

Erfahrungen mit der Luftverkehrssteuer

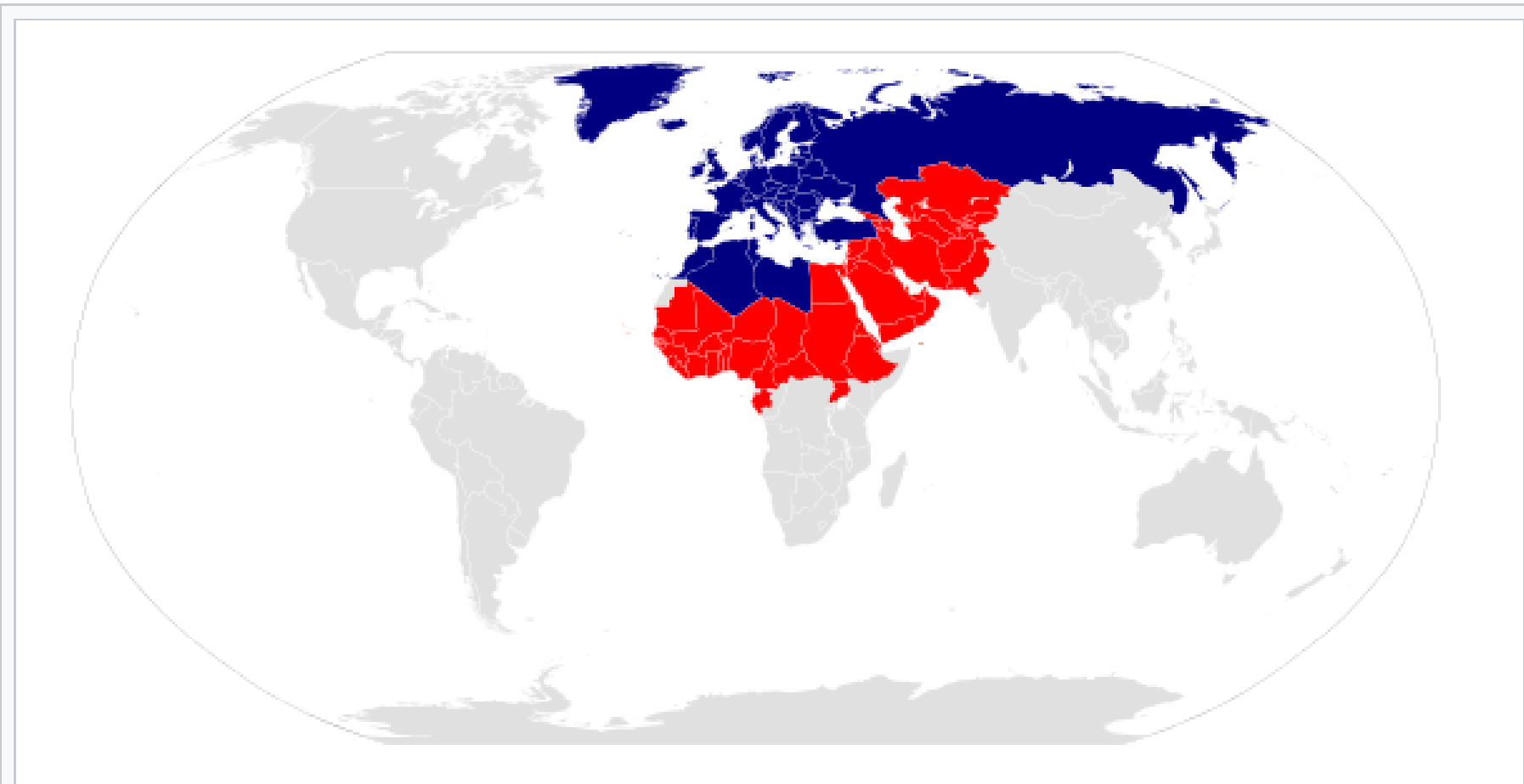


Historie in Deutschland

- Beschluss Juni 2010
- Ziel: Einbezug des Luftverkehrs in die *Mobilitätssteuerung*, der auch andere Verkehrsmittel unterliegen.
- *Ökologische Ziele: „...Anreize für umweltgerechteres Verhalten...“*
 - Z.B. Klimaschutz, Externe Effekte
- Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) am 28. Oktober 2010 verabschiedet.
- Steuer ab 1.1.2011

Steuerschuldner sind alle deutschen und ausländischen Luftfahrtunternehmen, die Passagierflüge in Deutschland anbieten. Die Höhe der Steuer wird pro Passagierflug berechnet, die Steuersätze werden distanz- und länderabhängig gebildet. Betroffen sind Abflüge von deutschen Flughäfen.

- Als Passagierflug zählt dabei der Flug vom Ersteinstieg bis zum Endziel. Das heißt,
 - Umsteigen wird nicht zusätzlich besteuert
 - Es spielt keine Rolle, ob auf einem deutschen oder ausländischen Flughafen umgestiegen wird (Beispiel: Flug von Hamburg über Frankfurt nach New York oder Flug von Hamburg über Amsterdam nach New York: Beide Male sind 45 € zu entrichten)
- Da die Steuer nur beim Abflug an deutschen Flughäfen fällig ist, fällt bei Ausland-Ausland-Umsteigern (z.B. von Spanien über Frankfurt Main als Umsteigeflughafen nach Russland) keine Steuer an.
- Bei einem Hin- und Rückflug in Deutschland (Inlandsflug) werden aufgrund der Tatsache, dass sowohl beim Hin- als auch beim Rückflug auf einem deutschen Flughafen abgeflogen wird, $2 \times 8 \text{ €} = 16 \text{ €}$ plus Mehrwertsteuer (also 19,04 € für Privatreisen)² fällig.






Zielländer sortiert nach:

- „Kurzstrecke“ (Distanzklasse 1 gem. § 11 LuftVStG)
- „Mittelstrecke“ (Distanzklasse 2 gem. § 11 LuftVStG)
- „Langstrecke“ (Distanzklasse 3 - übrige Länder)



Entwicklung der Abgabenhöhe

Distanzklasse		ab 2018	ab 2016	ab 2012	2012
	1	7,46 €	7,38 €	7,50 €	8,00 €
	2	23,31 €	23,05 €	23,43 €	25,00 €
	3	41,97 €	41,49 €	42,18 €	45,00 €

Argumente der Luftverkehrswirtschaft
contra Luftverkehrssteuer

Argumente Luftverkehrsverbände in D

- Die Steuer mindere das Sozialprodukt.
- Der Tourismus werde gemindert.
- Arbeitsplätze würden vernichtet.
- Dem Staat entgingen Steuereinnahmen aufgrund zurückgehender Wirtschaftsleistung.
- Deutsche Airlines Hauptleidtragende (>50% des Aufkommens).
- Abwanderung PAX auf ausländische Flughäfen.

Argumente der Luftverkehrsverbände in D

- Verlust von 5 Mio. Passagieren durch die Steuer.
 - Dadurch 740 Mio. Euro entgangene Ticketverkaufserlöse
 - Einnahmeminderungen deutscher Flughäfen von 175 Mio. Euro.
 - Wegen unterlassener Reisen 230 Mio. Umsatzminderungen der Tourismuswirtschaft.
 - Dadurch Steuerausfälle und Minderungen von Sozialversicherungsbeiträgen von rund 535 Mio. Euro.
- Streckenaufgabe im Billigsegment (Ryanair).
- Steuer trifft Privatreisende mehr als Geschäftsreisende (Preiselastizität).
- Inländische Drehkreuze werden benachteiligt, weil bei einer Steuer von 45 Euro Umwege über ausländische Drehkreuze lohnen können.

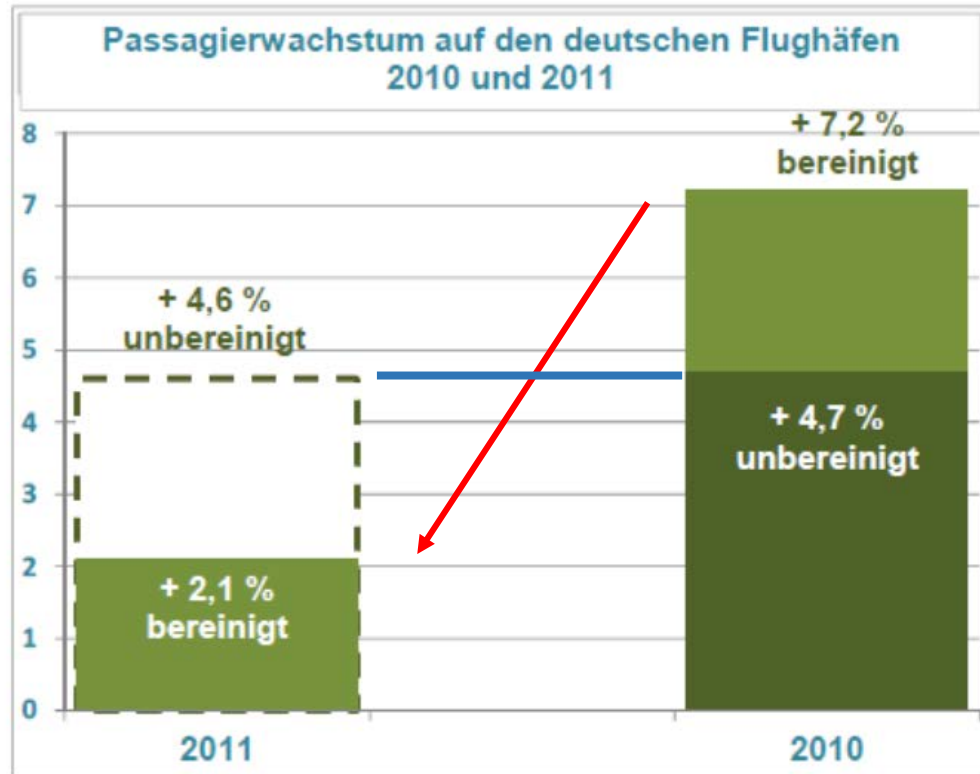


Abb. 2-1: Um Sondereffekte bereinigtes Wachstum des Passagierverkehrs auf deutschen Flughäfen 2011 und 2010

Es zeigt sich, dass das um Sondereinflüsse bereinigte Passagierwachstum 2011 deutlich geringer war als das im Vorjahr. Es war um fast 5 Prozentpunkte niedriger als in 2010. Das Wachstum 2011 lag unter Berücksichtigung des statistischen Basiseffektes nur bei 2,1 %, anstatt nominal bei 4,6 %.

So erfolgte die Beweisführung der negativen Effekte im Intraplan-Gutachten

Argumente der Umweltverbände in Deutschland

Die Argumente verschiedener Verbände in D

- Abwanderung von Passagieren ins Ausland kann nicht beobachtet werden.
- Negative Wirkungen hinsichtlich BIP, Wachstum, Steuern sind nicht zu beobachten.
- Die Einnahmen stellen einen kleinen Ausgleich der erhaltenen Subventionen dar. Sie mindern Verzerrungen zugunsten des Luftverkehrs.
- Die Steuer *soll* eine Lenkungswirkung entfalten. Sie soll *reale* Effekte auslösen und Anpassungen im Luftverkehr bewirken.

Exkurs

Subventionen des Luftverkehrs

Subventionen des Luftverkehrs (1)

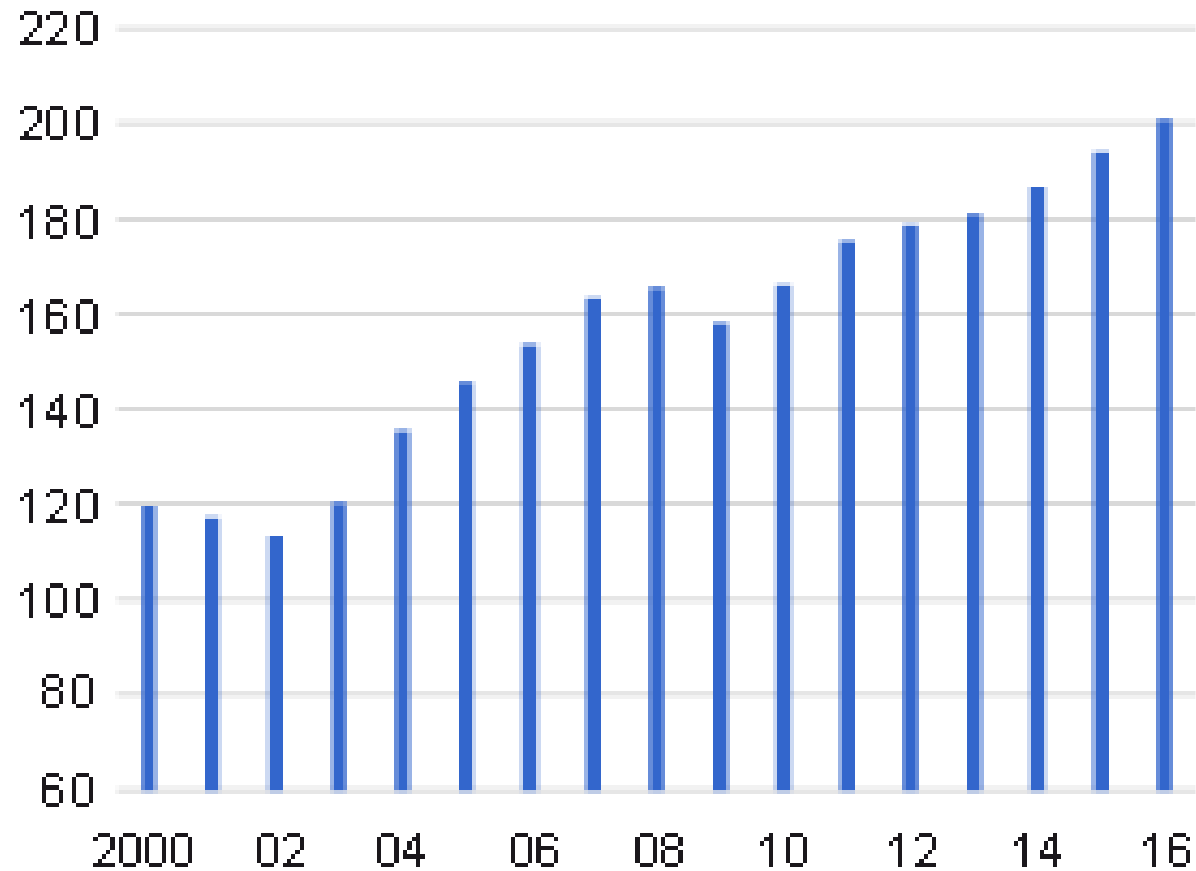
Laut Umweltbundesamt circa 11,4 Milliarden Euro jährlich

- Befreiung des Luftverkehrs von der Kerosinbesteuerung (7,2 Mrd.)
- Wegfall der gesetzlichen Umsatzsteuer (4,2 Mrd.) für Flüge, deren Zielort nicht in Deutschland liegt.
- Subventionsbericht Bundesregierung 600 bis 700 Mio. Euro jährlich. Genaue Berechnungsmethode nach Angaben des DIW nicht bekannt. Einen Beitrag leistet offenbar z.B. die Annahme, dass Mineralölsteuersubventionen nur auf die über deutschem Luftraum geflogenen Kilometer gerechnet werden.
- Außerhalb des Subventionsberichtes hat die Bundesregierung (das damalige BMVBW) die Verluste an Steuereinnahmen einmal auf 5,1 Mrd. Euro geschätzt.
- Weitere: Flughäfen, Infrastruktur, lfd. Zuschüsse, Schuldübernahmen etc.

Wie hat die Steuer tatsächlich gewirkt?

Flugpassagiere auf deutschen Flughäfen

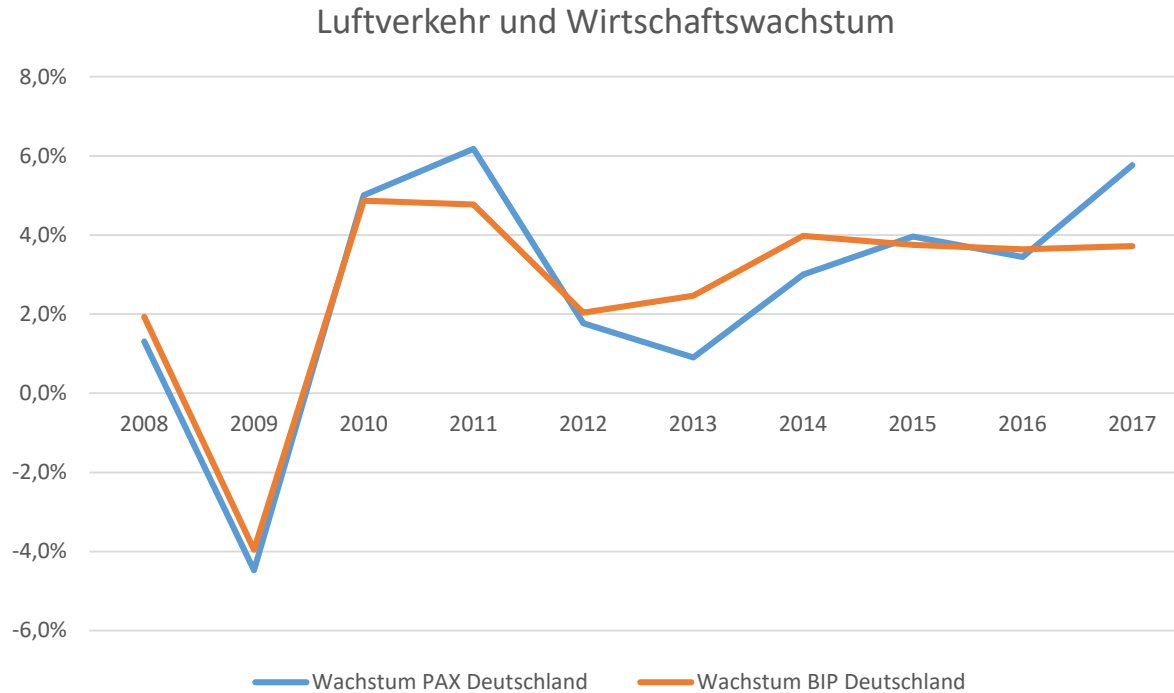
(Ein- und Aussteiger) in Mill.



Auf der Ebene der Gesamtzahlen ist kein Einschnitt im Jahr 2011 zu erkennen.

Hinweis:
Steuer ab 1.1.2011

PAX- und BIP-Entwicklung



Quelle: Destatis

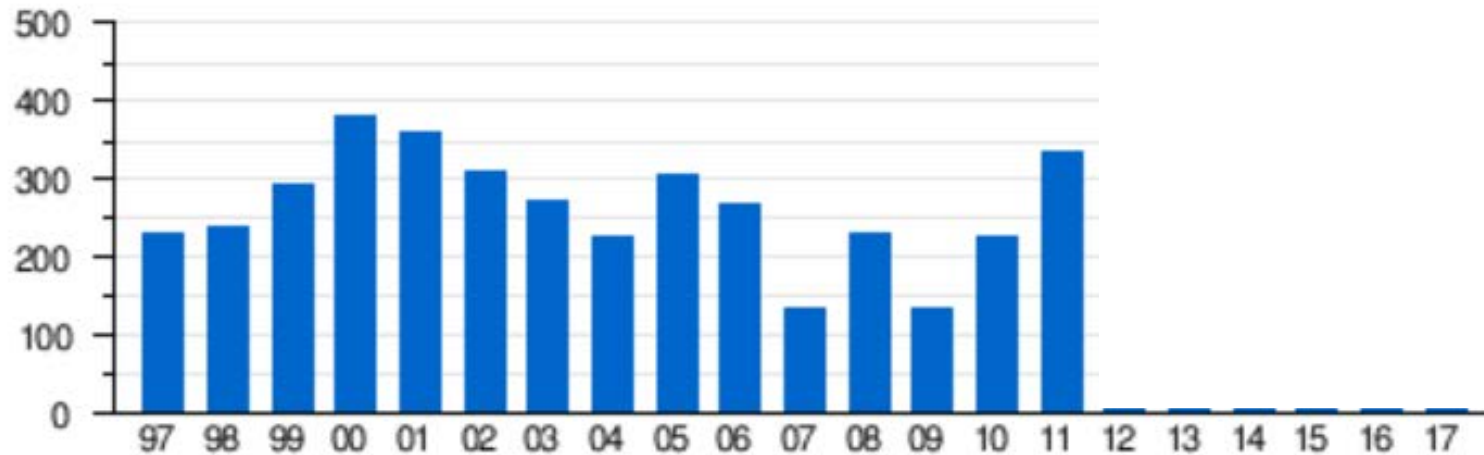
Auf der Ebene der Gesamtzahlen ist kein Einschnitt im Jahr 2011 zu erkennen.

Wandern Passagiere ins Ausland ab?

Flughafen Maastricht



Passagieraufkommen 1997–2017
in 1000 Personen

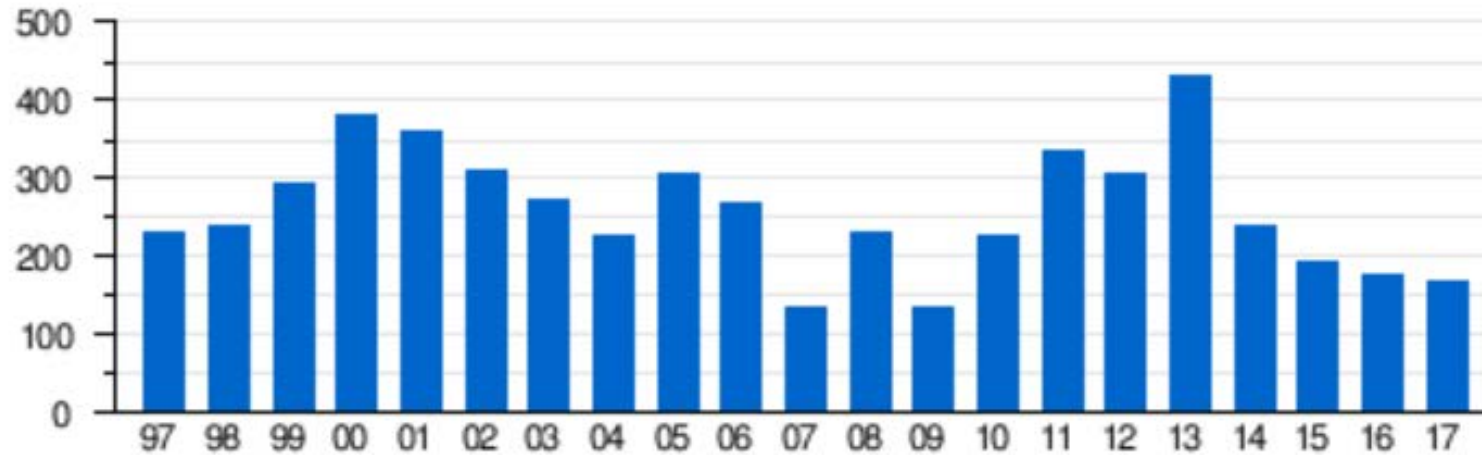


Quelle: CBS StatLine^[1]

Flughafen Maastricht

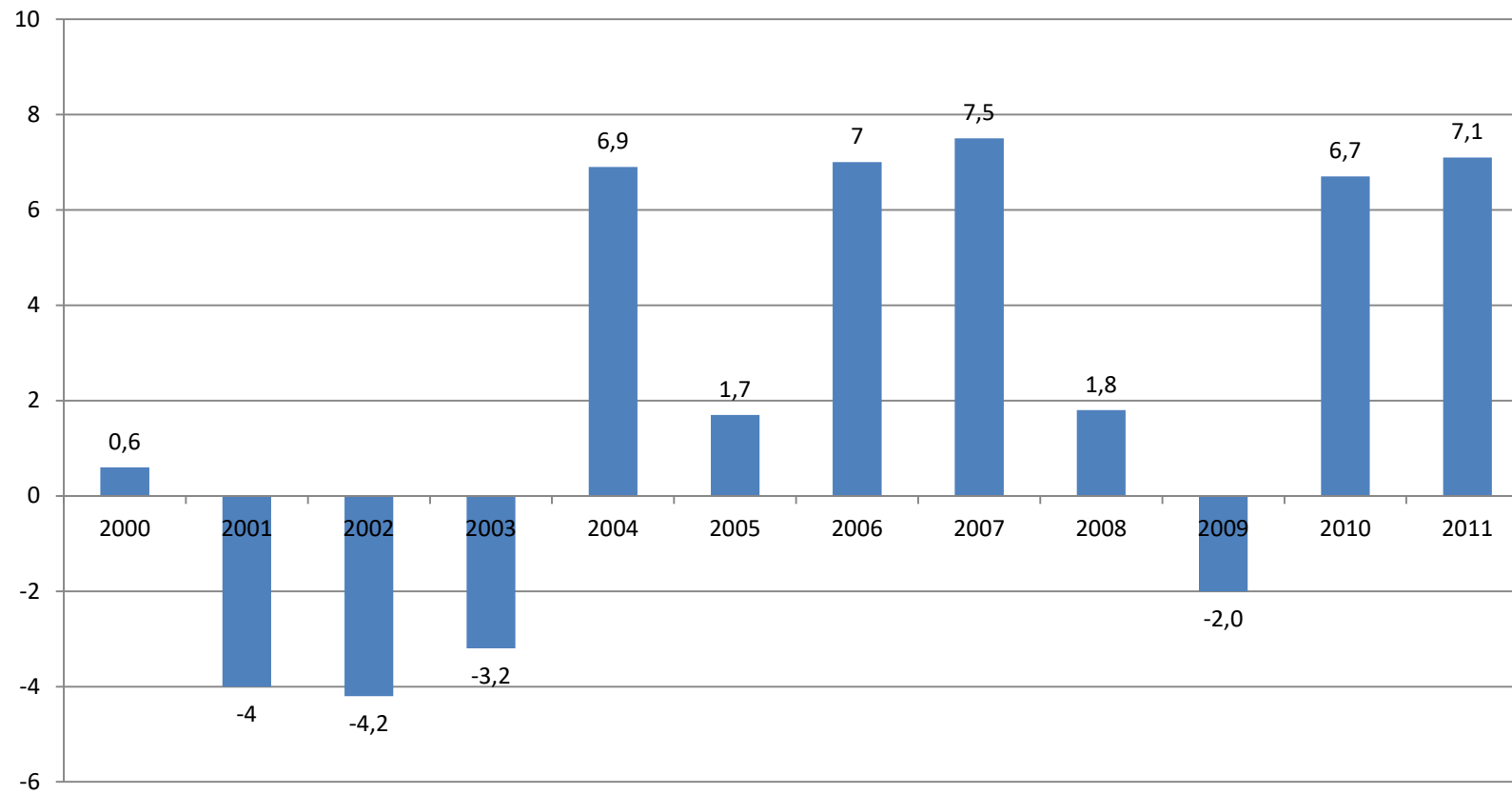


Passagieraufkommen 1997–2017
in 1000 Personen



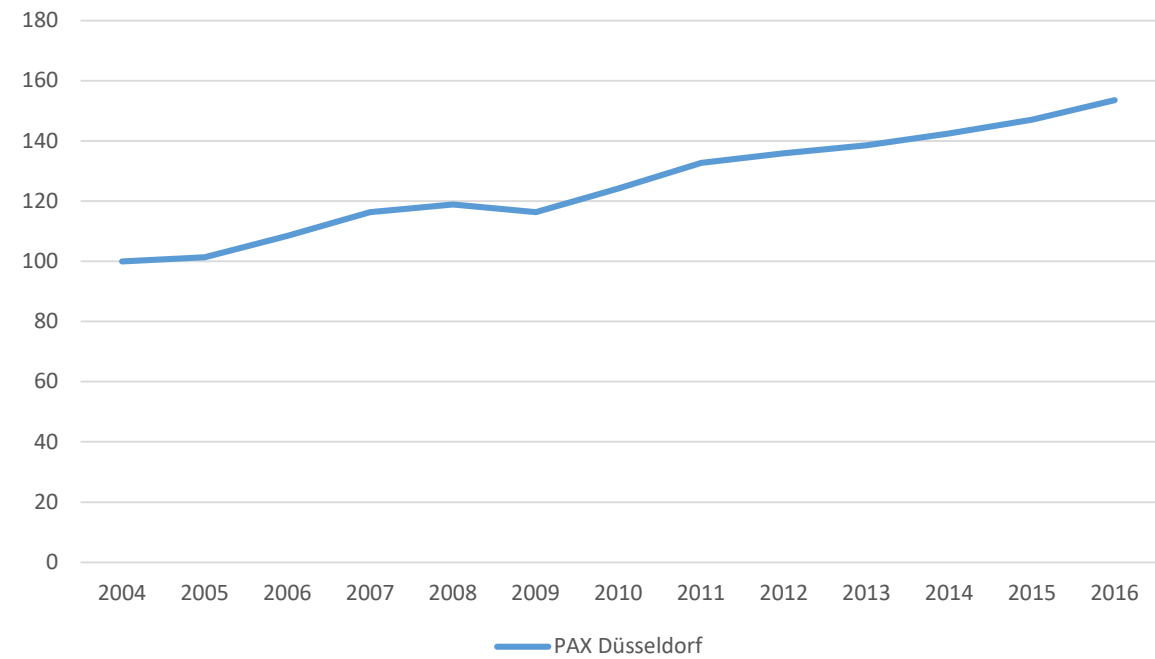
Quelle: CBS StatLine^[1]

Wachstum Passagiere Gesamt Düsseldorf

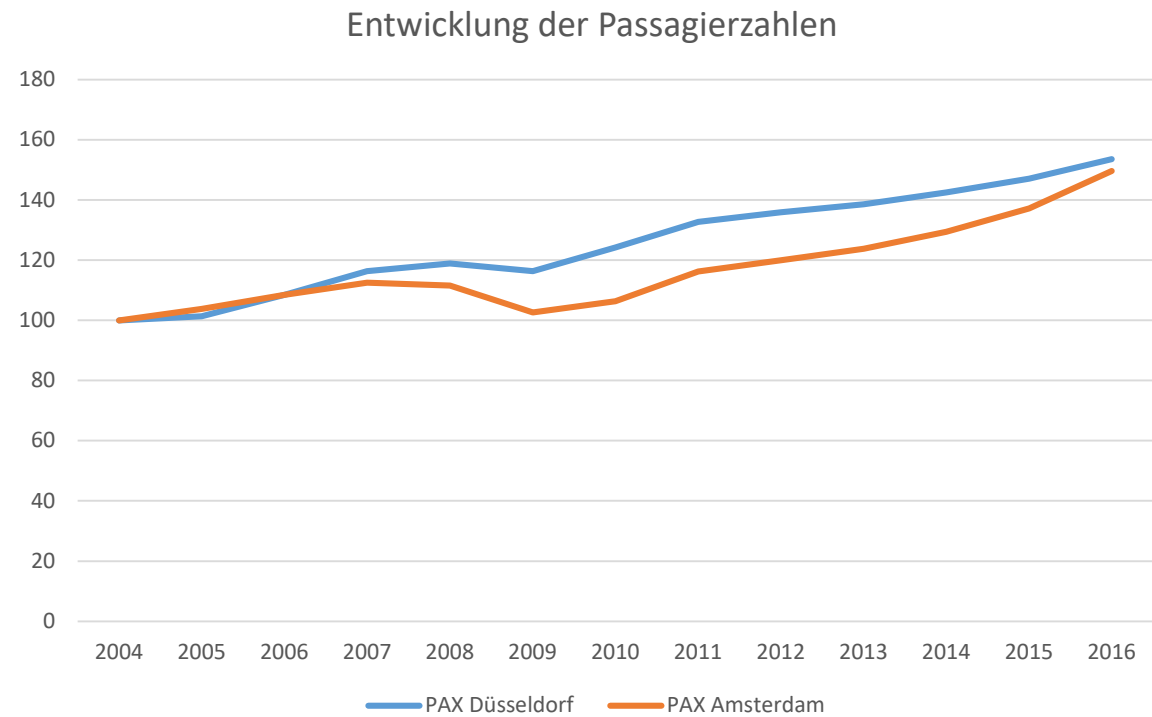


Düsseldorf

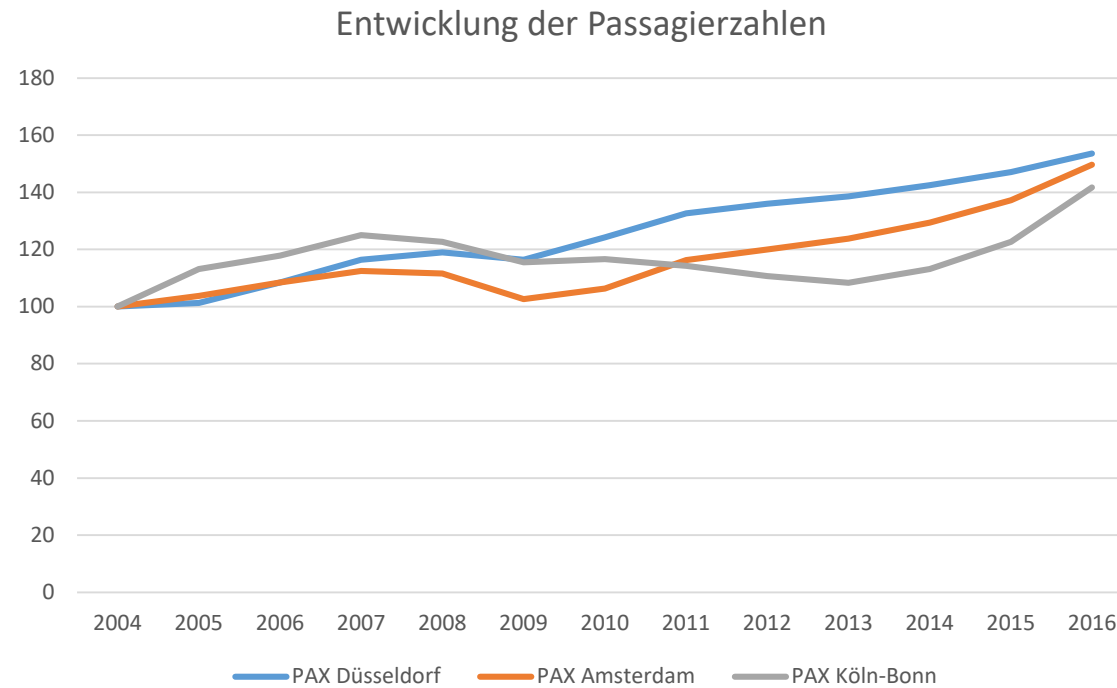
Entwicklung der Passagierzahlen



Amsterdam vs. Düsseldorf



Amsterdam vs. Düsseldorf und Köln



Zusammenfassung

- Es gibt keine überzeugenden Indizien für Abwanderungen von Passagieren ins Ausland.

Aktuelle Argumente der Luftverkehrswirtschaft

Auftragsstudie von 2017 durch PwC

- Studie, die der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zusammen mit dem europäischen Airlineverband „Airlines for Europe“ (A4E) präsentiert hat (24.10.2017).
- Die Abschaffung der Luftverkehrsteuer würde sich selbst finanzieren.
- Jedem Euro Luftverkehrssteuer, auf den der Staat verzichtet, stehen 1,08 Euro Einnahmen gegenüber.
- Wäre die Steuer Anfang 2018 abgeschafft worden, würden in den folgenden zwei Jahren bereits 12.300 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Das Bruttoinlandsprodukt würde in der Folge deutlich steigen.
- Für das Jahr 2020 rechnet die Studie mit einem Plus des BIP von 4,1 Milliarden Euro.
- 24,6 Millionen zusätzliche Passagiere.

Quelle: Auftragsstudie ausgeführt durch Pricewaterhouse Coopers (PwC) koordiniert in mehreren europäischen Ländern mit Luftverkehrsteuern.

Methodik PwC

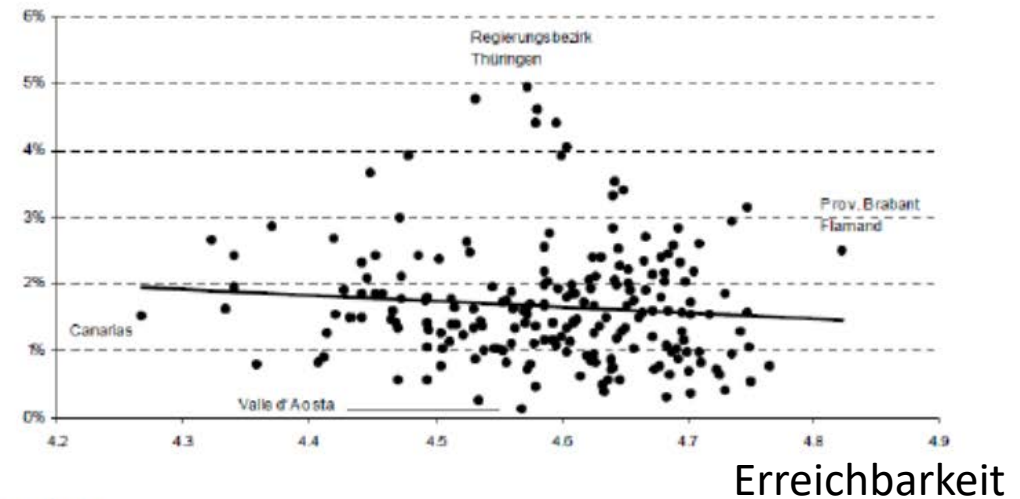
- Statt Methodik zu erklären, Verweis auf Gutachten von PwC von 2013
- Studie von 2013 nur als „abridged version“ verfügbar.
- BDL und A4E sagen „unabhängige“ Bewertung.
- PwC selbst sagt, dass Studie auf
 - nicht veröffentlichten Anweisungen („instructions“) beruhe,
 - die PwC vom Lobbyverband bekommen habe,
 - dass die Studie „exklusiv“ für die Bedarfe und Zwecke des Lobbyverbandes geschrieben worden sei
 - und dass kein sonstiger Leser erwarten könne, darin Informationen zu finden, die er für seine Zwecke braucht.
- Wahrscheinliche Methode: Input-Output-Analyse unter Weglassung relevanter Zahlungsströme.

Quelle: Rhein-Main-Institut, Darmstadt

Wie sehen die wirtschaftlichen Effekte des Luftverkehrs tatsächlich aus? Hier eine Studie von BAK-Basel zum Thema „Erreichbarkeit“ und BIP-Wachstum

Zwischen dem *Wachstum* des Wohlstands und der Verkehrsinfrastruktur gibt es keine Beziehung. Die waagrecht liegende Regressionsgerade zeigt deutlich, dass es zwischen Connectivity und BIP-Wachstum keine Beziehung gibt.

BIP-Wachstum

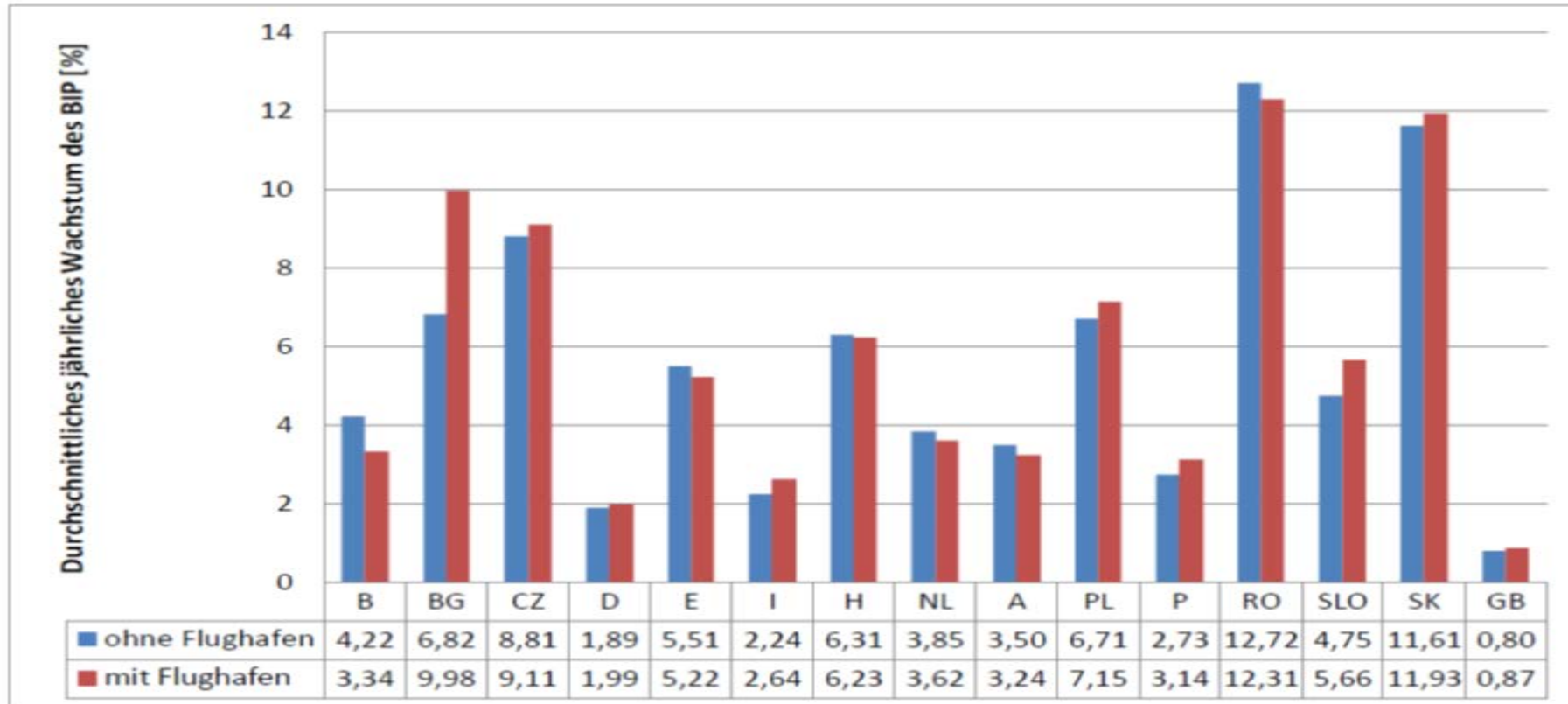


Bemerkung:

- Abszisse: Niveau Erreichbarkeit: natürlicher Logarithmus des Mittelwertes 1991-2008
- Ordinate: Wachstum BIP pro Kopf: durchschnittliche jährliche reale Wachstumsrate 1991-2008

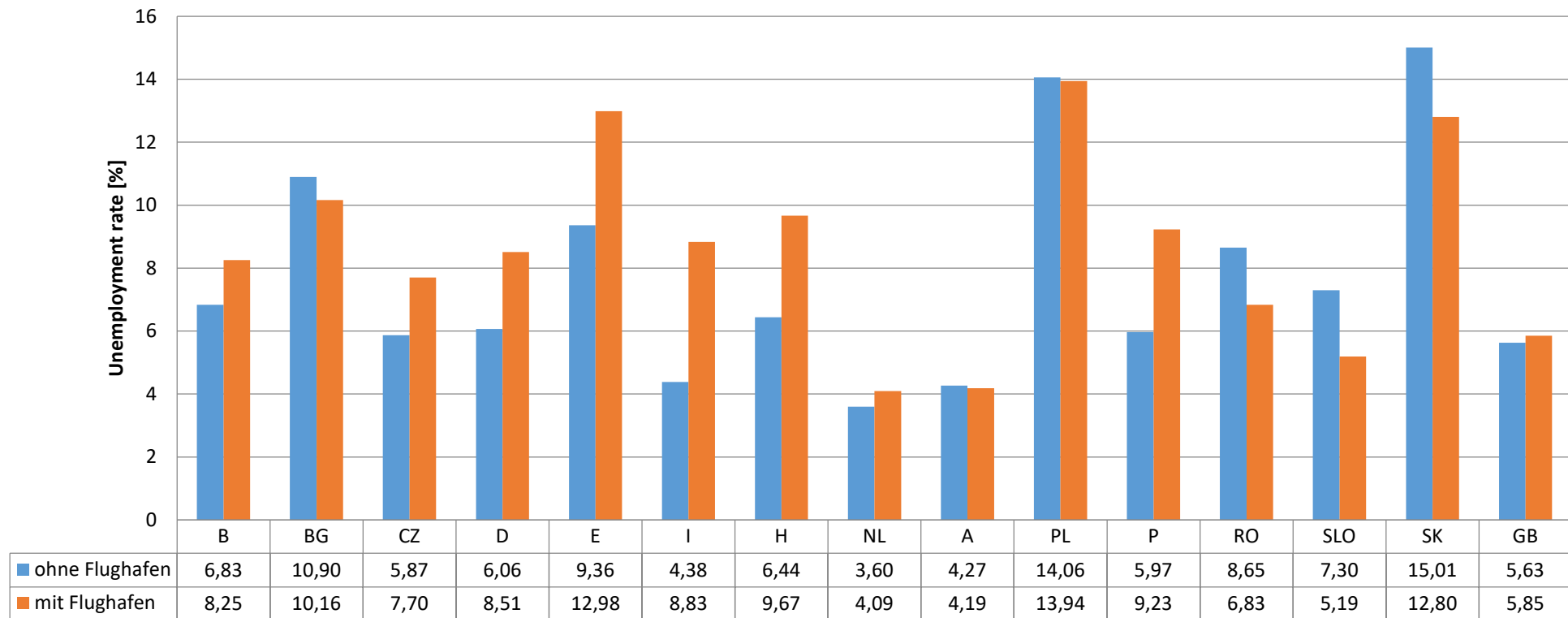
Quelle: BAKBASEL

Wie sehen die wirtschaftlichen Effekte des Luftverkehrs tatsächlich aus?
 Hier eine Studie von Steigert zum Thema BIP-Wachstum in Regionen mit
 und ohne Flughafen



GDP growth rates in Nuts-2-Regions with and without commercial airports.
 Source: Eurostat, 2001 – 2010. Vgl. Steigert, 2014, p. 52

Wie sehen die wirtschaftlichen Effekte des Luftverkehrs tatsächlich aus? Hier eine Studie von Steigert zum Thema Arbeitslosigkeit in Regionen mit und ohne Flughäfen



Rate of unemployment in Nuts-2-Regions with and without commercial airports.
Source: Eurostat, 2001 – 2010. Vgl. Steigert, 2014, p. 56

Zusammenfassung

Es gibt keine Anzeichen für eine *besondere* Bedeutung des Luftverkehrs für Wirtschaftswachstum und Arbeitslosigkeit

Die OECD (2013) spricht von „*underwhelming results*“, „*no significant impact on output*“ und „*absence of robust findings on growth effects*“

Quelle: OECD, 2013, ITF Transport Outlook – Funding Transport, OECD Publishing, Paris

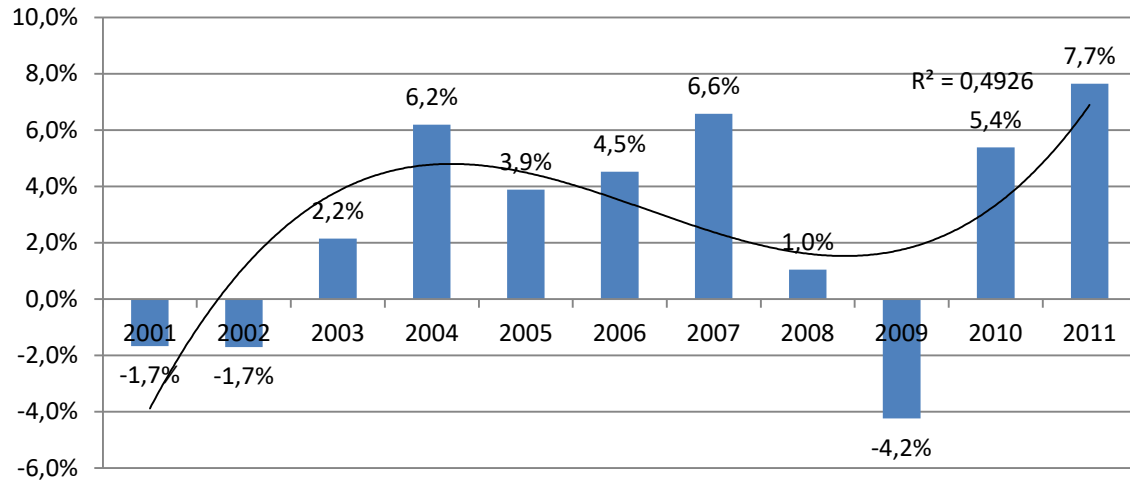
Conclusion

- Eine Luftverkehrssteuer in „üblicher“ Höhe ist relativ unkritisch
- Reaktionen der Reisenden sind nicht nachzuweisen
- Abwanderungen ins Ausland sind nicht nachzuweisen
- In der Schweiz ist in Zürich und Genf nicht mit Abwanderungen zu rechnen
- Reaktionen mancher Anbieter sind vorhanden (Ryanair)
- Die Erhebungskosten sind sehr niedrig

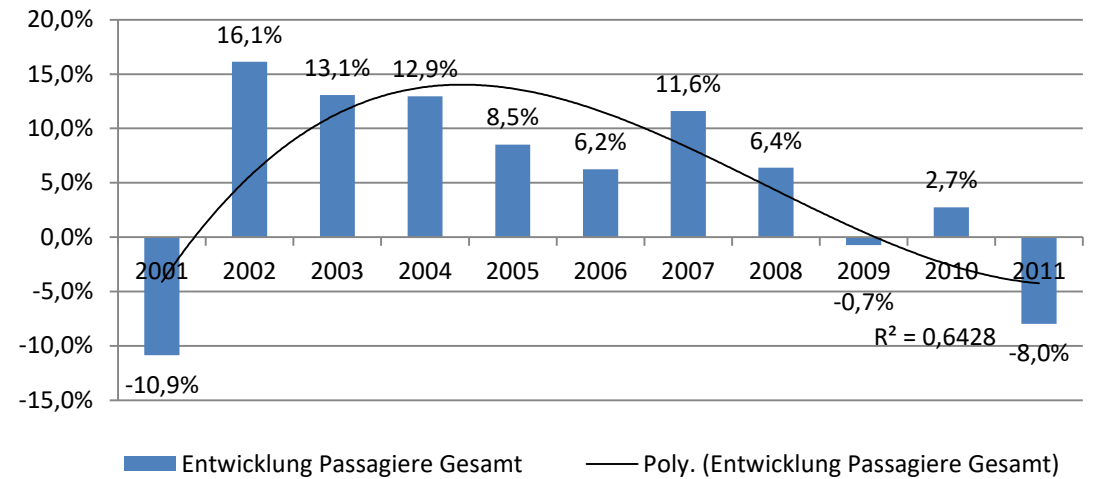
Vielen Dank

Gibt es allgemeine Trends,
welche die Flughafenentwicklungen erklären?

Entwicklung der großen deutschen Flughäfen

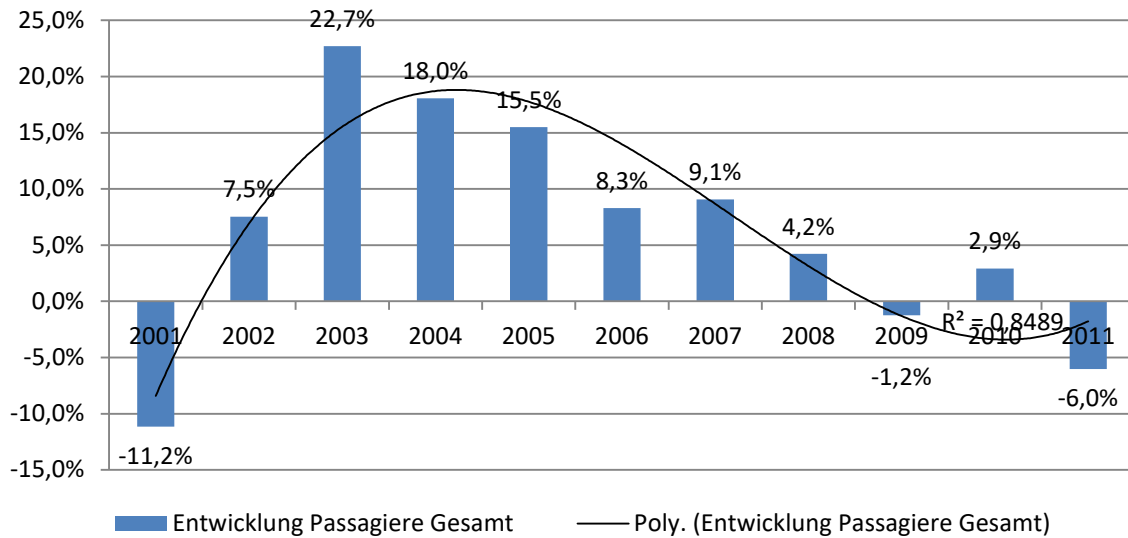


Entwicklung der kleinen deutschen Flughäfen

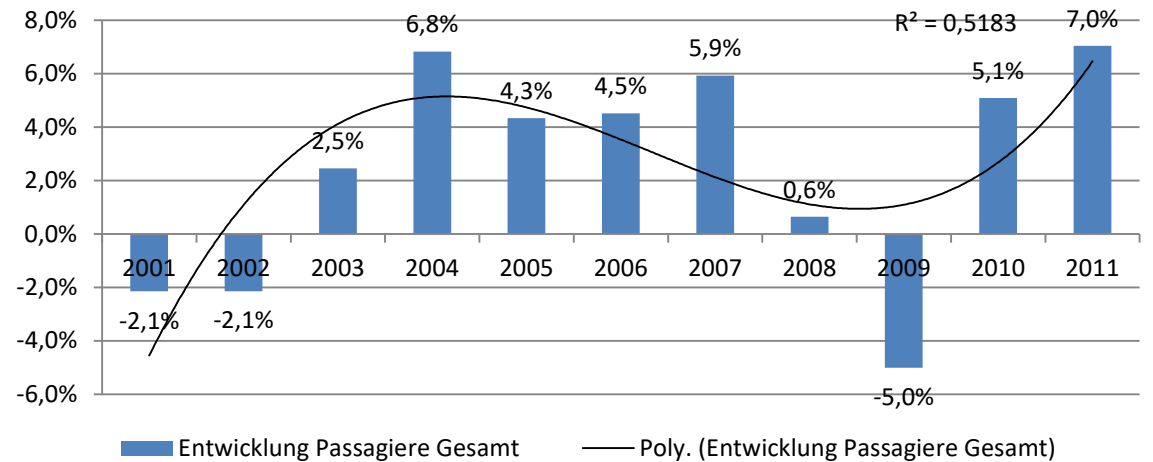


■ Entwicklung Passagiere Gesamt — Poly. (Entwicklung Passagiere Gesamt)

Entwicklung der Flughäfen mit hohem Billigfliegeranteil



Entwicklung der Flughäfen mit geringem Billigfliegeranteil



Exkurs

Methoden der Luftverkehrswirtschaft
zur Erfolgsdarstellung

Die Luftverkehrswirtschaft setzt Abgeordnete häufig mit drohenden Aussagen unter Druck

- Drohung der *Abwanderung*
- Drohung der *Einstellung* der Geschäfte und *Arbeitslosigkeit*
- Drohung ausbleibenden *Wirtschaftswachstums*
- Drohung fehlenden *Technischen Fortschritts*

- Verwendete Begriffe: „unantastbar“, „unabdingbare Bedingungen“, „zwingend gebunden“, „unabweisbarer Bedarf“, „von erheblicher nachteiliger Wirkung“, „unmittelbare und erhebliche Auswirkung“, „essentielle Bedeutung“, „zwingende strukturelle Erfordernisse“, „nicht möglich“, „unveränderbar“, „ganz verzichten“, „nicht darstellbar“, „zwingende Voraussetzung“, „muss eingestellt werden“ etc.

Quelle: Auswertung von Gutachten der oder im Auftrag der Luftverkehrswirtschaft zwischen 1998 und 2016

Häufigste Analysemethode der Luftverkehrswirtschaft ist die Input-Output-Rechnung mit selektiven Komponenten.

Die untenstehenden 10 Komponenten müssten in jeder Analyse enthalten sein

Schritte zur Analyse der wirtschaftlichen Wirkungen des Luftverkehrs

1. + Ausgaben der Luftverkehrswirtschaft
2. - Entzogene Ausgaben in anderen Branchen
3. + Ausgaben der Reisenden am Airport (non-aviation-Geschäft)
4. - Entzogene Ausgaben in anderen Branchen
5. + Ausgaben der Incoming-Reisenden im Inland
6. - Entzogene Ausgaben durch Outgoing-Reisende
7. - Externe Kosten (Schadstoffe, Lärm etc.)
8. +/- Gewinne, Verluste, Steuerzahlungen, Subventionen
9. +/- Katalytische Wirkungen in der Flughafenregion (positiver Strukturwandel, negativer Strukturwandel)
10. +/- Katalytische Wirkungen in Nachbarregionen (Spill-over-Effekte)

Items of Full Cost Benefit Analysis versus Items in Airport Impact Studies In Accordance with the Methodology of the Airports Council International
Source: ACI 2000, ACI 2004, Thiessen 2014.

Aber nur die fett markierten Effekte werden in Luftverkehrsgutachten regelmäßig einbezogen.

Man erkennt die verzerrende Fokussierung auf positiv wirkende Effekte.

Items of Full Cost
Benefit Analysis versus
Items in Airport
Impact Studies In
Accordance with the
Methodology of the
Airports Council
International
Source: ACI 2000, ACI
2004, Thiessen 2014.

Items of Full Cost Benefit Analysis versus Items in Airport Impact Studies In Accordance with the Methodology of the Airports Council International ACI (2000)

- + **Ausgaben der Luftverkehrswirtschaft
(Tickets, Subventionen)**
- Entzogene Ausgaben in anderen Branchen
- + **Ausgaben der Reisenden am Airport
(non-aviation-Geschäft)**
- Entzogene Ausgaben in anderen Branchen
- + **Ausgaben der Incoming-Reisenden im Inland**
- Entzogene Ausgaben der Outgoing Reisenden
- Schäden durch Schadstoffe und Lärm
- Subventionen, **Steuern**
- +/- **katalytische Wirkungen in der Flughafenregion
(positiver Strukturwandel, negativer Strukturwandel)**
- +/- katalytische Wirkungen in Nachbarregionen

Die Input-Output-Methode mit selektiven Komponenten ist so einfach, dass schon automatische Internetprogramme existieren, die positive Flughafenwirkungen ausrechnen.

Automatic Economic Impact Calculator on the basis of input output analysis.

Source: Washington State Department of Transportation

Washington State Department of Transportation

E-mail/Text updates

Traffic & Cameras Projects Business Environment Maps & Data Search

You are Here: Home > Aviation

Calculator Links

- Aviation Economic Impact Calculator
- Instructions
- Sample Projects
- Airplane Capacity

Aviation

- Aviation Home
- State Airports
- Airport Grants Program
- State Capital Improvement Program
- Search & Export
- Planning
- Education and Training
- Aerial Photography

Aviation Economic Impact Calculator

Disclaimer

Welcome to the WSDOT Aviation Economic Impact Calculator. This tool is designed to assist users in estimating an airport's change in regional economic impacts based on potential changes in activity at the airport. The calculations in this tool are high-level estimates designed to give a sense of magnitude of economic impacts, but are not to be taken as specific projections. The tool uses averages and typical ranges to provide a reasonable estimate of impacts based on the types of changes entered, which should not be assumed to be precise calculations.

The base data used in the Calculator comes from the Airport Information System (AIS) database, which consists of airport activity information self-reported by airport managers. It is important to keep in mind that inaccuracies or out of date information in the AIS may result in estimates that are inconsistent with the current state of the airport.

Please read the [instructions](#) carefully to understand the purpose and limitations of the Aviation Economic Impact Calculator.

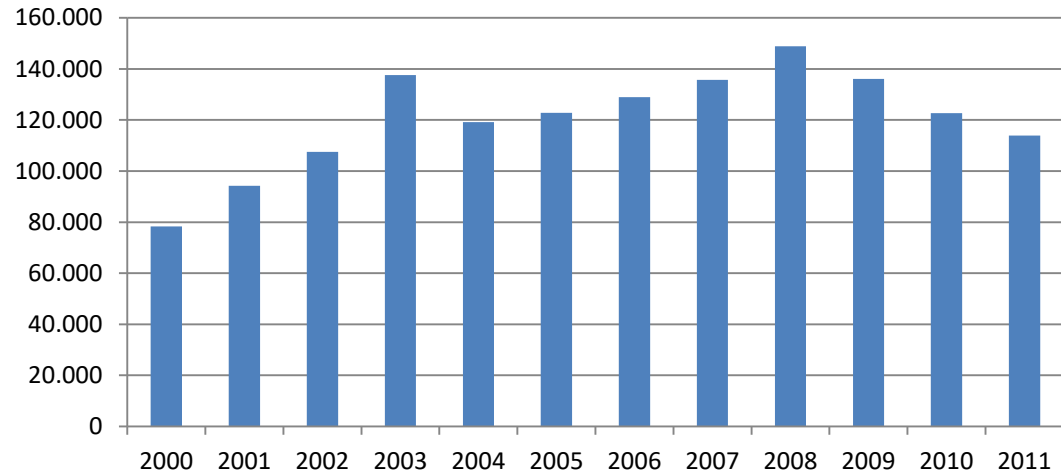
Please select an airport from the drop-down menu. If you are unsure of the official name of an airport or want to look up an airport by its three-letter ID, please refer to page xxi of the [Washington State Airport Guide](#) (this link opens a PDF document). The data from the most recent year will be displayed by default.

Airport Name	FAA Site Number	Year	Counties in the Economic Impact Region
Anderson Field	28123-1A	2010	Okanogan

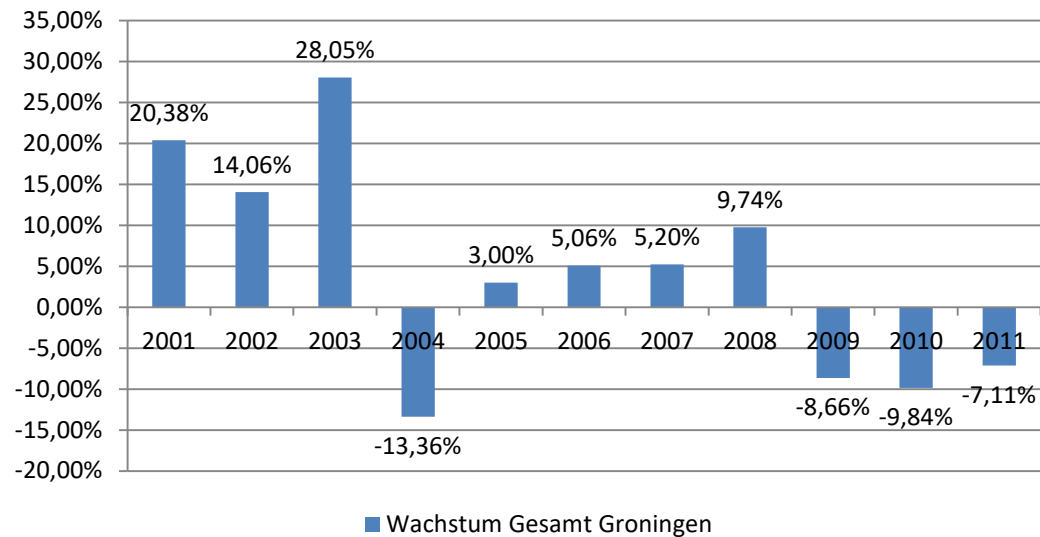
[Fuel Sales Offered At Airport](#)
[Changes in Flight Activity](#)
[Changes in Business Activity](#)
[Changes in Cargo Activity](#)
[Capital Projects](#)

Vielen Dank

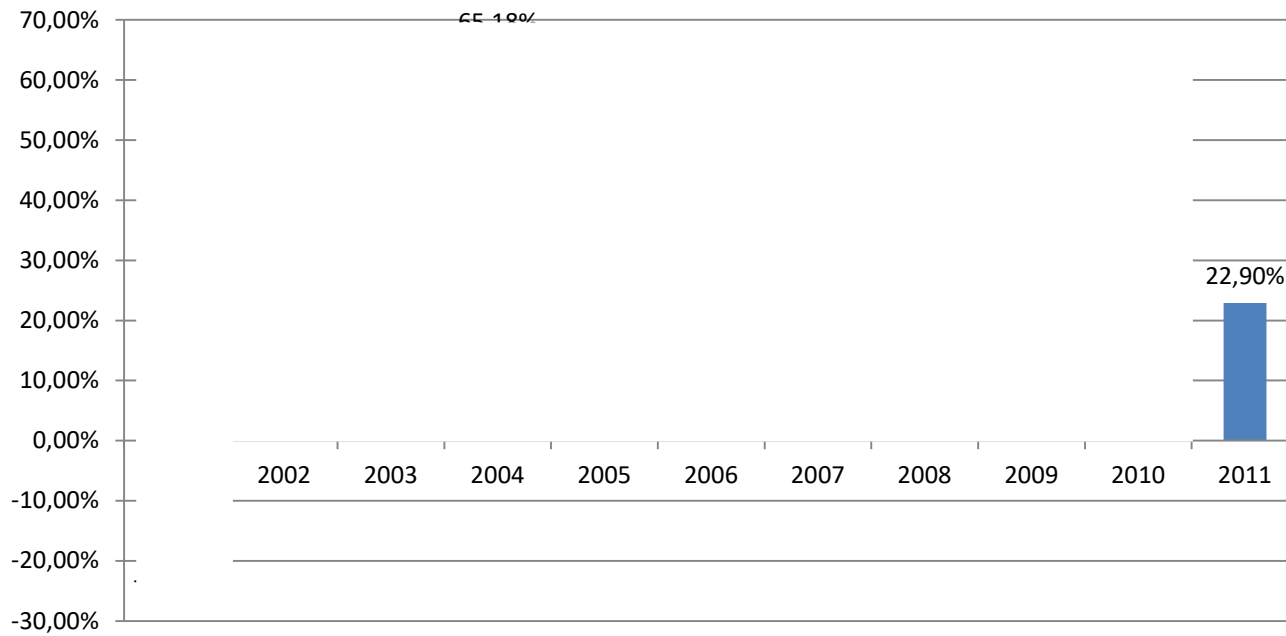
Passagierzahl Gesamt Groningen



Wachstum Passagiere Gesamt Groningen

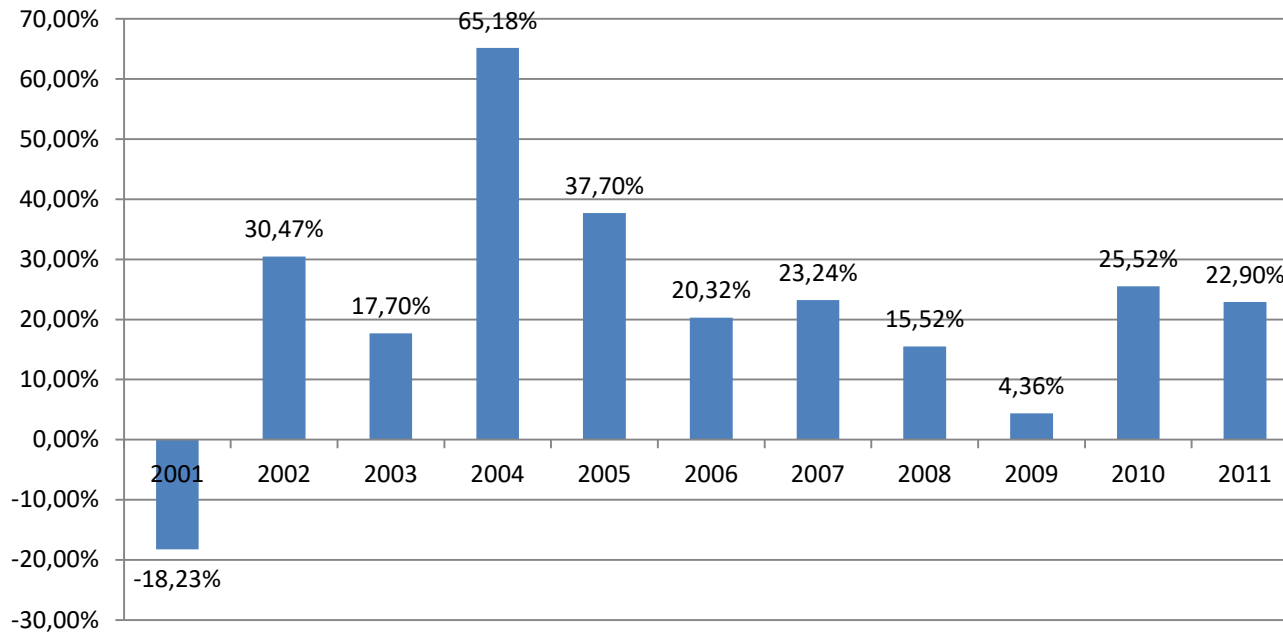


Wachstum Passagiere Gesamt Eindhoven



Eindhoven

Wachstum Passagiere Gesamt Eindhoven



Argumente der Luftverkehrsverbände in D (1)

- Verlust von 5 Mio. Passagieren durch die Steuer.
 - Dadurch 740 Mio. Euro entgangene Ticketverkaufserlöse
 - Einnahmeminderungen deutscher Flughäfen von 175 Mio. Euro.
 - Wegen unterlassener Reisen 230 Mio. Umsatzminderungen der Tourismuswirtschaft.
 - Dadurch Steuerausfälle und Minderungen von Sozialversicherungsbeiträgen von rund 535 Mio. Euro.
- Streckenaufgabe im Billigsegment (Ryanair).
- Steuer trifft Privatreisende mehr als Geschäftsreisende (Preiselastizität).
- Inländische Drehkreuze werden benachteiligt, weil bei einer Steuer von 45 Euro Umwege über ausländische Drehkreuze lohnen können.

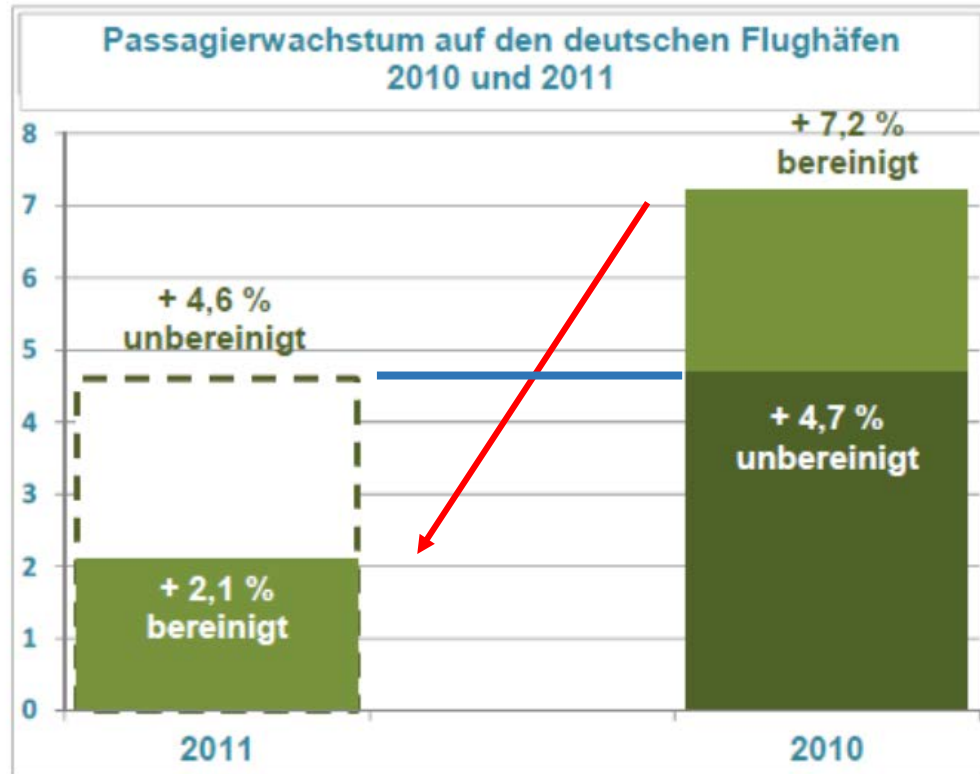


Abb. 2-1: Um Sondereffekte bereinigtes Wachstum des Passagierverkehrs auf deutschen Flughäfen 2011 und 2010

Es zeigt sich, dass das um Sondereinflüsse bereinigte Passagierwachstum 2011 deutlich geringer war als das im Vorjahr. Es war um fast 5 Prozentpunkte niedriger als in 2010. Das Wachstum 2011 lag unter Berücksichtigung des statistischen Basiseffektes nur bei 2,1 %, anstatt nominal bei 4,6 %.

So erfolgte die Beweisführung der negativen Effekte im Intraplan-Gutachten

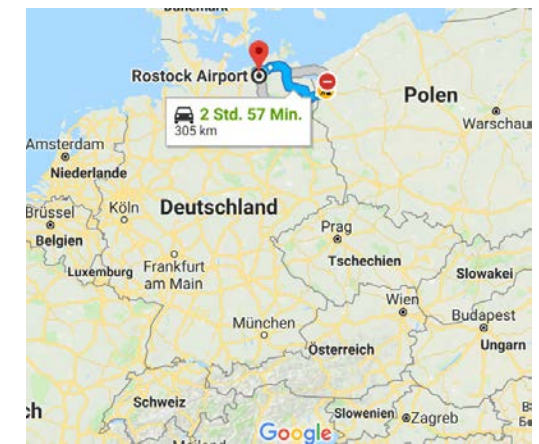
- Intraplan Consult GmbH berechnet für das Jahr 2011 eine fiktive „Soll“-Passagierzahl dadurch, dass das aus dem BIP-Wachstum abgeleitete „Soll“-Wachstum der Passagiere nicht auf das tatsächlich in 2010 erreichte Passagierervolumen bezogen wird, sondern auf ein fiktiv erhöhtes Passagierervolumen. Auf dieses fiktiv erhöhte Passagierervolumen
- 2010 wird dann die „Soll“-Wachstumsrate angewandt, um zur „Soll“-Passagierzahl des Jahres 2011 zu kommen. Diese wird dann mit der Ist-Passagierzahl verglichen. Die Differenz ist der Steuereffekt.

- Warum ist eine fiktive Erhöhung des Passagiervolumens in 2010 notwendig?
- Die Erhöhung sei notwendig, weil es wegen außergewöhnlicher Umstände Ausfälle von Flügen gegeben habe:
- Vulkanausbruch, Aschewolke Kalter Winter, witterungsbedingte Ausfälle von Flügen (Jan, Feb, Nov, Dez 2010), Pilotenstreik (Feb 2010)

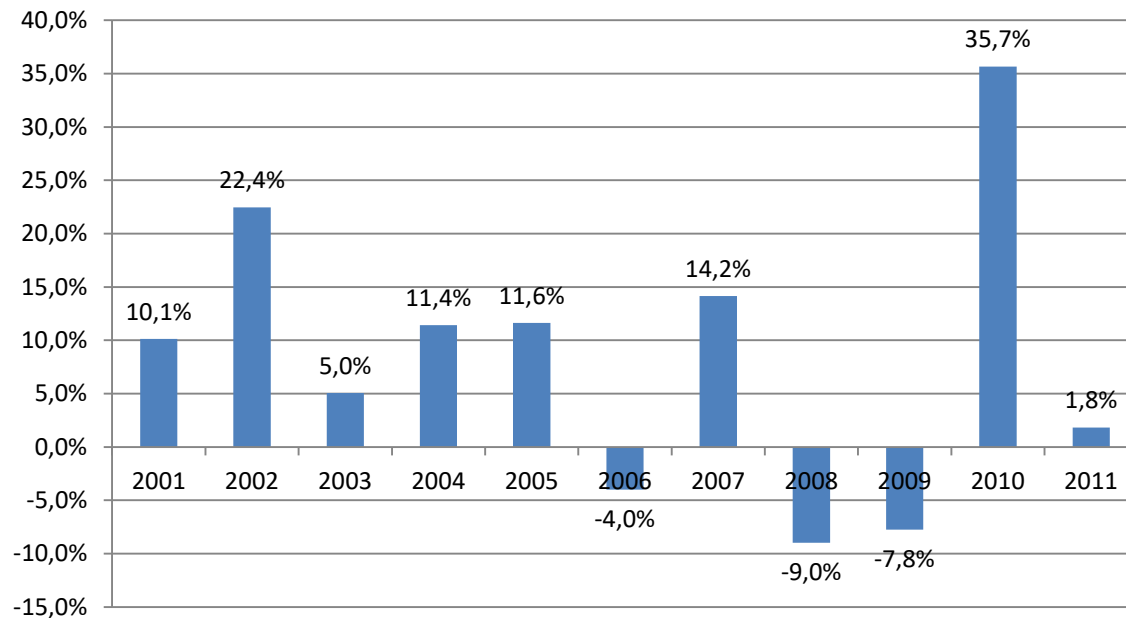
Kompensationen innerhalb des Jahres

- Dass sich positive und negative Entwicklungen innerhalb eines Jahres kompensieren, wird explizit angesprochen: *„Besonders das hohe Aufkommen während der Sommermonate kompensierte die negativen Effekte aus der Aschewolke und dem harten Winter“* (Quelle: Geschäftsbericht Fraport, 2010, S. 58).

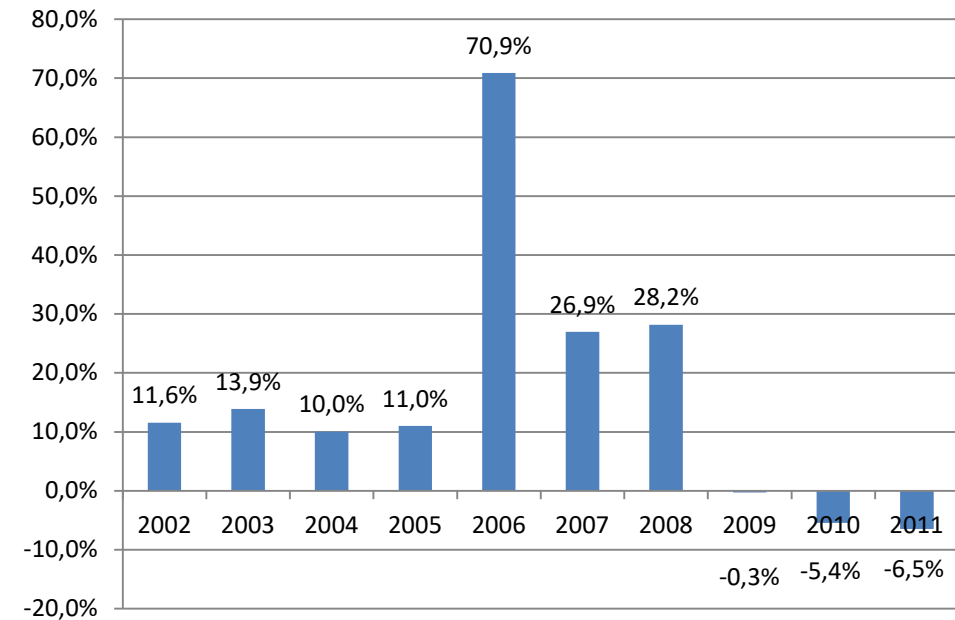
Rostock - Stettin



Wachstum Passagiere Gesamt Rostock-Laage



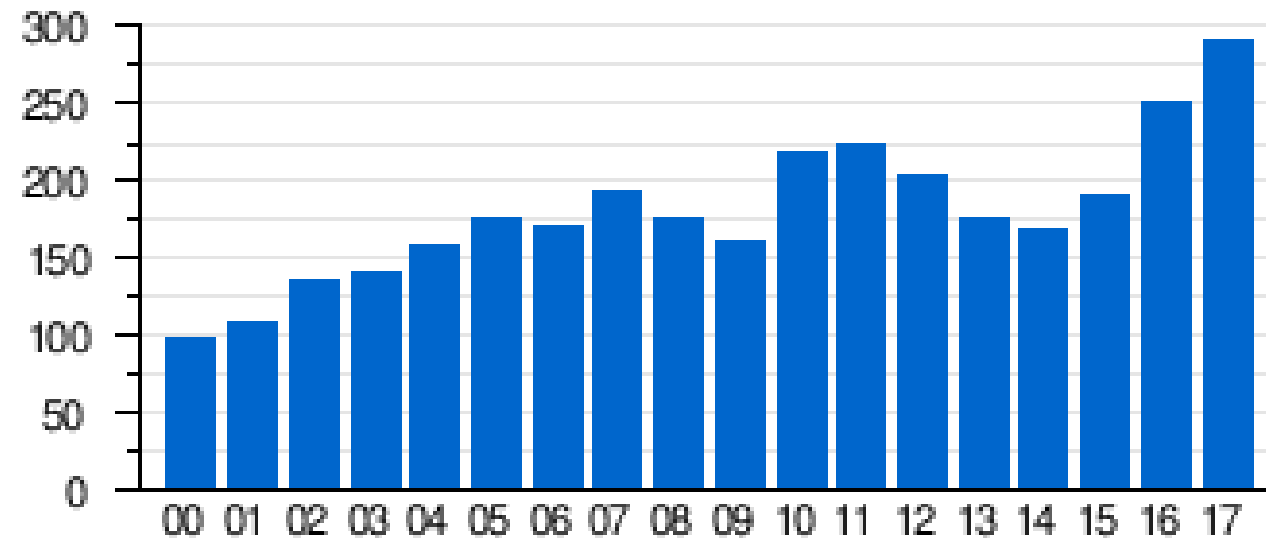
Wachstum Passagiere Gesamt Stettin



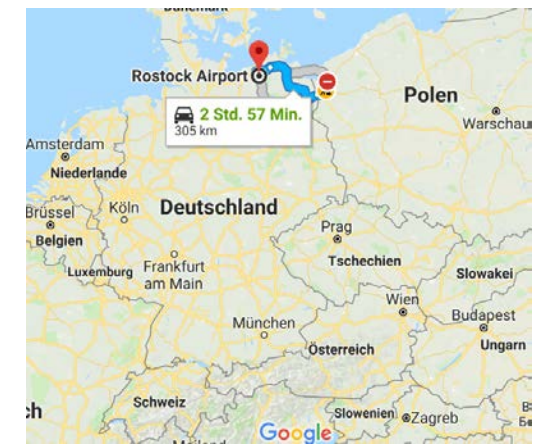
Rostock: neue Routen durch Lufthansa 2010. In 2011 kein Einbruch, sondern sogar noch weiteres Wachstum. Demgegenüber in Polen Schrumpfung.

Rostock-Laage

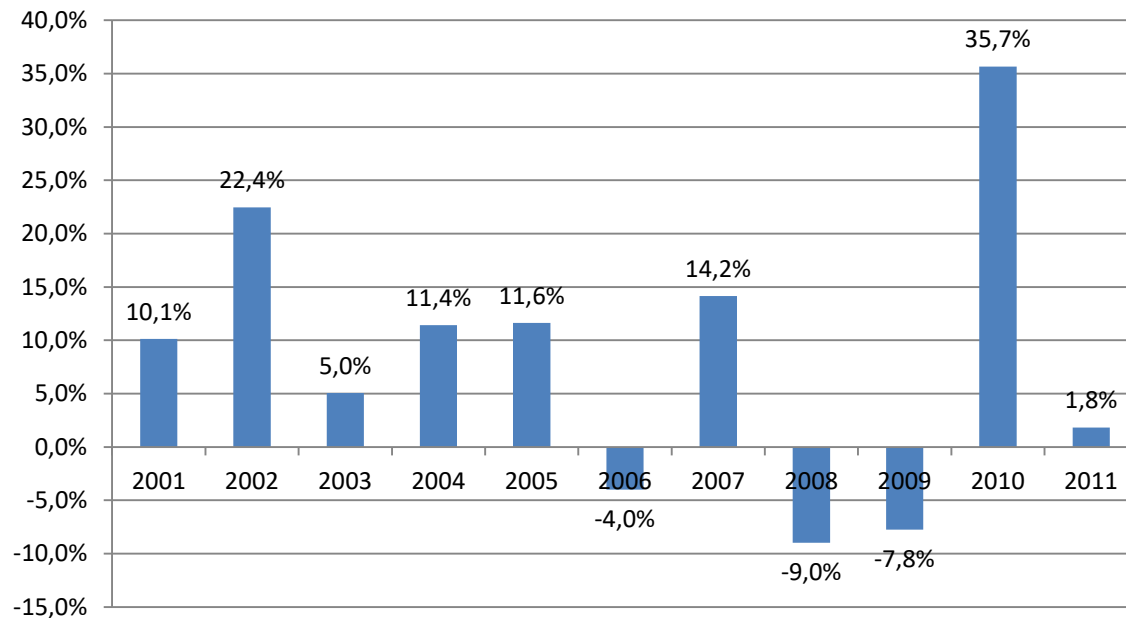
Passagieraufkommen 2000–2017
in 1.000 Personen



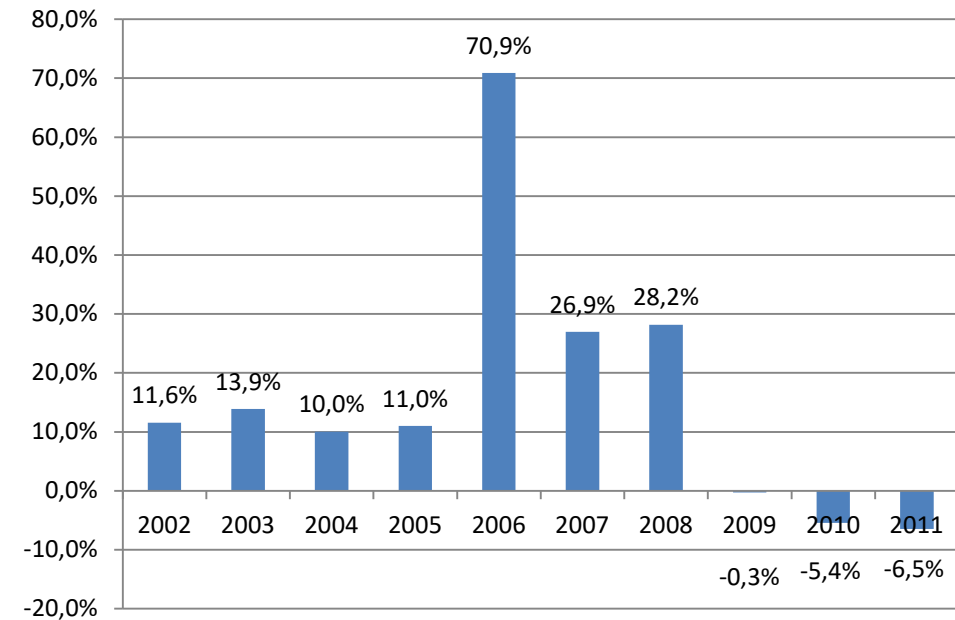
Rostock - Stettin



Wachstum Passagiere Gesamt Rostock-Laage



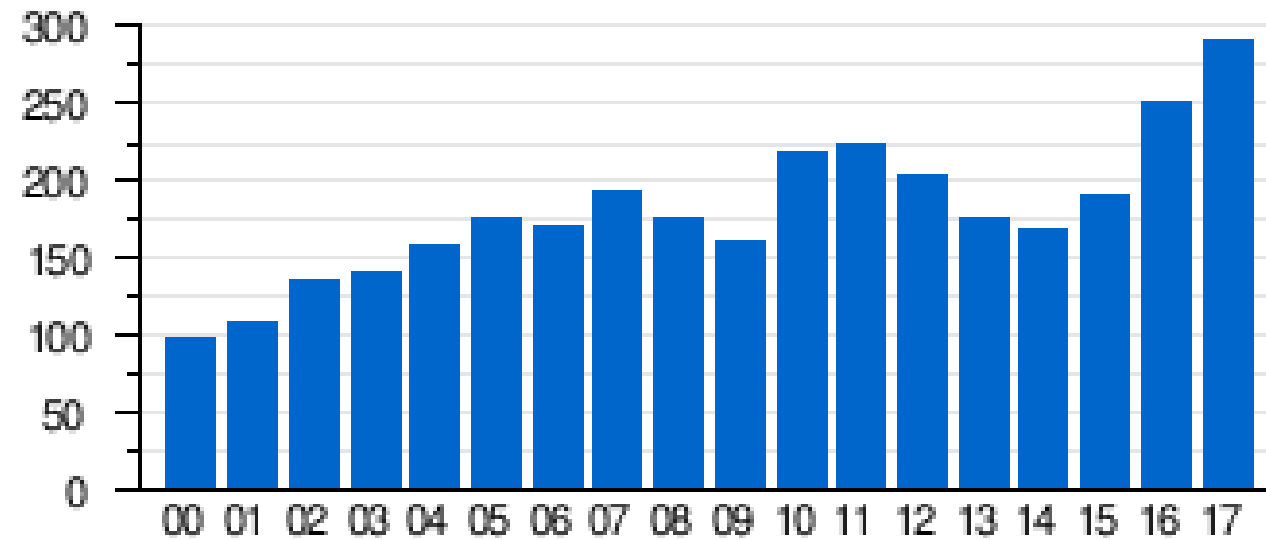
Wachstum Passagiere Gesamt Stettin



Rostock: neue Routen durch Lufthansa 2010. In 2011 kein Einbruch, sondern sogar noch weiteres Wachstum. Demgegenüber in Polen Schrumpfung.

Rostock-Laage

Passagieraufkommen 2000–2017
in 1.000 Personen



Aktuelle Argumente der Luftverkehrswirtschaft

Auftragsstudie von 2017 durch PwC

- Studie, die der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zusammen mit dem europäischen Airlineverband „Airlines for Europe“ (A4E) präsentiert hat (24.10.2017).
- Die Abschaffung der Luftverkehrsteuer würde sich selbst finanzieren.
- Jedem Euro Luftverkehrssteuer, auf den der Staat verzichtet, stehen 1,08 Euro Einnahmen gegenüber.
- Wäre die Steuer Anfang 2018 abgeschafft worden, würden in den folgenden zwei Jahren bereits 12.300 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Das Bruttoinlandsprodukt würde in der Folge deutlich steigen.
- Für das Jahr 2020 rechnet die Studie mit einem Plus des BIP von 4,1 Milliarden Euro.
- 24,6 Millionen zusätzliche Passagiere.

Quelle: Auftragsstudie ausgeführt durch Pricewaterhouse Coopers (PwC) koordiniert in mehreren europäischen Ländern mit Luftverkehrssteuern.

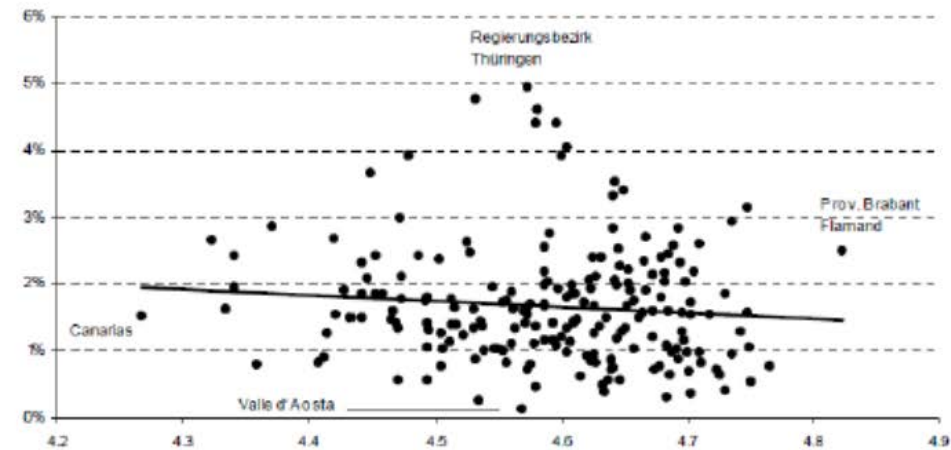
Methodik PwC

- Statt Methodik zu erklären, Verweis auf Gutachten von PwC von 2013
- Studie von 2013 nur als „abridged version“ verfügbar.
- BDL und A4E sagen „unabhängige“ Bewertung.
- PwC selbst sagt, dass Studie auf
 - nicht veröffentlichten Anweisungen („instructions“) beruhe,
 - die PwC vom Lobbyverband bekommen habe,
 - dass die Studie „exklusiv“ für die Bedarfe und Zwecke des Lobbyverbandes geschrieben worden sei
 - und dass kein sonstiger Leser erwarten könne, darin Informationen zu finden, die er für seine Zwecke braucht.
- Wahrscheinliche Methode: Input-Output-Analyse unter Weglassung relevanter Zahlungsströme.

Quelle: Rhein-Main-Institut, Darmstadt

Wie sehen die wirtschaftlichen Effekte des Luftverkehrs tatsächlich aus? Hier eine Studie von BAK-Basel zum Thema „Erreichbarkeit“ und BIP-Wachstum

Zwischen dem *Wachstum* des Wohlstands und der Verkehrsinfrastruktur gibt es keine Beziehung. Die waagrecht liegende Regressionsgerade zeigt deutlich, dass es zwischen Connectivity und BIP-Wachstum keine Beziehung gibt.



Bemerkung:

- Abszisse: Niveau Erreichbarkeit: natürlicher Logarithmus des Mittelwertes 1991-2008
- Ordinate: Wachstum BIP pro Kopf: durchschnittliche jährliche reale Wachstumsrate 1991-2008

Quelle: BAKBASEL

Zusammenfassung

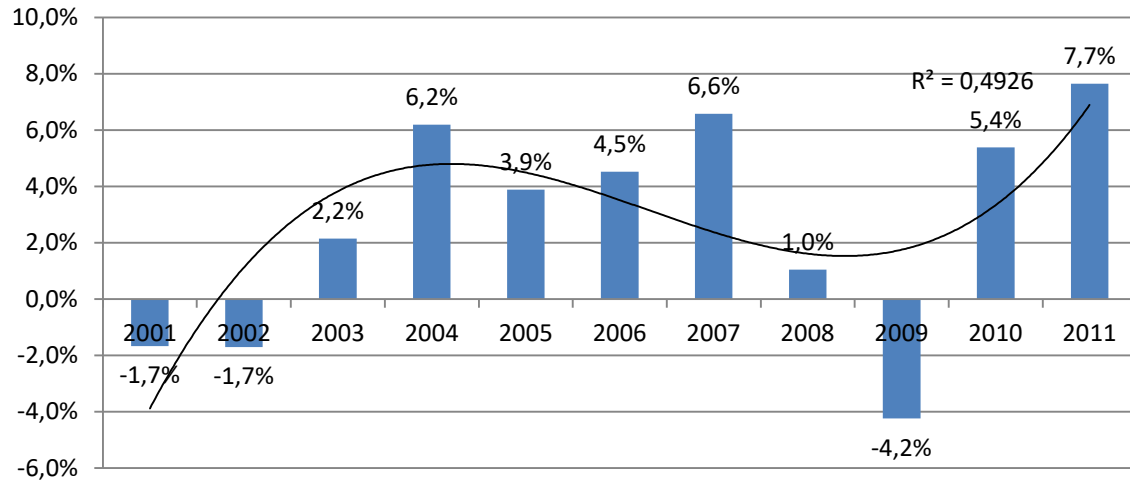
Es gibt keine Anzeichen für eine *besondere* Bedeutung des Luftverkehrs für Wirtschaftswachstum und Arbeitslosigkeit

Die OECD (2013) spricht von „*underwhelming results*“, „*no significant impact on output*“ und „*absence of robust findings on growth effects*“.

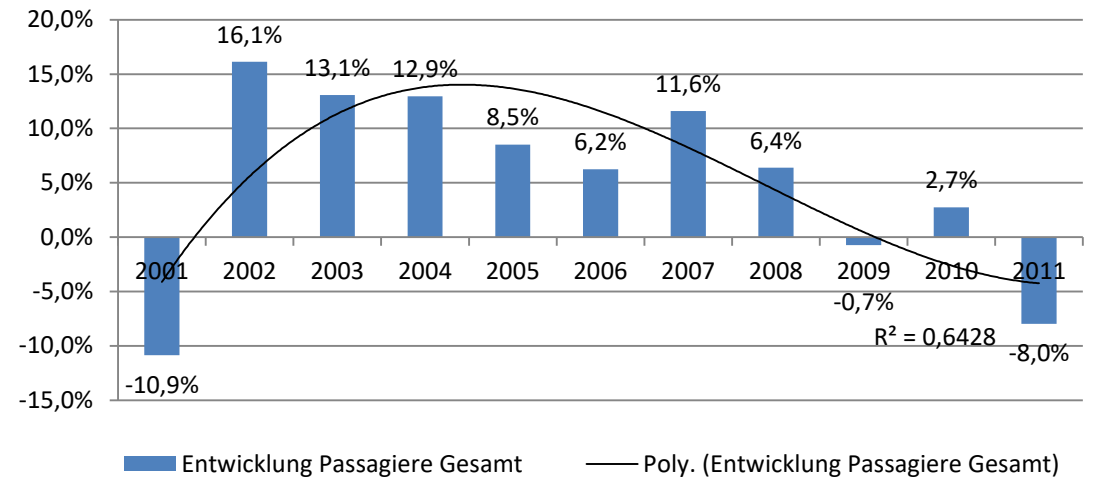
Quelle: OECD, 2013, ITF Transport Outlook – Funding Transport, OECD Publishing, Paris

Gibt es allgemeine Trends,
welche die Flughafenentwicklungen erklären?

Entwicklung der großen deutschen Flughäfen

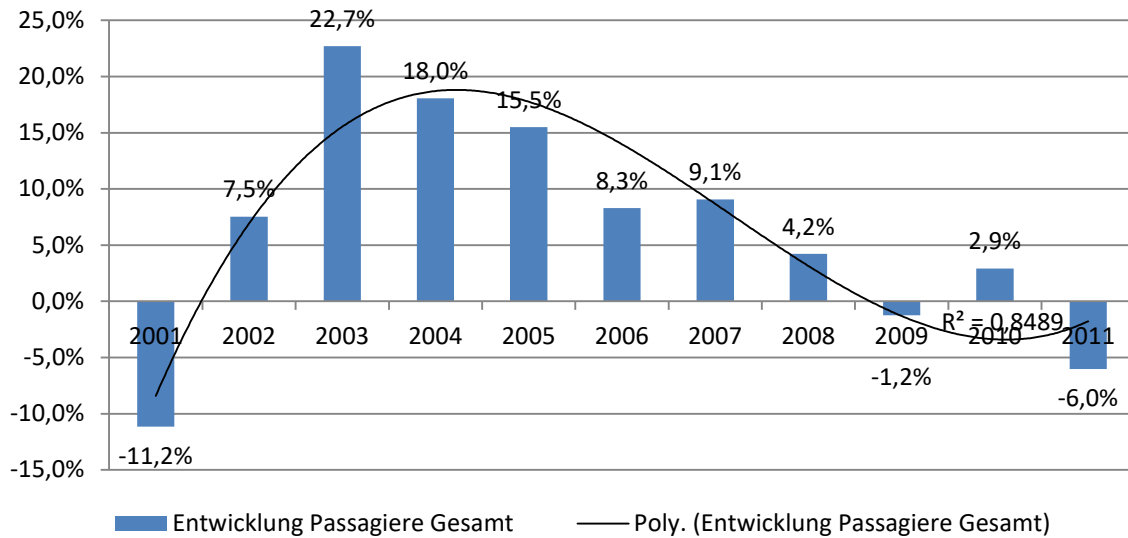


Entwicklung der kleinen deutschen Flughäfen



■ Entwicklung Passagiere Gesamt — Poly. (Entwicklung Passagiere Gesamt)

Entwicklung der Flughäfen mit hohem Billigfliegeranteil



Entwicklung der Flughäfen mit geringem Billigfliegeranteil

