

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 21/5688, 21/6024 –

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

A. Problem

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode ist als Maßnahme zur steuerlichen Entlastung von Luftverkehrsunternehmen unter Finanzierungsvorbehalt vereinbart, die zum 1. Mai 2024 erfolgte Erhöhung der gesetzlichen Steuersätze des Luftverkehrsteuergesetzes zurücknehmen zu wollen.

Die Spitzen der Koalitionsfraktionen der 21. Legislaturperiode haben sich am 13. November 2025 darauf verständigt, die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag umzusetzen. Diese wird umgesetzt, durch die Absenkung der gesetzlichen Steuersätze des Luftverkehrsteuergesetzes zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrsteuersätze vor dem 1. Mai 2024.

B. Lösung

Die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes werden zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrsteuersätze vor dem 1. Mai 2024 gesenkt. Die hierdurch entstehenden Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 werden ab 2027 durch Einsparungen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) vollständig erwirtschaftet.

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke.

C. Alternativen

Die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes werden nicht gesenkt. Hierdurch werden die unter anderem in Abschnitt D aufgeführten Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 vermieden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- und -mindereinnahmen (-) in Mio. Euro)

Gebietskörperschaft	volle Jahreswirkung*				
	2026	2027	2028	2029	2030
insgesamt	- 185	- 340	- 345	- 350	- 355
Bund	- 185	- 340	- 345	- 350	- 355
Länder	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-
Kassenjahr					
	2026	2027	2028	2029	2030
insgesamt	- 170	- 330	- 345	- 350	- 355
Bund	- 170	- 330	- 345	- 350	- 355
Länder	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-

* Wirkung im Veranlagungsjahr

Die durch diesen Gesetzentwurf im Einzelplan 60 entstehenden Steuermindereinnahmen werden im Haushaltsjahr 2026 im Rahmen des Haushaltsvollzugs im allgemeinen Haushalt erwirtschaftet. Ab 2027 werden die Steuermindereinnahmen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) vollständig erwirtschaftet.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Bei den Luftverkehrsunternehmen und bei den steuerlichen Beauftragten entsteht durch die Änderung des § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes allenfalls ein sehr geringer Umstellungsaufwand infolge der notwendigen Anpassung der Steuersätze in den IT-Verfahren.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Zollverwaltung entsteht durch die Änderung der Steuersätze ein sehr geringer Aufwand infolge der notwendigen Anpassung der Steuersätze im IT-Verfahren für die Verwaltung der Luftverkehrsteuer und in öffentlich zugänglichen Informationen zur Luftverkehrsteuer.

F. Weitere Kosten

Es entstehen keine sonstigen Kosten für die Wirtschaft. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/5688, 21/6024 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 20. Mai 2026

Der Finanzausschuss

Christian Görke
Amtierender Vorsitzender

Dr. Stefan Korbach
Berichterstatter

Sascha Müller
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Dr. Stefan Korbach und Sascha Müller

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksachen 21/5688, 21/6024** in seiner 77. Sitzung am 7. Mai 2026 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Verkehrsausschuss sowie dem Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist darüber hinaus nach § 96 GO-BT beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die gesetzlichen Luftverkehrssteuersätze werden zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der vor dem 1. Mai 2024 geltenden gesetzlichen Luftverkehrssteuersätze gesenkt. Die gesetzlichen Steuersätze gemäß § 11 Absatz 1 des Luftverkehrssteuergesetzes werden wie folgt geändert:

- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 1 des Luftverkehrssteuergesetzes wird von 15,53 Euro auf 13,03 Euro gesenkt.
- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 2 des Luftverkehrssteuergesetzes wird von 39,34 Euro auf 33,01 Euro gesenkt.
- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 3 des Luftverkehrssteuergesetzes wird von 70,83 Euro auf 59,43 Euro gesenkt.

III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 34. Sitzung am 18. Mai 2026 eine öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
2. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
3. Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
4. Deutsche Industrie und Handelskammer
5. Deutscher Reiseverband
6. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) - Institut für Luftverkehr
7. Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)
8. Meyer, Prof. Dr. Dirk, Helmut-Schmidt-Universität Hamburg
9. Söllner, Prof. Dr. Fritz, Technische Universität Ilmenau
10. Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 38. Sitzung am 20. Mai 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 35. Sitzung am 20. Mai 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

Der **Verkehrsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 32. Sitzung am 20. Mai 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD Annahme.

Der **Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung** hat den Gesetzentwurf in seiner 29. Sitzung am 20. Mai 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/5668 in seiner 33. Sitzung am 6. Mai 2026 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 18. Mai 2026 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 35. Sitzung am 20. Mai 2026 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 21/5688, 21/6024 ohne Änderung.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** führten aus, mit der Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes wolle man zum 1. Juli dieses Jahres die gesetzlichen Steuersätze der Luftverkehrsteuer wieder auf das Niveau vor der Erhöhung zum 1. Mai 2024 absenken. Die Entlastung senke das Volumen der Luftverkehrsteuer um ca. 16 Prozent und führe in der Jahreswirkung zu Steuermindereinnahmen von 350 Millionen Euro. Damit werde ein wichtiger Punkt aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt. In einer Zeit, in der man intensiv über die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland spreche, sei dieser konkrete Schritt zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes von besonderer Bedeutung. Die Absenkung der Luftverkehrsteuer sei notwendig, um die Wettbewerbsnachteile und Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Vergleich zumindest teilweise abzumildern und die Rahmenbedingungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland zu verbessern.

Die öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf habe noch einmal verdeutlicht, dass Deutschland im internationalen Vergleich ein Hochkostenstandort sei und der deutsche Luftverkehr auch im europäischen Vergleich den Anschluss verloren habe. Dazu trügen die staatlich induzierten Standortkosten wesentlich bei. Die Belastungen des deutschen Luftverkehrs durch die staatlichen Standortkosten – dazu gehörten die Sicherheitsgebühren, die Flugsicherungsgebühren und auch die Luftverkehrsteuer – beliefen sich mittlerweile auf 4,3 Milliarden Euro und hätten sich seit der Vor-Corona-Zeit mehr als verdoppelt.

Ein Beispiel: Ein durchschnittlicher Flug von Deutschland nach Palma de Mallorca sei derzeit mit staatlichen Kosten von durchschnittlich ca. 4 600 Euro belastet. Würde dieser Flug aus dem europäischen Ausland heraus starten, läge diese Belastung bei ca. 2 300 Euro, also gerade einmal bei der Hälfte.

Diese Situation habe zu Reaktionen bei den Airlines geführt. Dazu gehörten Streckenstreichungen und auch die Verlagerung von Kapazitäten ins Ausland. So seien seit 2019 insgesamt 60 Flugzeuge im Punkt-zu-Punkt-Verkehr ins Ausland verlagert worden. Auch die Passagierzahlen hätten sich in Deutschland schlecht entwickelt. Sie lägen weiterhin 11 Prozent unter dem Vor-Corona-Niveau. Im europäischen Durchschnitt sei dagegen ein Wachstum um 6 Prozent zu verzeichnen. Der Unterschied der Entwicklung der deutschen Passagierzahlen zum europäischen Durchschnitt betrage also 17 Prozentpunkte.

Aus diesen Gründen sei es wichtig, mit dem vorliegenden Gesetzentwurf die Steuererhöhung zurückzunehmen und sich wieder in Richtung einer Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs zu bewegen. Ziel müsse es sein, für die deutsche Wirtschaft, die exportorientierte Industrie, den Mittelstand, den Tourismus und insbesondere die Messewirtschaft die unverzichtbare Konnektivität sicherzustellen. Weite Teile der Wirtschaft hingen von leistungsfähigen Flughäfen ab – auch von Regionalflughäfen, die in Deutschland einen wichtigen Stellenwert einnehmen.

Es gehe außerdem um Beschäftigung und Arbeitsplätze. Die Arbeitnehmer in der Abfertigung, bei den Sicherheitsdiensten, aber auch in der Gastronomie, der Hotellerie, bei Messegesellschaften, in der Logistik und in vielen weiteren Bereichen seien darauf angewiesen, dass der Luftverkehrsstandort Deutschland nicht weiter an Attraktivität verliere.

Die Absenkung der Luftverkehrsteuer sei ein wesentlicher Schritt, der eine reale Belastung der Branche reduziere und die Rahmenbedingungen für die Airlines, für die Flughäfen und für die gesamte Wertschöpfungskette rund um den Luftverkehr insgesamt verbessere. Gleichzeitig müsse man den Effekt der Senkung realistisch einordnen. Es werde voraussichtlich keine kurzfristigen Preissenkungen bei einzelnen Flugtickets geben. Entscheidend sei vielmehr die mittel- und langfristige Wirkung: stabilere Angebote, bessere Verbindungen, mehr Wettbewerb und eine stärkere Einbindung deutscher Standorte in internationale Verkehrsnetze.

Die öffentliche Anhörung habe auch gezeigt, dass die Debatte nach der Absenkung der Luftverkehrsteuer nicht beendet sei. Man müsse sich weiterhin ernsthaft mit der Zukunft des Luftverkehrsstandortes Deutschland beschäftigen – mit Wettbewerbsfähigkeit, sozial ausgewogenen Rahmenbedingungen und mit der Frage, wie Wertschöpfung und Beschäftigung stärker in Deutschland gehalten werden könnten.

Die **Fraktion der AfD** forderte, die Luftverkehrsteuer nicht nur zu senken, sondern vollständig abzuschaffen. Die Steuer sei bei ihrer Einführung im Jahr 2011 nur als Übergang gedacht gewesen, bis eine europäische CO₂-Bepreisung eingeführt werde. Diese gebe es nun, aber die Luftverkehrsteuer gebe es ebenfalls noch – und damit eine dauerhafte Zusatzbelastung für die Luftverkehrswirtschaft. Das sei politisch ungläubwürdig und wirtschaftlich schädlich.

Die Fraktion der AfD habe bereits im Herbst 2025 einen Antrag eingebracht, die Luftverkehrsteuer wieder auf das Niveau von vor 2024 abzusenken. Dieser sei damals abgelehnt worden. Nun bringe die Koalition mit dem vorliegenden Gesetzentwurf genau dieselbe Maßnahme ein. Dies sei grundsätzlich ein richtiger Schritt in die richtige Richtung – aber zu wenig.

Man habe in der öffentlichen Anhörung gesehen, welche Folgen die Steuer habe. Deutschland sei bei den staatlich verursachten Kosten im Luftverkehr nicht mehr wettbewerbsfähig. Die Airlines verlagerten Kapazitäten ins Ausland. Passagiere wichen auf ausländische Flughäfen aus. Wertschöpfung und Arbeitsplätze gingen verloren. Geflogen werde trotzdem, aber eben nicht mehr in gleichem Maße von Deutschland aus. Dies nütze dem Klima nichts, schade dem Standort Deutschland jedoch erheblich.

Die Belastung durch die Luftverkehrsteuer treffe nicht nur Unternehmen, sondern auch die Bürger – Familienurlauber, Berufstätige, Menschen mit Angehörigen im Ausland und viele weitere. Das Fliegen werde künstlich verteuert, während die Nachbarländer davon profitierten, dass deutsche Passagiere auch auf deren Flughäfen auswichen.

Wenn die ursprüngliche Begründung für die Steuer inzwischen weggefallen sei, dann müsse auch die Steuer selbst wegfallen. Die Koalition sollte den Mut haben, diesen Schritt konsequent zu Ende zu gehen. Eine bloße Absenkung der Luftverkehrsteuer reiche nicht aus. Die Fraktion der AfD forderte deshalb, dass die Luftverkehrsteuer zum Jahresende 2026 vollständig abgeschafft werde.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, man habe von den Vertretern der Luftverkehrswirtschaft bei der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf vor allem gelernt, dass sie am liebsten gar keine Luftverkehrsteuer entrichten würden. Dies sei wenig überraschend. Darüber hinaus habe die Branche gefordert, die nutzerfinanzierten Gebühren der Flugsicherung und auch die Sicherheitsgebühren stärker auf die Allgemeinheit zu übertragen. Auch das überrasche wenig.

Man könne den in der Anhörung beklagten Rückgang des innerdeutschen Luftverkehrs auch anders bewerten, nämlich als Erfolg der Schiene und der Digitalisierung. Eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung sei notwendig:

Gerade im Bahnsektor würden derzeit massiv Beschäftigung und Kapazitäten aufgebaut. Auch dort, wo innerdeutsche Dienstflüge durch digitale Meetings ersetzt würden, sei das nicht zwangsläufig ein volkswirtschaftlicher Nachteil. Unternehmen könnten die eingesparten Mittel produktiver investieren als in zusätzliche Flugtickets.

Die entscheidende Frage laute, ob man sich wirklich auf einen internationalen Unterbietungswettbewerb einlassen und klimaschädliche Subventionen immer weiter ausbauen wolle. Das Umweltbundesamt beziffere die klimaschädlichen Subventionen des Luftverkehrs trotz bestehender Luftverkehrsteuer auf rund 12 Milliarden Euro jährlich.

Eine europäische Kerosinbesteuerung wäre der sinnvollere Weg – darauf hätte auch das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft in der Anhörung hingewiesen. Eine solche Besteuerung gebe es aber derzeit nicht. Die Verhandlungen zur Reform der EU Energy Tax Directive stimmten wenig optimistisch, dass eine Kerosinbesteuerung kommen werde.

Deshalb müsse man sich zunächst mit dem „Quick Fix“ der Luftverkehrsteuer begnügen. Und hierbei gebe es noch Potenzial. Beispielsweise für Flüge nach Australien. Deshalb wäre eine zusätzliche Distanzklasse sinnvoll. Auch eine stärkere Besteuerung der Premiumklassen wäre aus Sicht der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sachgerecht. Wer ein Vielfaches der Fläche eines regulären Sitzplatzes beanspruche und damit pro Kopf deutlich höhere Emissionen verursache, sollte auch höher besteuert werden.

Die klimaschädlichste Form des Reisens – der Privatjetverkehr – werde in vielen Fällen weiterhin nicht erfasst. Frankreich, Italien oder das Vereinigte Königreich zeigten dagegen längst, dass eine stärkere Besteuerung besonders emissionsintensiver Premium- beziehungsweise Privatflüge problemlos möglich sei.

Gleichzeitig sei eine gezielte Förderung nachhaltiger Antriebstechnologien in der Luftfahrt notwendig. China baue derzeit massiv Kapazitäten bei Forschung und Produktion nachhaltiger Flugkraftstoffe auf. Man dürfe nicht erneut den Fehler machen, einen technologischen Wandel im Verkehrssektor zu verschlafen, weil die Branche durch klimaschädliche Fehlanreize künstlich am fossilen Zeitalter festhalte. Diese Fehlanreize würden durch den vorliegenden Gesetzentwurf zusätzlich verschärft. Außerdem sollten die Mindereinnahmen der Steuersenkung vollständig das Verkehrsministerium tragen – also jenes Ministerium, das bei der Mobilität für Effizienzgewinne und mehr Klimafreundlichkeit sorgen müsse.

Eine Reform der Besteuerung des Luftverkehrs hätte viel Potenzial gehabt. Stattdessen liege nun ein sehr dünner Gesetzentwurf vor, der im Wesentlichen Steuersätze senke – und das in einer Zeit, in der Kerosin knapp sei und umliegende Länder wie die Niederlande oder Belgien ihre Luftverkehrsabgaben eher erhöhten. Die Bundesregierung konterkarriere dagegen die Marktsignale bei Knappheit.

Bis 2030 koste die geplante Steuersenkung rund 1,5 Milliarden Euro – bei völlig unklarer Weitergabe an die Verbraucherinnen und Verbraucher. Selbst im Fall einer vollständigen Weitergabe dürfte der Effekt angesichts des geringen Anteils am Ticketpreis im statistischen Rauschen untergehen.

Die **Fraktion Die Linke** bezeichnete die öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf als aufschlussreich. Aus klimapolitischer Sicht sei es offensichtlich, dass die geplante Senkung der Luftverkehrsteuer nicht in die Zeit passe. Denn es bestehe weiterhin der Bedarf, die ökologisch schädlichen Subventionen für die Flugbranche zu kompensieren.

Die Steuersenkung verursache auch verteilungspolitische Probleme, weil dadurch insbesondere hohe Einkommen und die Airlines gefördert würden. Zwar sei es nachvollziehbar, dass es innereuropäischen Konkurrenzdruck auf die Branche gebe. Doch sei der Luftverkehr bereits heute hoch subventioniert – mit 12 Milliarden Euro pro Jahr allein in Deutschland. Gleichzeitig verteuere sich das Deutschlandticket für die Bahn jedes Jahr.

Die Fraktion Die Linke bezeichnete es als irritierend, dass die 350 Millionen Euro an jährlichen Mindereinnahmen infolge der Steuersenkung systemwidrig im Verkehrsetat eingespart werden sollten. Es sei unverständlich, dass das Verkehrsministerium dagegen bislang noch kein Veto eingelegt habe.

Die wirtschaftspolitische Wirksamkeit der geplanten Maßnahme werde von den Airlines überschätzt. Die Branche würde die Luftverkehrsteuer am liebsten vollständig abschaffen, doch sei zu bezweifeln, dass selbst dies große Auswirkungen haben würde – auch nicht auf die Regionalflughäfen. Die Situation der Luftfahrtindustrie habe sich seit der Corona-Pandemie grundlegend verändert.

In der derzeitigen Situation, in der ein Kerosinmangel drohe, sei die Senkung der Luftverkehrsteuer umso fragwürdiger. Im Luftverkehr wären alternative Maßnahmen notwendig. Dazu gehöre auch eine Vielfliegersteuer, mit der sich zusätzliche Einnahmen generieren ließen. Die Zielsetzung des vorliegenden Gesetzentwurfs und seine konkrete Umsetzung seien nicht klar definiert. Die erhofften Effekte der Maßnahme seien zweifelhaft. Aus diesen Gründen lehnte die Fraktion Die Linke den vorliegenden Gesetzentwurf ab.

Petitionen

Der Petitionsausschuss hatte dem Finanzausschuss drei Bürgereingaben zum Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksachen 21/5688, 21/6024 übermittelt. Mit den eingereichten Petitionen (Ausschussdrucksache 21(7)133) werden Forderungen im Zusammenhang mit der Senkung der Luftverkehrsteuer erhoben.

Eine Petition hat zum Ziel, die Luftverkehrsteuer nicht zum 1. Juli 2026 zu senken. Ein anderer Petent möchte erreichen, dass die Luftverkehrsteuer für einen Langstreckenflug pro Person und Jahr abgeschafft wird. Mit der dritten Petition wird gefordert, die Luftverkehrsteuer für die Dauer der aktuellen geopolitischen Krisensituation (Iran Konflikt) temporär auszusetzen oder deutlich zu reduzieren. Ziel ist die kurzfristige Entlastung von Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie die Stabilisierung der Wirtschaft.

Nach § 109 der Geschäftsordnung hat der Petitionsausschuss den federführenden Finanzausschuss zur Stellungnahme zu den Anliegen aufgefordert. Der Finanzausschuss hat die Petitionen in seine Beratungen einbezogen.

Die Anliegen der Petenten werden durch den Gesetzentwurf der Fraktionen der Bundesregierung auf Drucksachen 21/5688, 21/6024 insofern aufgegriffen, als durch dieses Gesetz die Luftverkehrsteuersätze auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrsteuersätze vor dem 1. Mai 2024 gesenkt werden. Dem Anliegen, auf die Senkung zu verzichten, wird ebenso nicht entsprochen wie einer gänzlichen Abschaffung für einen Langstreckenflug pro Jahr und Person.

Zu Verlauf und Gegenstand der Ausschussberatungen wird auf den vorstehenden Bericht verwiesen.

Vom Ausschuss abgelehnter Änderungsantrag

Die Fraktion der AfD brachte zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/5688, 21/6024 einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(7)134 ein.

Änderung

„1. Die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wird wie folgt gefasst:

„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung und Aufhebung des Luftverkehrsteuergesetzes“

2. Artikel 1 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 1

Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Das Luftverkehrsteuergesetz vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885; 2013 I S. 81), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 107) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 11 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1 wird die Angabe „15,53 Euro“ durch die Angabe „7,50 Euro“ ersetzt.

2. In Nummer 2 wird die Angabe „39,34 Euro“ durch die Angabe „23,43 Euro“ ersetzt.

3. In Nummer 3 wird die Angabe „70,83 Euro“ durch die Angabe „42,18 Euro“ ersetzt.“

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. Nach Artikel 1 wird folgender Artikel 2 eingefügt:

„Artikel 2

Aufhebung des Luftverkehrssteuergesetzes

Das Luftverkehrssteuergesetz vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885; 2013 I S. 81), das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird aufgehoben.“

4. Der bisherige Artikel 2 wird Artikel 3 und wie folgt gefasst:

„Artikel 3

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2026 in Kraft, soweit in Absatz 2 nichts anderes bestimmt ist.

(2) Artikel 2 tritt am 1. Dezember 2026 in Kraft.“

Begründung:

„Die seit dem Jahr 2020 in mehreren Schritten – zuletzt im Jahr 2024 – erfolgte Erhöhung der Luftverkehrssteuer stellt eine erhebliche Belastung für den Luftverkehrsstandort Deutschland dar. Verschärft wird diese Situation durch steigende CO₂-Preise sowie die systembedingte Doppelbesteuerung bei innerdeutschen Flügen, bei denen die Steuer sowohl für den Hin- als auch für den Rückflug anfällt. Dies schränkt die Wettbewerbsfähigkeit der Branche massiv ein.

Zudem konterkariert die aktuelle Ausgestaltung der Steuer technologische und ökologische Fortschritte: Der Einsatz moderner, treibstoffeffizienter Flugmuster (wie Airbus A350-900 ULR oder A321 XLR) ermöglicht emissionsärmere Direktverbindungen auf der Langstrecke. Dieser Vorteil wird jedoch durch den aktuellen Höchstsatz von 70,83 Euro pro Passagier wirtschaftlich bestraft.

Der zugrundeliegende Gesetzentwurf greift deutlich zu kurz, da er lediglich graduelle Anpassungen vorsieht. Um faire internationale Rahmenbedingungen zu schaffen, bessere Arbeitsbedingungen zu fördern und den Anreiz zur Verlagerung von Flügen in das benachbarte Ausland zu beseitigen, ist ein konsequentes Vorgehen erforderlich.

Dieser Änderungsantrag sieht daher eine zweistufige Entlastung vor:

1. Zum 1. Juli 2026 werden die Steuersätze als Sofortmaßnahme auf das Niveau vor der Erhöhung vom 1. April 2020 abgesenkt (7,50 Euro, 23,43 Euro und 42,18 Euro).

2. Zum 1. Dezember 2026 wird die Luftverkehrssteuer schließlich vollständig und ersatzlos abgeschafft.

Diese deutliche Verringerung der Abgabenlast stärkt das Wirtschaftswachstum und verhindert die weitere Abwanderung von Airlines und Passagieren. Die hierdurch möglicherweise entstehenden Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 werden durch entsprechende Einsparungen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) vollständig erwirtschaftet.“

Voten der Fraktionen

Zustimmung: AfD

Ablehnung: CDU/CSU, SPD, B90/GR, Die Linke

Enthaltung: -

Berlin, den 20. Mai 2026

Dr. Stefan Korbach
Berichtersteller

Sascha Müller
Berichtersteller

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.