



Positionspapier zur Nationalen Luftfahrtstrategie

Der deutsche Luftverkehr liegt im europäischen Vergleich zurück

Bei der Erholung des Verkehrsaufkommens zählt der deutsche Luftverkehr im europäischen Vergleich zu den Schlusslichtern. Der Luftverkehr verharrt weiterhin bei nur 89 % des Vorkrisenniveaus fest. Im Gegensatz dazu haben andere große EU-Märkte nicht nur vollständig aufgeholt, sondern ihr Vor-Covid-Niveau deutlich überschritten. Deutschlands chronisch schwache Marktentwicklung ist eine direkte Folge seines unattraktiven Kostenumfelds für europäische Airlines: überhöhte Flughafenentgelte, eine der höchsten Luftverkehrssteuern Europas, eine ineffiziente und überteuerte Flugsicherung sowie hohe Luftsicherheitsgebühren. All dies hat Deutschlands Konnektivität beschädigt, Arbeitsplätze gekostet und den Tourismus ausgebremst.

Ryanair, Europas größte Airline, verfolgt seit Langem einen klaren Plan für massives Wachstum in Deutschland. Ziel ist die Verdopplung unserer Passagierzahlen. Dieses Wachstum wird jedoch nur möglich, wenn die Bundesregierung endlich eine mutige und wachstumsorientierte Luftfahrtstrategie verfolgt und die völlig überhöhten Zugangskosten in Deutschland senkt. Um wieder wettbewerbsfähig zu werden, muss die Bundesregierung die Luftverkehrssteuern abschaffen, Flughafenengebühren reduzieren, ungerechtfertigte Flugsicherungsgebühren senken und die Luftsicherheitsgebühren auf 2 € pro Passagier deckeln.

Wenn Deutschland diese Chance nutzt und den Wachstumsstrategien von Ländern wie Schweden, Italien oder Ungarn folgt, kann es den jahrelangen Verkehrsrückgang aufholen, verlorene Konnektivität zurückgewinnen und deutliche volkswirtschaftliche Impulse freisetzen.

1. Zugangskosten senken, Wettbewerbsfähigkeit steigern

Deutschland bleibt einer der am schlechtesten erholten Luftverkehrsmärkte in der EU. Das Passagieraufkommen liegt weiterhin unter dem Niveau von 2019, da Deutschland zu den Märkten mit den höchsten Standortkosten für Airlines in Europa zählt. Extrem hohe Flughafenentgelte, wettbewerbsfeindliche Luftverkehrssteuern und wachstumshemmende Gebührenstrukturen haben Airlines und Passagiere abgeschreckt – mit klaren Folgen: weniger Routen, weniger Touristen, und weniger Arbeitsplätze. Gleichzeitig verzeichnen andere große EU-Märkte deutlich mehr Verkehr als vor Covid, weil Airlines dort ein wesentlich wettbewerbsfähigeres Kostenumfeld vorfinden. Um die bisherige, gescheiterte deutsche Luftverkehrspolitik zu korrigieren, muss die Nationale Luftfahrtstrategie endlich eine wachstumsorientierte Vision mit wettbewerbsfähigen Kosten vorlegen.

Ryanair ist Europas größte Airline-Gruppe. Wir befördern jährlich 60 % mehr Passagiere als die Lufthansa Group. Zudem sind wir die einzige europäische Airline, die im kommenden Jahrzehnt langfristiges Wachstum in großem Umfang liefern kann – auf bis zu 300 Mio. Passagiere pro Jahr. Dieses Wachstum stützt sich auf die Lieferung von 300 neuen Boeing 737 MAX-10 in den Jahren 2027 bis 2034. Da der Wettbewerb der europäischen Luftverkehrsmärkte um diese knappe zusätzliche Passagierkapazität enorm ist, wird Ryanair

neues Wachstum ausschließlich in jenen Ländern, Regionen und an jenen Flughäfen stationieren, die die wettbewerbsfähigsten Zugangskosten bieten.

Die jüngste Entscheidung der Bundesregierung, die 3-Euro-Erhöhung der Luftverkehrssteuer aus dem Jahr 2024 zurückzunehmen, ist ein erster positiver Schritt. Deutschland liegt jedoch weiterhin deutlich hinter jenen EU-Ländern zurück, die ihre Luftverkehrssteuern vollständig abgeschafft haben, etwa Ungarn, Schweden oder mehrere italienische Regionen, und die gleichzeitig wettbewerbsfähige Flughafenentgelte anbieten. Diese Maßnahmen haben dort reales Wachstum ermöglicht. Ryanair hat auf diese Wachstumsanreize sofort reagiert: 3,2 Mio. zusätzliche Sitzplätze (+21 % Wachstum), 11 zusätzliche stationierte Flugzeuge (1,1 Mrd. USD zusätzliche Investition) und über 60 neue Routen seit 2024.

Wir haben einen Wachstumsplan für Deutschland: Verdopplung unsere Kapazität auf über 34 Mio. Passagiere jährlich. Dafür sind jedoch grundlegende und strukturelle Reformen erforderlich:

- Abschaffung der ineffektiven und diskriminierenden deutschen Luftverkehrssteuer,
- Absenkung überhöhter Flughafenentgelte um 50 %, um zusätzliches Verkehrswachstum an Schlüsselstandorten wie Stuttgart, Düsseldorf, Hamburg, Dortmund und Berlin, anzureizen,
- Deckelung der seit 2019 verdreifachten Flugsicherungsgebühren auf maximal 100 € je Flug,
- Einführung effizienter und wettbewerbsfähiger Luftsicherheitsgebühren sowie deren Deckelung auf 2 € pro Passagier.

Der deutsche Luftverkehr wird sich erst dann nachhaltig erholen, wenn Deutschland eine kostenwirksame, wettbewerbsfördernde Wachstumsstrategie verfolgt, die Effizienz belohnt und Airlines zur Ausweitung der Konnektivität motiviert.

2. Nachtflugverbote flexibel und pragmatisch gestalten

Das starre Nachtflugverbot am BER wird einem Hauptstadtflughafen der größten Volkswirtschaft Europas nicht gerecht. Der BER arbeitet mit rigiden, veralteten Nachtflugregelungen. Dies führt regelmäßig zu absurden operativen Situationen: Flugzeuge müssen oft nur wenige Minuten vor Beginn des Nachtflugverbots nach Hannover ausweichen. Passagiere bleiben gestrandet, und operative Abläufe werden unverhältnismäßig stark gestört. Wir verfügen über die beste operative Performance Europas und planen verantwortungsvoll sowie vorausschauend, um Nachtflugverbote einzuhalten. Wenn Verspätungen jedoch durch Probleme der Flugsicherung oder durch Wetterereignisse entstehen, also durch Faktoren, die vollständig außerhalb der Kontrolle der Airlines liegen, müssen Flughäfen flexibel reagieren können. Flugzeuge müssen zur Basis zurückkehren können, und Passagiere müssen ihr Ziel erreichen. Das rigide Nachtflugverbot am BER, das operative Realitäten ignoriert, schadet den Passagieren und beschädigt Berlins Ruf als Reiseziel.

3. Flugsicherung: Effizienz- und Ausbildungsturbo einlegen

Deutschlands Flugsicherung muss dringend modernisiert werden. Ryanair unterstützt Investitionen in Technologie und Ausbildung. Reformen müssen jedoch auch zentrale Ineffizienzen beheben, ohne die Kosten für Airlines oder Verbraucher weiter zu erhöhen. Die Nationale Luftfahrtstrategie sollte die Modernisierung

der Fluglotsenausbildung vorantreiben, damit Lotsen schneller qualifiziert werden. Die Koordinierung mit Eurocontrol muss verbessert und Engpässe im europäischen Luftraum vermieden werden. Zudem sollten Überflüge während nationaler Lotsenstreiks explizit geschützt und priorisiert werden, damit die Freizügigkeit in Europa gesichert bleibt.

Insbesondere der DFS-Standort in Karlsruhe leidet unter chronischem Personalmangel, was zu permanenten Verspätungen führt. Ein strategischer Personalplan und ein beschleunigter Ausbildungsprozess sind dringend erforderlich. Airlines und Passagiere sollten nicht länger für absehbare, lokale Missstände bei der DFS aufkommen müssen.

4. Fairen Wettbewerbsbedingungen für alle Fluggesellschaften

Fairer Wettbewerb fördert Wachstum. Marktverzerrungen zerstören es. Jahrelange selektive Staatshilfen, kombiniert mit diskriminierenden Steuerstrukturen und Ausnahmen (z. B. die Befreiung von Transferpassagieren von der Luftverkehrssteuer) haben den Wettbewerb im deutschen Luftverkehrsmarkt verzerrt. Das Ergebnis: weniger Wettbewerb, weniger Flüge und höhere Preise für Verbraucher.

Die Bundesregierung muss gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Airlines sicherstellen. Das heißt: diskriminierende Steuern (und deren Ausnahmen) abschaffen, EU-Airlines fairen Zugang zu Drittstaaten im Rahmen von Luftverkehrsabkommen ermöglichen (z. B. Türkei) und veraltete staatliche Beihilfen beenden, die fairen Wettbewerb untergraben.

5. Anreize für nachhaltigen Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel, SAF) in ETS verankern

Ryanair hat sich klar zu branchenführender Nachhaltigkeit verpflichtet und setzt sich das Ziel, bis 2030 einen SAF-Anteil von 12,5 % zu erreichen. Der Übergang zu grüneren Technologien muss jedoch pragmatisch und bezahlbar gestaltet werden, ohne der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssektors zu schaden. Entsprechend sollte die Bundesregierung auch keinerlei nationale Abgaben für SAF einführen. Solche Maßnahmen sind kontraproduktiv und würden die Wettbewerbsfähigkeit weiter massiv schwächen. Jedwede nationale SAF-Ticketabgabe würde Flüge und Emissionen schlicht ins günstigere Ausland verlagern.

Alle umweltbezogenen Einnahmen, einschließlich ETS-Mittel, sollten vollständig in SAF-Anreize und -Förderungen zurückfließen, statt im Staatshaushalt zu versickern. Europa braucht bezahlbaren, skalierbaren, grünen Treibstoff – nicht neue Steuern und Abgaben.

6. ETS-Kosten auf CORSIA-Niveaus senken, um Europas Wettbewerbsfähigkeit zu schützen

Das EU-ETS belastet Airlines derzeit mit Emissionskosten, die bis zu zwanzigmal höher sind als im globalen CORSIA-System. Trotzdem gilt es ausschließlich für innereuropäische Flüge, und damit für weniger als die Hälfte der europäischen Flugemissionen. Diese Diskrepanz zwischen ETS und CORSIA begünstigt unfairerweise den Verkehr über außereuropäische Langstrecken-Drehkreuze und verzerrt den Wettbewerb in Europa.

Deutschland sollte sich für ein harmonisiertes ETS-Kostenniveau einsetzen, das sich an CORSIA orientiert. Das ist notwendig, um Carbon Leakage zu vermeiden, die Wettbewerbsfähigkeit der EU zu schützen und sicherzustellen, dass EU-Passagiere nicht überproportional belastet werden.

7. Modernisierung der EU-Eigentums- und Kontrollregeln (Ownership & Control)

Die europäischen Regeln für Eigentum und Kontrolle für Airlines sind im Kern seit den 1940er-Jahren praktisch unverändert. Die aktuell geltende Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verlangt, dass EU-Airlines mehrheitlich im Besitz von und kontrolliert durch EU-Staatsangehörige sein müssen. Dieses Prinzip schränkt den Zugang zu internationalem Kapital für europäische Airlines künstlich und unnötig ein. Dies begrenzt wiederum ihre Fähigkeit, bezahlbare Konnektivität in Europa anzubieten. Ländliche und periphere Regionen, in denen beispielsweise auch der deutsche Mittelstand tief verwurzelt ist, leiden besonders unter der mangelnden Konnektivität. Die aktuellen EU-Regeln verschaffen zugleich den traditionellen Netzwerk-Airlines strukturelle Vorteile, insbesondere solchen mit staatlichen Anteilseignern. Die COVID-Rettung der Lufthansa mit 9 Mrd. Euro Steuergeld hat diese Marktverzerrungen nur weiter verstärkt. Eine Modernisierung der Eigentums- und Kontrollregeln ist entscheidend: für fairen Wettbewerb und für langfristige Investitionen. Deutschland sollte diese Reformen aktiv vorantreiben, damit Europas Luftverkehrssektor global wettbewerbsfähig bleibt.

8. Verfahrenskosten für Kleinstforderungen reduzieren

Die Anzahl der Passagierforderungen gegen Airlines ist stark gestiegen, ausgelöst durch Probleme, die komplett außerhalb der Kontrolle der Airlines liegen. Dazu zählen unter anderem eine ineffiziente Flugsicherung, unflexible Nachtflugverbote und aggressive Inkassodienstleister. Airlines tragen dabei unverhältnismäßig hohe Gerichtskosten und Verwaltungsaufwände für Kleinstforderungen. Eine Modernisierung der Gebührenstruktur für geringste Streitwerte würde die Justiz entlasten, missbräuchliche Klageanreize reduzieren, Bürokratie abbauen und letztendlich die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs stärken.

Entschlossenes Handeln statt vager Visionen

Deutschlands Luftverkehr wurde durch seine Wettbewerbsnachteile ausgebremst: hohe Steuern, überzogene Zugangskosten, eine dysfunktionale Flugsicherung und eine veraltete Regulierung. Um Wachstum wieder zu entfesseln, muss die Bundesregierung dringend die Kosten wettbewerbsfähig gestalten: die Luftverkehrssteuer abschaffen, Flughafenentgelte senken, ungerechtfertigte Flugsicherungsgebühren reduzieren und die völlig überhöhten Luftsicherheitsgebühren bei 2 € pro Passagier deckeln. Zusätzlich zu diesen längst überfälligen Kostenreformen muss Deutschland die Leistungsfähigkeit der Flugsicherung verbessern, Flexibilität bei Nachtflugverboten einführen, bezahlbare Nachhaltigkeit über SAF-Anreize unterstützen, sich für die Modernisierung der veralteten EU-Eigentums- und Kontrollregeln einsetzen und die Bürokratie bei Passagieransprüchen abbauen.

Deutschland steht jetzt vor einer klaren Entscheidung: weiter zurückfallen oder endlich eine Nationale Luftfahrtstrategie umsetzen, die darauf ausgelegt ist, Verkehr, Tourismus, Arbeitsplätze und wirtschaftliche Entwicklung über die kommenden Jahrzehnte hinweg zu stärken. Jetzt ist der Moment für entschlossenes Handeln. Ohne eine Wachstumsstrategie für die Luftfahrt wird Deutschland weiter Konnektivität, Investitionen und Arbeitsplätze an wettbewerbsfähigere europäische Märkte verlieren.