

Dr. Manfred Peter – Obmann ARGE gegen Fluglärm
Stellungnahme zur Kritik des Flughafen Wien an der VCÖ-Aussendung zum Thema
Kurzstreckenflüge

Dr. Manfred Peter: „Wie leider oft, wenn die FWAG an kritischen Stellungnahmen anderer Kritik übt, tut sie das auch in diesem Falle manipulativ. Sie stellt in ihrer Kritik an der Aussendung des VCÖ ausschließlich auf die Kurzstrecken Zubringerflüge ab. Der VCÖ hat in seiner Aussendung jedoch ausdrücklich die Flugstreckenlänge von Direktflügen zum Ziel ab Wien untersucht.

Der VCÖ hat Daten der Statistik Austria über Passagierzahlen auf Flügen mit Entfernungen bis 800 km analysiert. Zum besseren Verständnis dieser Zahlen sei vorangestellt, dass es sich um Zahlen des Jahres 2018 handelt.

Der Geschäftsbericht 2018 der FWAG weist für das Jahr 2018 27,0 Millionen Passagiere aus, davon 20,3 Millionen Lokalpassagiere, das sind 75,2 % und 6,7 Millionen Transferpassagiere, das sind 24,8%.

Nach der Analyse des VCÖ sind von den Lokalpassagieren, die von Wien aus direkt an ihre Zieldestination flogen 35%, das waren 4,7 Millionen PAX, Strecken geflogen, die kürzer als 800 km waren. 20% davon, 955.000 PAX, flogen 400 bis 600 km weit, 11% davon, 541.000 PAX, flogen kürzer als 400 km.



Hier ist zunächst einmal festzuhalten, dass der VCÖ sich in seiner Aussendung mit jenem Anteil der 20,3 Mio. oder $\frac{3}{4}$ jener Lokalpassagiere befasst, die Strecken von bis unter 800 km fliegen. Das restliche Viertel oder 6,7 Mio. Transferpassagiere, ist von dieser Analyse überhaupt nicht erfasst.

Weiters erwähnt der VCÖ aus einer von ihm beauftragten Umfrage Zahlen über die Häufigkeit des Fliegens von Österreichs Bevölkerung ab 14 Jahren. Danach fliegen 35% nie, 45% machen maximal einmal pro Jahr eine Flugreise. Nur 18% sind Vielflieger: 15% fliegen mehrmals im Jahr, 2% mehrmals pro Monat und 1% mehrmals pro Woche.

In seiner Kritik an der Aussendung des VCÖ befasst sich die FWAG ausschließlich mit den Kurzstrecken Zubringerflügen zum Flughafen Wien. Dabei bleibt der Text eine Definition des Begriffs „Zubringerflüge nach Wien“ schuldig. Da nicht anzunehmen ist, dass damit jeder Flug nach Wien gemeint ist, denn das wären ja alle, gehe ich davon aus, dass damit nur solche Flüge gemeint sind, die von hier aus zu anderen Destinationen fortgesetzt werden, also Transferflüge.

Die Behauptung, dass der Wirtschafts-, Tourismus- und Flugverkehrsstandort ohne die Transferpassagiere massiv geschädigt würde ist so nicht zutreffend. Denn vor allem der Wien Tourismus besteht ja überwiegend aus Passagieren, die nicht in Wien umsteigen. Dasselbe gilt für einen großen, möglicherweise den größten Teil der Wirtschaftsflüge.

Die weitere Behauptung, dass die Darstellungen des VCÖ mehrfach irreführend seien, ist ebenso nicht nachvollziehbar. Irreführend und zwar bewusst, ist vielmehr die Methode auf die Darstellung von Streckendistanzen von Flugpassagieren im Lokalpassagierbereich mit Ausführungen über die Funktionalität eines Flughafens als Drehkreuz zu reagieren. Wenn man Umweltschutz und Ökologisierung ernst nimmt, muss man eine Änderung der Verkehrsträger auf der Kurzstrecke mitdenken. Daran Untergangsszenarien zu knüpfen, wie das die FWAG in ihrem Papier tut, ist eine maßlose Übertreibung.

Die Analyse des VCÖ hat sich auch nicht mit der Entwicklung des Inlandsflugverkehrs in Österreich oder anderen Einzeldestinationen innerhalb der dargestellten Entfernungszonen befasst. Der VCÖ hat auch keine Frontstellung zwischen Bahn und Flug behauptet. Alle diese Ausführungen und jene über Kurzstreckenflug und Hubfähigkeit eines Flughafens in der Replik der FWAG, haben mit der Aussendung nichts zu tun sondern versuchen den falschen Eindruck zu erwecken, dass dort darum gegangen wäre.

Dass die FWAG ebenso wie die Fluggesellschaften mit der Ticketabgabe keine Freude haben ist verständlich. Tatsache ist jedoch, dass die Flugwirtschaft gegenüber anderen Verkehrsträgern, wie etwa der Bahn, privilegiert ist. Durch die Abgabenbefreiung der Treibstoffe, durch die Umsatzsteuer-Freiheit der Tickets. Wenn der VCÖ ein Ende dieser Bevorzugung der Flugwirtschaft fordert, zumal wenn Fluggesellschaften und Flughäfen mit Steuergeld gestützt werden, ist dem nur beizupflichten. Dass eine Kerosinbesteuerung einer EU-Regelung bedarf wird in dem VCÖ Papier ausdrücklich erwähnt. Der bloße Hinweis des VCÖ, dass die Vereinheitlichung der Ticketabgabe auf 12€pro Ticket ungenügend sei, ist noch zu kurz gegriffen.

Die Ticketabgabe müsste in zweifacher Weise gestaffelt sein. Einmal für die Distanz des Fluges, ausgehend von einem hohen Betrag, degressiv nach dessen Länge und einmal progressiv nach der Häufigkeit des Fliegens.

Es muss nicht das Ziel sein, dass die Prognosen des Fliegens, wie sie von der IATA veröffentlicht wurden, realisiert werden. Der durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Covid19 Pandemie erzwungene Neustart auch der Flugwirtschaft, bietet die Chance erkannte stattgehabte Fehlentwicklungen bei diesem Neustart mit einzudämmen.

Die Forderung des VCÖ, dass angesichts möglicher Staatshilfen für die AUA diese an ökologische und soziale Kriterien geknüpft werden müssen, ist vollinhaltlich zu unterstützen. Dazu zählt die deutliche Reduktion von Kurzstreckenflügen sowie das Vorlegen einer Unternehmensstrategie für eine Dekarbonisierung im Einklang mit dem 1,5 Grad Limit. Eine solche Strategie ist die FWAG bis heute schuldig.“