

Antrag

der Abgeordneten Otto Winfried Strauß, Kay Gottschalk, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis Giersch, Lars Haise, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Jan-Wenzel Schmidt, Jörn König, Torben Braga, Christian Douglas, Hauke Finger, Rainer Groß, Reinhard Mixl, Iris Nieland, Diana Zimmer, Carolin Bachmann, Dirk Brandes, Gerrit Huy, Thomas Korell, Andreas Mayer, Christian Reck, Alexander Arpaschi, Dr. Christina Baum, Birgit Bessin, Dr. Christoph Birghan, Erhard Brucker, Thomas Dietz, Tobias Ebenberger, Hauke Finger, Boris Gamanov, Rainer Groß, Udo Theodor Hemmelgarn, Nicole Höchst, Steffen Janich, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Rocco Kever, Kurt Kleinschmidt, Pierre Lamely, Knuth Hans-Peter Meyer-Soltau, Denis Pauli, Kerstin Przygodda, Dr. Rainer Rothfuß, Lars Schieske, Carina Schießl, Georg Schroeter, Dr. Paul Schmidt, Thomas Stephan, Martina Uhr, Dr. Alexander Wolf, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Erhöhung der Luftverkehrssteuer zurücknehmen

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:
 1. Der europäische Luftverkehrsmarkt ist der wettbewerbsintensivste der ganzen Welt. Fast 250 Airlines kämpfen an den europäischen Flughäfen um die Passagiere. Das sind mehr als auf jedem anderen Erdteil. Die Luftverkehrssteuer gilt für alle Passagierflüge, die von deutschen Flughäfen starten¹ und stellt damit einen Wettbewerbsnachteil für deutsche Fluggesellschaften dar, da sie in besonderem Maße von dieser Steuer betroffen sind.
 2. Die in Deutschland erhobene Luftverkehrssteuer hat zudem negative Auswirkungen auf die deutschen Verkehrsflughäfen. Neben Veränderungen des Angebots von Fluggesellschaften, die Flüge komplett gestrichen oder auf grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland verlagert haben, sind auch Reaktionen auf der Nachfrageseite infolge gestiegener Preise feststellbar. Diese Wirkungen werden durch künstlich in die Höhe getriebene CO₂-Preise zusätzlich verstärkt und schränken die Möglichkeit der Weitergabe der Luftverkehrssteuer im Wettbewerb ein. Die Doppelbesteuerung des innerdeutschen Luftverkehrs, bei dem die Luftverkehrssteuer sowohl beim Hin- als auch beim Rückflug erhoben wird, stellt dabei eine besondere Belastung dar.

¹ Destatis, Pressemitteilung Nr. 166 vom 13. April 2022, Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer 2021 um 49,8 % gegenüber 2020 gestiegen; https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/04/PD22_166_799.html.

3. In den Jahren 2020 und 2024 wurde die Luftverkehrssteuer erhöht.² Dies ist belastet den Luftverkehr zusätzlich und das Gegenteil wäre richtig: Eine Abschaffung dieser Steuer führte zu faireren Rahmenbedingungen und besseren Arbeitsbedingungen in der Luftverkehrsindustrie bei.
 4. Neue moderne Flugmuster wie der Airbus 350-900 ULR oder Airbus 321 XLR erlauben von Deutschland aus Direktverbindungen zu weitentfernten Zielen. Diese Flugmuster sparen Zeit und Treibstoff, ihr Einsatz von Deutschland aus wird aber durch die gegenwärtige Konstruktion der Luftverkehrssteuer konterkariert, da für Langstreckenflüge der höchste Satz von 70,83 Euro pro Passagier entrichtet werden muss.³
 5. Sowohl CDU/CSU als auch SPD haben sich in ihrem Koalitionsvertrag verpflichtet, die Erhöhung der Steuer aus dem Jahr 2024 zurückzunehmen.⁴
- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung dazu auf,
1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der das Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) dahingehend ändert, die Erhöhung der Luftverkehrssteuer aus dem Jahre 2024 spätestens ab dem 31. Dezember 2025 rückgängig zu machen;
 2. die Luftverkehrssteuer insgesamt einer Evaluierung zu unterziehen und dahingehend anzupassen, dass steuerliche Wettbewerbsnachteile für deutsche Flughäfen abgebaut werden und die Vorteile neuer Langstreckenverbindungen ab Deutschland genutzt werden können.

Berlin, den 3. Mai 2025

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

² Bundesregierung, 12.12.2019, Bundesregierung beschließt Erhöhung der Luftverkehrssteuer - Fliegen wird teurer; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/luftverkehrssteuer-1681874#:~:text=Bundesregierung%20beschlie%C3%9Ft%20Erh%C3%B6hung%20der%20Luftverkehrssteuer,April%202020%20in%20Kraft%20tritt>.

³ Destatis, 15.04.2025, 1,9 Milliarden Euro Luftverkehrssteuer im Jahr 2024 angemeldet; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Weitere-Steuern/luftverkehrssteuer.html#:~:text=F%C3%BCr%206%2C1%20%25%20der%20Passagiere,f%C3%BCr%20alle%20seit%20dem%201>.

³ Luftverkehrskonzept für Deutschland dringend erforderlich - BDL

⁴ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 21. Legislaturperiode, S.8; https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag2025_bf.pdf.

Begründung

Seit Einführung der Luftverkehrsteuer ist zu beobachten, dass deutsche Drehkreuzflughäfen weniger stark zulegen konnten als ausländische Drehkreuzflughäfen. Die Luftverkehrsteuer wurde Anfang 2011 aus Gründen der Etatsanierung eingeführt. Der aktuelle Koalitionsvertrag verspricht: "Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben“ zu „reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurück(zu)nehmen.“⁵ Die Fortführung der Luftverkehrsteuer in der derzeitigen Höhe widerspricht somit den Ankündigungen der Bundesregierung und würde der Luftverkehrsbranche in Zeiten der Krise wirtschaftlich nachhaltig schaden und womöglich für Arbeitsplatzverluste in Deutschland verantwortlich sein. Die Abschaffung der Luftverkehrsteuer würde sich laut der Studie „The economic impact of air taxes in Europe Germany“⁶ nicht nur für die Luftverkehrswirtschaft, sondern auch durch höhere Steuereinnahmen lohnen. Für jeden Euro entfallenden Luftverkehrsteuer kämen demnach 1,08 Euro Steuereinnahmen zustande. Das ist das Ergebnis der Analyse der Wirtschaftsberatungsgesellschaft Pricewaterhouse Coopers (PwC). Der Studie zufolge würde die Abschaffung ein so starkes Wirtschaftswachstum entfalten, dass die Steuerausfälle durch zusätzliche Einnahmen aus indirekten Steuereinnahmen mit 108 Prozent überkompensiert würden. Die Aussetzung dieser Steuer trägt somit voraussichtlich ohne steuerliche Mindereinnahmen zu fairen Rahmenbedingungen in der Luftverkehrsindustrie bei und schafft so auch bessere Rahmenbedingungen für hohe Sozialstandards in der gesamten Branche. Der Antrag trägt Sorge, dass Deutschland angesichts neuer Drehkreuzflughäfen nicht weiter an Wettbewerbsfähigkeit verliert. Die Luftverkehrsteuer schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrt und benachteiligt die heimischen Fluggesellschaften und Flughäfen im internationalen Wettbewerb. Sie entzieht den deutschen Unternehmen die finanziellen Mittel für mehr Investitionen und deswegen ist die Steuererhöhung aus 2024 noch in diesem Kalenderjahr auszusetzen und Luftverkehrsteuer insgesamt zu evaluieren.⁷

⁵ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 21. Legislaturperiode, S.8; https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag2025_bf.pdf.

⁶ Microsoft Word - The economic impact of air taxes in Europe - Germany.docx

⁷ Bundesverband der Deutschen Luftwirtschaft, 18.09.2017, Luftverkehrsteuer schwächt Wettbewerbsposition der deutschen Luftfahrt; <https://www.bdl.aero/pressemitteilung/luftverkehrsteuer-schwaecht-wettbewerbsposition-der-deutschen-luftfahrt/>