

Die Luftverkehrssteuer

Auswirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland Schlussfolgerungen aus den Jahren 2011 und 2012

Initiatoren:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND),
Brot für die Welt - Evangelischer Entwicklungsdienst (EED),
Greenpeace, Robin Wood, Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Autoren:

Friedrich Thießen
André Haucke

Impressum

Technische Universität Chemnitz
Sitz: Thüringer Weg 7
09126 Chemnitz
Tel. 0371-531-26190
Fax. 0371-531-834174
Finance@wirtschaft.tu-chemnitz.de

Stand: 12.11.2013

Aufgabe

Ziel der folgenden Studie ist es, die Wirkungen der Luftverkehrsteuer auf die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland zu analysieren.

Dabei wird auf einem Gutachten des Jahres 2012 aufgebaut. Die Datenreihen werden aktualisiert. Das Gutachten wird erweitert. Die sich abzeichnenden neuen Entwicklungen werden kommentiert.

Inhaltsverzeichnis

Aufgabe	3
I Anlass des Gutachtens	5
II Zusammenfassung der Ergebnisse	6
III Methodisches Vorgehen	15
IV Die Luftverkehrssteuer in Deutschland	16
V Die BIP-Elastizität des Luftverkehrs	20
VI Inländische und ausländische Flughäfen in der Einzelbetrachtung	27
VII Betrachtung von Flughafengruppen: Größe, Grenznähe, Low Cost	101
VIII Allgemeiner Strukturwandel im Luftverkehr	119
IX Luftverkehrssteuer und Urlaubsziele am Beispiel Ägyptens und Tunesiens	128
X. Weiterentwicklung der Luftverkehrssteuer	132
Literaturverzeichnis	139

I Anlass des Gutachtens

Im Sommer 2012 fand eine erste Evaluierung der deutschen Luftverkehrsteuer statt. Gemäß § 19 Abs. 4 des Luftverkehrsteuergesetzes (LuftVStG) vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885) musste „das Bundesministerium der Finanzen ... unter Beteiligung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie dem Bundestag bis zum 30. Juni 2012 einen Bericht über die Auswirkungen der Einführung des Luftverkehrsteuergesetzes auf den Luftverkehrssektor“ vorlegen.

Hierzu hatten der BUND, Brot für die Welt, Evangelischer Entwicklungsdienst, Germanwatch, Greenpeace und der World Wide Fund for Nature ein Gutachten über die voraussichtlichen Wirkungen der Steuer anfertigen lassen.

Dieses Gutachten wurde von der TU Chemnitz im Juli 2012 vorgelegt. Es basierte auf den damals verfügbaren Daten, die bis zum Jahresende 2011 reichten.

Mittlerweile sind Daten des Folgejahres verfügbar. Aufgabe des vorliegenden Gutachtens ist es daher, die seitdem sichtbar werdenden Trends zu analysieren und das Gutachten von 2012 zu erweitern und zu ergänzen. Diese Ergänzung kann dem Bundestag und der Bundesregierung dazu dienen, ihre Entscheidungen über die Luftverkehrsteuer abzusichern und weitere Entscheidungen vorzubereiten.

II Zusammenfassung der Ergebnisse

Es zeichnen sich folgende Entwicklungen ab:

- **BIP-Elastizität**

Das Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland liegt 2011 und 2012 in dem Bereich, der aufgrund des BIP-Wachstums zu erwarten ist.

Empirisch lässt sich seit vielen Jahren ein Zusammenhang zwischen der Passagierzahlenentwicklung im Luftverkehr und der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes BIP nachweisen. Die Korrelation liegt zwar nur bei etwa 0,5. Die Beziehung ist aber statistisch signifikant. Der niedrige Korrelationswert zeigt, dass noch andere Faktoren als das BIP-Wachstum auf die Luftverkehrsentwicklung einwirken. Als Messgröße für die Beziehung zwischen BIP und Luftverkehr wird die sog. „BIP-Elastizität des Luftverkehrs“ verwendet, die das Verhältnis aus BIP-Wachstum einer Periode und Luftverkehrswachstum derselben Periode darstellt. Die BIP-Elastizität schwankt von Jahr zu Jahr und ist langfristig gesunken. Für die Jahre 2011 und 2012 zeigt sich Folgendes: Die Wachstumsraten des Luftverkehrs (gemessen anhand der Passagierzahlen) liegen in einem Bereich, der gut mit der BIP-Elastizität erklärbar ist. Die BIP-Elastizität liegt seit sechs Jahren bei 1,35. Für 2012 wäre gemäß dieser Zahl ein Passagierwachstum von 0,95% zu erwarten gewesen. Das tatsächliche Wachstum betrug 1,1% (Daten des ADV). Die Luftfahrt wuchs also trotz Luftverkehrsteuer stärker als gemäß BIP-Elastizität zu erwarten war.

Die Luftfahrtindustrie hat darauf hingewiesen, dass in einzelnen Jahren Sonderfaktoren wirken können. Solche Sonderfaktoren kann man bereinigen, indem man mehrere Jahre zusammenfasst. Fasst man 2011 und 2012 zusammen, um Sonderentwicklungen in einem dieser Jahre auszuschließen, dann stellt man Folgendes fest: Über die zwei Jahre gerechnet betrug das Wachstum des Luftverkehrs 6,15%. Gemäß BIP-Elastizität hätte es 5,02% betragen müssen. Das tatsächliche Wachstum war also im Gesamtzeitraum größer als das zu erwartende Wachstum.

Zusammenfassend ergibt sich, dass ein Effekt der Luftverkehrssteuer mit dem Argument der BIP-Elastizität nicht zu erkennen ist. Die Luftverkehrsentwicklung bewegte sich 2011 und 2012 (d.h. in den Jahren, in denen die Luftverkehrssteuer galt) in dem Rahmen, der gemäß der langjährig geltenden BIP-Elastizität bei einem gegebenen BIP-Wachstum zu erwarten gewesen war.

- **Low Cost Carrier**

Die empirisch ablesbare stärkere Betroffenheit der sog. Billigflieger von der Luftverkehrssteuer geht auf einen zuvor eingeleiteten Strukturwandel in diesem Segment zurück mit dem Ziel weiterer Kosteneinsparung.

Low Cost Carriern wird eine besondere Preissensibilität der Kunden nachgesagt – sie müssten deshalb von der Luftverkehrssteuer besonders betroffen worden sein. Tatsächlich sind die Wachstumsraten von Flughäfen mit hohem Billigfliegeranteil in den Jahren 2011 und 2012 deutlich niedriger gewesen (-6%, -2,7%) als die von Flughäfen mit geringem Billigfliegeranteil (+7%, +1,9%). Hierin könnte eine Wirkung der Luftverkehrssteuer zu finden sein.

Allerdings ist festzustellen, dass die schwache Entwicklung der Flughäfen mit hohem Low Cost Carrier-Anteil bereits im Jahr 2010 einsetzte. Bereits 2010 war das Wachstum der Flughäfen mit hohem Low Cost Carrier-Anteil (+2,9%) nur etwa halb so hoch wie das Wachstum der Flughäfen mit geringem Low Cost Carrier-Anteil (+5,1%). D.h., es kann nicht die Luftverkehrssteuer sein, welche ihr schleppendes Wachstum erklärt. Bereits seit 2003 kann man Jahr für Jahr abnehmende Wachstumsraten der Low Cost Carrier-Flughäfen erkennen. Weltweit ist ein Strategiewechsel der Low Cost Carrier zu beobachten, der in der Literatur intensiv diskutiert wird. Die Carrier versuchen, durch Verschlinkung des Streckennetzes und Erhöhung des Sitzladefaktors Kosten zu sparen. Dies führt dazu, dass sie kleinere Flughäfen und unrentable Strecken ganz aufgeben oder die Zahl der Verbindungen reduzieren. Air Berlin ist z.B. seit 2007 defizitär und muss dringend einen Strukturwandel herbeiführen. Der Strukturwandel wurde lange aufgeschoben. Mit der Luftverkehrssteuer haben die Verluste seit 2007 nichts zu tun. Es erscheint aber durchaus denkbar, dass die Steuer dazu beigetragen hat, den längst fälligen Strukturwandel nicht länger aufzuschieben, sondern ihn wirklich durchzuführen.

- **Trends im internationalen Wettbewerb**

Ein Abwanderungstrend von grenznahen deutschen zu ausländischen Flughäfen ist nicht nachweisbar. Stattdessen gibt es einen Trend weg von kleineren und hin zu größeren Flughäfen aufgrund von Konsolidierungsanstrengungen.

Es wird behauptet, dass die Luftverkehrssteuer den Wettbewerb der Flughäfen in dem Sinne verzerre, dass ausländische Flughäfen Vorteile hätten. Passagiere würden ihre Reisen, die sie traditionell von Inlandsflughäfen aus starteten, seit Einführung der Steuer vermehrt von ausländischen Flughäfen aus beginnen. Tatsächlich stellt man alles in allem gesehen fest, dass deutsche grenznahe Flughäfen in 2012 etwas weniger stark gewachsen sind (in 2012 + 0,5%) als grenzferne (in 2012 +1,7%). Hierin kann eine Wirkung der Luftverkehrssteuer liegen.

Allerdings finden sich auch stark wachsende grenznahe deutsche Flughäfen. Während z.B. der deutsche grenznahe Flughafen Düsseldorf-Weeze überdurchschnittlich schrumpfte, verzeichnete der Flughafen Düsseldorf überdurchschnittliches Wachstum und erzielte neue Passagierrekorde.

Wie kann diese widersprüchliche Entwicklung gedeutet werden? Generell ist ein Trend weg von kleineren Flughäfen hin zu größeren Flughäfen zu erkennen. Dieser Trend ist unabhängig davon, ob diese Flughäfen in Grenznähe oder in Grenzferne liegen. Da die grenznahen Flughäfen überwiegend kleinere Flughäfen sind, erklärt sich aus diesem Trend ihr schleppendes Wachstum. Es sind also nicht Steuerausweichbewegungen, sondern die generelle Verlagerung hin zu großen Flughäfen, welche die Flughafenentwicklung der grenznahen Flughäfen erklärt. Dieser Trend hat sich 2011

abgezeichnet (siehe unser Gutachten aus dem Vorjahr). In 2012 kann der Trend bestätigt werden. Umfragen bei Reisebüros belegen, dass ein Ausweichen der Reisenden auf steuerfreie Flughäfen im Ausland kein breites Phänomen ist und deshalb nicht Ursache des Trends sein kann.¹ Die Verlagerung des Luftverkehrs weg von kleinen Flughäfen hin zu größeren muss andere Ursachen haben.

Welche Ursachen zeichnen sich ab? Es gibt einen weltweiten Trend zur *Rationalisierung* und *Konsolidierung* im Luftverkehr. Dem dient die Benutzung größerer Flugzeuge. Dies begünstigt aufkommensstarke Strecken und Standorte.

Es kann sein, dass die deutsche Luftverkehrsteuer einen Anstoß gegeben hat, diese bereits lange in Entwicklung begriffene Konsolidierung voranzutreiben und notwendige Rationalisierungsmaßnahmen nicht länger aufzuschieben.

Resultat von Rationalisierungsmaßnahmen ist, dass die Luftverkehrsteuer nicht zu einer Verteuerung der Flugreisen führen muss, sondern durch die Rationalisierungsmaßnahmen aufgefangen wird.

- **Ende der Subventionen**

Die Luftverkehrssteuer trifft zusammen mit verstärkten Bemühungen des Subventionsabbaus in der EU.

Zu den Entwicklungen trägt auch bei, dass die EU der Subventionierung regionaler Flughäfen nicht länger tatenlos zusieht, sondern dabei ist, ernsthafte Schritte gegen ungerechtfertigte Subventionen zu ergreifen. Dies wird die Benutzung solcher Flughäfen verteuern. Die Airlines sind dabei, diese geänderte EU-Politik zu be-

¹ Die Umfragen wurden von der TU Chemnitz im Rahmen dieser Gutachtenerstellung durchgeführt. Es wurden etwa 15 Reisebüros kontaktiert.

rücksichtigten. Das trägt auch dazu bei, das Streckennetz zu bereinigen. Davon sind insbesondere unrentable Nebenstrecken, kleine Flughäfen und kleine Flughäfen in Grenznähe betroffen, die typischerweise diejenigen sind, welche von Low Cost Carriern befliegen werden.

- **Angebotsseitige Veränderungen**

Auslöser für Veränderungen von Passagierzahlen an Flughäfen sind Angebotsänderungen der Airlines.

Es ist auffällig, dass *alle* bedeutenden Veränderungen der Passagierzahlen an Flughäfen mit *angebotsseitigen* Veränderungen seitens der Airlines zusammenfallen. Überall dort, wo die Passagierzahlen stark gewachsen oder geschrumpft sind, hat es eine Zunahme oder Konsolidierung von Angeboten der Airlines gegeben. Aus veränderten Passagierzahlen eines Flughafens ist sehr wenig und dann nur auf eine sehr indirekte Weise etwas über die Nachfrage zu erkennen. Das weiter unten ausführlich ausgeführte Beispiel von St. Gallen beleuchtet sehr plastisch, wie weit entfernt von der tatsächlichen Nachfrage die strategischen Überlegungen der Airlines, die zu Angebotsveränderungen mit massiven Passagierzahlenänderungen führen, sind.

- **Imageminderung des Luftverkehrs**

Ein Imagewandel des Luftverkehrs findet unabhängig von steuerlichen Rahmenbedingungen statt mit Auswirkungen auf den Status des Fliegens.

Ein Trend, der durchaus Beachtung verdient, ist Folgender: Es lässt sich feststellen, dass 2012 der *nichtgewerbliche* Luftverkehr

abgenommen hat, der gar nicht von der Luftverkehrsteuer betroffen ist. Eigentlich hätte er sich besser entwickeln sollen als der gewerbliche. Auch der Freizeitverkehr verzeichnet Schrumpfung bis hin zu dem nicht von Kerosinpreisen betroffenen Segelflug. Die Tatsache, Freizeitpilot zu sein, verschafft nicht mehr solche Anerkennung wie früher. Diese Entwicklungen dürfen bei der Analyse der Verkehrszahlen im gewerblichen Verkehr nicht außeracht gelassen werden. Denn sie deuten auf allgemeine Rahmentrends hin, die unabhängig von Steuern, welche nur den gewerblichen Verkehr betreffen, den Luftverkehr beeinflussen.

Die Änderungen im Freizeitverkehr könnten ein Indiz einer generellen Einstellungsänderung der Menschen dem Luftverkehr gegenüber sein. Das frühere Image eines exklusiven Clubs, dem man durch Flugreisen beitreten konnte, ist immer weniger vorhanden. Flugreisen sind Massenware geworden und zeichnen sich wie andere billige Massenprodukte auch durch ein – bei der Flugreise selbst – auf die reine Funktionalität beschränktes Leistungsspektrum aus. Damit ist kein positives, herausgehobenes Image verbindbar. Um nur ein Beispiel unter vielen zu nennen, sei die Gepäckpolitik angesprochen: Bei einer Airline gibt es Normboxen, in die das Gepäck der Reisenden passen muss. Sie sind so gestaltet, dass Standardkoffer gerade nicht hineinpassen; die üblichen Rollen ragen z.B. heraus. Das führt zu Nachzahlungen. Nach Auskunft von Reisenden reist man am besten mit einem quetschbaren Sack. Die Luftfahrtindustrie bekommt mehr und mehr das Image einer Billig- und Emissionsindustrie, wie sie früher die Chemiebranche innehatte.

- **Volkswirtschaftliche Wirkungen**

Die Behauptung von Arbeitsplatzverlusten durch die Luftverkehrswirtschaft beruht auf einer verkürzten volkswirtschaftlichen Betrachtung. Zu volkswirtschaftlichen Verlusten führt allerdings der Aufbau einer redundanten Luftverkehrsinfrastruktur.

Es wird behauptet, die Luftverkehrsteuer würde über eine Minderung der Zahl der Passagiere im Luftverkehr zu Arbeitsplatzverlusten und einer Minderung der Steuereinnahmen führen. Diese Befürchtungen sind nicht haltbar, denn sie basieren auf einer unvollständigen Kreislaufbetrachtung. Die Ressourcen, die im Luftverkehr eingesetzt werden, bleiben andernfalls nicht untätig. Die Züricher Stadt- und Kantonsverwaltungen haben dies in einem Gutachten zum Ausbau des Flughafens Zürich deutlich zum Ausdruck gebracht: Wenn der Luftverkehrssektor Ressourcen bindet, dann entstehen daraus nicht *zusätzliche* Jobs und *zusätzliches* Einkommen. Vielmehr werden Jobs und Einkommen aus anderen Bereichen *verlagert*.²

Volkswirtschaftlich sehr problematisch ist die folgende Entwicklung: Durch die Abwendung der Airlines von regionalen Flughäfen (Augsburg, Erfurt, Frankfurt Hahn, Kassel, Altenburg u.a.) hinterlässt die Industrie eine Infrastruktur, die von der öffentlichen Hand mit erheblichem Aufwand errichtet wurde, und nun ungenutzt bleibt. Dafür muss an anderen Flughäfen (München, Berlin, Frankfurt) investiert werden, um die sich verlagernde Nachfrage decken

² Dies kann beispielhaft am Markt für Akademikerleistungen gezeigt werden, denn die Akademikerarbeitslosigkeit ist in Deutschland praktisch null. Es gibt nur eine geringe Friktions- oder Sucharbeitslosigkeit, die laut Lehrbüchern notwendig ist, die Faktoren in die rentabelsten Verwendungen zu leiten. D.h. alle Akademiker sind beschäftigt. Der Luftverkehr kann insofern kein zusätzliches BIP schaffen, indem er Akademiker einstellt. Denn die Nutzung der Akademiker im Luftverkehr verdrängt nur deren alternative Verwendung.

zu können. Das bedeutet: Infrastruktur wird doppelt erstellt. Der Staat als Träger der Infrastruktur hat es versäumt, die Nutzer auch auf eine Nutzung zu verpflichten.

Eine solche Hinterlassung von mit Steuergeldern aus Kredit finanzierter Infrastruktur ist mit einer BIP-Minderung verbunden. Den Krediten stehen keine genutzten Werte mehr gegenüber. Die Kredite müssen eines Tages zurückgezahlt werden. Es hat keine Rendite auf die damit finanzierten Aktiva gegeben. Die Aktiva müssten abgeschrieben werden. Das BIP mindert sich in Höhe der Abschreibungen. Die Bürger tilgen die Kredite aus ihrem Einkommen, ohne irgendetwas dafür bekommen zu haben.

Dies stellt eine erhebliche volkswirtschaftliche Belastung dar. Sie ist das Resultat von Fehlentscheidungen der Vergangenheit, die darin bestehen, redundante Infrastrukturen aufgebaut zu haben.

III Methodisches Vorgehen

Das methodische Vorgehen wurde im Gutachten von 2012 dargelegt. Die jetzt vorgenommene Aktualisierung schließt an das Gutachten von 2012 an. Es werden die gleichen Untersuchungen, wie 2012 angefertigt. Es werden *alle* Untersuchungen aus 2012 wiederholt und aktualisiert. Dadurch kann sichergestellt werden, dass keine Entwicklung ausgelassen wird. Neue Trends werden analysiert und kommentiert.

IV Die Luftverkehrssteuer in Deutschland

Die deutsche Bundesregierung hatte im Zuge der Haushaltsklausur vom 6. und 7. Juni 2010 beschlossen, eine Abgabe einzuführen, um den deutschen Luftverkehr in die Mobilitätssteuerung, der auch die anderen Verkehrsmittel in Deutschland unterliegen, einzubeziehen. Es handelt sich dabei um eine Steuer mit ökologischem Hintergrund, die ebenso „...Anreize für umweltgerechteres Verhalten...“³ setzen soll. Das Luftverkehrssteuergesetz (LuftVStG) wurde dann am 28. Oktober des Jahres 2010 vom deutschen Bundestag verabschiedet. Die Umsetzung des Gesetzes erfolgte im Rahmen des Haushaltbegleitgesetzes im Jahre 2011.

Mit der Abgabe verspricht sich die Regierung zusammen mit den Einnahmen aus Zertifikatsauktionen jährliche Steuereinnahmen in Höhe von einer Milliarde Euro. Diese finanziellen Mittel sollen dabei helfen, die „...Defizitgrenze des Europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakts...“⁴ einzuhalten und zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes beizutragen. Des Weiteren soll die Steuer einen Beitrag dazu leisten, die Schuldenregel, welche im Artikel 115 des deutschen Grundgesetzes zu finden ist, einzuhalten. Die Steuer belastet nur den gewerblichen Passagierverkehr. Der Frachtverkehr bleibt unberücksichtigt.

Die Steuer erbrachte 2011 Einnahme von 959 Mio. Euro – ein Betrag knapp unter der Zielhöhe von 1 Mrd. Euro. 2012 wurden die Steuersätze gesenkt. Sie betragen nun für Reisen zu den Zielen in Anlage I

³ Bundesministerium der Finanzen (2011)

⁴ ebenda

des Luftverkehrsteuergesetzes (Inland und nahes Ausland) 7,50 Euro/Passagier (nach 8 Euro 2011), für Reisen zu Zielen in Anlage II (Mittelstrecke) 23,43 Euro (nach 25 Euro) und für alle anderen Ziele (Langstrecke) 42,18 Euro (nach 45 Euro). Für Reisen ins Ausland fällt keine Mehrwertsteuer an. Für Inlandsflüge ist die Mehrwertsteuer zusätzlich zu entrichten. Etwa die Hälfte der Steuer wird von inländischen Fluggesellschaften aufgebracht.⁵ In Österreich, Frankreich, Irland, Großbritannien, Italien und Finnland gibt es ähnliche Steuern. Eine Steuer in Dänemark wurde wegen Ausweichbewegungen der Passagiere nach Schweden wieder aufgehoben. Eine Steuer in den Niederlanden vom Juli 2008 wurde wegen der darauf folgenden Passagierrückgänge 2009 wieder aufgehoben. Ursächlich für die Passagierverluste war allerdings die Finanzkrise, die in vielen Ländern Europas die Passagierzahlen in ähnlicher Größenordnung einbrechen ließ.

Die Argumente pro und contra Luftverkehrsteuer

Es wurden verschiedene Argumente pro und contra Luftverkehrsteuer ausgetauscht. Der Gesetzgeber hat vor allem einen fiskalischen Zweck mit der Steuer verfolgt. Die Umweltverbände sehen darüber hinausgehend weitere Ziele, während die Interessenvertretungen der Luftfahrtindustrie verschiedene Gefahren thematisieren.

Zunächst seien die Argumente der Umweltverbände angesprochen:

- Die Steuer soll eine Lenkungswirkung entfalten. Sie soll reale Effekte auslösen und zu Anpassungen im Luftverkehr führen.
- Die Steuer stellt einen kleinen Ausgleich der Subventionen dar. Einnahmen von bis zu rund 1 Mrd. Euro (2012 waren es 948

⁵ Siehe hierzu die Diskussion in: http://www.bundestag.de/presse/hib/2013_06/2013_350/02.html?utm_source=feedly (Zugriff 8.8.2013).

Mio. Euro) stehen Einnahmeverluste bei Energie- und Mehrwertsteuern von 11,6 Mrd. Euro (vgl. UBA 2010) sowie vielfältige Subventionen an Flughäfen gegenüber.

- Die Steuer trifft vor allem die Billigflieger. Dadurch wird ein volkswirtschaftlich richtiges Signal gesetzt, weil die Billigflieger – vor allem über Subventionen für Regionalflughäfen – am stärksten subventioniert sind.
- Außerdem entfaltet bei gegebener Preiselastizität der Nachfrage eine absolute Steuer bei den Niedrigpreisangeboten die größte Lenkungswirkung.
- Negative Wirkungen der Luftverkehrsteuer auf die gesamten Steuereinnahmen des Staates bedingt durch einen Rückgang des Luftverkehrs mit sinkenden Gewinnen und Umsatzsteuern werden bestritten. Dies wird damit begründet, dass die Ressourcen, die im Luftverkehr freigesetzt werden, nicht untätig bleiben, sondern in anderen Verwendungen eingesetzt werden.

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, BDL, argumentiert in eine ganz andere Richtung als die Umweltverbände. Er stellt folgende Wirkungen der Luftverkehrsteuer in den Vordergrund:

- Betont wird ein Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und Luftverkehr. Luftverkehrsbeschränkende Maßnahmen würden das Wirtschaftswachstum mindern.
- Negative Wirkungen der Luftverkehrsteuer seien Erlösminde-rungen bei Ticketverkäufen, Einnahmeausfälle bei Flughäfen, Umsatzausfälle und Arbeitsplatzverluste in der Reisebranche durch unterlassene Flugreisen.

- Damit einher gingen Steuerausfälle und Minderungen von Sozialversicherungsbeiträgen.
- Die Steuer belaste einheimische Airlines stärker als ausländische.
- Im Billigsegment gelingt die Überwälzung auf die Passagiere nicht immer, so dass die Steuer die Kosten erhöht, den Ertrag mindert und unter Umständen zur Streckenaufgabe zwingt.
- Die Steuer führt zu verzerrenden Wirkungen, weil verschiedene Segmente (Privat, Geschäftlich) bei unterschiedlicher Preiselastizität stark unterschiedlich auf die Steuer reagieren.
- Die Inlandsflüge sind doppelt besteuert, weil für Hin- und Rückflug Steuer anfällt.
- Die Steuer führt zu einer Flucht der Reisenden ins Ausland.
- Inländische Drehkreuze werden benachteiligt, weil bei einer Steuer von 42,18 Euro Umwege über ausländische Drehkreuze lohnen könnten.
- Übergeordnet können regulatorische Alleingänge der Bundesregierung den Luftverkehrsstandort gefährden.

Damit sind die Argumente zusammengefasst, vor deren Hintergrund die folgende Analyse angefertigt wird. Insbesondere wird geprüft, ob die Luftverkehrsteuer die Zahl der transportierten Passagiere insgesamt nennenswert beeinflusst hat. Dann wird geprüft, ob es Anzeichen dafür gibt, dass Passagiere bei ihren Reisen ins Ausland abgewandert sind.

V Wirkungen der deutschen Luftverkehrssteuer und die BIP-Elastizität des Luftverkehrs

Die BIP-Elastizität des Luftverkehrs

Im langfristigen Durchschnitt ist eine Beziehung zwischen BIP-Entwicklung und Luftverkehr festzustellen. Es zeigt sich, dass die Korrelation zwischen BIP-Wachstum und Luftverkehrswachstum (gemessen anhand der Passagierzahlen) mit 5% Irrtumswahrscheinlichkeit statistisch signifikant ist. Der Korrelationskoeffizient zwischen Passagierzahsentwicklung und BIP-Entwicklung liegt bei 0,5. Dies bedeutet nach herrschender Meinung, dass BIP und Passagierzahlen in einer Beziehung zu einander stehen, dass es aber auch noch andere Einflussfaktoren gibt. Eine Kausalitätsaussage stellt die Zahl nicht dar. Über die Richtung der Kausalbeziehung besteht keine Einigkeit. In der Verkehrsplanung wird meist von einer Kausalität derart ausgegangen, dass die BIP-Entwicklung das Luftverkehrswachstum kausal erklärt. Bei der Schätzung der Arbeitsplatzwirkungen des Luftverkehrs geht man von der umgekehrten Wirkungsrichtung aus.

Die Luftfahrtindustrie benutzt nun diesen Zusammenhang, um die schädlichen Wirkungen der Luftverkehrssteuer daraus abzuleiten. Sie verwendet dazu die Größe „BIP-Elastizität der Luftverkehrsentwicklung“. Dies ist der Quotient aus dem Luftverkehrswachstum (Zähler) und dem BIP-Wachstum (Nenner). Die BIP-Elastizität zeigt an, um wie viel der Luftverkehr wächst, wenn das BIP um 1% zunimmt.

Multipliziert man die BIP-Entwicklung mit der BIP-Elastizität, kommt man zu einer Zahl, die man als *Soll-Wachstum* der Passagierzahlen

interpretieren kann, falls die Kausalität vom BIP-Wachstum zur Luftverkehrsentwicklung verläuft. Dieses Soll-Wachstum vergleicht man mit dem Ist-Wachstum der Passagierzahsentwicklung. Ist das Ist-Wachstum niedriger, kann dies ein Indiz für den Einfluss weiterer Faktoren sein. Darunter kann sich die Wirkung der Luftverkehrsteuer befinden. Allerdings kann es auch sein, dass sich die BIP-Elastizität verändert hat. Dies kann erst im Laufe mehrerer Jahre festgestellt werden. Insgesamt lassen sich nur tendenzielle Aussagen ableiten.

Wie sehen die tatsächlichen Entwicklungen aus?

Die nachstehende Abbildung zeigt die aktualisierte Entwicklung des BIP und der Passagierzahlen für Deutschland von 1992 bis 2012. Außerdem ist die nach der Methodik des Intraplangutachtens berechnete BIP-Elastizität ($\text{Wachstum Passagierzahlen} / \text{Wachstum BIP}$) eingezeichnet.

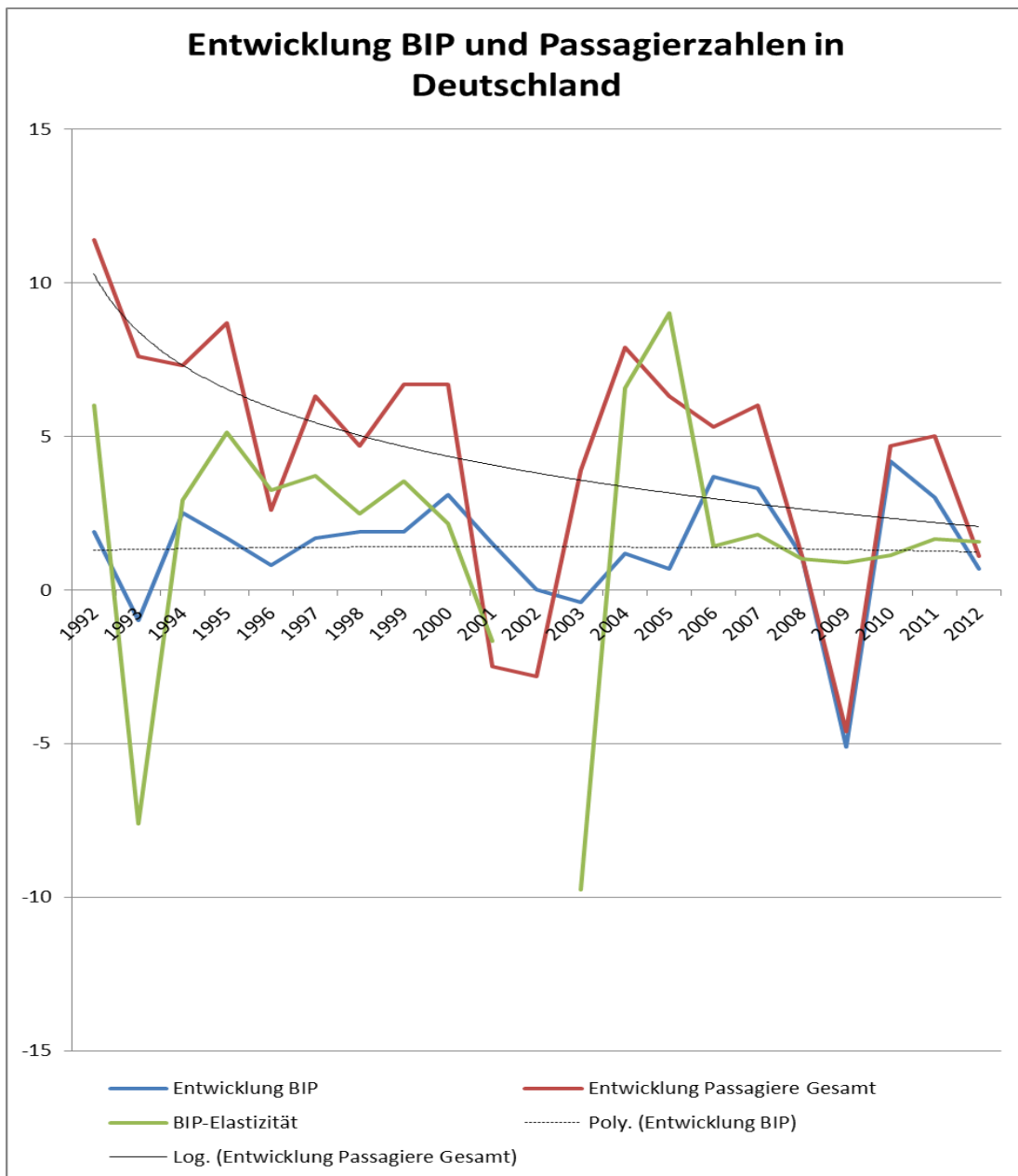


Abbildung 1: (i) Wachstumsraten von Passagierzahlen, (ii) Wachstumsraten des BIP und (iii) BIP-Elastizitäten (=Wachstum Passagiere / Wachstum BIP) für die BRD von 1992 bis 2012. Datenquellen: Destatis, ADV, VGR.

Die Daten zeigen folgendes:

- Die BIP-Elastizität, also die Luftverkehrsreaktion auf BIP-Änderungen, ist nicht unveränderlich. Sie nimmt jedes Jahr andere Werte ein. Seit Anfang der 90er Jahre ist ein Trend aus-

zumachen, der in Richtung einer Verringerung der BIP-Elastizität zeigt.

- Während Anfang und Mitte der 90er Jahre der Luftverkehr mit dem 3- bis 6-fachen der BIP-Entwicklung wuchs, sind im Schnitt der letzten 7 Jahre nur noch Werte, die beim 1- bis 1,5-fachen liegen zu verzeichnen. Dies deutet darauf hin, dass Menschen einen Einkommenszuwachs weniger als früher für mehr Flugreisen verwenden.
- im Schnitt der letzten 7 Jahre lag die BIP-Elastizität nur noch 1,35 (Mittelwert der Elastizitäten von 2006 bis 2012).
- In unserem Gutachten von 2012 hatten wir einen Wert von 1,34 für realistisch gehalten. Die tatsächliche Entwicklung bestätigt diese Größenordnung.
- Die Elastizität von 1,35 liegt deutlich unter der Elastizität von 1,9, welche die Luftfahrtindustrie 2011 behauptet hat. Solch hohe Werte wurden nur Anfang der 90er und in einigen Ausreißerjahren beobachtet. Der Wert von 1,9 ist nicht realistisch, denn die Existenz eines Trends ist deutlich zu beobachten. Liegt ein Trend vor, muss die Stützperiode gut überlegt werden. Eine Stützperiode muss sowohl eine angemessene *Länge* als auch eine angemessene *Aktualität* haben. Betrachtet man die Zeitreihe der BIP-Elastizität, dann sind deutlich extreme Ausreißer erkennbar. Seit 2006 gibt es diese Ausreißer nicht mehr, so dass wir eine entsprechend Stützperiode für angemessen halten, die nach der volatilen Phase beginnt. Die frühen sehr hohen Werte aus den 90er Jahren entsprechen nicht mehr der Realität.

- Damit ergibt sich folgende Soll-Passagierzahrentwicklung für 2012:

Ist-Wachstum des BIP 2012:	= 0,7%
BIP-Elastizität der Passagierentwicklung:	= 1,35
Soll-Wachstum der Passagierentwicklung 2012:	$0,7\% * 1,35 = 0,95\%$
Ist-Wachstum der Passagierentwicklung 2012:	= 1,1%

Wie zu sehen ist, hätte sich die Passagierzahl bei einer BIP-Elastizität von 1,35 und einem BIP-Wachstum von + 0,7% im Jahr 2012 um 0,95% erhöhen müssen. Tatsächlich wuchsen die Passagierzahlen aber um 1,1%. Dies bedeutet, das tatsächliche Wachstum lag oberhalb des zu erwartenden Wachstums. Dies bedeutet, dass ein negativer Einfluss der Luftverkehrsteuer nicht zu erkennen ist. Im Gegenteil, die Passagierzahlen sind mehr gestiegen als gemäß BIP-Elastizität zu erwarten war.

Seit 2011 gibt es die Luftverkehrsteuer. Man hätte nun intuitiv vermuten können, dass sich die BIP-Elastizität mit deren Einführung verändert. Dies ist aber bisher nicht zu erkennen. In den beiden Jahren 2011 und 2012, in denen die Steuer bisher galt, ist die rechnerische BIP-Elastizität höher als vorher. Das spricht nicht dafür, dass die Steuer einen erheblichen negativen Effekt auf das Reiseverhalten auslöst.

In ihrem Gutachten aus dem Jahr 2012 hat die Luftfahrtindustrie die These vertreten, dass Sonderbewegungen einzelner Jahre zu bereinigen seien, bevor mit dem Instrument der BIP-Elastizität gearbeitet werden könne. Bei einer solchen Bereinigung besteht allerdings die Gefahr, dass willkürlich einige Sondereffekte bereinigt werden, andere dagegen nicht. Wir haben in unserem Gutachten aus dem Jahr 2012 anhand der Geschäftsberichte von Flughäfen gezeigt, dass die

in dem Gutachten der Luftfahrtindustrie vorgenommenen Bereinigungen nicht alle Sondereffekte erfassten, welche in dem Jahr 2011 als so wesentlich geachtet wurden, dass sie von den Flughäfen in ihren Geschäftsberichten angesprochen wurden. D.h. die bereinigten Sondereffekte waren willkürlich ausgewählt worden.

Es gibt eine Methode, Sondereffekte zu berücksichtigen, ohne eine willkürliche Auswahl der Effekte treffen zu müssen. Diese besteht darin, die Betrachtungsperiode zu verlängern. Eine längere Betrachtungsperiode führt dazu, dass sich in dieser verlängerten Gesamtperiode die Verschiebungen von einem in ein anderes Jahr ausgleichen und sonstige Sondereffekte, die in einem Jahr positiv und in einem anderen Jahr negativ gewirkt haben mögen, sich für die Gesamtperiode mehr dem Durchschnitt annähern. Diese Methode bietet sich jetzt insbesondere an, weil wir mit den Jahren 2011 und 2012 zwei Jahre haben, in denen die Luftverkehrsteuer galt.

Im Folgenden werden beide Jahre, in denen die Luftverkehrsteuer galt, zusammen betrachtet. Es ergibt sich:

Ist-Wachstum des BIP:	$(1+3,0\%)*(1+0,7\%)-1 = 3,72\%$
Soll-Wachstum des Luftverkehrs:	$3,72\% * 1,35 = 5,02\%$
Ist-Wachstum des Luftverkehrs :	$(1+5,0\%)*(1+1,1\%)-1 = 6,15\%$

Bei einer BIP-Elastizität von 1,35 ergibt sich, dass in dem 2-Jahreszeitraum der Luftverkehrsteuer und bei BIP-Wachstumsraten von 3% und 0,7% (zusammen 3,72%) die Passagierzahlen um 5,03% hätten wachsen müssen. Tatsächlich sind sie aber um 6,15% gewachsen, was keinen negativen Einfluss der Luftverkehrsteuer nachweist.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Zusammengefasst ergibt sich: Eine Aktualisierung der Berechnungen zur BIP-Elastizität bestätigt die Ergebnisse aus 2012.

Die im Jahr 2012 für realistisch gehaltene BIP-Elastizität der Passagierentwicklung von 1,34 ist auch heute realistisch (1,35). Damit errechnet sich bei einem BIP-Wachstum 2012 von 0,7% ein zu erwartendes „Soll“-Wachstum des Luftverkehrs von 0,95% (Berechnung: $+0,7 \cdot 1,35$). Dieses „Soll“-Wachstum von 0,95% liegt *unter* dem tatsächlichen Wachstum der Passagierentwicklung von 1,1%. D.h. der Luftverkehr ist tatsächlich stärker gewachsen als im Mittel zu erwarten gewesen wäre. Eine negative Wirkung der Luftverkehrsteuer kann somit nicht abgeleitet werden. Das Gutachten von 2012 wird insoweit bestätigt.

Auch wenn man die zwei Jahre 2011 und 2012, in denen die Luftverkehrsteuer gegolten hat, zusammen betrachtet, um mögliche Sondereffekte zu bereinigen, ergibt sich kein anderes Bild.

VI Wirkungen der deutschen Luftverkehrssteuer: Vergleich grenznaher inländischer und ausländischer Flughäfen

Es wird behauptet, dass die Luftverkehrssteuer zu einem Ausweichen von Reisewilligen auf Flughäfen im grenznahen Ausland führe.

Dieses Ausweichen auf ausländische Flughäfen kann zwei Ausprägungen haben:

- Für *grenznah* wohnende Passagiere kann die landseitige Anreise zu einem ausländischen Flughafen lohnen. Hier würde die Kalkulation der Reisenden das Angebot (Flugziele) der ausländischen Flughäfen, die Ticketkosten, die landseiteigen Reisekosten in Geldgrößen und Zeitgrößen enthalten.
- Für *grenzfern* wohnende Passagiere kann es sinnvoll sein, eine Fernreise über einen ausländischen Hub zu leiten. Auf den Flug zum ausländischen Hub wird Luftverkehrssteuer anfallen. Diese ist aber angesichts der Entfernungsstaffel der Steuer gering. Der Weiterflug kann bei entsprechender Ausgestaltung der Tickets steuerfrei sein. Hier würde die Kalkulation der Reisenden nicht die landseitigen Reisekosten, sondern nur Aspekte des Angebots (Flugziele, Reisezeiten, Kosten) berücksichtigen.

Prüfung:

Im Folgenden wird für alle relevanten grenznahen deutschen Flughäfen geprüft, ob Tendenzen hin zu einer Verlagerung von Abflügen ins Ausland erkennbar sind.

Diese Prüfung erfolgt auf der Basis der Prüfungen von 2012. Es werden alle damals durchgeführten Untersuchungen aktualisiert.

Die Flughäfen Frankfurt-Hahn und Memmingen, welche in 2012 nicht behandelt wurden, werden hinzugefügt.

Deutschland/Österreich

Nahe der Grenze zu Österreich liegt das internationale Drehkreuz München. Unweit dieses Airports liegen auf der österreichischen Seite der Airport Salzburg, welcher circa 145 Kilometer entfernt ist, der Airport Innsbruck, der 163 Kilometer entfernt ist, sowie der Airport Linz, der seinerseits 243 Kilometer von München entfernt ist.

In Österreich gibt es seit 2011 eine Ticketsteuer. Diese wird in einer Staffelung von 8, 20 und 35 Euro für Reisen zu verschiedenen entfernten Zielen erhoben. Ein Ausweichen deutscher Reisender auf österreichische Flughäfen dürfte es deshalb nicht gegeben haben. Eine Analyse des IHS Wien (Universität Wien) kommt zum Ergebnis, dass die Steuer den österreichischen Luftverkehr nicht nennenswert beeinflusst hat.⁶ Damit zeichnen sich für Österreich ähnliche Wirkungen ab wie für Deutschland.

Bei der Betrachtung der Passagierentwicklungen der einzelnen Flughäfen ist festzustellen, dass der Münchner Flughafen nach einem

⁶ http://m.bmf.gv.at/Steuern/Fachinformation/WeitereSteuern/Flugabgabegesetz/IHSBericht_Flugabgabe.pdf

enormen Wachstum im Jahr 2011 im Jahr 2012 mit einem Passagierwachstum von 1,6% ein etwas weniger starkes Wachstum aufweisen konnte. Insgesamt aber sind die beiden Jahre 2011 und 2012 die aufkommenstärksten Jahre des Flughafens überhaupt. Der Flughafen ist seit 2000 mit Ausnahme der Krisenjahre 2002 und 2009 gewachsen und transportiert heute so viele Passagiere wie noch nie in seiner Geschichte.

Währenddessen verzeichneten die auf der österreichischen Seite der Grenze liegenden Flughäfen Innsbruck, Salzburg und Linz teils starke Schrumpfungen, die bis 8% Passagierzahlminderung reichen.

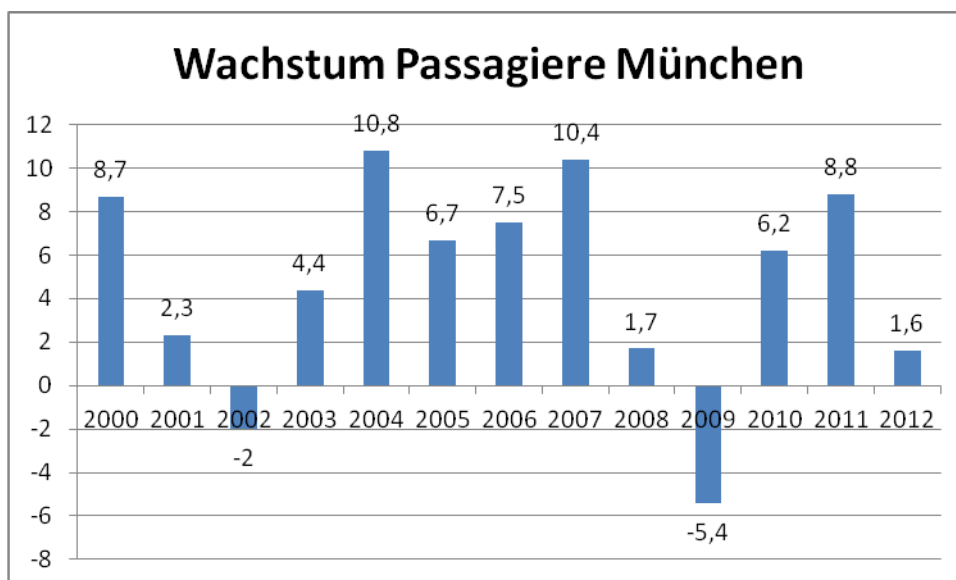


Abbildung 7: Wachstum Passagiere Gesamt München⁷

⁷ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

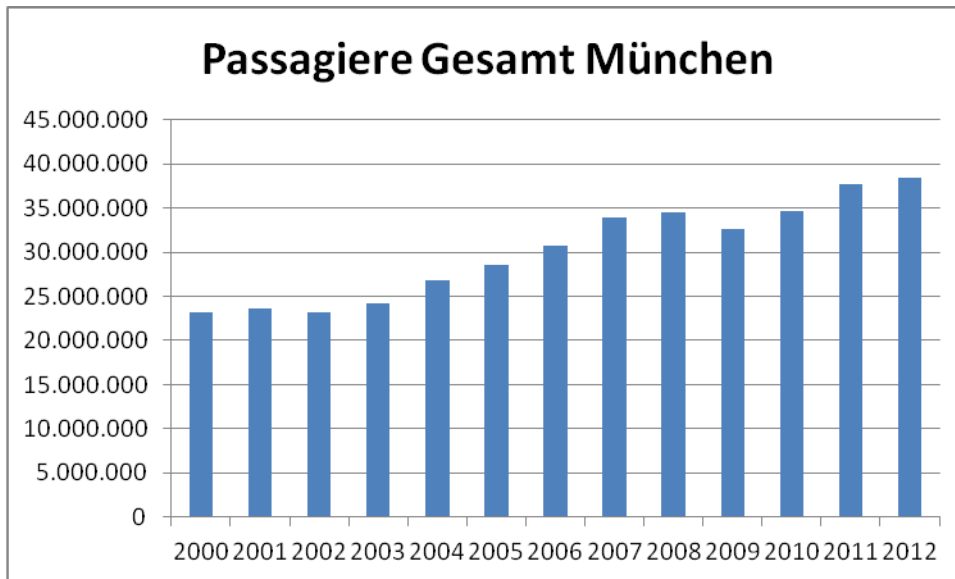


Abbildung 8: Passagierzahl Gesamt München⁸

Salzburg ist ein Flughafen, der wie viele andere Flughäfen auch eine relativ volatile Entwicklung zeigt. Jahre abnehmenden Wachstums und der Schrumpfung werden von wieder ansteigendem Geschäft abgelöst. 2012 war nach 2 Wachstumswahren wieder ein etwas schwächeres Jahr. Innsbruck verzeichnet seit 2009 eine negative Entwicklung mit einem positiven Ausreißerjahr 2010. Völlig parallel hierzu hat sich Linz entwickelt.

⁸ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

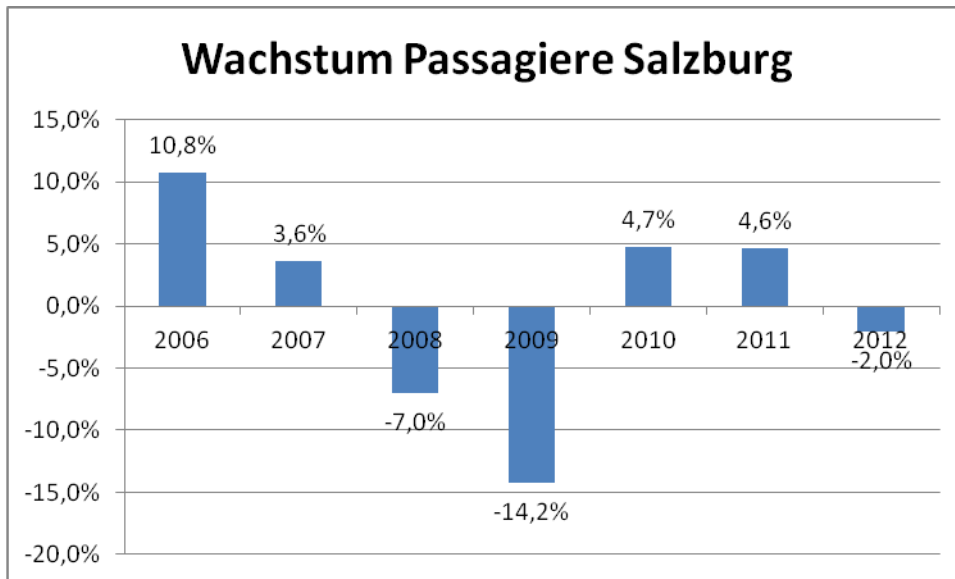


Abbildung 9: Wachstum Passagiere Gesamt Salzburg⁹

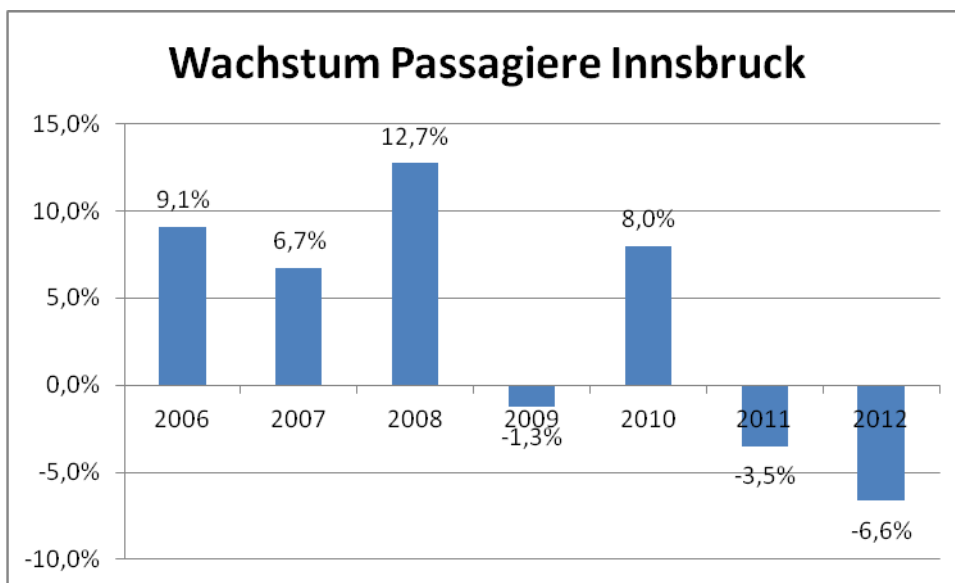


Abbildung 10: Wachstum Gesamt Innsbruck¹⁰

⁹ Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistik Austria (2013a)

¹⁰ Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistik Austria (2013a)

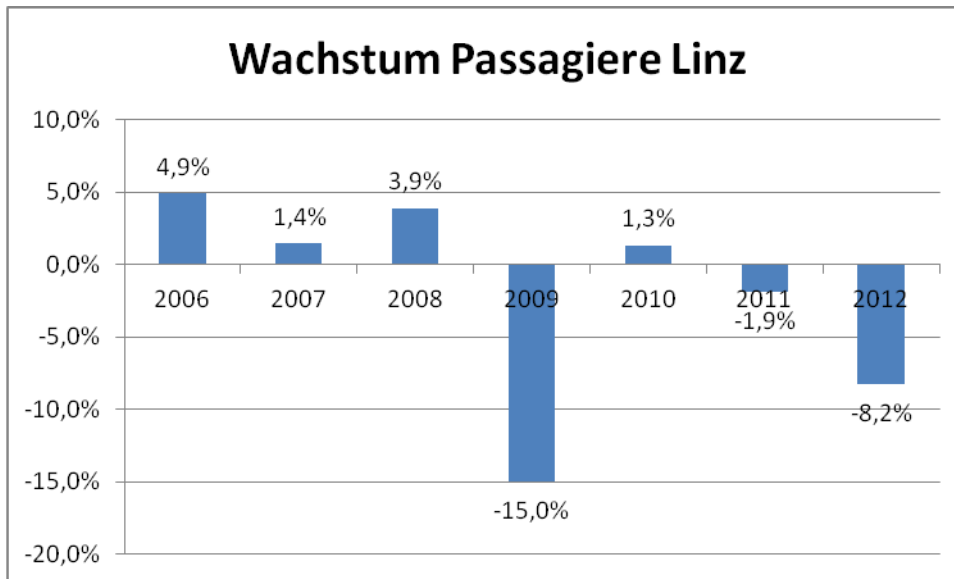


Abbildung 11: Wachstum Passagiere Gesamt Linz¹¹

Ergebnis:

Für Österreich ist kein Ausweichen deutscher Passagiere zu erkennen, was durch die österreichische Ticketsteuer auch nicht zu erwarten war. Die österreichischen Flughäfen entwickelten sich in einem schwachen Trend, der seit längerem zu erkennen ist. Abweichungen davon sind nicht auszumachen. Obwohl in Österreich die Ticketsteuer 2011 eingeführt wurde, haben sich die Jahre 2011 und 2012 sehr unterschiedlich entwickelt. 2011 war insbesondere in Salzburg ein Jahr mit überdurchschnittlich hohen Wachstumsraten. Erst 2012 kam es zu einem leichten Einbruch. Bei anderen Flughäfen war dieser Einbruch 2012 stärker. Diese sehr unterschiedlichen Wachstumsentwicklungen der Flughäfen deuten darauf hin, dass keine nachfrageseitigen Gründe vorliegen können, sondern angebotsseitige Gründe. Die Luftverkehrsgesellschaften straffen ihr Angebot und ziehen Salzburg anderen Flughäfen vor. Nimmt man auf deutscher Seite noch den nicht weit von München und der österreichischen Grenze entfernten Flug-

¹¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistik Austria (2013a)

hafen Memmingen hinzu, der 2012 eine sehr positive Entwicklung verzeichnete (s.u.), dann ergibt sich ein erstaunlich heterogenes Bild, das von Flughäfen mit starken Wachstumsraten bis zu Flughäfen mit deutlicher Schrumpfung reicht. Die Luftverkehrssteuer scheidet bei dieser Heterogenität als Faktor aus. Genauso scheidet auch das Nachfragerverhalten aus, das sich in diesem recht homogenen Raum nicht deutlich unterscheiden dürfte. Es sind deshalb eher die angebotsseitige Aktionen der Luftverkehrswirtschaft, die ihr Streckennetz reorganisiert, welche solche heterogene Entwicklungen verursacht. Wir werden weiter unten sehen, dass man praktisch überall auf solch heterogene Entwicklungen stößt mit Flughäfen, die wachsen und solchen die schrumpfen.

Deutschland/Tschechien

Es kann geprüft werden, ob es einen Grenzeffekt von Deutschland nach Tschechien gegeben hat. Für diese Prüfung wird hier die Passagierentwicklung des Flughafens Dresden mit der des Flughafens Prag verglichen. Dieser Vergleich rechtfertigt sich auch deshalb, weil Angaben von Reisebüros zufolge, Reisewillige aus Sachsen sich außer dem Angebot von Dresden und Leipzig auch dasjenige von Berlin, Frankfurt, Nürnberg und Prag geben lassen und dann vergleichen. Bei der Auswahl könnte die Luftverkehrssteuer eine Rolle gespielt haben.

Dresden und Prag liegen circa 154 Kilometer auseinander. Somit könnte vermutet werden, dass mit Einführung der Luftverkehrssteuer in Deutschland Passagiere, die in den Vorjahren stets Dresden als Startpunkt gewählt hatten, nun die Flüge ab Prag wählen, welche keiner Luftverkehrssteuer unterliegen.

Dresden

Betrachtet man die Entwicklung von Dresden, so stellt man 2012 eine negative Entwicklung fest. Nach zwei guten Wachstumsjahren 2010 (ohne Steuer) und 2011 (mit Steuer), ist 2012 ein Jahr einer leichten Schrumpfung. Insgesamt ist auffällig, dass sich der Flughafen bis 2005 steigern konnte und seitdem auf hohem Niveau mehr oder weniger stagniert. Ein Einfluss der Luftverkehrssteuer 2012 ist nicht völlig von der Hand zu weisen. Allerdings wuchs der Flughafen in 2011 trotz Steuer noch auf seinen höchsten Wert.

Der Schwerpunkt in Dresden liegt auf traditionellen Carriern. Konkurrenten des Flughafens in ca. 160 Km Entfernung sind Berlin Schönefeld und Prag. Diese weisen jedoch deutlich höhere Passagierzahlen auf und sind den großen Flughäfen zuzuordnen. Darüber hinaus verzeichneten beide Flughäfen ebenso einen Passagierrückgang. Ein naher Flughafen ähnlicher Größe ist der Airport Leipzig-Halle. Dieser verzeichnete ein Passagierwachstum von 0,9% im Vergleich zum Vorjahr. Mitunter wird von dort aus auch die Strecke nach Wien bedient, die in Dresden insolvenzbedingt bis Oktober 2012 ausgefallen ist.¹² Sonst variieren die Streckenverbindungen sehr stark, zuweilen sie beide der Dachmarke Mitteldeutsche Airport Holding angehören.¹³

Folgende Ereignisse hatten Einfluss auf die Passagierzahlenentwicklung; Auf der Strecke nach Düsseldorf wurde von Lufthansa ein größerer Flugzeugtyp eingesetzt, wodurch mehr Passagiere transportiert werden konnten. Zudem wurden die Kapazitäten der Bulgarien Flüge von Alltours erhöht. Darüber hinaus flog Easyjet erstmals auch im Sommer 4-mal wöchentlich nach Basel.¹⁴ Das Angebot in die Türkei wurde für Urlaubsreisende durch den Anflug eines neuen Flughafens

¹² http://www.leipzig-halle-airport.de/de/index/unternehmen_flughafen/flughafen_aktuell/pressemeldung/pmDetail.html?id=903

¹³ <http://www.dresden-airport.de/Unternehmen/mitteldeutsche-airport-holding.html>

¹⁴ www.dresden-airport.de/tycon/file.php?id=3125 pdf ,Sommerflugplan2012, S. 1

optimiert, der näher an dem Ferienort Alanya liegt. Dadurch verkürzten sich die Transferzeiten deutlich.¹⁵ Trotz dieser die Passagierentwicklung positiv beeinflussenden Faktoren kam es zu einem Rückgang. Hauptgrund für den Passagierrückgang von 1,6% ist der Ausfall von Cirrus Airlines.¹⁶ Zunächst wurde im Januar 2012 noch geplant die Frequenz der Cirrus Airlines-Flüge nach Wien ab März zu verdoppeln.¹⁷ Durch den Insolvenzantrag am 23.01.2012 fielen die von ihr bedienten Strecken nach Zürich, Wien und Hamburg kurzfristig aus und es verging einige Zeit bis neue Anbieter die Strecken übernahmen.¹⁸ Die Strecke nach Zürich wurde am 01.02 und die Strecke nach Hamburg am 23.04 übernommen.¹⁹ Zum Winterflugplan 2012/2013 kündigte OLT Express an neue Verbindungen nach Wien, Budapest und London in das Angebot aufzunehmen und die Kapazitäten der Hamburg Flüge durch den Einsatz eines größeren Flugzeugtyps zu verdoppeln. Dabei werden Budapest und London vorerst nur während der Ferienzeit angefliegen.²⁰ Auch eine neue Verbindung der Yakutia Airlines nach Moskau-Vnukowo wurde dem Winterangebot hinzugefügt.²¹ Da der Winterflugplan aber erst am 15.10.2012 in Kraft trat, hatte er wenig Auswirkung auf die Passagierzahlen 2012. Im Jahresrückblick des Dresdner Flughafens wird der Insolvenzantrag der Cirrus Airlines als Hauptgrund des Passagierrückgangs genannt. Die Passagierverluste die durch die Streckenausfälle entstanden sind konnten 2012 nicht mehr durch die höhere Frequentierung bestehen-

¹⁵ <http://www.dresden-airport.de/Unternehmen/presse-und-publikationen/pressemitteilungen/Pressemitteilung-Detail.html?id=1516>

¹⁶ <http://www.dresden-airport.de/Unternehmen/presse-und-publikationen/pressemitteilungen/Pressemitteilung-Detail.html?id=1634>

¹⁷ <http://www.dresden-airport.de/Unternehmen/presse-und-publikationen/pressemitteilungen/Pressemitteilung-Detail.html?id=1482>

¹⁸ <http://www.dresden-airport.de/Unternehmen/presse-und-publikationen/pressemitteilungen/Pressemitteilung-Detail.html?id=1494>

¹⁹ <http://www.dresden-airport.de/Unternehmen/presse-und-publikationen/pressemitteilungen/Pressemitteilung-Detail.html?id=1527>

²⁰ <http://www.dresden-airport.de/Unternehmen/presse-und-publikationen/pressemitteilungen/Pressemitteilung-Detail.html?id=1572>

²¹ <http://www.dresden-airport.de/Unternehmen/presse-und-publikationen/pressemitteilungen/Pressemitteilung-Detail.html?id=1595>

der Strecken, dem Ausbau des Streckennetzes und dem Einsatz größerer Flugzeuge auf ausgewählten Strecken ausgeglichen werden. Auch wenn die Fluggesellschaft OLT Express die Verbindungen der Cirrus Airlines übernahm und für diese Strecken Flugzeuge mit höherer Kapazität (Fokker 100 statt Dornier 328-100) einsetzte, so wurden doch die Strecken bis zu einer maximalen Zeit von fast 9 Monaten (Wien) nicht bedient und konnten somit keine Passagiere transportieren. Dadurch kam es zu einer Schrumpfung von 1,6%.

Prag

Prag erlebte demgegenüber einen starken Einbruch in 2012. Die Passagierzahlen gingen um mehr als 8% zurück. Längerfristig sind in Prag seit 2004 abnehmende Wachstumsraten zu erkennen mit einer trendmäßigen absoluten Schrumpfung seit etwa 2008. Der Einbruch 2012 ist auf jeden Fall so heftig, dass deutsche Steuerflüchtlinge als wesentlicher Einflussfaktor ausgeschlossen werden kann. Man könnte zwar argumentieren, dass es ohne deutsche Steuerflüchtlinge noch schlimmer gekommen wäre. Aber für eine nähere Untersuchung dieser These fehlt der Anlass, denn laut Auskunft von Reisebüros auf sächsischer Seite sind keine Fluchtbewegungen nach Prag erkennbar gewesen.

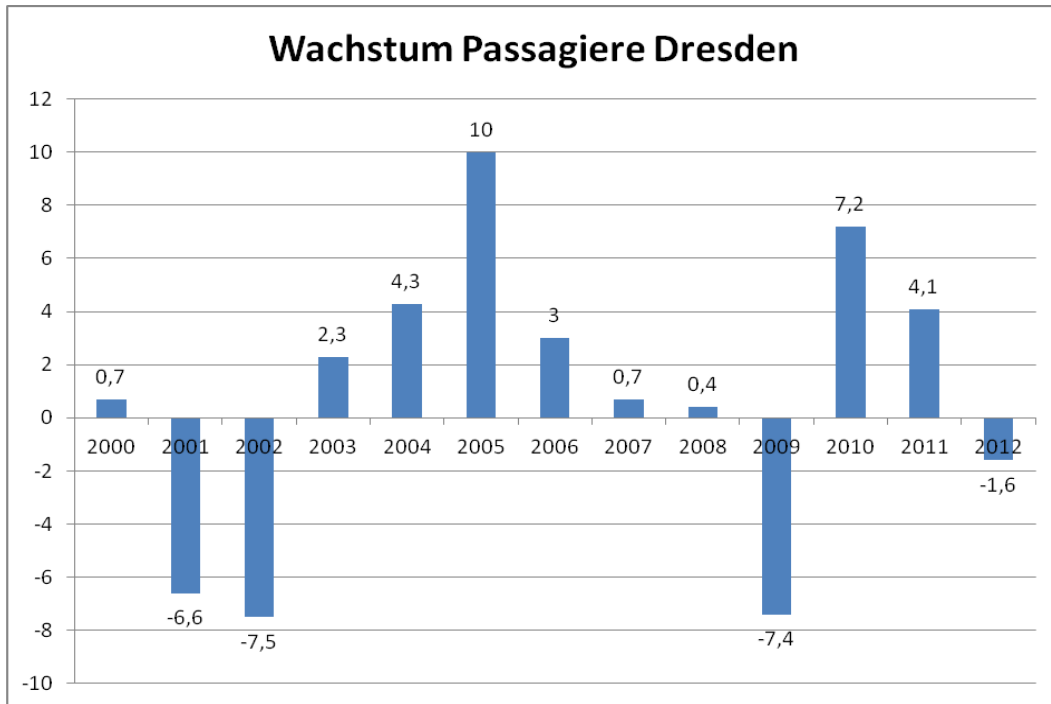


Abbildung 12: Wachstum Passagiere Gesamt Dresden²²

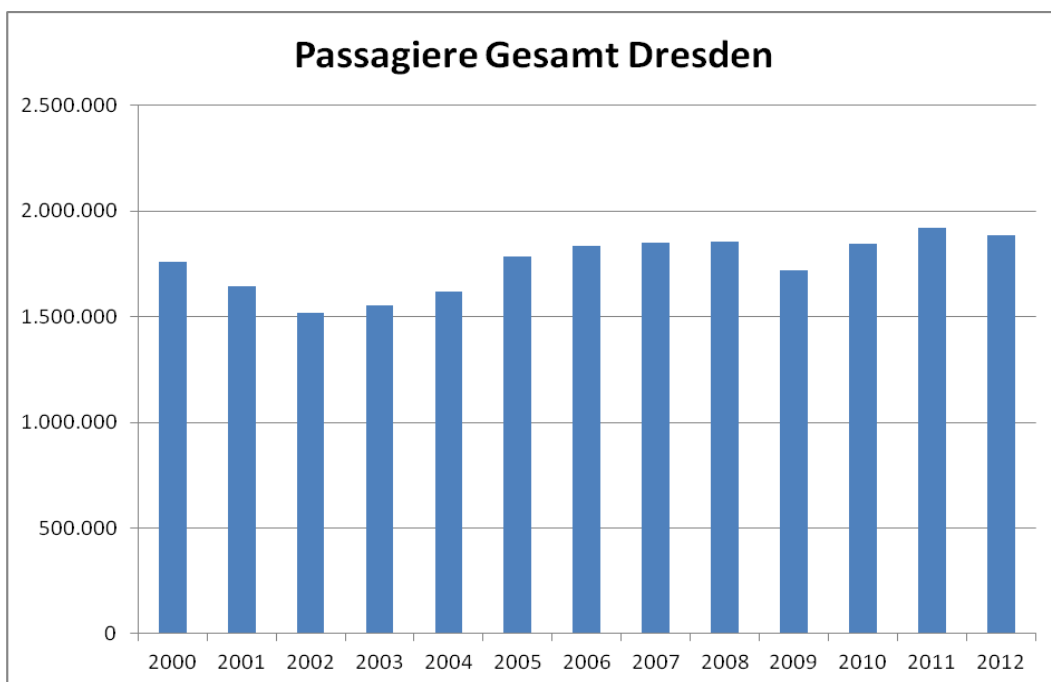


Abbildung 13: Passagierzahl Gesamt Dresden²³

²² Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

²³ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

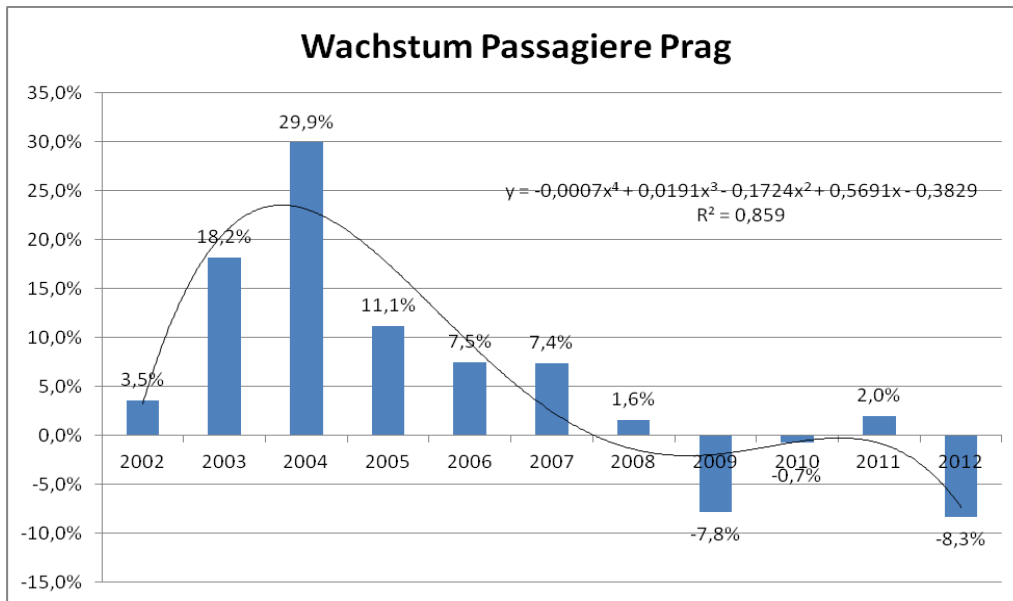


Abbildung 14: Wachstum Passagiere Gesamt Prag²⁴

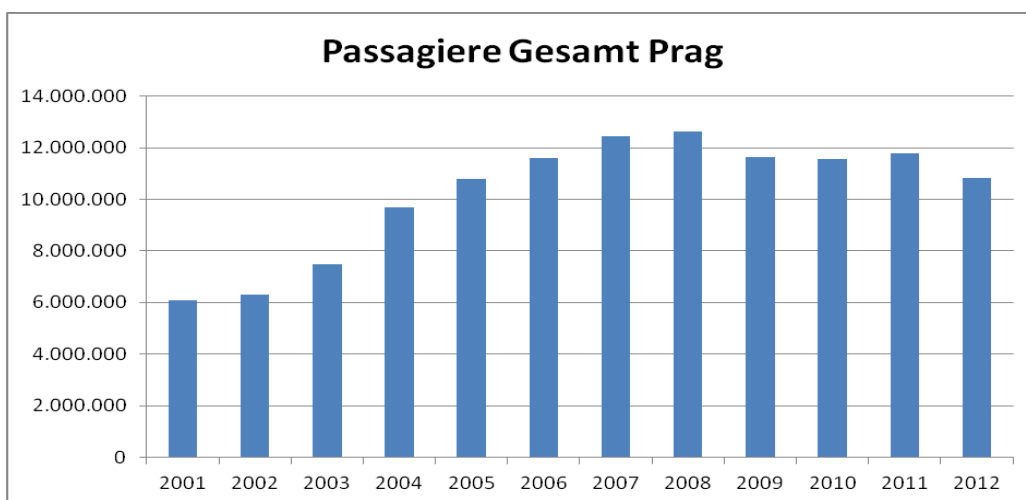


Abbildung 15: Passagierzahlen Gesamt Prag²⁵

Ergebnis:

Für Prag ist ein Ausweichen deutscher Passagiere als nicht wahrscheinlich anzusehen.

²⁴ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013b)

²⁵ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013b)

Deutschland/Schweiz

Für die Prüfung der Abwanderung der Passagiere in die Schweiz kommen als deutsche Vertreter in Frage der Flughafen Friedrichshafen, der sich am Bodensee und somit in unmittelbarer Nähe zur Grenze befindet, und der Flughafen Stuttgart, der zwar etwas entfernt vom Nachbarland liegt, sich dafür aber durch die gute Autobahnbindung und vor allem durch die ausgezeichnete ICE-Verbindung zu den Großstädten der Schweiz auszeichnet, sowie Memmingen und Baden Baden.

Stuttgart

Die untenstehende Abbildung der Passagierentwicklung des Airports in Stuttgart zeigt, ähnlich wie die bereits betrachteten Flughäfen, deutlich die Krisen von 2001, 2008 und 2009.

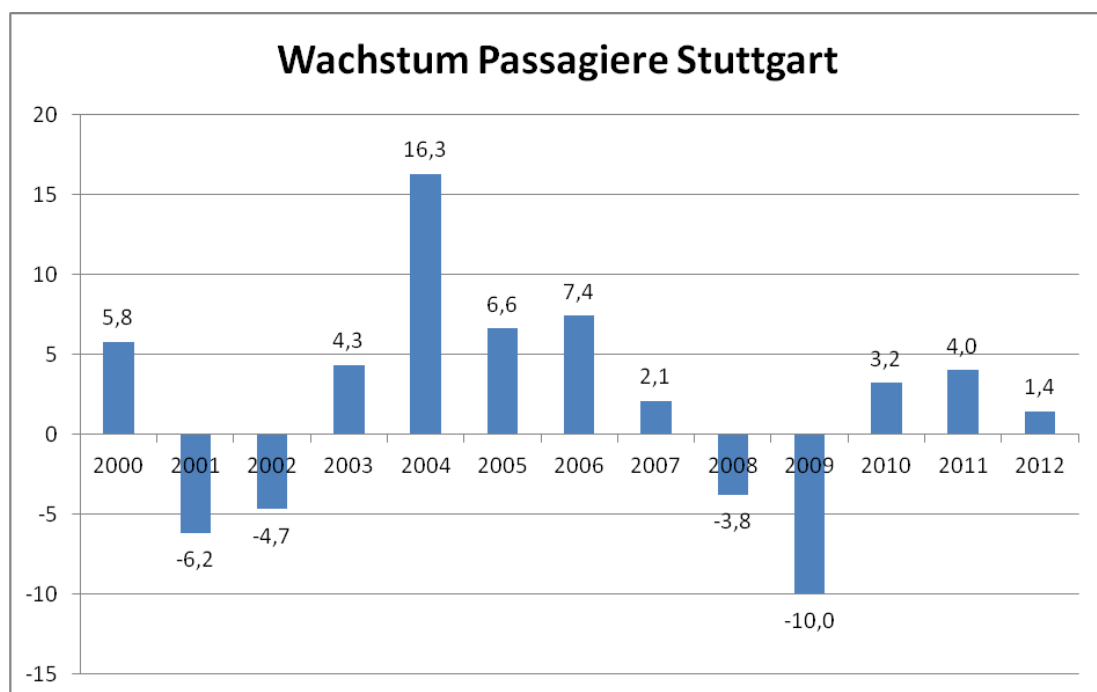


Abbildung 16: Wachstum Passagiere Gesamt Stuttgart²⁶

²⁶ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

Danach hat sich bis 2012 wieder ein Wachstum eingestellt. Die beiden Jahre mit Luftverkehrssteuer haben ein Wachstum von 4% (2011) bzw. 1,4% (2012) gebracht. Die Wachstumsrate von 1,4% im Jahr 2012 liegt über der mittels BIP-Elastizität zu erwartenden Nachfrage. Insofern ist ein Einfluss der Steuer nicht erkennbar.

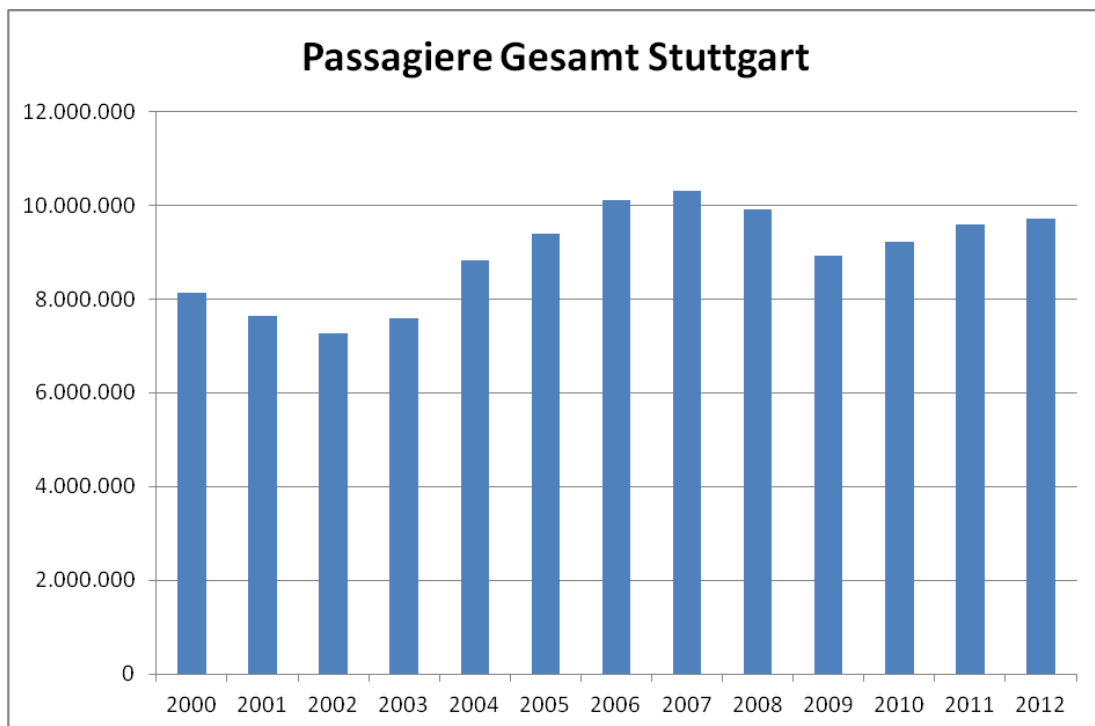


Abbildung 17: Passagierzahl Gesamt Stuttgart²⁷

Friedrichshafen

Der näher an der Grenze liegende Flughafen in Friedrichshafen weist demgegenüber ein deutlich negatives Wachstum von 4,7% auf. Dies könnte mit der Luftverkehrssteuer zusammenhängen.

Allerdings stellt man fest, dass Friedrichshafen seit längerem Probleme hat. Der letzte große positive Wachstumssprung lag im Jahr 2006.

²⁷ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

Im Jahr 2009 kam es zu einem Passagierrückgang von 10%, von dem sich der Flughafen nicht erholt hat. Beklagt wird die Konkurrenz zum subventionierten naheliegenden Flughafen Memmingen. Deutlich zu erkennen ist die schlechte Entwicklung von Friedrichshafen mit der Eröffnung von Memmingen 2007. Es liegt hier ein eklatantes Beispiel vor, wie ein staatlich subventionierter Flughafen einen privaten Flughafen wettbewerbswidrig bedrängt.

Was die Luftverkehrsteuer anbetrifft, ist die besonders ungünstige Entwicklung von Friedrichshafen in den Jahren der Steuer 2011 und 2012 nicht zu übersehen. Diese Entwicklung hängt weniger von einem Ausweichen der Reisenden auf das Ausland ab (von dem nicht die Rede sein kann) als von generellen Strategiewechseln der Airlines, die weiter unten behandelt werden.

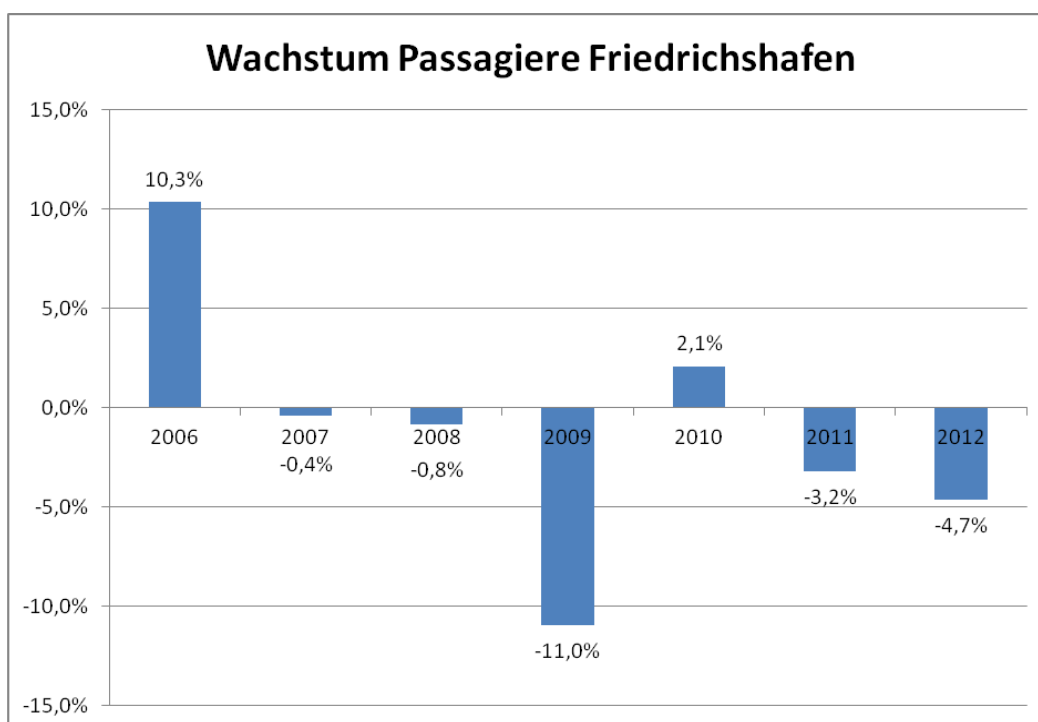


Abbildung 18: Wachstum Passagiere Gesamt Friedrichshafen²⁸

²⁸ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

Der Schwerpunkt des Flughafens liegt auf Low Cost Carriern (LCC). Ca. 51% des Passagieraufkommens macht der Linienverkehr aus, ca. 43% der Charterverkehr und ca. 6% die allgemeine Luftfahrt.²⁹

Im letzten Jahr wurden vor allem Einbußen im Linienverkehr festgestellt, die aber durch einen Anstieg im Charterverkehr teilweise ausgeglichen werden konnten.³⁰ So wurden von German Wings an 4 von 5 Wochentagen nur noch ein statt wie bisher zwei tägliche Flüge nach Köln/Bonn durchgeführt. Auch die Lufthansa verringerte die Frequenz nach Frankfurt um 25%. Die Strecke nach Wien wurde von InterSky im Laufe des Jahres zunehmend geringer frequentiert und gegen Ende des Jahres letztendlich eingestellt. Dies hatte einen Passagierrückgang von 22,2% im Linienverkehr zur Folge. Die Passagierzahlen im Charterverkehr stiegen hingegen um 30%. Dies ist unter anderem auf die Air Berlin zurückzuführen, die ihr Angebot nach Palma de Mallorca (PMI) ausbaute, und ihr Flugprogramm um die Destination Antalya sowie um einen Direktflug nach Ibiza ergänzte. Die Fluggesellschaft Sky Airlines erhöhte die Frequenz auf diesen Strecken ebenfalls. Die Strecke Friedrichshafen-Antalya wurde zudem erstmals von Tailwind angeboten. Im Charterverkehr wurde durch den Reiseveranstalter Schauinsland-Reisen im Juli kurzfristig das ägyptische Hurgada als Destination ins Programm aufgenommen. Diese Verbindung wurde gut angenommen, während die Ziele in Griechenland unter einem Nachfragerückgang litten. Dies lag u.a. an der griechischen Staatskrise und der deutschlandkritischen Stimmung. Auch die politische Lage in Tunesien und Ägypten führten dazu, dass Tunisair die Verbindung nach Enfidha aufgrund mangelnder Nachfrage einstellte und Schauinsland Reisen im Dezember 2012 die Verbindung nach Hurgadha aus dem gleichen Grund wieder aus dem Programm nahm. Der Markteintritt von Monarch Airlines wurde führte durch 6 neue wö-

²⁹ <http://www.fly-away.de/unternehmen-flughafen/zahlen-fakten/verkehrsentwicklung/>

³⁰ Geschäftsbericht des Flughafens für das betrachtete Jahr (S.6).

chentliche Verbindungen von Friedrichshafen nach London-Gatwick und Manchester zu einem weiteren Passagierwachstum, bedingt durch den Ski-Tourismus.³¹ Dennoch waren die Passagierzahlen insgesamt gesehen aufgrund des Angebotsrückgangs im Linienverkehr rückläufig.

Baden-Baden

Baden-Baden wurde bekannt, als Ryanair 2003 Linienverbindungen einrichtete. Die Zahl der Passagiere verfünffachte sich bis 2008. Seitdem gibt es ein Auf und Ab mit einem neuen Passagierrekord im Jahr 2012.

Air Berlin, Ryanair und Intersky sind wichtige Fluggesellschaften.

Aktuell leidet der Flughafen unter der Rationalisierungsstrategie von Air Berlin. Es wurden Verbindungen gestrichen.

Zudem verzeichnete eine Airline, die OLT Express Germany, Anfang 2013 Insolvenz. Der Flughafen leidet darunter, dass die Airlines, welche ihn anfliegen, „auf Kante“ genährte Strategien benutzen und nicht stabil sind.

Gleichwohl hat er 2012 einen Passagierrekord aufgestellt. Dies zeigt, dass die Luftverkehrssteuer kein Instrument ist, dass Wachstum grenznaher Flughäfen per se verhindert.

Memmingen

Der Flughafen Memmingen hat seit seiner Konversion aus einem Militärflughafen eine rasante Entwicklung genommen. Diese Entwicklung erreichte, wie die Abbildung zeigt, 2010 ihren Höhepunkt. Seitdem liegen die Passagierzahlen unter dem erreichten Maximum. Dies fällt zusammen mit der deutschen Luftverkehrssteuer. Ein Ausweichen auf

³¹ Geschäftsbericht des Flughafens für das Jahr 2012 (S.12-13).

ausländische Flughäfen könnte angenommen werden (dafür werden weiter unten die schweizerischen Flughäfen untersucht).

Allerdings kommen alle einigermaßen akzeptabel erreichbaren Auslandsflughafen als Alternative nicht in Frage, so dass sich die Frage stellt, wie die Entwicklung in Memmingen in 2011 und 2012 zu erklären ist?

Zunächst ist festzustellen, dass der Einbruch nur das Jahr 2011 betraf. In 2012 sind die Passagierzahlen wieder um 14% angestiegen.

Warum kam es 2011 zu einem Einbruch? In der Literatur wird auf die Rationalisierungsstrategien der Billigairlines, insbesondere auch von Air Berlin verwiesen. Die Verbindung nach Berlin wird durch Air Berlin seit dem Winterflugplan 2010/2011 nicht mehr bedient. Mittlerweile ist Air Berlin nicht mehr vertreten.

Ryanair strich die Strecke nach Bremen. Ryanair wickelt im Winterflugplan 2010/11 fast 90% aller Linienflüge ab.

Warum ziehen sich Billigairlines zurück?

Ryanair begründet seinen Rückzug von innerdeutschen Flügen in Pressemitteilungen mit der Luftverkehrsabgabe. Allerdings zeigen die Bemühungen des Unternehmers Eisenreich, dass dies nicht der ausschlaggebende Grund sein kann. Wenn die Luftverkehrsabgabe der Grund für einen notwendigen Rückzug wäre, wäre die Initiative von Eisenreich und anderen von vornherein sinnlos gewesen.

Eisenreich gründete zusammen mit einigen Flughafengesellschaftern ein neues Luftverkehrsunternehmen und bot 2012 Pauschalreisen an, wozu ein geleastes Flugzeug am Flughafen stationiert wurde. Darüber hinaus wurden Linienflüge nach Berlin und Hamburg durchgeführt. Allerdings mussten diese Leistungen mangels Nachfrage wieder eingestellt werden. Für 2013 planten weitere Airlines neue Angebote.

Diese konnten aber nicht umgesetzt werden, weil die Anbieter vorzeitig insolvent wurden.

Nun kann man solche gescheiterten Versuche mit der Luftverkehrssteuer begründen. Man kann aber die Tatsache, dass immer wieder versucht wird, den Flughafen zu beleben – und zwar von Branchenfachleuten – auch als ein Indiz dafür werten, dass die Luftverkehrssteuer nicht die ausschlaggebende Größe sein kann, sonst würden Branchenfachleute nicht den Versuch einer Belebung des Flughafens machen.

Der Flughafen hat nach wie vor ein hohes Passagieraufkommen. Insgesamt bedienen im Sommerflugplan 2013 sieben Fluggesellschaften 24 Ziele ab Memmingen. Die Vergangenheit zeigt einen ständigen Wechsel von Flugzielen, und zwar nicht nur in den Jahren 2011 und 2012. Ein Ausweichen von Reisenden auf Auslandsflughäfen bedingt durch die Luftverkehrssteuer wird in der Literatur nicht beschrieben. D.h. die Entwicklung des Flughafens ist weniger durch die Steuer als vielmehr die allgemeinen Strategien und Probleme von Low Cost Airlines bestimmt. Diese werden weiter unten behandelt.

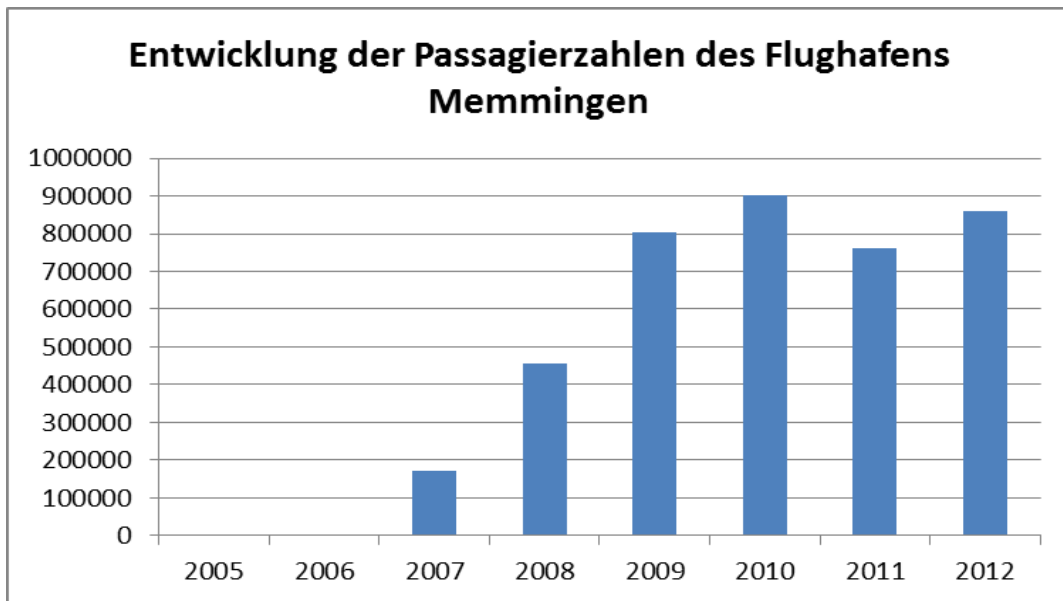


Abbildung 18: Wachstum Passagiere Flughafen Memmingen

Schweizer Flughäfen

Im Folgenden betrachten wir die Flughäfen in der Schweiz. Wir wählen St. Gallen und Zürich. Weiter unten wird der in Frankreich sehr nahe gelegene Flughafen Basel-Mulhouse behandelt.

St. Gallen

St. Gallen hat einen Umsatzsprung von + 22% in 2012 zu verzeichnen. Dieser folgt auf + 39% im Jahr 2011. Damit hat der Flughafen nach einer unauffälligen Entwicklung in den Jahren davor, genau in den beiden Jahren, in denen in Deutschland die Luftverkehrsteuer galt, kräftige Umsatzzuwächse zu verzeichnen. Ob ein Zusammenhang besteht, kann nur eine detaillierte Analyse des Flugplans und der Motive sowie der Herkunft der Reisenden erbringen.

Rein monetär ist es für deutsche Passagiere nicht vorteilhaft, aus St. Gallen abzufliegen, weil die Reisekosten über den Bodensee oder um den Bodensee herum in keinem Verhältnis zur Ersparnis an Luftverkehrsteuer stehen. Dazu kommt ein sehr eingeschränktes Flugan-

gebot und hohe Preise, so dass es für deutsche Reisende nicht attraktiv ist, St. Gallen zu benutzen. Linienflüge bestehen nur mit Wien. Im Sommer gibt es zusätzlich Charterflüge zu sehr wenigen Zielen, z.B. nach Sardinien. Im Winter kommen Skitouristen Samstags aus Rotterdam. Zum Weltwirtschaftsforum kommen noch Privatjets in erheblicher Zahl. Insgesamt ist der Flughafen kein „Billigflughafen“, und eine Verbindung des Wachstums 2012 mit der deutschen Luftverkehrsteuer und den Low Cost-Flughäfen Memmingen und Friedrichshafen kann nicht konstruiert werden.

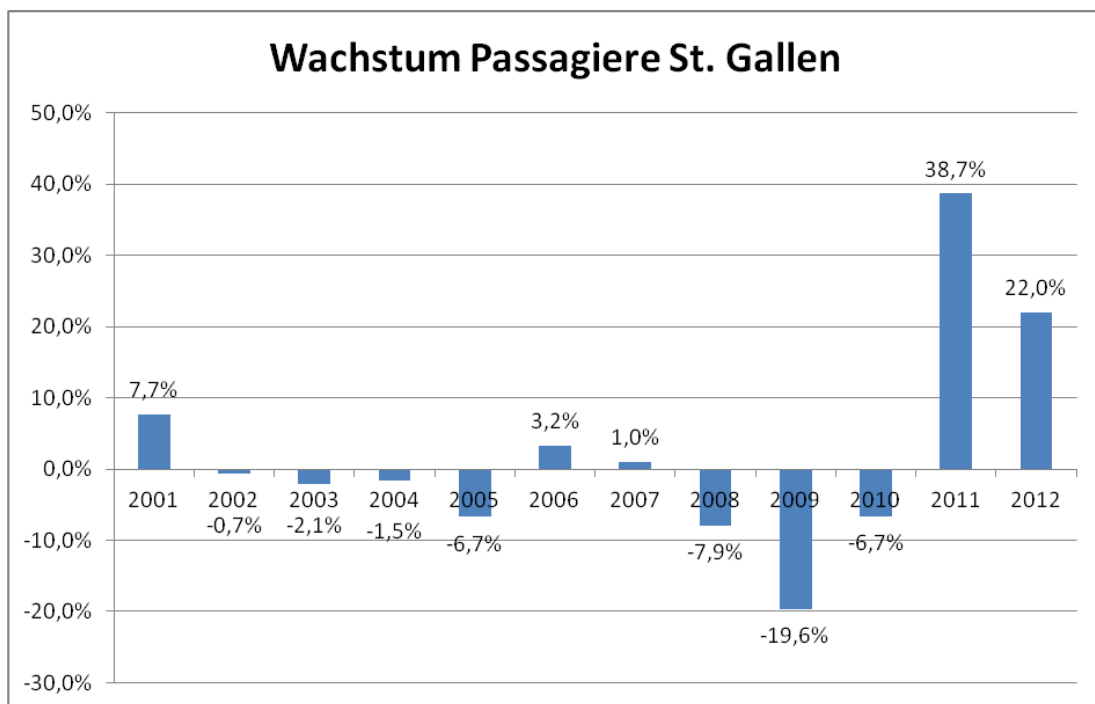


Abbildung 19: Wachstum Passagiere St. Gallen³²

Was aber erklärt den Erfolg von St. Gallen 2011 und 2012?

Der Flughafen ist vor allem auf Business-Kunden spezialisiert. Den Großteil seines Passagieraufkommens macht der Linienverkehr nach

³² Eigene Darstellung in Anlehnung an Bundesamt für Zivilluftfahrt Schweiz (2013)

Wien aus. Aber es werden auch diverse Charterflüge z.B. nach Sardinien angeboten.³³

Laut Auskunft des Flughafens war der Rückgang 2008 auf den Alleinanbieter der Strecke nach Wien, Austrian Airlines (AUA), zurückzuführen. Dieser verteuerte die Preise ab 2008 erheblich. Das führte zu Ausweichbewegungen zu dem ca. 102 Km entfernten Flughafen Zürich, wo die gleiche Strecke zu günstigeren Preisen angeboten wurde. 2010 verringerte die AUA aufgrund sinkender Nachfrage auf der Strecke St. Gallen-Wien die Frequenz von 4 auf 3 tägliche Flüge. Bedingt durch den Passagierrückgang und der Aussage von AUA bei anhaltendem Negativ Trend die Strecke einzustellen, nahm der Flughafen Verhandlungsgespräche auf. Ergebnis war die Einigung einer Übernahme der Linienflüge von AUA. Daraus resultierte der Aufbau einer eigenen Airline, der People`s Vienna Airline, welche am 28.3.2011 erstmals Wien anflog. Die AUA bediente nach Verlust dieses Streckenmonopols ab St. Gallen dennoch weiterhin die Verbindung nach Wien, da Sie einen Vertrag für diese Strecke bis 2015 hatte. Dadurch kam es zu verstärkter Konkurrenz welche in 3-täglichen Flügen nach Wien von AUA und People`s Viennaline mündete. Resultat war ein Überangebot an Flügen und im weiteren Verlauf eine Annäherung an übliche Ticketpreise. Dies führte zu einer Umkehr der Abwanderungsbewegungen nach Zürich und zu einem Anstieg der Passagierzahlen in St. Gallen, welcher sich bis Ende 2012 fortsetzte. Ein Grund für weiteres Wachstum im Jahr 2012 war neben dem Konkurrenzkampf, dass sich die Auswirkungen der Gründung der People`s Viennaline erst 2012 vollständig zeigten, da sie im Jahr 2011 nur 8-Monate statt 12 Monate operierte. Die Fluggesellschaft Intersky verringerte aufgrund der Konkurrenz in St. Gallen die Frequenz seiner Direktflüge nach Wien ab Friedrichshafen im Jahr 2012 kontinuierlich und stellte

³³ Vgl. <http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/rorschach/tb-ot08/High-Life-hebt-ab-Peoples-in-leichten-Turbulenzen;art2889,3257378>

diese Ende des Jahres sogar ein. Dadurch entfiel auf dem Konkurrenzflughafen Friedrichshafen die für St. Gallen wichtigste Strecke im Linienverkehr. Dies führte zu Ausweichbewegungen zum Airport St. Gallen-Altenrhein und begünstigte die Passagierzahlenentwicklung 2012.³⁴ Ebenso die Wirtschafts- und Schuldenkrise welche auch Auswirkungen auf die Reisetätigkeiten der Unternehmen habe, sei dies ein Grund warum das Wachstum 2012 geringer als in 2011 ausfalle.³⁵

Flughafen Zürich

Der zweite Flughafen der Schweiz, der als Ausweichmöglichkeit gesehen werden könnte, ist das große Drehkreuz in Zürich. Der Flughafen liegt etwa 100 Kilometer von Friedrichshafen und 218 Kilometer von Stuttgart entfernt. Dieser Flughafen ist im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr mit 2,0% relativ mäßig gewachsen. Das bedeutet, dass hier keine speziellen Anzeichen für Steuerflüchtlinge zu erkennen sind, wenngleich natürlich nicht völlig auszuschließen ist, dass sich in der großen Zahl an Passagieren dieses Flughafens einige wenige deutsche Steuerflüchtlinge befinden (wozu in der Schweiz naturgemäß ohnehin immer zu rechnen ist – aber das ist ein anders Thema).

³⁴ Vgl. <http://www.airliners.de/intersky-gibt-friedrichshafen-wien-auf/28487>

³⁵ <http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/rorschach/tb-ot08/High-Life-hebt-ab-Peoples-in-leichten-Turbulenzen;art2889,3257378>

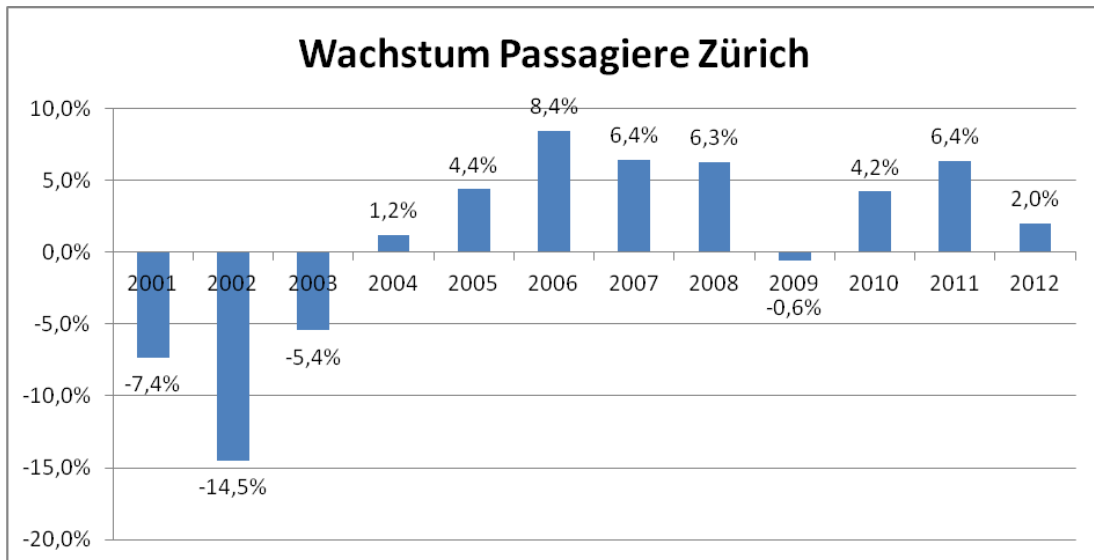


Abbildung 20: Wachstum Passagiere Gesamt Zürich³⁶

Es muss deshalb bezweifelt werden, dass Passagiere von Stuttgart oder Memmingen oder Friedrichshafen aus den Flughafen Zürich als Ausweichflughafen zur Umgehung der Steuer nutzten, zumal auch die Kosten für den Transfer relativ hoch sind.

Basel-Mulhouse

Der Flughafen Basel-Mulhouse als dritter betrachteter Flughafen der Region Südwest liegt in Frankreich. Er zeigt 2011 und 2012 überdurchschnittliche Wachstumsraten. Dies könnte auf einen Zusammenhang mit der deutschen Luftverkehrsteuer hindeuten, zumal Basel von Deutschland aus sehr gut zu erreichen ist.

Allerdings hat der Flughafen Basel-Mulhouse auch schon 2010 eine hohe Wachstumsrate von 7,2% gehabt. Und es hat im Jahr 2005 bis 2007 schon einmal eine Phase sehr hoher Wachstumsraten (bis 30% p.a.) gegeben.

³⁶ Eigene Darstellung in Anlehnung an Bundesamt für Zivilluftfahrt Schweiz (2013)

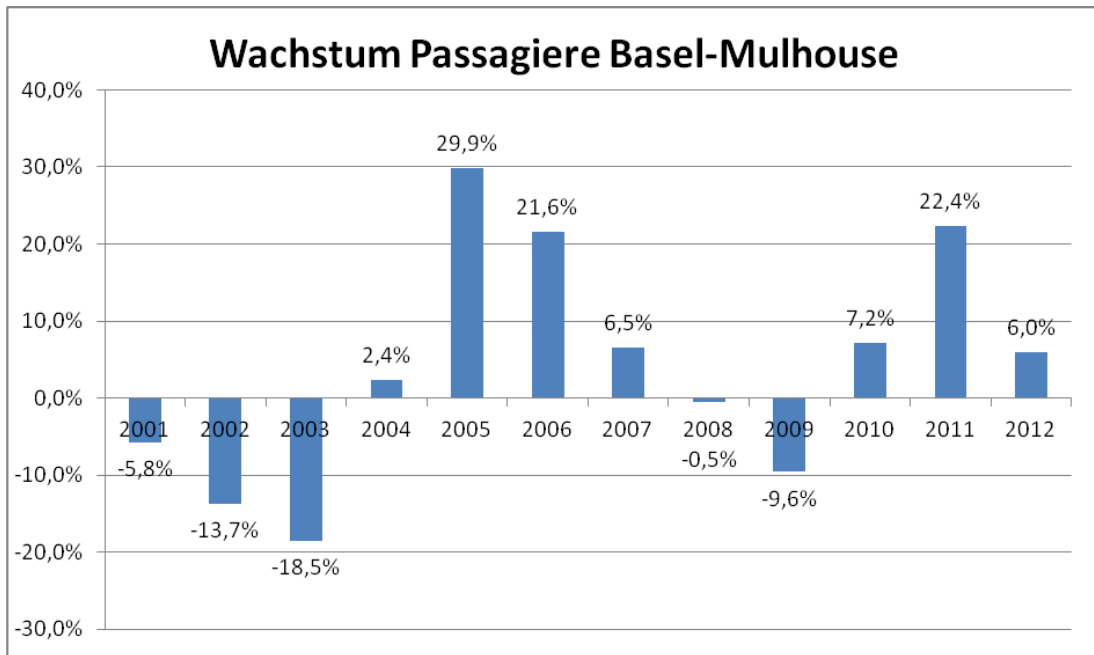


Abbildung 35: Wachstum Passagiere Gesamt Basel-Mulhouse³⁷

Basel-Mulhouse liegt am Drei-Länder-Eck und daher direkt an den wirtschaftlich starken Regionen Baden-Württemberg, Elsass und Nordwestschweiz. Im Einzugsgebiet leben von einer PKW-Stunde leben ca. 3 Mio. Menschen. Nach Auskunft des Flughafens ergibt sich daraus ein mögliches jährliches Aufkommen von 11,6 Mio. Passagieren. Der Anteil der Outgoing-Passagiere beträgt 72%. Dadurch ergibt sich ein Marktanteil im Einzugsgebiet von etwa einem Drittel. Das Direktflug Streckennetz im Linienverkehr umfasst bis zu 80 Flughäfen in 30 verschiedenen Ländern. Diese werden von über 20 Fluggesellschaften angefliegen.³⁸ Dabei liegt der Schwerpunkt mit einem Marktanteil von 54% auf LCC.³⁹ Der Linienverkehr stellte mit knapp 4,99 Mio. Passagieren den größten Anteil am Passagieraufkommen.⁴⁰

³⁷ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013c)

³⁸ <http://www.euroairport.com/de/wir-ueber-uns/unternehmensportrait.html>

³⁹ Jahresbericht des Flughafens Basel-Mulhouse 2012 (S.23).

⁴⁰ Jahresbericht des Flughafens Basel Mulhouse Kennzahlen 2/3, 2012 (S.7).

Das Passagierwachstum kam u.a. durch die Streckennetzerweiterung um 12 europäische Ziele zustande. Außerdem wurde die Frequenzen der Flüge, allen voran in der Kategorie der Geschäftsreisen, bedeutend gesteigert. Mit der Wizz-Air und Germanwings hat der Flughafen zwei neue Fluggesellschaften gewonnen die vor allem das Streckennetz nach Osteuropa ausbauen. Auch Brussel Airlines hat die Anbindung an Basel-Mulhouse aufgenommen. Im Bereich des Langstreckenverkehrs wurde die Destination Cancún dem Streckennetz des Winterflugplans hinzugefügt. Auch im Charterverkehr wurde ein Passagierzahlenanstieg festgestellt. Mitunter durch das erstmalige Angebot von Pauschalreiseprodukten in Asien und Indien durch dort ansässige Reiseveranstalter, welche das Elsass und den Schwarzwald 2012 als Ziele in ihren Katalogen aufführten.⁴¹

Die Airlines Air Berlin und Easy Jet haben im Jahr 2010 und 2011 vier zusätzliche Flugzeuge am Airport stationiert, die für die Reisenden bereitstehen. Darüber hinaus wurden Flugzeuge mit mehr Platzangebot auf bestimmten Relationen benutzt. Weiterhin wurden zusätzliche Flugfrequenzen geschaffen.

Auch der starke Schweizer Franken ist für das Wachstum mitverantwortlich. Durch den vorteilhaften Wechselkurs wurden die Auslandsaufenthalte der Schweizer billiger. Eine Folge war, dass neue Anreize zum Reisen gesetzt wurden.⁴²

Der Flughafen selbst ist der Ansicht, dass diese Angebotserweiterung der hauptsächliche Wachstumsgrund ist. Die höhere Frequentierung von Strecken, die auch für Geschäftsreisende relevant sind, in Kombination mit günstigen Preisen sind Hauptverantwortlich für das Passagierzahlen Wachstum.

⁴¹ Jahresbericht des Flughafens Basel-Mulhouse 2012 (S.23).

⁴² Jahresbericht des Flughafens Basel-Mulhouse Nr. 2/3, 2012 (S.3).

Ein Zusammenhang mit der deutschen Luftverkehrsteuer ist deshalb nicht sehr wahrscheinlich, aber auch nicht völlig auszuschließen, wenn man bedenkt, dass Air Berlin Baden Baden reduziert hat.

Ergebnis:

Einige Flughäfen in der Schweiz zeigen im Jahr 2012 relativ starke Wachstumsraten. Dies gilt weniger für Zürich als vielmehr für St. Gallen und den (in Frankreich liegenden) Flughafen Basel-Mulhouse. Dies könnte auf ein steuerbedingtes Ausweichen deutscher Passagiere hindeuten. Für St. Gallen ist dies mit großer Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Den Erfolg von Basel-Mulhouse erklärt die Angebotsausweitung durch eine Vielzahl von Airlines. Dass dabei die Luftverkehrsteuer eine Rolle spielte, ist nicht völlig auszuschließen. Allerdings zielt die Angebotsausweitung auch auf schweizerische und französische Reisende. Die Angebotsausweitung begann im Jahr 2010, d.h. vor der Steuer. Der Flughafen in Basel-Mulhouse liegt ca. 190 km von Friedrichshafen und 183 km von St. Gallen entfernt. Das bedeutet, dass die deutsche Luftverkehrsteuer die zusätzlichen landseitigen Reisekosten für Reisende aus dem Umkreis dieser Flughäfen deutlich unterschreitet.

Deutschland/Polen

Für das Nachbarland gibt es ebenfalls einen Flughafen, der in diesem Fall für Fluggäste, die normalerweise Rostock-Laage als Startpunkt wählen, eine Ausweichmöglichkeit darstellt. Der Flughafen Stettin befindet sich circa 300 Kilometer von Rostock entfernt. Er könnte auch Ausweichflughafen von Tegel und Schönefeld sein.

Betrachtet man die beiden Flughäfen im Vergleich stellt man bei Rostock im Jahr 2012 eine erhebliche Passagierzahlschrumpfung (-8,7%) und bei Stettin ein erhebliches Wachstum (+35,8%) fest. Dies könnte auf die Luftverkehrssteuer zurückzuführen sein.

Wir haben eine Umfrage bei Reisebüros durchgeführt⁴³ und festgestellt, dass keine Bewegung der Passagiere vom Flughafen Rostock-Laage nach Stettin in 2012 beobachtet wurde. Warum wechselten deutsche Passagiere nicht nach Stettin?

Stettin

Der Flughafen Stettin überschritt im Jahr 2012 erstmals die Anzahl von 350.000 Passagieren. Das Angebot an Verbindungen setzt sich aus Linienverkehr und Charterverkehr zusammen, welcher hauptsächlich auf die Mittelmeerregion ausgerichtet ist. Den Schwerpunkt des Flughafens bilden LCC, aber es sind auch traditionelle Carrier vorhanden. Letztere bedienen inländische Strecken.

Der Flughafen verzeichnete 2012 vor allem einen Passagieranstieg durch inländische Verbindungen. Dieser lag ca. 43% über dem des Vorjahres.⁴⁴ Aber auch das internationale Flugangebot wurde um ca. 25% erhöht.⁴⁵

Im Jahr 2012 wurden ab August zusätzliche wöchentliche Flüge nach Krakau angeboten.⁴⁶ Außerdem wurden im selben Monat auf der Verbindung nach Warschau die bisher eingesetzten Flugzeuge der polnischen LOT Airline durch größere Flugzeuge mit mehr Sitzplatzkapazität ersetzt. Dies führte durchschnittlich zu einer Steigerung des Passagieraufkommens um 18%.⁴⁷ Das Wachstum zum Vorjahr wurde durch neue nationale und internationale Streckenverbindungen nach

⁴³ Befragung von Reisebüros im Rahmen dieser Gutachtenerstellung.

⁴⁴ Vgl. <http://www.airport.com.pl/pl/show/page/id/426>

⁴⁵ <http://www.airport.com.pl/pl/show/page/id/419>

⁴⁶ <http://www.airport.com.pl/pl/show/page/id/418>

⁴⁷ <http://www.airport.com.pl/pl/show/page/id/417>

Krakau, Kattowitz, Danzig und Edinburgh begünstigt.⁴⁸ Zudem wirken sich die neuen Streckenverbindungen, die Mitte 2011 (Posen und Rzeszów) eingeführt wurden, auf das Folgejahr aus.⁴⁹ Diese neuen nationalen und internationalen Verbindungen, eine Erhöhung des Sitzladefaktors auf 81% sowie der Einsatz größerer Maschinen führten zu dem Wachstum von 35,8%.⁵⁰ Diese Faktoren wirken sich noch stärker aus, da der Flughafen vorher nur über eine kleine Anzahl an Destinationen anbot und nur ca. 250.000 Passagierbewegungen hatte.

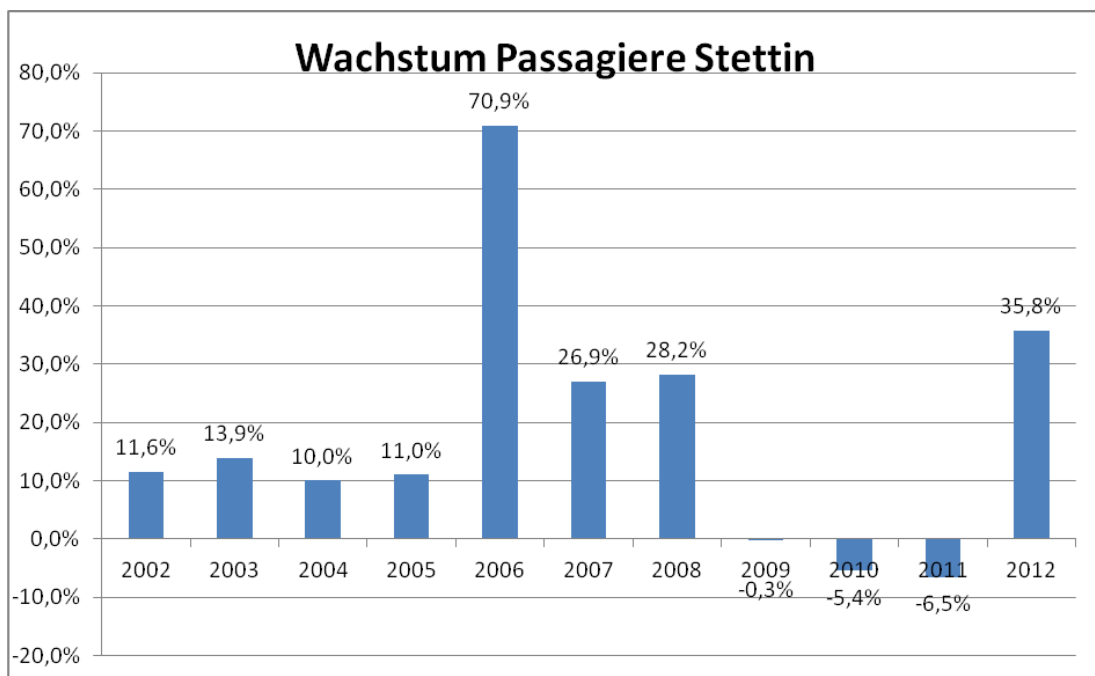


Abbildung 21: Wachstum Passagiere Gesamt Stettin⁵¹

⁴⁸ <http://www.airport.com.pl/pl/show/page/id/413>

⁴⁹ <http://www.airport.com.pl/en/show/page/id/364>

⁵⁰ <http://www.airport.com.pl/pl/show/page/id/413>

⁵¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013a)

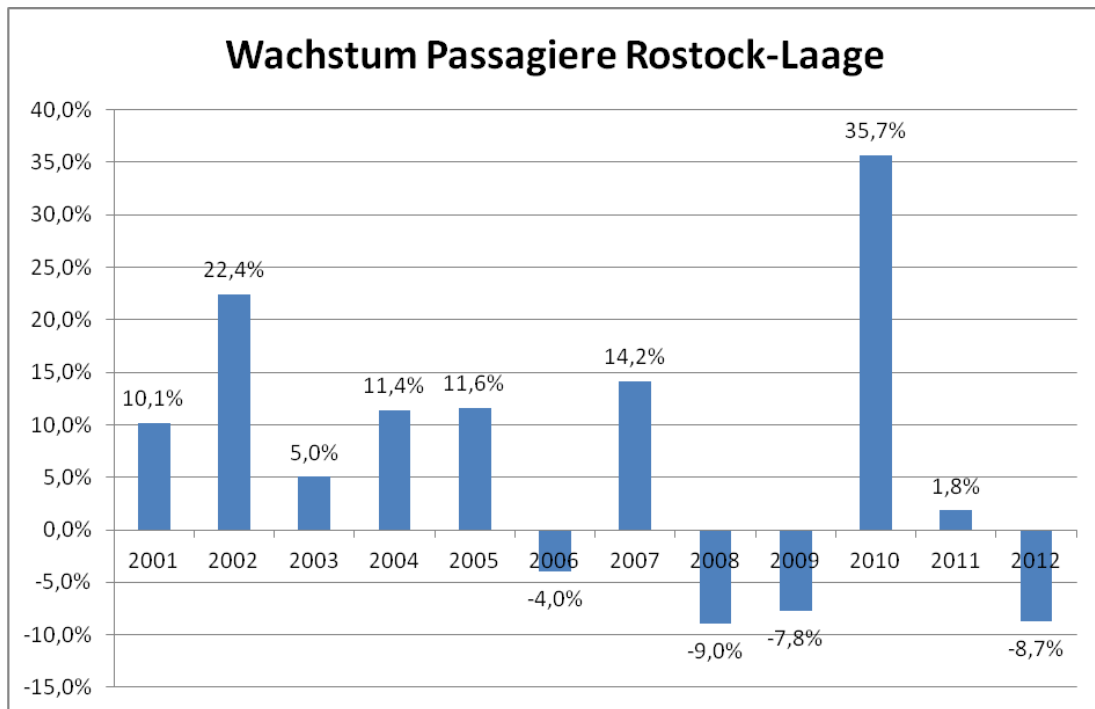


Abbildung 22: Wachstum Passagiere Gesamt Rostock-Laage⁵²

Rostock-Laage

Der Flughafen Rostock-Laage ist ein Militärflughafen mit ziviler Mitbenutzung. Eine Besonderheit des Flughafens ist sein durchgängiger 24-Stunden-Betrieb.⁵³ Am Flughafen werden sowohl Linien- als auch Charterflüge durchgeführt, dabei bilden den Schwerpunkt des Angebots traditionelle Carrier. Nach einer Wachstumsphase seit 2010, wurde im letzten Jahr wieder ein Passagierrückgang verzeichnet. Das Einzugsgebiet reicht nach Angaben des Flughafens bis nach Polen und umfasst 9,2 Mio. Menschen.⁵⁴ Aufgrund seiner Nähe zur Ostsee wird er auch als Incoming-Flughafen für Urlauber angeboten.

⁵² Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

⁵³ <http://www.rostock-airport.de/de/business-und-aviation/>

⁵⁴ <http://www.rostock-airport.de/de/business-und-aviation/einzugsgebiet/>

Im Vergleich der Sommerflugpläne von 2011 und 2012 zeigt sich dass 2/3 der Flüge nach Hurgadha eingestellt wurden, zudem wurde die Frequenz der Flüge nach Zürich vermindert. Dies könnte einer der Gründe für den Passagierrückgang sein. Es wurden aber auch neue Ziele angeflogen bzw. die Frequenzen einiger Flugstrecken erhöht. So wurde bspw. im November 2012 die Route zu den Kanarischen Inseln nach längerer Ruhephase wieder aufgenommen.⁵⁵ Zudem wurde im Sommerflugplan die Strecke nach PMI erstmals von Germania bedient.⁵⁶

Zu einem Ausfall bzw. zu einer Umleitung von Flugverbindungen führten die Bauarbeiten an der Start- und Landebahn des Flughafens im September.⁵⁷ Dadurch konnte der Flughafen 10 Tage lang nicht operieren. Nach Angaben des Flughafens ist jene 10-tägige Schließung des Flughafens der hauptsächliche Grund für den Passagierzahlenrückgang. Zudem hat eine Reduzierung des Outgoing-Charterverkehrs diese Entwicklung begünstigt. Dies hat zusammen zu einem Rückgang von 13,4% geführt.

Ergebnis:

Der polnische Flughafen Stettin wächst vor allem wegen neuer Inlandsverbindungen in Verbindung mit der guten Wirtschaftslage in Polen. Ein Zusammenhang der Flughafenentwicklung mit der deutschen Luftverkehrsteuer ist sehr unwahrscheinlich.

⁵⁵ <http://www.rostock-airport.de/de/unternehmen/news/im-winter-in-die-sonne.html>

⁵⁶ <http://www.rostock-airport.de/de/unternehmen/news/mit-germania-von-rostock-laage-nach-mallorca.html>

⁵⁷ <http://www.rostock-airport.de/de/unternehmen/news/ab-sofort-wieder-normaler-flugbetrieb-in-rostock.html>

Deutschland/Luxemburg/Belgien

Im Folgenden untersuchen wir Flughäfen im Westen der Bundesrepublik. Niederlande, Belgien und Luxemburg haben keine Luftverkehrsteuer. Frankreich besitzt seit längerem eine Steuer mit für Touristen deutlich geringerer Steuerbelastung.⁵⁸

Der Flughafen in Luxemburg stellt einen direkten Konkurrenten der Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken dar. Frankfurt-Hahn kann ebenfalls gerade noch als Konkurrent erwähnt werden. Die Entfernungen betragen circa 105 Kilometer von Saarbrücken und rund 135 Kilometer von Zweibrücken. Luxemburg ist deshalb in relativ kurzer Zeit mit dem Auto oder der Bahn zu erreichen.

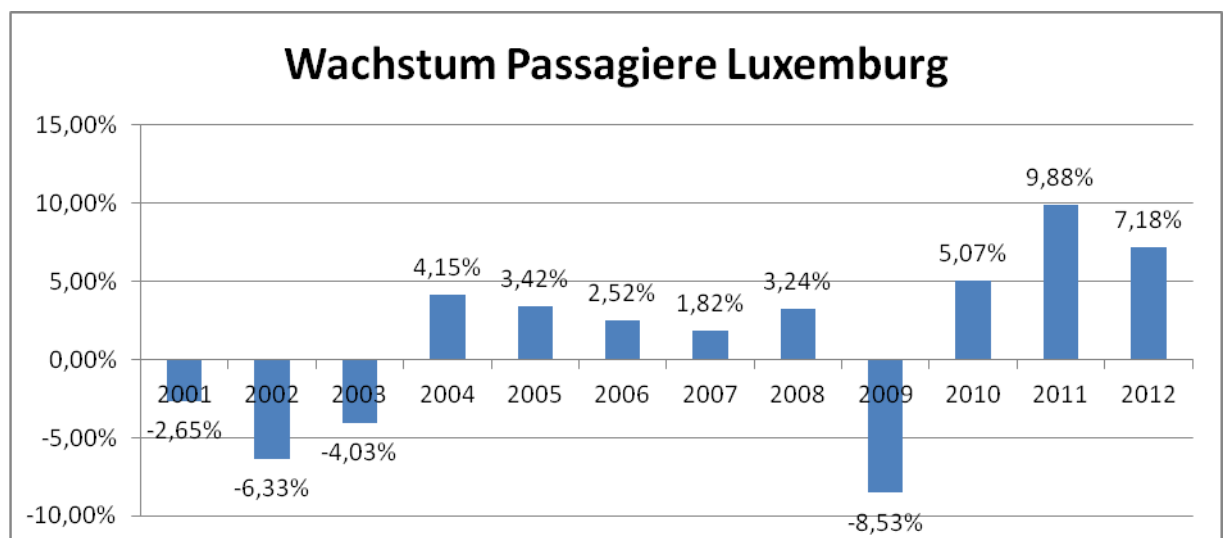


Abbildung 23: Wachstum Passagiere Gesamt Luxemburg⁵⁹

Die Verkehrszahlen für die vergangenen Jahre zeigen, dass die Passagierzahlen in den Jahren 2011 und 2012, im Vergleich zu den Vor-

⁵⁸ Vgl. o.V. (2012e)

⁵⁹ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013e)

jahren angestiegen sind. Dies könnte auf einen Zuwachs durch „Steuerflüchtlinge“ zurückgeführt werden.

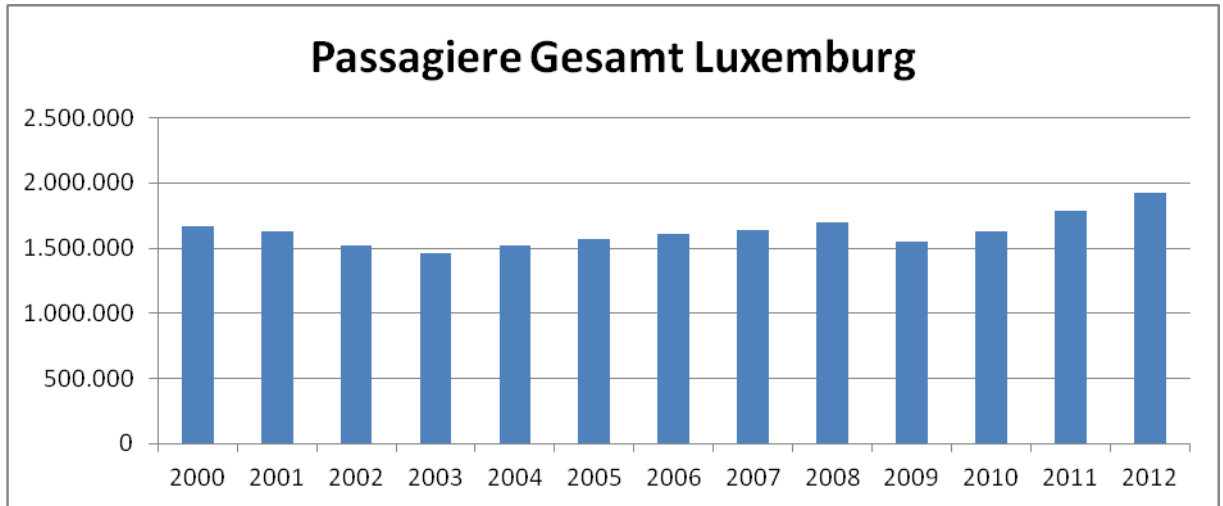


Abbildung 24: Passagierzahl Gesamt Luxemburg⁶⁰

Der 2010 begonnene Wachstumstrend setzt sich 2012 weiter fort und hat seine wesentliche Ursache in der konstanten Verbesserung der Infrastruktur und der Servicequalität. Im Jahr 2012 wurden 88 Destinationen in 21 Ländern angefliegen.⁶¹ Das ergibt ein deutlich größeres Streckennetz als SCN oder ZQW bieten. Der Fluggesellschaften in Luxemburg bestehen aus LCC und traditionellen Carriern, wobei der Schwerpunkt auf letzteren liegt.⁶²⁶³ Der Flughafen ist zudem der Einzige im Land, der internationale Ziele anfliegt.

Im Oktober 2012 siedelte sich easyJet am Flughafen Luxemburg an und bot eine neue Verbindung nach London Gatwick an.⁶⁴ Laut Francois Bacchetta, dem Direktor der Gesellschaft, sollen auf dieser Route

⁶⁰ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013e)

⁶¹ Geschäftsbericht des Flughafens für das angegebene Jahr (S.10).

⁶² Horaire des Flughafens für das Jahr 2013 (S.65).

⁶³ Vgl. <http://www.wort.lu/de/view/findel-erster-easyjet-billigflieger-landet-am-montag-508aa398e4b09fe633912e28>

⁶⁴ Geschäftsbericht des Flughafens für das angegebene Jahr (S.19).

mehr als 50.000 Passagiere pro Jahr befördert werden.⁶⁵ Zudem bot die Fluggesellschaft Darwin Airlines ab dem 30.01.2012 eine neue Verbindung zwischen Genf und Luxemburg an, die mehrmals täglich bedient wurde.⁶⁶ Auch die Luxair baute ihr Angebot an Flügen von und nach Genf aus. Erstmals wurde von der Fluggesellschaft die portugiesische Stadt Porto angefliegen.⁶⁷ Die Lufthansa erweiterte ihr Angebot von zwei auf drei tägliche Flüge nach München, was zu höheren Passagierzahlen führte.⁶⁸ Ein weiterer Passagierzuwachs entstand durch den Abzug der Luxair aus SCN und den dadurch eingeführten Verbindungen von Luxemburg nach Hamburg und Berlin mit Zwischenstopp in SCN.

Preisvergleich Luxemburg Zweibrücken Saarbrücken

Ein Preisvergleich mit den Flughäfen ZQW und SCN zu der von allen direkt angeflogenen Destination PMI ergab, dass die Flugpreise in Luxemburg teilweise deutlich unter denen der anderen Flughäfen liegen. Dies kann sich durch andere Fluggesellschaften ergeben oder durch weniger Abgaben, die geringere Preise begünstigen. Der Preisvergleich zeigt, dass wenn die Kapazitäten nicht bereits ausgebucht sind (d.h. es werden keine non-stop Flüge mehr bei Swoodoo angezeigt), deutlich günstiger zur Destination geflogen werden kann. So ergibt sich ein Flugpreis von nur 64% (82€) am 28.09.13 im Vergleich zum nächstgünstigeren Flughafenangebot ab ZQW von 128€. Bedingt durch die Nähe von Luxemburg zu Zweibrücken (142 Km) und Saarbrücken (118 Km) ist somit eine Abwanderung hin zum Konkurrenz-Flughafen Luxemburg möglich, welche durch die günstigeren Flug-

⁶⁵ Vgl. <http://www.wort.lu/de/view/traditionelle-taufe-fuer-einen-neuankoemmling-auf-dem-findel-508ebda5e4b024055f407953>

⁶⁶ Vgl. Flughafen Luxemburg http://www.lux-airport.lu/de/Flughafen/lux-airport_News.51-3-10.html (Abruf 29.7.2013).

⁶⁷ Vgl. <http://www.wort.lu/de/view/mehr-genf-und-porto-weder-dublin-noch-prag-4f61b79de4b0860580a9ef11>

⁶⁸ Vgl. <http://www.wort.lu/de/view/lufthansa-fliegt-von-findel-in-die-bayrische-hauptstadt-4f4edbc4e4b06b0d0ecf8b9f>

möglichkeiten ausgelöst wird.⁶⁹ Dies liegt auch darin begründet, dass die größte Fluggesellschaft am Flughafen Luxemburg für das Jahr 2012 angekündigt hatte die Preisstrukturen zu verändern und günstigere Preise anzubieten.⁷⁰

Luxemburg verfügt im Vergleich zu seinen beiden deutschen Konkurrenten mit 4000m über eine deutlich längere Start- und Landebahn.⁷¹ Dadurch sind der Einsatz größerer Maschinen und der direkte Anflug von weiter entfernten Destinationen möglich. Daraus ergibt sich ein deutlich größeres Streckennetz.

Datum	Zweibrücken	Saarbrücken	Luxemburg
Do 26.09.2013	92€	131€	82€ (1 Stopp)
Fr 27.09.2013	148€	131€	122€
Sa 28.09.2013	128€	151€	82€
So 29.09.2013	128€	131€	82€
Mo 30.09.2013	126€	171€	172€
Di 01.10.2013	128€	255€ (1Stopp)	320€ (1Stopp)
Mi 02.10.2013	119€	165€	284€ (1Stopp)

Tabelle: Flugpreise nach PMI am 29.7.13 gemäß Swoodo

Der Preisvergleich zeigt, dass die Preisdifferenzen im Mittel die Höhe der Luftverkehrsteuer deutlich übersteigen. Luxemburg versucht, sich als attraktiver, kostengünstiger Flughafen mit breitem Angebot an Direktflügen zu etablieren. Dazu sind große Preisdifferenzen nötig, denn Preisdifferenzen nur in Höhe der Luftverkehrsteuer würde ein

⁶⁹Vgl. google maps https://maps.google.de/maps?q=flughafen+luxemburg&oe=utf-8&client=firefox-a&ie=UTF-8&ei=Wif2UdagOs62hAf8xIDoDw&ved=0CAoQ_AUoAg

⁷⁰ <http://www.tageblatt.lu/nachrichten/luxemburg/story/Die-Luxair-steht-am-Abgrund-22876760>

⁷¹ <http://www.lux-airport.lu/de/Business/Cargocenter.32.html>

Ausweichen deutscher Passagiere ins entfernte Luxemburg allein aufgrund der landseitigen Anreisekosten nicht rechtfertigen.

Lüttich

Als Konkurrent unter den belgischen Flughäfen kommt nur der Flughafen in Lüttich in Frage, da die anderen belgischen Flughäfen relativ weit von der deutschen Grenze entfernt liegen. Die Entfernung des Airports in Lüttich zu dem am nächsten gelegenen deutschen Flughafen Köln-Bonn beträgt circa 137 Kilometer.

Bei der Betrachtung der Passagierentwicklung des Flughafens Lüttich kann festgestellt werden, dass sich die Passagierzahlen seit 2009 ungünstig entwickeln. Der Flughafen schrumpfte 2009 und 2010 stark und konnte sich 2011 und 2012 nicht wesentlich erholen. 2012 kam es zu einer Schrumpfung von 1,8%. Betrachtet man, dass der Flughafen von 2004 bis 2008 nie unter 8,2% Wachstum hatte, dann liegen die Werte von 2011 und 2012 deutlich darunter und sprechen nicht dafür, dass die deutsche Steuer Passagiere nach Lüttich treibt.

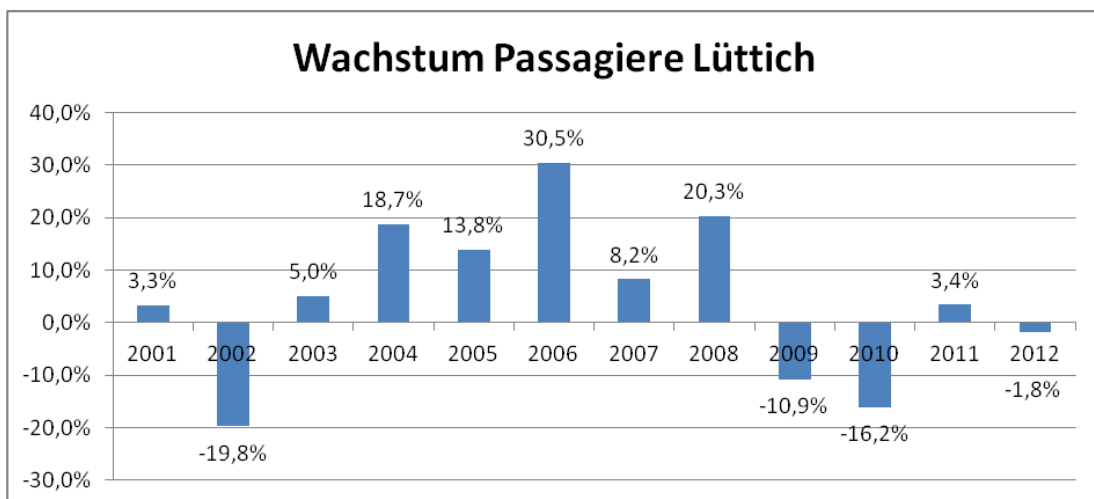


Abbildung 25: Wachstum Passagiere Gesamt Lüttich⁷²

⁷² Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013d)

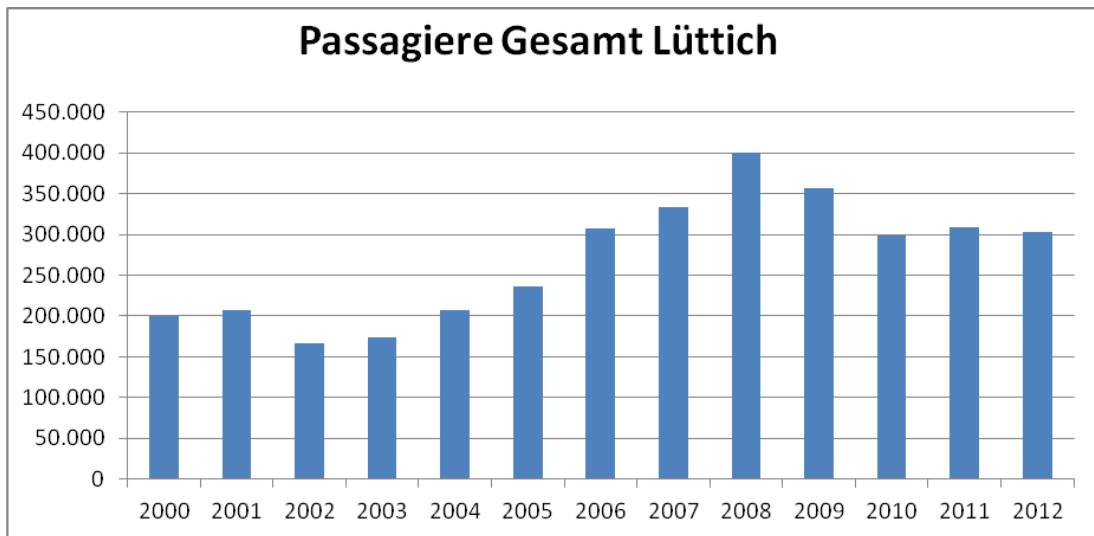


Abbildung 26: Passagierzahl Gesamt Lüttich⁷³

Insgesamt gesehen kann aus den Daten von Lüttich und Luxemburg keine eindeutige Aussage über die Ursachen der jüngsten Wachstumsraten gezogen werden. In Lüttich ist ein Steuereffekt sehr unwahrscheinlich, während in Luxemburg ein Steuereffekt durchaus denkbar ist: das starke Wachstum seit 2011 ist ungewöhnlich. Es wäre hier unbedingt erforderlich, Reisende direkt nach ihrer Ankunft am Flughafen nach ihrer Herkunft zu befragen.

Betrachten wir nun die deutschen grenznahen Flughäfen. Hierbei beginnen wir mit dem Flughafen Köln-Bonn. Die Gesamtzahl der Passagiere im Jahr 2011 zeigte keine großen Auffälligkeiten. Bei dem Vergleich mit den Passagierzahlen von Köln-Bonn wird deutlich, dass dieser Flughafen seit dem Jahr 2008 mit Einbrüchen der Fluggastzahlen zu kämpfen hat. Im Jahr 2010 gab es eine ganz leichte Erholung der

⁷³ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013d)

Passagierzahlen, die 2011 wieder in einen leichten Rückgang mündete.

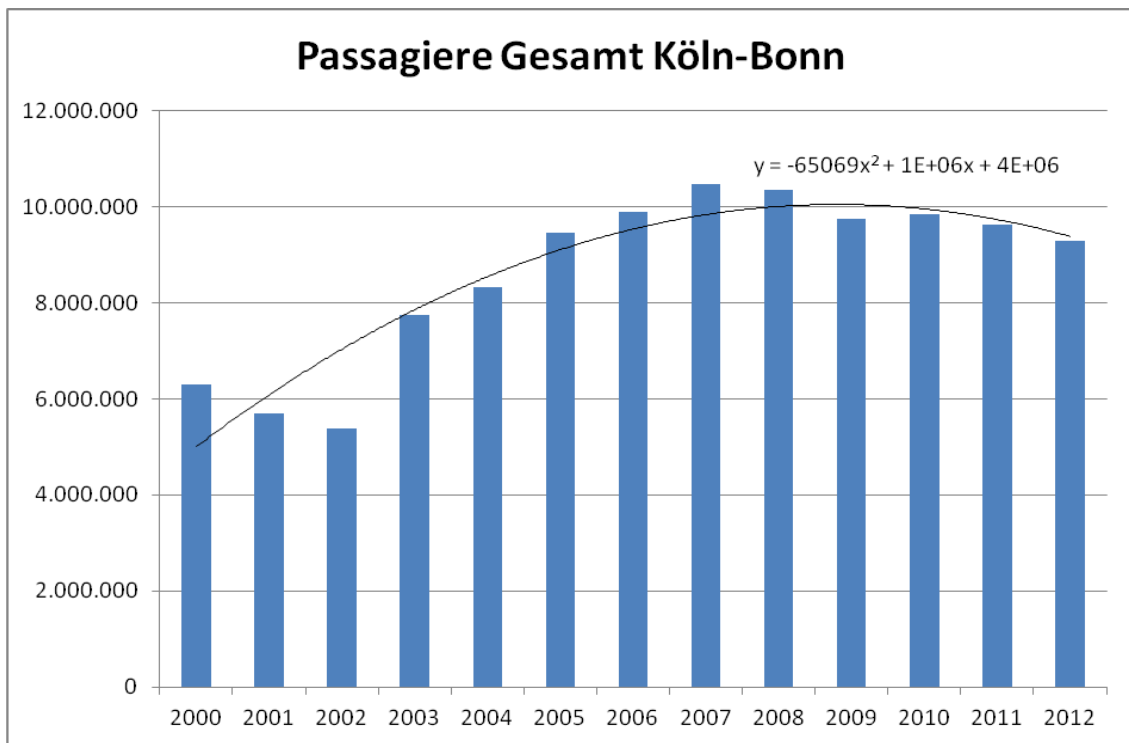


Abbildung 27: Passagierzahl Gesamt Köln-Bonn⁷⁴

Die Passagierzahl ist in Köln 2012 um 3,6% gesunken, nachdem der Flughafen im Vorjahr bereits um 2,3% schrumpfte. Diese Entwicklung ist nicht unkompatibel mit der Hypothese, die Steuer habe Passagiere vertrieben. Allerdings hält die negative Entwicklung bereits seit 2008 an. Aufschlussreich ist ein Vergleich mit Düsseldorf, einem Flughafen, der nicht weniger weit von einer Grenze entfernt liegt und der nicht weniger von der Luftverkehrsteuer betroffen ist. Dieser Flughafen Düsseldorf verzeichnet in der selben Zeit kräftige Wachstumsraten. Während in 2011 Köln um 2,3% schrumpfte, wuchs Düsseldorf um 6,7%, und während in 2012 Köln um 3,6% schrumpfte wuchs Düsseldorf um 2,4%. Offenbar gibt es Verlagerungstendenzen. Düssel-

⁷⁴ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

dorf hat das attraktivere Angebot und ist landseitig nicht weniger gut zu erreichen als Köln-Bonn.

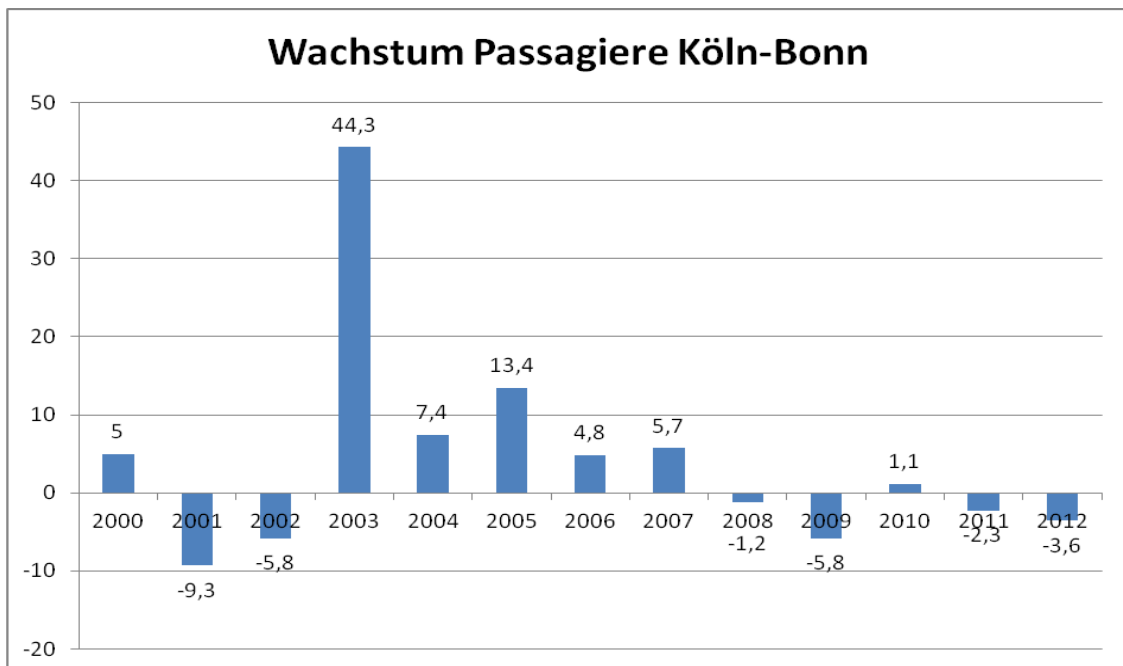


Abbildung 28: Wachstum Passagiere Gesamt Köln-Bonn⁷⁵

Insgesamt lässt sich also sagen, dass die Passagierentwicklungsdaten kein Urteil dahingehend erlauben, dass die Schrumpfung von Köln im Jahr 2012 auf die Steuer zurückzuführen sei. Es ist genauso gut möglich, dass diese Schrumpfung die Fortsetzung eines langjährigen negativen Trends darstellt. Der Vergleich mit Düsseldorf zeigt die unterschiedliche Entwicklung der beiden Flughäfen. Ein Einfluss der Steuer ist deshalb nicht wahrscheinlich.

Betrachtet man die Region insgesamt, also den Raum Trier, Belgien, Luxemburg und das Rheinland, dann erkennt man sehr heterogene Flughafenentwicklungen. Während Köln einen langjährig schwachen Trend fortsetzt und Lüttich schrumpft, wächst Luxemburg (seit 2010) stark, Saarbrücken schrumpft und Zweibrücken wächst. Das ist eine

⁷⁵ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

erstaunlich heterogene Entwicklung, die in keinem Fall nur auf einen Faktor zurückzuführen ist. In einigen Fällen ist eine Beschleunigung einer Bewegung seit Einführung der Luftverkehrsteuer zu beobachten, während andere davon unberührt sind. Bei praktisch allen Veränderungen sind Vorläufer in den Jahren vor der Luftverkehrsteuer zu beobachten, so dass man sagen kann, dass sich Trends, die sich seit längerem abzeichneten, verfestigten oder beschleunigten. Ob hierzu die Luftverkehrsteuer einen Beitrag geleistet hat, muss offen bleiben. Aber es ist nicht ausgeschlossen.

Deutschland/Frankreich

Nahe der Grenze zu Deutschland befinden sich auf französischer Seite außer Basel-Mulhouse weitere Flughäfen, bei denen eine Überprüfung der Passagierzahl hinsichtlich der Abwanderung deutscher Fluggäste zu diesen Flughäfen sinnvoll erscheint.

Der Flughafen in Strasbourg befindet sich direkt an der Grenze. Hier sind die landseitigen Reisekosten für Deutsche sehr gering, und es könnte also durchaus der Fall sein, dass die Deutschen der angrenzenden Regionen darauf ausgewichen sind.

Die Entwicklung der Gesamtpassagierzahlen zeigt, dass sich der Flughafen bis heute von dem Einbruch nach der Wirtschaftskrise 2008 nicht erholen konnte. Der Flughafen schrumpft seit 2007. Der Schrumpfungsvorgang läuft aus. 2011 und 2012 sind leichte Wideranstiege zu verzeichnen. Dies könnte in der Luftverkehrsteuer ihre Ursache haben. Eher wahrscheinlich ist aber, dass der Flughafen an frühere 30% höhere Passagierzahlen anknüpft. Diese hohen Passagierzahlen waren ohne Steuereffekt erreicht worden.

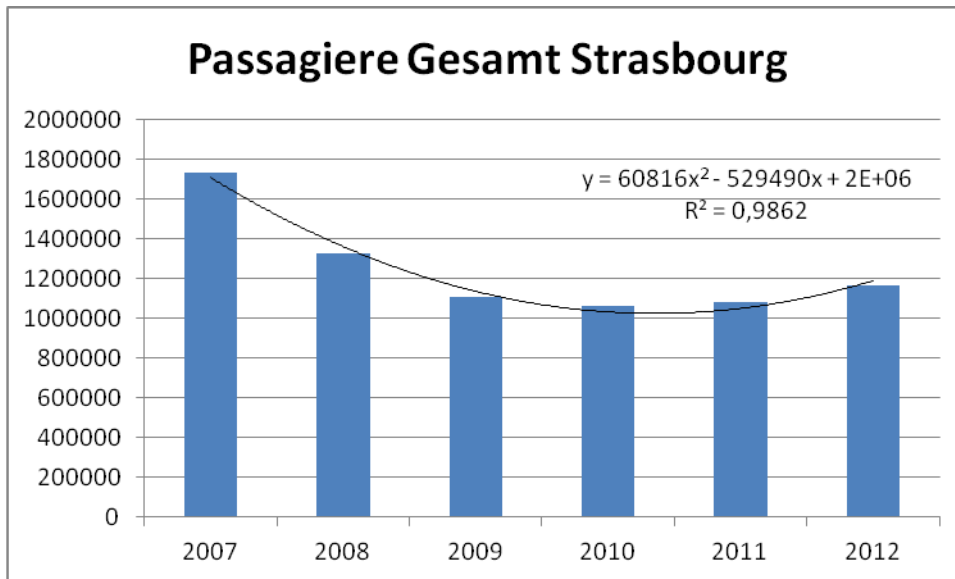


Abbildung 29: Passagierzahl Gesamt Strasbourg⁷⁶

Der zweite Flughafen in Grenznähe ist der Flughafen zwischen Metz und Nancy (Metz-Nancy-Lothringen). Die Entfernung von diesem Flughafen zum nächstgelegenen deutschen Flughafen, welcher Saarbrücken ist, beträgt circa 90 Kilometer. Die Passagierzahlen des Airports Metz-Nancy-Lothringen haben eine ganz ähnliche Entwicklung wie die in Strasbourg genommen. Im Jahr 2012 ist die Passagierzahl in Metz allerdings leicht gesunken, während sie in Strasbourg leicht stieg. Diese gegenläufige Tendenz zeigt, dass die Luftverkehrssteuer in Deutschland keine massenhaften Ausweichreaktionen hervorgerufen hat, wenngleich nicht völlig auszuschließen ist, dass das Wachstum in Strasbourg steuerbedingt ist.

⁷⁶ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013c)

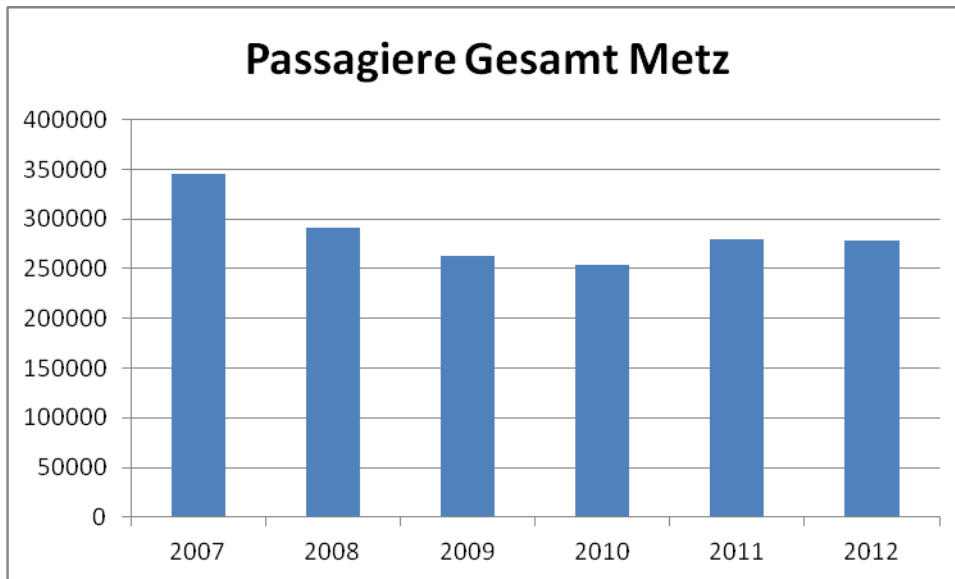


Abbildung 30: Passagierzahl Gesamt Metz⁷⁷

Saarbrücken und Zweibrücken

Auf deutscher Seite liegen dem Flughafen Metz-Nancy-Lothringen am nächsten die beiden Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken. Während Strasbourg nach Jahren der Schrumpfung ab 2011 wieder leicht wuchs (und Metz 2012 wieder schrumpfte), schrumpfte Saarbrücken in 2011 und 2012. Das legt die Vermutung eines Zusammenhangs mit der Steuer nahe. Allerdings schrumpft Saarbrücken mit nur 2 Zwischenjahren bereits seit 2006, d.h. auch in Jahren ohne Steuer, so dass dieser Zusammenhang nicht zwingend ist. Von den letzten 7 Jahren ist Saarbrücken in 5 Jahren geschrumpft! Außerdem zeigt sich, dass der unmittelbar benachbarte Flughafen Zweibrücken 2012 wuchs und zwar um stattliche 8,2%. Da beide Flughäfen nur 35 km auseinander- und zugleich beide grenznah sind, deutet das nicht darauf hin, dass wegen der Luftverkehrssteuer Passagiere weggingen. Addiert man die Passagierzahlen beider Flughäfen, erhält man eine

⁷⁷ Eigene Darstellung in Anlehnung an o.V. (2013c)

Abwärtsbewegung, die (in der Nachkrisenzeit) nicht erst im ersten Steuerjahr 2011, sondern bereits im Jahr 2010 begann.

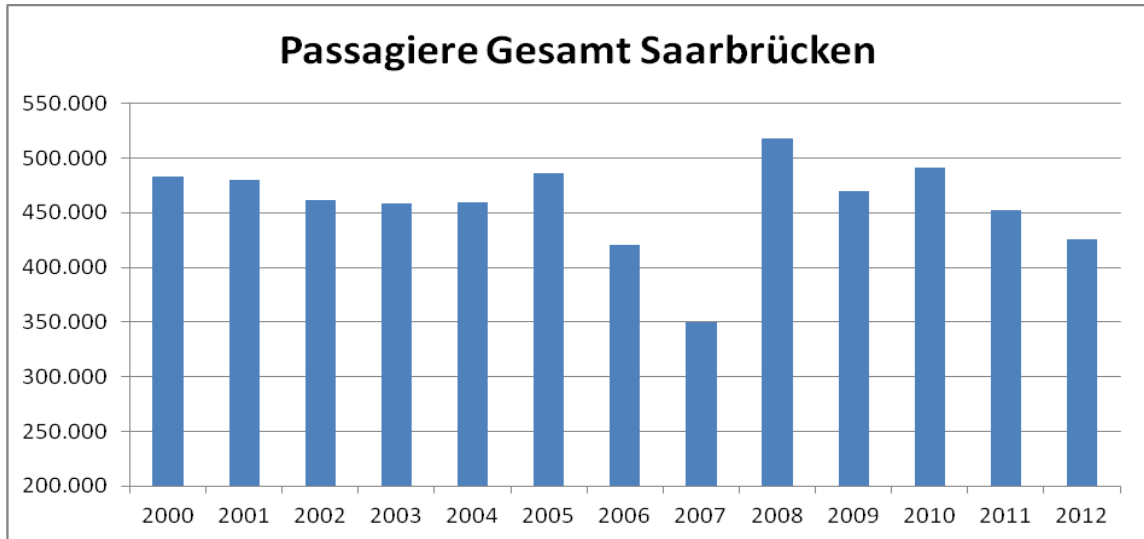


Abbildung 31: Passagierzahl Gesamt Saarbrücken⁷⁸

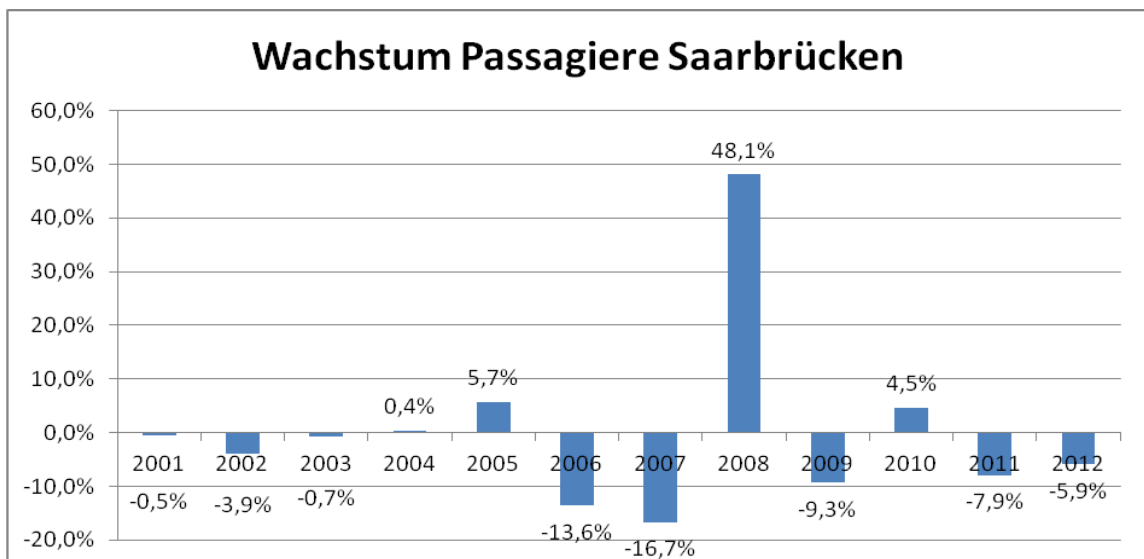


Abbildung 32: Wachstum Passagiere Gesamt Saarbrücken⁷⁹

⁷⁸ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

⁷⁹ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

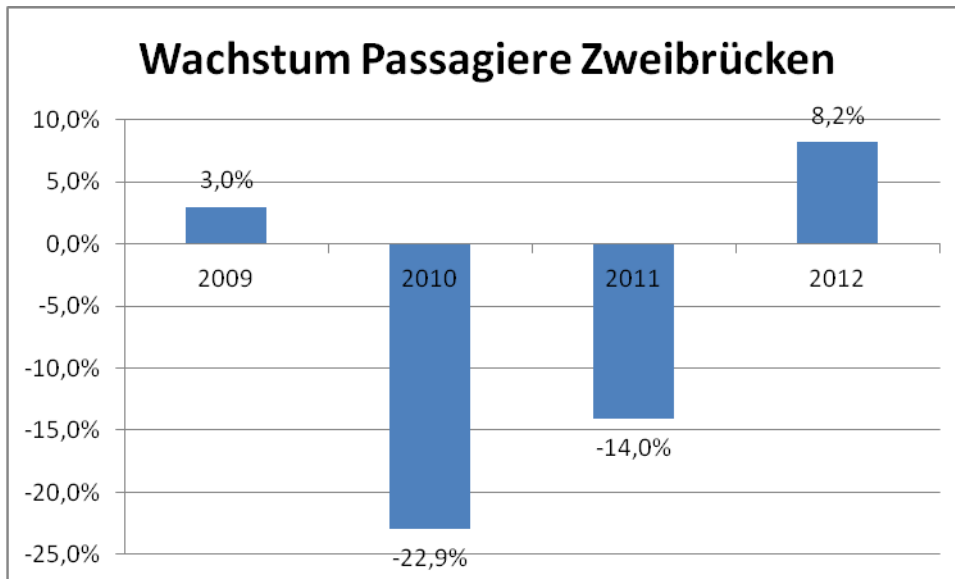


Abbildung 33: Wachstum Passagiere Gesamt Zweibrücken⁸⁰



Abbildung 34: Passagierzahl Gesamt Zweibrücken⁸¹

⁸⁰ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

⁸¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

Saarbrücken

In Saarbrücken besteht die Anbieterstruktur des Flughafens vorwiegend aus Low Cost Carriern.⁸² Die Aufteilung nach Reiseanlass ergibt einen ca. 74-prozentigen Anteil an Privatreisenden und 26-prozentigen Anteil an Geschäftsreisenden.⁸³ Ab dem Flughafen Saarbrücken sind hauptsächlich innerdeutsche und europäische Destinationen erreichbar.

Ereignisse, die Einfluss auf die Entwicklung im Jahr 2012 haben können, sind die Einstellung eines wöchentlichen Fluges von Saarbrücken nach Berlin durch die Fluggesellschaft Luxair und der Abzug eines fest stationierten Jets der Gesellschaft aus Saarbrücken.

Flüge nach Hamburg, München und Berlin starten nun ab Luxemburg und fliegen nach einer Zwischenlandung in Saarbrücken zu ihren Destinationen. Die Direktverbindung nach München wurde komplett eingestellt.⁸⁴ Luxair strich zudem die Destinationen Prag und Dublin aus ihren Flugplänen.⁸⁵ Im Gegenzug gab es wenige Angebotsveränderungen, die ein Passagierwachstum begünstigten, wie z.B. im Winterflugplan 2012/2013 indem durch die Fluggesellschaft Express Travel International (ETI) erstmals die ägyptische Destination Sharm el Sheikh angefliegen wurde.⁸⁶ Da der Winterflugplan aber erst ab Ende Oktober in Kraft getreten ist, hat dies nur geringen Einfluss auf die Entwicklung 2012. Nach Kontaktaufnahme mit dem CEO des Flughafens, Thomas Schuck, stellte sich heraus, dass sich der Rückgang um 5,9% im Jahr 2012 aus einem Minus von 5% nach Antalya und 0,9%

⁸² Vgl. Low-Cost-Monitor (2013), S.12.

⁸³ Vgl. Flughafen Saarbrücken (2010), S. 9.

⁸⁴ <http://www.wort.lu/de/view/mehr-genf-und-porto-weder-dublin-noch-prag-4f61b79de4b0860580a9ef11>

⁸⁵ http://www.sol.de/titelseite/topnews/Luxemburg-Saarbruecken-Luxair-Flughafen-Ensheim-Zweibruecken-Rote-Zahlen-Luxair-verringert-Saar-Angebot;art26205,3561239,2#_

⁸⁶ <http://www.sol.de/titelseite/topnews/Saarbruecken-flughafen-ferienflieger-Fluege-Aegypten-Ensheim-Neue-Fluege-nach-Aegypten-ab-Ensheim;art26205,3597417>
<http://www.sol.de/aktionen/2011/jahresueckblick-saarland/oktober/Flughafen-saarbruecken-ensheim-zweibruecken-Bald-Flughafen-Saarbruecken-Zweibruecken;art32365,3685770>

nach Burgas zusammensetzt. Die auf diesen Strecken operierenden Fluggesellschaften Air Via (Burgas) und Sky Airlines (Antalya) haben ihre Geschäftsbereiche an den Nachbarflughafen Zweibrücken ausgelagert bzw. dort bereits bestehende Verbindungen ausgebaut.

Zweibrücken

In Zweibrücken besteht die Anbieterstruktur überwiegend aus Low-Cost-Anbietern.⁸⁷ Mehr als 20% der Passagiere kommen aus Frankreich.⁸⁸ Eine qualitative Befragung regionaler Betriebe ergab, dass Geschäftsreisende den Flughafen Frankfurt/Main trotz der erhöhten Fahrzeit und Entfernung bevorzugen, da dieser direkte internationale Verbindungen ohne Zwischenstopps anbietet, die über das Streckennetz des kleinen Flughafens hinaus reichen. Der Schwerpunkt des Flughafens liegt auf dem Charterverkehr.⁸⁹

2012 wurden nur sehr wenige Inlandsflüge durchgeführt.⁹⁰ Das Ziel der meisten Flüge war das europäische Ausland, Nordafrika und der nahe Osten.⁹¹

In Zweibrücken kam es 2010 zu einem erheblichen Einbruch. Ein Grund für den Abfall der Passagierzahlen ist, dass Ryanair mit dem Streichen der Verbindung Zweibrücken nach London-Stansted am 30. Oktober 2009 eine wichtige Relation aus dem Flugplan des Flughafens gestrichen hat, der viele Passagiere kostete.⁹²

Zweibrücken verzeichnete 2012 dagegen einen starken Anstieg der Passagierzahlen.⁹³ Dieser starke Anstieg hängt von verschiedenen Faktoren ab. Zum einen hat sich 2012 nach einer Testphase im Sommerflugplan 2011 die Fluggesellschaft Air Berlin am Flughafen

⁸⁷ Vgl. Thießen u.a. (2012), S.110

⁸⁸ Vgl. Landtag Rheinland Pfalz, S.7 <http://www.landtag.rlp.de/landtag/vorlagen/2406-V-16.pdf>

⁸⁹ Aussage des Marketing Leiters Franz-Rudolf Urbach

⁹⁰ Vgl. Vgl. Low-Cost-Monitor (2013), S.12

⁹¹ Vgl. Statistisches Bundesamt: Fachserie 8, Reihe 6.1, S. 62

⁹² Vgl. o.V. (2009)

⁹³ Vgl. Statistisches Bundesamt: Fachserie 8, Reihe 6.1, S.9-11, Gewerblicher Luftverkehr im Jahr 2012

Zweibrücken niedergelassen. Dadurch wurden zehn neue Ziele in Spanien, neben dem 2011 angeflogenen Palma de Mallorca, zur Buchung ab Zweibrücken freigeschaltet. In Folge dessen hat sich das Streckennetz erheblich erweitert. Die Flüge waren zum großen Teil Veranstaltergebunden.⁹⁴ Zum anderen könnte die im Juli 2011 neu eingeführte Verbindungen der Pegasus Airline nach Istanbul und zu weiteren türkischen Destinationen auch für Wachstumseffekte im Folgejahr sorgen.⁹⁵ Auch die Air Via hat ihr Streckennetz ab Zweibrücken erweitert und flog im Jahr 2012 erstmals Ziele in Bulgarien an. Die Hamburg Airways bot im selben Jahr erstmals Direktverbindungen nach Antalya an.⁹⁶ Sky Airlines baute ihr Angebot nach Antalya ebenfalls aus. Nach Aussage des Flughafens liegt ein weiterer Grund darin, dass die günstige Lage verschiedener Feiertage zu einer höheren Anzahl an Kurztrips geführt habe. Dies begünstigt die Passagierentwicklung des Flughafens, da der Schwerpunkt auf dem Charterverkehr liegt. Darüber hinaus sind die höhere Frequentierung verschiedener Ziele und die Hinzunahme einer neuen Destination (Burgas) für das Wachstum ausschlaggebend.

Vergleich Zweibrücken - Saarbrücken

Die Flughäfen Zweibrücken und Saarbrücken liegen geografisch sehr eng beieinander (40 km). Dadurch ergibt sich eine starke Konkurrenzsituation, besonders durch den Fokus auf LCC. Der Flughafen Zweibrücken verfügt mit 2675m über eine längere Start- und Landebahn als Saarbrücken mit 2000m.⁹⁷⁹⁸ Bedingt durch die längere Startbahn ergeben sich wirtschaftliche Vorteile. So können größere

⁹⁴Vgl. Saarbücker Zeitung <http://www.saarbruecker-zeitung.de/aktionen/2012/saarwirtschaft/aufmacher/art289822,4077463>

⁹⁵Vgl. Pegasus Airlines: <http://www.flypgs.com/de/uber-pegasus/press/460/pegasus-airlines-fliegt-jetzt-auch-nach-zweibruecken.aspx>

⁹⁶Vgl. Saarbücker Zeitung http://www.sol.de/titelseite/topnews/Sommerflugplan-2012-Tui-Thomas-Cook-Fluege-2012-Zweibruecker-Flughafen-weiter-top;art26205,3651320,1#_

⁹⁷Vgl. <http://www.flughafen-zweibruecken.de/de/piloten-de/piloteninformationen-de>

⁹⁸Vgl. http://www.flughafen-saarbruecken.de/fileadmin/user_upload/Download/Flugplan/Saarbruecken_Winterflugplan_12_13.pdf, S.5

Flugzeuge in Zweibrücken abheben und landen. Dadurch können größere Flugzeuge weit entfernte Ziele direkt ab diesem Flughafen anfliegen, ohne dass zwischengelandet werden müsste.⁹⁹¹⁰⁰ Aufgrund dieses Vorteils ergibt sich ein deutlich größeres Streckennetz an Direktverbindungen des Flughafens Zweibrücken im Vergleich zu Saarbrücken. Diese Direktverbindungen bedeuten eine konkrete Zeit und Geldersparnis und sind somit für Passagiere attraktiver.

Auch in Bezug auf die vor Ort ansässigen Reiseveranstalter unterscheiden sich die beiden Flughäfen. In Zweibrücken agieren 4 der 5 größten Reiseveranstalter (TUI, Thomas Cook, FTI und Alltours) mit den höchsten Teilnehmerzahlen.¹⁰¹ Der einzige weniger bekannte Veranstalter der dort agiert ist L`tur. Saarbrücken verfügt nur über zwei der großen Veranstalter und viele weniger bekannte.¹⁰² Durch die Ansiedlung der bekanntesten Reiseveranstalter ergibt sich ein Vorteil für den Flughafen Zweibrücken, sowohl in Bezug auf Tourismus und Charterflüge als auch an Bekanntheit. Zudem bieten die am Flughafen ansässigen Reiseveranstalter die Flüge, die Teil der Pauschalreisen sind, ab diesen Flughäfen an und fördern somit die Passagierzahlenentwicklung.

Die Flughäfen sprechen unterschiedliche Nachfragesegmente an, so sagte der saarländische Wirtschaftsstaatssekretär Peter Hauptmann: *„Unbestritten ist aber, dass Zweibrücken eher der Standort für die Urlaubsflüge ist, während Saarbrücken viel stärker Geschäftsreisende anspricht. Die Reiseveranstalter goutieren die niedrigeren Kosten in Zweibrücken, weil sie dann die Urlauber mit günstigeren Angeboten locken können. Saarbrücken bietet dagegen den passenden Service für Geschäftsreisende und dank Air Berlin die Anbindung an ein um-*

⁹⁹Vgl. <http://www.sol.de/titelseite/topnews/Sommerflugplan-2012-Tui-Thomas-Cook-Fluege-2012-Zweibruecker-Flughafen-weiter-top;art26205,3651320,2#>

¹⁰⁰ Vgl. Landtag Rheinland-Pfalz, EU-Beihilfeverfahren, Flughafen Zweibrücken (S.6).

¹⁰¹ Vgl. Der Deutsche Reiseverband: Die Größten Reiseveranstalter in Deutschland (S. 17).

¹⁰² <http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=211&L=rhpgwqfnofqwa>

*fangreiches Streckennetz.*¹⁰³ Dementsprechend ist Saarbrücken für Geschäftsreisende attraktiver und Zweibrücken für preisorientierte Nachfrager.

Preisvergleich

Ein Preisvergleich für Flüge zu gleichen Zielen ist rückwirkend für 2012 nicht möglich. Die einzige Form des Preisvergleichs ist das Abfragen der Ticketpreise für die Zukunft. Dies wurde am 29.07.13 mit der Suchmaschine auf der Internetpräsenz „Swoodoo“ versucht. Dabei wurden Einzelflüge nach Palma de Mallorca untersucht, da diese von beiden Flughäfen aus Non-Stopp von Air Berlin angeboten werden. Eine Bedingung war, dass der Abflug am gleichen Tag stattfinden muss, da an unterschiedlichen Tagen die angebotenen Flugpreise variieren. Der Vergleich gestaltet sich jedoch schwierig, da die meisten Flüge ab Zweibrücken Veranstaltergebunden und somit Teil von Pauschalreisen sind. Diese sind aber bei der Flugsuche nicht auffindbar. Air Berlin vermarktet nur ein sehr geringes Sitzplatzkontingent einzelner Flüge selbst, der größte Teil wird an Reiseveranstalter verkauft. So wurden 2012 bei den Spanien-Flügen ab Zweibrücken erstmals Sitzplatzkontingente von ca. 20 Plätzen pro Flug selbst vermarktet.¹⁰⁴ Der Vergleich für Flüge am 26.09.13 ergab einen minimalen Preis von 131€ ab Saarbrücken und 92€ ab Zweibrücken. Ab Zweibrücken war nur ein Angebot von TuiFly verfügbar, während in Saarbrücken mehrere Flüge direkt von der Fluggesellschaft angeboten wurden. Es wurden weiterhin die Ticketpreise für eine Woche untersucht. Dabei stellte sich heraus dass Flüge ab Zweibrücken auch direkt von Air Berlin angeboten wurden. Für die gesamte folgende Woche, bis auf den 27.09.13 (Dort betrug der Preisvorteil von SCN 17€), lagen die minimalen Ticketpreise für die Flüge nach PMI in Saarbrü-

¹⁰³ Mein Saarland Online (2011), <http://www.sol.de/aktionen/2011/jahresueckblick-saarland/oktober/Flughafen-saarbruecken-ensheim-zweibruecken-Bald-Flughafen-Saarbruecken-Zweibruecken;art32365,3685770>

¹⁰⁴ <http://www.saarbruecker-zeitung.de/aktionen/2012/saarwirtschaft/aufmacher/art289822,4077463>

cken 3€ bis 127€ höher als jene in Zweibrücken. Daraus kann geschlossen werden, dass Zweibrücken einen Preisvorteil gegenüber Saarbrücken hat und generell zu günstigeren Preisen anbieten kann. Durch die geografische Nähe der beiden Flughäfen sind so Abwanderungsbewegungen möglich.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Direktflüge, die längere Start- und Landebahn, die stärkere Präsenz führender Reiseveranstalter und die günstigeren Ticketpreise die Passagierzahlenentwicklung in Zweibrücken im Vergleich zu Saarbrücken begünstigen. Die Passagierzahlenentwicklung bei kleinen Flughäfen hängt dennoch stark von den gewonnen bzw. verlorenen Strecken ab. Es ist anzunehmen, dass der Flughafen Zweibrücken durch den massiven Zuwachs an angeflogenen Destinationen ab 2012 über 16.000 zusätzliche Passagiere gewinnen konnte. Auch die Verlagerung der Fluggesellschaften AirVia und Sky Airlines aus SCN nach ZQW und der Strecken (Burgas, Antalya) hat zu Ausweichbewegungen nach ZQW geführt. Sonst unterscheiden sich die Streckennetze der Flughäfen, bis aus PMI, weitestgehend.

Die Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken belegen, in welchem Maße die Entwicklung von Flughäfen von der konkreten Politik der Airlines und weniger von allgemeinen Faktoren abhängig ist.

Ergebnis:

Zusammenfassend zeigt sich für die Flughäfen in den westlichen Grenzregionen Deutschlands sowie im Osten Belgiens, Luxemburgs und Frankreichs ein interessantes Bild. Einerseits findet man Veränderungen von Passagierzahlen in 2011 und 2012, die mit Steuerflüchtlingen erklärbar sein könnten. Dies liegt insbesondere auch daran, dass sich korrespondierende Veränderungen diesseits und jenseits der Grenze (relative Schrumpfung hier, relatives Wachstum dort) zeigen.

Andererseits lassen sich auch flughafenspezifische Trends erkennen, welche die Passagierzahlenveränderungen völlig ohne Zuhilfenahme des Steuerargumentes erklären. Preisvergleiche von Tickets ab Saarbrücken oder Zweibrücken offenbaren, dass diese benachbarten, sehr ähnlichen Flughäfen Preisdifferenzen aufweisen, welche die Luftverkehrsteuer erheblich übersteigen. D.h. Preisdifferenzen von Flughäfen können in keinem Fall nur mit der Luftverkehrsteuer begründet werden. Dies wirft ein Licht auf entsprechende Argumente hinsichtlich in- und ausländischer Flughäfen.

Zum Dritten findet man Flughafenpaare auf deutscher Seite, die sich sehr unterschiedlich entwickelten. Während Köln stagnierte, wuchs Düsseldorf. Und während Saarbrücken schrumpfte, wuchs Zweibrücken. Dies deutet darauf hin, dass Veränderungen in der Strategie der Airlines wirksam werden, die mit der Steuer nicht zwingend etwas zu tun haben müssen.

Deutschland/Niederlande

Im Folgenden werden Flughäfen in den Niederlanden und korrespondierende Flughäfen im deutschen Grenzgebiet betrachtet.

Die Niederlande besitzen fünf internationale Flughäfen. Für die Betrachtung der grenznahen Flughäfen kommen drei Airports in Frage.

Groningen

Der Flughafen in Groningen liegt nahe der deutschen Grenze im Bereich von Bremen und deckt ein Gebiet bis zu den Ostfriesischen Inseln. Groningen stellt somit einen eventuellen Konkurrenten für den Airport in Bremen dar.

Allerdings beträgt die Entfernung zwischen diesen beiden Flughäfen circa 191 Kilometer. Die Passagierentwicklung des Flughafens in Groningen ist seit einigen Jahren rückläufig. Der Flughafen konnte sich nach dem Jahr 2009 nicht mehr erholen und schrumpft anhaltend. Daran änderte auch die deutsche Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 nicht. Im Jahr 2012 ist es dagegen zu einem plötzlichen Wachstumssprung von 58% gekommen. Was hat diesen Sprung verursacht?

Alle Anbieter die am Flughafen agieren, können den LCC zugeordnet werden. Im Februar des Jahres 2012 wurde eine Start- und Landebahnverlängerung von der niederländischen Regierung genehmigt, wodurch in Zukunft großes Wachstumspotential entsteht.¹⁰⁵ Die im Laufe des Jahres erfassten Streckennetzerweiterungen des Flughafens können damit im Zusammenhang gesehen werden, da sich den Anbietern neue Aktionsspielräume bieten. So verkündete Ryanair im März 2012 drei neue Ziele ab Groningen anzubieten.¹⁰⁶ Ab Mai 2012 bot die Fluggesellschaft Ryanair erstmals wieder Flüge von und nach

¹⁰⁵ Vgl. <http://www.groningenairport.nl/de/current-affairs/news/archive/baanverlenging-groningen-airport-eelde-gaat-door/>

¹⁰⁶ Vgl. <http://www.groningenairport.nl/de/current-affairs/news/archive/ryanair-start-met-lijndiensten-vanaf-groningen-airport-eelde/>

Groningen an, dadurch wurden die 3 Ziele Mailand-Bergamo, Marseille und Palma de Mallorca in das Streckennetz aufgenommen.¹⁰⁷ Zusätzlich wurde ab Ende April die neue Strecke nach Barcelona durch Vueling bedient.¹⁰⁸ 2012 wurden auch erstmals durch Transavia.com Winterflüge nach Salzburg und Innsbruck angeboten. Allein die neu eingeführten Strecken von Ryanair sollten bis zu 45.000 zusätzliche Passagiere anziehen.¹⁰⁹ Die Flüge von Vueling und Transavia.com sollten im Jahr 2012 ein Wachstum von ca. 10% verursachen.¹¹⁰ Bedingt durch die relativ kleine Passagieranzahl an diesem Flughafen führt die Erweiterung des Flugangebotes und des Streckennetzes zu einem derartig hohen Passagierzuwachs von 58,15%.

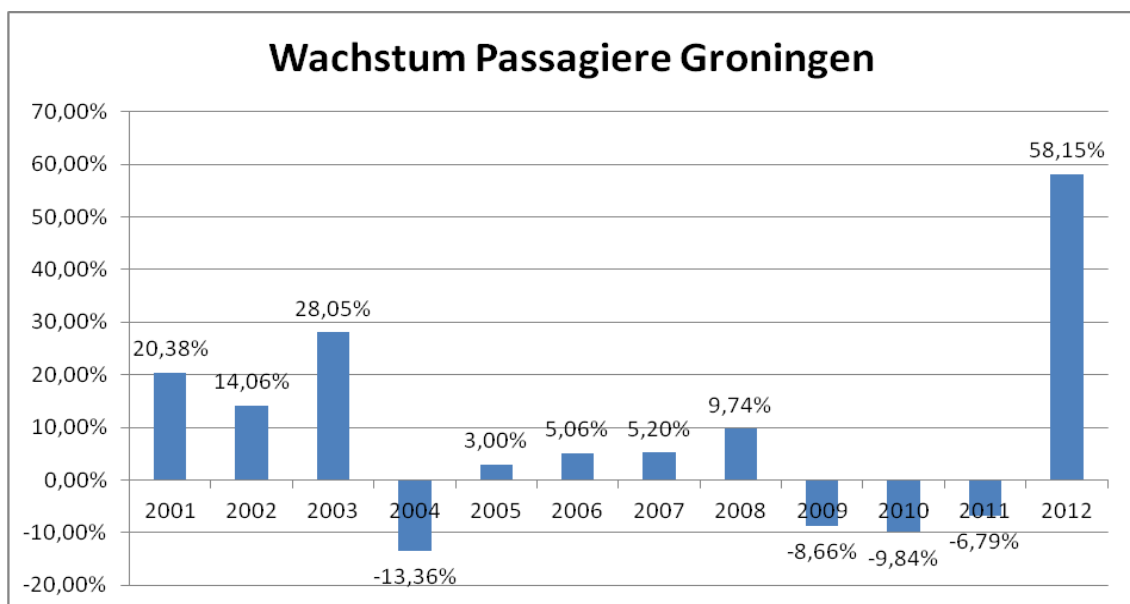


Abbildung 36: Wachstum Passagiere Gesamt Groningen¹¹¹

¹⁰⁷ <http://www.groningenairport.nl/de/current-affairs/news/archive/groningen-airport-eelde-verwelkomt-ryanair/>

¹⁰⁸ <http://www.groningenairport.nl/de/current-affairs/news/archive/groningen-airport-eelde-verwelkomt-eerste-vlucht-vueling/>

¹⁰⁹ <http://www.groningenairport.nl/de/current-affairs/news/archive/ryanair-start-met-lijndiensten-vanaf-groningen-airport-eelde/>

¹¹⁰ Jahresbericht des Flughafens Groningen, 2011 (S.15):

¹¹¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an CBS (2013)

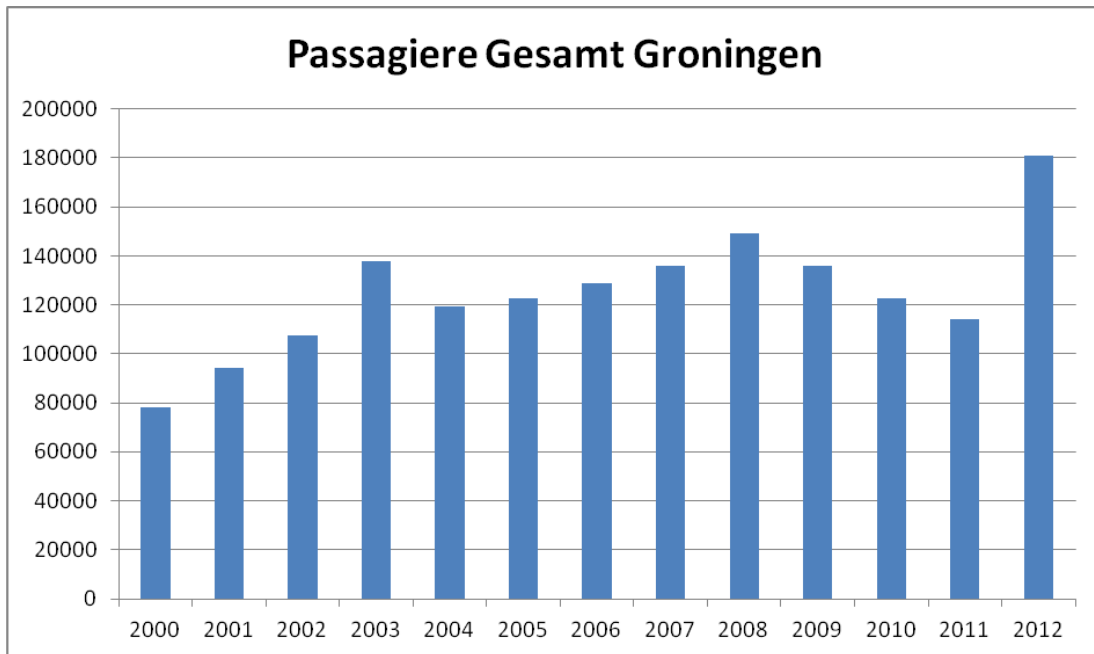


Abbildung 37: Passagierzahl Gesamt Groningen¹¹²

Maastricht

Die anderen zwei holländischen Vertreter sind der Maastricht Aachen Airport und der Eindhoven Airport. Diese befinden sich westlich des Ruhrgebiets und sind somit Konkurrenten zu den Flughäfen Weeze, Düsseldorf, Dortmund und Köln-Bonn.

Entfernung in Kilometern		
	Maastricht	Eindhoven
Weeze	103	102
Düsseldorf	101	128
Köln-Bonn	119	186
Dortmund	173	177

Tabelle 6: Entfernungen Flughäfen NRW – Niederlande¹¹³

¹¹² Eigene Darstellung in Anlehnung an CBS (2013)

¹¹³ Eigene Darstellung

Die beiden niederländischen Flughäfen haben in den Jahren seit 2009 einen signifikanten Passagierzuwachs verzeichnen können.

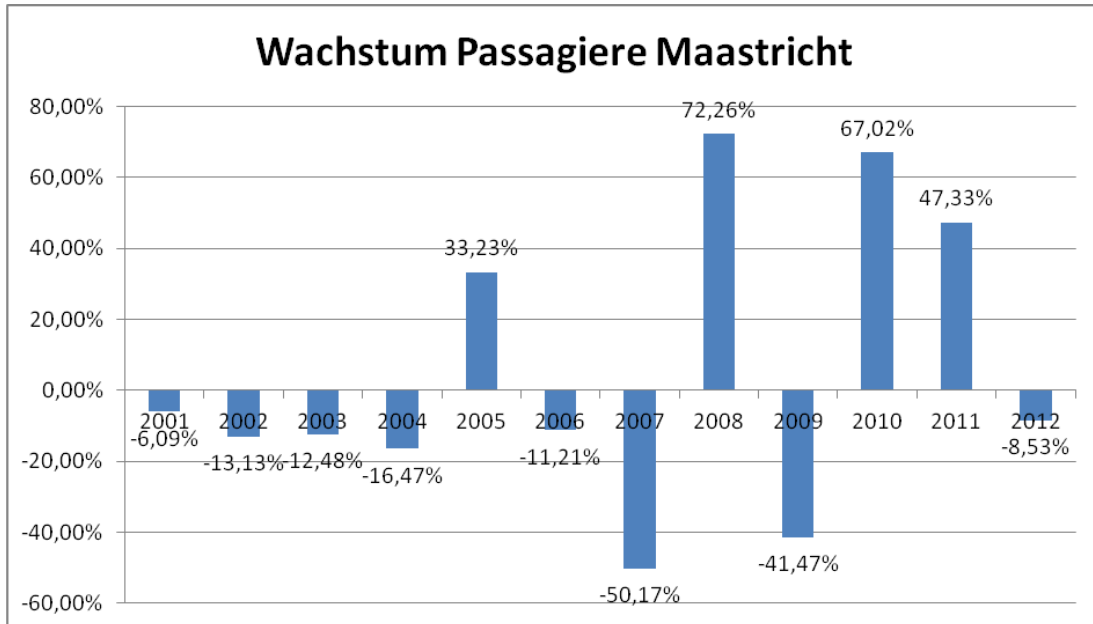


Abbildung 38: Wachstum Passagiere Gesamt Maastricht¹¹⁴

Der Flughafen Maastricht Aachen ist ein Flughafen mit einer äußerst volatilen Entwicklung. Betrachtet man die Entwicklung der letzten 11 Jahre, dann kann man zwei Phasen ausmachen. Vom Jahr 2000 bis zur Subprimekrise 2007/2009 verzeichnet der Flughafen eine Schrumpfung auf 1/3 seiner Passagierzahlen. Seit 2010 gibt es erneutes Wachstum. 2011 und 2012 waren starke Wachstumsjahre. Eine Beziehung dieses Wachstums zur deutschen Steuer ist aber unwahrscheinlich, weil dieses Wachstum bereits 2010 eingesetzt hat. Außerdem ist die Preisgestaltung der Angebote aus Sicht deutscher Reisender, die auch Flughäfen wie Köln-Bonn benutzen können, ungünstig. Es sind teilweise dieselben Airlines, die Flüge von Köln-Bonn

¹¹⁴ Eigene Darstellung in Anlehnung an CBS (2013)

und Maastricht abwickeln (Ryanair, Germanwings), und es ist nicht zu erkennen, dass sie Maastricht bevorzugen.

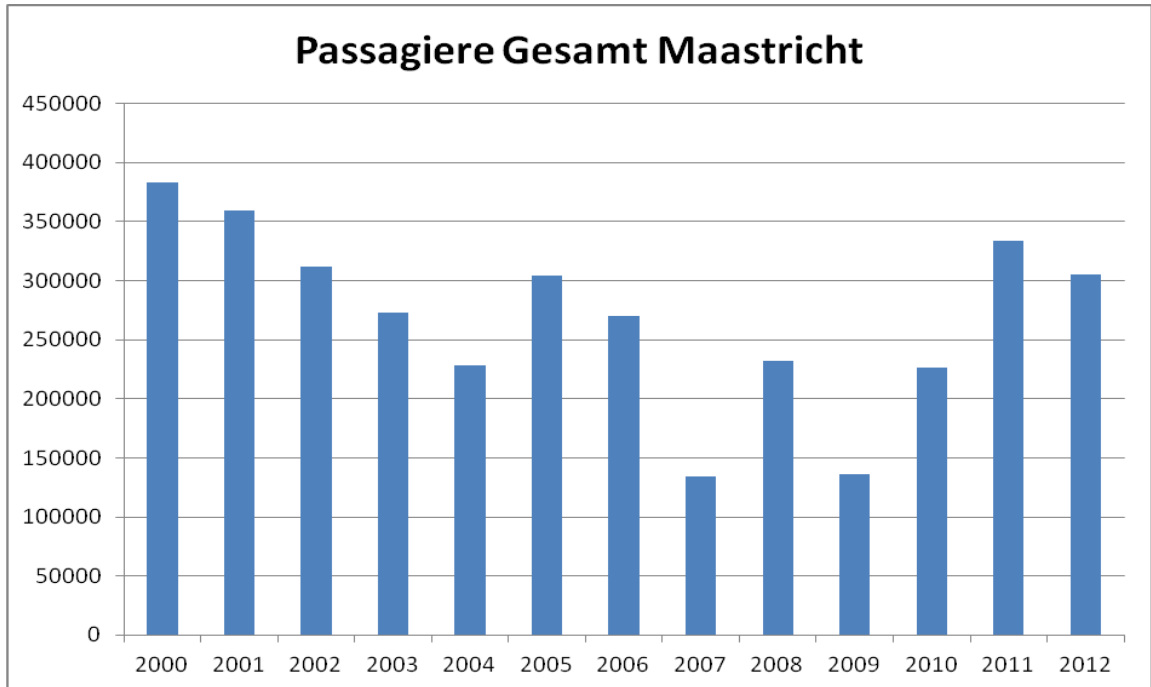


Abbildung 39: Passagierzahl Gesamt Maastricht¹¹⁵

Die Flugpreissuche wurde hier am 4. Juni 2012 mit der Suchmaschine auf der Internetpräsenz von ‚swoodo‘ vorgenommen. Eine weitere Bedingung war, dass die Flüge jeweils am gleichen Tag stattfinden müssen, da an verschiedenen Tagen unterschiedliche Flugpreise angeboten werden.

Für ein Flugticket vom Airport Köln-Bonn nach Palma de Mallorca hätte ein Passagier am 23.08.2012 demnach 41 Euro bezahlt. Für den Abflug von Maastricht-Aachen hätte dieser Passagier drei Euro gespart und 38 Euro bezahlt. Beide Flüge werden von Ryanair ausgeführt. Für den Flug nach Barcelona-Girona am gleichen Tag finden

¹¹⁵ Eigene Darstellung in Anlehnung an CBS (2013)

sich ähnliche Ergebnisse. Auch hier müssen von Köln-Bonn aus mit 35 Euro drei Euro mehr gezahlt werden als von Maastricht aus. Beide Flüge werden von Ryanair durchgeführt.¹¹⁶

Eine größere Flugpreisersparnis ergibt sich bei dem Flug nach Pisa. Hier werden für den Flug ab Maastricht-Aachen 36 Euro für ein Ticket verlangt. Das ist circa die Hälfte des Tickets von Köln-Bonn aus. Dieser Flug kostet den Passagier 70 Euro. Bei diesem Beispiel wird die Verbindung ab Köln-Bonn von Germanwings geflogen. In Maastricht-Aachen fliegt Ryanair diese Strecke.¹¹⁷

Die letzte Relation, die analysiert wurde, ist ein Flug nach Berlin-Schönefeld. Hier ist, anders als bei den bisherigen Beispielen, die Verbindung von Köln-Bonn billiger als die von Maastricht-Aachen aus. Sie kostet 35 Euro und wird von Germanwings ausgerichtet. 40 Euro müssen von Maastricht Aachen aus bezahlt werden, wobei dieser Flug ebenfalls von Germanwings durchgeführt wird.

Es zeigt sich, dass eine Ersparnis nur bei den Flügen in das Ausland vorhanden ist. Es ist nicht davon auszugehen, dass die entsprechenden deutschen Passagiere wegen einer Ersparnis von drei Euro dem Flughafen in Köln-Bonn ausweichen. Die einzige sinnhafte Ausweichung ist der Flug nach Pisa, bei dem 24 Euro pro Passagier gespart werden können. Dies ist allerdings eine Preisdifferenz, die wesentlich über der Steuer von 8 Euro liegt.

Bezieht man die anfallenden Parkgebühren in das Bild ein, dann ergibt sich Folgendes: Während in Köln-Bonn – eine rechtzeitige Buchung wird vorausgesetzt – für eine Woche Parken nur 25 Euro¹¹⁸ entrichtet werden müssen, kosten die sieben Tage Parken auf dem Flug-

¹¹⁶ Vgl. o.V. (2012b)

¹¹⁷ Vgl. o.V. (2012f)

¹¹⁸ Vgl. o.V. (2012c)

hafen Maastricht-Aachen mit 60 Euro¹¹⁹ ein Vielfaches vom deutschen Preis. Somit ergibt sich hier ein Preisunterschied von 35 Euro zwischen der Parkmöglichkeit in Deutschland und der in den Niederlanden.

Zusammenfassend zeigt sich, dass der Flughafen Maastricht-Aachen keine große Ausweichmöglichkeit für deutsche Flugreisende darstellt. Eine Abwanderung von Köln-Bonn nach Maastricht-Aachen aus Gründen der Steuer ist nicht wahrscheinlich.

Eindhoven

Der Flughafen in Eindhoven hat seinerseits auch eine positive Entwicklung nehmen können.

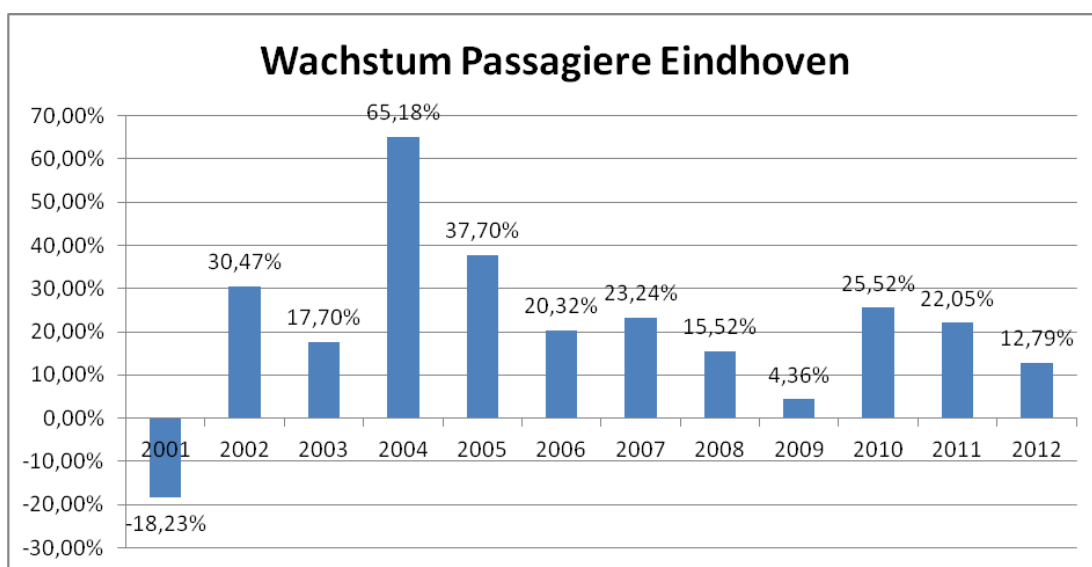


Abbildung 40: Wachstum Passagiere Gesamt Eindhoven¹²⁰

Tatsächlich konnte der Flughafen seit dem Jahr 2002 jährlich jeweils positive Wachstumsraten erzielen. Selbst im Krisenjahr 2009 konnte der Flughafen mit 4,36% eine positive Entwicklung nehmen. Dabei ist zu erkennen, dass es im Jahr 2011, in dem zahlreiche Fluggäste aus-

¹¹⁹ Vgl. o.V. (2012d)

¹²⁰ Eigene Darstellung in Anlehnung an CBS (2013)

gewichen sein müssten, wäre die deutsche Steuer der Passagiertreiber in Eindhoven, ein geringeres Wachstum erreicht wurde als im Jahr vor Einführung der Steuer. Im Jahr 2012 ist dieses Wachstum weiter gesunken.

Am stärksten wuchs der Linienverkehr. Dieser umfasst mit 2,8 Mio. von insgesamt 3 Mio. Passagieren den größten Anteil des Passagieraufkommens. Die Anzahl an Charterflugpassagieren ist rückläufig und sehr gering. Das Passagierwachstum kann vorwiegend mit dem Zuwachs an Flugzielen in Verbindung gebracht werden, welche sich von 37 im Vorjahr auf 42 im Jahr 2012 erhöhten¹²¹ Zudem ist die Differenzierung der Flugplanung für die Winter bzw. Sommersaison stark ausgeprägt, so werden beispielsweise im Winter verstärkt alpine Ziele zwecks Skiurlaub angeboten.¹²²

So kamen im Jahr 2010 neue Verbindungen nach Faro, Málaga, Brindisi, Trapani, Malta, Sevilla, Oslo, Warschau, Wrocław und Salzburg dazu, was zu einem Wachstum von 25,5% führte.¹²³ Im Gegenzug wurden nur zwei Verbindungen eingestellt. Auch im darauf folgenden Jahr wurde ein Passagierwachstum von 22% erreicht. Es wurden neue Verbindungen nach Belgrad (Serbien), Bukarest (Rumänien), Brno (Tschechien), Riga (Lettland), Kaunas (Litauen), Krakau (Polen), Gdansk (Polen), Palma de Mallorca (Spanien), Ibiza (Spanien) Marrakesch (Marokko), Marseille (Frankreich) und Nador (Marokko) zum Streckennetz hinzugefügt. Darüber hinaus wurden tägliche Flüge zu den neuen Zielen Barcelona (Spanien) und Nizza (Frankreich), sowie im Sommerflugplan nach Palma de Mallorca (Spanien) und Ibiza (Spanien) angeboten. Auch die Frequenz der Innsbruck Flüge wurde wesentlich erhöht.¹²⁴ Der Zuwachs an neuen Verbindungen, saisonale

¹²¹ <http://www.eindhovenairport.com/en/news/eindhoven-airport-sluit-2012-af-met-record-van-bijna-3-milj-passagiers/>

¹²² <http://www.eindhovenairport.com/en/news/nieuwe-route-van-eindhoven-naar-zuerich/>

¹²³ Vgl. Jaarverslag Geschäftsbericht (2010), S. 12

¹²⁴ Vgl. Jaarverslag Geschäftsbericht (2011), S. 8

Anpassungen und eine höhere Auslastung der Flüge haben sich stark auf die Passagierzahlenentwicklung ausgewirkt und ein Wachstum begünstigt.

Ein Einfluss der deutschen Luftverkehrssteuer ist deshalb nicht direkt zu erkennen. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die Entwicklung des Flughafens Eindhoven mit der Luftverkehrssteuer begründet werden kann. Der Trend zur Angebotsausweitung hat vorher eingesetzt und ist die Quelle des Wachstums des Flughafens.

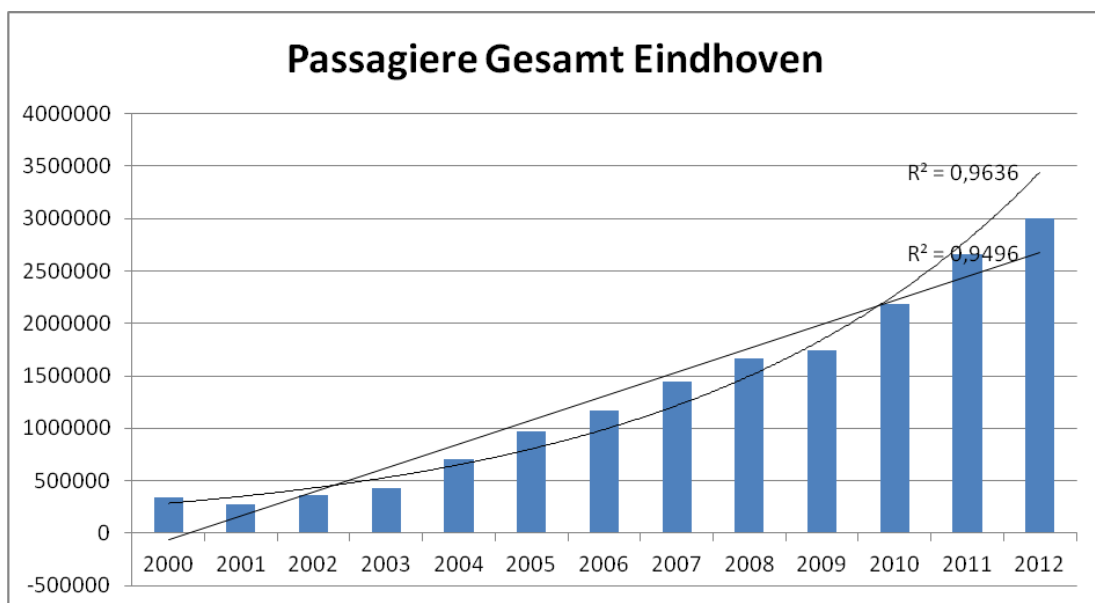


Abbildung 41: Passagierzahlen Gesamt Eindhoven¹²⁵

Amsterdam

Im Folgenden wird die These geprüft, dass das Drehkreuz Amsterdam davon profitiert, dass Deutsche von dort aus Fernreisen starteten, um der für Fernreisen ab Deutschland etwas höheren deutschen Luftverkehrssteuer zu entgehen.

¹²⁵ Eigene Darstellung in Anlehnung an CBS (2013)

Aufgrund der geografischen Nähe und der ähnlichen Anzahl an jährlichen Passagierbewegungen werden die Flughäfen Amsterdam, Köln/Bonn und Düsseldorf miteinander verglichen. Im Geschäftsbericht 2011 des Flughafen Kölns heißt es: „Für das Minus (an Passagieren) waren zwei Faktoren ausschlaggebend. Die Einführung der Luftverkehrssteuer durch die Bundesregierung zum 1. Januar 2011 sowie der Abbau der Sitzplatzkontingente von Air Berlin in Köln/Bonn. Da sich durch die Steuer die Tickets verteuerten, wichen die Low-Cost-Kunden, die als besonders preisbewusst gelten, ins benachbarte Ausland aus.“¹²⁶ Bei Ausweichbewegungen aufgrund der Vermeidung der deutschen Luftverkehrssteuer, kann aufgrund der relativ geringen Höhe von 7,50€ bzw. 23,43€ oder 42,18€ angenommen werden, dass diese nur von preissensiblen Kunden durchgeführt werden. Diese Kunden sind typischerweise Nachfrager von Low Cost Carriern.

Amsterdam verzeichnete 2012 51 Mio. Passagiere. Davon sind ca. 59% Transitpassagiere, welche einen deutlich höheren Anteil ausmachen als bei den deutschen Konkurrenten. Der Low Cost Anteil in Amsterdam beträgt ca. 14% und verzeichnete 2012 ein Wachstum von 6,8% und im Vorjahr 2011 24,7%. Somit könnte angenommen werden, dass der Anstieg im LCC-Bereich evtl. durch die Luftverkehrsabgabe zustande gekommen ist.

Aber auch 2010, im Jahr vor der Steuereinführung, wurde ein Wachstum von 16,3% verzeichnet. Somit folgt das Wachstum lediglich dem Trend. Im Zuge von Ausweichbewegungen preissensibler deutscher Passagiere müsste Amsterdam niedrigere Ticketpreise als seine Konkurrenten in Deutschland offerieren. Im Geschäftsbericht des Flughafens wird berichtet, dass die Strategie verfolgt wird, die Start- und Landegebühren gering zu halten, um den Airlines niedrige Ticketpreise zu ermöglichen, was wiederum einen Wettbewerbsvorteil für den

¹²⁶Geschäftsbericht 2011 Flughafen Köln/Bonn S.6

Flughafen Amsterdam bedeuten würde. Die Abgabe wird auf Grundlage des Aviation Acts statt nach IFRS berechnet, was zu relativ geringen Gebühren im Vergleich mit Wettbewerbern führt. Darüber hinaus werden die Gebühren durch Quersubventionierungen des Non-Aviation-Sektors des Flughafens vergünstigt.¹²⁷ Dadurch ergeben sich niedrigere Gebühren als an anderen europäischen Flughäfen ähnlicher Größe.¹²⁸

Durch Analyse der Statistiken des Flughafens (Facts and Figures) kann die Entwicklung der Passagiere nach Herkunft im Zeitraum 2010-2012 aufgezeigt werden. Daraus geht hervor, dass der Anteil an Niederländern im kompletten Zeitraum konstant bei 34% lag und der von Passagieren aus Europa 2010 und 2011 bei 36% und 2012 bei 35%. Unter der Annahme von Ausweichbewegungen deutscher Passagiere müsste dieser Anteil 2011 und 2012 größer ausfallen als vor der Einführung der Abgabe. Der Wert blieb aber konstant und ging 2012 sogar um ein Prozent zurück.¹²⁹ Im Gegenzug müsste der Anteil niederländischer Passagiere fallen wenn mehr deutsche Passagiere ab Schiphol abfliegen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Folglich lassen sich keine Ausweichbewegungen deutscher Passagiere feststellen.

Preisvergleiche

Im Folgenden wird überprüft ob der Flughafen Amsterdam günstigere Preise als seine deutschen Konkurrenten anbietet. Dabei werden one-way Ticketpreise für non-stop Flüge zu Zielen verglichen, die von allen drei Flughäfen angeflogen werden. Dabei sind Flüge nach Istanbul, Barcelona und Lissabon miteinander verglichen worden. Ein Preisvergleich mit Swoodoo kann nur für die Zukunft erfolgen, rückwirkend können Preisvergleiche nicht mehr angestellt werden. Falls die These der Ausweichbewegungen deutscher Passagiere nach Ams-

¹²⁷ Vgl. Geschäftsbericht 2012 Amsterdam Airport S.12

¹²⁸ Siehe Anhang (Präsentation)

¹²⁹ Siehe Anhang (Präsentation)

terdam aufgrund der Vermeidung der Luftverkehrssteuer zutreffen sollte, müssen die Ticketpreise in Amsterdam unter denen von Köln/Bonn und Düsseldorf liegen, da sonst der Aufwand, für eine Flugreise nach Amsterdam zu reisen, nicht gerechtfertigt wäre.

Ein Preisvergleich für die Flughäfen Amsterdam, Köln/Bonn und Düsseldorf für den 14.12.2013 mit flexiblem Reisedatum (+/- 3 Tage) ergab folgende Preise. Dabei wurde das Datum rein willkürlich gewählt. Datum der Abfrage war der 14.09.2013. Es wurde darauf geachtet, dass die Ziele nicht von Fluggesellschaften unterschiedlicher Preisklasse angefliegen werden um einen Preisvergleich zu ermöglichen.

Reisedatum nach Istanbul Atatürk	Preis in € von Amsterdam	Preis in € von Köln/Bonn	Preis in € von Düsseldorf
Mi. 11.12	190	108	122
Do. 12.12	190	108	122
Fr.13.12	231	108	122
Sa. 14.12	231	108	98
So. 15.12	231	108	122
Mo. 16.12	231	108	122
Di. 17.12	231	108	122

Die Flüge nach Istanbul wurden auf allen Flughäfen von Turkish Airlines angeboten. Dabei zeigt sich, dass in Köln/Bonn durchschnittlich am günstigsten geflogen werden kann.

Reisedatum nach Barcelona El Prat	Preis in € von Amsterdam	Preis in € von Köln/Bonn	Preis in € von Düsseldorf
Mi. 11.12	103	49	50
Do. 12.12	103	86	59
Fr.13.12	103	96	60
Sa. 14.12	103	66	45
So. 15.12	103	96	50
Mo. 16.12	103	106	50
Di. 17.12	103	86	59

Die Flüge wurden von unterschiedlichen Fluggesellschaften durchgeführt. Dabei ist der Durchschnittspreis ab Düsseldorf am geringsten.

Reisedatum nach Lissabon	Preis in € von Amsterdam	Preis in € von Köln/Bonn	Preis in € von Düsseldorf
Mi. 11.12	79	49	113
Do. 12.12	79	-	113
Fr.13.12	79	96	113
Sa. 14.12	616 (KLM)		104
So. 15.12	79	96	113
Mo. 16.12	79	49	113
Di. 17.12	79	-	113

So gut wie alle Flüge wurden von der gleichen Fluggesellschaft TAP Portugal angeboten. Die Offerten ab Köln/Bonn sind preislich am niedrigsten.

Zusammenfassung Amsterdam

Der stichprobenartige Preisvergleich dreier Non-Stop-Destinationen ab Amsterdam, Köln/Bonn und Düsseldorf zeigt, dass das günstigste Angebot zu jeder dieser Destinationen nie vom Flughafen in Amsterdam erfolgt ist. An den meisten Reisedaten (alle Destinationen außer Lissabon) wird der Preis vom Flughafen Schiphol von mindestens einem seiner deutschen Konkurrenten unterboten. Ausgehend von der Preissensibilität der Passagiere kann die These widerlegt werden, dass deutsche Passagiere zum Flughafen Amsterdam ausweichen und dort starten würden um der für Fernreisen ab Deutschland etwas höheren deutschen Luftverkehrssteuer zu entgehen, da Sie hier in der Regel höhere Ticketpreise bezahlen müssen. Zudem ist der Aufwand von deutschen Passagieren, erst nach Amsterdam zu gelangen, um einiges größer als seine deutschen Konkurrenten zu erreichen.

Flughafen Weeze - Düsseldorf

Auf deutscher Seite gehört zu den grenznahen Flughäfen der Flughafen Weeze. Dieser liegt direkt an der Grenze zu den Niederlanden nicht weit von Düsseldorf entfernt. Er hat nach einem großen Aufschwung zuletzt eine eher schlechte Entwicklung genommen. Sowohl in 2011 als auch in 2012 schrumpfte der Flughafen, nachdem er in den Jahren davor, teils sogar sehr kräftig gewachsen war. Aus der Schrumpfung des Flughafens seit 2011 könnte man auf die Wirkungen der Luftverkehrssteuer schließen.

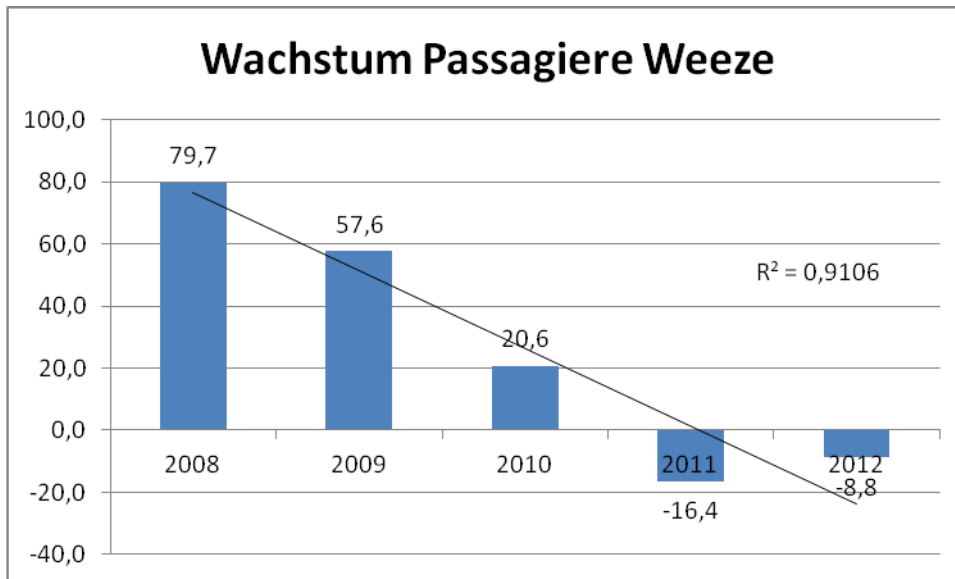


Abbildung 42: Wachstum Passagiere Gesamt Weeze¹³⁰

Die Gesamtpassagierzahlen zeigen, dass der Airport im Jahr 2011 die Passagieranzahl von 2009 wieder erreicht hat. Die Zahlen von 2011 liegen in einem Bereich, der aus Vorjahren bekannt ist.

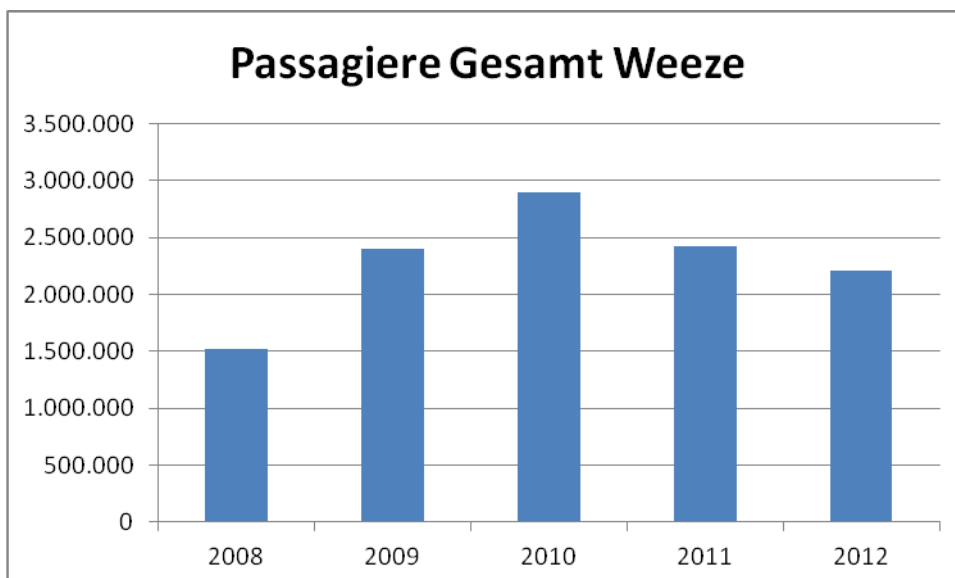


Abbildung 43: Passagierzahl Gesamt Weeze¹³¹

¹³⁰ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

Hauptkunde des Flughafens ist die Low-Cost-Airline Ryanair, die den Flughafen mit sieben stationierten Jets (Sommer 2011) zur dritten deutschen Basis ausgebaut hat.

Ryanair hat in Weeze genau wie in Memmingen im Jahr 2011 Flüge gestrichen. Als Begründung wurde die Luftverkehrssteuer angegeben. 2011 nahm Air Berlin regelmäßige Flüge auf. Der Flughafen ist trotzdem noch weitgehend von der Geschäftspolitik von Ryanair abhängig.

Lufthansa beklagt den hohen Subventionsgrad des Flughafens. Laut Lufthansa lebt der Flughafen wesentlich von Subventionen. Solche Subventionen wurden zunächst als Kredite gewährt. Als diese nicht zurückgezahlt werden konnten, wurden sie zunächst „mit verschärften Bedingungen“ prolongiert. Als 2011 die Luftverkehrssteuer erhoben wurde, wurde dieses als Argument verwendet, die Kredite für uneinbringlich zu erklären. Danach wurden sie in Eigenkapital umgewandelt. Letztlich hat der Flughafen also eine zinslose nicht rückzahlbare Kapitalspritze, eine klassische Subvention, erhalten.

Ryanair hat offenbar auch direkte Zahlungen erhalten, die mit Scheinmaßnahmen (scheinbar durchgeführte Werbekampagnen) begründet wurden.¹³²

Der Flughafen liegt nahe bei den niederländischen Städten Nijmegen, Arnheim, Venlo. Nach Einführung der Luftverkehrssteuer hat der Flughafen eine Passagierbefragung im Herbst 2011 durchgeführt. Die Befragung selbst wurde nicht vorgelegt, sondern nur einzelne Ergebnisse präsentiert. Der Flughafen stellt fest, die Befragung habe ergeben,

¹³¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

¹³² Diese Aussage findet sich in dem Beitrag zum Flughafen Weeze in http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Weeze. Andere schriftliche Quelle existieren nicht.

dass der Anteil der niederländischen Fluggäste am Flughafen Weeze von 52 % auf 40 % zurückgegangen sei.¹³³

Darin erkenne man den Rückzug der Niederländer, die den Flughafen wegen der deutschen Luftverkehrssteuer verließen.

Die genannten beiden Zahlen sind allerdings sehr problematisch. Sie bedeuten nämlich, dass die Zahl der deutschen Fluggäste in 2011 von rund 1,39 Mio. auf 1,45 Mio. angestiegen sein muss, denn sonst kommt man nicht auf die Gesamtzahl aller Passagiere. Die deutschen Passagierzahlen hätten demnach trotz Luftverkehrssteuer zugelegt.

Der behauptete Rückgang der Niederländer von 52% auf 40% in 2011 würde bedeuten (vgl. Tab. 43.1), dass niederländische Passagiere auf die (deutsche) Luftverkehrssteuer in starkem Maße (-35%) reagierten, während deutsche Passagiere ihre Flüge sogar noch steigerten (+ 4,5%). Dies erscheint zwar wenig plausibel. Aber es belegt, dass deutsche Passagiere nicht über die Grenze in die Niederlande ausweichen. In den Niederlanden wurde die dortige Luftverkehrssteuer zudem bereits 2009 wieder abgeschafft, was in Weeze in 2010 Reaktionen hervorgerufen haben müsste. Damals wuchs der Flughafen aber 20%.

Flughafen Weeze: Passagierentwicklung						
	<i>Passagiere</i>				<i>Wachstum gegen Vorjahr</i>	
	Gesamtzahl in Tausend	davon Niederländer (in%)	davon Niederländer (abs.)	Verbleiben Deutsche (abs)	Deutsche Passagiere	Niederländische Passagiere
2010	2896	52%	1506	1390		
2011	2421	40%	968	1453	4,5%	-35,7%

Tab. 43.1; Quelle: eigene Berechnungen. Erläuterungen siehe Text

¹³³ Vgl. <http://niederrheinzeitung.de/aktuell/wirtschaft-finanzen/2545-500000-fluggaeste-weniger-am-airport-weeze-durch-luftverkehrssteuer>

Der Fall ist ein Beispiel dafür, wie Auskünfte der Luftfahrtindustrie unvollständig und irreführend sein können und interessengeleitet abgegeben werden. Der Text mit dem massiven Rückzug der Niederländer wurde in mehreren Zeitungen wortgleich veröffentlicht und stammt vermutlich von einer offiziellen Presseerklärung.

Laut Flughafenchef ist die 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer der Grund für die Passagierrückgänge. Sie habe besondere Auswirkung auf grenznahe Flughäfen mit dem Schwerpunkt auf LCC.¹³⁴ Die Einführung der Steuer führte 2011 zu Angebotsreduktionen seitens der Fluggesellschaften, da die Steuer die Ticketpreise erheblich verteuerte.¹³⁵ Die Angebotsreduktionen kombiniert mit günstigen Alternativen im Ausland führten zu einer Reduktion der niederländischen Passagiere am Flughafen Weeze – so die Aussagen des Flughafens.¹³⁶

Im ersten Halbjahr wurde ein deutlicher Passagierrückgang verzeichnet, der im zweiten Halbjahr durch acht neue Flugziele, sowie erhöhte Frequentierung von bestehenden Verbindungen gemildert wurde. Im Herbst wurde ein Jet von Transavia am Flughafen stationiert und erstmals Flüge von der Fluggesellschaft nach Spanien (Alicante und Málaga) angeboten.¹³⁷ Im Jahresverlauf musste die Start- und Landebahn des Flughafens für mehrere Tage geschlossen werden, was zu weniger Flügen geführt hat. Dennoch wurde im zweiten Halbjahr ein Passagierwachstum von 4% im Vergleich zum Vorjahr erreicht.

Preisvergleich Weeze – Eindhoven

Im direkten Vergleich zeigt sich dass sich die Flugangebote und ebenso die Passagierzahlen an beiden Flughäfen stark unterschiedlich entwickelt haben. Es ist auffällig, dass Eindhoven in jenen Jahren ei-

¹³⁴ http://news.airport-weeze.com/de/airport_weeze_verkehrsbilanz_2012.html

¹³⁵ http://news.airport-weeze.com/de/passagierentwicklung_am_airport_weeze_deutlich_von_luftverkehrsabgabe_betroffen.html

¹³⁶ http://news.airport-weeze.com/de/verkehrsbilanz_2011_500.000_fluggaste_weniger_am_airport_weeze_durch_luftverkehrssteuer.html

¹³⁷ http://news.airport-weeze.com/de/airport_weeze_verkehrsbilanz_2012.html

nen Zuwachs an Passagieren registriert, in denen Weeze einen Rückgang verzeichnet. Ein Großteil der Streckenangebote beider Flughäfen überschneidet sich. Deshalb soll hier anhand eines *Ticket-Preisvergleiches* geprüft werden, ob es für Passagiere lohnend ist, von Weeze nach Eindhoven zu wechseln.

Ein stichprobenartiger Preisvergleich mit Swoodoo für den 25.10.13 ergab, dass die Preise in Weeze bei einigen Destinationen nur geringfügig über denen in Eindhoven liegen, teilweise aber die Preise in Eindhoven höher sind (3 bis 6 €).¹³⁸ Dadurch lassen sich keine Abwanderungsbewegungen aufgrund von höheren Ticketpreisen erklären. Wenn man die zusätzlichen landseitigen Anreisekosten berücksichtigt, ist Eindhoven nicht interessant.

Düsseldorf

Ein weiterer Flughafen, der nahe der Grenze zu Holland liegt, ist der Airport in Düsseldorf. Dieser Flughafen konnte im Jahr 2011 ein höheres Wachstum als im Jahr 2010 erzielen. In einer Pressemitteilung heißt es:

„Das Jahr 2011 sei das erfolgreichste Jahr in der Geschichte des Flughafens in Düsseldorf gewesen, verkündete Geschäftsführer Christoph Blume beim Neujahrsempfang 2012. Zu verdanken sei dieser Erfolg neben einem Zuwachs bei Air Berlin vor allem der Lufthansa.“¹³⁹

Interessanterweise hat zum Erfolg des Flughafens Düsseldorf gerade auch Air Berlin beigetragen. D.h. die Gesellschaft, die andernorts Strecken stilllegte mit Verweis auf die Luftverkehrssteuer, hat in Düsseldorf zugelegt. Dies ist Ausdruck der Strategie einer Konzentration und Verschlinkung des Geschäfts, um Komplexitätskosten zu reduzieren.

¹³⁸ Getestet wurden Direktverbindungen nach Porto, PMI, LON, ROM

¹³⁹ Vgl. <http://www.derwesten.de/staedte/duesseldorf/hoehenflug-des-flughafens-in-duesseldorf-soll-fortgesetzt-werden-id6261249.html#166865952>

Die südlich und nördlich gelegenen Flughäfen Köln und Weeze entwickelten sich im gleichen Zeitraum weniger gut. Das Geschäft konzentrierte sich in Düsseldorf, so dass dieser Flughafen jetzt einen Marktanteil in NRW von 55% besitzt.¹⁴⁰

Auch im Jahr 2012 wuchs der Flughafen.

Ein Effekt, der auf die Luftverkehrssteuer zurückgeführt werden müsste, ist nicht zu erkennen.

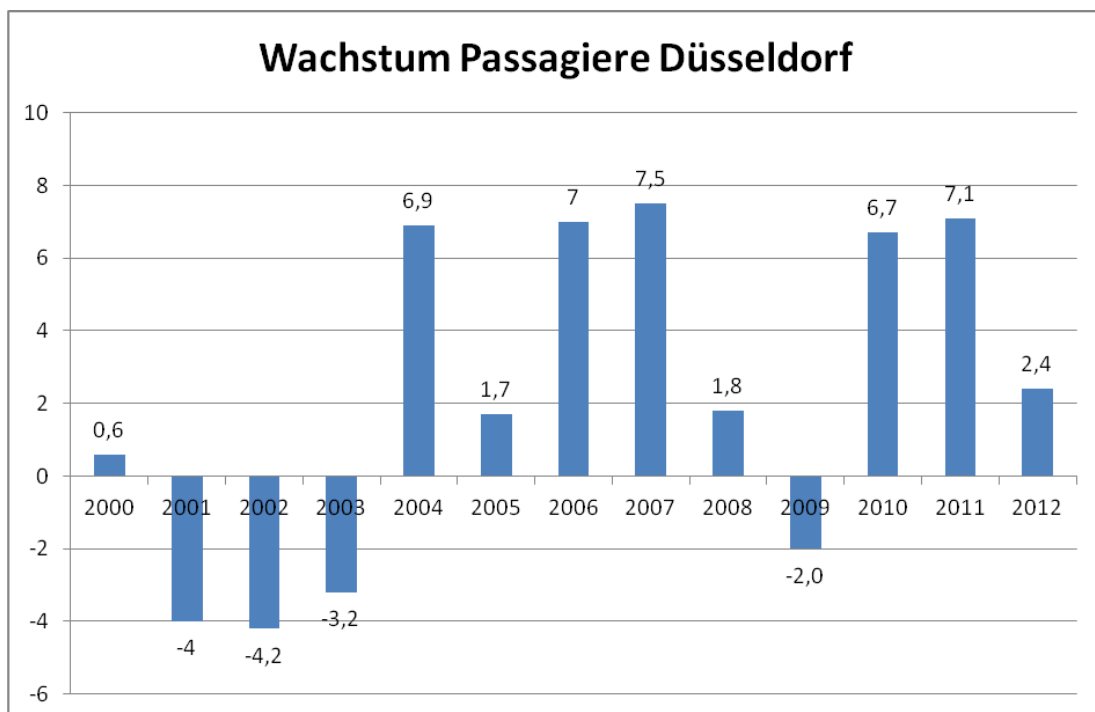


Abbildung 44: Wachstum Passagiere Gesamt Düsseldorf¹⁴¹

¹⁴⁰ Vgl. <http://www.derwesten.de/staedte/duesseldorf/hoehenflug-des-flughafens-in-duesseldorf-soll-fortgesetzt-werden-id6261249.html#166865952>

¹⁴¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

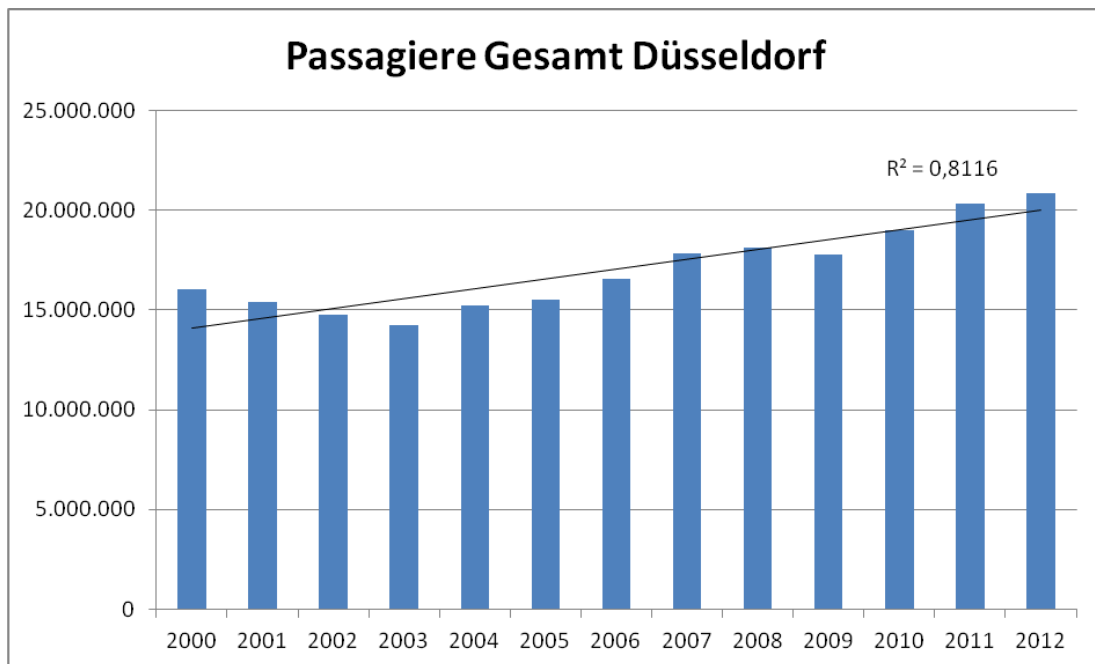


Abbildung 45: Passagierzahl Gesamt Düsseldorf¹⁴²

Münster

Münster, obwohl überhaupt nicht in Grenznähe gelegen, erlitt 2012 einen starken Einbruch. Der Flughafen verlor mehr als jeden fünften Fluggast.

Als Ursache macht der Flughafen die vermehrten Linienflugstreichungen diverser Fluggesellschaften verantwortlich. Allen voran: Air Berlin. Das finanziell schwächelnde Unternehmen hatte noch im vergangenen Jahr bis zu 60 Prozent der angebotenen Linienflüge am FMO abgedeckt. Doch als die Fluggesellschaft zum Jahreswechsel bekannt gegeben hatte, sich „umorientieren“ zu wollen und Destinationen strich, blieb dem FMO nichts anderes übrig, als die drohenden Verluste einzukalkulieren. Weitere Streichungen – Wien, London –, folgten.

In Presseerklärungen wurde für diese Entwicklung zwar auch die Luftverkehrssteuer verantwortlich gemacht. Letztlich passt die Aufgabe

¹⁴² Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

von Münster aber in die allgemeine Strategie von Air Berlin, sich zu verschlanken.¹⁴³

Dortmund

Abschließend ist hier der Flughafen Dortmund zu erwähnen. Dieser Flughafen konnte seine Passagierentwicklung nach massiven Passagiereinbrüchen im Krisenjahr 2009 stabilisieren. In den Jahren 2011 und 2012 war das Passagierwachstum positiv und lag in der allgemeinen Entwicklung.

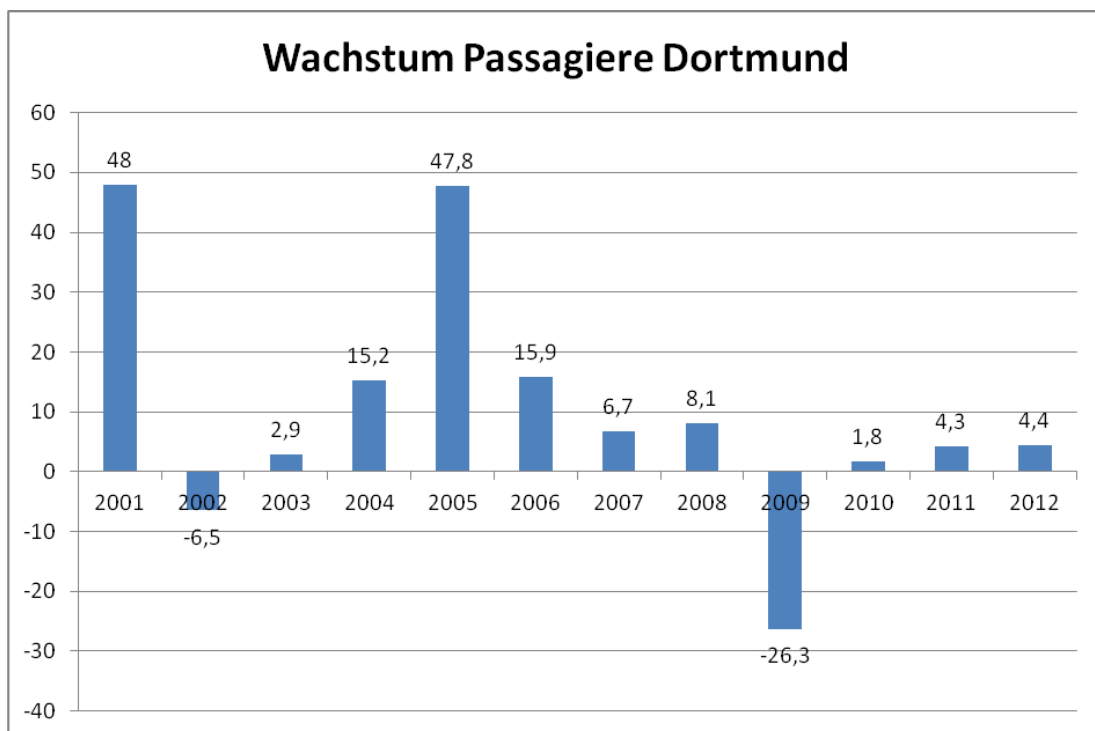


Abbildung 46: Wachstum Passagiere Gesamt Dortmund¹⁴⁴

¹⁴³ Vgl. <http://www.muensterschezeitung.de/lokales/muenster/FMO-erleidet-bundesweit-staerksten-Passagier-Einbruch;art993,1728920#1002630600>

¹⁴⁴ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

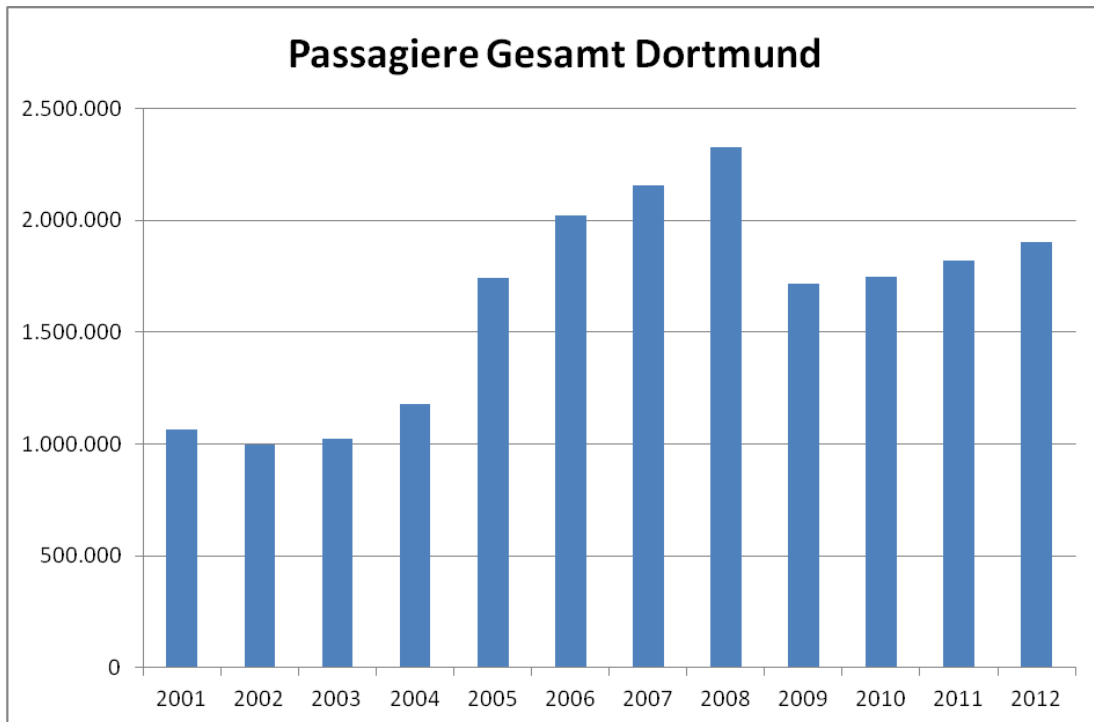


Abbildung 47: Passagierzahl Gesamt Dortmund¹⁴⁵

Zusammenfassung

Zusammenfassend kann gesagt werden: Wir finden sehr unterschiedliche Flughafenentwicklungen im In- und Ausland. Diese Entwicklungen zeigen eine enorme Heterogenität. Ein Teil der Entwicklungen hat lange vor den Steuerjahren 2011 und 2012 eingesetzt. Ein anderer Teil der Entwicklungen beginnt aber gerade in diesen Jahren. Ein Teil der Flughäfen entwickelt sich gemäß Steuerfluchthypothese. Ein anderer Teil der Flughäfen entwickelt sich genau gegenläufig. Gerade nahe beieinander liegende deutsche Flughäfen entwickeln sich gegenläufig. Diese heterogene Entwicklung zeigt, dass eine eindimensionale Erklärung zu kurz greift. Im Folgenden untersuchen wir deshalb erst Flughafengruppen (um größere allgemeine Trends erkennen zu können) und dann allgemeine Entwicklungen im Luftverkehr, so wie sie in der Literatur beschrieben werden.

¹⁴⁵ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013)

VII Tendenzen im deutschen Luftverkehr: Groß / klein, Low Cost / Linie, grenznah / grenzfern

Die bisherige Analyse hat erwiesen, dass grenznahe deutsche Flughäfen ein sehr heterogenes Wachstumsbild gezeigt haben. Wir haben einige Flughäfen in Grenznähe gefunden, die in 2011 und 2012 Wachstumseinbrüche erlebt haben. Daneben gab es aber auch Flughäfen, die stärker als zuvor gewachsen sind. Was können die Ursachen dafür sein?

Die Hypothese liegt nahe, dass es andere Treiber des Wachstums im Luftverkehr gibt außer der Luftverkehrsteuer. Demzufolge könnten die unterschiedlichen Wachstumsraten verschiedener grenznaher Flughäfen vor allem eine Reflektion dieser anderen Treiber sein und weniger eine Folge der Luftverkehrsteuer.

Diese Hypothese soll im Folgenden überprüft werden.

Vorgehensweise

Die Gesamtheit der Flughäfen wird in einzelne Cluster aufgeteilt.

Größe. Die Flughäfen werden zum einen nach ihrer *Größe*, gemessen am Passagieraufkommen im Jahr 2011 eingeteilt. So wurden alle Flughäfen, die mehr als 10.000.000 Passagiere verzeichnen konnten, als große Flughäfen deklariert. Mittlere Flughäfen sind die, deren Passagieraufkommen im Jahr 2011 zwischen 10.000.000 und

3.000.000 lag. Alle Flughäfen, auf denen weniger Passagiere starteten und landeten, wurden als kleine Flughäfen bezeichnet.

Entfernung. Eine weitere Einteilung erfolgte hinsichtlich der *Entfernung* zur Grenze. Dabei war es von Bedeutung, ob es auf der anderen Seite der Grenze einen konkurrierenden Flughafen gibt. So wurden Flughäfen als grenznah bezeichnet, die einen ausländischen Konkurrenten in maximal 200 Kilometer Entfernung besitzen, wobei die Entfernung zwischen dem deutschen Flughafen und der Grenze nicht mehr als 150 Kilometer beträgt. Alle Flughäfen, auf die das nicht zutraf, erhielten die Bezeichnung grenzfern. Die Abstände wurden dabei mit den Navigationssystem auf der Internetpräsenz von ‚Google Maps‘ vorgenommen.

Low Cost und Linie. Eine letzte Einteilung, die vorgenommen wurde, ist die in eher Low-Cost-Carrier abhängige Flughäfen und den Flughäfen, die ihr Geschäft eher auf Linienfluggesellschaften, welche keine Billigflüge anbieten, konzentrieren. Diese Einteilung erfolgte durch eine Analyse der jeweiligen Airports und der Fluggesellschaften, die auf ihnen verkehren. ¹⁴⁶

¹⁴⁶ Vgl. auch DLR 2013. Es kommt zu Abweichungen von der Klassifizierung der DLR, die ein „konservatives“ Kriterienraster benutzt, vgl. DLR 2013, S. 2; Heft I-2013.

Flughafen	Spezifikationen		
	Größe	Grenznähe	Abhängigkeit
Berlin-Schönefeld	mittelgroß	grenzfern	Schwerpunkt LCC
Berlin-Tegel	groß	grenzfern	Schwerpunkt Linie
Bremen	mittelgroß	grenznah	Schwerpunkt LCC
Dortmund	klein	grenznah	Schwerpunkt LCC
Dresden	klein	grenznah	Schwerpunkt Linie
Düsseldorf	groß	grenznah	Schwerpunkt Linie
Erfurt	klein	grenzfern	Schwerpunkt LCC
Frankfurt/Main	groß	grenzfern	Schwerpunkt Linie
Friedrichshafen	klein	grenznah	Schwerpunkt LCC
Hahn	mittelgroß	grenznah	Schwerpunkt LCC
Hamburg	groß	grenzfern	Schwerpunkt Linie
Hannover	mittelgroß	grenzfern	Schwerpunkt Linie
Karlsruhe/Baden-Baden	klein	grenznah	Schwerpunkt LCC
Köln-Bonn	mittelgroß	grenznah	Schwerpunkt LCC
Leipzig/Halle	mittelgroß	grenzfern	Schwerpunkt LCC
Lübeck	klein	grenzfern	Schwerpunkt LCC
Memmingen	klein	grenznah	Schwerpunkt LCC
München	groß	grenznah	Schwerpunkt Linie
Münster/Osnabrück	mittelgroß	grenznah	Schwerpunkt LCC
Nürnberg	mittelgroß	grenzfern	Schwerpunkt Linie
Paderborn	klein	grenzfern	Schwerpunkt LCC
Saarbrücken	klein	grenznah	Schwerpunkt LCC
Stuttgart	mittelgroß	grenznah	Schwerpunkt Linie
Weeze/Niederrhein	mittelgroß	grenznah	Schwerpunkt LCC
Rostock-Laage	klein	grenzfern	Schwerpunkt Linie
Zweibrücken	klein	grenznah	Schwerpunkt LCC

Tabelle VII.1: Einteilung von Flughäfen

Entwicklung der einzelnen Spezifikationen

Beginnen wir mit den großen Flughäfen. Die Entwicklung der *großen* deutschen Flughäfen zeigt ein positives Wachstum in den Jahren 2011 und 2012. Ein Passagierverlust ist nicht zu verzeichnen. Das Wachstum liegt in beiden Jahren oberhalb des Wachstums, das entsprechend der BIP-Elastizität des Passagierwachstums zu erwarten

gewesen wäre. Es liegt auch über dem mittleren Wachstum aller Flughäfen. Große Flughäfen sind schneller gewachsen als der Rest.

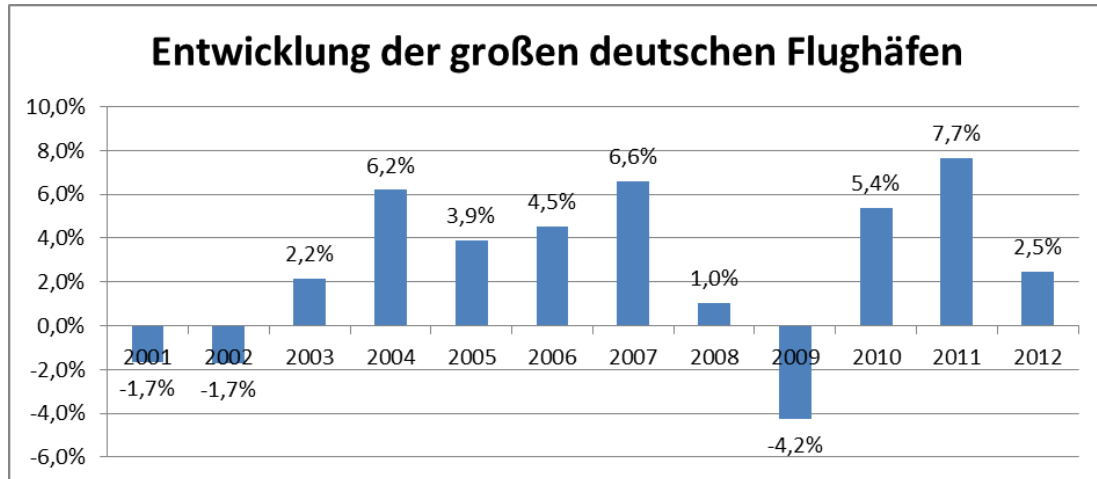


Abbildung 48: Passagierentwicklung der großen deutschen Flughäfen¹⁴⁷

Bei den *mittelgroßen* deutschen Flughäfen zeigt sich eine andere Entwicklung. Bei den mittelgroßen Flughäfen sind die hohen Wachstumsraten im Jahr der Krise 2007 abgebrochen. Die Einbrüche in der Krise waren moderat. Aber es gelang den mittelgroßen Flughäfen seitdem nicht mehr, an frühere Wachstumsraten anzuknüpfen.

Es scheint nicht völlig auszuschließen zu sein, dass die Luftverkehrssteuer bei der jüngsten Entwicklung der Flughäfen eine Rolle spielte, denn in dem Nachkrisenjahr 2010 kam es wenigstens zu einer leichten Erholung (+3%), die dann in den Steuerjahren 2011 und 2012 wieder rückgängig gemacht wurde (+0,4% in 2011 und -1,8% in 2012). Um zu prüfen, ob dafür die Flucht von Reisenden ins Ausland verantwortlich ist, können die mittelgroßen Flughäfen nach grenznahen und grenzfernen unterteilt werden. Dies wird weiter unten untersucht.

¹⁴⁷ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

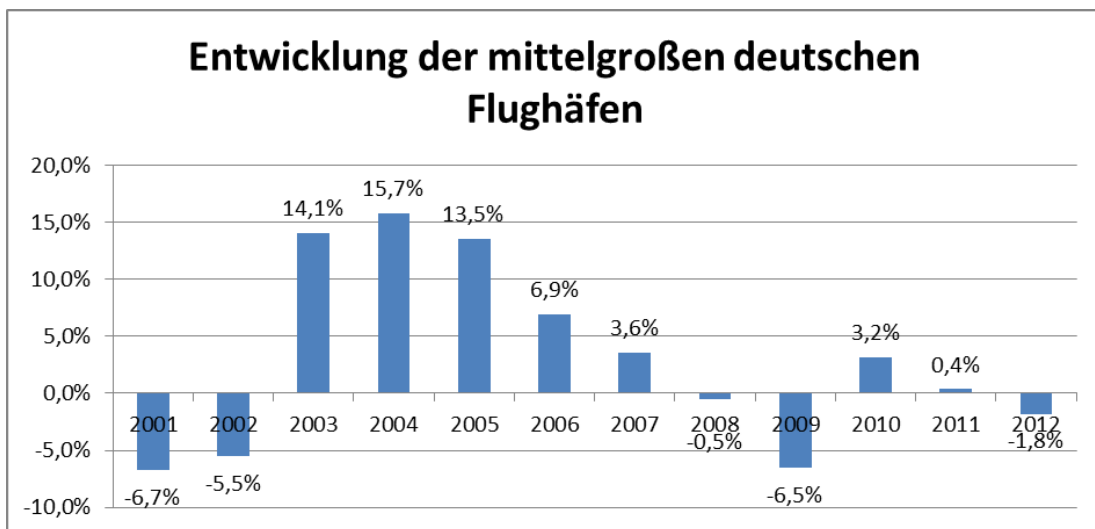


Abbildung 49: Passagierentwicklung der mittelgroßen deutschen Flughäfen¹⁴⁸

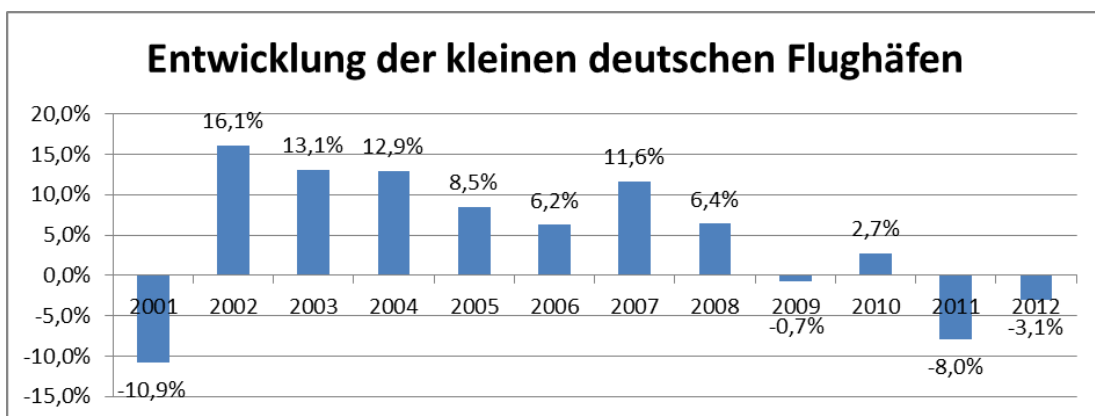


Abbildung 50: Passagierentwicklung der kleinen deutschen Flughäfen¹⁴⁹

Die *kleinen* deutschen Flughäfen haben eine ähnliche Entwicklung genommen wie die mittelgroßen. Seit dem Jahr 2002 gehen die Wachstumsraten zurück. Der Trend ist deutlich zu erkennen und hoch signifikant. Selbst in den Krisenjahren 2007 und 2008, als sich die großen und mittelgroßen Flughäfen schlecht entwickelten, verzeichneten die

¹⁴⁸ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

¹⁴⁹ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

kleinen Flughäfen beachtliche Wachstumsraten. Dies änderte sich aber 2009. Insbesondere in 2011 und 2012 werden negative bzw. sehr kleine Wachstumsraten erreicht. Damit verzeichnen die kleinen Flughäfen gerade in den beiden Steuerjahren (Luftverkehrssteuer) eine sehr negative Entwicklung.

Alles in allem gesehen zeigt sich,

- dass in den Steuerjahren 2011 und 2012 die großen Flughäfen überdurchschnittlich wuchsen und die kleinen und mittelgroßen im Mittel schrumpften.
- dass das Passagierwachstum insgesamt über dem gemäß BIP-Elastizität zu erwartenden Wert lag.
- dass parallel dazu eine Strukturverschiebung weg von kleinen und mittelgroßen hin zu großen Flughäfen zu beobachten ist. Die ausgeprägten Schrumpfungen bei kleinen und mittelgroßen Flughäfen gibt es seit der Krise 2008/2009. Der Trend, hin zu den großen und weg von den mittelgroßen und kleinen Flughäfen zeichnet sich etwa seit 2006 ab.
- Auch wenn 2011 und 2012 die Entwicklung der mittelgroßen und kleinen Flughäfen mit Trends erklärbar sind, die sich seit 2008/2009 abzeichnen, so ist bei den kleinen Flughäfen eine Verschärfung der Entwicklung seit 2011, d.h. dem Jahr der Steuereinführung, festzustellen. 2012 hat es ein Nachlassen der negativen Entwicklung gegeben.

Im Folgenden prüfen wir, welche Entwicklungen typische Low-Cost- bzw. Linienflughäfen genommen haben.

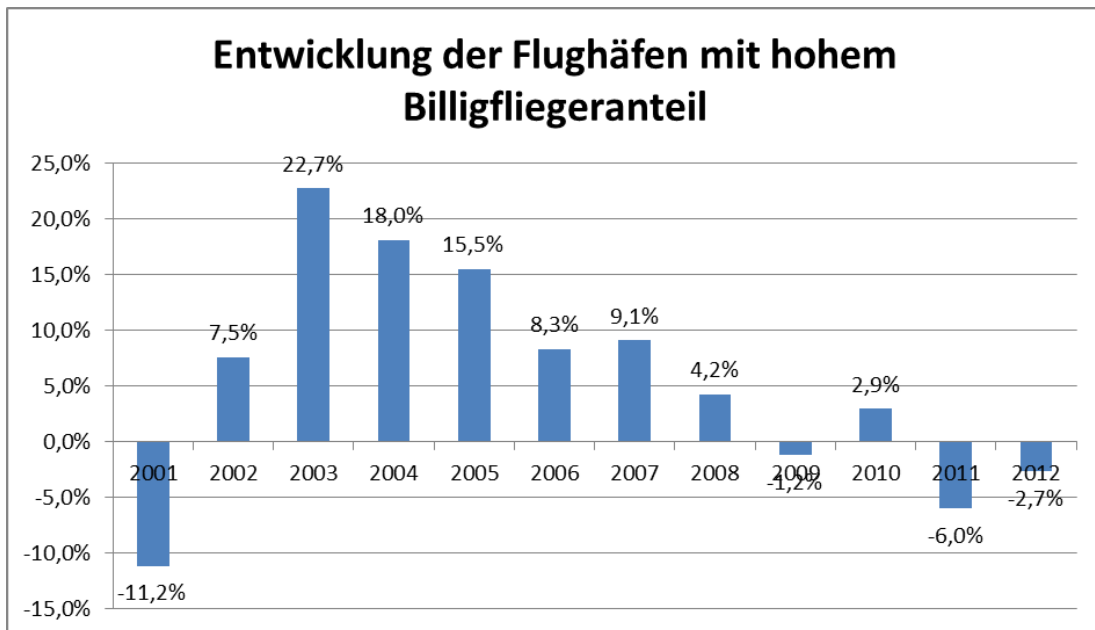


Abbildung 51: Passagierentwicklung der Flughäfen mit hohem Low-Cost-Carrier Anteil¹⁵⁰

Die Kurve der Entwicklungen der typischen Low-Cost-Flughäfen zeigt einen ganz eindeutigen Trend. Die Wachstumsraten fallen seit 2003 stetig ab, so dass die bisher schlechtesten Jahre 2011 und 2012 genau im Trend liegen. Allerdings ist auch nicht zu verkennen, dass diese schlechtesten Jahre mit der Luftverkehrsteuer zusammenfallen, so dass nicht auszuschließen ist, dass typische Low-Cost-Flughäfen von der Luftverkehrsteuer betroffen sind.

Die Flughäfen, welche einen niedrigen Anteil an Billigfluggesellschaften haben und ihr Geschäft mehr auf Linienfluggesellschaften konzentrierten, konnten ihrerseits ein hohes Plus von 7% (2011) und 1,9% (2012) erzielen.

¹⁵⁰ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

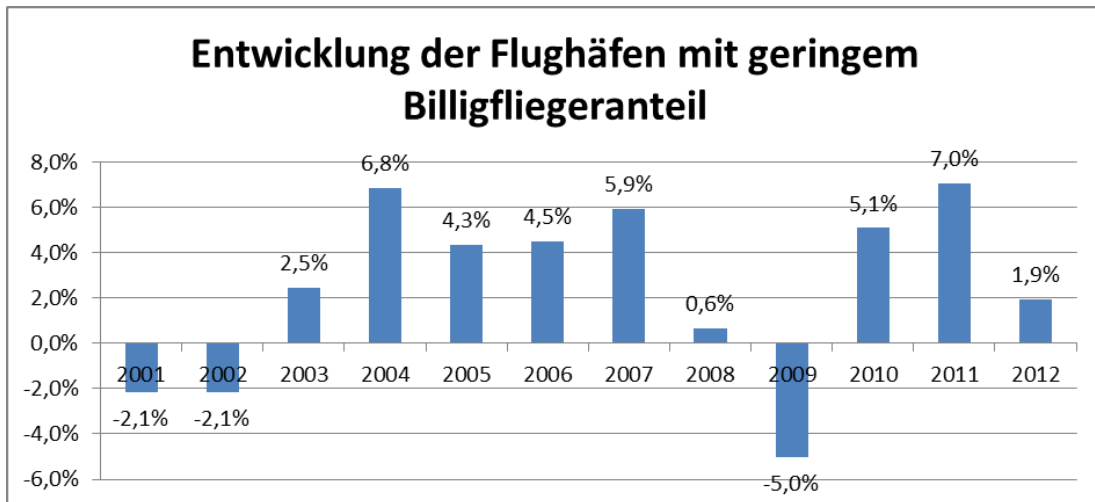


Abbildung 52: Passagierentwicklung der Flughäfen mit geringem Billigfliegeranteil¹⁵¹

Ergebnisse

Die aufgezeigte Entwicklung beleuchtet, dass es im deutschen Luftverkehr länger anhaltende Tendenzen gibt, die zu einer Verlagerung von Luftverkehren führen.

- Flugplätze mit *Billigfliegerangeboten* befinden sich seit etwa 2004 in einer Phase abnehmender Wachstumsraten. Das Nachlassen der Attraktivität dieses Geschäftsmodells ist in den Statistiken deutlich erkennbar. In der jüngsten Vergangenheit hat sich dies beschleunigt. Negative Wachstumsraten gibt es seit 2009.
- Ein weiterer großer Trend scheint die Hinwendung des Luftverkehrs zu *großen Flughäfen* zu sein. Große Flughäfen sind die Gewinner der letzten Jahre.
- Drei Fakten sind bemerkenswert: Es gibt Einbrüche bei kleinen und Low-Cost-Airports gerade im Jahr 2011 zu erkennen, dem Jahr der Einführung der Luftverkehrsteuer, aber eine sehr un-

¹⁵¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

terschiedliche Entwicklung von Flughäfen in den Jahren 2011 und 2012. Wie weiter unten zu sehen ist, haben die grenznahen kleinen Flughäfen weniger Geschäft verloren als die grenzfernen.

- Es kann deshalb die Hypothese aufgestellt werden, dass die beobachteten Passagierverluste einiger grenznaher Flughäfen weniger auf die Luftverkehrssteuer zurückzuführen sind als auf die aufgezeigten allgemeinen Tendenzen und *angebotsseitige Strategien* der Airlines. Die Flughäfen haben dieser Hypothese zufolge nicht deshalb verloren, weil die Nachfrage steuerbedingt zurückging, sondern deshalb weil sie zu einer Kategorie von Flughäfen gehören, die bei angebotsseitigen Umstrukturierungen nicht gefragt sind. Die möglichen Gründe werden weiter unten behandelt.

Grenznahe und grenzferne Flughäfen

Um diese Hypothese noch näher zu beleuchten, werden im Folgenden grenzferne und grenznahe Flughäfen nach den Kategorien klein/groß und Low Cost/Linie betrachtet.

Die beiden folgenden Abbildungen beleuchten zunächst die Bewegungen der Passagierzahlen grenznaher und grenzferner Flughäfen.

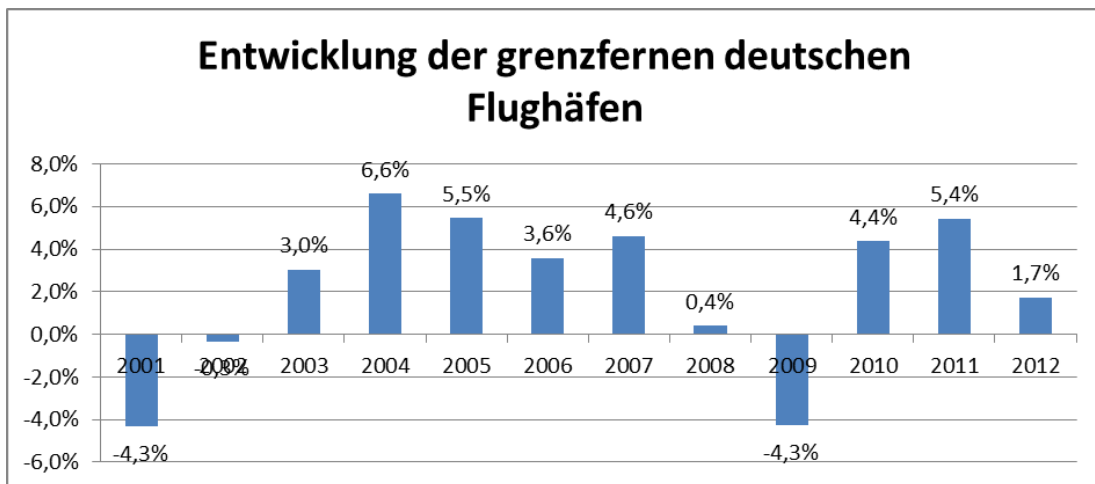


Abbildung 53: Passagierentwicklung der grenzfernen deutschen Flughäfen¹⁵²

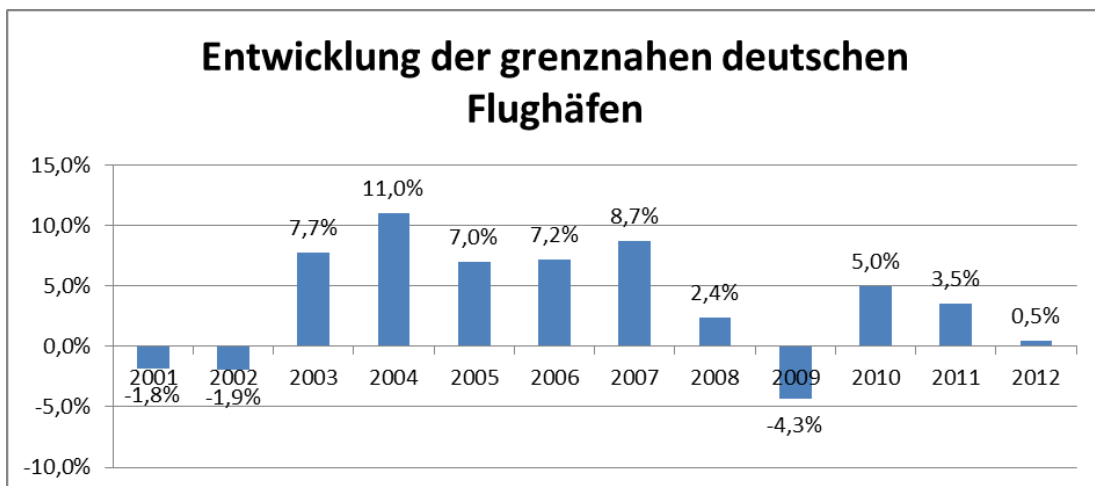


Abbildung 54: Passagierentwicklung der grenznahen deutschen Flughäfen¹⁵³

Die Zahlen zeigen, dass die grenznahen deutschen Flughäfen insbesondere in den Jahren 2003 bis 2008 deutlich höhere Wachstumsraten verzeichneten als die grenzfernen. Die mittlere Wachstumsrate der grenznahen Flughäfen in diesem Zeitraum betrug 7,3% gegenüber 4,0% der grenzfernen Flughäfen. 2011 und 2012 ist eine umgekehrte Wachstumsdifferenz zu beobachten. Grundsätzlich ist zu kon-

¹⁵² Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

¹⁵³ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

statieren, dass eine Wachstumsdifferenz nicht auf „ewig“ anhalten kann. Der Umschwung der Differenzen ab dem Jahr 2011 fällt mit der Luftverkehrsteuer zusammen. Im Weiteren wird zu prüfen sein, ob nur die Luftverkehrsteuer als erklärender Faktor in Frage kommt, oder ob es auch andere Faktoren geben kann.

Kombinierte Flughafengruppen

Oben hatten wir gesehen, dass ein Trend hin zu großen Flughäfen zu beobachten ist. Damit lassen sich zwei konkurrierende Hypothesen formulieren: Der einen Hypothese zufolge haben (grenznahe) Flughäfen deshalb Passagiere verloren, weil die Passagiere wegen der Luftverkehrsteuer ins Ausland abgewandert sind. Der anderen Hypothese zufolge haben Flughäfen verloren, weil sie zur Kategorie „kleine“ oder „mittlere“ Flughäfen gehören.

Die beiden folgenden Abbildungen vergleichen mittelgroße grenznahe und mittelgroße grenzferne Flughäfen.

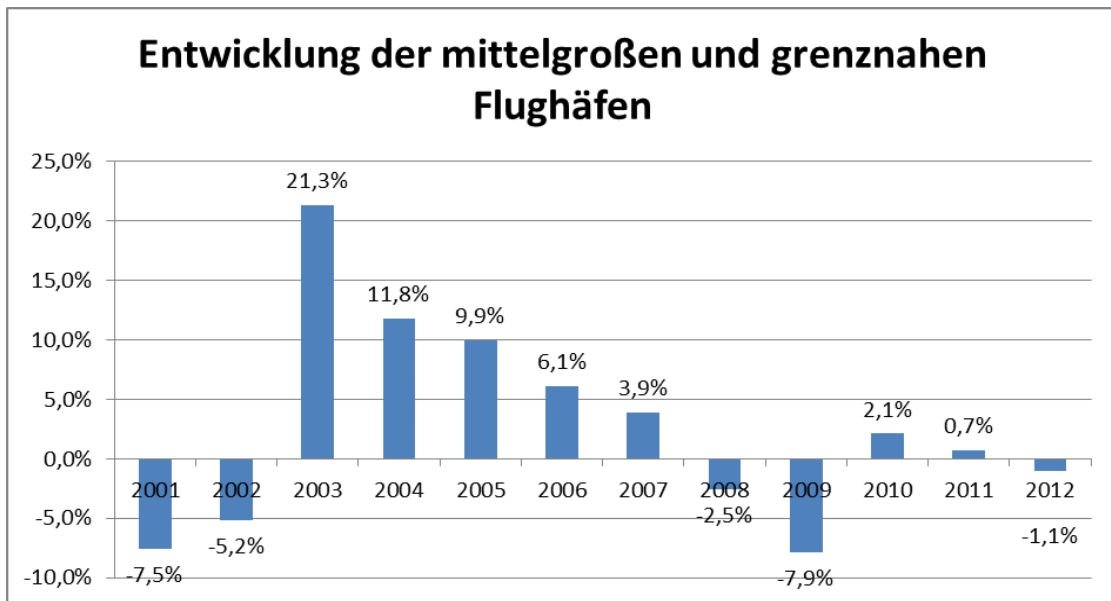


Abbildung 55: Passagierentwicklung der mittelgroßen und grenznahen Flughäfen¹⁵⁴

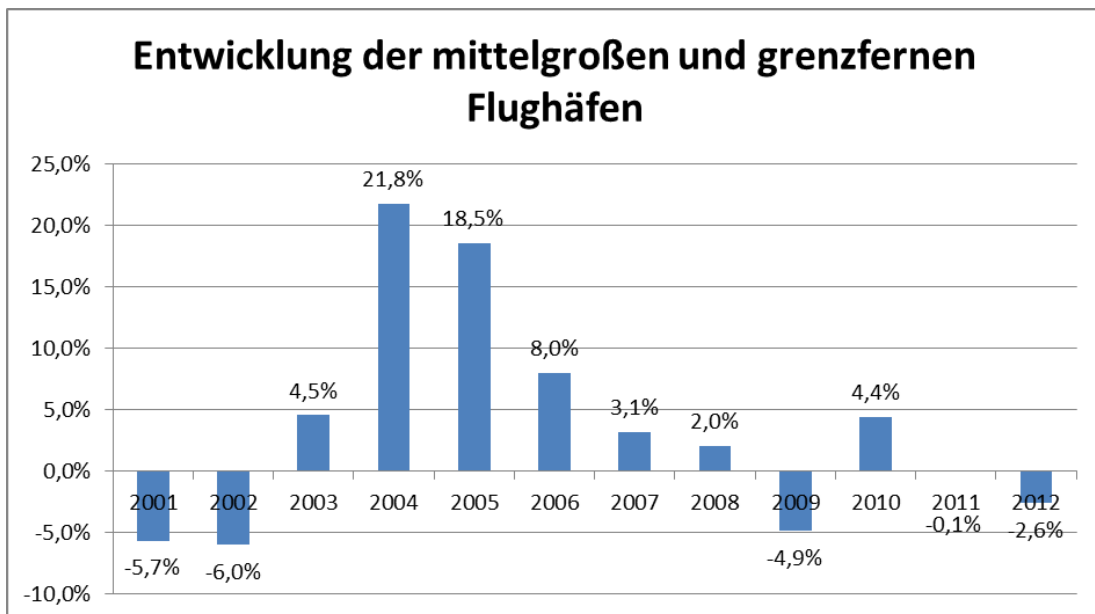


Abbildung 562: Passagierentwicklung der mittelgroßen und grenzfernen deutschen Flughäfen¹⁵⁵

Die beiden obigen Abbildungen betrachten mittelgroße Flughäfen. Hier ist zu sehen, dass die grenznahen mittelgroßen Flughäfen keine

¹⁵⁴ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

¹⁵⁵ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

schlechtere Entwicklung als die grenzfernen genommen haben. Im Gegenteil, die *grenzfernen* mittelgroßen Flughäfen weisen 2011 und 2012 die *schlechtere* Entwicklung auf. Und auch der Passagierzahlenrückgang 2011 gegenüber 2010 ist bei den grenzfernen Flughäfen deutlich stärker ausgeprägt als bei den grenznahen. Das bedeutet: die grenznahen Flughäfen haben keine Sonderentwicklung relativ zu den grenzfernen gehabt. Die Hypothese, dass die Luftverkehrsteuer einen Einfluss ausgeübt hat in dem Sinne, dass Passagiere ins Ausland abwanderten, kann nicht bestätigt werden.

Die nächsten beiden Abbildungen betrachten kleine Flughäfen. Wieder soll die Frage untersucht werden, ob die grenznahen kleinen Flughäfen eine schlechtere Entwicklung durchlaufen haben als die grenzfernen Flughäfen.

Die beiden Abbildungen zeigen Folgendes: Die grenzfernen kleinen Flughäfen haben eine deutlich schlechtere Entwicklung als die grenznahen kleinen Flughäfen. Die grenzfernen kleinen Flughäfen schrumpften 2011 und 2012 erheblich, während die grenznahen kleinen Flughäfen nur leichte Schrumpfungsraten zeigten. Dies erschwert es, die Hypothese vom Einfluss der Luftverkehrsteuer auf Steuerflüchtlinge aufrechterhalten zu wollen. Bei den kleinen grenznahen Flughäfen weicht die Entwicklung der Jahre 2011 und 2012 nicht einmal deutlich von der der beiden Vorjahre ab.

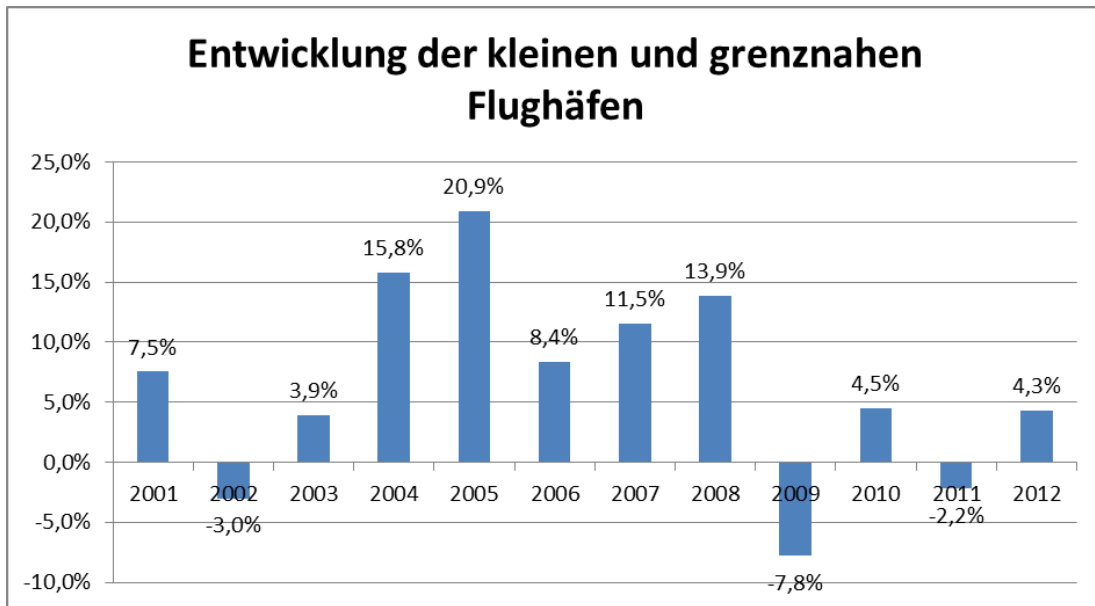


Abbildung 57: Passagierentwicklung der kleinen und grenznahen deutschen Flughäfen¹⁵⁶

Währenddessen ist festzustellen, dass bei den kleinen und grenzfernen Flughäfen eine ungewöhnliche heftige Schrumpfung genau in den Jahren zu verzeichnen ist, in denen die Luftverkehrsteuer galt. Diese Schrumpfung kann dann aber aufgrund der Grenzferne dieser Flughäfen aber nicht mit Verlagerungen der Nachfrage ins Ausland begründet werden. Gleichwohl ist ein Zusammenhang mit der Luftverkehrsteuer naheliegend. Aber über welchen Weg könnte diese erfolgen? Ein Vergleich mit der Entwicklung der Low Cost-Flughäfen offenbart Folgendes: Die Schrumpfung der kleinen grenzfernen Flughäfen ist deutlich heftiger als die Schrumpfung der Low Cost-Flughäfen. Dies bedeutet, dass die Schrumpfung nicht allein mit der Luftverkehrsteuer zu erklären ist, weil dann ähnliche Schrumpfungsraten erwartet werden müssten. Die sehr heftige Abwärtsbewegung ist dann eher ein Resultat einer generellen Strategie der Airlines, die dahin zielt, das Streckennetz auszudünnen und sich von unrentablen Nebenstrecken zu trennen. Die Luftverkehrsteuer belastet tendenziell gleich, wäh-

¹⁵⁶ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

rend rentable und unrentable Nebenstrecken etwas mit der Bevölkerungsverteilung, der landseitigen Anbindung, mit lokalen Subventionen etc. zu tun hat. Diese Faktoren sind sehr heterogen. Und genau eine solche heterogene Entwicklung findet man bei den Flughäfen vor: einige wachsen, einige schrumpfen. Gemeinsam ist ihnen nur, dass tendenziell eher kleinere Flughäfen in bevölkerungsschwachen Regionen mit geringem Primäraufkommen an Reisenden von den Rationalisierungsmaßnahmen der Airlines betroffen sind.

Denkbar ist, dass die Luftverkehrsteuer einen Beitrag, vielleicht einen Anstoß geleistet haben, solche Strategien zu ergreifen. Aber eine direkte Wirkung der Steuer auf die Nachfrager ist aus den Daten nicht zu erkennen.

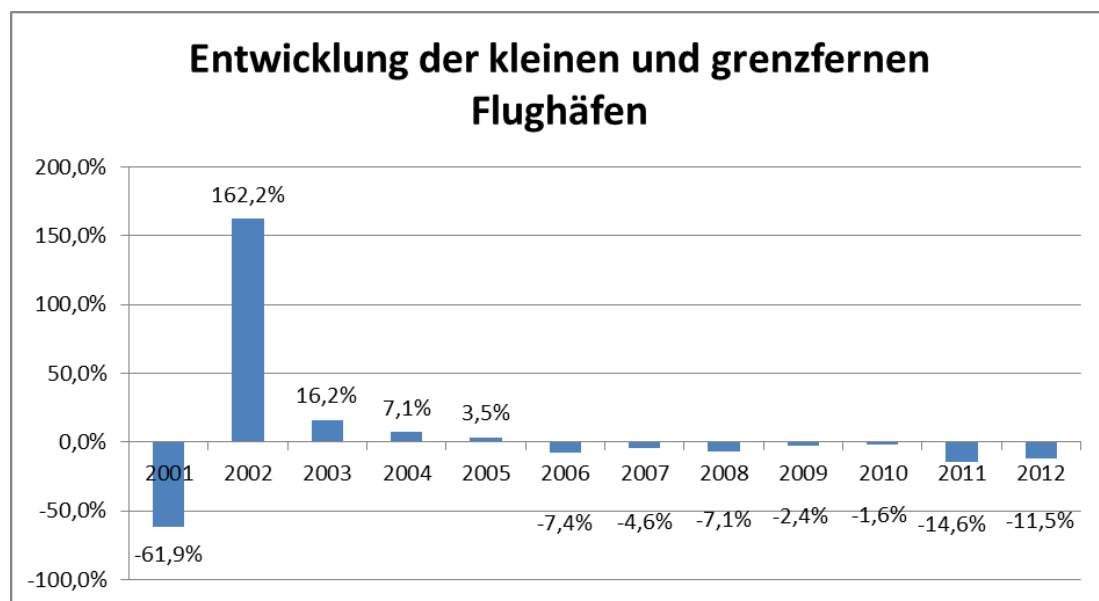


Abbildung 58: Passagierentwicklung der kleinen und grenzfernen deutschen Flughäfen¹⁵⁷

¹⁵⁷ Eigene Darstellung in Anlehnung an ADV (2013) und Destatis (2013)

Ergebnisse

Wir finden folgende Ergebnisse:

- Wie die Ausführungen zur BIP-Elastizität zeigten, hat sich der Luftverkehr 2011 und 2012 insgesamt besser entwickelt als es gemäß BIP-Elastizität zu erwarten war. D.h. die Luftverkehrsteuer hat nicht zu einer Passagierminderung geführt.
- Es gibt Trends im Luftverkehr, die seit Jahren anhalten und offenbar unabhängig von der Luftverkehrsteuer sind. Diese Trends betreffen eine Rückverlagerung von Luftverkehr auf größere Flughäfen. Wenn man die Flughäfen in große, mittelgroße und kleine Flughäfen aufteilt, dann ist dieser Trend unverkennbar. Auf diesen größeren Flughäfen gibt es zudem einen Trend zur Erhöhung der Auslastung der Flugzeuge und zur Nutzung größerer Fluggeräte.¹⁵⁸ In Düsseldorf stieg die Zahl der Passagiere pro Flug in 5 Jahren um 17%.¹⁵⁹

Der Trend zu einer Konzentration auf größere Flughäfen und größere Flugzeuge ist ein in der Branche diskutiertes Phänomen.¹⁶⁰ Es wird der Begriff des „Pooling“ verwendet: Reisende sollen auf wenige Strecken konzentriert werden und dann mit größeren und hoch ausgelasteten Flugzeugen transportiert werden.¹⁶¹ Dies betrifft nicht nur Typen wie den A-380¹⁶², sondern auch Regionalflugzeuge. Flugzeuge mit mehr als 100 Passagieren sind dabei, kleinere Maschinen zu verdrängen.¹⁶³

¹⁵⁸ Siehe die Prognose von Airbus: http://www.focus.de/finanzen/news/unternehmen/luftfahrt/luftfahrt-studie-jaehrlich-sollen-1400-neue-flugzeuge-verkauft-werden_aid_666846.html

¹⁵⁹ Vgl. <http://www.rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/nrw-regionalflughaeften-in-der-krise-1.2662165#1656328118>

¹⁶⁰ Siehe die nachstehende und die unten folgenden Quellenangaben. Vgl. <http://www.3sat.de/page/?source=/nano/umwelt/164704/index.html>

¹⁶¹ Vgl. <http://www.3sat.de/page/?source=/nano/umwelt/164704/index.html>

¹⁶² Vgl. http://www.hansatreuhand.de/uploads/media/Sky_Cloud-A380_Kurzinformation_02.pdf

¹⁶³ Vgl. <http://www.mpbrandl.de/luftfahrt/628-die-marktaussichten-fuer-ein-investment-in-flugzeuge>

- Eine Betrachtung von grenznahen und grenzfernen Flughäfen zeigt, dass sich die grenzfernen besser entwickelt haben als die grenznahen.
 - Kleine grenznahe Flughäfen haben sich besser entwickelt als kleine grenzferne Flughäfen. Dies ist ein deutliches Indiz dafür, dass es nicht die Grenznähe ist, welche die schlechte Entwicklung von Flughäfen determiniert, sondern eher ihre (kleine) Größe.
 - Für mittelgroße Flughäfen zeigt sich in abgeschwächter Weise dasselbe Bild: mittelgroße grenznahe Flughäfen haben sich 2011 und 2012 etwas besser entwickelt als mittelgroße grenzferne Flughäfen.
- Die großen Flughäfen zeigen generell eine überdurchschnittlich gute Entwicklung.
- Die schlechte Entwicklung von kleinen Flughäfen passt in einen langfristigen Trend abnehmender Wachstumsraten dieses Flughafentyps. Die negativen Wachstumsraten seit 2011 deuten auf einen Strukturwandel im Luftverkehr hin weg von diesen Flughäfen. Dieser Strukturwandel kann durch die Luftverkehrssteuer beeinflusst sein.
- Einen wesentlichen Anteil an der schlechten Entwicklung einiger kleiner Flughäfen seit 2011 hat die Fluggesellschaft Ryanair, die mit Verweis auf die Luftverkehrssteuer Strecken nicht mehr bediente. Die Entscheidungen dazu wurden zu einem Zeitpunkt getroffen, als noch gar nicht klar war, wie die Bevölkerung auf die Luftverkehrssteuer reagieren würde. Man kann also sagen,

solche Reaktionen sind nicht nachfrageseitig, sondern angebotsseitig getrieben.

Zusammenfassend ergibt sich: Natürlich kann es sein, dass sich bei einzelnen Flughäfen steuerbedingtes Wanderungsverhalten der Passagiere hin zum Ausland ausgewirkt hat. Aber in der Gruppe der Flughäfen insgesamt, d.h. im Durchschnitt, ist mit Ausnahme der Strukturverlagerungen weg von kleinen hin zu großen Flughäfen kein systematischer Steuereffekt erkennbar.

VIII Strukturwandel im Luftverkehr

Die oben behandelten Statistiken sind auch Zeichen eines Strukturwandels, der sich derzeit in der Luftfahrtindustrie vollzieht. Der Strukturwandel ist nicht nur auf Deutschland begrenzt, sondern hat weltweiten Charakter. Weltweit hat die Luftverkehrsbranche 2012 etwa die Hälfte von dem verdient, was 2011 verdient worden war. 2009 war es noch fünfmal so viel gewesen. Diese Entwicklung kann kein Resultat der deutschen Luftverkehrsteuer sein.

Nach Ansicht der Experten von AT Kearney steht der Branche weltweit ein durchgreifender Wandel bevor: In der europäischen Luftfahrt besteht nach AT Kearney großer Bedarf und großes Potential zur Konsolidierung.¹⁶⁴

Die deutsche Luftverkehrsteuer ist für diese Entwicklungen nicht verantwortlich. Sie kann aber dazu beitragen, den ohnehin geplanten Strukturwandel entschiedener durchzuführen. Insofern könnte es sein, dass in Deutschland bislang verschleppte Reformen jetzt durchgeführt werden.

Welches sind die wichtigsten strategischen Entwicklungen?

Strategie der Kostensenkung

Weltweit haben Fluggesellschaften Ertragsprobleme, die im Zusammenhang mit dem Low Cost-Segment gesehen werden.

¹⁶⁴ Vgl. <http://boerse.ard.de/anlagestrategie/branchen/airlines-in-der-krise100.html>

Traditionelle Linien-Airlines waren nicht erfolgreich im Kopieren der Strategien von Low Cost-Airlines. In Deutschland betrifft dies Lufthansa bzw. deren Tochter Germanwings. Auch Air Berlin als hybride Gesellschaft ist es nicht gelungen, eine strategische Linie zu finden. Die Gesellschaft hat seit 2007 keinen Jahresgewinn mehr erzielen können.¹⁶⁵

Derzeit sind weltweit Kostensenkungsstrategien zu beobachten. Germanwings plant in einer neuen Strategie, die bis 2015 implementiert sein soll, 20 – 30 % geringere Kosten als Lufthansa zu erreichen. Dabei wird vor allem an geringere Personalkosten gedacht sowie Optimierungen im operativen Betrieb. Dazu gehören auch Verlagerungen von Standorten und eine Optimierung des Streckennetzes, um die Auslastung zu erhöhen. Wie die typischen Billigairlines will Germanwings das Produktangebot durch eine vollkommen abgespeckte Variante nach unten erweitern, bei der weder Verpflegung noch Gepäcktransport geboten werden.

Als wichtig wird die Erhöhung der Auslastung der Flugzeuge angesehen. Dies kann ein Grund sein, über eine Tickettax nachzudenken, die pro Flugzeug erhoben wird statt pro Passagier, um den sinnvollen Strukturwandel zu befördern.

Die Airlines in Deutschland versuchen, durch eine Reduzierung der Zahl wenig passagierstarker Strecken die Auslastung der Flugzeuge zu erhöhen und die Komplexitätskosten der Netzsteuerung zu mindern. In Verbindung mit dem Versuch, größere Flugzeuge einzusetzen (s.u.), ist der Druck zur Aufgabe von Nebenstrecken unabwendbar.

In den USA sind ganz ähnliche Bewegungen im Gange. Dort greift die Luftfahrtindustrie zu denselben Instrumenten, die Kosten zu senken. Es wird überlegt, die Zahl von Drehkreuzen zu reduzieren. Außerdem

¹⁶⁵ Vgl. <http://2011annualreport.easyjet.com/>; <http://boerse.ard.de/aktien/air-berlin-schrumpfen-sparen-siegen-100.html>

soll die Bedienung von Strecken reduziert werden. Kleinere Flughäfen sind besonders betroffen. Genau diese Entwicklung haben wir in jüngster Zeit, wie oben gezeigt, auch in Deutschland beobachtet.¹⁶⁶

Trend zu größeren Maschinen

Eine weitere wichtige Entwicklung weltweit liegt in dem Trend zu immer größeren Flugzeugen.

Ursache sind die Fixkosten einer Reise, die sich besser amortisieren, wenn die Zahl der Passagiere pro Flugzeug höher ist. Größere Maschinen etwa mit 200 statt mit 80 Passagieren an Bord senken die Kosten pro Flug um etwa 40 Prozent.

Wer immer kann, setzt größere Maschinen ein. In Düsseldorf stieg die Zahl der Passagiere pro Flug seit 2006 von 81,4 auf 95,7. Voraussetzung für eine solche Entwicklung sind Flughäfen mit so vielen Passagieren, dass das Bündeln von Flügen möglich wird.¹⁶⁷

Eine solche Entwicklung ist betriebswirtschaftlich sinnvoll und sollte nicht unterbrochen oder gestört werden. Sie sollte sogar eher gefördert werden. Sie reduziert die Zahl der Flüge, den Ressourcenbrauch (d.h. die Kosten) und die schädlichen Emissionen. Eine Luftverkehrssteuer pro Flugzeug könnte diesen Prozess unterstützen.

Die Nutznießer dieser Entwicklung sind größere Flughäfen, während kleinere Flughäfen mit Zubringerfunktion Nachteile haben, wenn das Passagieraufkommen zu gering ist.

¹⁶⁶ Quelle: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/-us-airways-und-american-airlines-us-bundesstaaten-machen-gegen-airline-fusion-mobil/8434178.html>

¹⁶⁷ Vgl. <http://www.rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/nrw-regionalflyghaefen-in-der-krise-1.2662165#1656328118>

Abnehmende Subventionsbereitschaft

Zu den sehr wichtigen Änderungen im deutschen Luftverkehr gehört die abnehmende Bereitschaft von Flughafenträgern, die Flughäfen zu subventionieren. Die Subventionierung von Flughäfen war in der Vergangenheit EU-weit allgemeine Praxis. Gegen 61 europäische Flughäfen laufen derzeit Verfahren wegen des Verdachts auf unlautere Beihilfen.¹⁶⁸

Die Subventionen sind erheblich. Lufthansa prangerte 2009 allein Euro 50 Mio. Subventionen für den kleinen Flughafen Düsseldorf-Weeze an, die ihren Konkurrenten zugutekäme. U.a. erhielt Ryanair 450.000 Euro für eine Werbekampagne, die in der Schaltung eines Internetlinks bestand, und letztlich eine direkte Beihilfe darstellte. In Erfurt wurden zwischen 1991 und 2011 rund Euro 200 Mio. an Fördergeldern investiert, ohne dass sich ein Erfolg einstellte. Als das Land die Subventionen, die bis zu 50% des Preises jedes verkauften Tickets betragen, strich, stellte am 23. Dezember 2011 die in Saarbrücken beheimatete Fluggesellschaft Cirrus Airlines die Linienflüge nach München ein.

Solche Subventionen sind derzeit politisch immer weniger durchsetzbar. Seit der Finanzkrise streben immer mehr Körperschaften einen Ausgleich der Haushalte an. Deshalb werden unrentable Prestigeprojekte strenger als bisher auf die Waage gelegt.

Wenn die Airlines deswegen die nicht mehr subventionierten Flughäfen verlassen, hat dies mit der deutschen Luftverkehrsteuer nichts zu tun.

Ein Missstand ist die staatliche Subventionierung von Airlines im Ausland. Aus den Golfstaaten werden immer wieder Emirates, Etihad und

¹⁶⁸ Vgl. <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/eu-will-regeln-gegen-subventionswettlauf-regionalflughafen-sollen-weniger-steuergelder-erhalten-12269693.html>

Qatar Airways genannt. Nach Ansicht von AT Kearney wirken sich bei diesen lokale Steuervorteile, subventionierte Infrastrukturkosten, Personalkostenvorteile, Treibstoffkostenvorteile und das Fehlen von Gewerkschaften vorteilhaft für diese Gesellschaften aus. Die kritisierten Luftverkehrsgesellschaften verweisen auf die Wettbewerbshemmnisse in der EU. Diese seien wie ein Schutzzaun für einheimische Airlines. So geschützt würden sich die EU-Airlines nicht schnell und entschieden genug veränderten Wettbewerbsbedingungen stellen und anpassen. Ausländische Gesellschaften dürfen zum Beispiel in den USA an Airlines nur einen Anteil von 25 Prozent und in Europa einen von 49 Prozent erwerben.

Imageprobleme

Eine weitere strategische Veränderung ist ein Einstellungswandel der Nutzer zu Luftverkehrsdienstleistungen. Fliegen hat traditionell ein hohes Image besessen. Dadurch haben Menschen eine Flugreise selbst dann gebucht, wenn der Verzicht auf die Reise oder ein alternatives Verkehrsmittel in Frage gekommen wären. Zu dem hohen Image des Fliegens hat auch die Exklusivität beigetragen. Wer flog war Teil eines Kreises exklusiver Menschen und hob sich ab von der breiten Masse. Mittlerweile hat der unglaubliche Massenerfolg des Fliegens zu einer Minderung dieses Nimbus geführt. Die Leistungen wurden bis auf das Minimum abgespeckt. Die Sitzplätze decken gerade noch das physiologisch zumutbare Minimum ab. In praktisch jedem Verkehrsmittel kann man sich bequemer aufhalten als im Flugzeug in der Massenkategorie. Dies wird von den Menschen offenbar toleriert, weil der Preisvorteil in der Massenkategorie einen angemessenen Ausgleich darstellt. Aber das niedrige Leistungsniveau reduziert natürlich das Image der Branche. Dazu tragen auch die ständigen Berichte über die Belastungen der Menschen mit Emissionen, insbeson-

dere dem Fluglärm bei. Immer mehr Reisende berichten davon, dass sie sich beim Landeanflug schämen wegen des Lärms, den sie gerade den Menschen unter ihnen zumuten.

Der Luftverkehr bekommt in der Wahrnehmung der Menschen mehr und mehr das Image einer Schmutzindustrie, so wie es früher die Chemie innehatte: Billige, geringwertige Produkte (dort Plastik, hier Low Cost-Flugbewegungen), auf die man nicht verzichten kann, werden auf Kosten der Mitmenschen und der Umwelt massenhaft produziert. Dies ist nicht imagefördernd.

Die Imageminderung des Luftverkehrs führt u.a. dazu, dass Entscheidungen über Flugreisen rationaler getroffen werden als früher. Es gibt keine Präferenz mehr für Flugreisen. Andere Verkehrsmittel werden, wo möglich, in Betracht gezogen.

Die Luftverkehrsbranche versucht, mit immer niedrigeren Preisen diesem rationaleren Herangehen der Menschen an die Flugleistungsnachfrage zu begegnen. Dies ist der Grund für den Ruf nach staatlichen Hilfen und Subventionen (Direkte Airline-Subventionen, Flughafensubventionen, Steuererleichterungen).

Interessant ist, dass auch im nichtgewerblichen Luftverkehr das Reisendenaufkommen sinkt. Dies hat nichts mit der Luftverkehrsteuer zu tun, denn im nichtgewerblichen Bereich gilt die Steuer nicht. Der nichtgewerbliche Luftverkehr schrumpft seit Jahren.

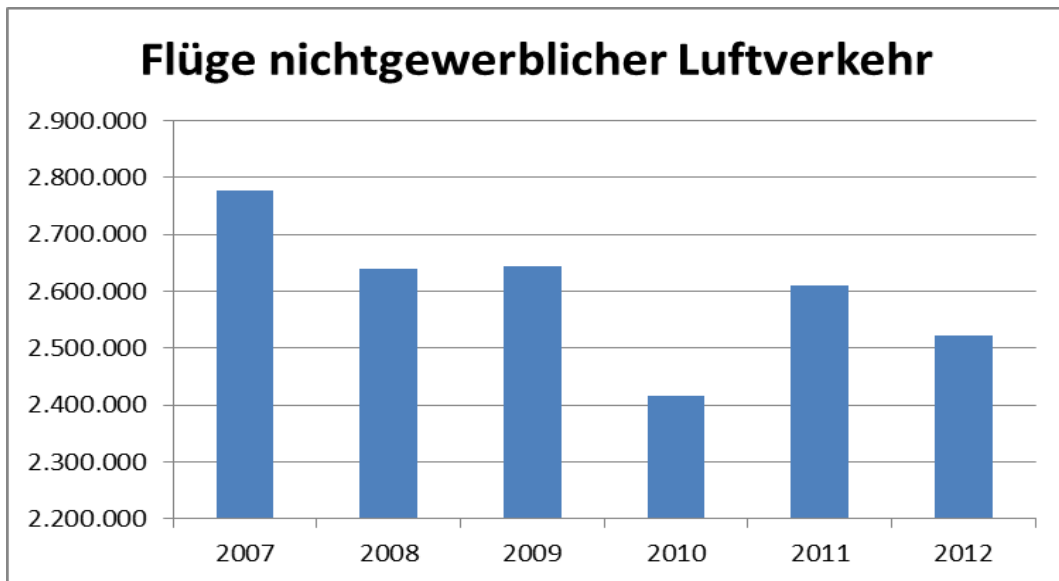


Abbildung 59: Zahl der Flüge im nichtgewerblichen Luftverkehr¹⁶⁹

Erläuterung: Die Flüge setzen sich zusammen aus: Motorflüge (Überführungsflüge, Werkverkehrsflüge, Schulflüge, Sportflüge, Flüge von Staatsluftfahrzeugen, sonstige nichtgewerbliche Flüge), bemannte Ballone, Segelflüge, Motorsegelflüge und UL-Flüge.

Auch die von der Luftverkehrssteuer in keiner Weise betroffene Zahl der Reisen mit Ultraleichtflugzeugen sank 2012. Die Segelflugclubs beklagen seit Jahren nachlassendes Interesse. Genauso wie sich andere Freizeitbeschäftigungen wie Squash, Tennis oder Golf in ihrem Image im Zeitablauf verändern und dann mehr oder weniger Nutzer an sich ziehen (Squash hat z.B. seine Attraktivität völlig verloren), ist das Fliegen stark imagebeladen und entsprechend von dessen gesellschaftlicher Anerkennung abhängig. Wenn die privaten Flugaktivitäten parallel zu den gewerblichen sinken, dann ist das ein Indiz für allgemeine Tendenzen, welche nichts mit der Luftverkehrssteuer zu tun haben können. Die allgemeine Tendenz geht offenbar gegen die Luftfahrt, welche deutlich kritischer als früher gesehen wird.

¹⁶⁹ Quelle: Destatis (2013), Luftverkehr auf allen Flugplätzen Fachserie 8 Reihe 6.2; verschiedene Jahrgänge; verfügbar: <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Luftverkehr/LuftverkehrAlleFlugplaetze.html> (Zugriff am 22.07.2013).

Unternehmer als Hasardeure

Ein weiterer Aspekt, der hier zu behandeln ist, sind die ständigen Neugründungen von Luftverkehrsgesellschaften. Neben einigen großen, alten Gesellschaften, gibt es auch immer wieder neue Gesellschaften, die von aktiven Einzelpersonen gegründet wurden und hoffen, sich im Wettbewerb halten zu können. Laker, Ryan, Branson, Hunold, Moser, O'Leary, Lauda, Neeleman, Eisenreich u.v.a. sind nur einige der Namen, die hier zu nennen wären, die beeindruckende Leistungen erbracht haben.

Einige der neugegründeten Unternehmen überleben, aber viele gehen nach kurzer Zeit wieder unter. Auf der Basis eines geringen Eigenkapitals werden Flugzeuge geleast und einige Strecken teils in Eigenregie, teils als Dienstleistung für andere befliegen. Häufig werden gerade solche Strecken gesucht, auf denen die anderen Airlines ihre Deckungsbeiträge verdienen. Die Neugründungen leben davon, dass andere Airlines Quersubventionierung von Strecken betreiben und dafür renditestarke Linien brauchen.

„Die im Linienverkehr durchschnittlich erreichten Auslastungsgrade von 50 bis 70 % machen einen kostendeckenden Betrieb auf Kurzstrecken kaum möglich. Mindereinnahmen in diesem Bereich müssen durch Mehreinnahmen auf Langstrecken oder durch staatliche Unterstützung ausgeglichen werden.“¹⁷⁰

Sie schießen diese Strategien kaputt. Die kleinen Unternehmen leben insgesamt von der Unbeweglichkeit der größeren, füllen Nischen und probieren neue Konzepte aus, die in Einzelfällen sogar sehr erfolgreich waren.

Die Neugründungen leben auch davon, dass nur wenig investiert werden muss. Flugzeuge werden geleast. Die landseitigen Kosten (Flughafeninfrastruktur) trägt der Staat. Auf dieser Basis ist es einfach, eine Airline zu starten.

¹⁷⁰ Vgl. http://universal_lexikon.deacademic.com/101924/Luftverkehr

Häufig fehlt es den neuen Gesellschaften aber an der betriebswirtschaftlichen Rigorosität. Insolvenzen sind an der Tagesordnung. Strategien sind nicht vollständig durchdacht. Aufgrund des geringen Eigenkapitals und der geleasteten Flugzeuge entsteht häufig kein großer volkswirtschaftlicher Schaden – falls die Airlines rechtzeitig aufgelöst werden. Oftmals warten die Gläubiger aber zu lange ab. Der Pionier Freddy Laker hinterließ z.B. 270 Mio. GBP Schulden, als seine Gesellschaft insolvent wurde. Leidtragender ist letztlich der Staat, der die landseitige Infrastruktur auf seine Kosten und ohne Nutzungsgarantie durch die Airlines trägt.

Wenn selbst auf subventionierten Flughäfen und mit Steuervorteilen operierende Gesellschaften keinen Gewinn machen, sondern untergehen, dann ist dies für die Volkswirtschaft ein bedenkliches Zeichen. Möglicherweise kostet der Luftverkehr die Gesellschaft mittlerweile mehr als er an Nutzen einbringt.

Das bedeutet auch, dass eine Minderung von Passagierzahlen, die dadurch eintritt, dass unzureichend ausgearbeitete Geschäftsstrategien scheitern, volkswirtschaftlich gesehen nicht „schlimm“, sondern eher vorteilhaft ist.

IX Der Fall Ägypten

Ein interessanter Fall ist der Luftverkehr mit Ägypten.

Ägypten gehört zu den beliebten Urlaubsländern der Deutschen. Bei der Betrachtung der Fluggastzahlen für das Jahr 2011 im Verhältnis zu den Vorjahren fällt auf, dass die Zahlen im Jahr 2011 stark gesunken sind.

Genau in diesem Jahr wurde die Luftverkehrssteuer eingeführt. Diese Steuer ist für Ägypten im Vergleich mit anderen Mittelmeerstaaten besonders ungünstig, weil eine kritische Entfernung überschritten wird. Dadurch fiel 2011 25 Euro Steuer an im Gegensatz zu nur 8 Euro für Reisen in andere Mittelmeerstaaten. Ägyptenreisen sind also von der Steuer etwas mehr betroffen.

Die untenstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Passagierzahlen im Luftverkehr mit Ägypten seit 2010. Deutlich zu erkennen ist, wie mit dem Ausbrechen der Unruhen am 26. Januar 2011 (d.h. erstmals im Februar 2011 zum Ausdruck kommend), die Passagierzahlen einbrechen. In den folgenden Monaten kam es zu einem langsamen Wiederanstieg, der auch das ganze Jahr 2012 noch anhielt. Trotz Luftverkehrssteuer wurde das frühere Reiseniveau fast wieder erreicht. Es muss offen bleiben, ob die verbleibende sehr kleine Differenz ein Resultat der Luftverkehrssteuer oder ein Resultat der Unruhen und der wenig beruhigenden Politik von Präsident Mursi ist. Allerdings zeigen die jüngsten Entwicklungen, dass Sorgen der Reisenden wegen neuerlicher Unruhen berechtigt sind. Insofern spricht nichts dafür, vorschnell die Luftverkehrssteuer als Ursache der kleinen Restdifferenz anzunehmen.

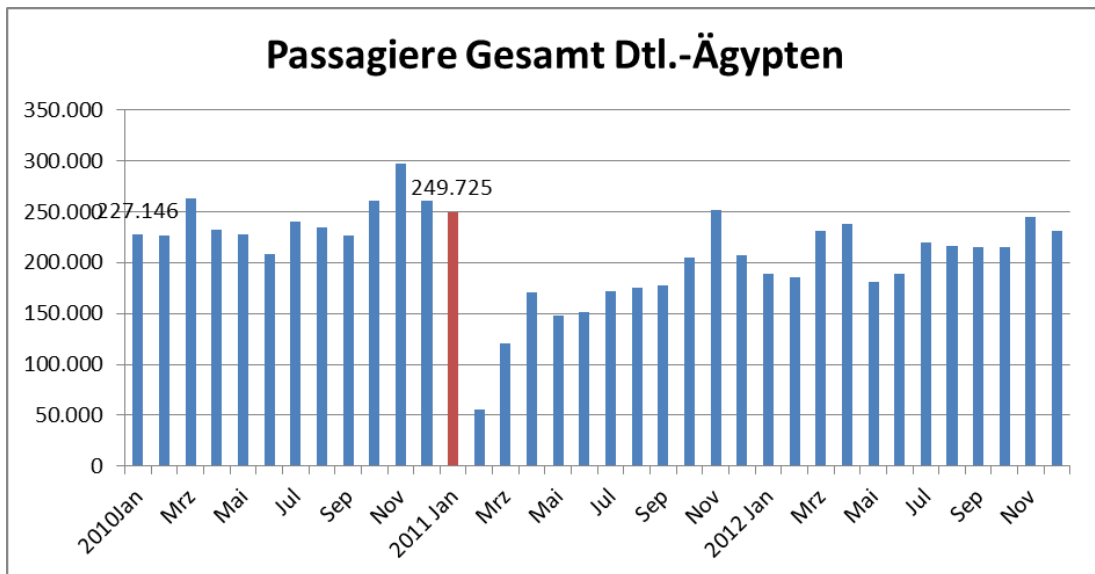


Abbildung 59: Entwicklung der Passagierzahlen zwischen Deutschland und Ägypten¹⁷¹

Als zweites Mittelmeerland betrachten wir Tunesien. Auf Reisen in dieses Land entfallen nur acht Euro beziehungsweise 7,50 Euro Steuer.¹⁷² Auch Tunesien gab es Unruhen. Hier nahm der arabische Frühling am 17. Dezember 2010 sogar seinen Anfang. Tunesien ist schneller aus Ägypten aus den Unruhen herausgekommen. Es hat zum 23. Oktober 2011 einen Regierungswechsel gegeben. Seitdem gibt es eine Mehrparteienregierung, welche eine bürgerliche, moderat religiöse Richtung vertritt. Die beruhigte Situation macht sich in wieder kräftig steigenden Reisendenzahlen bemerkbar (siehe Abb.). Die Vorkrisenwerte konnten aber noch nicht wieder erreicht werden.

Damit ergibt sich für Tunesien ein ganz ähnliches Bild wie für Ägypten: Die Einbrüche sind, wie die Abbildung zu erkennen gibt, bereits im Jahr 2010 zu verzeichnen, d.h. vor Einführung der Luftverkehrssteuer. Im Jahr 2011 ist dann ein heftiger Passagierrückgang zu ver-

¹⁷¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an Destatis (2013)

¹⁷² Vgl. DRV (2011)

zeichnen, der nach Abklingen der Unruhen wieder in ein Wachstum übergeht.

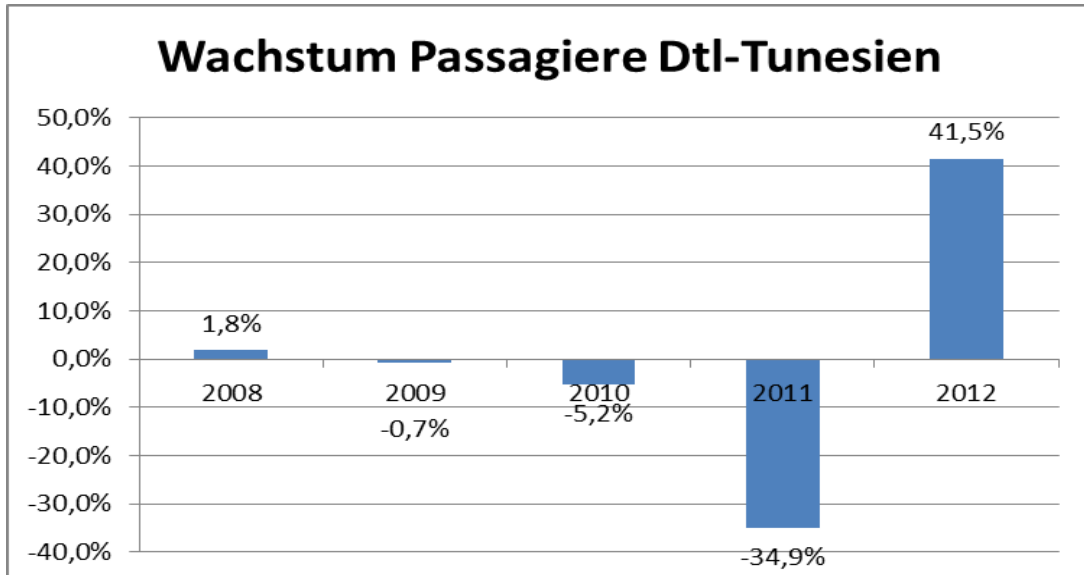


Abbildung 60: Entwicklung Passagierzahl Deutschland - Tunesien¹⁷³

Ergebnis

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die heftigen Einbrüche im Luftverkehr mit Mittelmeerländern eher auf die Unruhen im Rahmen des arabischen Frühlings als auf die Luftverkehrsteuer zurückzuführen scheinen. Im Fall Ägyptens lässt sich dies mit Monatsdaten sogar genau nachweisen.

Bis heute haben sich die Passagierzahlen weitgehend, aber nicht vollkommen wieder den Vorkrisenwerten angeglichen. Dies ist gut mit den noch schwelenden Unruhen zu erklären, über welche immer wieder in der Presse berichtet wird. Aber natürlich ist auch die Luftverkehrsteuer nicht völlig auszuschließen.

¹⁷³ Eigene Darstellung in Anlehnung an Destatis (2013)

Es ist gewissermaßen Pech, dass Luftverkehrssteuer und die Unruhen des arabischen Frühlings zeitgleich wirksam wurden. Der Fall Ägyptens, bei dem wenigstens der Januar 2011 noch unbeeinflusst vom arabischen Frühling war, zeigt aber, welcher Faktor sich hauptsächlich auswirkte.

Folgendes Gedankenexperiment kann angestellt werden: Die Wirkung der Luftverkehrssteuer wird meist mit der Preiselastizität der Nachfrage begründet. Dem Argument zufolge versuchen die Menschen der Preiserhöhung bedingt durch die Luftverkehrssteuer auszuweichen und wählen andere Ziele oder verzichten auf eine Reise. Nicht die Steuer an sich, sondern die Reisepreiserhöhung bedingt durch die Steuer ist also das eigentliche Argument. Zeitgleich hat nun der arabische Frühling eingesetzt mit enormen Besucherrückgängen. Dies hat zu entsprechenden Rabatten bei den Preisen touristischer Leistungen geführt. D.h. die tatsächlichen Reisepreise sind jetzt im Mittel niedriger als vorher. Zu einer Preiserhöhung ist es gar nicht gekommen. Aufgrund der hohen Fixkosten (Infrastruktur, Hotels, sonstige Fazilitäten), ist der Raum für Preissenkungen (bis auf die Grenzkosten) sehr groß. Wenn trotzdem keine völlige Erholung der Reisendenzahlen eingesetzt hat, dann kann dies nicht an der Luftverkehrssteuer gelegen haben, sondern nur an dem generellen Unwillen, in die arabischen Mittelmeerländer zu reisen.

X. Weiterentwicklung der Luftverkehrssteuer

Wie sollte die Luftverkehrssteuer weiterentwickelt werden?

Die Erkenntnisse zur Luftverkehrssteuer aus zwei Betrachtungsjahren lassen folgende Weiterentwicklungslinien verfolgenswert erscheinen:

Steueranhebung

- *Anhebung.* Die offenbar sehr geringen Wirkungen auf die Passagierzahlen zeigen, dass die beabsichtigten Lenkungswirkungen nicht im gewünschten Umfang erreicht wurden. Die Steuer muss deshalb angehoben werden, wenn man ernsthaft Lenkungswirkungen erzielen will. Eine Anhebung rechtfertigt sich auch, um die Subventionierung des Luftverkehrs durch Energie- und Mehrwertsteuerbefreiung netto abzubauen.

Unterstützung des Strukturwandels

- *Flugzeugsteuer.* Um den zu beobachtenden Strukturwandel im Luftverkehr zu unterstützen, der in die Richtung größerer, besser ausgelasteter Flugzeuge, die auf wenigen Strecken verkehren, verläuft, könnte überlegt werden, die *passagierbezogene* Steuer in eine *flugbezogene* Steuer umzuwandeln. Airlines, die größere Maschinen benutzen, die besser ausgelastet sind, können dadurch die Steuerbelastung pro Passagier senken und einen Vorteil gegenüber weniger effizienten Airlines erlangen. Eine weitere Koppelung mit Emissionen ist denkbar und sinnvoll.

Entlastung von Hubs

- *Umsteigerbefreiung.* Um Hubs zu entlasten, wäre es denkbar, Umsteiger zu befreien und nur Start- bzw. Endpunkte einer Reise zu besteuern. Allerdings schafft auch das keine Chancengleichheit der Hubs, da ausländische Hubs teilweise kräftig subventioniert werden.¹⁷⁴ Ein Wettlauf der Sondervorteile sollte vermieden werden, da er nicht zu gewinnen ist. Während die drei großen europäischen Hubs CDG-FRA-LHR zwischen 2008 und 2012 um 2,5% insgesamt (nicht p.a.) wuchsen, erzielten die drei großen Golf-Hubs (DXB-DOH-AUH) ein Wachstum von mehr als 60% und haben nun fast die Hälfte der Passagierzahlen der drei europäischen Hubs erreicht.¹⁷⁵ Dies beleuchtet, dass es größere Trends gibt, die mit der Luftverkehrssteuer nichts zu tun haben. Vielleicht wäre es sinnvoll, sich von der Vorstellung zu verabschieden, dass jedes Land einen eigenen Megahub haben muss. Hub-Leistungen können auch als Dienstleistung angesehen werden, die wie andere Güter und Dienste auch importiert oder exportiert werden. Effiziente Flughafensysteme sollten weder regional oder national, sondern international gesehen werden.

Lenkungswirkung Klimaschutz

- *Einbeziehung externer Kosten.* Die Steuer kann noch mehr zu einer Lenkungssteuer hinsichtlich des Klimaschutzes weiterentwickelt werden. Dies ist deshalb gut möglich, weil die Ticketpreise derzeit die Klimaschäden des Luftverkehrs nicht abdecken. Über die Luftverkehrssteuer können die Klimaschäden den eigentlichen Verursachern angelastet werden. Das Verursacherprinzip ist ein in Marktwirtschaften anerkanntes Prinzip, weil sich dadurch die effizien-

¹⁷⁴ <http://www.aero.de/news/Etihad-CEO-James-Hogan-Golf-Hubs-wichtig-fuer-die-Weltwirtschaft.html>

¹⁷⁵ Vgl. <http://www.aero.de/news/Etihad-CEO-James-Hogan-Golf-Hubs-wichtig-fuer-die-Weltwirtschaft.html>

entesten Anpassungsreaktionen erreichen lassen. Die externen Kosten des Luftverkehrs in Deutschland wurden von INFRAS/IWW in 2007 auf 52 Euro je 1000 Personenkilometer (davon sind 26 Euro Klimakosten) geschätzt.¹⁷⁶

- *CO₂-Orientierung.* Um eine bessere Lenkungswirkung hinsichtlich des bekannten CO₂-Problems zu erhalten, kann die Steuer stärker auf das tatsächlich benutzte Fluggerät und dessen CO₂-Ausstoß bezogen werden („spezifischer CO₂-Ausstoß“). Die Steuer wäre dann je nach benutztem Flugzeug unterschiedlich hoch. Auch kann eine Differenzierung nach Klassen erfolgen, um den CO₂-Beitrag eines individuellen Passagiers zu erfassen. Die Passagiere würden Druck auf die Airlines ausüben, ceteris paribus das jeweils steuergünstigste und damit CO₂-günstigste Fluggerät einzusetzen. Dadurch entsteht ein Anreiz für die Airlines, ihr Fluggerät zu optimieren.
- *Zusammenhang mit dem Emissionshandelssystem der EU (EHS).* Seit 2012 wurde der Flugverkehr in das EHS der Europäischen Union einbezogen. Das EU-EHS soll sicherstellen, dass die EU ihre internationalen Klimaziele erreicht, so soll bis 2020 der CO₂-Ausstoß um 20 Prozent sinken.¹⁷⁷ Die EU beschloss nun, sich evtl. an einem international einheitlichen System zu beteiligen, das die International Civil Aviation Organization (ICAO) beschließen muss. Dazu wurde der internationale Luftverkehr für ein Jahr vom EU-Emissionshandel ausgenommen („stop-the-clock“-Vorschlag), um

¹⁷⁶ Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Aufdatierung 2005. Schlussbericht, Zürich, 2007 von INFRAS/ISI/IER i.A. der Allianz pro Schiene, S. 7.

¹⁷⁷ Vgl. <http://jutta-steinruck.de/2013/04/15/diese-woche-im-europaparlament-i-stop-the-clock-luft-fuer-internationales-abkommen-im-emissionshandel/>

den Weg für ein bindendes internationales Abkommen frei zu machen.¹⁷⁸ Die weitere Entwicklung muss abgewartet werden.

- *Internationale Verhandlungen (ICAO)*. Laut Artikel 2.2 des Kyoto-Protokolls ist die International Civil Aviation Organization in Montreal zuständig für das Ergreifen von Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr. Bisher konnte sie trotz vieler Versuche keine wesentlichen Beschlüsse fassen. Wegen dieses Versagens hatte die Europäische Union die Einführung eines regionalen europäischen EHS beschlossen. Der Streit über die volle Einbeziehung der Flugstrecken der ICAO-Mitglieder, insbesondere mit chinesischen und amerikanischen Fluglinien führt zu intensiven Diskussionen in der ICAO über die Einführung eines globalen EHS. Unterschiedliche Meinungen gibt es vor allem über die Verwendung der Einnahmen.¹⁷⁹
- *Verpflichtungen zur Klimaschutzfinanzierung im Rahmen der internationalen Klimaverhandlungen des UNFCCC*: Die so genannten Bunker fuels – die bisher von der Besteuerung ausgenommenen Treibstoffe für Flugzeuge und Schiffe – werden zunehmend als Quelle für die Finanzierung von internationalen Klimaschutzmaßnahmen gesehen. Letztere können ein entscheidender Faktor sein, um die Zustimmung von Entwicklungsländern zu internationalen Verhandlungen zu gewinnen. In den *Cancún Agreements*, dem Abschlussdokument der UN-Klimakonferenz Ende 2010, haben die Industrieländer ihre Zusage erneuert und formalisiert, im Zeitraum 2010-2012 insgesamt 30 Mrd. US-Dollar für Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel bereitzustellen. Außerdem versprachen sie, bis 2020 zusätzliche Mittel zu mobilisieren, die bis

¹⁷⁸ Vgl. <http://www.lebensministerium.at/umwelt/klimaschutz/eu-emissionshandel/luftverkehr/stopping-the-clock.html>

¹⁷⁹ Aviation emissions compromise possible between ICAO and European Union, THE GAZETTE (Montreal), 18.6.2012; vgl. <http://www.montrealgazette.com/business/Aviation+emissions+compromise+possible+between+ICAO+European+Union/6801984/story.html>

2020 auf jährlich 100 Mrd. US-Dollar anwachsen sollen. Die deutschen Umwelt- und Entwicklungsverbände fordern die Bundesregierung auf, ein schlüssiges Aufwuchsszenario vorzulegen, das darüber Auskunft gibt, wie sich die gesamte deutsche Klimafinanzierung über die Jahre 2013-2020 entwickeln soll. Mehrheitlich aus ihrer Sicht müsste die deutsche Klimafinanzierung bis 2020 auf jährlich ca. 6-10 Mrd. Euro steigen. In diesem Zusammenhang sollte der Abbau umweltschädlicher Subventionen im Luftverkehr eine besondere Rolle spielen.

Weitere Lenkungswirkungen: Fluglärm, Klassen, Flughafenwahl

- *Flugbewegungsoptimierung.* Die CO₂-Orientierung der Lenkung kann gut mit einer Optimierung der Zahl der Flugbewegungen kombiniert werden. Eine Minderung der Zahl der Flugbewegungen kann aus CO₂-Gründen, aber auch aus Gründen des *Fluglärms* angebracht sein. Durch eine Staffelung der Steuer nach der Größe der Flugzeuge in Verbindung mit der Auslastung kann dieses Ziel erreicht werden. Auch hier bietet sich die Luftverkehrssteuer an, weil sie eine verursachungsgerechte Zuordnung der Lärmschäden ermöglicht.
- *Differenzierung nach Klassen.* Alle genannten Konzepte können auch mit sozialen Erwägungen kombiniert werden, indem Business- und Economy-Klassen unterschiedlich besteuert werden. Soziale und ökologische Ziele können gleichzeitig erreicht werden. Bei der Diskussion über die Einführung der Luftverkehrssteuer hatte der BUND in seiner Stellungnahme vom 30.7.2010 eine solche Differenzierung nach Klassen und eine entsprechende Erhöhung der Steuersätze für die erste Klasse und die Businessklasse analog

zum CO₂-Ausstoß gefordert.¹⁸⁰ (Anmerkung: eine Nichtbesteuerung des Luftverkehrs ist keine besonders soziale Maßnahme, denn dies ist gleichbedeutend mit einem Anreiz, die bekannten negativen externe Effekte des Luftverkehrs zu produzieren, die sozial bedenkliche Folgen haben.)

- *Lenkung der Flughafenwahl:* Mittelfristig ist es auch denkbar, die Höhe der Tickettax nach dem Abflugflughafen zu staffeln. Flüge von besonders emissionsstarken Flughäfen (hohe Lärmbelastung, schlechte Schiene-Luft-Verbindung) wären höher zu belasten als andere. Dies setzt ein verbessertes Luftverkehrs- und Flughafenkonzept der Bundesregierung voraus.

Auslandsabstimmung

- *Ausland:* Sinnvoll sind Verhandlungen mit dem Ausland, um ein Ausweichen des Luftverkehrs auf grenznahe Flughäfen zu verhindern. Wie unsere Untersuchungen zeigen, kommen nicht viele ausländische Flughäfen als Konkurrenten in Frage. Mit den Jurisdiktionen dieser Flughäfen sollten einvernehmliche Lösungen gesucht werden.
- *Europäischer Subventionsabbau:* Die Mitteilung der Kommission vom 9.12.2011 zum Abbau von Ausnahmen und Befreiungen von der Mehrwertsteuerpflicht im europäischen Binnenmarkt¹⁸¹ bietet eine deutlich weitergehende Möglichkeit des Subventionsabbaus im Luftverkehr in einem europäischen Kontext. Allein in Deutschland belaufen sich die Ausfälle durch die Steuerbefreiung internationaler Flüge von der Umsatzsteuerpflicht laut dem Bericht des UBA

¹⁸⁰ Stellungnahme des BUND zum Entwurf eines Gesetzes für eine Luftverkehrssteuer (Referentenentwurf) vom 30.7.2010, S. 4.

¹⁸¹ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the future of VAT. Towards a simpler, more robust and efficient VAT system tailored to the single market. Brüssel, 6.12.2011

über umweltschädliche Subventionen in 2008 auf 4,24 Milliarden Euro¹⁸².

- *Zweckgebundenheit.* Schließlich wäre auch an den Aspekt zu denken, welcher der französischen Luftverkehrsteuer zugrunde liegt: Die Steuer wird zweckgebunden zur Finanzierung bestimmter Vorhaben verwendet.

¹⁸² Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierung für das Jahr 2008, Dessau-Roßlau 2010, S. 4

Literaturverzeichnis

ABTA (2012), Air Passenger Duty (APD), verfügbar:

http://www.abta.com/about/lobbying_and_government_affairs/air_passenger_duty (Zugriff am 21.04.2012).

ACI (2000), Creating Employment and Prosperity in Europe: An Economic Impact Study, Airport Council International, Brüssel

ACI (2004), The Social and Economic Impact of Airports in Europe, Airports Council International, Brüssel

ADV (2013), Verkehrszahlen Archiv, verschiedene Jahrgänge, verfügbar:

<http://www.adv.aero/verkehrszahlen/archiv/> (Zugriff am 14.07.2013).

Berg, H./Burger, A./Thiele, K. (2008), Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, verfügbar:

<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3659.pdf> (Zugriff am 26.04.2012).

Boon, B., Wit, R. (2005), The contribution of aviation to the economy – assessment of arguments put forward, Nr. 7997.35, CE-Institute, Delft

BUND (2010), Flugverkehrssteuer: Ein erster wichtiger Schritt zum Abbau umweltschädlicher Subventionen, verfügbar:

<http://www.dfld.de/Presse/PMitt/2010/101126a.pdf> (Zugriff am 26.04.2012).

Bundesamt für Zivilluftfahrt Schweiz (2013), Passagiere im Luftverkehr – Linien- und Charterverkehr (Lokal- und Transferpassagiere), verfügbar:

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/07/blank/02/02.html> (Zugriff am 16.06.2013).

Bundesministerium der Finanzen (2011), Die Luftverkehrsteuer, verfügbar: http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_4144/DE/BMF__Startseite/Publikationen/Monatsbericht__des__BMF/2011/04/analysen-und-berichte/b04-Luftverkehrssteuer/Luftverkehrssteuer.html?__nnn=true (Zugriff am 15.04.2012).

Bundesministerium der Finanzen (2012), Steuereinnahmen des Bundes und der Länder im Kalenderjahr 2011, verfügbar: http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_151230/DE/BMF__Startseite/Publikationen/Monatsbericht__des__BMF/2012/01/analysen-und-berichte/b02-Steuereinnahmen-des-Bundes-und-der-L_C3_A4nder-Kalenderjahr-2011/node.html?__nnn=true (Zugriff am 15.04.2012).

CBS (2013), Luchtvaart, verfügbar: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=37478hv&D1=11,21-25,31,35&D2=1-5&D3=35,52,69,86,103,120,137,154,171,188,205,222,239&HDR=G1,T&STB=G2&VW=T> (Zugriff am 15.06.2013).

DPA (2011), Fluglotsen streiken ab Dienstag, verfügbar: http://wirtschaft.t-online.de/fluglotsenstreik-streik-bringt-am-dienstag-chaos-im-luftverkehr/id_48696652/index (Zugriff am 15.06.2012).

Destatis (2013), Verkehr – Luftverkehr auf ausgewählten Flughäfen, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Wiesbaden, verschied. Jahrgänge

DLR, 2013, Low Cost Monitor, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (Hg), verschiedene Jahrgänge, DLR, Linder Höhe, 51147 Köln

DRV (2011), Ägypten bei der Flugsteuer benachteiligt, verfügbar: http://www.driv.de/presse/presseinformationen/pressemitteilung/article/110/aegypten-bei-der-flugsteuer-benachteiligt.html?tx_ttnews%5Bmonths%5D=99&tx_ttnews%5Byears

%5D=99&tx_ttnews%5Bwords%5D=%C3%84gypten%20benachteiligt&cHash=06432e7f23 (Zugriff am 20.05.2012).

Hemmings, B. (2008), Air ticket tax in Ireland, Belgium backs down, verfügbar: <http://www.transportenvironment.org/news/air-ticket-tax-ireland-belgium-backs-down> (Zugriff am 20.04.2012).

Hopf, R./Link, H./Steward-Ladewig, L. (2003), Wochenbericht des DIW Berlin 42/03 Subventionen im Luftverkehr, verfügbar: http://www.diw.de/deutsch/42/03_subventionen_im_luftverkehr/31123.html (Zugriff am 25.04.2012).

Hulverscheidt C. (2012), Unnötige Kritik am „giftigen Wirkungsdreieck“, in Süddeutsche Zeitung, verfügbar: <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/debatte-um-luftverkehrssteuer-unnoetige-kritik-am-giftigen-wirkungsdreieck-1.1367226> (Zugriff am 02.06.2012).

Infras (2012), Externe Kosten des Verkehrs, Studie

Klophaus, Richard (2012), Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flughafens Kassel-Calden, Studie des Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs, Medicusstraße 4, Mannheim

Liebert, N. (2006), Frankreich wirbt für Flugticketsteuer, in: TAZ, verfügbar: <http://www.taz.de/1/archiv/archiv/?dig=2006/02/27/a0158> (Zugriff am 21.04.2012).

MAA (2012), Fracht- und Passagierzunahme am Maastricht Aachen Airport, verfügbar: <http://www.maa.nl/de-de/about/news/article:2401-2012-fracht-und-passagierzunahme-2011-am-maastricht-aachen-airport> (Zugriff am 14.05.2012).

Musharbash Y. (2011), Polizei nimmt Hunderte Mubarak-Gegner fest, verfügbar: <http://www.spiegel.de/politik/ausland/unruhen-in-aegypten-polizei-nimmt-hunderte-mubarak-gegner-fest-a-741829.html> (Zugriff am 20.05.2012).

- o.V. (2008), VCD: Steuerbefreiung im Flugverkehr beendet, verfügbar:
<http://www.energie-info.net/umwelt/vcd:-steuerbefreiung-im-flugverkehr-beenden.html> (Zugriff am 27.04.2012).
- o.V. (2009), Ryanair zieht sich aus Zweibrücken zurück, verfügbar:
<http://www.airliners.de/verkehr/netzwerkplanung/ryanair-streicht-route-zweibruecken-london-/18505> (Zugriff am 16.05.2012).
- o.V. (2010a), Gabler Wirtschaftslexikon, 17. Auflage, Wiesbaden.
- o.V. (2010b), Verkehrsträgeranalyse zeigt Luftverkehrsvorteile, verfügbar:
<http://www.airliners.de/rahmenbedingungen/oeffentlichkeit/verkehrstraegeranalyse-zeigt-luftverkehrs-vorteile/22090> (Zugriff am 27.04.2012).
- o.V. (2011), Irland lockt Geschäftsreise- und Eventplaner, in: Der Mobilitätsmanager, verfügbar: <http://dmm.travel/news/artikel/lesen/2011/07/irland-lockt-geschaeftsreise-und-eventplaner-37219/> (Zugriff am 20.04.2012).
- o.V. (2011a), Lunapark21 Extra03, Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie, Michendorf, ISSN 1866-3788
- o.V. (2012a), 2011: ein Rekordjahr für den Passagierverkehr, verfügbar:
<http://www.euroairport.com/DE/communiques.php?idcommunique=795&motclef=> (Zugriff am 16.05.2012).
- o.V. (2012b), Flugziele, verfügbar: <http://www.koeln-bonn-airport.de/de/fluege/flugziele.html> (Zugriff am 25.05.2012).
- o.V. (2012c), Parken, verfügbar: <http://www.koeln-bonn-airport.de/parken-anreise/parken.html> (Zugriff am 25.05.2012).
- o.V. (2012d), Parken, verfügbar: <http://www.maa.nl/de-de/passengers/attheairport/parking> (Zugriff am 25.05.2012).
- o.V. (2012e), Taxe de solidarité sur les billets d'avion, verfügbar:
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Taxe-de-solidarite-sur-les-billets,10320.html> (Zugriff am 21.04.2012).

- o.V. (2012f), Ziele, verfügbar: <http://www.maa.nl/de-de/passengers/flights/destinations> (Zugriff am 25.05.2012).
- o.V. (2013a), ohne Titel, verfügbar: <http://www.airport.com.pl/en/show/flight-statistics/year/2012> (Zugriff am 18.06.2013).
- o.V. (2013b), Prague Airport Traffic Reports, verfügbar: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/> (Zugriff am 15.06.2013).
- o.V. (2013c), Résultats d'activité des aéroports français 2011, verfügbar: http://www.aeroport.fr/fichiers/Rapport_activite_2012.pdf (Zugriff am 19.06.2013).
- o.V. (2013d), Trafic passagers, verfügbar: <http://www.liegeairport.com/fr/trafic-passagers> (Zugriff am 19.06.2013).
- o.V. (2013e), Transport aérien, verfügbar: http://www.statistiques.public.lu/stat/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=7052&IF_Language=fra&MainTheme=4&FldrName=6&RFPath=7047 (Zugriff am 19.06.2013).
- o.V. (o.J. a), Luftverkehr wird sehr stark subventioniert, verfügbar: <http://www.keinestartbahn.de/luftverkehr-wird-sehr-stark-subventioniert/> (Zugriff am 26.04.2012).
- O'Hora, A. (2010), Ireland to go for flat rate flight tax of €3 from March to December 2011, in: Airportwatch, verfügbar: <http://www.airportwatch.org.uk/?p=4470> (Zugriff am 20.04.2012).
- Peter, M., Sutter, D., Zandonella, R., Maibach, M. (2009), SIL-Prozess Flughafen Zürich, Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens, Aktualisierung und Ausblick 2020 / 2030, Bundesamt für Zivilluftfahrt, Amt für Verkehr Kanton Zürich, Unique-Flughafen Zürich, Infraras Zürich.

- Putz, D. (2010), Ticketsteuer kommt leicht verändert, in: Tip-Online, verfügbar: <http://www.tip-online.at/news/18258/ticketsteuer-kommt-leicht-veraendert/> (Zugriff am 20.04.2012).
- Rifai R. (2011), Timeline: Tunisia's uprising, verfügbar: <http://www.aljazeera.com/indepth/spotlight/tunisia/2011/01/201114142223827361.html> (Zugriff am 20.05.2012).
- RMI (2007), Dokumentation zum Konsensworkshop zur Evaluation der Gutachten zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Rhein-Main-Flughafens G 19.1 und G 19.2, Darmstadt.
- RWI (1999), Gutachten des Rheinisch Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung für das Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt, in: Mediation (2000), Das Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt – Gutachten, Zusammenfassungen Endbericht und Präsentationen der Ergebnisse, Herausgegeben von der Hessischen Staatskanzlei, Wiesbaden, CD ROM.
- Salow, C. (2009), Der Flughafen als regionale Wachstumsdeterminante, TU Chemnitz, Chemnitz.
- Statistik Austria (2012a), Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen gegliedert nach Flugbewegungen, Fluggästen 2005-2011, verfügbar: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/luftfahrt/personenverkehr/022539.html (Zugriff am 15.05.2012).
- Statistik Austria (2012b), Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen nach Flugbewegungen und Fluggästen 1. Quartal 2010 – 4. Quartal 2011, verfügbar: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/luftfahrt/personenverkehr/059326.html (Zugriff am 14.05.2012).
- Statistik Austria (2013a), Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen gegliedert nach Flugbewegungen, Fluggästen 2008-2012, verfügbar: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/luftfahrt/personenverkehr/070712.html (Zugriff am 16.06.2013).

Statistik Austria (2013b), Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen nach Flugbewegungen und Fluggästen 1. Quartal 2011 – 4. Quartal 2012, verfügbar:

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/luftfahrt/personenverkehr/070714.html (Zugriff am 17.06.2013).

Statistisches Bundesamt (2013), Luftverkehr – Fachserie 8 Reihe 6, verschiedene Jahrgänge, verfügbar:

<https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Luftverkehr/Luftverkehr2080600121034.html> (Zugriff am 12.06.2013).

Thießen, F. (2012), Grenzen der Demokratie – Die gesellschaftliche Auseinandersetzung bei Großprojekten, Wiesbaden: Springer-Verlag.

Wagner, P. (2006), Neue Ticketsteuer: Franzosen fliegen ab 1. Juli für Entwicklungsländer, in: Süddeutsche Zeitung, verfügbar:

<http://jetzt.sueddeutsche.de/texte/anzeigen/319241> (Zugriff am 21.04.2012).