

Und in Österreich? Hierzulande genießt der Plan einer EU-weiten Kerosinsteuer durchaus breite Unterstützung: ÖVP, SPÖ, Liste Jetzt und Grüne befürworten ihn. Auch die NEOS sind dafür, obwohl sie eher für eine umfassendere CO₂-Steuer plädieren. Als einzige Partei klar dagegen ist die FPÖ: Sie fürchtet um die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Airlines angesichts internationaler Konkurrenz, etwa aus dem Nahen Osten und Asien.

Innerhalb der EU wäre gemäß der Energiesteuererrichtlinie eine Besteuerung des Kerosins für Flüge zwischen den Mitgliedsstaaten grundsätzlich möglich. Allerdings scheint dies derzeit aufgrund des Widerstandes einiger Mitgliedsstaaten sowie des

Einstimmigkeitsprinzips in Steuerfragen schwer umsetzbar zu sein.

Dem österreichischen Staat entgehen durch die Mineralölsteuerbefreiung von Kerosin jährlich Einnahmen in Höhe von rund 350 Millionen Euro, wie das Finanzministerium für die Jahre 2010 bis 2013 errechnet hat. Das überrascht nicht weiter, wenn man bedenkt, wie saftig die Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel ausfällt. Auf einen Liter Benzin etwa zahlt man derzeit 48,2 Cent Steuer – rund 35 Prozent des aktuellen Benzinpreises an den Tankstellen. Mit einem ähnlichen Aufschlag wäre auch im Flugverkehr zu rechnen, würde man die Kerosinsteuer einführen.

Planlos

Im UVP-Verfahren für die Dritte Piste des Flughafens Wien, einem der bisher aufwendigsten in Österreich, soll ein wichtiges Dokument niemals vorgelegt worden sein – obwohl es laut Gesetz erforderlich wäre.

Am 18. März dieses Jahres fiel aus Sicht des Flughafens Wien-Schwechat eine erlösende Entscheidung. Der Verwaltungsgerichtshof beschloss, dass die Dritte Piste gebaut werden darf. Zwölf Jahre zuvor, im März 2007, hatte die Flughafen Wien AG erstmals den Antrag auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das Großprojekt gestellt. Es folgte ein jahrelanger Weg durch sämtliche Instanzen, ehe der letztgültige Sanktus erfolgte.

Kaum ein Bauvorhaben in Österreich ist derart umstritten, sei es aus Angst vor Fluglärm oder aus Sorge um das Klima. Nun wirft das soeben abgeschlossene UVP-Verfahren neue Fragen auf. Projektgegner orten eine gravierende Ungereimtheit: Ein wichtiges Dokument, das laut Gesetz in solchen Verfahren eingereicht werden muss, sei nämlich niemals bei den zuständigen Behörden angekommen, so die Kritiker.

Es geht konkret um den Paragraphen 69 des Luftfahrtgesetzes. Darin ist festgelegt, welche Unterlagen ein Projektwerber vorweisen muss, wenn er einen Flugplatz errichten möchte (oder eine Erweiterung vornehmen will). Unter anderem sei, so das Gesetz, „der Nachweis der für das Vorhaben erforderlichen Mittel“ zu erbringen – konkret in Form eines „Finanzierungsplans“.

„Wir haben im Verfahren mehrmals darauf hingewiesen, dass der gesetzlich verlangte Finanzierungsplan fehlt“, sagt Susanne Heger, Rechtsanwältin in Wien und Vertreterin der Gegner der Dritten Piste. „Einmal hieß es, wir seien mit dem Hinweis zu spät dran; das andere Mal, wir hätten kein Recht, auf das Fehlen des Plans hinzuweisen.“

Die Frage mag haarspalterisch erscheinen – immerhin kann sich die börsennotierte Flughafen Wien AG (Umsatz 2018: 800 Millionen Euro, ein

Plus von 6,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr) mit größter Wahrscheinlichkeit die Errichtung der Piste leisten. Allerdings: Was sagt es über das gesamte Bewilligungsverfahren aus, immerhin eines der größten in Österreich, wenn wichtige Dokumente fehlen – und dies noch dazu folgenlos bleibt? Sollte nicht gerade ein Verfahren in einer derart umstrittenen Causa über alle Zweifel erhaben sein? Dies umso mehr, als sich der Flughafen Wien zum Teil im öffentlichen Besitz befindet: Je 20 Prozent gehören den Bundesländern Wien und Niederösterreich.

Das UVP-Verfahren begann im Jahr 2008. Die zuständige Behörde war zunächst die niederösterreichische Landesregierung. Im Jahr 2012 stellte sie einen UVP-Bescheid aus; daraufhin wanderte die Causa bis 2019 durch mehrere gerichtliche Instanzen.

Anfrage beim Amt der niederösterreichischen Landesregierung: Stimmt es, dass kein Finanzierungsplan vorlag? „Die Behauptung ist unrichtig“, so das Land in einer Stellungnahme gegenüber profil. Der Finanzierungsplan sei regulär „im Jänner 2008 der UVP-Behörde vorgelegt worden“ und

habe als ganz normale „Entscheidungsgrundlage“ im Verfahren gedient. Allerdings: „Nach Ansicht der NÖ Landesregierung ist der Finanzierungsplan von der Akteneinsicht ausgenommen, da es sich bei den in den Unterlagen enthaltenen Finanzdaten um Betriebsgeheimnisse handelt“.

In dieselbe Kerbe schlägt die Flughafen Wien AG. Die Behauptung vom fehlenden Plan sei „schlichtweg falsch“, so Sprecher Peter Kleemann. Er wurde nur „aufgrund der Finanzdaten von der zuständigen UVP-Behörde richtigerweise als Betriebsgeheimnis eingestuft“.

Dass eine Aktiengesellschaft sensible Finanzinformationen nicht öffentlich machen möchte, erscheint nachvollziehbar. Haben die Kritiker des Projekts schlicht etwas falsch verstanden? Wer Antworten möchte, muss wiederum ins Gesetz blicken. In Paragraph 17 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes ist grundsätzlich festgelegt, dass man derartige Pläne geheimhalten darf, wenn „eine Schädigung berechtigter Interessen einer Partei oder dritter Personen“ droht. Genauer präzisierte der Verwaltungsgerichtshof in ei-

Ganz zu schweigen von der Umsatzsteuer. Diese ist auf sämtliche Waren und Dienstleistungen zu entrichten; in Österreich beträgt sie zwischen zehn und 20 Prozent. Beim Fliegen jedoch gibt es diese Steuer nicht. Einzige Ausnahme sind Flüge innerhalb Österreichs, die einer Umsatzsteuer von 13 Prozent unterliegen – doch diese Inlandsflüge fallen statistisch kaum ins Gewicht. Hingegen sei der internationale Flugverkehr seit jeher von der Steuer ausgenommen, erklärt Andrew Murphy, Experte der Organisation Transport and Environment in Brüssel – nicht nur in Österreich, sondern in den meisten Staaten weltweit. Warum? Unterschiedliche Länder verfügen über unterschiedliche Umsatzsteuer-



FLUGHAFEN WIEN-SCHWECHAT

In den vergangenen beiden Jahrzehnten haben sich die Passagierzahlen knapp verdreifacht.

nem Erkenntnis im Jahr 2010 die Vorgehensweise bei Geheimhaltungen: „Wird die Akteneinsicht verweigert, so ist (...) nachvollziehbar darzulegen, welche Aktenteile davon betroffen sind und welche öffentlichen oder privaten Interessen dies im konkreten Fall rechtfertigen.“ Übersetzt in Alltagssprache: Wenn man etwas geheimhält, muss man über den Umfang des Geheimgehaltenen informieren und begründen, warum es sich um eine Verschlussache handelt.

Im UVP-Bescheid der niederösterreichischen Landesregierung aus dem Jahr 2012, einem viele Hundert Seiten umfassenden Dokument, ist jedoch nirgendwo die Rede von einem Finanzierungsplan. Nur ein einziges Mal findet sich ein kurzer Verweis zur Finanzierung des Projekts: „Die erforderlichen finanziellen Mitteln (...) sind nachweislich vorhanden“, heißt es lapidar. Kein Wort zur Geheimhaltung, zu ihrem Umfang, zu ihrer Begründung.

Später wiesen die Gegner der Dritten Piste in mehreren Eingaben an die Gerichte darauf hin, dass der Finanzierungsplan fehle. Doch die Gerichte widmeten sich – wenn

überhaupt – nur am Rande der Frage des Finanzierungsplans. Im März 2018 etwa verkündete das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung, die Kritik am fehlenden Plan werde nicht behandelt, weil der Hinweis darauf „verspätet“ vorgebracht worden sei – weshalb, erschließt sich nicht ganz.

Gibt es ihn nun also oder gibt es ihn nicht, den ominösen Finanzierungsplan? Das lässt sich in letzter Konsequenz nicht beantworten. Kein Gericht und keine Behörde ist jemals auf seinen Inhalt eingegangen, hat etwas zu seinem Umfang verraten, die Geheimhaltung begründet oder Angaben zur Plausibilität des angeblich vorliegenden Plans gemacht – abgesehen von den vagen Ausführungen, dass die Gelder „nachweislich vorhanden“ seien. Für ein transparentes Verfahren spricht das definitiv nicht.

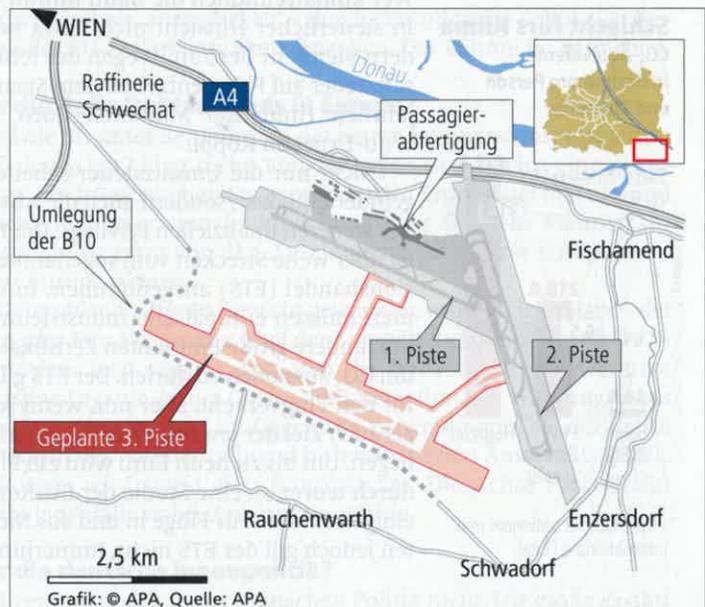
Bleibt zuletzt die Frage: Wie viel wird die Dritte Piste denn nun kosten? Grobe Schätzungen gehen von ungefähr drei Milliarden Euro aus. Flughafensprecher Kleemann gibt auf profil-Anfrage nur eine vage Antwort: „Die Flughafen Wien AG ist eine private, börsenno-

Dritte Piste

Geschätzte Bauzeit: sechs Jahre

Inbetriebnahme: 2029 oder 2030

Länge: 3680 Meter; Kosten: unbekannt



tierte Aktiengesellschaft und kann daher eine Investition nur tätigen, wenn sie wirtschaftlich ist.“ Genauere Angaben macht Kleemann nicht – abgesehen von einer Festlegung: „Eine Kapitalerhöhung für die Dritte Piste ist nicht notwendig.“

Auch Flughafen-Vorstand Günther Ofner ist nicht auskunftsfreudiger. Im vergangenen März sagte er im „Kurier“: „Die Dritte Piste kostet auf jeden Fall sehr, sehr viel Geld.“

Vielleicht war das ja schon der Finanzierungsplan.

JOSEPH GEPP