SCIENTISTS FOR FUTURE ÖSTERREICH

Für ein gutes Leben für alle auf einem gesunden Planeten!

Die Flugabgabe in Österreich

Klimawissenschaftliche, ökonomische und fiskalische Einordnung der Abschaffungsdebatte

Scientists for Future Österreich · Fachbericht · 15. November 2026

Autor:innen: Ao.Univ.-Prof. Mag. Dr. Günter Emberger (Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien) · Dr. Angela Köppl (Ökonomin, Wien) · Assoz. Prof. Dr. Stefanie Peer (Institut für räumliche und sozial-ökologische Transformationen , WU Wien) · Dr. René Sedmik (Atominstitut, TU Wien) · Univ.-Prof. Dr. Sigrid Stagl (Institute for Ecological Economics, WU Wien) · Univ.-Prof. Dr. Karl W. Steininger (Wegener Center für Klima und Globalen Wandel, Universität Graz)

Kernaussagen

1. Die Klimawirkung des Luftverkehrs ist etwa doppelt bis dreimal so groß wie seine CO_2-Emissionen allein. Der von Österreich ausgehende internationale Flugverkehr verursachte 2025 rund 2,9 Mio. t CO_2 (ohne Nicht-CO_2-Effekte); er ist seit 1990 der am schnellsten wachsende Verkehrsträger und wird in der nationalen Treibhausgasbilanz nicht mitgezählt, sondern nur nur separat ausgewiesen; an seiner Klimawirkung ändert das nichts. .
2. Die Flugabgabe ist ein Teilausgleich für Steuerprivilegien: Kerosin ist unversteuert (2025: rund 605 Mio. € entgangene Mineralölsteuer), nationale Tickets unterliegen einem ermäßigten Mehrwertsteuersatz und internationale Tickets sind von der Mehrwertsteuer befreit, und Nicht-CO_2-Effekte werden nicht bepreist. 12 € pro Abflug decken nur einen kleinen Bruchteil der Klimakosten eines typischen Europaflugs, auch wenn man berücksichtigt, dass dessen CO_2 (nicht aber die Nicht-CO_2-Effekte) im EU-Emissionshandel bepreist ist.
3. Ticketabgaben wirken. Die beste Evidenz (Deutschland 2011) zeigt in den ersten Jahren 6 bis 11 % weniger Passagiere als ohne Abgabe; am stärksten reagieren preissensible Kurz- und Freizeitflüge, für die Bahnalternativen bestehen. Eine Abschaffung wirkt spiegelbildlich: Sie erhöht die Nachfrage und die Emissionen.
4. Abschaffung wie Senkung erzeugen überwiegend einen Mitnahmeeffekt. Der Wegfall der 12 € erhöht die Nachfrage nach den Preiselastizitäten der Fachliteratur (Abschnitt 3.3) um grob 5 bis 13 % (0,8 bis 2,1 Mio. zusätzliche abfliegende Passagiere, 120 bis 340 kt CO_2 pro Jahr); eine Senkung um 4 € um rund 3 %. Rund 90 % des Steuerausfalls von 190 Mio. € bzw. 97 % einer Entlastung um 60 Mio. € gingen an Fluggäste und Airlines, die ohnehin flögen, ohne dass dafür eine Gegenleistung für den

Standort entsteht. Reagiert die Nachfrage schwächer als angenommen, ist der Mitnahmeeffekt noch größer.

5. Die Passagierzahlen stützen die Standortsorge nicht. Österreichs Flughäfen erreichten 2025 mit 36,5 Mio. Passagieren einen Rekord, bei unveränderter Abgabe. Europaweit erklären Standortkosten Passagierzahlen nur schwach; Airline-Strategien und Nachfragetrends dominieren. Die Abgabe ist zudem nur auf der Kurzstrecke relativ hoch: Auf der Langstrecke zahlt ein Passagier ab Wien 12 €; zum Vergleich: ab Frankfurt 59 €, ab London über 100 €.
6. Ein Einnahmenverzicht ohne Gegenfinanzierung. Die Abgabe bringt 190 Mio. € pro Jahr; Österreich steht im EU-Defizitverfahren und kürzt im Doppelbudget 2027/28 quer durch alle Ressorts. Wer sie abschafft, muss sagen, welche andere Steuer steigt oder welche Ausgabe entfällt. Die vom Flughafen versprochene Überkompensation durch Mehrverkehr ist nicht belegt; in Deutschland hinterließ die Senkung 2026 eine ungedeckte Lücke von 350 Mio. €. Gleichzeitig wachsen die fiskalischen Klimarisiken: Bei Zielverfehlung 2030 drohen Ausgaben für Zertifikatskäufe in Milliardenhöhe (rund 1,6 Mrd. € für 2021 bis 2030, für 2031 bis 2040 bereits 9,5 Mrd. €; Fiskalrat 2025, BMF 2026), davon ein Fünftel zulasten der Länder, die die Abschaffung fordern.
7. Eine Kehrtwende gegen die eigenen Klimaziele kostet Glaubwürdigkeit. Nicht die 12 € sind das Problem, sondern das Signal: Wer in Nachtzüge, Bahnverbindungen oder klimafreundliche Flugzeugtechnik investiert, braucht die Erwartung, dass CO_2-Preise Bestand haben und steigen. Fällt die Flugabgabe auf Lobbydruck, schwächt das auch die Akzeptanz der nächsten Bepreisungsschritte (ETS 2) und verteuert die Transformation: Eine Stop-and-go-Politik kostet mehr als ein verlässlicher Pfad.
8. Statt Abschaffung: Weiterentwicklung in der Richtung, die Klimagesetz und EU-Rahmen vorzeichnen (steigende, nach Klimawirkung differenzierte CO_2-Preise), mit Vorlauf und Übergangsfristen. Staffelung nach Distanz und Buchungsklasse wie in Frankreich, ein deutlich höherer Satz für Privatjets, Valorisierung (der reale Wert der 12 € ist seit 2020 um gut ein Fünftel gesunken), Zweckbindung der Einnahmen für Bahnangebote und eine aktive Rolle Österreichs für eine europäisch koordinierte Luftverkehrsbesteuerung.

1. Anlass: Worum es in der aktuellen Debatte geht

Am 6. November 2026 forderte die Landeshauptleutekonferenz in Mellau einhellig die Abschaffung der österreichischen Flugabgabe; Tirols Landeshauptmann Anton Mattle sprach von einer „ersatzlosen Streichung“ aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit. Die FPÖ fordert im Nationalrat ebenfalls die vollständige Abschaffung, die Grünen eine Weiterentwicklung der Abgabe. Auf Bundesebene wird dagegen über eine Senkung verhandelt: Bundeskanzler Christian Stocker hatte sich dafür gesprächsbereit gezeigt; Verkehrsminister Peter Hanke informierte den Verkehrsausschuss am 5. November 2026, dass die Bundesregierung über eine Reduzierung verhandle, eine komplette Abschaffung sei angesichts der Budgetlage kaum denkbar. Finanzminister Markus Marterbauer verwies darauf, dass die Abgabe rund 190 Mio. € pro Jahr einbringt und eine Gegenfinanzierung nicht erkennbar sei. Im Doppelbudget 2027/28 sind je 30 Mio. € pro Jahr vorgesehen, um die Luftfahrt gegen geopolitische und energiebedingte Verwerfungen abzusichern; laut Hanke könnte dieser Betrag eine Senkung der Flugabgabe finanzieren, wünschenswert wären aus seiner Sicht 50 bis 60 Mio. €, wofür eine zusätzliche Finanzierung nötig wäre. Zur Diskussion stehen damit zwei Szenarien: die von Ländern und FPÖ geforderte Abschaffung und eine von der Bundesregierung verhandelte Senkung, deren Höhe offen ist; die genannten Volumina von 30 bis 60 Mio. € entsprä-

chen rund 2 bis 4 € pro Passagier. Dieser Bericht rechnet beide Szenarien durch. Die Länder wollen im Übrigen eine Beteiligung an den Einnahmenausfällen erst im nächsten Finanzausgleich diskutieren.

Die Forderung wird mit rückläufigen Passagierzahlen am Flughafen Wien, dem Abzug von Kapazitäten durch Ryanair und Wizz Air nach Bratislava und einem Wettbewerbsnachteil gegenüber Ländern ohne Ticketabgabe begründet. Der Flughafen Wien stellt die Flugabgabe als zentralen Standortkostenfaktor dar und erwartet von einer Abschaffung Mehrverkehr, der die Einnahmenausfälle überkompensiere. Worin der erhoffte Wettbewerbseffekt konkret bestehen soll – mehr Flugbewegungen, mehr Tourismus (bei lokal bereits sichtbaren Anzeichen von Übertourismus) oder Standortentscheidungen von Unternehmen –, wird in der Debatte bislang weder ausgeführt noch beziffert.

Gleichzeitig zeigt die Nahzeitprognose des Umweltbundesamts, dass Österreichs Treibhausgasemissionen 2025 nach drei Jahren Rückgang wieder gestiegen sind (rund +0,7 bis 1 %, auf etwa 67 Mio. t CO_2-Äquivalent) und die EU-rechtliche Höchstmenge außerhalb des Emissionshandels um rund 1,1 Mio. t überschritten wurde. Das Umweltbundesamt hält zusätzliche, rasch wirksame Maßnahmen in allen Sektoren für erforderlich.

Dieser Bericht ordnet die Debatte um die Zukunft der Flugabgabe ein. Er beantwortet drei Fragen: Was weiß die Klimawissenschaft über die Wirkung des Fliegens? Warum ist eine Flugabgabe ökonomisch rational, und was bewirkt ihre Abschaffung? Wie steht Österreich im internationalen Vergleich da, und welche Reformoptionen gibt es? Die Darstellung ist bewusst analytisch gehalten: Die Sorgen um den Standort sind legitim, sie verdienen eine vollständige Rechnung.

2. Klimawissenschaft: Die Wirkung des Luftverkehrs

2.1 CO_2 ist nur ein Teil der Wirkung

Flugzeuge emittieren den Großteil ihrer Abgase in 8 bis 12 km Höhe. Dort wirken neben CO_2 auch Stickoxide (über Ozonbildung), Wasserdampf und Rußpartikel (über Kondensstreifen und daraus entstehende Zirruswolken) auf die Strahlungsbilanz. Die maßgebliche Studie von Lee et al. (2021) beziffert den Anteil des globalen Luftverkehrs am menschengemachten effektiven Strahlungsantrieb bis 2018 mit rund 3,5 %; etwa zwei Drittel davon gehen auf Nicht-CO_2-Effekte zurück. Für die Bewertung zusätzlicher Emissionen über einen Zeithorizont von 100 Jahren (GWP100) ergibt sich daraus ein Aufschlagsfaktor von etwa 1,7 auf die CO_2-Emissionen; das österreichische Umweltbundesamt rechnet mit Faktor 2, das britische DESNZ mit 1,7. Die Größenordnung ist in der Fachliteratur unstrittig („hohe Übereinstimmung, starke Beweislage“ im APCC Special Report 2023); offen ist nur, ob der Faktor näher bei 1,7 oder bei 3 liegt. In diesem Bericht wird konservativ mit Faktor 2 gerechnet.

Wesentlich ist: Weder der EU-Emissionshandel, das internationale CO_2-Kompensationssystem CORSIA noch die Flugabgabe erfassen diese Nicht-CO_2-Effekte. Rund die Hälfte bis zwei Drittel der Klimawirkung des Fliegens haben damit derzeit keinen Preis. Der Vorschlag der Europäischen Kommission vom Juli 2026 zur Änderung der Emissionshandelsrichtlinie für den Luftverkehr sieht weiterhin nur ein Monitoring, keine Bepreisung vor (SWP 2026).

2.2 Die Größenordnung für Österreich

Nach der Nahzeitprognose des Umweltbundesamts entfielen 2025 auf den internationalen Flugverkehr ab Österreich 2,93 Mio. t CO_2 (ohne Nicht-CO_2-Effekte). Diese Menge wird nach den Regeln der Treibhausgasinventur nicht der nationalen Bilanz von rund 67 Mio. t CO_2-Äquivalent zugerechnet, sondern nur

separat ausgewiesen. Rechnet man sie hinzu, entspricht der Flugverkehr 4,2 % der österreichischen Emissionen; mit Faktor 2 für Nicht-CO_2-Effekte sind es rund 8 % der gesamten Emissionen. Der APCC Special Report hält fest, dass die Emissionen grenzüberschreitender Flüge mit Start oder Landung in Österreich seit 1990 von 0,9 auf rund 3,0 Mio. t und damit um das 3,3-Fache gestiegen sind, stärker als bei jedem anderen Verkehrsträger. Für den Vergleich: Der gesamte nationale Verkehrssektor emittierte 2025 rund 18 Mio. t.

Pro Personenkilometer liegen die Treibhausgasemissionen laut Emissionskennzahlen des Umweltbundesamts (Datenbasis 2024) bei rund 236 g für Flüge bis 1.000 km, 248 g für 1.000 bis 4.000 km und 154 g für Langstrecken (jeweils inklusive Faktor 2 für die Nicht-CO_2-Effekte); die Bahn in Österreich liegt bei rund 3 g, ein durchschnittlicher Pkw bei 137 g pro Personenkilometer. Ein Hin- und Rückflug über je 1.300 km, eine typische Europastrecke ab Wien, verursacht damit rund 640 kg CO_2-Äquivalent pro Person; dieselbe Strecke mit der Bahn 1 bis 2 % davon. Rund 40 % der Fluggäste in Wien-Schwechat haben ein Reiseziel in einer Entfernung von unter 1.000 km (VCÖ 2026).

2.3 Warum Technik allein nicht reicht

Die Energieeffizienz pro Passagierkilometer ist im Luftverkehr seit 2005 um rund ein Viertel gestiegen, die Passagierzahlen in Europa aber um mehr als 60 % (European Aviation Environmental Report 2019, zitiert nach de Bruin & Yakut 2022). Die Emissionen wachsen, weil die Nachfrage schneller wächst als die Effizienz. Für Österreich zeigen Kogler et al. (2026) in einer Szenarioanalyse, dass der erwartete Anstieg der Freizeitflugnachfrage die Minderungen aus Nachfragemaßnahmen und selbst aus optimistischen SAF-Quoten übertrifft. ReFuelEU Aviation schreibt 6 % nachhaltige Flugkraftstoffe ab 2030, 20 % ab 2035 und 34 % ab 2040 vor; selbst bei voller Erfüllung dieser Quoten blieben 2040 damit zwei Drittel des Treibstoffs fossil, nachhaltige Kraftstoffe wären immer noch nicht CO_2-neutral, und die Nicht-CO_2-Effekte blieben weitgehend bestehen. Zudem sind die Probleme der Flächenkonkurrenz zum Nahrungsmittelanbau, der hohen Erzeugungskosten sowie der geringen Verfügbarkeit und damit der Machbarkeit nicht gelöst. Wasserstoff- oder Elektroflugzeuge werden vor 2040 keinen nennenswerten Anteil am Verkehr ausmachen.

Die bestehenden internationalen Instrumente liefern wenig: Eine kausale Analyse (Zhang & Wang 2024) findet eine nachweisbare Minderung durch den EU-Emissionshandel nur bei den Emissionen innerstaatlicher Flüge, und dies über Technologieänderungen, nicht über Nachfrageeinschränkungen. Für den internationalen Flugverkehr der EU-Staaten, in dem die Daten vom Emissionshandel erfasste innereuropäische und nicht erfasste außereuropäische Flüge nicht trennen, findet sie keinen Effekt. CORSIA ist ein Offsetting-System ohne Sanktionen. Larsson et al. (2019) schließen daraus, dass national umsetzbare Instrumente, insbesondere distanzabhängige Ticketabgaben, Kerosinbesteuerung im Inland und bilateral, sowie Beimischungsquoten bis zur Implementierung wirksamerer internationaler Regelungen unverzichtbar sind.

2.4 Klimaziele und Luftverkehr

Die EU hat im März 2026 ein verbindliches Zwischenziel von minus 90 % Netto-Treibhausgasemissionen bis 2040 gegenüber 1990 beschlossen; die Bundesregierung hat die Eckpunkte eines Klimagesetzes mit Klimaneutralität 2040 vorgelegt. Wendet man das EU-Ziel vereinfachend auf Österreich an (1990: 79,7 Mio. t), verbleiben 2040 rund 8 Mio. t CO_2-Äquivalent für alle Sektoren. Allein die heutigen CO_2-Emissionen des internationalen Flugverkehrs ab Österreich sind in der Menge äquivalent zu gut einem Drittel davon, mit Nicht-CO_2-Effekten zu rund drei Vierteln. Seit 1990 sind die nationalen Emissionen gesunken,

die des Flugverkehrs ab Österreich haben sich verdreifacht; sein Anteil an der Klimawirkung steigt damit automatisch, selbst wenn er nicht weiter wächst. Dass der internationale Luftverkehr formal nicht in der nationalen Inventur steht, ändert an seiner physikalischen Wirkung nichts. Ein Sektor, dessen Emissionen bis 2040 kaum sinken können, kann in einem Pfad zur Klimaneutralität nicht zugleich wachsen.

3. Ökonomie: Warum eine Flugabgabe rational ist

3.1 Externe Kosten und Steuerprivilegien

Aus ökonomischer Sicht ist Fliegen unterbepreist: Ein erheblicher Teil der gesellschaftlichen Kosten, nämlich Klimaschäden, Lärm, Luftschadstoffe, wird nicht direkt durch die Reisenden getragen, sondern durch Dritte und künftige Generationen. Ein Preis, der diese gesellschaftlichen Kosten nicht enthält, führt zu einem Konsum, der gesamtwirtschaftlich zu hoch ist. Die Standardantwort der Ökonomie ist, den Preis mithilfe von Steuern und Abgaben – die Flugabgabe ist das primäre Beispiel dafür – so zu setzen, dass dieser auch die externen Kosten umfasst (Internalisierung).

Der Luftverkehr ist zusätzlich steuerlich bevorzugt. Kerosin ist in der gewerblichen Luftfahrt unversteuert; der VCÖ (2026) beziffert die dadurch entgangene Mineralölsteuer für Österreich mit 605 Mio. € im Jahr 2025 und 5,1 Mrd. € seit 2015. Internationale Flugtickets sind gänzlich von der Mehrwertsteuer befreit, nationale Flugtickets unterliegen einem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 13 %. Im EU-Emissionshandel sind nur Emissionen aus innereuropäischen Flügen erfasst, und Airlines erhielten bis 2023 den Großteil der Zertifikate gratis; erst seit 2026 ist dies nicht mehr der Fall. Die Nicht-CO_2-Effekte sind dabei auch jetzt noch nicht erfasst. Der APCC Special Report spricht von „wettbewerbsverzerrenden Privilegien“ im Flugverkehr gegenüber anderen Mobilitätsmodi und empfiehlt die Abschaffung der Kerosin- und Mehrwertsteuerbefreiung sowie wirksame Ticketabgaben. Die Flugabgabe ist damit ein Teilausgleich einer bestehenden steuerlichen Bevorzugung gegenüber anderen Verkehrsträgern. Die rechtlichen Hürden für eine Kerosinbesteuerung (Chicagoer Abkommen, bilaterale Luftverkehrsabkommen, Energiesteuerrichtlinie) erklären, warum fast alle europäischen Staaten auf Ticketabgaben als zweitbestes, aber rechtlich sicheres Instrument ausweichen (Lideikyte Huber 2025).

3.2 Wie viel Klimakosten deckt die Abgabe?

Um Klimaschäden in Euro auszudrücken, verwendet die Ökonomie Kostensätze pro Tonne CO_2. Das deutsche Umweltbundesamt empfiehlt in seiner Methodenkonvention (Stand 2026) 350 €/t CO_2-Äquivalent; gewichtet man das Wohlergehen künftiger Generationen gleich hoch wie das heutiger, sind es 1.000 €/t. Für Österreich gibt es keinen eigenen amtlichen Satz. Aktuelle Schätzungen der Fachliteratur liegen in dieser Bandbreite (Rennert et al. 2022: 185 US-$/t; Burke et al. 2026: rund 1.000 US-$/t, jeweils bei 2 % Diskontrate). Wichtig für die Einordnung: Diese Sätze beziffern die Schäden, die eine Tonne CO_2 verursacht. Sie sind keine Forderung nach einem CO_2-Preis oder einer Flugabgabe in dieser Höhe. Dieser Bericht weist stets die Bandbreite aus; alle Schlussfolgerungen gelten bereits beim niedrigeren Satz.

Mit den Emissionskennzahlen des Umweltbundesamts (0,123 kg CO_2/Pkm für 1.000 bis 4.000 km, Faktor 2 für Nicht-CO_2-Effekte) verursacht ein einfacher Europaflug über 1.300 km rund 320 kg CO_2-Äquivalent. Beim niedrigeren Satz von 350 €/t sind das rund 112 € Klimakosten pro Person und Strecke, beim höheren rund 320 €. Dem stehen 12 € Flugabgabe gegenüber, also 4 bis 11 % der anfallenden Klimakosten. Auch der zusätzlich im EU-Emissionshandel zu zahlende CO_2-Preis schließt diese Lücke nicht annähernd: Bei rund 90 €/t (2026), und nur auf das CO_2, nicht auf die Nicht-CO_2-Effekte, sind das für diesen Flug rund 14 €. Die Flugabgabe ist demnach, gemessen an den verursachten Schäden, deutlich zu niedrig

angesetzt. Zur Veranschaulichung: Wer ein Jahrzehnt lang jährlich einen zusätzlichen Langstreckenflug unternimmt, verursacht damit laut Burke et al. (2026) bis 2100 globale Schäden von rund 25.000 US-$. Die Annahmen und ihre Grenzen, insbesondere zum Faktor 2, sind in Anhang A dargestellt.

3.3 Hat eine Abgabe von 12 € eine Lenkungswirkung?

Ja, aber differenziert. Die Nachfrage nach Flügen reagiert auf Preise: Die von der IATA selbst beauftragte Elastizitätsstudie (InterVISTAS 2007) wertet die bis dahin vorliegende empirische Literatur aus und gibt für Preisänderungen auf nationaler Ebene, wie sie eine nationale Abgabe auslöst, eine Preiselastizität von −0,8 an (auf Ebene einzelner Strecken −1,4, weil Reisende auf andere Strecken ausweichen können; bei länderübergreifenden Preisänderungen −0,6). Für innereuropäische Flüge gilt ein Aufschlag um den Faktor 1,4, woraus sich rund −1,1 ergibt; Freizeit- und Kurzstreckenreisen reagieren stärker, Geschäfts- und Langstreckenreisen schwächer. Diese Werte sind fast zwanzig Jahre alt und mit Unsicherheit behaftet; die nachträglich gemessene Wirkung der deutschen Abgabe ist aber mit ihnen vereinbar. Die bisher methodisch sorgfältigste Evaluierung einer europäischen Ticketabgabe (Helmers & van der Werf 2025, Transportation Research Part D) findet für die 2011 eingeführte deutsche Luftverkehrsteuer in den ersten beiden Jahren 6 bis 11 % weniger Passagiere als ohne Steuer; für spätere Jahre sind die Schätzungen weniger eindeutig, weil Marktentwicklungen überlagern. Falk & Hagsten (2019) kommen für die deutsche und die österreichische Abgabe zu ähnlichen Größenordnungen. Borbely (2019) zeigt für Deutschland zugleich grenzüberschreitende Verlagerungen zu steuerfreien Nachbarflughäfen, am stärksten bei kleinen Regionalflughäfen, weniger bei Drehkreuzen. Für die EU-weit modellierte Variante einer einheitlichen Abgabe von rund 10 € schätzt die Kommissionsstudie von Neiva et al. (2021) einen Nachfragerückgang von rund 9 % bei innereuropäischen und 1,5 % bei außereuropäischen Flügen.

Für Österreich bedeutet das: Die 30 € für Strecken unter 350 km und die 12 € auf innereuropäischen Kurz- und Mittelstrecken sind der wirksamste Teil der Abgabe, weil dort die Preissensibilität hoch ist und Bahnalternativen bestehen. Auf der Langstrecke ist die Lenkungswirkung von 12 € gering. Das ist allerdings kein Argument gegen die Abgabe, sondern vielmehr für ihre Staffelung nach Distanz und Klasse (Abschnitt 6). Die Abgabe ist also weder wirkungslos noch ein Preisschock: Sie wirkt dort, wo Alternativen bestehen, und ihre Höhe bleibt weit unter den verursachten Schäden; beides zusammen ist das Argument für Beibehaltung und Weiterentwicklung.

Umgekehrt gilt: Eine Senkung oder Abschaffung erhöht die Nachfrage. Bei einer Entlastung um die vollen 12 € bei einem angenommenen Ticketpreis von 100 bis 200 € und einer Elastizität zwischen −0,8 und −1,1 steigt die Zahl der ab österreichischen Flughäfen abfliegenden abgabepflichtigen Passagiere um grob 5 bis 13 %, bei Annahme vollständiger Weitergabe an die Kundschaft. Ob die Airlines die Entlastung überhaupt weitergeben, ist allerdings offen: Für die seit Juli 2026 geltende deutsche Senkung erwartete das Bundesfinanzministerium laut Bericht an den Tourismusausschuss des Bundestags (hib 32/2026) keine niedrigeren Ticketpreise; erklärtes Ziel war die Standortentlastung, nicht der Konsumentenpreis. In diesem Fall hätte die Abschaffung keinerlei Lenkungswirkung und wäre eine reine Subvention der Airlines in Höhe des Einnahmenausfalls. Generell gilt: Reagiert die Nachfrage schwächer als hier angenommen, fällt der Mehrverkehr kleiner und der Mitnahmeeffekt (Abschnitt 3.4) noch größer aus. Die Schlussfolgerungen dieses Berichts hängen daher nicht an der genauen Höhe der Elastizität.

3.4 Der Mitnahmeeffekt: Was die Allgemeinheit bezahlt und was sie bekommt

Der ökonomisch entscheidende Punkt ist das Verhältnis zwischen Kosten und induzierter Wirkung. Die von den Landeshauptleuten geforderte Abschaffung (Wegfall von 12 € pro Abflug, Einnahmenausfall

rund 190 Mio. €) würde die Zahl der abgabepflichtigen Passagiere auf österreichischen Flughäfen auf Basis der obigen Elastizitäten um etwa 5 bis 13 %, im Mittel rund 9 %, erhöhen. Bezugsgröße sind die rund 15,8 Mio. abgabepflichtigen Abflüge pro Jahr (190 Mio. € / 12 €); Transferpassagiere, die in Wien rund ein Fünftel ausmachen, sind von der Abgabe befreit und daher nicht enthalten. Das heißt: Rund 90 % des Einnahmenausfalls gehen an Fluggäste und Airlines, die ohnehin geflogen wären. Nur rund 10 % lösen überhaupt ein zusätzliches Verhalten aus – und zwar in die klimapolitisch falsche Richtung. Die rund 1,4 Mio. zusätzlichen Passagiere pro Jahr verursachen rund 230 kt CO_2 (mit Faktor 2 rund 460 kt CO_2-Äquivalent) und (je nach Kostensatz) Klimakosten von rund 160 bis 460 Mio. € jährlich. Die von der Bundesregierung verhandelte Senkung hat dieselbe Struktur in kleinerem Maßstab; die folgende Übersicht stellt drei Varianten gegenüber (Mittelwerte der Annahmen, Bandbreiten in Anhang A).

Szenario	Ausfall (Mio. €/J.)	Mehrnachfrage	Zusätzl. Passagiere (Mio./J.)	Zusätzl. CO_2 (kt/J.)	Klimakosten (Mio. €/J., Faktor 2, 350–1.000 €/t)	Zusatznutzen (Mio. €/J.)	Mitnahmeeffekt
Senkung um 4 €	60	3 %	0,47	76	53–152	0,9	97 %
Halbierung (6 €)	95	4,5 %	0,71	114	80–229	2,1	96 %
Abschaffung (12 €)	190	9 %	1,42	229	160–458	8,5	91 %

Annahmen: Elastizität −1,12 (innereuropäisch, InterVISTAS 2007), Ticketpreis 150 €, vollständige Weitergabe; 161 kg CO_2 je Abflug; Zusatznutzen nach Rule of Half. Rechenschritte in Anhang A.

Für eine saubere Wohlfahrtsrechnung ist der Nutzen eines zusätzlichen, erst durch die Abschaffung der Flugabgabe ausgelösten Fluges nach der wohlfahrtsökonomischen Standardmethode („Rule of Half“) im Mittel die Hälfte der Preissenkung: 6 € bei Wegfall der 12 €. Dem stehen pro zusätzlichem Abflug (rund 160 kg CO_2, Faktor 2) Klimakosten von rund 112 € (350 €/t) bis 320 € (1.000 €/t) gegenüber. Der Klimaschaden eines zusätzlichen Fluges übersteigt den Zusatznutzen damit um das 19- bis 54-Fache; in Summe stehen rund 8,5 Mio. € Zusatznutzen 160 bis 460 Mio. € Klimaschaden gegenüber. Dieses Ergebnis ist robust: Es bleibt bei jedem in der aktuellen Literatur vertretenen Kostensatz und bei jedem Nicht-CO_2-Faktor eindeutig.

Für innereuropäische Flüge ist eine Besonderheit zu beachten: Ihr zusätzliches CO_2 fällt unter den Deckel des EU-Emissionshandels und wird dort im Prinzip durch Minderungen anderswo ausgeglichen (Wasserbett-Effekt); die Marktstabilitätsreserve schwächt diesen Ausgleich ab, indem sie überschüssige Zertifikate dauerhaft löscht. Der Ausgleich verlagert den Minderungsaufwand und seine Kosten auf andere Sektoren, er hebt sie nicht auf. Der Zertifikatspreis von rund 90 €/t liegt zudem weit unter den Schadenskosten einer Tonne CO_2. Die Nicht-CO_2-Effekte, rund die Hälfte bis zwei Drittel der Klimawirkung, sind in keinem Fall erfasst, ebenso wenig Flüge in Drittstaaten. Am Ergebnis ändert der Emissionshandel daher nichts: Selbst wenn man für alle zusätzlichen Flüge nur die Nicht-CO_2-Effekte ansetzt, stehen rund 8,5 Mio. € Zusatznutzen Klimakosten von 80 bis 230 Mio. € gegenüber.

Oft wird stattdessen mit Bruttowertschöpfung argumentiert. Die direkte Bruttowertschöpfung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft lag 2018 je nach Abgrenzung bei 1,6 bis 2,7 Mrd. € (Economica 2020), inflationsbereinigt rund 115 bis 190 € pro abfliegendem Passagier. Selbst wenn man jedem zusätzlichen Fluggast diesen Durchschnitt als Nettogewinn zurechnete, was wegen Verdrängung anderen Inlandskonsums und des Abflusses von Reiseausgaben ins Ausland (2025: 16,1 Mrd. € Reiseausgaben der Österreicher:innen im Ausland) eine deutliche Überzeichnung wäre, lägen die Klimakosten schon bei 350 €/t in

derselben Größenordnung und bei 1.000 €/t deutlich darüber (Rechnung in Anhang B). Eine Bruttogröße ist kein Wohlfahrtsmaß; die Rule-of-Half-Rechnung ist ökonomisch die korrekte Rechnung.

3.5 Verteilungswirkung

Fliegen ist in Österreich ungleich verteilt. Nach Auswertungen des VCÖ auf Basis von Statistik-Austria-Daten fliegen innerhalb eines Jahres rund 14 % der Bevölkerung mehr als einmal, rund die Hälfte genau einmal und ein Drittel gar nicht (VCÖ 2022, zitiert in Kogler et al. 2026). Für diese Mehrheit, rund 85 % der Bevölkerung, fallen 12 € pro Jahr nicht ins Gewicht. Die Verteilung nach Einkommen zeigt der Mikrozensus Umwelt der Statistik Austria: Laut Auswertung des Momentum Instituts (2026) unternahmen 76,4 % der Menschen in Haushalten mit niedrigem Einkommen im Erhebungszeitraum keine einzige Flugreise, während Menschen mit hohen Einkommen deutlich öfter fliegen (Erhebungsjahr und Einkommensgrenzen weist die Auswertung nicht aus). Die Statistik Austria (2026a) zählte 2025 insgesamt 5,2 Mio. Flug-Urlaubsreisen der Wohnbevölkerung ab 15 Jahren (19 % aller Urlaubsreisen), ein Rekordwert in der langfristigen Betrachtung. Eine Entlastung bei der Flugabgabe kommt daher überwiegend Vielfliegenden und höheren Einkommen zugute, während gleichzeitig die Preise des öffentlichen Verkehrs steigen: Die Erhöhungen bei den Wiener Linien und beim Klimaticket bringen 2026 laut Momentum Institut zusammen rund 250 Mio. € Mehrbelastung, die Wiener Jahresnetzkarte kostet 2027 um weitere 16 € mehr. Für die Mehrheit, die täglich mit Bus und Bahn pendelt, wiegt das schwerer als die Flugabgabe. Global gilt dasselbe in verschärfter Form: Die reichsten 20 % nehmen rund 80 % aller Flüge in Anspruch (ICCT 2022). Eine Flugabgabe ist eines der wenigen klimapolitischen Instrumente, die von vornherein progressiv wirken; eine nach Buchungsklasse (bzw. Verwendung eines Privatjets) und Flughäufigkeit gestaffelte Abgabe wäre noch progressiver.

3.6 Standort, Bratislava und Passagierzahlen

Das Standortargument ist ernst zu nehmen, aber empirisch schwächer, als es in der Debatte erscheint. Erstens: Die Flugabgabe gilt in heutiger Höhe seit 1. September 2020. Trotzdem erreichten Österreichs Flughäfen 2025 mit 36,5 Mio. Passagieren (Wien: 32,6 Mio.) einen Rekord, 0,8 % über dem bisherigen Höchstwert von 2019. Der Rückgang 2026 fällt bei unveränderter Abgabe an; der Flughafen Wien selbst nennt als Ursachen den Krieg im Nahen Osten (weniger Transferverkehr aus Asien und dem arabischen Raum) und das geringere Low-Cost-Angebot (Flughafen Wien AG 2026), hinzu kommt die hohe Vergleichsbasis des Rekordjahres; in den ersten drei Quartalen 2026 zählte Wien 23,5 Mio. Passagiere, rund eine Million mehr als im gleichen Zeitraum 2023. Auch das Reiseverhalten der Wohnbevölkerung gibt keinen Hinweis auf eine bremsende Wirkung der Abgabe: Im ersten Halbjahr 2026 ging die Zahl der Urlaubsreisen insgesamt um 1,7 % zurück, der Anteil der Flugreisen stieg aber weiter auf 19,2 % (erstes Halbjahr 2025: 18,9 %; 2024: 18,0 %), bei Auslandsurlaubsreisen auf 38,3 %. Die Zahl der Flug-Urlaubsreisen blieb damit bei rund 2,2 Mio. praktisch unverändert, und die Auslandsgeschäftsreisen nahmen um 13,8 % zu (Statistik Austria 2026b).

Zweitens: Eine Analyse von 101 europäischen Flughäfen für 2024 (Thießen & Brützel, im Auftrag von T&E, 2025) findet nur eine schwache Korrelation zwischen staatlich bedingten Standortkosten und Passagierzahlen. Das ist kein Beweis für Wirkungslosigkeit der Kosten, denn große Drehkreuze haben Marktmacht und binden Nachfrage unabhängig von Abgaben; es zeigt aber, dass Drehkreuzfunktion, Airline-Strategien und Reisetrends die Passagierzahlen weit stärker bestimmen als Abgaben in der Größenordnung von 12 €. Der Abzug von Billigfluglinien nach Bratislava ist real, betrifft aber ein Segment, das seine Flotte ohnehin dorthin verlagert, wo die Gesamtkosten am niedrigsten sind. Der Flughafen Wien

beziffert den Kostenvorteil Bratislavas mit rund einem Drittel, hat die Zusammensetzung dieser Differenz aber nicht offengelegt. Nach seinen eigenen Angaben besteht sie aus drei Posten: Flughafenentgelten (in Wien laut Flughafen seit 2019 um rund 30 % gestiegen, 2026 um 2 bis 5 % gesenkt), Flugsicherungsgebühren (seit 2019 um rund 60 % gestiegen; die Slowakei hat ihre 2026 um 30 % gesenkt) und der Flugabgabe. Eine Schätzung des Anteils der Flugabgabe an der Differenz ist ohne die Aufschlüsselung des Flughafens nicht seriös möglich; nach Größenordnung der Posten dürften Flughafenentgelte und Flugsicherung zusammen den größeren Teil ausmachen. Bei einem typischen Ryanair-Ticket von 40 bis 80 € sind 12 € zwar spürbar, aber auch die beiden anderen Posten bewegen sich in beiden Ländern; Ryanair hat 2026 zusätzliche Flugzeuge aus Wien abgezogen, obwohl die Wiener Flughafenentgelte gesenkt wurden. In der Debatte fehlen zudem die Zeit- und Anreisekosten: Für Reisende aus dem Raum Wien bedeutet der Weg zum Flughafen Bratislava gegenüber Schwechat einen deutlich längeren Anfahrtsweg und zusätzliche Fahrtkosten je Richtung. Für viele dürfte das den Preisvorteil von 12 € aufwiegen, weshalb eine Verlagerung vor allem das sehr preissensible Segment betrifft. Eine seriöse Standortdebatte braucht diese Zahlen offen auf dem Tisch; der Bericht empfiehlt, den Flughafen um die Aufschlüsselung pro Passagier zu bitten.

Drittens: Soweit Passagiere tatsächlich von Bratislava nach Wien zurückwechseln, entstehen weder zusätzliche globale Emissionen noch zusätzlicher Nutzen, sondern nur eine Verschiebung. Dieser Effekt ist ein Argument für eine europäisch koordinierte Mindestabgabe, nicht für einen Unterbietungswettlauf, den Österreich mit der Slowakei (keine Abgabe) nicht gewinnen kann.

Viertens: Für den Standort ist zu unterscheiden, welche Wertschöpfung sich tatsächlich verlagert. Reisen Gäste über Bratislava an und übernachten in Wien, bleiben ihre Ausgaben für Unterkunft, Gastronomie und Handel in Wien. Darauf könnte hindeuten, dass die Nächtigungen in Wien im ersten Halbjahr 2026 um 4 % auf 9,3 Mio. stiegen, während die Passagierzahl am Flughafen Wien sank (WienTourismus 2026).

3.7 Budget und Glaubwürdigkeit

Die Flugabgabe brachte 2025 rund 179 Mio. €; im Bundesvoranschlag 2026 und 2027 sind jeweils 190 Mio. € veranschlagt. Österreich befindet sich seit Juli 2025 in einem EU-Defizitverfahren. Ein dauerhafter Einnahmenverzicht in dieser Höhe müsste durch andere Steuern oder Ausgabenkürzungen kompensiert werden; die im Doppelbudget für die Luftfahrt vorgesehenen 30 Mio. € jährlich decken weniger als ein Sechstel. Die vom Flughafen in Aussicht gestellte Überkompensation durch Mehrverkehr ist eine Annahme, für die es keine belastbare Rechnung gibt; die Erfahrung Deutschlands, wo die Senkung 2026 eine ungedeckte Lücke von rund 350 Mio. € im Verkehrsetat hinterlässt, spricht dagegen. Hinzu kommen die fiskalischen Klimarisiken: Verfehlt Österreich seine EU-Ziele 2030, drohen Ausgaben für Zertifikatskäufe in Milliardenhöhe: Der Fiskalrat (2025) schätzt sie für den Zeitraum 2021 bis 2030 zu Preisen 2023 auf rund 1,6 Mrd. €; das entspricht dem Aktivitätsszenario der Langfristbudgetprognose des BMF (BMF 2026, S. 43). Ältere Schätzungen lagen höher (Köppl & Schratzenstaller 2024). Bei unveränderter Politik steigen diese Kosten nach 2030 laut Fiskalrat stark an, auf rund 9,5 Mrd. € für 2031 bis 2040 und 29,7 Mrd. € für 2041 bis 2050. Nach § 31 Abs. 2 Finanzausgleichsgesetz 2024 tragen diese Kosten zu 80 % der Bund und zu 20 % die Länder, aufgeteilt nach der Volkszahl. Die durch eine Abschaffung induzierten rund 230 kt CO_2 erscheinen überwiegend nicht in dieser nationalen Rechnung, weil internationale Flüge nicht unter die EU-Lastenteilungsverordnung fallen; nur der kleine Anteil induzierter Inlandsflüge wird dort angerechnet. An der physikalischen Wirkung ändert das nichts, und sie geht in die falsche Richtung, während alle anderen Sektoren liefern müssen. Entscheidender ist die Dynamik: Weil die nationalen Emissionen bis 2040 um rund 90 % sinken sollen, der Luftverkehr dazu aber kaum beitragen kann,

wächst sein Anteil an der verbleibenden Klimawirkung von heute rund 8 % auf ein Vielfaches. Jede heutige Entscheidung, die den Flugverkehr ausweitet, verschärft die Herausforderung, die Klimaziele in den 2030er-Jahren einzuhalten.

Ein zweiter Kostenfaktor ist schwerer zu beziffern, aber nicht weniger real: die Glaubwürdigkeit der Klimapolitik. Es geht dabei nicht darum, dass Haushalte 12 € im Voraus einplanen; für die einzelne Reiseentscheidung ist der Betrag klein, und Geschäftsreisen reagieren kaum auf Preise. Es geht um die Erwartungen jener, die über große, langlebige Investitionen entscheiden: die ÖBB und private Bahnbetreiber bei Nachtzügen und grenzüberschreitenden Verbindungen, Hersteller von nachhaltigen Flugkraftstoffen, Airlines bei der Flottenerneuerung, Unternehmen bei Reiserichtlinien und Standortwahl. Diese Investitionen rechnen sich nur, wenn CO_2-Preise dauerhaft Bestand haben und, wie im Klimagesetz und im EU-Rahmen vorgesehen, steigen. Die Abgabe wurde 2011 eingeführt, 2018 halbiert und 2020 neu gestaltet; ein solches Stop-and-go ist für sich genommen ein Kostenfaktor, weil es Planungen entwertet. Fällt sie nun auf Druck der Luftfahrtbranche, ist das ein Signal an alle Sektoren, dass Bepreisung verhandelbar ist, sobald der Lobbydruck groß genug wird. Das schwächt die Akzeptanz der nächsten Schritte, insbesondere des ETS 2, und erhöht die Risikoprämien für klimafreundliche Investitionen; die Literatur zur Glaubwürdigkeit von Klimapolitik zeigt, dass fehlende Verbindlichkeit der Bepreisung Investitionen verzögert und verteuert (Brunner, Flachsland & Marschinski 2012; Nemet et al. 2017). Eine Weiterentwicklung der Abgabe in der Richtung, die Klimagesetz und EU-Rahmen vorzeichnen, mit Vorlauf und Übergangsfristen, ist das Gegenteil davon: Sie stärkt die Erwartungssicherheit, statt sie zu untergraben.

4. Internationaler Vergleich

4.1 Ticketabgaben in Europa

Rund die Hälfte der EU-Staaten erhebt Ticketabgaben, in sehr unterschiedlicher Höhe und Struktur. Österreichs Abgabe liegt im europäischen Mittelfeld und ist, anders als in Deutschland, Großbritannien oder Frankreich, weder nach Distanz (abgesehen vom Kurzstreckensatz) noch nach Buchungsklasse gestaffelt. Die nachstehende Übersicht gibt den Stand 2026 wieder (Beträge pro abfliegendem Passagier, gerundet).

Land	Satz (Economy)	Struktur / Besonderheiten	Entwicklung
Österreich	12 €; 30 € unter 350 km	Einheitlich; keine Klassenstaffelung; Luftfahrzeuge bis 2 t MTOW und Transferpassagiere befreit	2011 distanzgestaffelt eingeführt, 2018 halbiert, 2020 auf Einheitssatz umgestellt; Abschaffung gefordert
Deutschland	13,03 / 33,01 / 59,43 € (3 Distanzklassen, seit 1.7.2026)	Distanzstaffelung, einheitliche Sätze für alle Klassen	2024 erhöht; seit 1.7.2026 gesenkt auf 13,03 / 33,01 / 59,43 €; Gegenfinanzierung (ca. 350 Mio. €) offen
Niederlande	rund 29 € einheitlich	Höchster einheitlicher Satz in der EU	Regierung plant Distanzstaffelung mit höheren Langstreckensätzen ab 2027
Frankreich	ca. 7 € Europa Economy bis ca. 40 € Langstrecke; Business bis ca. 120 €	Klassen- und Distanzstaffelung; Privat-/Businessjets ca. 210 bis 2.100 € pro Passagier	Deutliche Erhöhung (TSBA) seit März 2025
Vereinigtes Königreich	ca. 13 £ Kurzstrecke bis über 200 £ Premium-	Älteste Abgabe (1994); höchste Sätze	Regelmäßig valorisiert

Land	Satz (Economy)	Struktur / Besonderheiten	Entwicklung
	Ultralangstrecke	Europas; eigener Satz für Privatjets	
Dänemark	stufenweise bis 2030: ca. 8 € Europa, ca. 32 € Mittelstrecke, ca. 52 € Langstrecke	Distanzstaffelung	2025 eingeführt
Schweden	–	3 Distanzzonen, ca. 7 bis 45 €	Zum 1.7.2025 abgeschafft
Belgien	10 € unter 500 km; 2 € Europa; 4 € interkontinental	Betont Kurzstrecke	2022 eingeführt
Norwegen	ca. 7,50 € Europa; ca. 18 € außerhalb	Distanzstaffelung	2016 eingeführt
Portugal	knapp 3 €	Einheitlich, niedrig	2021 eingeführt
Italien	6,50 € (kommunale Abgabe „addizionale comunale sui diritti d'imbarco"); in großen Städten rund 9 €	Einheitlich pro abfliegendem Passagier; zusätzlich Besitzsteuer auf Privatjets und Abgabe auf Aerotaxi-Passagiere	2004 eingeführt
Slowakei, Tschechien, Ungarn, Polen, Spanien, Griechenland, Irland, Schweiz	keine	Schweiz: Flugticketabgabe im CO_2-Gesetz 2021 per Referendum abgelehnt	–

Quellen: nationale Rechtsgrundlagen; aviation.direct (Juli 2026); Larsson et al. (2019); CE Delft (2025); Presseberichte. Beträge gerundet, Stand November 2026; Änderungen vorbehalten.

Für die Einordnung Österreichs ist die Struktur wichtiger als die Schlagzeile „dritthöchste Abgabe Europas": Das gilt nur für den Kurzstreckensatz von 30 € unter 350 km. Auf innereuropäischen Strecken, dem Segment, in dem die Konkurrenz mit Bratislava stattfindet, liegt Österreich mit 12 € praktisch gleichauf mit Deutschland (13,03 €) und deutlich unter den Niederlanden (29 €). Auf der Langstrecke ist Österreich mit 12 € dagegen günstiger als Deutschland (59,43 €, das Fünffache), Frankreich, die Niederlande und Großbritannien; ein Langstreckenabflug ab Wien ist damit steuerlich attraktiver als ab Frankfurt, München, Amsterdam, Paris oder London. Das Bild ist uneinheitlich, zeigt aber keinen allgemeinen Trend zur Abschaffung: Dänemark führt ein, die Niederlande und Frankreich erhöhen und staffeln, Deutschland hat trotz angespannter Haushaltslage auf Druck der Luftfahrtbranche wieder annähernd auf das Niveau vor der Erhöhung 2024 gesenkt, Schweden hat sie abgeschafft. Die Länder mit den höchsten Abgaben (UK, Niederlande, Frankreich) haben zugleich die größten Drehkreuze Europas, was freilich auch deren Marktmacht widerspiegelt. Larsson et al. (2019) halten die mitteleuropäischen Sätze (Deutschland, Österreich, Frankreich) für niedrig genug, um Ausweichreaktionen gering zu halten, und für zu niedrig, um substanzielle Emissionsminderungen zu erzielen; der Weg dazu sei eine schrittweise Erhöhung in Abstimmung mit Nachbarländern.

4.2 Die europäische und globale Ebene

Auf EU-Ebene stockt die Revision der Energiesteuerrichtlinie, die eine Kerosinbesteuerung für innereuropäische Flüge ermöglichen sollte, aufgrund des Einstimmigkeitserfordernisses. Die Richtlinie erlaubt den Mitgliedstaaten aber schon heute, Kerosin für Inlandsflüge und, per bilateraler Vereinbarung, für Flüge zwischen zwei Mitgliedstaaten zu besteuern. Der Emissionshandel erfasst innereuropäische Flüge mit seit

2026 vollständiger Versteigerung der Zertifikate; ein Vorschlag der Europäischen Kommission vom Juli 2026 würde ab 2029 Abflüge in Drittstaaten bis 5.000 km einbeziehen (SWP 2026). Proost (2024) zeigt, dass für den innereuropäischen Verkehr der ETS mit versteigerten Zertifikaten das robusteste Instrument ist, während SAF-Quoten vor allem deshalb politisch bevorzugt werden, weil sie für Airlines und Vielfliegende akzeptabler sind, nicht weil sie effizient wären.

Global empfiehlt der IWF (Black et al. 2024) eine Kohlenstoffabgabe auf Flug- und Schiffstreibstoffe, die bis 2035 auf rund 170 US-$/t steigen und etwa 200 Mrd. US-$ jährlich einbringen könnte, rund das Doppelte der heutigen internationalen Klimafinanzierung. Die von Barbados, Frankreich und Kenia geführte Global Solidarity Levies Task Force lässt derzeit koordinierte Luftverkehrsabgaben prüfen; CE Delft (2025) schätzt für eine Koalition williger Staaten Emissionsminderungen von 6 bis 10 % und Einnahmen von 62 bis 84 Mrd. € jährlich, wobei eine Kerosinabgabe am wirksamsten, eine Ticketabgabe rechtlich am einfachsten und eine Privatjet-Abgabe verteilungspolitisch am treffsichersten ist. Vorschläge für eine Vielfliegerabgabe (ICCT 2022) und eine internationale Solidaritätsabgabe für Anpassungsfinanzierung (Khan et al. 2025) gehen in dieselbe Richtung. In diesem Umfeld wäre eine österreichische Abschaffung ein Schritt gegen den internationalen Trend der Fachdiskussion, aber auch der Diskussionen in den relevanten internationalen Foren und Institutionen.

5. Bewertung der Argumente für eine Abschaffung

„Die Abgabe hat keinen Lenkungseffekt.“ Für Kurz- und Mittelstrecken zeigt die Evidenz das Gegenteil (Abschnitt 3.3). Richtig ist, dass ein Teil der Nachfragereaktion Verlagerung statt Verzicht ist, etwa nach Bratislava; das schmälert die Klimawirkung und ist ein Argument für europäische Koordination, nicht gegen die Abgabe. Wer sie zugleich für wirkungslos und für die Ursache sinkender Passagierzahlen hält, muss sich entscheiden: Eine Preisreaktion der Nachfrage ist Lenkungswirkung.

„Österreich hat die dritthöchste Flugabgabe Europas.“ Das trifft nur auf den Kurzstreckensatz (bis 350 km Distanz) von 30 € zu, für den es ohnehin kompetitive Bahnalternativen gibt. Innereuropäisch liegt Österreich gleichauf mit Deutschland, auf der Langstrecke bei einem Fünftel des deutschen und einem Bruchteil des britischen Satzes. Für das Drehkreuz Wien mit seinem langfristig wachsenden Asien- und Nahostverkehr ist die relativ niedrige Abgabe auf Langstreckenflüge ein Standortvorteil gegenüber den großen westeuropäischen Hubs; Transferpassagiere sind in Österreich ohnehin befreit.

„Die Abgabe ist ein Standortnachteil gegenüber Bratislava.“ Der Kostenunterschied beträgt laut Flughafen rund ein Drittel und setzt sich aus Flughafenentgelten, Flugsicherungsgebühren und Flugabgabe zusammen; eine Aufschlüsselung hat der Flughafen nicht vorgelegt, die beiden ersten Posten dürften zusammen den größeren Teil ausmachen (Abschnitt 3.6). Billigfluglinien optimieren ihre Flottenverteilung europaweit; ein Unterbietungswettlauf mit Staaten ohne Abgabe ist nicht zu gewinnen und würde die klimapolitischen Kosten nur erhöhen.

„Die Passagierzahlen sinken.“ 2025 war ein Rekordjahr bei unveränderter Abgabe; der Rückgang 2026 geht nach Angaben des Flughafens auf den Krieg im Nahen Osten und das geringere Low-Cost-Angebot zurück; Letzteres hängt an den Gesamtkosten des Standorts, von denen die Flugabgabe nur ein Teil ist. Standortkosten erklären Passagierzahlen europaweit nur schwach.

„Mehr Verkehr durch die Abschaffung der Abgabe bringt mehr Steuern, als die Abschaffung kostet.“ Dafür gibt es keine belastbare Rechnung. Rund 90 % der Entlastung sind Mitnahmeeffekt; der induzierte Mehrverkehr ist klein, seine Wertschöpfung zu einem erheblichen Teil Verlagerung aus anderem Konsum

oder Abfluss ins Ausland. Wie dieser Bericht zeigt, stehen rund 8,5 Mio. € Zusatznutzen mindestens rund 20-mal höhere Klimakosten sowie 190 Mio. € fehlende Steuereinnahmen gegenüber; die Abschaffung kostet die Allgemeinheit somit weit mehr, als sie bringt. Selbst wenn Mehrverkehr entstünde, flössen die Mehreinnahmen zunächst den Flughäfen zu, die mehrheitlich im Eigentum der Länder stehen, nicht dem Bundesbudget, das den Ausfall trägt.

„Fliegen muss für alle leistbar bleiben." 12 € entscheiden nicht über die Leistbarkeit eines Urlaubsflugs; die Entlastung kommt überwiegend den 14 % zugute, die mehr als einmal pro Jahr fliegen. Für die tägliche Mobilität der Mehrheit sind die Preise im öffentlichen Verkehr relevanter. Vor allem aber verwechselt das Argument Zugang mit Menge: Ein Pfad zur Klimaneutralität ist mit wachsendem Flugverkehr nicht vereinbar; die Gesamtmenge des Fliegens wird in den kommenden Jahren sinken müssen, nicht steigen. Die Frage ist daher nicht, ob Fliegen billiger wird, sondern wie die notwendige Reduktion fair verteilt wird. Dafür sind Instrumente geeignet, die bei Vielfliegenden, Premium-Klassen und Privatjets ansetzen, nicht ein Preisnachlass für alle, der zum Großteil bei denen landet, die ohnehin am meisten fliegen.

„Der Tourismus braucht günstige Flüge." Günstigere Abflüge ab Österreich können auch dazu führen, dass weniger Österreicher:innen Urlaube in Österreich verbringen; der Nettoeffekt auf die inländische Tourismuswertschöpfung ist unklar und in der Literatur klein (Rosselló-Nadal & Sard 2026; de Bruin & Yakut 2022 für Irland: BIP-Effekte von Flugsteuern vernachlässigbar). Wo sich bereits Anzeichen von Übertourismus zeigen, sind zusätzliche Ankünfte zudem nicht ohne Weiteres ein Gewinn.

6. Optionen: Reform statt Abschaffung

Die Analyse legt nahe, die Flugabgabe nicht abzuschaffen, sondern weiterzuentwickeln. Die folgenden Optionen sind einzeln umsetzbar und miteinander kombinierbar.

- Staffelung nach Distanz und Buchungsklasse. Die Flugabgabe bemisst sich schon heute nach der Lage des Zielflugplatzes (§ 4 FlugAbgG) und war bis August 2020 nach Kurz-, Mittel- und Langstrecke gestaffelt (zuletzt 3,50 / 7,50 / 17,50 €); die Streckenzonen sind in den Anlagen des Gesetzes weiterhin definiert und werden von den Luftfahrzeughaltern gemeldet (§ 10 FlugAbgG). Eine Rückkehr zu Distanzklassen nach deutschem oder britischem Vorbild und höhere Sätze für Business- und First-Class sind daher gesetzestechnisch einfach. Eine solche Staffelung erhöht die Lenkungswirkung dort, wo die Klimawirkung pro Passagier am größten ist, und verbessert die Verteilungswirkung.
- Privatjets. Luftfahrzeuge bis 2.000 kg sind befreit, Business-Jets zahlen den Normalsatz von 12 € pro Passagier bei einem Vielfachen der Emissionen pro Kopf. Frankreich erhebt seit 2025 rund 210 bis 2.100 € pro Passagier, Italien eine Besitzsteuer. Burke et al. (2026) berechnen, dass die Privatjetflüge einzelner prominenter Vielflieger allein aus dem Jahr 2022 jeweils mehr als 1 Mio. US-$ an diskontierten Klimaschäden bis 2100 verursachen. Ein eigener Satz für Privat- und Geschäftsreiseflugzeuge wäre verteilungspolitisch treffsicher und praktisch ohne Verlagerungsrisiko.
- Valorisierung. Der Satz von 12 € gilt nominal seit September 2020; der Verbraucherpreisindex ist seither um gut ein Viertel gestiegen, der reale Wert der Abgabe damit um gut ein Fünftel auf rund 9 € gesunken. Eine Indexierung, wie sie bei vielen Gebühren üblich ist, würde eine schleichende Senkung, die Einnahmenpotential und Lenkungswirkung schwächt, beenden.
- Zweckbindung. Ein Teil der Einnahmen könnte sichtbar in Bahnangebote fließen, insbesondere internationale Tag- und Nachtzugverbindungen. Das erhöht die Akzeptanz und schafft die Alternativen, die eine Lenkung erst ermöglichen.

- Europäische Koordination. Österreich sollte sich für eine EU-weite Mindest-Ticketabgabe, die Kerosinbesteuerung im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie (auch bilateral mit Nachbarstaaten) und die Bepreisung der Nicht-CO_2-Effekte im ETS einsetzen. Das adressiert eine Verlagerung nach Bratislava wirksamer als ein nationaler Verzicht.
- Konsistenz mit dem Klimagesetz. Die Flugabgabe sollte als Teil des Klimafahrplans bis 2040 mit einem nachvollziehbaren Pfad für den Luftverkehr verankert werden. Vor jeder Änderung sollte eine unabhängige Folgenabschätzung (WIFO, IHS, Umweltbundesamt) Klimawirkung inklusive Nicht-CO_2-Effekte, Klimakosten, Verteilungs- und Budgetwirkung ausweisen.
- Falls dennoch abgeschafft, ausgesetzt oder gesenkt wird. Entscheidet die Politik, die Auslastungsprobleme einzelner Standorte für gravierend genug zu halten, sollte die Maßnahme ausdrücklich als befristete Notmaßnahme deklariert werden, mit gesetzlich fixiertem Datum der automatischen Wiedereinführung und mit Offenlegung, wo die zusätzlich entstehenden Emissionen eingespart werden. Ohne diese Elemente lässt sich die Maßnahme nicht in eine kohärente Klimapolitik integrieren und wird öffentlich als Maßnahme zur Steigerung der Profitabilität des Flughafens wahrgenommen.

7. Fazit

Die Flugabgabe ist ein kleines, aber ökonomisch richtiges Instrument: Sie holt einen Bruchteil der Kosten, die das Fliegen bei Dritten verursacht, in den Preis zurück, sie wirkt progressiv, sie ist rechtlich sicher und sie bringt dem Budget 190 Mio. € pro Jahr. Ihre Abschaffung wäre zu rund 90 % Mitnahmeeffekt und würde die Emissionen in einem Sektor erhöhen, der ohnehin nicht auf Zielpfad ist, eine Lücke im Budget eines Landes im Defizitverfahren öffnen und die Glaubwürdigkeit der Klimapolitik beschädigen – und das gegen Passagierzahlen, die die Standortsorge empirisch nicht stützen. Klimapolitik und Standortpolitik sind kein Gegensatz: Eine Reform der Abgabe, die stärker nach Klimawirkung differenziert und europäisch eingebettet ist, schützt den Haushalt, den Standort und die Lebensgrundlagen kommender Generationen besser als ihr Verzicht.

Anhang A: Rechenschritte und Annahmen

- Klimakosten pro Flug: 1.300 km × 0,123 kg CO_2/Pkm × Faktor 2 = 320 kg CO_2e; × 350 €/t = 112 €; × 1.000 €/t = 320 €. Anteil der Abgabe: 12/112 = 10,7 %; 12/320 = 3,8 %.
- Hin- und Rückflug 1.300 km: 2 × 320 kg = 640 kg CO_2e. Bahn: 2 × 1.300 × 2,8 g = 7,3 kg (1,1 %).
- Anteil des Flugverkehrs: 2,93 / (67,1 + 2,93) = 4,2 % (nur CO_2); 5,87 / (67,1 + 5,87) = 8,0 % (Faktor 2).
- Restbudget 2040: 79,7 Mt × 0,1 = 7,97 Mt; 2,93/7,97 = 37 %; 5,87/7,97 = 74 %.
- Bezugsgröße: abgabepflichtige Abflüge ≈ 190 Mio. € / 12 € ≈ 15,8 Mio. pro Jahr (von 18,24 Mio. abfliegenden Passagieren; Differenz: Transferpassagiere, Kinder unter zwei Jahren, sonstige Befreiungen; der 30-€-Satz macht den Nenner geringfügig kleiner). Induzierte Nachfrage: $\Delta Q/Q = |\varepsilon| \times \Delta P/P$. Abschaffung 12 €: 1,12 × 12/150 = 9,0 % (Mittel) = 1,42 Mio. Passagiere; Bandbreite 0,8 × 12/200 = 4,8 % (0,76 Mio.) bis 1,12 × 12/100 = 13,4 % (2,12 Mio.). Zusätzliches CO_2 (Mittel): 1,42 Mio. × 161 kg = 229 kt (Bandbreite 122 bis 341 kt); × Faktor 2 = 458 kt CO_2e; Klimakosten 160 Mio. € (350 €/t) bis 458 Mio. € (1.000 €/t). Zusatznutzen (Rule of Half): 6 € × 1,42 Mio. = 8,5 Mio. €. Senkung um 4 €: 3,0 % (1,6 bis 4,5 %) = 0,47 Mio.; Halbierung: 4,5 % = 0,71 Mio. Elastizitäten −0,8

(nationale Ebene) bzw. −1,12 (nationale Ebene, innereuropäisch: × 1,4) nach InterVISTAS 2007; Ticketpreis 100 bis 200 € ist eine Annahme.

- CO_2 je Abflug: 2,93 Mt / 18,24 Mio. abfliegende Passagiere = 161 kg; × Faktor 2 = 321 kg CO_2e; Klimakosten 112 bis 321 €. Zusatznutzen nach Rule of Half: 12 €/2 = 6 €. Verhältnis 19 bis 54. Die 161 kg sind der Durchschnitt aller Abflüge einschließlich der Langstrecke. Zusätzliche Passagiere fliegen überwiegend auf Kurz- und Mittelstrecken, weil dort die Nachfrage am stärksten auf den Preis reagiert; ihr CO_2 je Abflug liegt daher eher unter dem Durchschnitt, und die ausgewiesenen Klimakosten sind eher eine Obergrenze. Für den Beispielflug über 1.300 km ergeben sich ebenfalls 160 kg.
- Realwert der Abgabe: VPI 2020 → 2025 ca. +28 % (Statistik Austria); 12 € / 1,28 ≈ 9,4 € in Preisen von 2020.
- CO_2-Preis im EU-Emissionshandel für den Beispielflug: 1.300 km × 0,123 kg CO_2/Pkm = 160 kg CO_2; × 90 €/t = 14,4 €. Volumen der diskutierten Senkung: 30 bis 60 Mio. € / 15,8 Mio. abgabepflichtige Abflüge = 1,9 bis 3,8 € pro Passagier.
- Flug-Urlaubsreisen der Wohnbevölkerung im ersten Halbjahr (Statistik Austria 2026b): 2026: 11,62 Mio. × 19,2 % = 2,23 Mio.; 2025: 11,82 Mio. × 18,9 % = 2,23 Mio.
- Grenzen der Bewertung der Nicht-CO_2-Effekte: Der Faktor 2 ist eine Vereinfachung. Diese Effekte sind kurzlebiger als CO_2; sie mit einem für CO_2 abgeleiteten, niedrig diskontierten Kostensatz zu bewerten, überzeichnet ihren Langfristschaden tendenziell, während die GWP100-Metrik ihre kurzfristige Erwärmungswirkung unterzeichnet. Rechnet man nur mit dem CO_2 (Faktor 1), halbieren sich alle Klimakosten in diesem Bericht; am Befund ändert das nichts. Ältere Arbeiten mit deutlich niedrigeren Kostensätzen (unter 100 €/t) gelten methodisch als überholt, weil sie Schadenskategorien auslassen und zukünftige Schäden stark abdiskontieren.
- Untergrenze nur mit Nicht-CO_2-Effekten (Abschnitt 3.4): Bei Faktor 2 entfällt die Hälfte der Klimakosten auf die Nicht-CO_2-Effekte: 160 bis 458 Mio. € / 2 = 80 bis 229 Mio. € pro Jahr; je Flug 56 bis 160 € gegenüber 6 € Zusatznutzen (Verhältnis 9 bis 27).
- Alle Emissionskennzahlen: Umweltbundesamt, Emissionskennzahlen Personenverkehr, Datenbasis 2024 (Stand Mai 2026); nationale Emissionen: Umweltbundesamt, NowCast 2026 (REP-1049).

Anhang B: Bruttowertschöpfungs-Rechnung (Sensitivität)

- Ausgangsgröße: direkte Bruttowertschöpfung (BWS) der Luftverkehrswirtschaft 2018 laut Economica (2020): 1,6 Mrd. € (Kernbereich: Flughäfen und Airlines) bis 2,7 Mrd. € („enge Definition“ laut Economica, inkl. Bodenabfertigung, Flugsicherung, luftfahrtnahe Dienste). Inflationiert mit dem VPI von 2018 auf 2025 (+ 32 %): 2,1 bis 3,5 Mrd. €.
- Bezugsgröße: 18,24 Mio. abfliegende Passagiere 2025 (Hälfte von 36,5 Mio.). BWS je abfliegendem Passagier: rund 115 bis 190 € (obere Abschätzung, weil ein Teil der BWS nicht vom Passagieraufkommen abhängt).
- Induzierte Passagiere (Anhang A): Senkung 4 €: 0,47 Mio.; Halbierung: 0,71 Mio.; Abschaffung: 1,42 Mio.
- Zusätzliche Brutto-BWS (obere Abschätzung): Senkung 4 €: 54 bis 89 Mio. €; Halbierung: 82 bis 135 Mio. €; Abschaffung: 163 bis 270 Mio. € pro Jahr.

- Klimakosten derselben Szenarien (Faktor 2): 53 bis 152 Mio. €; 80 bis 229 Mio. €; 160 bis 458 Mio. € pro Jahr.
- Lesart: Selbst die Brutto-BWS, die den Nettonutzen deutlich überzeichnet (Verdrängung anderen Inlandskonsums, Abfluss von Reiseausgaben ins Ausland, importierte Vorleistungen wie Kerosin und Flugzeuge), liegt bei 350 €/t in derselben Größenordnung wie die Klimakosten und bei 1.000 €/t deutlich darunter. Der Einnahmenausfall (60 / 95 / 190 Mio. €) kommt als Transfer an Airlines und Reisende hinzu, ist aber in der Wohlfahrtsrechnung kein zusätzlicher Verlust, sondern eine Umverteilung von der Allgemeinheit zu den Fliegenden.
- Diese Rechnung ersetzt nicht die Rule-of-Half-Rechnung in Abschnitt 3.4, sondern zeigt, dass das Ergebnis auch unter den für die Luftfahrt günstigsten Annahmen Bestand hat.

Anhang C: Quellen

APCC (2023): Österreichischer Special Report Strukturen für ein klimafreundliches Leben (Görg, Madner, Muhar, Novy, Posch, Steininger, Aigner, Hrsg.), Kap. 6 Mobilität. Springer Spektrum, https://doi.org/10.1007/978-3-662-66497-1

BMF (2026): Green Budgeting – Beilage zum Doppelbudget 2027–2028, S. 43 (Kosten des Zukaufs von Emissionszertifikaten, Aktivitätsszenario der Langfristbudgetprognose), https://service.bmf.gv.at/Budget/Budgets/2027_2028/beilagen/Green_Budgeting_2027_2028.pdf

Black, S., Parry, I., Singh, S., Vernon-Lin, N. (2024): Destination Net Zero: The Urgent Need for a Global Carbon Tax on Aviation and Shipping. IMF Staff Climate Note 2024/003, https://doi.org/10.5089/9798400290244.066

Borbely, D. (2019): A case study on Germany's aviation tax using the synthetic control approach. Transportation Research Part A 126, 377–395, https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.06.017

Brunner, S., Flachsland, C., Marschinski, R. (2012): Credible commitment in carbon policy. Climate Policy 12(2), 255–271, https://doi.org/10.1080/14693062.2011.582327

Burke, M., Zahid, M., Diffenbaugh, N.S. et al. Quantifying climate loss and damage consistent with a social cost of carbon. Nature 651, 959–966 (2026). https://doi.org/10.1038/s41586-026-10272-6

CE Delft (2025): A fair share from aviation. Solidarity levies in aviation: Options for a coalition of the willing. Studie für die Global Solidarity Levies Task Force. https://cedelft.eu/publications/a-fair-share-from-aviation-solidarity-levies-in-aviation-options-for-a-coalition-of-the-willing/

de Bruin, K., Yakut, A. M. (2022): The impacts of aviation taxation in Ireland. Case Studies on Transport Policy 10, 2218–2228, https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.09.017

Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ, UK) (2026): Government greenhouse gas conversion factors for company reporting 2026 – Methodology paper. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6a2940543b15d05a7ce3202e/2026-GHG-conversion-factors-methodology-report.pdf

Falk, M., Hagsten, E. (2019): Short-run impact of the flight departure tax on air travel. International Journal of Tourism Research 21(1), 37–44, https://doi.org/10.1002/jtr.2239

Fiskalrat (2025): Bericht über die fiskalische Nachhaltigkeit 2025. Wien, April 2025, S. 8 (Kosten der Zertifikatszukäufe nach der Lastenteilungsverordnung), https://fiskalrat.at/dam/jcr:e380838b-4854-4647-a02e-11ea0d92c8aa/FISK_NHB_2025_Web.pdf

Flughafen Wien AG (2026): Verkehrsergebnisse und Presseaussendungen 2026 (u. a. 02/2026, 25/2026 sowie Monatsverkehrszahlen).

Economica (2020): Die volkswirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft. Studie im Auftrag des BMK. https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/publikationen/volkswirtschaft.html

Helmers, V., van der Werf, E. (2025): Did the German aviation tax have a lasting effect on passenger numbers? Transportation Research Part D 140, 104570, https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104570

Khan, M. R. et al. (2025): Bridging adaptation finance gap through an international air passenger solidarity levy. Mitigation and Adaptation Strategies for Global Change 30:29, https://doi.org/10.1007/s11027-025-10213-0

ICCT – Zheng, S., Rutherford, D. (2022): Aviation climate finance using a global frequent flying levy. International Council on Clean Transportation, https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/09/global-aviation-frequent-flying-levy-sep22.pdf

InterVISTAS (2007): Estimating Air Travel Demand Elasticities. Final Report for IATA. https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/estimating-air-travel-demand-elasticities---by-intervistas/

Ivaldi, M., Toru-Delibaşı, T. (2018): Competitive impact of the air ticket levy on the European airline market. Transport Policy 70, 46–52, https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.02.010 .

Kogler, M. L. et al. (2026): Short-term emission reductions in leisure and business air travel: assessment of taxation, regulations, sustainable aviation fuels and personal intent. Journal of Sustainable Tourism 34, 271–295, https://doi.org/10.1080/09669582.2025.2467128

Köppl, A., Schratzenstaller, M. (2024): Budgetäre Kosten und Risiken durch klimapolitisches Nichthandeln und Klimarisiken. WIFO Policy Brief. https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-6909/s_2024_budgetkosten_klimarisiken_70821_.pdf

Larsson, J., Elofsson, A., Sterner, T., Åkerman, J. (2019): International and national climate policies for aviation: a review. Climate Policy 19(6), 787–799, https://doi.org/10.1080/14693062.2018.1562871

Lee, D. S. et al. (2021): The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. Atmospheric Environment 244, 117834, https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834

Lideikyte Huber, G. (2025): Why aviation fuel remains untaxed: Legal barriers to aviation fuel taxation. Pace Environmental Law Review 43, 127, https://digitalcommons.pace.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1933&context=pelr

Nemet, G. F., Jakob, M., Steckel, J. C., Edenhofer, O. (2017): Addressing policy credibility problems for low-carbon investment. Global Environmental Change 42, 47–57, https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2016.12.004

Neiva, R. et al. (2021): Study on the taxation of the air transport sector. Studie für die Europäische Kommission (DG MOVE) https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-07/Aviation-Taxation-Report.pdf

Proost, S. (2024): Looking for winning policies to address the climate issue in EU-aviation. Journal of Air Transport Management 115, 102534, https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2023.102534 .

Rennert, K. et al. (2022): Comprehensive evidence implies a higher social cost of CO_2. Nature 610, 687–692, https://doi.org/10.1038/s41586-022-05224-9

Rosselló-Nadal, J., Sard, M. (2026): Tourism Taxation: Balancing revenues, competitiveness and sustainability in destination management. Tourism Management 113, 105326, https://doi.org/10.1016/j.tourman.2025.105326

SWP – Stiftung Wissenschaft und Politik (2026): Analyse des Kommissionsvorschlags zur Überarbeitung des EU-Emissionshandels für den Luftverkehr, Juli 2026 https://doi.org/10.18449/2026C28

Thießen, F., Brützel, C. (2025): Standortkosten und Passagierzahlen an 101 europäischen Flughäfen. Studie im Auftrag von Transport & Environment. https://uploads.transportenvironment.org/production/files/FINAL-Gutachten-Stand-06-08-25_rein.docx-1.pdf?dm=1761743330

Umweltbundesamt (2026): Nahzeitprognose der österreichischen Treibhausgas-Emissionen für das Jahr 2025 (NowCast 2026), REP-1049; Nahzeitprognose Verkehr 2026, REP-1052; Emissionskennzahlen Personenverkehr, Datenbasis 2024. https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep1052.pdf

Umweltbundesamt Deutschland (2026): Methodenkonvention zur Ermittlung von Umweltkosten, aktualisierte Empfehlung zu den Klimakosten (350 bzw. 1.000 €/t CO_2-Äquivalent), https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/14437/publikationen/2026-10/MK_4_0_Kostens%C3%A4tze_final2.pdf

VCÖ (2026): Mineralölsteuerbefreiung von Kerosin förderte Flugverkehr in Österreich mit mehr als fünf Milliarden Euro seit 2015 (inkl. Angaben zu Zielentfernungen ab Wien und Passagierentwicklung 2026). Presseaussendung 4.11.2026, https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-mineraloelsteuerbefreiung-von-kerosin-foerderte-flugverkehr-in-oesterreich-mit-mehr-als-fuenf-milliarden-euro-seit-dem-jahr-2015

Zhang, Y., Wang, K. (2024): Mitigation effect of the European Union emission trading system on aviation emissions. Transportation Research Part D 130, 104186, https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104186

WienTourismus (2026): Nächtigungsstatistik erstes Halbjahr 2026, https://b2b.wien.info/de/newsroom/corporate-news/statistik-juni-2026-1132024

Rechtsquellen: Finanzausgleichsgesetz 2024 (FAG 2024), BGBl. I Nr. 168/2023, § 31 Abs. 2; Flugabgabegesetz (FlugAbgG), BGBl. I Nr. 111/2010, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 96/2020, https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007051; Richtlinie 2003/96/EG (Energiesteuerrichtlinie), http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj; Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation), http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

Momentum Institut (2026): Flugabgabe könnte fallen, aber Öffi-Gebühren steigen (28.10.2026) und Flugabgabe-Senkung: Steuergeschenk für Besserbezahlte und Airlines (12.11.2026). Datengrundlage: Statistik Austria, Mikrozensus Umwelt, https://www.momentum-institut.at/news/flugabgabe-senkung-steuergeschenk-fuer-besserbezahlte-und-airlines/

Statistik Austria (2026a): Reiseverhalten 2025 und 1. Halbjahr 2026, Pressemitteilungen vom 29.4.2026 und 22.9.2026, https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/tourismus/reiseverhalten