

BTW e. V. * Am Weidendamm 1A * 10117 Berlin

Bundesministerium der Finanzen
Referat III B 5

- ausschließlich per E-Mail -

Präsident
Sören Hartmann

**Stellvertretender
Präsident und
Schatzmeister**
Guido Zöllick

Präsidiumsmitglieder

Thomas Bösl
Anke Budde
Felix Eichhorn
Benedikt Esser
Johannes Ganser
Torsten Haase
Nils Hartgen
Petra Hedorfer
Otto Lindner
Mark Tantz

**Stellvertretende
Präsidenten**
Albin Loidl
Johannes Walter

Generalsekretär
Sven Liebert

Berlin, 17. März 2026

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. und seiner Mitglieder bedanken wir uns für die Möglichkeit, zum Referentenentwurf eines **Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes** Stellung nehmen zu dürfen und komme dieser Einladung sehr gerne nach.

Einordnung

Wir begrüßen den vorliegenden Referentenentwurf grundsätzlich, da er die Zusagen von Koalitionsvertrag, Koalitionsausschuss und Bundesregierung umsetzt und damit eine wichtige Maßnahme zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland umsetzt.

Wenngleich wir diese Umsetzung bereits mit Wirkung zum 01.01.2026 begrüßt hätten, leistet die vorgelegte Änderung einen wichtigen ersten Beitrag für mehr Wettbewerbsfähigkeit in Deutschland.

Deutschland braucht einen starken Luftverkehr

Der Standort Deutschland ist auf eine umfassende und souveräne, globale Konnektivität angewiesen, um als exportorientierte Wirtschaft in einem sich zusehends verschärfenden globalen (System-) Wettbewerb weiter bestehen zu können. Dies sichert die Rahmenbedingungen für Geschäfts- und Urlaubsreisen sowie Deutschlands Rolle als Top-Urlaubs- und Messedestination.

Die Tourismuswirtschaft steht in Deutschland für 250.000 Betriebe, 4% des BIP und über 2,7 Millionen direkt beschäftigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei sind wir besonders auf gute Flugverbindungen angewiesen, sowohl im Outgoing- als auch im Incoming-Bereich. Im Jahr 2025 reisten 34 % der 55,8 Millionen Gäste aus europäischen Ländern per Flugzeug nach Deutschland (vgl. DZT: Zahlen, Daten, Fakten 2025), während 47 % aller Urlaubsreisen der Deutschen per Flugzeug zum Urlaubsort erfolgten (vgl. DRV: Der deutsche Reisemarkt 2025). 35 %, also über 38 Millionen Geschäftsreisen deutscher Unternehmen, führen ins Ausland. Ein signifikanter Teil davon erfolgt per Flugzeug (vgl. VDR-Geschäftsreiseanalyse 2025).

Wettbewerbsfähige steuerliche Rahmenbedingungen tragen gerade im Luftfahrtsektor dazu bei, eine Vielfalt an Verbindungen aufrechtzuerhalten oder gar erst aufzubauen. Sie sind im Wettbewerb von entscheidender Bedeutung, insbesondere im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, und beeinflussen die Stationierung von Flugzeugen und die Aufnahme neuer Strecken.

Um diese Unabhängigkeit und Resilienz wiederherzustellen, sind neben fairen Wettbewerbsbedingungen gegenüber regulativ bessergestellten Airlines aus Drittstaaten verlässliche und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Luftverkehrsstandort Deutschland unerlässlich.

Beispiele aus anderen EU-Ländern wie Schweden, wo die Luftverkehrssteuer im vergangenen Jahr komplett gestrichen wurde, zeigen, dass dies in diesem konkreten Fall zu einem unmittelbaren Anstieg von Verbindungen und zusätzlichen Sitzplätzen geführt hat. Die Recovery Rate Deutschlands verharrt mit 89% hingegen weiterhin deutlich unterhalb des europäischen Durchschnitts und liegt aktuell noch immer unter dem Niveau vor der Pandemie.

Die aktuelle geopolitische Lage infolge des Angriffs auf den Iran und die daraus resultierenden Gegenschläge auf Luftverkehrsknotenpunkte im Mittleren Osten haben anschaulich demonstriert, wie wichtig verlässliche, direkte Luftverkehrsverbindungen sind und ein resilienter heimischer Luftverkehr ist.

Die Rücknahme der Luftverkehrssteuererhöhung als erster Schritt

Die Umsetzung der Zusage aus dem Koalitionsvertrag sowie des Beschlusses des Koalitionsausschusses vom 13. November 2025 ist ein wichtiger erster Schritt, um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland wiederherzustellen, wenngleich die im Entwurf aufgeführten Steuersätze für das Jahr 2024 (13,03€, 33,01€ sowie 59,43€) in der Praxis nie zur Anwendung, da die Erlöse des EU-ETS bereits ab dem Inkrafttreten am 1. April 2024 durch den Absenkungsmechanismus des damaligen § 11 Absatz 2 LuftVStG gegengerechnet wurden (vgl. BGBl. 2023 I Nr. 333).

Wir bedauern, dass diese Maßnahme nicht bereits beim Haushaltsansatz für das Jahr 2026 entsprechend berücksichtigt werden konnte und die Senkung nun zulasten anderer notwendiger Maßnahmen aus dem Einzelplan 12 gegenfinanziert werden muss. Eine Umsetzung zum 1. Januar 2026 hätte zudem zahlreichen langfristig im Voraus buchenden Passagieren, insbesondere Familien für ihren Jahresurlaub, eine niedrigere Steuerlast der Buchung ermöglicht. Hier wurde leider eine Chance zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger in Zeiten ohnehin angespannter finanzieller Herausforderungen verpasst.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts im internationalen Vergleich langfristig zu sichern, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Eine spürbare Entlastung ließe sich durch die vollständige Abschaffung der Luftverkehrsteuer oder durch eine deutliche Senkung auf das Niveau von 2011 in Kombination mit geringeren Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren erreichen.

Eine Entlastung kann insbesondere durch die anteilige Übernahme der Luftsicherheitskosten erreicht werden, da diese inzwischen ein wesentlicher Faktor für die Stationierung von Flugzeugen in Deutschland sind. Da die Abwehr terroristischer Anschläge eine staatliche Kernaufgabe ist, die sich nicht ausschließlich gegen den Luftverkehr richtet, ist eine Gleichbehandlung mit dem Schienenverkehr angemessen. Zusätzlich stärkt die Übernahme der Basiskosten der kritischen Infrastruktur der Flugsicherung die Daseinsvorsorge. Die grundlegenden Flugsicherungsdienste werden für die nationale Versorgung sowie für An- und Abflüge deutscher Verkehrsflughäfen benötigt – selbst in Zeiten ohne kommerziellen Luftverkehr.

Für eine vollständige Umsetzung des Koalitionsvertrags muss zudem der vor dem 1. Mai 2024 geltende Absenkungsmechanismus wieder eingeführt werden. Dieser war in § 11 Absatz 2 des Luftverkehrsteuergesetzes in der Fassung des Bundesgesetzblatts Teil I 2010 Nr. 63 vom 14. Dezember 2010 festgelegt. Dieser Mechanismus sieht vor, die regulären Steuersätze an die staatlichen Einnahmen aus der Versteigerung der

Luftverkehrsbezogenen Treibhausgaszertifikate im Europäischen Emissionshandel anzupassen. Seine Wiedereinführung würde die Beschlüsse des Koalitionsausschusses konsequent umsetzen, den Europäischen Emissionshandel als zentrales marktwirtschaftliches Instrument des Klimaschutzes stärken und eine doppelte CO₂-Bepreisung vermeiden. Darüber hinaus würde die Regelung die fiskalische Stabilität unterstützen und Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil des Luftverkehrsstandorts Deutschland wirksam begrenzen.

Negative Auswirkungen auf andere Verkehrsträger vermeiden

Entlastungen für den Luftverkehrsstandort dürfen nicht dazu führen, dass dringend benötigte Investitionen und Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Straßen, Schienenwegen oder Wasserstraßen vernachlässigt werden.

Aus diesem Grund erachten wir die Gegenrechnung der Steuermindereinnahmen gegen den Einzelplan 12 als nicht zielführend. Steuermindereinnahmen sind ebenso wenig zweckgebunden wie Steuereinnahmen.

Die durch eine Absenkung der Steuer zu erwartenden zusätzlichen Einnahmen würden als Teil der steigenden gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung ebenfalls dem allgemeinen Haushalt zufließen. Vor diesem Hintergrund ist der gewählte Ansatz weder haushalterisch sinnvoll noch im Einklang mit dem Ziel der Bundesregierung, die dringend erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zügig umzusetzen.

Für etwaige Rückfragen stehen wir Ihnen gerne auch im persönlichen Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Sören Hartmann
Präsident

Sven Liebert
Generalsekretär