

# Wir beflügeln Deutschland.

## Luftverkehr finanziert Luftverkehr

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, „Mobilität zu ermöglichen und nicht zu behindern.“ Und weiter setzt sich die Bundesregierung zum Ziel: „Mobilität in Deutschland muss für die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland bezahlbar bleiben. (...) Verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe werden wir stärken.“

(Aus dem Koalitionsvertrag von CDU, CSU und FDP zur 17. Legislaturperiode)

Diesen im Koalitionsvertrag geforderten verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreislauf gibt es im Luftverkehr bereits seit vielen Jahren. Nutzerfinanzierung im Luftverkehr heißt, dass die Fluggesellschaften für die Benutzung der Flughäfen, die Dienstleistungen der Flugsicherungen und die Passagierkontrollen an den Flughäfen Entgelte und Gebühren entrichten. In Deutschland decken diese Flughafenentgelte, Flugsicherungs- und Luftsicherheitsgebühren in Höhe von insgesamt 3,3 Milliarden Euro die anfallenden Kosten zu 100 Prozent. Luftverkehr funktioniert also, ohne dass dafür Steuergelder in Anspruch genommen werden müssen.

Der Luftverkehr kommt bei der Entrichtung seiner Entgelte und Gebühren zudem bereits für seine Umweltkosten auf, indem die Start- und Landeentgelte nach Lärmklassen differenziert werden und auf die Stickoxid-Emissionen der Flugzeuge Bezug nehmen. Moderne und emissionsarme Flugzeuge werden so entlastet, während ältere und lautere Maschinen für ihre höhere Umweltbelastung auch entsprechend höhere Entgelte zahlen. Über 10% aller Flughafenentgelte sind bereits heute schall- und emissionsabhängig.

Deshalb ist im Luftverkehr auch keine Kerosin- oder sonstige Besteuerung erforderlich, denn die vergleichbare Besteuerung bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenschifffahrt in Form von Energie-, Strom- oder Kfz-Steuern dient dem Zweck, dem Staat die Einnahmen zu verschaffen, welche er für die ihm entstehenden Kosten der jeweiligen Verkehrsinfrastrukturen dieser Verkehrsträger benötigt.

Genau darin unterscheidet sich Luftverkehr von den anderen Verkehrsträgern. Denn diese Infrastrukturkosten entstehen dem Staat im Falle des Luftverkehrs gar nicht. Flughäfen und Flugsicherungen sind privatwirtschaftlich organisiert. Ihre Kosten belasten sie in Form von Gebühren und Entgelten an die Fluggesellschaften weiter. Der Staat übernimmt lediglich planerische und ordnungspolitische Aufgaben. Deshalb ist nach dem Nutzerprinzip keine zusätzliche Besteuerung des Luftverkehrs gerechtfertigt.

## Position des BDF

Der BDF setzt sich für die Beibehaltung und Stärkung der Nutzerfinanzierung ein, die von allen anerkannten Experten gegenüber der Steuerfinanzierung als überlegen angesehen wird.

Luftverkehr finanziert Luftverkehr und beansprucht keine Steuergelder. Die anfallenden Kosten werden zu 100 Prozent selbst getragen.

## Wussten Sie schon...?

...dass die Fluggesellschaften in Deutschland jährlich 3,3 Milliarden Euro für Gebühren und Entgelte zahlen, davon

- 2 Milliarden Euro für Flughafenentgelte
- 900 Millionen Euro für Flugsicherungsgebühren
- 400 Millionen Euro für Luftsicherheitsgebühren

...dass die Passagiere im Luftverkehr durchschnittlich mehr als 30 Euro Abgaben pro Flugticket bezahlen.

...dass die deutschen Fluggesellschaften ab 2012 in den europäischen Emissionshandel einbezogen werden.



# Wir beflügeln Deutschland.

## Steuerzahler finanziert Schiene

Anders als der Luftverkehr deckt der Verkehrsträger Schiene nach einer aktuellen Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) seine Infrastrukturkosten nur zu 47 Prozent. Über die Hälfte der Infrastrukturkosten der Bahn wird mit Zuschüssen aus öffentlichen Haushalten und damit vom Steuerzahler bezahlt.

Zusammen mit den staatlichen Finanzierungsmitteln für den Schienenpersonennahverkehr (sog. Regionalisierungsmittel) und dem Haushaltsdefizit des Bundeseisenbahnvermögens kostet der Verkehrsträger Eisenbahn den Steuerzahler jährlich rd. 14 Mrd. Euro. Faktisch subventioniert jeder Bundesbürger die Bahn jährlich mit einem Zuschuss von 170 Euro.

Der Luftverkehr genießt also keine Steuervorteile gegenüber der Eisenbahn – das Gegenteil ist der Fall.

## Fazit

Beim Luftverkehr ist keine zusätzliche Besteuerung nötig, um Kostenwahrheit herzustellen. Die Passagiere im Luftverkehr zahlen pro Ticket dreimal so hohe Abgaben wie Bahnreisende im Fernverkehr. Bei korrekter Anlastung der Infrastrukturkosten nach dem Verursacherprinzip würden sich die Abgaben für Bahnkunden im Fernverkehr verdoppeln.

Ihr Ansprechpartner bei Fragen  
zur Nutzerfinanzierung:

Marco Wiegand  
Luftverkehrsentsgelte &  
Infrastruktur

BDF  
Bundesverband der Deutschen  
Fluggesellschaften e.V.

Georgenstraße 25  
10117 Berlin

Fon: +49(0)30 700 11 85-15  
Fax: +49(0)30 700 11 85-20

E-Mail: [m.wiegand@bdf.aero](mailto:m.wiegand@bdf.aero)

## Abgaben für Fluggäste dreimal so hoch wie für Bahnkunden

Zurechenbare Abgaben je Ticket

