

Luftverkehr | 19.03.2015 | Lesezeit 3 Min.

An den Airports wird es eng

Die deutschen Flughäfen haben 2014 rund 3 Prozent mehr Passagiere gezählt als ein Jahr zuvor. Davon haben vor allem die großen Flughäfen profitiert, die allerdings mit zunehmenden Kapazitätsengpässen zu kämpfen haben. Der andere Gewinner ist der Staat, denn dessen Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer stiegen auf mehr als 1 Milliarde Euro.

Im November vergangenen Jahres hatte das Bundesverfassungsgericht bestätigt, dass die seit 2011 erhobene Luftverkehrssteuer (Kasten) nicht gegen das Grundgesetz verstößt. Damit kann der Bund die Abgabe auch weiterhin kassieren. Und gerade 2014 sprudelten die Einnahmen mit etwas mehr als 1 Milliarde Euro besonders kräftig (Grafik). Weil der Abgabensatz je Passagier für Fernflüge am höchsten ist, waren diese für den Fiskus am lukrativsten:

Mit 500 Millionen Euro machten die Abgaben auf Langstreckenflüge 2014 fast die Hälfte der gesamten Luftverkehrssteuereinnahmen aus. Inlandsflüge steuerten – einschließlich Mehrwertsteuer – nur gut 200 Millionen Euro bei.

Fliegen für den Fiskus

Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer auf ... im Jahr 2014
in Millionen Euro



Mehrwert-
steuer auf
Luftverkehrs-
steuer Inland

IW-Schätzung unter der Annahme, dass 5 Prozent der Kurz-, 10 Prozent der Mittel- und 12 Prozent der Langstreckenflüge von ausländischen Fluggästen als Umsteigeverbindungen genutzt werden, für die keine Luftverkehrssteuer abgeführt werden muss; Ursprungsdaten: Bundesministerium der Finanzen, Statistisches Bundesamt

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2015 IW Medien · iwd 12
Foto: Rawpixel - Fotolia.com

Dass die Luftverkehrssteuer dem Bundesfinanzminister zuletzt immerhin rund 80 Millionen Euro mehr einbrachte als 2011, liegt am Anstieg der Fluggastzahlen. Laut Statistischem Bundesamt erreichte die Gesamtzahl der Passagiere an deutschen Flughäfen 2014 einen Höchstwert von gut 186 Millionen, der Flughafenverband ADV weist für 2014 sogar fast 209 Millionen Fluggäste aus.

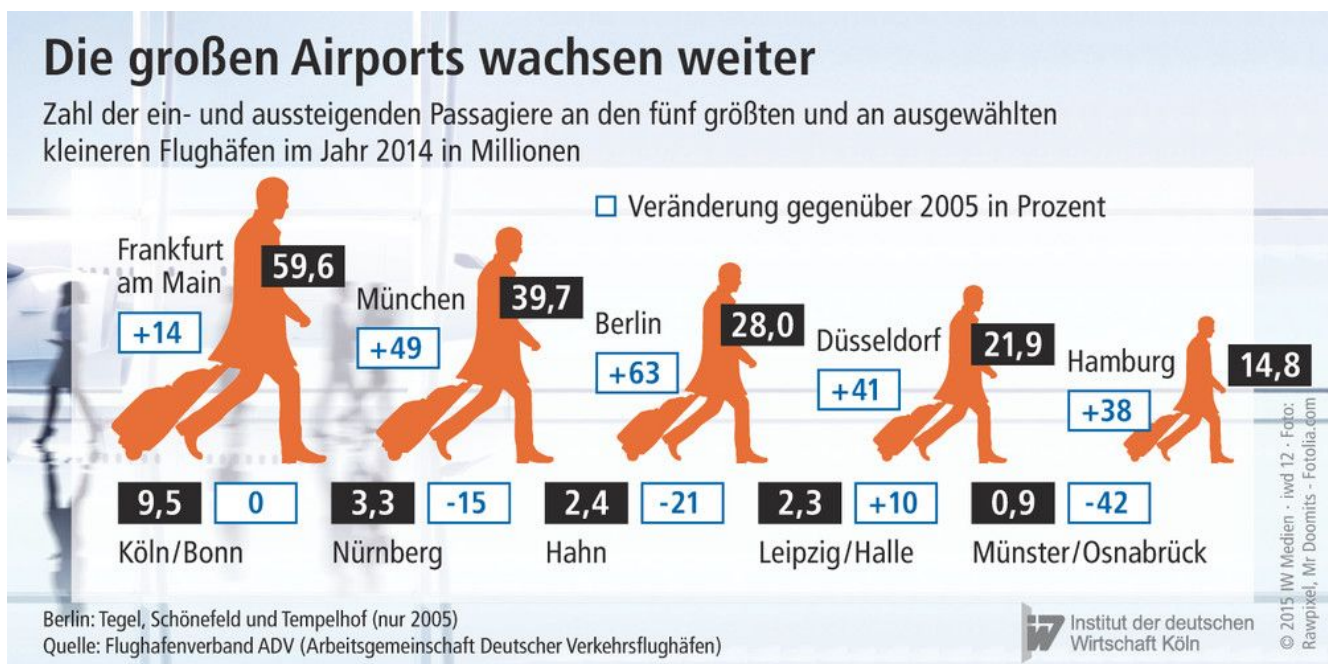
Die Gründe für diese Rekordzahlen: Der deutschen Wirtschaft geht es gut und die Bundesbürger können sich dank steigender Realeinkommen manche Extra-Reise leisten. Zudem entdecken immer mehr ausländische Touristen Deutschland als Urlaubsziel.

Von dieser Entwicklung haben allerdings in erster Linie die großen Flughäfen profitiert. So zählten die Berliner Flughäfen 2014 gut 6 Prozent mehr Passagiere als

im Jahr zuvor, Hamburg verzeichnete sogar ein Plus von mehr als 9 Prozent. Dagegen sank die Zahl der Fluggäste im rheinland-pfälzischen Hahn um 8 Prozent, in Weeze am Niederrhein sogar um 27 Prozent.

Auch mittelfristig sind die großen Airports die Gewinner (Grafik):

Von 2005 bis 2014 nahm die Zahl der ankommenden und abfliegenden Passagiere in Berlin um fast zwei Drittel zu, in München um fast die Hälfte.



Gerade im vergangenen Jahr wurde dieser Trend durch das dynamische Wachstum des Auslandsverkehrs verstärkt – schließlich starteten Fernflüge vor allem von den Großflughäfen. Allein die Zahl der Passagiere auf den Asienrouten erhöhte sich 2014 um fast 4 Prozent.

Die zunehmende Konzentration auf die „Big Five“ der deutschen Flughäfen birgt jedoch Probleme – denn die dortigen Engpässe werden immer größer. Einige Beispiele verdeutlichen dies:

In **Berlin** werden die Kapazitäten selbst dann zu gering sein, wenn der neue Großflughafen endlich freigegeben ist. Denn schon heute wäre eigentlich eine Erweiterung notwendig, in die die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund aber angesichts der bisherigen Kostenexplosion beim Bau des Flughafens kein Geld stecken wollen.

In **München** ist die für den zukünftigen Verkehr benötigte dritte Start- und Landebahn bereits genehmigt; finanziert werden könnte sie durch Nutzungsgebühren. Doch nachdem die Münchner in einer Volksentscheidung die Startbahn abgelehnt haben, wagt es die Politik nun nicht, den Bau in Angriff zu nehmen.

In **Hamburg** wurde die schon seit 40 Jahren geplante Verlagerung des innerstädtischen Flughafens ins Umland inzwischen endgültig zu den Akten gelegt. Damit ist ein weiteres Wachstum des Flugverkehrs hier ebenso wie in **Düsseldorf** kaum noch möglich.

Die Ausbaumaßnahmen am Frankfurter Flughafen allein können das Problem nicht lösen. Auch die von Verkehrsminister Dobrindt angeregte Verlagerung von Flügen zu Regionalflughäfen, speziell von Berlin nach Leipzig, ist kaum praktikabel – dazu sind die meisten zu weit von den Metropolen entfernt.

Luftverkehrssteuer

Seit 2011 wird auf alle Abflüge von deutschen Flughäfen eine Luftverkehrssteuer erhoben. Für Flüge bis 2.500 Kilometer – maßgeblich ist die Entfernung bis zur Hauptstadt des Ziellands – sind 7,50 Euro pro Fluggast fällig. Dieser Satz gilt somit für alle Flüge zu Zielen in Europa. Bei innerdeutschen Flügen kommt noch die Mehrwertsteuer hinzu. Mittelstreckenflüge bis 6.000 Kilometer – in diesen Korridor fällt beispielsweise das Urlaubsland Ägypten – werden mit 23,43 Euro belastet. Für Flüge über 6.000 Kilometer sind sogar 42,18 Euro pro Ticket zu zahlen.

Die Abgabe soll dem Staat zusätzliche Einnahmen beschaffen, zugleich aber aus

ökologischen Gründen den Flugverkehr eindämmen. Seit 2012 ist das widersprüchliche Konstrukt noch komplexer geworden. Denn nun ist die Luftverkehrsabgabe mit dem Emissionshandel verknüpft. Die jährlichen Kosten, die den Fluggesellschaften durch den Kauf der benötigten CO₂-Zertifikate entstehen, sollen zusammen mit der Luftverkehrssteuer nicht mehr als 1 Milliarde Euro ergeben. Doch 2014 war schon die Steuer allein höher. Für die nun eigentlich anstehende Senkung der Steuersätze gibt es allerdings keinen Automatismus - wird die Politik nicht aktiv, müssen die Fluggäste weiterhin die derzeit geltenden Sätze zahlen.

Kernaussagen in Kürze:

- Im Jahr 2014 stiegen die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer in Deutschland auf etwas mehr als 1 Milliarde Euro - fast die Hälfte davon entfiel auf Langstreckenflüge.
- Die großen Airports sind die Gewinner des Reisebooms - von 2005 bis 2014 nahm die Zahl der ankommenden und abfliegenden Passagiere in Berlin um fast zwei Drittel zu, in München um nahezu die Hälfte.
- Die Engpässe an den großen deutschen Flughäfen werden jedoch immer größer, in Berlin zum Beispiel werden die Kapazitäten selbst dann zu gering sein, wenn der neue Großflughafen endlich freigegeben ist.