

**Positionspapier des
Flughafenverbandes ADV zum Thema:
„Auswirkungen der Luftverkehrssteuer
auf die deutschen Flughäfen“**

Stand: Juni 2012

FLUGHAFENVERBAND



1. Auf einen Blick

- Die Zahl der Passagiere an den deutschen Flughäfen hat im Jahr 2011 um 5,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Allerdings verzerren statistische Sondereffekte, wie z.B. der Vulkanausbruch im April 2010 oder die strengen Witterungsbedingungen im November/ Dezember 2010, das Bild erheblich. Bereinigt um diese Effekte dürfte das bundesweite Marktwachstum im Passagierverkehr in Deutschland bei lediglich rund 3,0 Prozent gelegen haben.
- Die Entwicklung an den einzelnen Flughäfen fällt dabei sehr unterschiedlich aus. Während Flughäfen mit Drehkreuzfunktion seit Jahresbeginn hohe Zuwachsraten verzeichnen konnten, sind an den Flughäfen mit hohem Anteil an Low-Cost-Verkehr und innerdeutschen Flügen zum Teil deutliche Einbrüche in den Passagierzahlen zu sehen.
- Die doppelte Besteuerung des innerdeutschen Luftverkehrs, bei dem die Luftverkehrsteuer beim Hin- und Rückflug erhoben wird, wirkt besonders problematisch. So ist dieses Segment im Jahr 2011 – trotz Basiseffekt – um lediglich 1,6 Prozent gewachsen. Demgegenüber betrug der Zuwachs im Europa-Verkehr 8,3 Prozent.
- Nach Analysen der ADV ging der Low-Cost-Verkehr im Jahr 2011 um 5,2 Prozent zurück. Nachhaltige Rückgänge sind vor allem im innerdeutschen Low-Cost-Verkehr zu verzeichnen, der nach Kapazitätsabbau und -verlagerungen von Fluggesellschaften um 24,7 Prozent zurückging.
- Grenznahe ausländische Flughäfen konnten hingegen im gleichen Zeitraum deutliche Zuwächse verzeichnen.

2. Allgemeine Verkehrsentwicklung

Nach den historischen Einbrüchen im Luftverkehr infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/ 2009 und der raschen Erholung im Jahr 2010, konnte im Jahr 2011 ein Passagierzuwachs an den deutschen Flughäfen von insgesamt +5,0 Prozent verzeichnet werden. Damit wurden im Gesamtjahr insgesamt 198,2 Mio. Ein- und Aussteiger auf den deutschen Flughäfen gezählt.

Die **tatsächliche Marktentwicklung** wurde allerdings durch eine Reihe von Sondereffekten deutlich überzeichnet. So sind infolge der mehrtägigen Luftraumsperrungen nach dem Vulkanausbruch auf Island im April 2010 und zahlreichen witterungsbedingten Flugausfällen im November/ Dezember 2010 im Jahr 2011 entsprechende Basiseffekte wirksam geworden. Bereinigt um diese Sondereffekte dürfte das bundesweite Marktwachstum insgesamt bei lediglich **rund +3,0 Prozent** gelegen haben.

Im Jahresverlauf wurde die Entwicklung im Passagierverkehr vor allen Dingen vom Europa-Verkehr getrieben, der um 8,3 Prozent zulegen. Der innerdeutsche Verkehr zeigte sich hingegen – trotz Basiseffekt – deutlich schwächer mit einem Wachstum von lediglich 1,6 Prozent. Besonders der innerdeutsche Verkehr leidet damit unter den Folgen der Luftverkehrsteuer.

Im Jahresverlauf 2011 sind die Wachstumsraten an den deutschen Verkehrsflughäfen kontinuierlich zurückgegangen. Nicht zuletzt die Einführung der Luftverkehrsteuer, wie auch die anhaltend hohen Öl- und Kerosinpreise sowie die sich eintrübenden konjunkturellen Rahmenbedingungen dürften dazu beigetragen haben.

3. Auswirkungen der Luftverkehrsteuer

Die seit Jahresbeginn 2011 in Deutschland erhobene Luftverkehrsteuer zeigte im Jahresverlauf **verschiedene Auswirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs** in Deutschland.

Neben **Angebotsreaktionen von Fluggesellschaften**, die Flüge komplett streichen oder auf grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland verlagern, deuten sich auch **Nachfragereaktionen infolge gestiegener Preise** an. Diese Wirkungen können zusätzlich durch Sonderentwicklungen verstärkt (z.B. gestiegene Ölpreise, Kerosinzuschläge) oder gedämpft (z.B. eingeschränkte Weitergabe der Luftverkehrsteuer im Wettbewerb) werden. Zudem wirken an allen Flughäfen regionale Faktoren auf die Verkehrsentwicklung ein. Das Hauptproblem bei der Analyse der Wirkungen der Luftverkehrsteuer liegt daher in der Isolierung der spezifischen Effekte der Luftverkehrsteuer von den übrigen nachfragebestimmenden Faktoren im Luftverkehr, die wiederum selbst dynamischen Veränderungen unterliegen. Aus den derzeit verfügbaren Daten zur Luftverkehrsentwicklung lässt sich jedoch ein Gesamtbild der verschiedenen Wirkungen der Luftverkehrsteuer ablesen.

Die Entwicklung des Luftverkehrs im Jahresverlauf 2011 an den Flughäfen liefert jedoch **eindeutige Hinweise, die auf die negativen Auswirkungen der Luftverkehrsteuer hindeuten**. Mehrere Fluggesellschaften, u.a. Ryanair, Germanwings und Air Berlin, haben Veränderungen ihres Angebotes in Bezug zur Luftverkehrsteuer gesetzt, die überwiegend zum Beginn des Sommerflugplans 2011 (Ende März 2011) wirksam geworden sind. Die Wirkungen auf die Verkehrsentwicklung zeichnen sich besonders an den hiervon betroffenen Flughäfen, und hier in besonderem Maße im innerdeutschen Verkehr, ab. Ergänzend ist festzustellen, dass die Auswirkungen der Luftverkehrsteuer nicht unmittelbar mit Einführung der Steuer zum Jahresbeginn sichtbar geworden sind. Viele Fluggesellschaften waren offenbar zunächst bemüht, die zusätzlichen Kosten über den Flugpreis an die Passagiere weiterzugeben. Nach mehr als einem halben Jahr

muss jedoch resümiert werden, dass dies nach Angaben der Fluggesellschaften insbesondere auf kleineren Verkehrsflughäfen und bei nicht-touristischen Destinationen nicht gelungen ist. In der Folge sahen sich diese Fluggesellschaften gezwungen, die entsprechenden Strecken einzustellen, da die Luftverkehrssteuer zur Unwirtschaftlichkeit der Strecken geführt hat.

Die Entwicklung an ausgewählten Flughäfen

Im Zeitraum Januar – Dezember 2011 mussten die Flughäfen **Weeze (NRN)** und **Frankfurt-Hahn (HHN)** Passagierrückgänge von 16,3 Prozent bzw. 18,2 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnen. Dramatische Rückgänge waren dabei an diesen Flughäfen im innerdeutschen Verkehr mit 98,0 Prozent (NRN) bzw. 98,1 Prozent (HHN) zu verzeichnen.

Geradezu exemplarisch spiegelt die Entwicklung an den **Berliner Flughäfen Tegel (TXL)** und **Schönefeld (SXF)** die unterschiedliche Betroffenheit durch die Luftverkehrssteuer wider. Während in Berlin-Tegel mit einem hohen Anteil traditionell weniger preissensibler Verkehre, u.a. einem vergleichsweise hohen Geschäftsreiseanteil, der Zuwachs im Passagierverkehr seit Jahresbeginn bei 12,7 Prozent lag, entwickelte sich Berlin-Schönefeld mit einem hohen Anteil am preissensiblen Verkehrssegment mit lediglich -2,3 Prozent deutlich unterdurchschnittlich. In Berlin-Schönefeld ging der Deutschland-Verkehr seit Jahresbeginn um 37,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück.

Am Flughafen **Bremen (BRE)** ging im Jahresverlauf 2011 die Passagierzahl um 4,2 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück. Der Rückgang im Low-Cost-Verkehr, mit knapp 42 Prozent Anteil in Bremen ein wesentliches Marktsegment, beträgt kumuliert bis Ende September 2011 hingegen 14,2 Prozent. Der Rückgang in diesem Verkehrssegment wäre in Bremen ohne den erwähnten Basiseffekt noch deutlich größer ausgefallen.

Obwohl am Flughafen **Hannover (HAJ)** in 2011 mit +5,8 Prozent im Jahresverlauf ein spürbares Wachstum erreicht werden konnte, sind die Auswirkungen der Luftverkehrssteuer auch hier stark negativ. So wurde eine bereits Ende 2010 erfolgreich abgeschlossene Neuakquisition kurzfristig mit Hinweis auf die Einführung der Luftverkehrssteuer wieder abgesagt. Insgesamt wäre das Passagieraufkommen in Hannover damit um rund 120.000 Passagiere zusätzlich gestiegen. Auch die Streckenstreichungen der Air Berlin (London, Zürich, Malaga) mit einem Gesamtaufkommen von rund 250.000 Passagieren pro Jahr werden ebenfalls im Schwerpunkt auf die gestiegenen Kosten, u.a. durch die Luftverkehrssteuer, zurückgeführt.

Auch an weiteren Flughäfen dürfte die Verkehrsentwicklung 2011, teilweise wesentlich, auf die Luftverkehrssteuer zurückzuführen sein. Insgesamt werden hier

vor allem die Angebotsveränderungen der Luftverkehrsunternehmen und nachfolgende Passagierrückgänge sichtbar.

Die bundesweite Verkehrsentwicklung

Bundesweit ist festzustellen, dass sich der **Passagierzuwachs** im Jahr 2011 **vor allem an den großen Flughäfen und solchen mit Drehkreuz-Funktionen** konzentriert hat. Demgegenüber konnten mittlere und kleinere Flughäfen insgesamt nur ein geringes Wachstum verzeichnen oder mussten – zum Teil erhebliche – Passagierrückgänge registrieren. Gleichwohl wirken auch hier im Einzelfall jeweils verschiedene Faktoren auf die Verkehrsentwicklung am jeweiligen Standort.

Flughäfen	Passagierentwicklung (an+ab) Jan – Dez 2011
Frankfurt (FRA), München (MUC)	+7,6 Prozent
Düsseldorf (DUS), Berlin-Tegel (TXL), Hamburg (HAM), Köln/ Bonn (CGN), Stuttgart (STR), Hannover (HAJ)	+6,2 Prozent
Berlin-Schönefeld (SXF), Nürnberg (NUE), Hahn (HHN), Weeze (NRN), Bremen (BRE)	-7,3 Prozent
Dresden (DRS), Dortmund (DTM), Leipzig/ Halle (LEJ), Münster/ Osnabrück (FMO), Karlsruhe/ Baden-Baden (FKB), Paderborn/ Lippstadt (PAD), Friedrichshafen (FDH), Saarbrücken (SCN), Erfurt (ERF)	+0,0 Prozent
Summe ADV-Flughäfen	+5,0 Prozent

Eine weitergehende Analyse der Verkehrsentwicklung im Hinblick auf die Verkehrsstruktur an den einzelnen Flughäfen zeigt deutlich, dass die Gruppe der Flughäfen mit einem relativ hohen Anteil an so genannten Low-Cost-Verkehren¹ ein deutlich schwächeres Wachstum am Passagieraufkommen aufweist, als Flughäfen an denen der Low-Cost-Anteil relativ geringer ist.

¹ Folgende Fluggesellschaften werden dabei als Low-Cost-Carrier betrachtet: Ryanair, Easyjet, Germanwings, Wizzair, bmibaby, Air Arabia.

LCC-Anteil am Passagieraufkommen	Flughäfen	Passagierzuwachs (an+ab) Jan – Dez 2011
über 70 Prozent	HHN, NRN, DTM, SXF	-7,8 Prozent
zwischen 30 – 50 Prozent	CGN, FKB, BRE	-2,8 Prozent
zwischen 10 – 20 Prozent	STR, DRS, FDH, HAJ, LEJ	+4,0 Prozent
unter 5 Prozent	MUC, HAM, DUS, FRA, ERF, FMO, NUE, PAD, SCN, TXL	+7,3 Prozent

Insgesamt ist das an den deutschen Flughäfen im **Low-Cost-Verkehr** registrierte Passagieraufkommen im Jahr 2011 um -5,2 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückgegangen. **Deutliche Rückgänge** waren dabei in diesem Verkehrsegment **vor allem im innerdeutschen Verkehr** mit einem Verlust von fast 1,4 Mio. Passagieren (-24,7 Prozent) zu verzeichnen. Inwieweit dabei gänzlich auf Reisen verzichtet oder Verlagerungen auf andere Verkehrssegmente oder Verkehrsträger stattgefunden haben, ist derzeit nicht abschließend klar.

Grenznahe ausländische Flughäfen, auch mit hohem Low-Cost-Anteil, sind im gleichen Zeitraum dagegen deutlich stärker gewachsen. Zwar sind hierfür durchaus mehrere Ursachen verantwortlich. Aber nicht zuletzt aufgrund von Meldungen der jeweiligen Flughäfen, dürfte die Luftverkehrssteuer in Deutschland einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Entwicklung des Passagieraufkommens haben. So sind auch zusätzliche Angebote deutscher Fluggesellschaften im grenznahen benachbarten Ausland auch vor dem Hintergrund der Einführung der Luftverkehrssteuer zu sehen. Zudem haben auch Reiseveranstalter verstärkt Angebote über grenznahe Flughäfen im Ausland platziert. Speziell eingerichtete Buss-huttle-Verkehre ermöglichen eine bequeme An- und Abreise zu diesen Flughäfen.

Flughafen	Passagieraufkommen Jan – Dez 2011	Veränderung ggü. Vorjahr
Maastricht (MST)	361.941	+40,7 Prozent
Eindhoven (EIN)	2.643.483	+23,4 Prozent
Basel-Mulhouse (BSL)	5.053.649	+22,4 Prozent
Luxemburg (LUX)	1.791.231	+9,9 Prozent

Auch an den ausländischen Flughäfen wird die Passagierentwicklung seit Jahresbeginn natürlich durch den Basiseffekt infolge des isländischen Vulkanausbruchs im Vorjahr verzerrt. Allerdings zeigt sich auch bei ausschließlicher Betrachtung der Monate Mai bis August im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kein grundsätzlich abweichendes Bild.

Zugleich verdichten sich die Hinweise, dass der **Anteil ausländischer Fluggäste** seit Einführung der Luftverkehrssteuer an einigen deutschen Flughäfen, wie u.a. in Hamburg, zurückgeht.

Insgesamt ist nach Einschätzung der ADV davon auszugehen, dass die Luftverkehrssteuer die **Nachfrageentwicklung in 2011 bundesweit um bis zu 5 Millionen Passagiere gedämpft hat.**

Ansprechpartner:

Bernhard Persch; persch@adv.aero

Tel. 030 - 310118-33