

FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

180. Tagung der Vollversammlung
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien
am 14. November 2023

Antrag 17

CO2 Einsparungen beim Luftverkehr unter Absicherung der Beschäftigten durch begleitende Maßnahmen

Die Arbeiterkammer Wien spricht sich, um die Pariser Klimaziele zu erreichen, für Maßnahmen aus, die unnötigen Flugverkehr vermeiden und die Steuerprivilegien der Luftfahrt abschafft. Die Ticketpreise haben die tatsächlichen Lohnkosten und Sozialabgaben zu decken und die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten der Branche muss so aufgestellt werden, dass eine Transformation der Beschäftigten ohne Einkommens- und Statusverlust in eine andere Branche möglich ist.

Der Luftverkehr ist in den letzten Jahren (mit Ausnahme der Pandemiezeiten) kontinuierlich angestiegen. Der Flughafen Wien erwartet bereits heuer mehr Passagiere als prognostiziert und bessert seine Ergebniszahlen nach. Für den Standort Wien rechnet der Airport nunmehr mit einer Steigerung von mehr als 2 Millionen auf ca. 28,5 Mio. Passagieren (bisher 26-27 Mio.). Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) geht bis 2040 von einer Steigerung der Passagierzahlen auf 9,4 Milliarden (Steigerung um rund 4 Milliarden seit 2016) aus. Die Zahl der Flüge wächst dementsprechend von 35,5 Millionen auf etwa 53 Millionen, was einer jährlichen Steigerung der Anzahl der Flüge von 1,6 Prozent entspricht.

Klimaneutral zu fliegen, ist zurzeit nicht realisierbar. Auch das Ziel bis 2050 emissionsfrei zu fliegen, scheint aus heutiger Sicht äußerst ambitioniert und wird nicht nur von der Wissenschaft bezweifelt.

Batterie- und Wasserstoffflugzeuge sind nur bedingt geeignet. Batterien sind für große Flugzeuge viel zu schwer, ihre Energiedichte ist im Vergleich zu Kerosin viel geringer. Derzeit ist von einem Einsatz nur in Kleinflugzeugen auf kurzen Strecken zu rechnen. Auch Wasserstoff ist nur bedingt geeignet. Wasserstoff braucht viel mehr Platz als Kerosin und wird deshalb voraussichtlich auch nicht für Langstrecken eingesetzt werden können. Voraussetzung ist hierfür zudem die nötige Infrastruktur an den Flughäfen. Flüssiger Wasserstoff muss bei minus 253 Grad gelagert werden.

Große Hoffnungen werden aus diesen Gründen von der Luftfahrtindustrie vor allem in synthetische Treibstoffe gesetzt. Biologische Kraftstoffe, wie altes Speiseöl, Raps oder Holzreste, sind nur begrenzt verfügbar und daher nicht in der Lage Kerosin im ausreichenden Ausmaß zu ersetzen. Synthetische Treibstoffe müssen aus Rohstoffen mithilfe von Energie hergestellt werden. Unklar ist, wo die Menge an erneuerbarer Energie herkommen soll, die benötigt wird. Allein um den aktuellen Kerosinbedarf synthetisch zu decken, wäre mindestens dreimal so viel Solar- und Windenergie nötig, wie weltweit 2021 insgesamt produziert wurde. Zudem bleibt das Problem der sogenannte Nicht-CO₂-Effekte. Stickoxide, Ruß und Kondensstreifen aus Wasserdampf tragen insgesamt etwa doppelt so stark zur Erderhitzung bei wie das CO₂. In einer aktuellen Studie der Fachzeitschrift "Nature" kommen Wissenschaftler zu dem Schluss, dass die gesamten klimaschädlichen Emissionen 2050 noch so hoch wie 2021 sein werden, wenn der Flugverkehr so wächst wie von der Industrie vorhergesagt. Auch die Internationale Energie Agentur IEA sieht keine Chance, die Klimaziele im Flugsektor zu erreichen, ohne die Nachfrage zu bremsen.

Laut Klimabericht des Umweltbundesamt verläuft der Klimawandel verläuft schneller und folgenschwerer als früher angenommen und ist in allen Regionen der Erde bemerkbar. Die CO₂-Konzentration in der Atmosphäre ist derzeit so hoch wie schon seit zwei Millionen Jahren nicht.

Flugkonzerne zahlen für Kerosin keine Mineralölsteuer. Der Flugverkehr in der EU wird dementsprechend massiv gefördert. Eine, vor der Pandemie, erstellte Studie im Auftrag der EU-Kommission beziffert diese Subvention mit rund 30 Milliarden Euro pro Jahr. Dazu kommt die Mehrwertsteuerbefreiung von internationalen Flugtickets, die vor der Pandemie in der EU rund 40 Milliarden Euro an Subventionen pro Jahr ausmachte. Für Österreich machen laut WIFO die beiden Steuersubventionen jeweils fast eine halbe Milliarde Euro pro Jahr aus.

Ein Drittel der österreichischen Bevölkerung fliegt nie. Die Nutzung von Flugzeugen als Verkehrsmittel ist weltweit, aber auch in Österreich sehr unterschiedlich verteilt. Die negativen Folgen haben meist Personen mit geringem Einkommen in größerem Ausmaß zu tragen, die selbst nicht fliegen.

Nur 14 Prozent der österreichischen Bevölkerung fliegt mehrmals im Jahr. Zwei Prozent fliegt mehrmals in der Woche. Der Rest fliegt einmal im Jahr oder seltener.

Laut Statista gab es im Jahr 2021 es in der Luftfahrtbranche in Österreich insgesamt 427 Unternehmen mit 12.023 Beschäftigten. Die Umsatzerlöse der Branche beliefen sich auf rund 2,7 Milliarden Euro.

Eine rasche und starke Reduktion des Flugverkehrs gefährdet die Arbeitsplätze der Beschäftigten in der Luftfahrtindustrie. Eine Transformation in gleichwertige Bereiche muss längerfristig vorbereitet und begleitet werden.

Dies hat sowohl bestehende Arbeitsplätze wie auch den Ausbildungsbereich zu betreffen.

Die Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien fordert daher die Bundesregierung sowie den Nationalrat auf, folgende Forderungen umzusetzen:

- **Flugticketpreise, die die tatsächlichen Kosten – insbesondere hinsichtlich der Lohnkosten und Sozialabgaben - decken.**
- **Verankerung von einheitlichen Sozialrechten für das fliegende Personal, vergleichbaren Umwelanforderungen und fairen Wettbewerbsregelungen für alle Unternehmen auf europäischer und internationaler Ebene**
- **Qualifizierung der Beschäftigten der Branche in einer Weise, die eine Transformation der Beschäftigten ohne Einkommens,- und Statusverlust in andere Branchen ermöglicht**
- **Europaweite Besteuerung von Kerosin und Abschaffung der Steuerprivilegien der Luftfahrt**
- **Umweltabgabe bei Flugtickets, die die negativen Umweltauswirkungen der Flüge berücksichtigt mit der Zweckbindung der eingehenden Mittel für klimafreundliche Mobilität. Die bestehende Flugabgabe muss erhöht werden und bedarf einer stärkeren Ausdifferenzierung.**
- **Strikte Einschränkung von Start und Landegenehmigungen für, sowie eine prohibitiv starke Besteuerung von Privatflugzeugen (Antrag Nr. 1 der Fraktion sozialdemokratischer Gewerkschafter:innen an die 174. Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer am 10. Mai 2023 beinhaltet bereits die Forderung nach Einschränkungen für Privatjets und platzverschwendende Business-Class-Flüge)**
- **Strikte Beschränkungen bis Verbote von Leerflügen**
- **Strikte Einhaltung des Nachtflugverbotes**
- **Verbot von Kurzstreckenflügen, die mittels Zug oder Bus in angemessener Zeit absolviert werden können**
- **Keine Vergabe von Flugverkehrsrechten (inklusive Abschlüsse von Luftverkehrsabkommen), wenn Drittstaaten keine vergleichbaren sozialen Rechte, Umweltstandards und Wettbewerbsregeln garantieren und keine Verlängerung bzw Auflösung von bestehenden Abkommen, die diesen Kriterien nicht entsprechen**
- **Ausbau und Verbesserung der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen in Europa, um Flüge zu ersetzen.**
- **Abschaffung der Grundsteuerbefreiung von Flughäfen**

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrheitlich