

Antrag

des Abg. Rüdiger Klos u. a. AfD

Bundesratsinitiative zur Rettung der deutschen Luftverkehrswirtschaft – Rücknahme der Luftverkehrsteuer-Erhöhung und strukturelle Reform der Luftverkehrsteuer

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. festzustellen, dass

1. der europäische Luftverkehrsmarkt gemäß den einschlägigen Kriterien weltweit der wettbewerbsintensivste ist. Rund 250 Fluggesellschaften konkurrieren an den europäischen Flughäfen um die Passagiere – mehr als auf jedem anderen Kontinent;
2. die in Deutschland erhobene Luftverkehrsteuer erhebliche negative Auswirkungen auf die deutschen Verkehrsflughäfen hat. Neben Veränderungen des Angebots von Fluggesellschaften, die Flüge komplett streichen oder auf grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland verlagern, sind auch Nachfragerückgänge infolge gestiegener Ticketpreise feststellbar. Diese Wirkungen werden durch politisch (künstlich) verteuerte CO₂-Preise 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;
3. die zum 1. Mai 2024 deutlich erhöhte Luftverkehrsteuer deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen erheblich belastet. Eine Rücknahme dieser Erhöhung würde zu faireren Rahmenbedingungen führen und zu besseren Arbeitsbedingungen in der Luftverkehrsindustrie beitragen;
4. trotz des Beschlusses des Koalitionsausschusses der Bundesregierung vom November 2025, die Erhöhung der Luftverkehrsteuer spätestens zum 1. Juli 2026 vollständig zurückzunehmen, noch weiterhin erhebliche Wettbewerbsnachteile für den Luftverkehrsstandort Deutschland bestehen, solange die früheren Steuersätze nicht wieder gelten;
5. insbesondere grenznahe Flughäfen im Ausland noch weiterhin strukturelle Wettbewerbsvorteile besitzen, was zu Angebotsverlagerungen und Nachfrageeinbrüchen an deutschen Flughäfen führt;
6. moderne Flug(zeug)muster wie der Airbus A350-900 ULR oder A321 XLR nur dann optimal genutzt werden können, wenn insbesondere bei Langstreckenflügen die steuerliche Belastung reduziert wird. Diese neuen Flugzeugtypen ermöglichen von Deutschland aus Direktverbindungen zu weit entfernten Zielen, was Zeit und Treibstoff spart. Ihr Einsatz von Deutschland aus wird aber durch die aktuelle Konstruktion der Luftverkehrsteuer konterkariert, da für Langstreckenflüge der höchste Steuersatz von 70,83 Euro pro Passagier erhoben wird;
7. eine grundlegende Reform der Luftverkehrsteuer überfällig ist, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Fluggesellschaften und Flughäfen dauerhaft zu sichern;

II. im Bundesrat

1. darauf hinzuwirken, dass die Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2026 gesetzlich festgeschrieben und nicht weiter verzögert wird;
2. gleichzeitig eine Reforminitiative zur Luftverkehrsteuer einzubringen, die darauf abzielt,
 - bestehende Wettbewerbsnachteile deutscher Flughäfen abzubauen,
 - Doppelbelastungen im innerdeutschen Flugverkehr zu vermeiden,
 - die Belastung auf der Langstrecke abzusenken,
 - die Luftverkehrsteuer in ihrer Gesamtkonzeption kritisch zu überprüfen.

2.1.2026

Klos, Baron, Hörner, Klecker, Lindenschmid AfD

Begründung

Die Luftverkehrsteuer (Flugticketsteuer) gilt für alle gewerblichen Passagierflüge, die von deutschen Flughäfen (Airports) starten, und stellt damit einen strukturellen Wettbewerbsnachteil für deutsche Fluggesellschaften (Airlines) dar, da sie in besonderem Maße betroffen sind.

Die Luftverkehrsteuer wurde 2011 zur Haushaltskonsolidierung eingeführt. Seit ihrer Einführung zeigt sich eine zunehmende Verzerrung des Wettbewerbs zulasten des Luftverkehrsstandorts Deutschland. In den Jahren 2020 und 2024 wurde die Luftverkehrsteuer erhöht. Besonders die drastische Erhöhung zum 1. Mai 2024 führte zu deutlichen Rückgängen bei Passagierzahlen, Angebotsanpassungen und messbaren Verlagerungen auf ausländische Flughäfen. Nach Angaben der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) in der Heilbronner Stimme vom 9. Dezember 2025 haben sich die Kosten für Luftsicherheitsgebühren, Flugsicherungsgebühren und Luftverkehrsteuer seit 2020 im Vergleich zum europäischen Umfeld deutlich erhöht.

Der Koalitionsausschuss der Bundesregierung hat im November 2025 beschlossen, die Erhöhung der Luftverkehrsteuer spätestens zum 1. Juli 2026 vollständig zurückzunehmen, d. h. die Steuersätze wieder auf das Niveau vor Mai 2024 zu senken. Diese Entscheidung bestätigt die Kritik der Luftfahrtbranche und zeigt, dass die Erhöhung überzogen war. Bis zum Inkrafttreten dieser Rücknahme (Senkung) bleibt die Luftfahrtbranche allerdings weiterhin erheblich belastet und Deutschland der teuerste Luftfahrtstandort Europas.

Darüber hinaus bleibt grundsätzlich fraglich, ob die Luftverkehrsteuer in der bestehenden Form weiterhin sachgerecht ist. Sie verteuert Flüge überproportional, führt zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber Nachbarstaaten, behindert den Wirtschaftsstandort Deutschland und konterkariert Investitionen in moderne, treibstoffeffiziente Flug(zeug)muster. Eine vollständige Überprüfung und grundlegende Reform sind daher zwingend geboten. Die Luftverkehrsbranche ist ein zentraler Bestandteil der wirtschaftlichen Infrastruktur Deutschlands. Wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen sind unerlässlich, um Arbeitsplätze zu sichern, Innovation voranzutreiben und internationale Anbindungen zu gewährleisten. Daher muss es das Ziel einer Bundesratsinitiative des Landes sein, eine faire, dauerhaft tragfähige und international konkurrenzfähige Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer sicherzustellen.