innsbruck Salzburg Airport	Föreren Väbybor mot Flygflytt Aktionsgruppen Stoppa Brommaflytt
Flugplatz Vöslau-Kottingbrunn	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel/Mülhausen
SVERIGE / SCHWEDEN StockholmList-Arlanda Airport Stockholm-Broma flygplats	ESPAÑA / SPANIEN Aeroport de Barcelona-El Prat Aeroport de Madrid Barajas
SCHWEIZ EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg	Prou Soroll Castellsdefels (Barcelona) Asociación para la Comunicación e Información Medioambiental (ACIMA)
ESPAÑA / SPANIEN Aeroport de Barcelona-El Prat Aeroport de Madrid Barajas	UNITED KINGDOM / VEREINIGTES KÖNIGREICH London Heathrow Airport London Luton Airport Gatwick Airport
UNITED KINGDOM / VEREINIGTES KÖNIGREICH London Heathrow Airport London Luton Airport Gatwick Airport	HACAN LADACAN GATCAN Gatwick Area Conservation Campaign Borough Environmental Action Group (BEAG) CADNE – Communities Against Gatwick Noise and Emissions PAIN – People Against Invasive Noise No Night Flights
East Midlands Airport Manston, Kent's Airport	

- 2) Die Studien überschätzen die Zahl der Arbeitsplätze, die eine Flughafenexpansion bewirken kann, indem sie zu direkten und indirekten auch noch „induced“ Jobs dazu zählen. Das bedeutet aber eine Vervielfachung von Jobs, denn würden alle Industrien nach dieser Methode die ihnen zuzurechnenden Jobs berechnen, dann würde die Arbeitskraft des Landes bei weitem nicht zur Abdeckung ausreichen.
- 3) Die Studien gehen zu Unrecht davon aus, dass die Zahl der Arbeitsplätze, die sich aus Investitionen in die Luftfahrtindustrie ergeben könnten, ein verlässlicher Indikator für den Beitrag der Luftfahrt zur Wirtschaft oder zum Bruttoinlandsprodukt sei. Es ist auch falsch anzunehmen, dass alle Leute, die in der Luftfahrt unterkommen, alternativ nur arbeitslos sein könnten. Die Wirtschaft würde sich anders entwickeln und Beschäftigung und BIP in andere Wirtschaftssektoren umlenken.

Mangel 1) der Steer Davies Gleave Studie gemäß CE Delft Studie

Die Studie von Steer Davies Gleave berechnet nur Nutzen. Die Kostenseite bleibt unbeleuchtet. In der Studie fehlt die Ermittlung jedenfalls folgender Kosten:

- Umweltkosten: Die Luftfahrt ist die bei weitem umweltschädlichste Transportform (Lärm, Feinstaub, NO_x etc.).
- Gesundheitskosten: Die Gesundheitsschädigungen durch die Immissionen der Luftfahrt sind mittlerweile wissenschaftlich belegt. Erste Berechnungen in Deutschland ergeben allein für den Raum Frankfurt in den nächsten Jahren hunderte Millionen Euro an Kosten.
- Subventionen (direkt): 500 Millionen Euro Finanzspritze an die AUA.

Mangel 2) der Steer Davies Gleave Studie gemäß CE Delft Studie

Genau wie von CE Delft beschrieben, ermittelt die Steer Davies Gleave Studie die Zahl der durch VIE geschaffenen Arbeitsplätze von 40.000, indem sie direkte, indirekte und „induced“ Arbeitsplätze zusammenrechnet. Mit „induced“ Jobs sind laut Rz 4.29 Arbeitsplätze gemeint, die entstehen, wenn Mitarbeiter des Flughafens ihr Einkommen privat ausgeben, also wenn sie sich z.B. beim Kika neue Möbel kaufen.

Laut Rz 4.27- 4.30 der Steer Davies Gleave Studie ergibt sich somit folgende Berechnung der derzeitigen Situation („Economic Footprint“):

- Direkte Beschäftigung am VIE - 15.300 Jobs;
- Indirekte Beschäftigung (Zukäufe von VIE bei Lieferanten) - 12.350 Jobs;
- „Induced“ Beschäftigung (durch Einkommensverwendung der Mitarbeiter von VIE) - 12.370 Jobs.

Mangel 3) der Steer Davies Gleave Studie gemäß CE Delft Studie

Die Studie von Steer Davies Gleave setzt die Wertschöpfung in einen unmittelbaren Zusammenhang mit der Zahl der Arbeitsplätze (siehe Ausführungen Rz 4.26 ff und Tabelle 4.2 „Economic Footprint of VIE“). So kommt die Studie auf 3,263 Milliarden Euro Wertschöpfung (davon ist aber nur ein Drittel VIE direkt zuzuordnen, weniger als ein Drittel ist indirekt und mehr als ein Drittel (!) „induced“).

Weiters:

- **Die Behauptung außer Österreich und Deutschland würde kein europäisches Land eine Flugticketabgabe einheben ist falsch.**

Auch Frankreich kennt die Flugticketabgabe, wenngleich sie gering ist, in Großbritannien macht die Flugticketabgabe ein Vielfaches der österreichischen Flugticketabgabe aus.

Österreich Flugabgabe		Großbritannien Air Passenger Duty (APD umgerechnet von £)		
			Economy	Business
Kurzstrecke: (z.B. EU-Staaten, Ägypten, Israel, Algerien, Russland)	€7	Kurzstrecke (bis ca. 3000 km)	€16	€32
Mittelstrecke: (z.B. Afghanistan, Usbekistan, Elfenbeinküste, Kirgistan)	€15	Kurze Mittelstrecke (bis ca. 6500 km)	€86	€173
		Lange Mittelstrecke (bis ca. 9500 km)	€107	€214
Langstrecke: (z.B. Südamerika, südl. Afrika, Australien)	€35	Langstrecke (über ca. 9500 km)	€122	€244

- **Die AUA ist trotz Subventionen notleidend, während der Flughafen sein Geld verprasst (siehe Rechnungshofbericht zum Skylink).**

Wieso soll diese Allianz, in der einer betteln geht und der andere prasst, von der Allgemeinheit finanziert werden?

Es liegt auf der Hand, dass die Drehkreuzfunktion von der AUA getragen wird, die über 50 % der Flughafenkapazität auslastet. Den wirtschaftlichen Ausgleich für die mit dem Aufbau und der Erhaltung des Drehkreuzes verbundenen Kosten müsste der Flughafen in Gegenrechnung zu seinen (hohen) Gebühren leisten. Stattdessen lässt man dies die Steuerzahler tragen.

- **In Brot und Milch steckt eine höhere Steuerbelastung als in Flugtickets**

- Flugtickets sind basierend auf historischen Ausnahmebestimmungen nach der EU-Umsatzsteuerrichtlinie umsatzsteuerbefreit, dies bei vollem Vorsteuerabzug (vernachlässigbare Ausnahme: innerösterreichische Flüge, mit einem Satz von 10%).
- Kerosin wäre grundsätzlich wie Diesel mit €330 je 1.000 Liter zu besteuern; gemäß Art.14 der EU-Energiesteuer-Richtlinie ist die gewerbliche Luftfahrt von der Energiesteuer befreit.

- Flughafenflächen sind von der Grundsteuer ausgenommen (allein der Flughafen Wien hat eine Fläche von mehr als 10 km²).

Demgegenüber: Nahrungsmittel (wie zum Beispiel Brot, Milch oder Fleisch) sind mit 10 % Umsatzsteuer belastet, sowie – indirekt – mit Energiesteuer und Grundsteuer. (Es ist uns nicht bekannt, dass Herstellerbetriebe von Nahrungsmitteln wie etwa Bäcker oder Molkereien von der Energiesteuer, z.B. für Strom und Gas, oder von der Grundsteuer für das Betriebsgelände befreit wären.)

Nun wollen Sie auch noch das Bisschen Flugticketabgabe abschaffen!

Es ist Zeit damit aufzuhören, der Luftfahrt die Eigenschaften eines Wunderelixiers für die Wirtschaft zuzuschreiben und so ihrem ständigen Ruf nach Privilegien nachzugeben. Die Luftfahrt hat ihre Berechtigung soweit sie dem Grundsatz der Kostenwahrheit treu bleibt und ihren gerechten Steueranteil zahlt. Jedes Abgehen davon ist mit nichts zu rechtfertigen, schon gar nicht mit getricksten Zahlen.

In diesem Sinne, Frau Minister, ersucht Taming Aviation (*Zähmung der Luftfahrt*) Sie, von ihren Plänen zur Abschaffung der Flugticketabgabe Abstand zu nehmen und eine neue Ära des fairen Umganges mit den Interessen der Luftfahrtindustrie einzuleiten. Fair heißt: ohne Ansehen der Stärke der Wirtschaftslobby, schlicht nach den demokratischen Grundsätzen der Kostenwahrheit und Steuergerechtigkeit.

Wir bitten um ein Gespräch im Ministerium.

Mit besten Grüßen



Dr. Susanne Heger und Dr. Jutta Leth
Initiatorinnen von Taming Aviation