

Antrag

Hannover, den 24.02.2026

Fraktion der AfD

Die niedersächsische Luftverkehrswirtschaft stärken - Luftverkehrssteuern und Luftsicherheitsgebühren abbauen

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Die Wirtschaft in Niedersachsen profitiert mit ihren exportorientierten Branchen und Leitmessern vom nationalen und internationalen Luftverkehr. Der Hannover Airport liegt an achter Stelle der Verkehrsflughäfen in Deutschland und ist für die Bürger in Niedersachsen unentbehrlich als Verbindung zu internationalen Reisedestinationen. Er ist ein wichtiges Drehkreuz für Luftfracht und einer der wenigen Flughäfen in Deutschland ohne Nachtflugbeschränkung. Von erheblicher Bedeutung ist auch der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg, insbesondere für Geschäftsreisende und als Ausweichflughafen für den Hannover Airport. Die Fluggesellschaften, Servicebetriebe und Gewerbeparks sichern hochqualifizierte Arbeitsplätze. Daneben gibt es rund 50 kleinere Regionalflughäfen, Verkehrs- und Sonderlandeplätze für den Flugsport, die für örtliche Betriebe von wirtschaftlicher Bedeutung sind.

Der Luftverkehr in Deutschland steht seit dem Einbruch in der COVID-Pandemie vor erheblichen Herausforderungen, das Vorkrisenniveau der Fluggastzahlen wurde auch im Jahr 2025 nicht erreicht. Als Nachfragebremse wirkt die Luftverkehrssteuer, die seit dem Jahr 2011 bundesweit auf jedes Flugticket erhoben wird, und die seither in den Berechnungsklassen um 60 bis 90 % erhöht wurde. Der Koalitionsausschuss der Bundesregierung hat im November 2025 beschlossen, lediglich die letzte Erhöhung der Luftverkehrsteuer von 2024 zum Stichtag 1. Juli 2026 zurückzunehmen. Die Landespolitik steht in der Verantwortung, den Luftverkehrsstandort Niedersachsen im nationalen wie im internationalen Vergleich wettbewerbsfähiger aufzustellen.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. die Verkehrsflughäfen in Niedersachsen als wichtige Wirtschafts- und Wettbewerbsfaktoren vor regulatorischen Betriebsbeschränkungen zu schützen,
2. sich über eine Initiative im Bundesrat umgehend für die Aussetzung der Luftverkehrssteuer einzusetzen,
3. über die Gremien der Ministerpräsidentenkonferenz und der Verkehrsministerkonferenz einen Beschluss an die Bundesregierung zu richten, die Luftsicherheitsgebühren zu senken,
4. die Forderungen der Luftverkehrswirtschaft aufzunehmen, dass die Kosten der militärischen Flugsicherung in Zukunft ebenfalls vom Bund übernommen und nicht mehr auf die Gebühren von zivilen Fluggesellschaften und Luftraumnutzern umgelegt werden,
5. über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG) und deren Gesellschafterbeteiligung an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH die Ausbaupotenziale des Hannover Airport zu verstärken, damit dieser seine maximale Abfertigungskapazität entwickeln kann,
6. zusammen mit der niedersächsischen Luftverkehrswirtschaft in einen Dialog zu treten, ob die von der EU beschlossene „RefuelEU Aviation“-Verordnung zum Umstieg auf Sustainable Aviation Fuels (70 % bis 2050) und die dafür nötige Power-to-Liquid-Produktion aus technischen und aus Kostengründen überhaupt wirtschaftlich ist.

Begründung

Der Hannover Airport erreicht ein Einzugsgebiet mit rund 22 Millionen Einwohnern und ist über die Verkehrswege in Norddeutschland ein zentraler Verkehrsknotenpunkt.¹ Vom Flughafen der Landeshauptstadt aus fliegen 29 Fluggesellschaften zu 74 Flughäfen in 25 Ländern.² Im Jahr 2025 verzeichnete der Hannover Airport eine gesunkene Fluggastzahl von 5,3 Millionen gegenüber 6,3 Millionen Fluggästen in 2019. Noch vor dem Einbruch in der Corona-Krise wurde eine Auslastung von 8,1 Millionen Passagieren im Jahr 2030 prognostiziert³, dabei hat der Airport eine mögliche Gesamtkapazität von 10 Millionen Fluggästen.⁴ Daran wird deutlich, dass die Potenziale des Standorts für Luftfahrtgesellschaften, Servicebetriebe, Ansiedlungen an flughafennahen Gewerbeparks sowie für die Hersteller im Flugzeugbau in Niedersachsen bei weitem nicht entwickelt werden. In einer globalen Wirtschaft sind diese Faktoren aber mitentscheidend für die Wertschöpfung im eigenen Land.

Die 2011 eingeführte Luftverkehrssteuer diene der Haushaltskonsolidierung und teilweise dem Umweltschutz, belastet jedoch Airlines und Flughäfen in Deutschland durch höhere Kosten und Wettbewerbsnachteile. Im Nachbarland Polen, wo keine Luftverkehrssteuer erhoben wird, stiegen die Fluggastzahlen zwischen 2019 und 2024 um 20 %. In Deutschland stiegen hingegen zwischen 2019 und 2024 die Steuern und Gebühren um 38 %, rund ein Drittel mehr als im europäischen Durchschnitt. Für den Flugplan 2026 wird eine erhebliche Anzahl an Airlines ihre Flugverbindung deutlich reduzieren.⁵ Die Lufthansa kürzt Verbindungen an den Drehkreuzen Frankfurt und München, British Airways stellt ihre Direktflüge von London nach Köln/Bonn und Stuttgart ein, Ryanair hat bereits Strecken an neun deutschen Flughäfen (darunter Berlin und Hamburg) gestrichen, Eurowings streicht Flüge ab Nürnberg, von Kürzungen betroffen sind auch die Flughäfen in Bremen, Dresden, Leipzig und Münster. Symptomatisch ist eine Stellungnahme des Stuttgarter Flughafens: „Hohe staatliche Standortkosten zwingen Airlines dazu, den Schwerpunkt ihres Angebots nicht mehr in Deutschland zu setzen.“⁶ Der Lufthansa-Vorstandschef wurde mit der Einschätzung zitiert, dass der Flugbetrieb in einigen Bereichen in Deutschland nicht mehr wirtschaftlich sei: „Ohne eine Reduzierung der Standortbelastungen werden weitere Streichungen unvermeidbar sein.“⁷ Eine Studie der Unternehmensberatung PwC hatte bereits 2017 berechnet, dass eine gänzliche Abschaffung der Luftverkehrssteuer durch zusätzliche indirekte Steuereinnahmen aus stärkerem Wirtschaftswachstum zu 108 % kompensiert würde.⁸

Flughäfen sind in vielen Städten zentrale Treiber der lokalen Wirtschaft. Wird das Flugangebot reduziert, gehen Touristen- und Geschäftsreisen zurück, was lokale Märkte, das Gastgewerbe und Arbeitsplätze belastet. Weniger Reisende bedeuten Einbußen für lokale Märkte, Hotellerie und Arbeitsplätze. Betroffen ist zudem die für viele Unternehmen unverzichtbare internationale Anbindung. Darüber hinaus gibt es weitere Belastungen für die Luftfahrtbranche, die mit entsprechendem politischen Willen zu vermeiden wären. Der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften warnt vor einem neuen „Gebührenschock für deutsche Luftfahrt“ durch den Anstieg der Luftsicherheitsgebühren⁹, von denen nach Planungen des Bundesministeriums des Innern auch der Hannover Airport ab 2028 betroffen sein wird.¹⁰ An den Flughäfen Hannover und Braunschweig gilt bereits der derzeitige

¹ <https://www.hannover-airport.de/b2b-geschaeftskunden/airlines/>

² <https://www.flightconnections.com/de/fl%C3%BCge-ab-hannover-haj>

³ Studie der Intraplan Consult GmbH, München: Verkehrsdaten für ein Datenerfassungssystem (DES) für das Jahr 2030 am Flughafen Hannover; im Auftrag der Flughafen Hannover GmbH. Seite 16.

⁴ <https://www.hannover-airport.de/unternehmen-airport/das-unternehmen/hannover-airport-kompakt>

⁵ <https://www.bild.de/news/inland/airlines-streichen-fuer-2026-zahlreiche-fluege-ab-deutschland-69131b3fe6281f32195acf0e>

⁶ <https://www.stuttgart-airport.com/de/unternehmen/news-und-presse/newsroom/british-airways-stellt-2026-verbinding-nach-london-ein>

⁷ <https://www.welt.de/wirtschaft/article68f216d7ce7f32a4dfb9a81a/luftfahrtkrise-lufthansa-will-100-innerdeutsche-fluege-pro-woche-streichen.html>

⁸ https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2024/06/03-2017_Luftfahrt-Aktuell_Was-bringt-die-Abschaffung-der-Luftverkehrsteuer.pdf

⁹ <https://www.bdf.aero/newsroom/detail/bdf-staatliche-standortkosten-2025-neuer-gebuehrenschock-fuer-deutsche-luftfahrt>

¹⁰ <https://www.bdl.aero/presse/externe-meldungen/staatliche-standortkosten-luftsicherheitsgebuehren-an-bmi-standorten-steigen-auch-2026-wieder>

Höchstsatz¹¹, eine Anhebung um weitere 30 % in 2028 ist geplant.¹² In einer Stellungnahme hatte der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften im März 2025 gefordert, dass die Kosten der Luftsicherheitskontrollen zur Hälfte vom Bund getragen werden sollten.¹³

Zudem forderte der Präsident des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. vor einigen Wochen, der Bund solle die Kosten für den militärischen Anteil an der Flugsicherung übernehmen, was eine Senkung der zivilen Gebühren um 30 % bewirken könne.¹⁴

Um Niedersachsen als Technologiestandort zu sichern, muss auch das entsprechende wirtschaftliche Umfeld für ansässige Betriebe der Luftfahrtindustrie gegeben sein. Exemplarisch stehen dafür Airbus (Stade, Buxtehude, Varel), Broetje Automation (Rastede) oder AutoGyro (Hildesheim) sowie das Niedersächsische Forschungszentrum für Luftfahrt in Braunschweig. Die Wertschöpfungsketten der gesamten Aerospace-Branche umfassen rund 30 000 Beschäftigte in 260 Unternehmen.¹⁵ Hier ist die Landesregierung gefordert, sowohl die Standortbedingungen für die ansässige Industrie, die Förderbedingungen für Start-Ups als auch die Rahmenbedingungen für vermehrte Investitionen ausländischer Unternehmen an den Flughäfen zu verbessern.

Ebenso ist die von der EU geforderte Beimischungsquote sogenannter Sustainable Aviation Fuels auszusetzen, denn das Angebot ist niedrig, der Preis drei- bis fünfmal so hoch wie Kerosin und es gibt in ganz Europa noch keine Power-to-Liquid-Produktionsanlage, was eine rentable Skalierung von SAF verhindert.¹⁶

Jens-Christoph Brockmann
Parlamentarischer Geschäftsführer

¹¹ https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/sicherheit/luftsicherheitsgebuehr.pdf?__blob=publicationFile&v=25

¹² <https://www.touristik-aktuell.de/nachrichten/verkehr/news/datum/2025/10/22/flughaefen-luftsicherheitsgebuehren-steigen-ab-2026-deutlich/>

¹³ <https://www.lobbyregister.bundestag.de/media/87/60/529220/Stellungnahme-Gutachten-SG2506040014.pdf>

¹⁴ <https://de.investing.com/news/economy-news/condorchef-fordert-bund-soll-militarische-kosten-der-flugsicherung-zahlen-3191288>

¹⁵ <https://www.nds.de/fokusbranchen/luft-und-raumfahrt/>

¹⁶ <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/nationale-ptl-quote-ist-nicht-erfuellbar>