

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Otto Strauß, Kay Gottschalk, Hauke Finger, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis L. Giersch, Lars Haise, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Leif-Erik Holm, Hans-Jürgen Goßner, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Torben Braga, Christian Douglas, Rainer Groß, Jörn König, Reinhard Mixl, Iris Nieland, Diana Zimmer, Marcel Queckemeyer, Christian Reck, Dr. Malte Kaufmann, Alexander Arpaschi, Joachim Bloch, Marcus Bühl, Thomas Dietz, Boris Gamanov, Rainer Groß, Udo Theodor Hemmelgarn, Olaf Hilmer, Nicole Hess, Dr. Michael Kaufmann, Rocco Kever, Kurt Kleinschmidt, Achim Köhler, Manfred Schiller, Georg Schroeter, Thomas Stephan, Sven Wendorf, Wolfgang Wiehle, Dr. Daniel Zerbin und der Fraktion der AfD

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 21/5688, 21/6024, 21/6069 –

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die in Deutschland erhobene Luftverkehrsteuer hat negative Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche, die Wirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen.

Die Doppelbesteuerung im innerdeutschen Luftverkehr, bei dem die Luftverkehrsteuer sowohl beim Hin- als auch beim Rückflug erhoben wird, stellt dabei eine zusätzliche Belastung dar. Dies führt zur Streichung von Flügen im innerdeutschen Luftverkehr.

Die Luftverkehrsteuer erhöht generell die staatlichen Standortkosten, wodurch deutsche Flughäfen im internationalen Vergleich an Attraktivität verlieren.

Luftverkehrsunternehmen verlegen Flüge an grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland, um die Steuer zu umgehen, was zu einem Aufkommensverlust von geschätzt bis zu 6,2 Millionen Passagieren führt. Die Weitergabe der Steuer an die Passagiere über gestiegene Ticketpreise verteuert Flüge von deutschen Flughäfen, was die Nachfrage negativ beeinflussen kann.

Die Reduzierung des Flugverkehrs führt zu Unsicherheiten in der Branche und gefährdet Arbeitsplätze an Flughäfen.

Diese negativen Auswirkungen der Luftverkehrsteuer werden durch Sonderentwicklungen, wie z. B. steigende Ölpreise und Kerosinzuschläge, noch verstärkt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

unverzüglich einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze gemäß § 11 des Luftverkehrsteuergesetzes (LuftVSTG) zum 1. Juli 2026 zunächst auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrsteuersätze vor dem 1. April 2020 und zum 1. Dezember 2026 auf null gesenkt werden. Dabei ist eine Doppelbelastung mit Luftverkehrsteuer bei innerdeutschen Abflügen zukünftig zu vermeiden.

Berlin, den 19. Mai 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Die in Deutschland erhobene Luftverkehrsteuer hat 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 Luftverkehrsteuer im Wettbewerb ein.

Die Doppelbesteuerung des innerdeutschen Luftverkehrs, bei dem die Luftverkehrsteuer sowohl beim Hin- als auch beim Rückflug erhoben wird, stellt dabei eine besondere Belastung dar.

In den Jahren 2020 und 2024 wurde die Luftverkehrsteuer erhöht. Dies belastet den Luftverkehr zusätzlich und das Gegenteil wäre richtig: Eine Abschaffung dieser Steuer führte zu faireren Rahmenbedingungen und besseren Arbeitsbedingungen in der Luftverkehrsindustrie bei.

Neue moderne Flugmuster wie der Airbus 350-900 ULR oder Airbus 321 XLR erlauben von Deutschland aus Direktverbindungen zu weitentfernteren Zielen. Diese Flugmuster sparen Zeit und Treibstoff, ihr Einsatz von Deutschland aus wird aber durch die gegenwärtige Konstruktion der Luftverkehrssteuer konterkariert, da für eine Vielzahl der Langstreckenflüge der höchste Satz von 70,83 Euro pro Passagier entrichtet werden muss.

Der Änderungsantrag zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes geht in die richtige Richtung, greift jedoch nach Auffassung der Antragsteller, die die nunmehr im Änderungsantrag zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes geforderte Rücknahme der Luftverkehrsteuer auf das Niveau von Anfang 2024 bereits im Juli 2025 bis spätestens zum 31. Dezember 2025 gefordert hatten, inzwischen zu kurz. Die Antragsteller fordern deshalb die weitergehende Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrsteuer, die 2020 beschlossen wurde.

Eine deutlichere Verringerung der Luftverkehrsteuer könnte zudem zu einem Wirtschaftswachstum führen, das die Steuereinnahmen sogar steigern würde, da der Anreiz, Flüge durch Airlines oder Passagiere in das benachbarte Ausland zu verlagern, verringert wird oder sogar ganz entfällt. „Die hierdurch“ möglicherweise „entstehenden“ Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 werden durch Einsparungen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) vollständig erwirtschaftet.“