

Stellungnahme des Flughafenverbandes ADV

zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 18. Mai 2026 zum

Geszentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“ (BT-Drs. 21/5688)

I. Zusammenfassung

Der Flughafenverband ADV bedankt sich für die Einladung als Sachverständiger zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 18. Mai 2026 zum „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“, Drs. 21/5688.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode ist als Maßnahme zur steuerlichen Entlastung von Luftverkehrsunternehmen unter Finanzierungsvorbehalt vereinbart, die zum 1. Mai 2024 erfolgte Erhöhung der gesetzlichen Steuersätze des Luftverkehrsteuergesetzes zurücknehmen zu wollen (Zeile 855). Die Spitzen der Koalitionsfraktionen haben sich zudem am 13. November 2025 darauf verständigt, die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag umsetzen zu wollen (S. 8, Zeile 33).

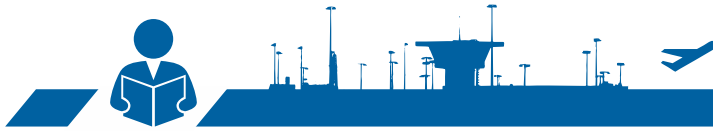
Die geplante Absenkung der Steuersätze zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrsteuersätze vor dem 1. Mai 2024 ist ein **wichtiges und überfälliges Signal** für den Luftverkehrsstandort Deutschland. Sie korrigiert teilweise die erhebliche staatliche Mehrbelastung des Luftverkehrs in Deutschland und kann dazu beitragen, die zuletzt deutlich verschlechterten Rahmenbedingungen für Airlines und Flughäfen zumindest etwas zu stabilisieren.

Die Absenkung ist eine notwendige Maßnahme auf dem Weg, den Luftverkehrsstandort Deutschland von den Wettbewerbsnachteilen bei den staatlich induzierten Kosten gegenüber anderen europäischen Ländern auszugleichen. Sie reicht aber bei weitem nicht aus, um den Wettbewerbsnachteil auszugleichen.

Es bleibt festzuhalten, dass der Geszentwurf in seiner derzeitigen Ausgestaltung hinter den Erwartungen der Branche sowie den politischen Ankündigungen zurückbleibt:

- Die vorgesehene Absenkung erfolgt **nicht vollständig auf das tatsächlich wirksame Niveau des Jahres 2024.**
- Die strukturellen Wettbewerbsnachteile des Luftverkehrsstandortes Deutschland werden **kaum reduziert.**
- Auch nach der Absenkung bleiben die staatlich induzierten Standortkosten in Deutschland **deutlich höher als im europäischen Ausland.**

Darüber hinaus bestehen Defizite in der systematischen Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer, insbesondere im Hinblick auf die fehlende Verknüpfung mit dem europäischen Emissionshandel, sowie bei der vorgesehenen Gegenfinanzierung über den Verkehrshaushalt.



Die ADV bewertet den Gesetzentwurf daher als notwendigen ersten Schritt, der im parlamentarischen Verfahren zwingend weiterentwickelt werden muss.

II. Zum Entwurf der Bundesregierung im Einzelnen

1. Absenkung der Luftverkehrsteuer – Wirkung reicht nicht aus

Die Luftverkehrsteuer hat sich seit ihrer Einführung im Jahr 2011 mehr als verdoppelt.¹ Allein im Jahr 2024 wurde die Luftverkehrsteuer um 25 Prozent erhöht, nachdem sie bereits in der Pandemie zum 1. April 2020 um 75 Prozent erhöht wurde.

Im Beschluss des Koalitionsausschusses vom 13. November 2025 war die komplette Rücknahme der letzten Erhöhung der Luftverkehrsteuer angekündigt worden („Die Luftverkehrsteuer wird zum 1. Juli 2026 auf das Niveau vor der Erhöhung zum 1. Mai 2024 gesenkt.“ – S.8, Zeile 22).

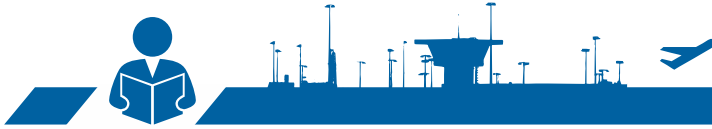
Der Gesetzentwurf sieht vor, die Luftverkehrssteuersätze zum 1. Juli 2026 auf das gesetzliche Niveau vor dem 1. Mai 2024 abzusenken. Konkret sollen die Steuersätze wie folgt reduziert werden:

- Kurzstrecke: 15,53 Euro → 13,03 Euro
- Mittelstrecke: 39,34 Euro → 33,01 Euro
- Langstrecke: 70,83 Euro → 59,43 Euro

Leider bleibt die vorgesehene Absenkung hinter der ursprünglich angekündigten vollständigen Rücknahme der Steuererhöhung zurück. Zwar erfolgt formal eine Rückführung auf das gesetzliche Niveau vor dem 1. Mai 2024, tatsächlich wird jedoch **nicht das im Markt wirksam gewesene Belastungsniveau des Jahres 2024 wiederhergestellt**.

Dies zeigt sich exemplarisch auf der Kurzstrecke: Der **nun vorgesehene Steuersatz von 13,03 Euro liegt weiterhin über dem im Jahr 2024 tatsächlich angewendeten Satz von 12,48 Euro**. Ursache hierfür ist, dass in den Vorjahren Einnahmen aus dem europäischen Emissionshandel (EU-ETS) steuermindernd auf die Luftverkehrsteuer angerechnet wurden. Der nun wieder eingeführte gesetzliche Referenzwert kam in dieser Form in der Praxis zu keinem Zeitpunkt zur Anwendung.

¹ Quelle: Bundesministerium der Finanzen (<https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Glossareintraege/L/luftverkehrsteuer.html?view=renderHelp>).



Auch nach Absenkung der Luftverkehrsteuer bleiben die Standortkosten an deutschen Flughäfen deutlich höher als im Rest von Europa

Kurz- und Mittelstrecke nach PMI mit dem Airbus A320-200

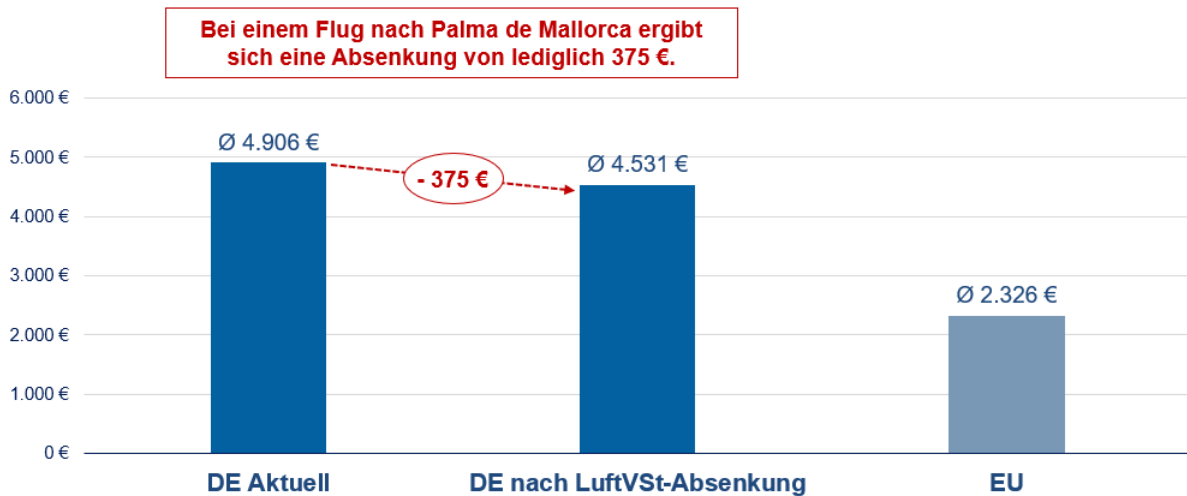


Abbildung 1: ADV-Kostenkompass, Annahme: für die Distanzklasse I sinkt der Steuersatz von 15,53 Euro auf 13,03 Euro (statt 12,48 Euro).

Damit wird ein zentraler Unterschied deutlich: Während politisch eine vollständige Rücknahme der Steuererhöhung angekündigt wurde, erfolgt gesetzgeberisch lediglich eine Rückkehr zu einem rechnerischen Ausgangswert ohne Berücksichtigung der tatsächlich wirksamen Entlastungsmechanismen.

Diese Diskrepanz hat erhebliche Auswirkungen:

- Erstens wird die **intendierte Signalwirkung der Maßnahme deutlich abgeschwächt**. Die Ankündigung einer vollständigen Rücknahme wurde von Airlines und Marktteilnehmern als klares Bekenntnis zur Verbesserung der Standortbedingungen verstanden. Die nun nur teilweise Umsetzung führt zu einer spürbaren Verunsicherung und beeinträchtigt die Verlässlichkeit wirtschaftspolitischer Rahmenbedingungen.
- Zweitens bleibt die **ökonomische Entlastungswirkung begrenzt**. In einem hoch wettbewerbsintensiven europäischen Luftverkehrsmarkt entscheiden marginale Kostenunterschiede über die Allokation von Kapazitäten. Dass die tatsächliche Steuerbelastung weiterhin oberhalb des zuvor wirksamen Niveaus liegt, verstetigt bestehende Wettbewerbsnachteile und reduziert die Wirksamkeit der Maßnahme.
- Drittens entfaltet die Regelung eine **unzureichende verkehrspolitische Steuerungswirkung**. Airlines treffen ihre Entscheidungen über Stationierungen, Strecken und Kapazitäten auf Basis langfristiger Kostenstrukturen. Eine nur partielle Entlastung reicht vielfach nicht aus, um bereits erfolgte Verlagerungen von Verkehrsangeboten ins Ausland umzukehren oder neue Engagements in Deutschland auszulösen.

Insgesamt wird somit ein zentrales politisches Versprechen nur teilweise eingelöst. Die Maßnahme entfaltet daher nicht die notwendige Wirkung für eine nachhaltige Trendwende.



Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die Marktreaktionen:

- Airlines bewerten den Standort Deutschland weiterhin als zu teuer.
- angekündigte Streckenaufnahmen werden verzögert oder überdacht.
- Investitionsentscheidungen bleiben unsicher.

Die Absenkung der Luftverkehrsteuer fällt geringer als erwartet aus

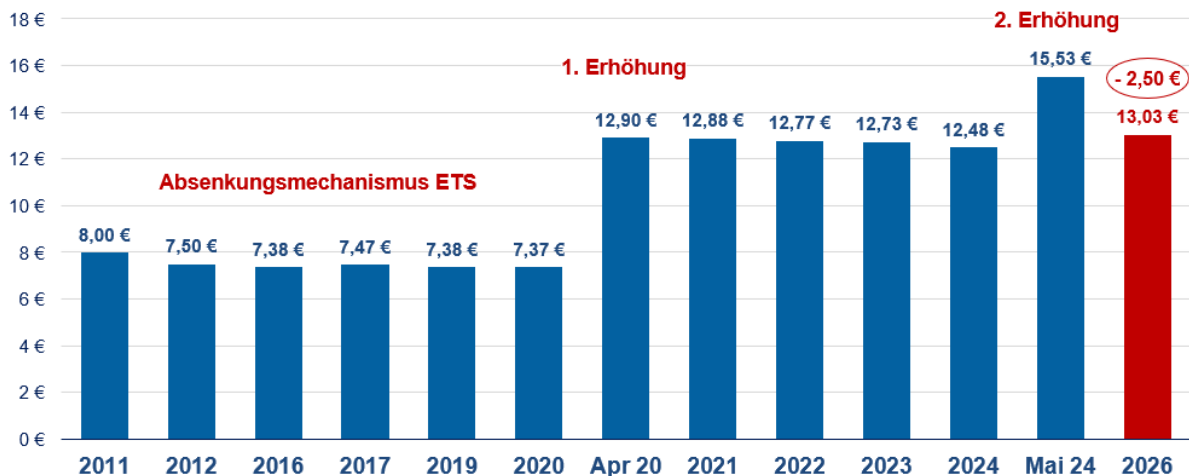


Abbildung 2: Bundesministerium für Finanzen.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der ADV erforderlich, im parlamentarischen Verfahren eine vollständige Rückführung auf das Belastungsniveau im Jahr 2024 sicherzustellen. Nur so kann die beabsichtigte Entlastungswirkung erreicht und ein glaubwürdiges Signal zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland gesendet werden.

Die geringer als erwartete Absenkung verunsichert insbesondere Airlines, die aus dem Ausland einen deutschen Flughafen anfliegen wollen. Bereits in Aussicht gestellte Streckenaufnahmen bleiben aus bzw. werden jetzt nochmal auf den Prüfstand gestellt. Die Maßnahme entfaltet daher **nicht die notwendige Signalwirkung für eine nachhaltige Trendwende**. Das verdeutlicht das Beispiel der Angebotsreduzierung von Ryanair am Standort Berlin. Über zwei Millionen Reisende finden künftig kein passendes Angebot am Flughafen BER.

2. Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland

Der Luftverkehrsstandort Deutschland verliert durch überbordende staatliche Belastungen zunehmend an Wettbewerbsfähigkeit. In- und ausländische Airlines verlassen den deutschen Markt.

Die **regulativ bedingten Standortkosten liegen in Deutschland auf einem Rekordniveau** und betragen mittlerweile über **50 Prozent der gesamten Standortkosten**. Hierzu zählen insbesondere die Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren.

Von deutschen Flughäfen werden noch immer weniger Flugziele und Strecken angeboten als vor dem Corona-Einbruch. Die Konsequenzen sind für Unternehmen aber auch für jeden



Privat- und Geschäftsreisenden spürbar. Nicht nur der Luftverkehr wird spürbar beeinträchtigt, die heimische Wirtschaft und viele Metropolregionen leiden unter der schlechten Konnektivität. Damit Deutschland wieder Anschluss gewinnen kann, muss der Luftverkehrsstandort Deutschland wieder wettbewerbsfähiger werden. Hier muss gegengesteuert werden. **Über alle Flughäfen liegt der Luftverkehrsstandort Deutschland auf dem Niveau von 2015.**

An den deutschen Flughäfen gibt es weniger Ziele und Strecken als vor zehn Jahren. In dem ohnehin geschwächten deutschen Luftverkehrsmarkt führen nicht nur die übermäßigen Steigerungen der staatlich induzierten Standortkosten zu einer starken Veränderung der Angebotsseite. Das Verkehrswachstum findet um Deutschland herum statt.

Deutschlands Luftverkehr fliegt hinterher und der Wirtschaftsstandort leidet | Dekadenvergleich: Stagnation bei den Passagieren, Rückgang bei Zielen und Strecken

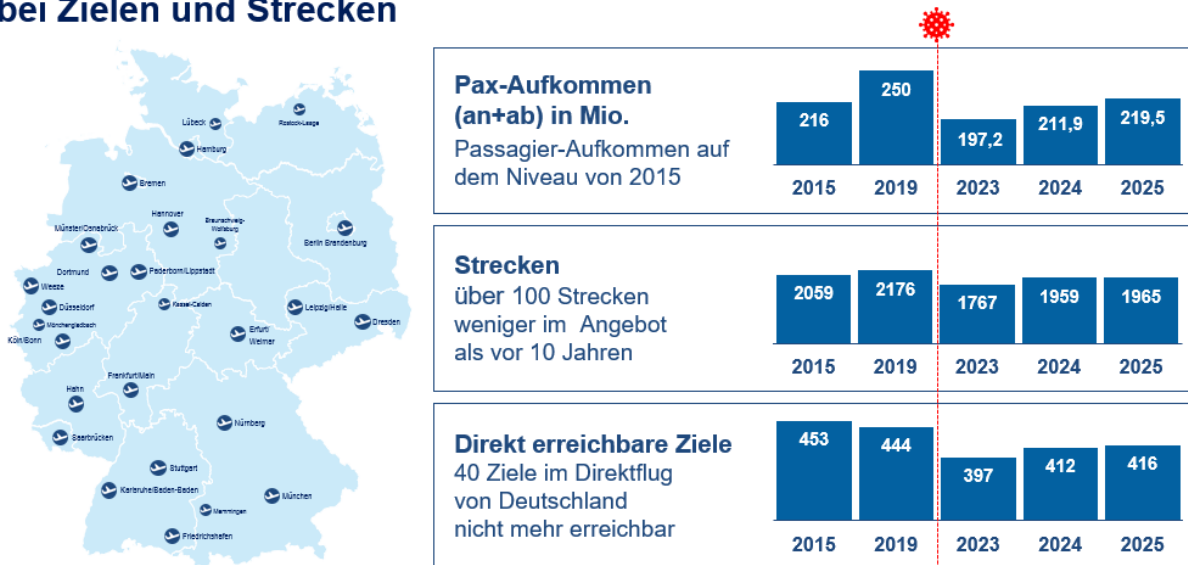


Abbildung 3: Flughafenverband ADV.

Bei der Entscheidung, wo Airlines ihre Flugzeuge zum Einsatz bringen, spielen die regulativ bedingten Steuern und Gebühren eine große Rolle. Jede Airline möchte mit ihrem Kernprodukt – der Beförderungsleistung eines Passagiers von einem Flughafen zu einem anderen – in einem **wirtschaftlich attraktiven Umfeld** agieren. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass eine Airline vorzugsweise dort Flugverbindungen anbietet, wo nach Abzug aller Kosten und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Umsätze (Nachfrage) der höchste Gewinn zu erwarten ist.

Grundsätzlich (also ohne Berücksichtigung von „Heimatmärkten“, Personalstationierungen oder Luftverkehrsrechten) können Airlines in Europa frei entscheiden, von welchem Flughafen oder Land aus sie diese Beförderungsleistung anbieten. Unter ca. 600 Flughäfen können Airlines in Europa frei auswählen.

Hier kristallisiert sich ein klarer Trend gegen den Flughafenstandort Deutschland heraus: **Ehemals in Deutschland stationierte Flugzeuge fliegen nun auf Strecken außerhalb Deutschlands. Sie können dort profitabler eingesetzt werden.** Obwohl in Deutschland die Luftver-



kehrsnachfrage hoch und die Kundschaft zahlungsbereit ist, erwirtschaften die Airlines abseits des deutschen Marktes höhere Gewinnmargen.

Deutschland verliert den Anschluss | Der Luftverkehr fliegt um Deutschland herum

Veränderungsrate des Einsteigeraufkommens
im 10-Jahresvergleich (2015 – 2025)

Der Luftverkehrs- und Wirtschaftsstandort Deutschland um eine Dekade zurückgeworfen

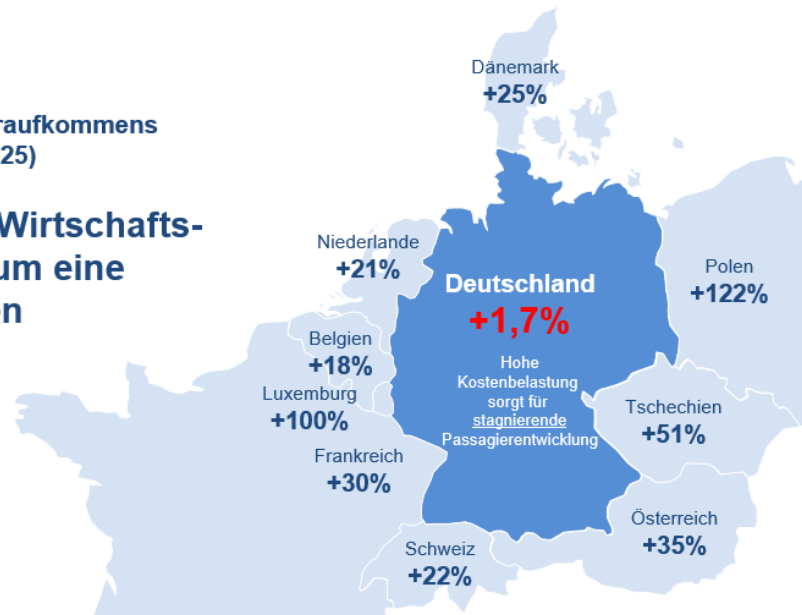


Abbildung 4: Eurostat.

Ein Abflug von einem deutschen Flughafen ist im Vergleich zu benachbarten Auslandsmärkten mit Steuern und Gebühren belastet, die mehr als doppelt so hoch ausfallen.

- Ein Flug **ab Deutschland** nach Palma de Mallorca verursacht durchschnittlich staatliche Kosten von rund **4.531 Euro**.
- Bei Abflug im **europäischen Ausland** liegen diese lediglich bei etwa **2.326 Euro**.

Die Luftverkehrsteuer hat als größter Kostenblock innerhalb der regulativ bedingten Steuern und Gebühren unmittelbar negative Auswirkungen auf die internationale Anbindung Deutschlands.

Die Kosten, die für die Transportleistung der Airlines anfallen, lassen sich in drei grobe Blöcke unterteilen: Die laufenden Kosten (ca. 40 Prozent der Gesamtkosten; z.B. Personal-, Miet- und Leasingzahlungen, Zinsen und Abschreibungen usw.), Treibstoffkosten (ca. 30 Prozent der Gesamtkosten), sowie die „Standortkosten“ (ca. 30 Prozent der Gesamtkosten).



Hohe regulative Belastungen benachteiligen deutsche Flughäfen im europäischen Standortwettbewerb – Airlines meiden Deutschland

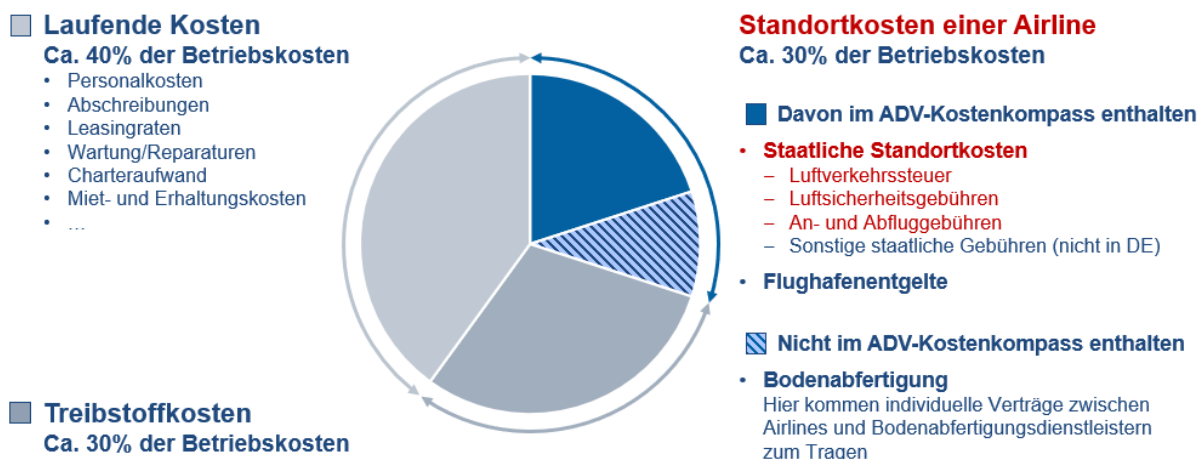


Abbildung 5: Flughafenverband ADV, Flughafentgelte machen i.d.R. 4-8% der Gesamtkosten / bei p2p-Airlines kann der Anteil höher ausfallen.

Zu den Standortkosten zählen neben den regulativ bedingten Steuern und Gebühren auch die Flughafentgelte. Diese werden für die Refinanzierung der Flughafeninfrastruktur und für die Prozesskosten beim Flughafenbetreiber erhoben. Ebenfalls zu den Standortkosten zählen die Kosten für die sog. Bodenabfertigung der Luftfahrzeuge. Letztere werden individuell zwischen Airlines und Bodenabfertigungs-Dienstleistern ausgehandelt.

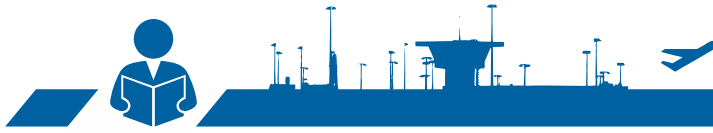
In Deutschland sind die regulativ bedingten Steuern und Gebühren massiv angestiegen und erreichen 2025 ein neues Rekordhoch. In keinem anderen Land der Europäischen Union sind diese so hoch wie in Deutschland und nirgends sind sie in den vergangenen fünf Jahren dermaßen schnell angestiegen.²

Die regulativ bedingten Steuern und Gebühren setzen sich aus der Luftverkehrssteuer, den Abgaben für die Luftsicherheit und den Gebühren für die Flugsicherung zusammen.

Luftsicherheitsgebühren ein weiterer Belastungsfaktor auf Rekordhöhe

Das Rekordhoch der staatlich veranlassten Standortkosten wird durch die Luftsicherheitsgebühren weiter verschärft. In der Gebührenperiode 2026 ist die Luftsicherheitsgebühr nach BMI-Kalkulation am Standort Stuttgart von 13,70 Euro (2025) auf 14,33 Euro je Passagier; am Standort Leipzig/Halle von 12,72 Euro auf 12,98 Euro gestiegen. In den Vorjahren waren die Gebühren bei 10,00 Euro je Passagier gedeckelt. Die Erhöhung der Luftsicherheitsgebühren in den letzten 2 Jahren übertrifft damit teilweise die geplante Absenkung der Luftverkehrssteuer.

² Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der veröffentlichten Steuern (BMF), Gebühren (BMI, DFS): <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Glossareintraege/L/luftverkehrssteuer.html?view=renderHelp>
https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/sicherheit/luftsicherheitsgebuehr.pdf?__blob=publicationFile&v=23
<https://www.dfs.de/homepage/de/flugsicherung/rechtlicher-rahmen/flugsicherungsgebuehren/>



Dritter Belastungsfaktor: Flugsicherungsgebühren

Die An- und Abfluggebührenrate von 365,18 Euro für 2026 hat sich gegenüber dem Vor-Corona-Niveau mehr als verdoppelt. Die kumulative Wirkung dieser drei staatlich induzierten Kostenkategorien – Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren, verschärft die Wettbewerbssituation der deutschen Flughäfen und Airlines weiter und unterstreicht, dass die alleinige Absenkung der Luftverkehrsteuer nicht ausreicht, um die strukturelle Kostenlücke gegenüber dem europäischen Ausland zu schließen.

3. Schwache Konjunkturentwicklung und Preisanstieg von Kerosin verschärfen die Lage

Statt Wachstum, nur noch Stagnation

Luftverkehr und Tourismus sind weltweit und europaweit Wachstumstreiber. Vor Ausbruch des Iran-Krieges war der Flughafenverband ADV – auch vor dem Hintergrund der geplanten Absenkung der Luftverkehrsteuer ab Juli 2026 – für das laufende Jahr noch von einem Wachstum der Passagiere ausgegangen. Diese positive Entwicklung spiegelte sich zunächst auch in der Angebotsplanung der Airlines für den Sommerflugplan 2026 wider.

Die ADV musste ihre Verkehrsprognose für das Jahr 2026 deutlich nach unten anpassen.

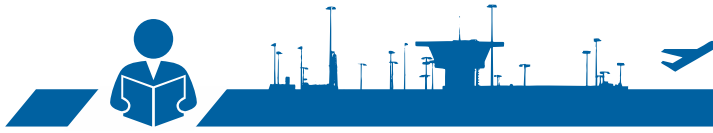
- Ursprünglich war für 2026 ein Passagierwachstum von rund zehn Millionen zusätzlichen Fluggästen gegenüber dem Vorjahr erwartet worden.
- Aufgrund der geopolitischen Unsicherheiten, der stark gestiegenen Kerosinpreise, der unverändert überproportional hohen staatlichen Belastungen durch Steuern und Gebühren sowie der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung rechnet der Flughafenverband jetzt nur noch mit einer Stagnation bei der Zahl der Passagiere.

Airlines reagieren mit Kapazitätssteuerung

Nach den – insbesondere streikbedingten – Nachfrageeinbrüchen im März und April, insbesondere zur aufkommensstarken Osterreisezeit, treffen jetzt die Fluggesellschaften die geopolitischen Unsicherheiten und die stark steigenden Kerosinpreise. Dabei geht es weniger um die physische Verfügbarkeit von Kerosin. Vielmehr sind es die massiv gestiegenen Flugpreise, die zu einer abnehmenden Wirtschaftlichkeit einzelner Flugstrecken führen.

Die Entscheidung der Lufthansa Group, die Lufthansa CityLine vorzeitig einzustellen, ist Ausdruck dieser vorsorgenden Kapazitätssteuerung. Ziel der Airlines ist es dabei, ihre Netzwerke so zu stabilisieren, dass der überwiegende Teil des Flugangebots weiterhin wirtschaftlich und zuverlässig durchgeführt werden kann.

Auch der Rückzug von Ryanair am Flughafen BER zeigt, wie sensibel insbesondere preissensitive Geschäftsmodelle auf steigende Betriebs- und Standortkosten reagieren. Vor allem touristische und margenschwächere Verbindungen stehen unter wirtschaftlichem Druck. Von einem flächendeckenden Einbruch des Luftverkehrs kann derzeit jedoch keine Rede sein.



Steuern weiter senken, Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland sichern

Die Kombination aus steigenden Energiepreisen, Luftverkehrsteuer und hohen regulatorischen Kosten schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland. Der Aderlass an Airlines und Flugverbindungen hält unverändert an.

Um die internationale Konnektivität des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Deutschland zu sichern, ist schnelles politisches Handeln erforderlich.

Kurzfristig braucht es eine Aussetzung der Luftverkehrsteuer, mittelfristig zumindest eine Halbierung.

4. Wiedereinführung des ETS-Absenkungsmechanismus (§ 11 Abs. 2 LuftVStG)

Ein zentraler Schwachpunkt des Gesetzentwurfs ist das **Fehlen einer systematischen Verknüpfung der Luftverkehrsteuer mit dem europäischen Emissionshandel (EU-ETS)**. Die ADV bewertet diese Entwicklung als **ordnungspolitisch inkonsistent**. Im Zuge der Umsetzung der Absenkung der LuftVSt müsste zugleich der ursprünglich im Luftverkehrsteuergesetz vorgesehene ETS-Absenkungsmechanismus wieder zur Anwendung kommen.

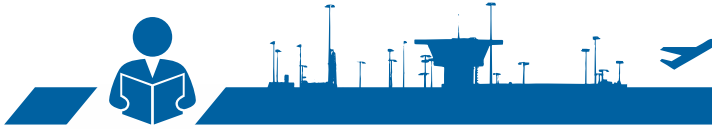
a) Ordnungspolitischer Hintergrund

Die Luftverkehrsteuer wurde ursprünglich als **ergänzendes Instrument zur CO₂-Bepreisung** konzipiert. Mit zunehmender Integration des Luftverkehrs in den EU-ETS sollte eine **balancierte Gesamtbelastung** sichergestellt werden. Der frühere § 11 Abs. 2 LuftVStG sah daher vor, die Steuersätze in Abhängigkeit von den Einnahmen aus dem Emissionshandel abzusenken. Mit der Gesetzesänderung 2024 wurde dieser Mechanismus jedoch aufgegeben und durch ein **aufkommensbasiertes Modell ohne ETS-Bezug** ersetzt, das aktuell keine Wirkung entfaltet.

b) Problembeschreibung

Die Abschaffung des ETS-Absenkungsmechanismus führt zu einer **kumulativen Belastung durch Steuer und CO₂-Bepreisung**, dem Verlust der ursprünglich vorgesehenen **Lenkungslogik** sowie zu einer **strukturellen finanziellen Überbelastung des Luftverkehrs**. Gleichzeitig steigen die Einnahmen aus dem Emissionshandel kontinuierlich, ohne dass diese entlastend berücksichtigt werden.

Erschwerend tritt zu den staatlich induzierten Standortkosten die EU-Beimischungspflicht für nachhaltigen Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel, SAF) hinzu. Die verpflichtende SAF-Beimischung erhöht die Betriebskosten der Airlines strukturell und dauerhaft. In Kombination mit den steigenden ETS-Kosten und den ohnehin rekordhohen nationalen Steuern und Gebühren entsteht eine kumulative Regulierungslast, die den Luftverkehrsstandort Deutschland im europäischen Vergleich weiter benachteiligt. Diese Gesamtdimension muss bei der politischen Bewertung der Maßnahme berücksichtigt werden: Eine isolierte Betrachtung der Luftverkehrsteuer greift zu kurz, solange die übrigen Kostentreiber weiter steigen.



c) Bewertung

Diese Entwicklung ist aus Sicht der ADV ordnungspolitisch nicht konsistent. Sie widerspricht dem Grundgedanken eines marktbasierten Klimaschutzsystems und führt zu einer verzerrten Belastungsstruktur.

d) Empfehlung

Die ADV empfiehlt daher ausdrücklich:

- die **Wiedereinführung des ETS-Absenkungsmechanismus**,
- eine **regelgebundene Kopplung der Luftverkehrsteuer an die ETS-Einnahmen**,
- sowie die Wiederherstellung eines **konsistenten Systems zwischen Steuer und CO₂-Bepreisung**.

5. Haushaltswirkungen

Die Absenkung der Luftverkehrsteuer führt zu Mindereinnahmen von:

- rund **185 Mio. Euro im Jahr 2026**
- etwa **340 Mio. Euro jährlich ab 2027**

Diese fiskalischen Effekte müssen im Kontext der gesamtwirtschaftlichen Wirkungen betrachtet werden. Eine verbesserte Konnektivität kann:

- zusätzliche Wertschöpfung generieren,
- Steuermehreinnahmen in anderen Bereichen auslösen,
- sowie Beschäftigung sichern.

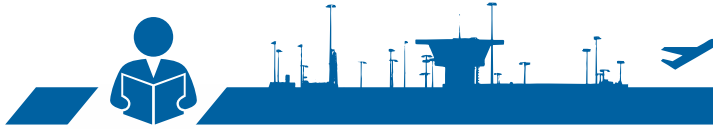
Die isolierte Betrachtung der Luftverkehrsteuer greift daher zu kurz.

6. Gegenfinanzierung über den Einzelplan 12 – systematisch nicht sachgerecht

Der Gesetzentwurf sieht vor, die Steuermindereinnahmen ab 2027 vollständig durch Einsparungen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) zu kompensieren. Dies ist auf den Beschluss des Koalitionsausschusses von 13. November 2025 zurückzuführen („Die finanziellen Spielräume hierfür werden im bestehenden Einzelplan 12 erwirtschaftet.“ - S. 8, Zeile 34). Die ADV bewertet diesen Ansatz kritisch.

Steuereinnahmen sind grundsätzlich nicht zweckgebunden. Eine einseitige Belastung des Verkehrsbudgets ist daher haushaltssystematisch nicht sachgerecht. Der Einzelplan 12 finanziert zentrale Zukunftsaufgaben wie Infrastrukturmodernisierung, Digitalisierung oder Klimaschutz im Verkehrsbereich. Kürzungen in diesem Bereich schwächen die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems.

Die Belastung des Einzelplans 12 mit den Mindereinnahmen aus der Luftverkehrsteuer widerspricht dem haushaltsrechtlichen Grundsatz der Gesamtdeckung (§ 8 BHO), wonach alle Einnahmen zur Deckung aller Ausgaben dienen und eine zweckgebundene Zuordnung von Steuermindereinnahmen zu einem einzelnen Ressorthaushalt systematisch nicht geboten ist. Darüber hinaus werden durch diese Konstruktion Mittel des Verkehrshaushalts, die für



Infrastrukturmodernisierung, Digitalisierung und Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich vorgesehen sind, einseitig belastet. Dies führt de facto dazu, dass ein Verkehrsträger gegen den anderen ausgespielt wird. Eine Folge, die weder verkehrs- noch haushaltspolitisch sachgerecht ist.

Die ADV empfiehlt daher:

- **Verzicht auf die Gegenfinanzierung über den Einzelplan 12,**
- **Finanzierung aus dem allgemeinen Bundeshaushalt (Einzelplan 60),**
- sowie Anerkennung der Luftverkehrsteuer als **gesamtstaatliches Instrument.**

III. Forderungen der ADV

Die ADV kommt zu folgender Gesamtbewertung:

1. Der Gesetzentwurf ist ein **wichtiger erster Schritt**, der ausdrücklich zu begrüßen ist.
2. Die Absenkung der Luftverkehrsteuer muss **vollständig auf das tatsächliche Niveau von 2024 erfolgen.**
3. Aufgrund konjunktureller Risiken – Nahostkrise und Kerosinpreisanstieg – **braucht es kurzfristig eine Aussetzung der Luftverkehrsteuer, mittelfristig zumindest eine Halbierung.**
4. Der **ETS-Absenkungsmechanismus ist wieder einzuführen**, um eine konsistente und klimapolitisch sinnvolle Belastungsstruktur zu gewährleisten.
5. Die **Gegenfinanzierung über den Einzelplan 12 ist abzulehnen.**
6. Darüber hinaus sind **weitere strukturelle Entlastungen** erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu verbessern.

Berlin, 12. Mai 2026

HERAUSGEBER

Flughafenverband ADV · Haus der Luftfahrt · Friedrichstr. 79 · 10117 Berlin · Tel. 030 310118-0 · www.adv.aero

INHALTLICH VERANTWORTLICHER

Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer

ANSPRECHPARTNER

Jens Gerlich (gerlich@adv.aero)