

Die dritte Piste als klimaschädliches und unnötiges Projekt

Hintergrund

Am 2. Februar 2017 hat das Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) ein Erkenntnis zur „dritten Piste“ veröffentlicht, in dem festgehalten wird, dass der Bau einer weiteren Fluglandebahn in Wien nicht genehmigungsfähig ist. Die Richter bewerten das öffentliche Interesse am Schutz vor den negativen Folgen des Klimawandels als höher als die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens. Dass Klimaschutz in der Verfassung von Österreich, Wien und Niederösterreich verankert ist, es ein Klimaschutzgesetz gibt, unionsrechtliche Verpflichtungen bestehen und Österreich das Klimaschutzabkommen von Paris ratifiziert hat, waren für die Richter Orientierungshilfen bei der Abwägung der öffentlichen Interessen. Dieser Entscheid wurde jedoch vom Verfassungsgerichtshof bereits im Juni 2017 wieder aufgehoben.

Hohe Treibhausgasemissionen

Durch den Bau der dritten Piste werden sich die CO₂-Emissionen bis 2025 gegenüber dem Wert von 2003 am Standort Wien Schwechat **mehr als verdoppeln und bis zu diesem Zeitpunkt um das 2,5fache steigen**. Im Erkenntnis des Bundesverwaltungsgericht vom 2. Februar wird durch den Bau der dritten Piste von einer Zunahme der Treibhausgasemissionen um **1,17 Millionen Tonnen CO₂ zum Zeitpunkt 2025** gesprochen.¹

Selbst diese dramatische Zunahme zeigt aber nicht das tatsächliche Ausmaß der Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs in und aus Österreich. In den Angaben der Umweltverträglichkeit werden lediglich Emissionen bei der Landung und beim Abheben berücksichtigt (LTO), die Emissionen beim Flug selbst werden „vergessen“. Eine Annäherung über die tatsächlichen Auswirkungen kann über den Klimaschutzbericht des Umweltbundesamts erfolgen. Dort werden in Österreich dem internationalen Flugverkehr CO₂-Emissionen von 2,2 Mio. Tonnen zugeordnet.² Der Anteil des Flughafens Wien Schwechat an den Flugbewegungen in Österreich liegt bei etwa 80 Prozent, das wären in dem Fall 1,76 Mio. Tonnen CO₂. Dabei ist aber noch nicht berücksichtigt, dass Emissionen in großer Höhe besonders klimaschädlich wirken.

Üblicherweise wird bei den Berechnungen der CO₂-Emissionen des Flugverkehrs die höhere Klimawirksamkeit in großer Höhe nicht berücksichtigt, obwohl die Klimaschädlichkeit wissenschaftlich klar belegt ist. Diese ist somit entscheidend für eine sachgerechte Beurteilung. Die Bandbreite der Schätzungen des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) liegen bei einem **Faktor von 2,7 bis 4**.³ Wendet man diese Faktoren auf die österreichischen Emissionen aus Flugbewegungen an, kommt man auf rund **5,9 bis 8,8 Mio.**

1 Vgl. BVwG (2017), S. 52

2 Vgl. Umweltbundesamt (2017): Klimaschutzbericht, S. 101

3 Vgl. Umweltbundesamt (2017): Klimaschutzbericht 2017, S. 101

Tonnen CO₂, die dem internationalen Flugverkehr entstammen. Der niedrigere Wert entspricht in etwa den CO₂-Emissionen von Tirol. Bezogen auf die Treibhausgasemissionen von 2015 von 78,9 Mio. Tonnen CO₂, wo die Emissionen aus internationalem Flugverkehr nicht enthalten sind, entspricht das **einer Steigerung um 7,5 bis 11,2 Prozent**. Der Anteil von Wien Schwechat würde dabei wiederum bei **4,8 bis 7 Mio. Tonnen CO₂** liegen. Das stellt bereits die derzeit stattfindende Klimawirksamkeit des Flugverkehrs in und aus Österreich dar. Ein weiterer starker Anstieg der CO₂-Emissionen ist aus Sicht des Klimaschutzes nicht verkraftbar. Stattdessen müssen Pläne entwickelt werden, wie die bereits hohe Belastung verringert werden kann.

Sinkendes Flugaufkommen

Der Bau der dritten Piste ist auch aus verkehrspolitischer Sicht nicht notwendig. So lässt die derzeitige Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht darauf schließen, dass es einen Bedarf am Bau der dritten Piste gibt. Seit Jahren sinkt das Flugaufkommen beständig. Gab es im Jahr 2012 noch 244.650 Flugbewegungen am Flughafen Wien, waren es im Jahr 2016 nur noch 226.395, das entspricht einer **starken Abnahme der Flugbewegungen um 7,5 Prozent**. Die Anzahl der Fluggäste stieg in diesem Zeitraum aber von 22,17 auf 23,35 Mio. Personen oder 5,34 Prozent.⁴ Wird der massiv ausgebaute Flughafen nicht ausgelastet, besteht die Gefahr, dass Milliarden an „stranded Investments“ entstehen (verlorenen Investitionen). Das Bundesland Wien und Niederösterreich sind mit jeweils 20 Prozent am Flughafen Wien beteiligt, indirekt könnten somit auch die BürgerInnen eine teure Rechnung präsentiert bekommen. Diese Sorge ist durchaus berechtigt, denn es besteht großes Verlagerungspotenzial auf die Bahn, die immer konkurrenzfähigere Angebote entwickelt.

Hohes Verlagerungspotenzial auf die Bahn

Ein großer Teil der Flugverbindungen des Flughafen Wien Schwechat geht in Städte in Nachbarländern Österreichs, die auch mit Direktzügen gut erreichbar sind. Mit mehr schnellen, komfortablen und günstigen Bahnverbindungen lassen sich viele Flüge ersetzen. Im **Sommerflugplan 2017 gingen rund 40 Prozent der Flüge in Städte in Nachbarländer, die auch direkt mit der Bahn erreichbar sind**, wie zum Beispiel München. München ist mittlerweile mit dem Railjet von Wien aus in exakt vier Stunden erreichbar, die Bahn wird somit immer konkurrenzfähiger. Eine andere häufig angeflogene Destination ist Frankfurt, wohin sich die Bahnverbindung im Jahr 2018 ebenfalls deutlich verbessert hat. Gegenüber 2017 kommt man jetzt mit dem ICE um 25 Minuten schneller ans Ziel und braucht 6.21h für eine Fahrt von Wien nach Frankfurt. Es gibt dahin zusätzlich auch eine Nachtzugverbindung. In Summe zeigt sich bei kurzen und mittleren Destinationen noch großes Verlagerungspotenzial vom Flugverkehr auf die Bahn, das genutzt werden kann.

Unfaire Steuervorteile für den Flugverkehr

Die für die Rechtfertigung des Bauvorhabens verwendeten hohen prognostizierten Wachstumsraten im Flugverkehr haben andere Ursachen. Die klimaschädlichste Art zu reisen wird durch Steuervorteile künstlich verbilligt, im Verkehrsbereich ist keine Kostenwahrheit gegeben. So werden umweltfreundliche Verkehrsmittel wie die Bahn gegenüber dem Flugverkehr benachteiligt. Gerade auf mittleren Strecken stehen Bahnverbindungen in direkter Konkurrenz mit dem Flugverkehr. Fluglinien müssen aber im Gegensatz zur Bahn keine Steuern für Treibstoff (Kerosin) bezahlen, keine Mehrwertsteuer auf Tickets entrichten und der Flughafen selbst ist von der Grundsteuer befreit. Keine andere Branche bekommt so

4 Vgl. Statistik Austria (2017), dl. 9.1.2018

großzügige Steuererleichterungen. Allein für Österreich beläuft sich der Steuerentfall durch diese unfairen Wettbewerbsvorteile laut WIFO auf mehr als 500 Mio. Euro jährlich.⁵

Wird der Flughafen in Wien nicht ausgebaut, öffnet das die Tür für eine nachhaltige Ausrichtung unserer Mobilität. Mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur können mindestens ebenso gut Arbeitsplätze geschaffen werden wie mit einem Ausbau des Flughafens. Auch eine Verlagerung auf andere Flughäfen wird es nicht geben, wenn günstige, umweltfreundliche und komfortable Mobilitätsangebote geschaffen werden und damit kein Bedarf für mehr Flüge entsteht. Mit dem Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote statt einer dritten Piste können wir in Summe in eine viel bessere Zukunft blicken.

GLOBAL 2000-Forderungen

- Absage an umweltschädliche und unnötige Projekte wie die dritte Piste.
- Kostenwahrheit im Verkehrsbereich schaffen. Keine Steuererleichterungen mehr für die klimaschädlichste Form sich fortzubewegen und Abbau aller umweltschädlichen Subventionen.
- Ausbau von günstigen, bequemen und umweltfreundlichen Alternativen zum Flugverkehr. Hier insbesondere Forcierung und Attraktivierung von Bahnverbindungen in die Nachbarländer Österreichs, inklusive dem Ausbau von Nachtzugverbindungen.

Jänner, 2018

Rückfragehinweis:
Johannes Wahlmüller
Klima- und Energiesprecher
mail: johannes.wahlmueller@global2000.at
tel.: 01 812 57 30-41
mobil: 0699 14 2000 41

5 Vgl. WIFO (2016): Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr