

Die Flugsicherung wird durch ihre Nutzer finanziert

Flugsicherung dient der Lenkung und der sicheren Abwicklung des Luftverkehrs. Die Kosten für diese hoheitliche Aufgabe des Staates werden nach dem Prinzip der Nutzerfinanzierung durch Gebühren gedeckt. In Deutschland werden die entsprechenden Kosten im Wesentlichen von den zivilen Luftraumnutzern getragen.

Zu den flugsicherungsbezogenen Kosten zählen insbesondere die Aufwendungen für die Deutsche Flugsicherung (DFS) im unteren und oberen Luftraum sowie die Kosten des Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), das für die Flugsicherung im oberen Luftraum über Nordwestdeutschland zuständig ist. Hinzu kommen die Kosten für die Sicherung der An- und Abflüge an den deutschen Flughäfen sowie die Aufwendungen für den Flugwetterdienst des Deutschen Wetterdienstes (DWD), für das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und für die Fachaufsicht im Bundesministerium für Verkehr (BMV).

Die gesetzliche Grundlage für die Bemessung der Flugsicherungsgebühren bildet auf europäischer Ebene die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317. Für die An- und Abfluggebühren an Regionalflughäfen gilt ergänzend die nationale Flugsicherungsbeauftragungsverordnung (FSBV).

Die Flugsicherungsgebühren werden im Rahmen der europäischen Leistungsplanung jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren kalkuliert und anschließend jährlich unter Berücksichtigung von Anpassungen konkret für das jeweilige Folgejahr festgesetzt. Die Festsetzung der Streckengebühren erfolgt durch Beschluss des Erweiterten Gebührenausschusses von EUROCONTROL (Enlarged Committee), während die An- und Abfluggebühren durch Rechtsverordnung des BMV bzw. des BAF (ab 2026).

Finanzierung der Flugsicherung

Die Deutsche Flugsicherung DFS finanziert sich im Wesentlichen über die Gebühren, die durch die Luftraumnutzer entrichtet werden

An- und Abfluggebühr



Die An- und Abfluggebühr wird auf Basis der Gebührenrate pro Dienstleistungseinheit (DLE) und des maximal zulässigen Startgewichts (MTOW) des Flugzeugs berechnet. Für einen A320 werden z.B. 2026 für jeden Start in Deutschland rund 485 EUR in Rechnung gestellt. Diese Gebühr deckt auch die Landung an den 15 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland ab, nicht aber den Streckenflug außerhalb des Flughafennahbereichs (20km).

Streckengebühr



In die Streckengebühr fließt neben der Gebührenrate pro Dienstleistungseinheit (DLE) und der Gewichtskomponente MTOW auch die Entfernung ein, die ein Flugzeug in den jeweiligen Lufträumen zurücklegt. Dabei zählt die kürzeste Entfernung (Großkreisdistanz) zwischen den Ein- und Ausflugpunkten der Fluginformationsgebiete. Das Umfliegen eines Gewitters wirkt sich also nicht auf die Höhe der Streckengebühr aus.