

Das öffentliche Interesse und der Bedarf im Sinne des § 71 Luftfahrtgesetz ist nicht gegeben. Dem Ausbau durch die 3. Piste steht keine natürliche Nachfrage gegenüber. Die 3. Piste wird der Allgemeinheit keine Wertschöpfung bringen, sondern im Gegenteil, sie wird die Allgemeinheit zusätzlich noch mit Kosten belasten.

Zunächst ist festzuhalten, dass von dem behaupteten Kapazitätsengpass keine Rede sein kann. Die Zahl der Flugbewegungen ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen. Derzeit verzeichnet der Flughafen Wien pro Jahr rund 35.000 Flugbewegungen weniger als in Spitzenzeiten und selbst in diesen war die Kapazität nicht voll ausgeschöpft.

Den bisherigen Steigerungen liegen intensive Marketingmaßnahmen zugrunde. Die vom BMVIT festgelegten Tarife sind schon seit vielen Jahren von umfangreichen Incentivezahlungen überlagert¹. Die Geschäftspolitik der Flughafen Wien AG ist gezielt auf das Bewerben seiner Leistungen gerichtet².

Aus den eingereichten Unterlagen ergibt sich, dass der Flughafen die Expansion insbesondere über den Transferverkehr, also den Umsteigeverkehr, verfolgt. Angestrebt sind 40 % Umsteigeverkehr³, derzeit sind es rund 30 %.

Der Flugverkehr findet bekanntlich unter den Bedingungen extremer Steuerbegünstigungen statt, also nahezu unter Offshore-Bedingungen. Der österreichische Staatshaushalt wird von den Umsatzsteigerungen am Flughafen Wien nicht profitieren.

- 1) Flugtickets sind **umsatzsteuerbefreit** und dies bei vollem **Vorsteuerabzug**⁴. Das heißt, dass sämtliche Leistungen, die die Airlines an die Passagiere fakturieren, einschließlich der Leistungen des Flughafens, beim Endkunden nicht besteuert werden. Da der Vorsteuerabzug gegeben ist, wird auch sonst auf keiner Stufe in der Absatzkette Umsatzsteuer an den Staatshaushalt abgeführt.

¹

http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Businesspartner/IncentiveFolder_VIE_de.pdf

² Siehe z.B. Die Kunst des Aviation Marketings (Interview mit der Leiterin der Abteilung Aviation Marketing & Business Development am Flughafen Wien) <http://www.flughafenfreunde.at/reportagen/die-kunst-des-aviation-marketings/>

³ Einreichdokument 30.03 „Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“; laut FWAG in der Verhandlung nicht letzte Fassung; der letzte Stand seien 35% angestrebter Transferanteil.

⁴ § 6 Abs 1 Z 3 lit d) UStG 1994 idF BGBl. I Nr. 112/2012 für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Luftfahrzeugen oder Schiffen (Ausnahme Bodenseeschiffahrt).

Ein Blick in den Bundeshaushalt zeigt, dass die Umsatzsteuer rund ein Drittel unseres Staatshaushaltes ausmacht.

- 2) Ein klitzekleiner Ersatz für die Umsatzsteuer ist die 2011 eingeführte **Flugabgabe**, die pro abfliegendem Passagier verrechnet wird. 35 Euro für die Langstrecke, 15 Euro für die Mittelstrecke und 7 Euro für die Kurzstrecke, letztere sind alle Flüge innerhalb Europas, also die meisten Flüge. Die Flugabgabe ist ein schwacher Ersatz für die Umsatzsteuer, denn wenn man bedenkt, dass ein Flugticket, das z.B. 200 Euro kostet, bei normaler Umsatzsteuer 40 Euro Steuer bedeuten würde, so bringt die Flugabgabe gerade einmal 7 Euro in den Staatshaushalt. Die Flugabgabe wird wie gesagt pro abfliegenden Passagier eingehoben, nicht jedoch auf Transfer und Transitpassagiere. Gemäß § 3 Z 5 Flugabgabengesetz sind Transfer- und Transitpassagiere ausdrücklich ausgenommen⁵.
- 3) Aus dem Betanken der Flugzeuge mit Kerosin wird es ebenfalls keinen Zufluss an das Budget geben. Während Benzin und Diesel mit Mineralölsteuer belastet sind, ist **Kerosin** für die gewerbliche Luftfahrt ausdrücklich **steuerbefreit**⁶.
- 4) Schließlich ist der **Flughafen** so wie alle Flughäfen in Österreich **grundsteuerbefreit**⁷, also die vielen Quadratkilometer, die die 3. Piste mit Drumherum an Fläche verbrauchen wird, wird nicht einmal Grundsteuer abwerfen. Die bisherige 10 km² Flughafenfläche ist natürlich auch grundsteuerbefreit.

Um Irrtümer hintanzuhalten möchte ich ergänzen, dass die auf Flugtickets angegebenen „Steuern und Gebühren“ oder „taxes and fees“ nur zu einem sehr geringen Teil, nämlich nur in Höhe der Flugabgabe, eine Steuer im Sinne einer Leistung an den Staatshaushalt ist. Der Rest sind einfach Dienstleistungsgebühren an den Flughafen, an Sicherheitsdienste etc., die von den Airlines weiterfakturiert werden.

Zusammenfassend kann man also sagen, die zusätzlichen Umsätze, die die 3. Piste bringen wird, sind im Transferanteil völlig steuerbefreit, im sonstigen Anteil nahezu

⁵ § 3 Z 5 Flugabgabengesetz (FlugAbgG): Befreiung von der Abgabepflicht für Transit- und Transferpassagiere nach einer Zwischenlandung, die zu einer planmäßigen Unterbrechung der Flugreise des Passagiers von weniger als 24 Stunden geführt hat.

⁶ Art 14 Abs 1 lit b) RL 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom („Energiesteuerrichtlinie“).

Mindeststeuersatz für Kerosin gemäß Anhang I Tabelle A der Richtlinie: EUR 330 je 1000 Liter.

⁷ § 2 Z 9b) Grundsteuergesetz 1955.

völlig steuerbefreit. Man könnte sagen, der **Flughafen Wien und ganz besonders die 3. Piste, die vor allem für die Transferzuwächse stehen soll, ist eine Steueroase.**

Demgegenüber stehen **Gesundheitskosten**. Am Flughafen Frankfurt hat man eine 3. und sogar eine 4. Piste bewilligt. Auch in Deutschland wurden sämtliche neu bewilligten Pisten einem Begutachtungsverfahren unterzogen und von Sachverständigen als nicht gesundheitsschädlich beurteilt. Die Realität sieht ganz klar anders aus. Die Abteilung Gesundheitsökonomie, Gesundheitspolitik und Versorgungsforschung der Universität Bremen hat in einer jüngst erschienen Studie für den nächsten 10-Jahres-Zeitraum circa 23.400 Erkrankungsfälle durch Fluglärm prognostiziert, davon werden bis dahin 3.400 verstorben sein; damit im Zusammenhang stehen Krankheitskosten von 1,5 Mrd. Euro⁸. Auch das deutsche Bundes-Umweltamt spricht heute bereits ganz offen über gigantische Gesundheitskosten im Zusammenhang mit der Expansion der Luftfahrt⁹. Auch in Österreich ist es nur eine Frage der Zeit, wann der Faktor Gesundheitskosten nicht mehr zu unterdrücken sein wird. Genaue Zahlen können wir zwar heute noch nicht nennen, fest steht, dass alleine die Gesundheitskosten, die direkt und unmittelbar mit der steigenden Umweltbelastung durch die 3. Piste in Verbindung stehen werden, weit mehr sein werden als das, was der Staatshaushalt aus diesen zusätzlichen Umsätzen an Einnahmen generieren wird.

Mit den in Aussicht gestellten **Arbeitsplätzen** ist es leider auch nicht weit her. Man muss nicht Wirtschaftsfachmann sein um zu erkennen, dass Transferpassagiere kein Arbeitsplatzmotor sein können. Das Credo der Luftfahrt ist, alle Nachteile und Steuerprivilegien würden dadurch kompensiert, dass sie ein Arbeitsplatzmotor ist. Sieht man sich das genauer an, so wird offensichtlich, dass da erheblich getrickst wird. Die jüngste Studie vom Juni 2014 „The Austrian Aviation Sector in the context of the Business Location Austria¹⁰“, beauftragt vom Verkehrsministerium bei Steer Davies Gleave in London, arbeitet mit der Kategorie der induzierten Arbeitsplätze und induzierten Wertschöpfung, um auf die gewünschten Zahlen zu kommen. Konkret sieht das aus wie folgt: Die Studie berechnet die derzeitige Beschäftigungssituation am Flughafen Wien mit 15.300 Arbeitsplätzen am Flughafen (inklusive Airlines), 12.350 Arbeitsplätzen bei Zulieferern des Flughafens und 12.300 „induced“ Arbeitsplätzen. Letztere sind solche, die entstehen, wenn Mitarbeiter des Flughafens ihr Einkommen privat ausgeben, also wenn sie sich zum Beispiel in einem Möbelgeschäft einen neuen Kasten kaufen. Die vom BMVIT beauftragte Studie stellt Arbeitsplätze - direkte, indirekte und induzierte - und Wertschöpfung in einen direkten und unmittelbaren Zusammenhang, wobei sie - absurderweise - den größten Teil der Wertschöpfung der

⁸ <https://www.thieme-connect.com/products/ejournals/abstract/10.1055/s-0033-1333785>; **Studie vorgelegt.**

⁹ <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-84339462.html>

¹⁰ **Studie in der Verhandlung vorgelegt.**

Luftfahrt den „induced“ Arbeitsplätzen zuschreibt. Diese Argumentation hat man auch in Heathrow angewendet, um die Notwendigkeit der 3. Piste dort zu rechtfertigen. Das renommierte niederländische Institut CE Delft hat genau diese Mängel – und das Fehlen der Kostenwahrheit – aufgezeigt und festgestellt, dass diese Art der Berechnung methodisch falsch ist. Würden alle Industrien nach dieser Methode die ihnen zuzurechnenden Arbeitsplätze berechnen, dann würde die Arbeitskraft eines Landes bei Weitem nicht zur Abdeckung des Bedarfs ausreichen¹¹.

Die CE Delft Studie war ausschlaggebend dafür, dass das Projekt dritte Piste Heathrow fallen gelassen wurde.

Noch nicht genug. **Der Aufbau eines Hub kostet Geld, denn natürliche Nachfrage gibt es nicht.** In der Phase des 1. Kapazitätsschubs des Flughafens Wien hat die AUA die Aufgabe der Drehkreuzfunktion übernommen und neue Destinationen defizitär angefliegen¹². Ich zitiere aus dem Einreichdokument 30.03 der Flughafen Wien AG unter dem Titel Verkehrsentwicklung Flughafen Wien und da heißt es: “Diese überproportionale Entwicklung [*gemeint ist hier des Transferanteils*] ist auf das Verkehrssystem 2000 der AUA zurückzuführen, mit dem sie die Grundlage für die Entwicklung des Flughafen Wien zur Flugverkehrsdrehscheibe (Hub) geschaffen hat.“ Was dort nicht steht, ist, dass die AUA danach praktisch bankrott war und die Republik Österreich im Jahr 2009 aus Steuergeldern 500 Mio. Euro zuschießen musste, damit die Lufthansa dem österreichischen Staat die marode AUA abgenommen hat. Dies ist auch mit einem erheblichen Verlust an Arbeitsplätzen bei der AUA einhergegangen.

Wenn sich nun die AUA unter der Führung der Lufthansa weigert, das zweite Mal den Dummen abzugeben und die Hub-Aufbaukosten zu tragen, könnte sich der Flughafen an der 3. Piste leicht verschlucken. Er müsste dann nämlich nicht nur die Kosten für den Bau der 3. Piste tragen, die dürften sich so bei € 2 Mrd. bewegen - Genaues weiß man nicht¹³ - sondern auch die Kosten für die Verdichtung der Destinationen.

Schon bisher hat der Flughafen Wien den Flugverkehr mit zahlreichen Vergünstigungen, sogenannten Incentives, angelockt. Zur Steigerung des Transfergeschäfts kommt schon seit Jahren ein sogenannter **Transfer-Incentive** zur Anwendung. Das heißt der Infrastrukturtarif des Flughafens wird für Umsteigepassagiere reduziert, um so einen Anreiz zu schaffen. Derzeit bekommen Airlines pro Umsteigepassagier 12,50 – 13,80 Euro je nach Wachstum der

¹¹ Studie in der Verhandlung vorgelegt.

¹² Die Presse, 22. 07.2009: Der Flughafen und die AUA: die Tarifpolitik des Flughafens ist mit schuld am AUA-Debakel.

¹³ Angabe beruht auf Schätzungen in den Medien; konkrete Angaben der FWAG konnten nicht gefunden werden.

Passagierzahlen rückvergütet. Diese Rückvergütungen wird man weiter anheben müssen, um die Piste auszulasten. Und **wenn das Projekt wirtschaftlich schief geht**, ist wieder der österreichische Steuerzahler dran, denn man kann ja einen Flughafen nicht in Konkurs gehen lassen. Dann **wird der Flughafen plötzlich nicht mehr eine Aktiengesellschaft sein, die sich verspekuliert hat, sondern ein Infrastrukturunternehmen, das zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftsstandortes Österreich mit Subventionen aus Steuermitteln am Leben gehalten werden muss.**

Die Krönung zum Abschluss:

Eine Steueroase wie der Flughafen Wien lockt natürlich Investoren an. Erst vor kurzem hat ein australischer Pensionsfonds über eine Luxemburger Holding 29,9 % der Aktien an der Flughafen Wien AG übernommen¹⁴. Aus deren Sicht ein ideales Investment. Außer Körperschaftssteuer auf die von der Flughafen Wien AG erwirtschafteten Gewinne bleibt das gesamte Wirtschaftsengagement in Österreich steuerfrei. Die österreichische Kapitalertragssteuer auf Dividendenausschüttungen kann über Doppelbesteuerungsabkommen wunderbar minimiert werden.

Fazit: Wir opfern einen großen Teil unseres Lebensraumes, unseres kulturellen Erbes, einschließlich eines wesentlichen Teiles unserer historischen Städte, dafür, dass Australier auf unsere Kosten unter steueroptimalen Bedingungen ihre Pensionen finanzieren.

Juristisch gesprochen: Die Expansion der Flughafen Wien AG durch den Bau der 3. Piste dient ausschließlich Aktionärsinteressen. Damit ist das Kriterium des öffentlichen Interesses im Sinne des § 71 Luftfahrtgesetz nicht erfüllt.

¹⁴ **Airports Group Europe S.à r.l. (Luxembourg)**, indirekte Tochter von IFM Global Infrastructure Fund (Australien). Hauptinvestoren des IFM Global Infrastructure Fund sind private Pensionsfonds. Hauptsächlicher *Advisor* des Fonds ist die IFM Investors Pty Ltd, welche wiederum von 30 australischen Pensionsfonds gehalten wird. IFM Investors ist zum Beispiel Haupteigentümer des Flughafen Manchester (gemeinsam mit Stadt Manchester und Umlandgemeinden) und der Anglian Water (viertgrößter Wasserversorger in UK). Weitere Infos: <http://www.ifminvestors.com/au/home>