

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, Otto Strauß, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/1877 –**

Fehlende Flugverbindungen in Deutschland und mögliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der CEO (Chief Executive Officer) der Flughafengesellschaft Ryanair DAC (Designated Activity Company), Eddie Wilson, hat Deutschland in einem Interview mit dem „FOCUS“ als das „wettbewerbsschwächste Land in Europa“ bezeichnet (www.focus.de/finanzen/boerse/deutsche-regierung-hat-keinen-plan-ryanair-will-weitere-verbindungen-streichen_ba2970a3-7642-41e7-bddb-e81747ca4b4f.html). Ryanair wird im Winterflugplan weitere Verbindungen aus Deutschland streichen und dies wird einschneidend sein, so Wilson (ebd.).

Die Maßnahme begründet demnach Wilson zum einen damit, dass die Luftverkehrssteuer, Flugsicherheits- und Flughafengebühren in Deutschland „absurd“ hoch seien (ebd.). In anderen Ländern, wie z. B. in Schweden, wurde die Luftverkehrssteuer abgeschafft, um die Attraktivität des Standorts für Fluggesellschaften zu erhöhen (ebd.). Ein weiterer Grund für diese geplanten Streichungen sei, dass die Flugsicherung in Deutschland nach Wilson zu den schlechtesten in Europa zähle (ebd.). Deutschland habe viel zu wenig Fluglotsen und bilde viel zu wenig aus, so Wilson (ebd.). Die neu errichtete Fluglotsenstelle in Baden-Baden sei hoffnungslos unterbesetzt (ebd.). Bis August, so Wilson weiter, seien bereits über 2 Millionen Ryanair-Passagiere dem Missmanagement und Personalmangel der deutschen Flugsicherung ausgesetzt gewesen (ebd.).

Um dieses Problem zu lösen, habe Ryanair der Bundesregierung den Vorschlag unterbreitet, die Passagierzahlen und Flugzeuge zu verdoppeln, wenn die Regierung ein Programm zur Wiederbelebung des Verkehrs durch die Abschaffung der Steuern und die Halbierung der Flugsicherheitsgebühren und Gebühren für die Sicherheitskontrollen einführen würde (ebd.). Eine Antwort auf diesen Vorschlag habe Ryanair bis heute nicht bekommen (ebd.).

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) fordert ein schnelles Absenken der hohen Standortkosten, damit Deutschland wieder wettbewerbsfähig wird. Der BDL sagt, dass allein in diesem Jahr die Belastungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland aufgrund staatlich veranlasseter Kosten um rund 1,1 Mrd. Euro auf insgesamt rund 4,4 Mrd. Euro steigen werden. Airlines ziehen ihre Flugzeuge ab und setzen sie in anderen europä-

ischen Ländern mit einem wettbewerbsfähigen Kostenniveau ein. Nach einer aktuellen Erhebung des BDL ist die Zahl der in Deutschland stationierten Flugzeuge der im europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr fliegenden Airlines von 190 im Jahr 2019 auf 130 im Jahr 2025 zurückgegangen. Die Folge der Flottenverlagerung in das Ausland sei nicht nur ein Verlust an Konnektivität, also der internationalen Anbindung der deutschen Flughäfen, sondern auch ein direkter Milliarden Schaden für die Volkswirtschaft (www.aerointernational.de/aktuelles/bdl-airlines-ziehen-flugzeuge-aus-deutschland-ab.html).

Die hohen Zugangskosten an deutschen Flughäfen werden auch vom Institut der Deutschen Wirtschaft (IW; www.iwkoeln.de/presse/iw-nachrichten/klaus-heiner-roehl-teure-wettbewerbsverzerrung.html), dem Flughafenverband ADV (www.adv.aero/deutschland-hat-gewaehlt-adv-fordert-wettbewerbsoffensive-ein-attraaktiver-wirtschaftsstandort-braucht-einen-starken-luftverkehrsstandort/#:~:text=Die%20ADV%20fordert%20eine%20umgehende,der%20Flugsicherungskosten%20f%C3%BCr%20kleinere%20Flugh%C3%A4fen) und dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL; www.bdl.aero/themen/wirtschaft-wettbewerb/standortkosten/ und www.bdl.aero/pressemitteilung/luftverkehr-massiv-unter-druck-staatlich-veranlasste-kosten-steigen-2025-um-weitere-12-milliarden-euro/) seit Langem kritisiert.

Bereits in der 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages hatte die Fraktion der AfD in einem Antrag die Aussetzung der Luftverkehrssteuer gefordert (Bundestagsdrucksache 20/10054).

Nur vier Monate später forderte die Fraktion der CDU/CSU, sich für eine Reduzierung der Standortkosten am Luftverkehrsstandort Deutschland einzusetzen. Auch in der Fraktion der CDU/CSU wurde nach Auffassung der Fragesteller endlich erkannt, dass die hohen Standortkosten einen erheblichen Nachteil im Wettbewerb bedeuten und das Fliegen verteuern (siehe Begründung auf Bundestagsdrucksache 20/11381). Die Fraktion der CDU/CSU forderte in diesem Antrag auch, die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurückzunehmen.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD wurde diese Forderung wie folgt übernommen: „Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen“ (www.cdu.de/app/uploads/2025/04/Koalitionsvertrag-%E2%80%93-93-barrierefreie-Version.pdf, S. 27).

Die Fraktion der AfD fordert die Rücknahme der Luftverkehrssteuer in der 21. Wahlperiode (Bundestagsdrucksache 21/802). Von der Bundesregierung liegt bislang keine entsprechende Initiative vor.

Die Kritik an der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) wird auch von Flughafenvertretern geteilt (vgl. www.n-tv.de/wirtschaft/Fluggaesten-droht-bislang-schlimmster-Verspaetungs-Sommer-article25893020.html).

1. Ist der Bundesregierung das in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Angebot der Fluggesellschaft Ryanair bekannt, und wenn ja, seit wann?
2. Ist es zutreffend, dass die Bundesregierung auf das in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Angebot der Fluggesellschaft Ryanair nicht geantwortet hat?
 - a) Wenn ja, warum hat die Bundesregierung der Fluggesellschaft nicht geantwortet?
 - b) Wenn nein, wann hat die Bundesregierung geantwortet, und was war der Wortlaut der Antwort der Bundesregierung?

Die Fragen 1 bis 2b werden gemeinsam beantwortet.

Ryanair hat dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) ihren „Sieben-Jahre-Wachstumsplan für DEU“ im August 2025 übermittelt, der in einem Gespräch Anfang September diskutiert wurde.

3. Hat die Bundesregierung Gespräche mit Ryanair geführt oder beabsichtigt sie, solche zu führen, um den Rückzug von Ryanair aus deutschen Standorten zu verhindern?

Das BMV hat mit Ryanair Gespräche zur Attraktivität des Luftverkehrsstandort Deutschland geführt.

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die geplanten zusätzlichen Kürzungen von Ryanair im Winterflugplan 2025/2026 (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Veröffentlichungen zum Winterflugplan 2025/2026 von Ryanair sind bekannt.

5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des BDL, dass bereits mehr als 10 000 Arbeitsplätze und mehr als 4 Mrd. Euro jährlicher Wertschöpfung verloren gegangen seien, und wenn nein, von welchen Verlusten an Arbeitsplätzen und jährlicher Wertschöpfung geht die Bundesregierung aus (www.presseportal.de/pm/113858/6094188, laut Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft sichert jedes in Deutschland stationierte Verkehrsflugzeug rund 170 Arbeitsplätze und trägt mit einer jährlichen Wertschöpfung von rund 70 Mio. Euro zum Bruttoinlandsprodukt bei)?

Die Bundesregierung wird zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftverkehrskonnektivität ein Gutachten erstellen lassen.

6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung und welche Maßnahmen wurden ggf. bereits umgesetzt, um die Belastungen der Fluggesellschaften durch Luftverkehrssteuer, Flugsicherungs- und Flughafengebühren zu reduzieren?

Zur Beantwortung der Frage wird auf den Koalitionsvertrag und das aktuelle DLR-Gutachten zu Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland hingewiesen; verfügbar unter: www.bmdv.bund.de/gutachten-luftverkehr.

7. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechend dem Koalitionsvertrag im Deutschen Bundestag einen Gesetzentwurf für eine Absenkung einzubringen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Die Handlungsräume hinsichtlich einer Entlastung der Fluggesellschaften bei den staatlichen Standortkosten werden durch die Bundesregierung geprüft.

8. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der Höhe der Luftverkehrssteuer und dem Rückzug von Fluggesellschaften aus Deutschland?
12. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung von Unternehmen, Instituten und Verbänden, dass die Abgaben- und Kostenstruktur im deutschen Luftverkehr im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hoch ist (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre abweichende Einschätzung?

Die Fragen 8 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Es besteht ein Kausalzusammenhang zwischen der Höhe der Standortkosten und der Standortattraktivität. Die kompetitive Entwicklung der staatlichen Standortkosten in DEU hat sich im europäischen Vergleich verschlechtert. Für die statistische Einordnung wird auf das aktuelle DLR-Gutachten zu Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland hingewiesen; verfügbar unter: www.bmdv.bund.de/gutachten-luftverkehr.

9. Welche sonstigen Maßnahmen hat die Bundesregierung ggf. geplant, um Deutschland für Fluggesellschaften wieder attraktiver zu machen?

Zur Beantwortung der Frage wird auf die im Koalitionsvertrag beschriebenen Maßnahmen, insbesondere die angekündigte Luftfahrtstrategie, verwiesen.

10. Teilt die Bundesregierung die Kritik von Ryanair an der Deutschen Flugsicherung GmbH, und sieht die Bundesregierung einen Personalmangel in der Luftverkehrskontrolle eine Ursache (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
11. Wenn die Bundesregierung einen Mangel an Fluglotsen als wesentliche Ursache für Flugverspätungen erkannt haben sollte, welche Ursachen hat dieser Personalmangel, und wie viele Fluglotsen müssten eingestellt werden, um diesen Personalmangel zu beheben?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Die Ursachen für Flugverspätungen in Deutschland sind vielschichtig. Die Bundesregierung sieht es als sachgerecht und notwendig an, dass sich die Personalausstattung an einem Niveau orientiert, mit dem alle Aufgaben erledigt werden können. Das gilt insbesondere für die Anpassung der Zahl der Fluglotsen im Hinblick auf eine steigende Verkehrsnachfrage. So sieht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH einen Aufbau von 250 finanzwirksamen Vollzeitäquivalenten zwischen 2024 und 2029 vor, davon 237 Fluglotsen. Darüber hinaus ist im selben Zeitraum ein Aufbau von 190 operativen Vollzeitäquivalenten geplant. Für den Bereich Training/Ausbildung ist ebenfalls ein Anstieg geplant.