

Stellungnahme der Scientists for Future Salzburg zur Studie zu Kurzstreckenflügen in Österreich



Kurzfassung/Presstext

Eine von der Wirtschaftskammer in Auftrag gegebene Studie fordert ein Wiedereinführen von innerösterreichischen Flügen nach Wien. Die Studie behauptet unter anderem, dass durch den Wegfall dieser Flüge kaum CO₂ eingespart wurde da per PKW zu anderen Langstrecken-Flughäfen gereist wird. Aus Sicht der Scientists4Future Salzburg sind diese Schlussfolgerungen von angeführten Daten nicht klar ableitbar und die angewandte Methodik wissenschaftlich fragwürdig. "In Summe ist es zwar plausibel, dass manche Reisende auf das Auto wechseln, während andere den Zug nach Wien oder München nehmen oder gleich auf Videokonferenzen umstellen. Allerdings ist selbst die individuelle PKW-Anreise bzgl. CO₂ Emissionen deutlich günstiger als ein Kurzstreckenflug. Die Lokalpolitik oder Wirtschaft könnte somit falsche Schlüsse aus dieser Studie ziehen." sagt Jens Blechert, Sprecher der Scientist4Future Salzburg.

Stellungnahme, Langfassung

Die "Strategische Studie über die Auswirkungen des Endes von innerösterreichischen Flugstrecken: Studienergebnisse + Anhang mit Langfassung" (<https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/luftfahrt/studie-inneroesterreichischer-flugstrecken.pdf>) wurde von der Wirtschaftskammer Österreich (Sektion Luftverkehr) in Auftrag gegeben und von Höffinger Solutions, Wien, durchgeführt. Aufgrund der medialen Berichterstattung und der prominenten Zitation durch die Lokalpolitik haben die Scientist4Future Salzburg sich entschieden zu überprüfen, ob

- A) die Studie ihre eigenen Zielsetzungen insbesondere bzgl. der Lenkungswirkung /Verkehrsmittelauswahl erreicht,
- B) bestehende mediale Interpretationen der Studie zulässig sind, und
- C) die Studie wissenschaftlichen Standards genügt.

Diese Stellungnahme ist keine vollumfängliche Begutachtung der Studie von Höffinger Solutions, sondern konzentriert sich auf die eben genannten Punkte.

A) Erfüllt die Studie von Höffinger Solutions ihre Zielsetzung?

Die Studie stellt sich die Aufgabe, eine "(möglichst datengestützte und evidenzbasierte) Überprüfung der Effekte von Verboten von Kurzstreckenflügen in Österreich" vorzunehmen (S. 12). Ihr Ziel ist weiter "die Erhebung und Darstellung der Bedeutung der innerösterreichischen Flugverbindungen für den Wirtschaftsstandort Österreich." Eine zentrale Hypothese der Studie ist, dass das Kurzstreckenflugverbot nicht zu einer teilweisen Verlagerung vom Flugverkehr auf den Schienenverkehr geführt hat. Darüber hinaus bezweifelt die Studie, dass ein Verbot von Kurzstreckenflügen innerhalb Österreichs CO₂-Emissionen reduziert.

Bzgl. der Überprüfung der Effekte von Verboten von Kurzstreckenflügen (A1) versucht die Studie abzuschätzen, auf welche Routenalternativen Reisende ausweichen, nachdem die Kurzstreckenflüge

z.B. zwischen Salzburg und Wien gestrichen wurden (“Lenkungswirkung”). Es werden hierfür verschiedene Nutzungsprofile (“Personas”) theoretisch durchgespielt, z.B. “Bernd Business”, ein Geschäftsreisender oder “Wilma Weltenbummler”, die gerne Freunde im Ausland besucht. **Diese Personas basieren nicht auf mit wissenschaftlichen Mitteln gesammelten Daten, sondern sind frei erfunden, wie die Studienautor*innen auch einräumen (siehe unten für ein alternatives, wissenschaftliches Vorgehen).** Im weiteren Verlauf des Texts werden jedoch konkrete Handlungsempfehlungen von diesen fiktiven Nutzungsszenarien abgeleitet. Die Empfehlungen können daher eher als plausible Meinungen gesehen werden.¹ Weitere Datenquellen sind Interviews mit Reisebüros. Diese können sicherlich wertvolle Erfahrungen mit Flugverbindungen einbringen, stellen aber keine wissenschaftlich legitime Datenbasis dar, und lassen keine Aussagen über tatsächlich getätigte Zugfahrten oder nicht getätigte Flugbuchungen zu. Hierzu wären eine Zielgruppenbeschreibung und eine repräsentative Stichprobenziehung aus dieser erforderlich.

Eine weitere Datenquelle sind Aufstellungen von Abflug- und Fluggastzahlen an verschiedenen Flughäfen. Diese Daten geben tatsächlich Auskunft über tatsächlich getätigte Flüge. Allerdings ist es aufgrund der quasi-experimentellen Natur dieser Daten grundsätzlich nicht möglich, Veränderungen in der Zahl der Abflüge und Fluggäste zweifelsfrei auf bestimmte Ereignisse wie etwa den Erlass von Flugverboten oder -beschränkungen zurückzuführen. Aus unserer Sicht müsste für eine Spezifizierung der Lenkungswirkungen – aus Sicht von Salzburg – nicht nur Flugbuchungen, sondern auch Buchungen in ÖBB-Zügen und Westbahnbuchungen nach Wien/Wien-Schwechat analysiert werden und diese auch quantitativ den Zahlen von PKW-Fahrten nach München, bzw. Wien gegenübergestellt werden bzw. Verlagerungseffekte zu anderen Umsteige-Hubs in Frankfurt o.ä. quantifiziert werden. Zusätzlich müsste man repräsentativ ausgewählte Vielflieger über die Zahl von Reisen befragen, die sie a) über oben genannte Umwege unternommen haben sowie ebenso zu b) *nicht getätigten* Flugreisen aufgrund längerer Gesamtreisezeit durch Kurzstreckenflugverbote. Hier scheint es plausibel, anzunehmen, dass manche internationale Treffen durch Videokonferenzen ersetzt werden. Die PKW-Anreise ist wenig attraktiv, da die Anfahrt nicht für schriftliche Arbeit genutzt werden kann, Konzentration erfordert, stauanfällig ist und Parkgebühren am Flughafen entstehen, die bei Dienstreisen mitunter vom Arbeitgeber auch nicht ersetzt werden.

Wirkung auf den CO₂ Ausstoß (A2). Bezüglich der Kurzstreckenflugverbote fällt auf, dass sowohl die vorliegende Studie als auch die Luftfahrtstrategie 2040+ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf mögliche Verlagerungseffekte hinweisen, die Studie aber keine Schätzung von tatsächlichen Verlagerungen von CO₂-Emissionen vornimmt, was allerdings wünschenswert wäre. Die Studie bezweifelt, ob ein Kurzstreckenflugverbot innerhalb Österreichs grundsätzlich geeignet ist, um Emissionen zu senken. Dafür nutzt die Studie im Wesentlichen drei Argumentationsstränge.

Das erste Argument ist, dass Fluggäste wegen der Verbote auf Strecken ausweichen könnten, die nicht dem EU-Emissionshandelssystem, dem weltgrößten Markt für Kohlenstoffemissionen, unterliegen, und damit Emissionen in Drittstaaten entstehen könnten. Die Studie liefert aber keine Evidenz, dass dies im Falle des Kurzstrecken-Flugverbotes in Österreich tatsächlich passiert.

Das zweite Argument ist, dass der internationale Luftverkehr einen vergleichsweise kleinen Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen von nur ca. 3% hat. Dies ist grundsätzlich richtig. Trotzdem lässt sich durch das Vermeiden von Kurzstreckenflügen eine beachtliche Menge an Emissionen reduzieren,

¹ In der Studie wird außerdem auf eine mögliche empirische Befragung verwiesen, die auf diese Nutzungsprofile Bezug nimmt. Die Daten dieser Befragung werden jedoch nicht weiter erklärt und wurden Scientist4Future Salzburg nicht zur Verfügung gestellt.

was aufgrund der zunehmenden Dramatik des Klimawandels auch besonders akut und notwendig erscheint. Kurzstreckenflüge sind die emissionsintensivste und klimaschädlichste Möglichkeit zu reisen. Laut den Daten des deutschen (?) Umweltbundesamts verursacht ein Inlandflug, durch hohen Kraftstoffverbrauch bei Start und Landung bei durchschnittlicher Auslastung^[ÖB] min. 4-mal mehr CO²-Äquivalente pro Personenkilometer^[ÖB] als durchschnittliche Verbrenner-PKW mit einer Person an Board (wobei hier eine mögliche PKW-Elektrifizierung noch nicht mit berücksichtigt ist). Der Zug verursacht sogar nur ein Hundertstel der Emissionen des Inlandflugs. Zudem sind auf den Strecken nach Wien und München diverse Shuttle-Taxis unterwegs, die durch Mehrfachbesetzung relativ CO₂-effizient fahren.

Das dritte Argument der Studie ist, dass in der Zukunft ein wachsender Anteil des Flugkraftstoffs aus nachhaltigem Flugtreibstoff bestehen muss. Emissionsarmes Fliegen sei also prinzipiell in Sichtweite. Technologien zur Emissionsreduktion werden derzeit nicht eingesetzt und die Vorteile dieser Technologien sind derzeit noch nicht nutzbar. Hier besteht die Gefahr des ‚Scheinklimaschutzes bzw. des ‚Greenwashings‘.

Conclusio A: Die Studie erfüllt ihre eigenen Zielsetzungen nur teilweise.

B) Sind mediale Interpretationen durch die Studie gedeckt?

In der Beschreibung der Studie von Höffinger Solutions auf der WKO Website <https://www.wko.at/oe/oesterreich/erste-evaluierungsstudie-zum-verbot-von-inlandsfluegen-zeigt-> (siehe Anhang) wird getitelt „Erste Evaluierungsstudie zum Verbot von Inlandsflügen zeigt: Mehr Autoverkehr statt CO₂-Reduktion und regionale Standorte schlechter erreichbar.“

Wie oben angeführt muss selbst bei vollständiger Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf PKW-Verkehr von einer deutlichen CO₂-Reduktion ausgegangen werden. Der Untertitel „Inlandsflüge transportieren zu mehr als 90 % Umsteigepassagiere – Wirtschaftsstandort Österreich verliert an Wertschöpfung“. Hierbei wird der Gewinn der Bahnwirtschaft nicht berücksichtigt. Gewisse Verluste sind zwar plausibel, aufgrund der mangelhaften Datenbasis aber schwer zu beziffern.

Conclusio B: Die medialen Aussagen zur CO₂-Vermeidung sind durch die Studie nicht vollständig gedeckt.

C) Genügt die Studie wissenschaftlichen Standards?

Wie oben ausgeführt sehen wir folgende aktuelle wissenschaftliche Standards als *nicht erfüllt*

- Keine klare Methodenbeschreibung (Datenquellen, Analysemethoden, Zielgruppen, Stichproben, Fokusgruppe, Expertenpanels etc.)
- Intersubjektivität: wesentliche Aussagen sollten autorenunabhängig und zielgruppenrepräsentativ replizierbar sein
- Transparenz: Alle zugrundeliegenden Daten sollten für eine Überprüfung zugänglich sein (Informationsfreiheit)
- Unabhängigkeit: Studienautoren und verwendete Datengeber sollte keine Interessenskonflikte bzgl. der Studienergebnisse haben

² https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_fzkm_verkehrsmittel.pdf

- Peer-Review: Die Studie sollte von unbeteiligten FachkollegInnen geprüft werden

Allgemeine Bewertung

Die vorliegende Studie ist eher ein Strategiepapier für die lokale flugbezogene Wirtschaft. Aussagen zur Lenkungswirkung auf das Reisemittelwahlverhalten der Bevölkerung können kaum gemacht werden.

Die Scientist4Future Salzburg regen an, künftige Studien nach klassischen wissenschaftlichen Kriterien anzugehen und die Zielsetzungen zu erweitern. Bei einer wirtschaftlichen Betrachtung müssten auch Profite von Bahnunternehmen berücksichtigt werden. CO₂-Bilanzierungen müssen auf *globalem* Level betrachtet werden. Mögliche lokale Verbesserungen durch ein verringertes Flugvolumen (gerade in den Randzeiten früh morgen und spät abends) für die Flughafenrainer (hohe Lärm und Emissionsbelastung) und den gesamten Salzburger Zentralraum sollten ebenso berücksichtigt werden. Flughäfen im (Teil)besitz von Bundesländern/Städten - wie in Salzburg - sollten an einer solchen Gesamtbetrachtung besonderes Interesse haben. Höffinger Solutions wollte unsere Stellungnahme vorab nicht inhaltlich kommentieren.

Salzburg, den 29.11.23

Scientist4Future Salzburg

Anhang: Mediale Rezeption

wko.at/oe/oesterreich/erste-evaluierungsstudie-zum-verbot-von-inlandsfluegen-zeigt-

ger... Editorial Manager® PLUSonline Editorial Manager® paav IT-INFO - IT-INFO ... E-Mail - Bleichert Je... Gesundheitspsycho... LimeSurvey OneDrive E-Mail - Bleichert Je...

Erste Evaluierungsstudie zum Verbot von Inlandsflügen zeigt: Mehr Autoverkehr statt CO₂-Reduktion und regionale Standorte schlechter erreichbar



Inlandsflüge transportieren zu mehr als 90 % Umsteigepassagiere – Wirtschaftsstandort Österreich verliert an Wertschöpfung

Lesedauer: 4 Minuten

Aktualisiert am 03.11.2023

[Link](#) [Email](#) [LinkedIn](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [WhatsApp](#) [Print](#)

Die erste Evaluierungsstudie von Höffinger Solutions zu den Folgewirkungen der Einstellung innerösterreichischer Anbindungsflüge zum Flughafen Wien zeigt, dass sich die Hoffnung auf eine positive Klimawirkung nicht erfüllt hat. Denn statt auf die Bahn umzusteigen, reisen die meisten Passagiere etwa aus Salzburg, wo es das Verbot der Inlandsflüge bereits gibt, nun - wenig klimafreundlich - mit dem Privatauto zum Flughafen München. Vor allem für Geschäftsreisende oder auch Familien mit Kindern ergeben sich klare Nachteile, was sich negativ auf den Wirtschaftsstandort auswirkt.

Deutlich dürfte das dann auch in der Steiermark zu sehen sein. Dort ist die geplante Einstellung der Flugkurzstrecke Graz-Wien an die Fertigstellung des Semmeringbasistunnels gekoppelt, wenn die Bahnfahrt zwischen Graz und Wien weniger als drei Stunden dauert. Nur dort, wo es ein den Reisebedürfnissen entsprechendes Bahnangebot gibt, wie etwa von Linz nach Wien, funktioniert das Umsteigen. Flug und Bahn ergänzen sich im Idealfall. Die Bahn kann aber die Fluganbindung der Regionen an das Drehkreuz Wien nicht bedarfsgerecht ersetzen.

Umwelt- und Verkehrsministerin Leonore Gewessler hat für das AUA-Rettungspaket zu Beginn der Coronakrise 2020 zur Bedingung gemacht, dass alle Inlandsflüge auf Strecken, die mit der Bahn "deutlich" unter drei Stunden zurückgeleert werden können

Links

<https://www.salzburg24.at/news/salzburg/stadt/land-salzburg-fordert-wiederaufnahme-von-inlandsfluegen-nach-wien-147986596>

SN Lokalausgabe