

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Sascha Müller, Katharina Beck, Dr. Moritz Heuberger, Max Lucks, Karoline Otte, Stefan Schmidt, Lisa Badum, Dr. Andrea Lübcke, Johannes Wagner, Tarek Al-Wazir, Michael Kellner, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

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:

Der Luftverkehr ist der am schnellsten wachsende Emittent von Treibhausgasen im Verkehrssektor in Europa.¹ Zusätzlich ist Deutschland stark von Kerosinimporten abhängig, weshalb aufgrund der Blockade der Straße von Hormus eine akute Gefährdung der Kerosinversorgung droht.² Die derzeitige Ausgestaltung der Luftverkehrsbesteuerung wird diesen Entwicklungen nicht gerecht und bleibt klima-, verteilungs- und krisenpolitisch hinter den Erfordernissen zurück, anstatt gezielte Schritte zu größerer Effizienz und langfristiger Dekarbonisierung anzureizen. Der vorliegende Gesetzentwurf verstärkt diese Fehlentwicklungen, indem er die Steuersätze absenkt, statt ein zentrales klimapolitisches Instrument gezielt weiterzuentwickeln.

Strukturell wird der Luftverkehr weiterhin begünstigt: Kerosin ist von der Energiesteuer befreit, internationale Flüge unterliegen nicht der Umsatzsteuer und auch die bestehende Luftverkehrsteuer bildet ökologische Kosten bislang nur unzureichend ab. Trotz der bestehenden Luftverkehrsteuer belaufen sich die klimaschädlichen Subventionen im Luftverkehr in Deutschland laut Umweltbundesamt auf rund 12 Milliarden Euro jährlich.³ Diese Privilegien verzerren den Wettbewerb zulasten klimafreundlicherer Verkehrsträger.

¹ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-aviation_en?utm_source=chatgpt.com

² www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/kerosin-knappheit-sperrung-strasse-hormus-100.html

³ www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf

Zugleich weist die bestehende Systematik der Luftverkehrssteuer erhebliche inhaltliche Defizite auf. Unterschiede in der Klimawirkung werden bislang nur unzureichend berücksichtigt: Extrem lange Flugstrecken mit hohen Emissionen werden nicht ausreichend differenziert erfasst, da die bisher höchste Distanzklasse bereits ab 6.000 Kilometern greift. Der deutlich höhere Flächen- und damit Ressourcenverbrauch der Premiumklassen bleibt ebenfalls weitgehend unberücksichtigt, obwohl dort pro Passagier ein Vielfaches der Emissionen eines regulären Sitzplatzes anfällt.⁴

Auch besonders emissionsintensive Segmente wie der Privatjetflugverkehr werden bislang weder systematisch in die Besteuerung noch vollständig in den europäischen Emissionshandel einbezogen, wodurch sie gegenüber Linienflügen zusätzlich privilegiert werden. Die Anzahl an Privatjetflügen steigt immens⁵ und diese Flüge verursachen pro Passagier fünf- bis vierzehnmal höhere Emissionen als Linienflüge.⁶ Gerade in diesem Segment konzentriert sich ein erheblicher Teil der Emissionen auf eine sehr kleine, besonders einkommens- und vermögensstarke Nutzergruppe. Daher ist ein Beitritt zur von Frankreich angeführten internationalen Allianz zur höheren Besteuerung von Premiumflügen und zur Finanzierung von Klimaanpassung und Klimaresilienz notwendig.

Diese Defizite werden durch den Gesetzentwurf nicht adressiert. Statt einer stärkeren Differenzierung nach Distanz und Emissionsintensität werden die Steuersätze pauschal abgesenkt und damit klimapolitische Steuerungswirkungen geschwächt.

Vor diesem Hintergrund ist eine Reform der Luftverkehrsbesteuerung erforderlich. Sie muss ökologische Kosten realitätsnäher abbilden, besonders emissionsintensive Nutzungen stärker in die Verantwortung nehmen, bislang unterbesteuerte Segmente konsequent einbeziehen und krisenfest ausgestaltet sein.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. von einer Absenkung der Luftverkehrssteuer abzusehen und diese stattdessen gezielt zu einem wirksamen klimapolitischen Lenkungsinstrument weiterzuentwickeln, das die tatsächlichen Umwelt- und Klimakosten des Flugverkehrs stärker abbildet;
2. die Einführung einer zusätzlichen Distanzklasse 4 für besonders lange Flugstrecken (ab ca. 13.000 km) vorzusehen, deren Besteuerung über der bisherigen Distanzklasse 3 liegt, um die besonders hohen Emissionen angemessen zu berücksichtigen;
3. Premiumpassagen deutlich stärker zu besteuern, da sie einen überproportional hohen Flächen- und Ressourcenverbrauch pro Passagier verursachen;
4. eine eigenständige, nach Distanzklassen differenzierte Abgabe für Privatjetflüge einzuführen, die Flugzeuge mit besonders hohen Pro-Kopf-Emissionen erfasst, sich an den vom Umweltbundesamt empfohlenen Klimakostensätzen orientiert und Ausnahmen für notwendige Sonderflüge vorsieht;

⁴ https://documents1.worldbank.org/curated/en/141851468168853188/pdf/WPS6471.pdf?utm_source=chatgpt.com

⁵ www.nature.com/articles/s43247-024-01775-z

⁶ https://te-cdn.ams3.digitaloceanspaces.com/files/202209_private_jets_FINAL_with_addendum_2024-05-07-140647_xczq.pdf

5. die bestehende Deckelung des Steueraufkommens auf 2,33 Milliarden Euro aufzuheben, um die volle Lenkungswirkung der Luftverkehrsteuer zu ermöglichen;
6. die klimafreundliche Transformation des Luftverkehrs gezielt zu unterstützen, insbesondere durch
 - a) die Förderung des Hochlaufs nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF),
 - b) die Förderung der Flottenmodernisierung,
 - c) die Förderung von Forschung, Entwicklung und Markteinführung klimafreundlicher Antriebstechnologien sowie weiterer emissionsarmer Innovationen im Luftverkehr,
 - d) die Schaffung der Voraussetzungen für klimaoptimierte Flugrouten, insbesondere durch genauere, räumlich und zeitlich besser aufgelöste Wettervorhersagen;
7. sich auf europäischer und internationaler Ebene für den Abbau klimaschädlicher Subventionen im Luftverkehr einzusetzen, insbesondere für die Besteuerung von Kerosin sowie die Einführung der Umsatzsteuer auf internationale Flugtickets;
8. sich für eine krisensichere Kerosinversorgung einzusetzen, insbesondere nicht mit der Reduzierung des Luftverkehrssteuersatzes zu einem stärkeren Verbrauch knapper Ressourcen beizutragen.

Berlin, den 19. Mai 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.