

Antrag

des Abg. Rüdiger Klos u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

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

Antrag

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 Luftverkehrssteuer konterkariert, da für Langstreckenflüge der höchste Steuersatz von 70,83 Euro pro Passagier erhoben wird;
7. eine grundlegende Reform der Luftverkehrssteuer überfällig ist, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Fluggesellschaften und Flughäfen dauerhaft zu sichern;

II. im Bundesrat

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

2.1.2026

Klos, Baron, Hörner, Klecker, Lindenschmid AfD

Begründung

Die Luftverkehrssteuer (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 Luftverkehrssteuer 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 Luftverkehrssteuer 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 Luftverkehrssteuer seit 2020 im Vergleich zum europäischen Umfeld deutlich erhöht.

Der Koalitionsausschuss der Bundesregierung hat im November 2025 beschlossen, die Erhöhung der Luftverkehrssteuer 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 Luftverkehrssteuer 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 Luftverkehrssteuer sicherzustellen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. Februar 2026 Nr. VM5-0141.5-33/97 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*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 Luftverkehrssteuer 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 Luftverkehrssteuer im Wettbewerb ein. Die Doppelbesteuerung des innerdeutschen Luftverkehrs, bei dem die Luftverkehrssteuer sowohl beim Hin- als auch beim Rückflug erhoben wird, stellt dabei eine besondere Belastung dar;*
- 3. die zum 1. Mai 2024 deutlich erhöhte Luftverkehrssteuer 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 Luftverkehrssteuer 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 Flugzeugmuster 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 Luftverkehrssteuer konterkariert, da für Langstreckenflüge der höchste Steuersatz von 70,83 Euro pro Passagier erhoben wird;*
7. *eine grundlegende Reform der Luftverkehrssteuer überfällig ist, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Fluggesellschaften und Flughäfen dauerhaft zu sichern;*

II. im Bundesrat

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

Aufgrund des Sachzusammenhangs wird zu den Punkten I und II gemeinsam Stellung genommen:

Der Antrag zielt im Kern darauf ab, steuerliche Entlastungen zugunsten der inländischen Flughafenstandorte herbeizuführen. Im Rahmen einer Bundesratsinitiative soll insbesondere darauf hingewirkt werden, dass die Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrssteuer zum 1. Juli 2026 gesetzlich verbindlich festgeschrieben und zugleich eine grundlegende Reform der Luftverkehrssteuer mit dem Ziel einer weiteren Entlastung des Luftverkehrs angestoßen wird.

Zu einer funktionierenden Infrastruktur im Land gehört auch der Luftverkehr. Ein wettbewerbsfähiger Luftverkehrstandort ist Grundlage des weltweiten Außenhandels sowie der Tourismuswirtschaft. Vor dem Hintergrund der durch die COVID-19-Pandemie entstandenen Belastungen für die Luftverkehrswirtschaft unterstützte Baden-Württemberg im Rahmen der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 12. Dezember 2024 in Berlin die Verabschiedung einer Beschlussvorlage zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs. Durch die seitens der Bundesregierung geplante Senkung der Luftverkehrssteuer zum 1. Juli 2026 auf das Niveau vor Mai 2024 wurde einem wesentlichen Teil dieses Beschlusses entsprochen. Diese Maßnahme ermöglicht Entlastungen in Höhe von voraussichtlich 350 Mio. Euro für die Luftverkehrsbranche.

Die Landesregierung sieht die Luftverkehrssteuer nicht allein als entscheidende Stellschraube, um die Flughafenstandorte im Land zu unterstützen. Neben wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist auch die Defossilisierung des Luftverkehrs und der Flughäfen ein wichtiges Ziel. Der Luftverkehr ist weiterhin einer der emissionsintensivsten Verkehrsträger und steht somit entsprechend auch unter hohem Handlungsdruck, Emissionen zu reduzieren. Aus Sicht der Landesregierung müssen die Luftverkehrsbranche und allen voran auch die Flughäfen die klimafreundliche Transformation voranbringen.

Die im Antrag aufgeführten Wettbewerbsnachteile deutscher Flughäfen werden von der Landesregierung zumindest in dieser Pauschalität nicht geteilt. Das landesweite Passagieraufkommen liegt deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 2019, während andere EU-Länder teilweise schon 30 Prozent über dem Vorkrisenniveau liegen. Relevanter Mitauslöser dieser Entwicklung sind sicher auch die im internationalen Vergleich hohen Standortkosten, darunter auch die Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren. Dies bekommt auch der

Flughafen Stuttgart zu spüren, bei welchem zuletzt weitere wichtige Verbindungen nach Atlanta, London und Paris entfallen sind. Standortentscheidungen von Fluggesellschaften beruhen jedoch auf einer Vielzahl von Faktoren, darunter Nachfrageentwicklung, betriebliche Effizienz, Flottenstrategie, Personalverfügbarkeit, Flughafenentgelte sowie infrastrukturelle und regulatorische Rahmenbedingungen. Die Luftverkehrssteuer ist hierbei ein Faktor unter mehreren.

Ergänzend weist die Landesregierung darauf hin, dass im innerdeutschen Personenverkehr auf zahlreichen Relationen leistungsfähige Alternativen im Schienenverkehr bestehen. Die Landesregierung unterstützt auf Grundlage des Koalitionsvertrags die gemeinsamen Bemühungen von Deutscher Bahn und Luftverkehrswirtschaft Flugverbindungen auf die Schiene zu verlagern.

Der Verweis auf moderne Flugzeugmuster und Effizienzgewinne rechtfertigt zudem grundsätzlich keine steuerliche Sonderbehandlung. Effizienzsteigerungen sind Teil der unternehmerischen Verantwortung der Luftverkehrsunternehmen und führen bereits heute zu betriebswirtschaftlichen Vorteilen. Sie ersetzen jedoch keine notwendige klima- und verkehrspolitische Steuerungswirkung.

Die Landesregierung verfolgt eine integrierte Verkehrspolitik, die auf Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und eine verursachergerechte Bepreisung setzt. Eine strukturelle Bevorzugung des nationalen Luftverkehrs durch Steuerabsenkungen würde diesen Grundsätzen widersprechen und bestehende Fehlanreize verstärken.

Die Bundesregierung hat die Senkung der staatlich induzierten Kosten des Luftverkehrs bereits in den Blick genommen. Aus Sicht der Landesregierung muss dabei die Kostenbelastung der Luftverkehrswirtschaft gesamthaft betrachtet und den verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen gegenübergestellt werden.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor