

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 21/7871, 21/8297 –**

Entwurf eines Gesetzes zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe

A. Problem

Vorgaben der EU-Verordnung 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“) bedürfen zu deren Durchführung der Umsetzung. Zudem müssen nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz bis zum Jahr 2045 die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen auch im nationalen Luftverkehr die Emissionen signifikant verringert werden.

B. Lösung

Ermöglichung der Durchführung der EU-Verordnung 2023/2405 durch Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung in geänderter Fassung. Sanktionen bei Verstößen gegen die EU-Verordnung 2023/2405 werden im Luftverkehrsgesetz festgeschrieben. Gesetzliche Befugnisse des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) werden entsprechend festgelegt und gesetzliche Aufgaben des LBA entsprechend angepasst. Zudem werden Verordnungsermächtigungen und Kostentatbestände geschaffen. Dazu werden Anpassungen des Luftverkehrsgesetzes und des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt sowie Änderungen der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vorgenommen.

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

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/7871, 21/8297 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen.

1. Artikel 1 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

- ,1. Die §§ 29c und 29d werden durch die folgenden §§ 29c und 29d ersetzt:

„§ 29c

Überwachung von Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen hinsichtlich der Verordnung (EU) 2023/2405

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt fordert die Informationen nach Artikel 6 Absatz 2 Satz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 beim Leitungsorgan des Flughafens der Union gemäß Artikel 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 an und bewertet diese. Kommt das Luftfahrt-Bundesamt zu dem Schluss, dass das Leitungsorgan des Flughafens der Union seinen Verpflichtungen gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 nachkommt, so setzt das Luftfahrt-Bundesamt die Europäische Kommission und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit davon in Kenntnis. Bei Nichteinhaltung der Verpflichtungen fordert das Luftfahrt-Bundesamt das Leitungsorgan des Flughafens der Union auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln und zu ergreifen, um den Mangel an angemessenem Zugang von Luftfahrzeugbetreibern zu Flugkraftstoffen mit Mindestanteilen von nachhaltigen Flugkraftstoffen gemäß Artikel 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) 2023/2405 unverzüglich, in jedem Fall jedoch spätestens drei Jahre nach der Aufforderung des Luftfahrt-Bundesamtes gemäß Satz 1 zu beheben.

(2) Das Leitungsorgan des Flughafens der Union ist verpflichtet, zum Zweck der Erfüllung der Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes nach Absatz 1 den Angehörigen des Luftfahrt-Bundesamtes und dessen Beauftragten die Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen vorzulegen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind.

(3) Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

§ 29d

Abgabepflicht des Luftfahrzeugbetreibers nach der Verordnung (EU) 2023/2405

(1) Kommt ein Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 3 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023, für den das Luftfahrt-Bundesamt nach Artikel 11 Absatz 5 Satz 1 oder 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31.

Oktober 2023 zuständig ist, seiner Betankungspflicht nach Artikel 5 Absatz 1 an einem Flughafen der Union gemäß Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 nicht oder nicht ausreichend nach, ohne nach Artikel 5 Absatz 2 oder 3 bis 6 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 von der Pflicht ganz oder teilweise befreit zu sein, so setzt das Luftfahrt-Bundesamt eine Abgabe für die jährliche nicht vertankte Gesamtmenge an Flugkraftstoff gemäß Artikel 3 Nummer 26 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 in Höhe von 1 332 Euro pro Tonne fest, sofern für den einschlägigen Zeitraum keine andere Abgabenhöhe durch Rechtsverordnung bestimmt ist. Das gilt nicht, wenn der Luftfahrzeugbetreiber durch das Luftfahrt-Bundesamt gemäß Artikel 12 Absatz 2 Satz 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 von der Abgabepflicht befreit ist.

(2) Die Abgabenschuld des Luftfahrzeugbetreibers nach Absatz 1 entsteht mit Ablauf des 31. März des auf das Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres. Der Luftfahrzeugbetreiber ist vor der Festsetzung der Abgabe anzuhören. Die Festsetzung der Abgabenschuld ist gemäß Artikel 12 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 zu begründen.

(3) Die Abgabenhöhe nach Absatz 1 Satz 1 ist durch Rechtsverordnung neu zu bestimmen und an den Durchschnittspreis anzupassen, wenn die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit einen technischen Bericht nach Artikel 13 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 veröffentlicht, der einen abweichenden jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne gemäß Artikel 12 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 enthält.“ ‘

2. Artikel 4 wird durch den folgenden Artikel 4 ersetzt:

„Artikel 4

Inkrafttreten

In Artikel 1 Nummer 1 tritt § 29d des Luftverkehrsgesetzes am 1. Januar 2027 in Kraft. Im Übrigen tritt dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.“

Berlin, den 14. Oktober 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir
Vorsitzender

Otto Strauß
Berichterstatte

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Otto Strauß

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/7871** in seiner 96. Sitzung am 24. September 2026 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen hat sich gutachtlich beteiligt.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe – Drucksache 21/7871 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ auf Drucksache 21/8297 gilt nach § 77 Absatz 3 der Geschäftsordnung als dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und dem Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen Änderungen des Luftverkehrsgesetzes und des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt sowie Änderungen der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung. Die Änderungen sollen der Ermöglichung der Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“) dienen. Unter anderem werden die für den Vollzug der Verordnung in Deutschland zuständigen Behörden festgelegt: In Bezug auf Luftfahrzeugbetreiber und auf Flughäfen der Europäischen Union im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2023/2405 soll dies das Luftfahrt-Bundesamt sein. Für das Luftfahrt-Bundesamt werden in § 29c des Luftverkehrsgesetzes Überwachungsbefugnisse geschaffen. Zudem werden im Luftverkehrsgesetz die europarechtlich vorgeschriebenen Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung (EU) 2023/2405 festgeschrieben. Dies betrifft zum einen § 29d des Luftverkehrsgesetzes, der eine Abgabepflicht regelt, falls Luftfahrzeugbetreiber ihre europarechtliche Betankungspflicht verletzen, und zum anderen § 58a des Luftverkehrsgesetzes mit Bußgeldvorschriften im Hinblick auf Verstöße gegen die Verordnung (EU) 2023/2405. Zudem werden Verordnungsermächtigungen geschaffen und Kostentatbestände für die neuen Aufgaben des LBA ergänzt.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7871 in seiner 39. Sitzung am 14. Oktober 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf der Ausschussdrucksache 21(15)99 des federführenden Ausschusses. Zur Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/8297 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen** hat in seiner gutachtlichen Stellungnahme (Ausschussdrucksache 21(26)57-3) festgestellt, dass die Ausführungen der Bundesregierung im Rahmen der Nachhaltigkeitsprüfung nicht zu beanstanden sind und eine Prüfbitte daher nicht erforderlich ist.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/7871, 21/8297 in seiner 40. Sitzung am 14. Oktober 2026 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht

(Ausschussdrucksache 21(15)99), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, mit dem Gesetzentwurf zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe schaffe man die notwendigen nationalen Voraussetzungen für die Anwendung der europäischen Refuel EU Aviation Verordnung. Es gehe darum, die Einhaltung in Deutschland wirksam und rechtssicher zu gewährleisten. Dazu würden Zuständigkeiten des Luftfahrtbundesamts geregelt und notwendige Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten geschaffen. Mit dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD würden noch wichtige Anpassungen vorgenommen. Der Bundesrat habe zu Recht eine Überprüfung der im Gesetzentwurf vorgesehenen weitreichenden Betretungsbefugnisse angeregt. Insbesondere das ursprünglich vorgesehene Betretungsrecht für Wohnräume sei aus Gründen der Verhältnismäßigkeit kritisch zu betrachten. Dem trage man mit dem Änderungsantrag Rechnung. Die erforderliche Kontrolle bleibe durch die Auskunftspflicht und Vorlagepflichten sowie die bestehenden Möglichkeiten im Ordnungswidrigkeitenrecht gewährleistet. Zugleich habe man die Zuständigkeiten bei Verstößen gegen die Betankungspflicht präzisiert. So solle das Luftfahrtbundesamt auch Verstöße der ihm zugeordneten Luftfahrzeugbetreiber an Flughäfen in anderen EU-Mitgliedstaaten erfassen können. Dies sei eine Frage der Marktgerechtigkeit. Man stelle zudem klar, dass die neue Abgabenregelung erst zum 1. Januar 2027 in Kraft treten solle und vermeide damit die rückwirkende Anwendung für das laufende Jahr. Wichtig sei, dass der Vollzug insgesamt praxistauglich bleibe, Gebühren- und Ausnahmeverfahren möglichst unbürokratisch geregelt würden und eine einheitliche Anwendung entlang der europäischen Vorgaben stattfinde, damit keine Wettbewerbsnachteile für die deutsche Luftfahrtbranche entstünden.

Die **Fraktion der AfD** stellte fest, dass die Bundesregierung mit diesem Gesetzentwurf im wesentlichen Vorgaben der europäischen Refuel EU Aviation Verordnung umsetze. Das Luftfahrtbundesamt erhalte neue Kontrollbefugnisse, zudem würden zusätzliche Gebühren eingeführt und Verstöße gegen Betankungs- und Informationspflichten mit Abgaben und Bußgeldern belegt. Die entscheidende Frage laute, welche Folgen diese Politik für den Luftfahrtstandort Deutschland habe. Man gebe zu bedenken, dass die deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften seit Jahren unter erheblichem Kostendruck stünden. Steuern, Gebühren und staatliche Vorgaben verteuerten den Luftverkehr. Gleichzeitig müssten deutsche Unternehmen mit Standorten außerhalb Europas konkurrieren, die diesen Belastungen nicht oder zumindest nicht im vergleichbaren Umfang unterliegen würden. Nun kämen weitere potenzielle Kosten hinzu. Der Gesetzentwurf sehe bei Verstößen gegen die Betankungspflicht eine Abgabe vor. Hinzu kämen Bußgeld-Tatbestände sowie neue Gebühren für Amtshandlungen des Luftfahrtbundesamtes. Bei den zusätzlichen Aufgaben und Befugnissen des Luftfahrtbundesamtes stelle sich die Frage nach anfallender zusätzlicher Bürokratie. Man fordere als Fraktion der AfD dagegen seit langem weniger Bürokratie, eine Entlastung der Luftfahrt von Steuern und Gebühren und bessere Wettbewerbsbedingungen für deutsche Flughäfen.

Die **Fraktion der SPD** merkte an, man unterstütze den schnellen und umfangreichen Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (sustainable aviation fuels – SAF). Diese stellten die naheliegendste Technologie dar, um die Luftfahrt nachhaltiger zu machen und sie leistungsfähig zu erhalten. Man sehe SAF, besonders Power-to-Liquid (PtL), auch als Zukunftstechnologie, die Arbeitsplätze und Wertschöpfung schaffen könne. Gleichzeitig müsse man feststellen, dass SAF absehbar deutlich teurer als fossiles Kerosin seien und man den Markthochlauf europaweit einheitlich mit einem fairen Wettbewerb umsetzen müsse, um die Luftfahrt in Deutschland nicht einseitig zu belasten. Deshalb überführe man nun EU-Vorgaben einheitlich in deutsches Recht und schaffe für die Luftverkehrswirtschaft und Mineralölwirtschaft Rechtssicherheit.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** konstatierte mit Verweis auf Vertragsverletzungsverfahren, dass der Gesetzentwurf zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe zur Umsetzung von EU-Vorgaben in nationales Recht überfällig sei. Er sei zudem sehr wichtig und richtig zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen. Besonders sei zu betonen, dass die Luftfahrt klimafreundlicher werden müsse. Im Gegensatz zum Einsatz bei Kraftfahrzeugen sei der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen in der Luftfahrt sinnvoll und auf lange Sicht die einzige realistische Möglichkeit, wie man an dieser Stelle dekarbonisieren könne. Der Hochlauf müsse deshalb dringend beginnen. Zudem sei es gut, dass dem vom Bundesrat zu Recht vorgebrachten Hinweis bezüglich Betretungsrechten bei Grundstücken durch den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen Rechnung getragen werde.

Die **Fraktion Die Linke** hob hervor, man begrüße, dass die Koalitionsfraktionen auf die Kritik des Bundesrates bezüglich der Überprüfung von Betretungsrechten für das Luftfahrtbundesamt reagiert hätten und der entsprechende Passus mittels Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen gestrichen worden sei. Man zweifle allerdings

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

daran, dass der mit dem Gesetzentwurf gewählte Ansatz von EU und Bundesregierung erfolgreich sein werde, die Nutzung von E-Fuels im Flugverkehr in einem nennenswerten Maße zu erhöhen. Aus Sicht der Fraktion Die Linke hätten weder die EU-Kommission noch die Bundesregierung bisher ein überzeugendes Konzept für klimaneutrales Fliegen. Die Luftfahrt brauche aber dringend eine überzeugende Transformationsperspektive hin zu einer wirklich klimaneutralen Luftfahrt. Dazu gehörten unter anderem die Produktion und Verwendung klimaneutraler Flugkraftstoffe, gleichzeitig aber auch ein energiesparendes Design der Flugzeuge. Angesichts des enormen Strombedarfs für die Herstellung der nachhaltigen Kraftstoffe sei aber auch klar, dass der Flugverkehr auf ein klimaverträgliches Maß begrenzt werden müsse.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)99 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD angenommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und Die Linke, den Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)99 anzunehmen.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen gegenüber dem Gesetzentwurf

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nummer 1 - zu den §§ 29c – neu – und 29d – neu – LuftVG-E)

Zu § 29c – neu – LuftVG-E

Zu Absatz 2

Der Änderungsbefehl § 29c wird dahingehend verändert, dass in § 29c Absatz 2 die Pflichten des Leitungsorgans des Flughafens der Union und der Luftfahrzeugbetreiber der früheren Nummern 1 und 2 gestrichen werden, wonach sie den Zutritt zu den Grundstücken und zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung auch zu Wohnräumen zu gestatten und die Vornahme von Prüfungen einschließlich des Zugangs zu nachhaltigen Flugkraftstoffen zu gestatten hatten. Das Zitat bei der Einschränkung von Grundrechten entfällt damit ebenfalls. Auch die Bereitstellungspflicht von Flughäfen hinsichtlich Arbeitskräfte sowie Hilfsmitteln ist entbehrlich und wurde gestrichen.

Diese Regelungen sind entbehrlich, denn Verstöße gegen die Informationspflichten nach Artikel 6 Absatz 2 Satz 2 oder Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/2405 sind bereits durch § 58a Absatz 1 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes als Ordnungswidrigkeit erfasst.

Das Luftfahrt-Bundesamt ist gemäß § 63 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes die zuständige Behörde gemäß § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten für Verstöße gegen die Bußgeldvorschriften des § 58a des Luftverkehrsgesetzes. Die Sicherstellung und Beschlagnahme von Unterlagen ist bei dem Betroffenen des Bußgeldverfahrens gemäß § 46 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit § 94 der Strafprozessordnung unter besonderer Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich möglich. Auch Durchsuchungen bei dem Betroffenen sind nach Maßgabe des § 46 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit § 102 der Strafprozessordnung unter besonderer Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes grundsätzlich möglich.

Die Regelungen der §§ 94 und 102 der Strafprozessordnung gelten zwar nicht für die sanktionsähnliche Abgabe des § 29d des Luftverkehrsgesetzes, weil es sich dabei nicht um eine Geldbuße handelt. Falls jedoch konkrete Anhaltspunkte für die Umgehung der nach § 29d des Luftverkehrsgesetzes sanktionierten Betankungspflicht vorliegen, kommt jedoch auch eine Ordnungswidrigkeit nach § 58a Absatz 1 Nummer 4 des Luftverkehrsgesetzes in Betracht, weil eine Umgehung der Betankungspflicht nur möglich ist, wenn zugleich die Informationen nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt werden. Bei dem Verdacht einer solchen Ordnungswidrigkeit kommt wiederum die Sicherstellung und Beschlagnahme von Unterlagen oder eine Durchsuchung nach den obengenannten Vorschriften unter besonderer Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes in Betracht. Das gilt umso mehr, als die Umgehung der Betankungspflicht nach § 29d des Luftverkehrsgesetzes Schäden in erheblicher Höhe verursachen kann und

die Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach Artikel 12 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen treffen.

Die Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 3 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 werden als Verpflichtete des § 29c Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes gestrichen, da sie nach Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/2405 verpflichtet sind, dem Leitungsorgan des Flughafens der Union auf Verlangen unverzüglich alle erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen und mit ihm zusammenzuarbeiten. Dadurch besteht eine Informationskette, die es ausreichen lässt, an dessen Ende das Leitungsorgan des Flughafens der Union zu verpflichten, Auskünfte zu erteilen und die erforderlichen Unterlagen vorzulegen.

Zu Absatz 3

In § 29c wird ein neuer Absatz 3 eingefügt, der für zur Auskunft Verpflichtete ein Auskunftsverweigerungsrecht für solche Fragen enthält, deren Beantwortung sie selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

Zu § 29d – neu – LuftVG-E)

In § 29d werden wegen des Sanktionscharakters der Vorschrift alle Verweise auf die Verordnung (EU) 2013/2405 zu statischen Verweisen umgestaltet.

Zu Absatz 1

Die Beschränkung des Anwendungsbereichs des § 29d Absatz 1 Satz 1 auf Flughafen der Union gemäß Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 durch die Angabe „in der Bundesrepublik Deutschland“ wird gestrichen. Das in der Begründung erwähnte Territorialprinzip gilt nach Artikel 11 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2023/2405 nur für die Zuständigkeit der Behörden hinsichtlich der Flughäfen. Die Abgabe nach § 29d LuftVG-E bezieht sich jedoch auf Luftfahrzeugbetreiber. Für diese richtet sich die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und ihrer benannten zuständigen Behörden nach Artikel 11 Absatz 5 Satz 1 und 2 der Verordnung (EU) 2023/2405, der auf Verordnung (EG) Nr. 748/2009 bzw. auf Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG verweist. Daraus ergibt sich, dass das Luftfahrt-Bundesamt für die durch jene Verordnung bzw. jene Richtlinie bestimmten Luftfahrzeugbetreiber auch dann zuständig ist, wenn sie ihrer Betankungspflicht nach Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 an Flughäfen der Union, die außerhalb der Bundesrepublik Deutschland liegen, nicht oder nicht ausreichend nachkommen.

Zu Nummer 2 (Artikel 4 (Inkrafttreten))

Zu Satz 1

In einem neuen Satz 1 wird vorgesehen, dass die Abgabepflicht des Luftfahrzeugbetreibers nach § 29d des Luftverkehrsgesetzes am 1. Januar 2027 in Kraft tritt, um das verfassungsrechtliche Rückwirkungsverbot einzuhalten und Fälle der Rückwirkung für 2026 zu vermeiden.

Zu Satz 2

Nach Satz 2 tritt das Gesetz im Übrigen am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 14. Oktober 2026

Otto Strauß
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.