



Stellungnahme zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

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. 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.

Luftverkehrsteuer auf tatsächlichen Steuersatz von 2024 senken

Der aktuelle Gesetzentwurf hält die politische Zusage nicht ein: Statt die Luftverkehrsteuer wie versprochen auf das Niveau vom Mai 2024 zu senken, bleibt sie deutlich höher. 2024 betragen die effektiven Steuersätze 12,48 Euro (Kurzstrecke), 31,61 Euro (Mittelstrecke) und 56,91 Euro (Langstrecke). Der Entwurf sieht jedoch eine deutlich geringere Senkung auf lediglich 13,03 Euro sowie 33,01 Euro und 59,43 Euro vor. Damit verweist der Entwurf zwar auf die im LuftVStG formal ausgewiesenen Steuersätze, tatsächlich wurde der volle Steuersatz seit der Einführung im Jahr 2020 nie angewendet, sondern stets durch einen Anpassungsmechanismus reduziert (siehe Tabelle 1). Dass der Entwurf nun mit praxisfernen Steuersätzen argumentiert, ist Augenwischerei und bleibt damit hinter dem Beschluss des Koalitionsausschusses klar zurück. Wir fordern die Bundesregierung eindringlich auf, ihr Versprechen zu halten und die Luftverkehrsteuer auf das tatsächlich gültige Niveau von 2024 abzusenken.

Tabelle 1: Steuersätze seit 2020 am Beispiel der Kurzstrecke:

Jahr	Steuersatz gemäß LuftVStG	Tatsächlicher Steuersatz nach Absenkungsmechanismus
2020	13,03 Euro	12,90 Euro
2021	13,03 Euro	12,88 Euro
2022	13,03 Euro	12,77 Euro
2023	13,03 Euro	12,73 Euro
2024	13,03 Euro	12,48 Euro

Luftverkehrsteuer zeitnah abschaffen und Markt fair gestalten

Insgesamt ist die Absenkung der Steuer jedoch nicht hinreichend, um nachhaltiges Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland zu entfachen. Um wieder wettbewerbsfähig zu werden, muss die Bundesregierung die Luftverkehrssteuern abschaffen. Darüber hinaus sollte das Prinzip gelten, dass alle steuerliche Belastungen stets für alle Passagiere gleichermaßen gelten. Die aktuelle Praxis zur Befreiung von Transitpassagieren verzerrt den Markt. Dies sollte auch in der kommenden Luftfahrtstrategie verankert

werden. Wir appellieren daher an die Bundesregierung, dass es zu keinen weiteren Verzögerungen kommen darf.

Wachstum ist möglich

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. Ryanair könnte in Deutschland die aktuelle Flotte von 30 auf 60 Flugzeuge und die Passagierkapazitäten von aktuell 17 Millionen auf 36 Millionen verdoppeln.

Abschaffung der Luftverkehrsteuer ermöglicht Wachstum

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. Diese Maßnahmen haben dort reales Wachstum ermöglicht. Ryanair hat auf die Wachstumsanreize in diesen Märkten 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.

Jetzt entschlossen handeln

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. Dazu gehört auch die Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Deutschland steht jetzt vor einer klaren Entscheidung: weiter zurückfallen oder jetzt entschlossen handeln und damit Tourismus, Arbeitsplätze und wirtschaftliche Entwicklung über die kommenden Jahrzehnte hinweg zu stärken.