

## **Anhörung BT Luftverkehrsteuergesetz<sup>\* \*\*</sup>**

### **Stellungnahme**

**zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes,  
 Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 21/5688, 04.05.2026  
 und  
 zum Änderungsantrag der Fraktion AfD, Ausschussdrucksache 21(7)134, 07.05.2026**

### **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Gesetzentwurf BT-Drs. 21/5688 zur Reform des LuftVStG</b> .....	<b>2</b>
<b>a)</b>	<b>Zielvorgabe – eine Mogelpackung?</b> .....	<b>2</b>
<b>b)</b>	<b>Fragwürdige Gegenfinanzierung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Zur Begründung – Ein Vergleich der BT-Drs. 20/9999 (2024) u. BT-Drs. 21/5688 (2026)</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Subventionierung des Luftverkehrs</b> .....	<b>5</b>
<b>a)</b>	<b>Kerosinsteuerbefreiung</b> .....	<b>5</b>
<b>b)</b>	<b>Mehrwertsteuerbefreiung</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Luftverkehrsteuer als Kostenfaktor und Wettbewerbsnachteil</b> .....	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Einflussfaktoren auf die Nachfrage</b> .....	<b>9</b>
<b>a)</b>	<b>Ticketpreis</b> .....	<b>10</b>
<b>b)</b>	<b>Einkommen</b> .....	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Wohlfandeffekte</b> .....	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Empfehlungen</b> .....	<b>12</b>
	<b>Literatur</b> .....	<b>13</b>

\* Mein ausdrücklicher Dank gilt denjenigen, die die Arbeit durch Informationen, Korrekturen und andere nützliche Dinge unterstützt haben. Verbleibende Fehler bleiben selbstverständlich in meiner Verantwortung. Aufgrund von § 70 Abs. 4 Satz 3 BTGO (15. Dezember 2022 geändert) wird zum Schutz dieser Personen auf eine namentliche Nennung verzichtet.

\*\* Die Stellungnahme wurde unter (geprüfter) Zuhilfenahme von ChatGPT und Grok erstellt. Entsprechende Nachweise sind auf Nachfrage erhältlich.

Der vorliegende Gesetzentwurf soll der Umsetzung des Koalitionsvertrages vom 5. Mai 2025 zwischen CDU, CSU und SPD dienen, in dem es heißt: „Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen.“<sup>1</sup> Ähnlich die Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 13. November 2025 (siehe S. 8 Zeile 33): „Die Luftverkehrssteuer [sic!] wird zum 1. Juli 2026 auf das Niveau vor der Erhöhung zum 1. Mai 2024 gesenkt.“

## 1 Gesetzentwurf BT-Drs. 21/5688 zur Reform des LuftVStG

Die in Deutschland 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer (LuftVSt) unterscheidet zwischen den drei Distanzklassen Kurz-, Mittel-, und Langstrecke. Der jeweilige Steuersatz wird nach der pauschalisierten Entfernung zwischen dem Flughafen Frankfurt am Main als größtem deutschen Verkehrsflughafen und dem jeweils größten Verkehrsflughafen des Ziellandes ermittelt.

Nach § 1 Abs. 1 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) unterliegt der Steuer ein Rechtsvorgang, der zum Abflug von einem *inländischen Startort* berechtigt. Die Steuer entsteht mit dem *tatsächlichen Abflug* des Fluggastes – nicht mit dem Ticketverkauf (§ 4 LuftVStG). *Steuerschuldner* ist das ausführende Luftverkehrsunternehmen (§ 6 i.V.m. § 8 LuftVStG), das gegenüber dem deutschen Staat für die korrekte Abführung verantwortlich ist. In der Praxis wird die Steuer bereits im Ticketpreis mit erhoben und später an den Zoll abgeführt.<sup>2</sup>

Der Gesetzentwurf ändert § 11 Absatz 1 LuftVStG und reduziert die Steuersätze wie folgt:

1. Kurzstrecke: Absenkung von 15,53 EUR auf 13,03 EUR
2. Mittelstrecke: Absenkung von 39,34 EUR auf 33,01 EUR
3. Langstrecke: Absenkung von 70,83 EUR auf 59,43 EUR.

### a) Zielvorgabe – eine Mogelpackung?

„Die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag ... wird umgesetzt, [sic.!] durch die Absenkung der gesetzlichen Steuersätze des Luftverkehrsteuergesetzes zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrsteuersätze vor dem 1. Mai 2024“ (A. Problem und Ziel). Zwar entsprechen die neuen Steuersätze dem Niveau der *gesetzlichen* LuftVSt-Sätze vor dem 1. Mai 2024. Allerdings lagen

---

<sup>1</sup> Siehe Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD – Verantwortung für Deutschland, Z. 855-861. Entsprechend heißt es in den Beschlüssen des Koalitionsausschusses vom 13. November 2025, S. 8 Z. 33 „Die Luftverkehrssteuer [sic!] wird zum 1. Juli 2026 auf das Niveau vor der Erhöhung zum 1. Mai 2024 gesenkt“.

<sup>2</sup> Die Funktion des Steuerlichen Beauftragten (§ 8 LuftVStG) ist insbesondere für die korrekte Abwicklung von Ticketverkäufen im Ausland wichtig, wenn bspw. in New York ein Hin- und Rückflugticket nach Frankfurt verkauft wird. Der Steuerlich Beauftragte bedarf der Zulassung durch das zuständige Hauptzollamt.

die *effektiven* Steuersätze zu diesem Zeitpunkt mit 12,48 EUR (Kurzstrecke), 31,61 EUR (Mittelstrecke) und 56,91 EUR (Langstrecke) bereits niedriger. Hintergrund war, dass durch den Absenkungsmechanismus des damaligen § 11 Absatz 2 LuftVStG die Erlöse des EU-ETS gegengerechnet wurden (siehe zuletzt die Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung 2024 vom 24. November 2023, BGBl. I S. 1 (Nr. 333)). Insofern wurde den Absichten des Koalitionsvertrages nur bedingt gefolgt.

## **b) Fragwürdige Gegenfinanzierung**

„Die ... entstehenden Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 werden ab 2027 durch Einsparungen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) vollständig erwirtschaftet“ (B. Lösung).<sup>3</sup> Damit würde die beabsichtigte Steuerentlastung zulasten investiver Ausgaben der sanierungs- und erneuerungsbedürftigen Infrastruktur gehen. Andersherum: Die Absenkung der Ticketsteuer kommt einer konsumtiven Staatsausgabe gleich, da damit Flugreisen – dazu im überwiegenden Umfang touristische Reisen – verbilligt werden. Es steht zu vermuten, dass die im Einzelplan 12 entstehende investive Lücke mittelfristig durch eine Verschiebung der Ausgaben in die sog. Sondervermögen geschlossen wird. Wie u.a. Lucke u. Meyer (2025 u. 2026) ausführlich darstellen, sind die durch die neuen Sonderschulden eröffneten kreditären Ausgabenspielräume weder nachhaltig noch generationengerecht. Deshalb sollte die Gegenfinanzierung durch Steuermehreinnahmen an anderer Stelle, besser noch durch konsumtive Ausgabenkürzungen erfolgen.

## **2 Zur Begründung – Ein Vergleich der BT-Drs. 20/9999 (2024) u. BT-Drs. 21/5688 (2026)**

Für eine Bewertung des aktuellen Gesetzentwurfes ist der Vergleich der Begründungen mit der Gesetzesänderung 2024 von Interesse, denn mit dem aktuellen Gesetzentwurf soll die Änderung 2024 zurückgenommen werden. Hintergrund der *Erhöhung der Steuersätze 2024* war das Urteil des Bundesverfassungsgerichts 2023 - 2 BvF 1/22, mit dem das Zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 als nichtig erklärt wurde. Damit stand die fiskalische Notwendigkeit der Schließung von *Haushaltslücken* und der *Haushaltssolidierung* im Vordergrund. Daneben wurde mit Bezug auf die *ökologische Lenkungswirkung* eine Verteuerung des Luftverkehrs hervorgehoben, „um den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu verringern und ... zu klimafreundlichem Handeln zu ermuntern. Die Steuererhöhung dient der haushalterischen Kompensation der ... Mindereinnahmen aus der nichtvorhandenen Kerosinbesteuerung gewerblicher Inlandsflüge“ (Drs. 20/9999, S. 18 f.)

---

<sup>3</sup> Diese Gegenfinanzierung findet sich auch im Änderungsantrag der Fraktion AfD im Finanzausschuss –Ausschussdrucksache 21(7)134.

Der *aktuelle Gesetzentwurf* betont hingegen eine *Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit* des Luftverkehrsstandorts Deutschland durch die Absenkung der Steuersätze. Hintergrund ist die *Vermeidung von Ausweichreaktionen* auf grenznahe Flughäfen im Ausland. Auch haben sich deutsche Flughäfen nach der COVID-Pandemie im europäischen Vergleich nur unterdurchschnittlich entwickelt. *Standortsicherung* und *Beschäftigung* der gesamten Luftverkehrsbranche (Airlines, Flughäfen, Zulieferer) stehen im Vordergrund. Demgegenüber stände „der Entwurf ... nicht in Zielkonflikten mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, welche der Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung dient.“ Zudem seien „wesentliche Auswirkungen auf den gewerblichen Passagierflugverkehr ... mit der Rückkehr zu den vor dem 1. Mai 2024 geltenden Steuersätzen nicht erwartet, so dass ein Zielkonflikt mit den Indikatorenbereichen ... Luftbelastung ... und ... Globale Umweltinanspruchnahme durch ... Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen ... sowie ... Treibhausgasemissionen nicht gegeben ist“ (BT-Drs. 21/5688, S. 6). Also mehr Flugverkehr, aber keine zusätzliche globale Umweltinanspruchnahme (CO<sub>2</sub>, Lärm)?

Während die heutige Bundesregierung von Steuermindereinnahmen von 355 Mio. EUR p.a. ab 2030 ausgeht, gab die damalige Regierung langfristig Steuermehreinnahmen i.H.v. 580-625 Mio. EUR p. a. an. Hier besteht Aufklärungsbedarf, da die Re-Reform 2026 eigentlich ähnliche Zahlen liefern müsste wie die Reform 2024?

**Tab. 1: Vergleich der Gesetzentwürfe zur Änderung des LuftVStG 2024 und 2026**

<b>Aspekt</b>	<b>2024-Erhöhung</b>	<b>2026-Absenkung</b>
<b>Primärziel</b>	Einnahmen	Wettbewerbsfähigkeit
<b>Klimapolitik</b>	implizit pro Steuer	implizit contra hohe Steuer
<b>Verkehrslenkung</b>	gewünscht	problematisiert Verlagerung
<b>Standortargument</b>	kaum relevant	zentral
<b>direkter fiskalischer Effekt langfristige Wirkung</b>	Mehreinnahmen 580-625 Mio. EUR p. a.	Mindereinnahmen 355 Mio. EUR p.a. ab 2030

Eigene Zusammenstellung

Die differierenden, teils eher inkongruenten Zielsetzungen zeigen eine klare politische Wende: 2024 standen die fiskalische Konsolidierung und der Klimaschutz im Vordergrund. 2026 stehen der Standortwettbewerb und die Entlastung der Luftfahrtbranche zugunsten von Wohlfandeffekten im Mittelpunkt. Ob sich dieser offensichtliche – oder nur scheinbare Zielkonflikt – lösen lässt und unter welchen Bedingungen, wird in Kap. 6 diskutiert.

### 3 Subventionierung des Luftverkehrs

Den *gesamten Verkehrssektor* prägen zahlreiche Regulierungen, spezielle Abgaben und Steuern sowie Steuererleichterungen und Finanzhilfen, weshalb es zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu kaum quantifizierbaren Wettbewerbsverzerrungen kommt. Insofern stellt der Luftverkehr keine Ausnahme dar. Auch er wird in verschiedener Weise subventioniert – welt-/EU-weit und national. Eine Vorabbemerkung zu den Subventionstatbeständen im Luftverkehr ist damit zu rechtfertigen, als dass diese weitestgehend international koordiniert sind, einheitlich angewendet werden und lediglich für Inlandsflüge gewisse nationale Spielräume offenhalten. Von daher bietet insbesondere die LuftVSt die Möglichkeit einer *nationalen Handhabung*, um den Standortwettbewerb staatlicherseits zu beeinflussen.

#### a) Kerosinsteuerbefreiung

Internationale Abkommen wie die *ICAO-Richtlinien* der UN-Luftfahrtorganisation führen weltweit zu einer Steuerbefreiung auf Kerosin. Deren Umsetzung durch Vorgaben der EU-Energiesteuerrichtlinie und des deutschen Energiesteuergesetz (EnergieStG) lassen de facto nur eine Besteuerung von Kerosin auf Inlandsflügen zu. Zwar belässt die EU-Energiesteuerrichtlinie den Mitgliedstaaten das grundsätzliche Recht, Kerosinbetankungen für innergemeinschaftliche Flüge mit einer Steuer zu belegen. Faktisch stehen der Einführung einer Besteuerung in Deutschland jedoch zum einen über 100 bilaterale Luftverkehrsabkommen entgegen, die die Bundesrepublik weltweit geschlossen hat, zum anderen auch das bestehende Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA. Hintergrund der Erhöhung der LuftVSt 2024 waren gescheiterte Überlegungen der damaligen Bundesregierung, eine Steuer auf die Betankung von Kerosin für kommerzielle innerdeutsche Flüge zu erheben. Lediglich Norwegen und (eingeschränkt) die Schweiz erheben eine Kerosinsteuer auf gewerbliche Inlandsflüge in Europa.<sup>4</sup>

Unter Zugrundelegung des Referenzsteuersatz für Benzin i.H.v. von 65,45 ct/l (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 EnergieStG) betragen die gesamten *Steuermindereinnahmen* 2023 bezogen auf Deutschland für Inlands-/Auslandsflüge infolge der Steuerbefreiung auf Kerosin 7,6 Mrd. EUR (vgl. Janson 2024). In ähnlicher Größenordnung gibt das Umweltbundesamt (UBA) für das Jahr 2017 einen Subventionsbetrag von 8,1 Mrd. EUR an. Zugrunde lag die gesamte im Inland abgesetzte Kerosinmenge von rund 9,9 Mio. Tonnen bzw. 12,4 Mio. Litern (vgl. Thiessen u. Brützel 2025, S. 62). Unter der Annahme,

---

<sup>4</sup> Vgl. Thiessen u. Brützel (2025), S. 62 f. sowie aero.de (2023).

dass das für entsprechende Umläufe benötigte Kerosin in Deutschland beschafft würde, würde der Ticketpreis pro Strecke im Durchschnitt um 15 EUR steigen. Berücksichtigt man hingegen legal-realistischerweise nur besteuerbare Inlandsflüge, so ging die Bundesregierung für 2017 von Steuer-mindereinnahmen i.H.v. 570 Mio. EUR aus (vgl. Thiessen u. Brützel 2025, S. 63).<sup>5</sup> Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (o.J.) gibt auf Grundlage einer innerdeutsch erhobe-nen Kerosinsteuer und einem Kerosinverbrauch für das Jahr 2022 hingegen einen Steuerausfall von lediglich 280 Mio. EUR an.

## **b) Mehrwertsteuerbefreiung**

Bei der MwSt-Besteuerung des grenzüberschreitenden Waren-/Dienstleistungsverkehrs gilt grundsätzlich das *Bestimmungslandprinzip*, d.h. die Umsatzsteuer fällt dort an, wo die Leistung end-verbracht wird.

- Exporte/Lieferungen: Werden im Ursprungsland steuerfrei gestellt.
- Importe/Bezüge: Unterliegen im Zielland der jeweiligen nationalen Umsatzsteuer.

Unter Beachtung dieser Regel würden sich im Luftverkehr folgende überaus komplexe MwSt-Besteuerungen ergeben:

- Inlandsflüge: 19 % MwSt.
- Grenzüberschreitende Flüge: Hier wäre ein fiktiver Umsatzanteil für Flugtickets auf die in-ländische Strecke internationaler Flüge anzurechnen (bspw. Flug-km-anteilig) und mit 19 % MwSt zu belasten.

Demgegenüber ist der gewerbliche grenzüberschreitende Luftverkehr nach geltendem Recht ge-nerell mehrwertsteuerbefreit, was als Subvention zu werten ist.<sup>6</sup> Grundlage sind internationale ICAO-Regeln. Innerhalb der EU kann eine Besteuerung von Umsätzen für Dienstleistungen gemäß dem Territorialprinzip der Besteuerungshoheit nur erfolgen, soweit sie ein Steuerpflichtiger im Gebiet ei-nes Mitgliedstaats erbringt [Art.2 Abs.1 Bst. c) EU-MwSt-Richtlinie]. Insofern kann der *inländische Luftverkehr* mehrwertsteuerlich erfasst werden, so wie es auch in Deutschland geschieht. Im Interesse der Harmonisierung und Wettbewerbsneutralität wäre eine EU-weit geltende Regelung wünschens-wert. Eine reziproke Umsatzsteuererhebung auf internationale Flüge wurde zwischen den USA und Kanada vereinbart.

---

<sup>5</sup> In der Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10587 – gab die Bundesregierung (2012) Steuermindereinnahmen aus der Nichtbesteuerung von Inlandsflügen mit 680 Mio. EUR an.

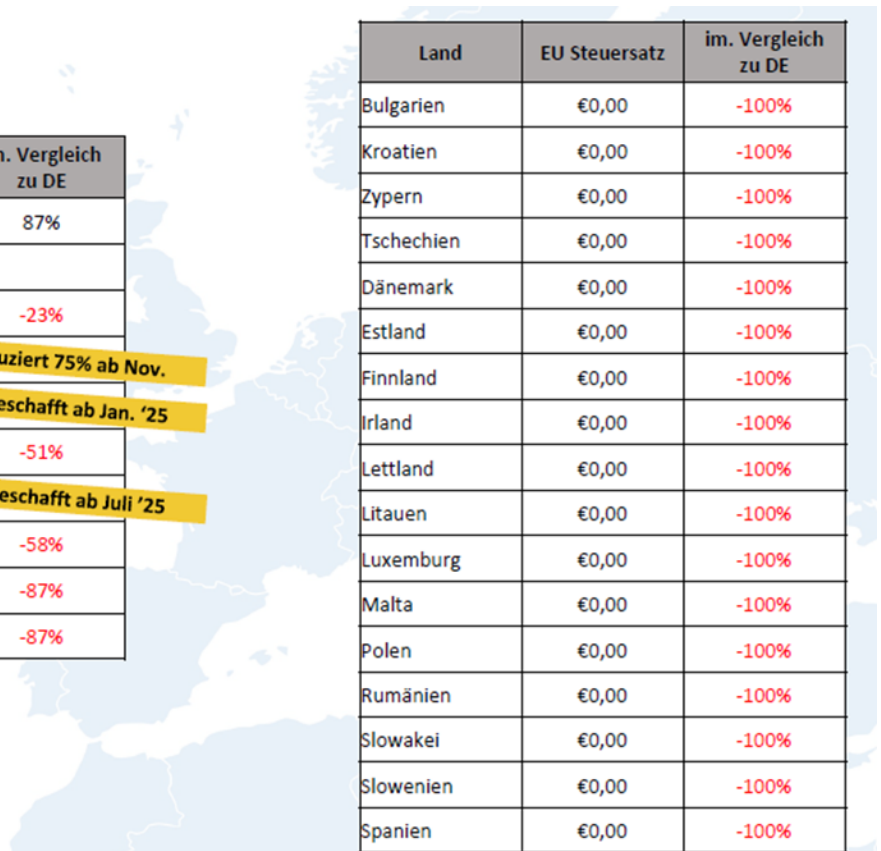
<sup>6</sup> Siehe § 26 Abs. 3 UStG. Ähnliche Regeln gelten beim Personentransport mit Bahn oder Schiff. Vgl. zum Flugver-kehr ausführlich Thiessen u. Brützel (2025), S. 60 ff.

Eine grobe Abschätzung der Bundesregierung (2012) der durch die MwSt-Befreiung entgangenen Steuer bei grenzüberschreitender Beförderung von Personen im Luftverkehr mit dem Regelsatz von 19 % wurde mit 80 Mio. EUR angegeben.<sup>7</sup>

#### 4 Luftverkehrsteuer als Kostenfaktor und Wettbewerbsnachteil

Die deutsche Luftfahrtbranche steht aktuell unter einer dreifachen Belastung aus hohen Steuern, schwacher Konjunktorentwicklung und steigenden Kerosinpreisen. Dabei stellt die LuftVSt einen nicht unerheblichen *Kostenfaktor* an den Standortkosten und folglich dem Ticketpreis in Deutschland dar. Demgegenüber erheben zahlreiche europäische Länder entweder keine oder eine erheblich niedrigere LuftVSt (siehe Tab. 2 u. Abb. 1.):<sup>8</sup>

**Tab.2: Luftverkehrsteuer im europäischen Vergleich**



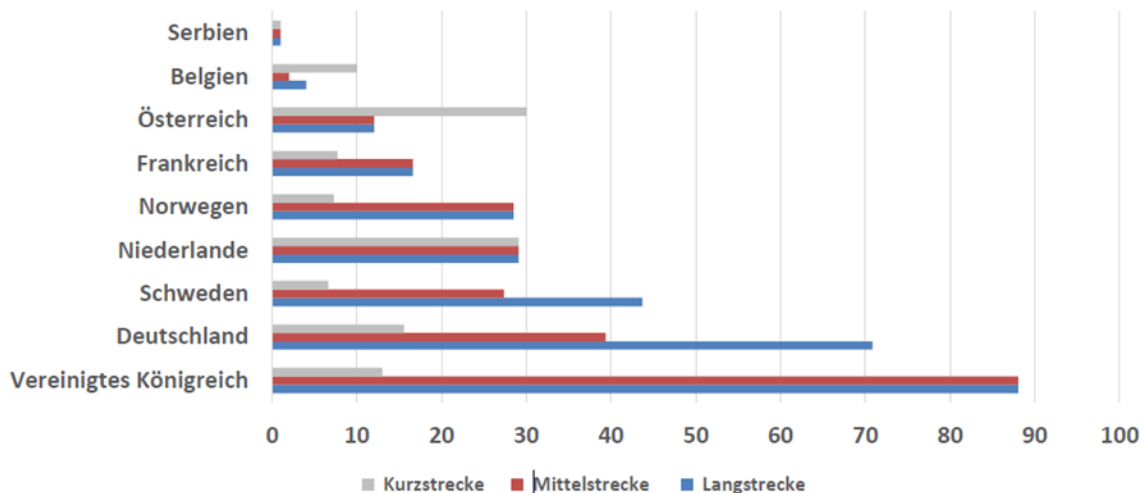
Land	EU Steuersatz	im. Vergleich zu DE
Niederlande	€29,05	87%
Deutschland	€15.53	
Österreich	€12,00	-23%
Griechenland	€12,00	Reduziert 75% ab Nov.
Ungarn	€9,90	Abgeschafft ab Jan. '25
Frankreich	€7,68	-51%
Schweden	€6,70	Abgeschafft ab Juli '25
Italien	€0 bis €6,5	-58%
Belgien	€2,00	-87%
Portugal	€2.00	-87%
Bulgarien	€0,00	-100%
Kroatien	€0,00	-100%
Zypern	€0,00	-100%
Tschechien	€0,00	-100%
Dänemark	€0,00	-100%
Estland	€0,00	-100%
Finnland	€0,00	-100%
Irland	€0,00	-100%
Lettland	€0,00	-100%
Litauen	€0,00	-100%
Luxemburg	€0,00	-100%
Malta	€0,00	-100%
Polen	€0,00	-100%
Rumänien	€0,00	-100%
Slowakei	€0,00	-100%
Slowenien	€0,00	-100%
Spanien	€0,00	-100%

Ryanair (2024), Stellungnahmen Wiederabsenkung und Modernisierung der Luftverkehrssteuer gemäß Luftverkehrssteuergesetz (LuftVStG), <https://www.lobbyregister.bundestag.de/media/bd/88/361725/Stellungnahme-Gutachten-SG2410010059.pdf>.

<sup>7</sup> Siehe Antwort der Bundesregierung (2012) auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10587. Hierbei wurde der Vorsteuerabzug von vorsteuerabzugsberechtigten Geschäftsreisenden bereits berücksichtigt.

<sup>8</sup> Siehe auch PwC (2017), S. 4 f., wo einzelne Steuern differenziert dargestellt werden. Ein Vergleich ist insofern nur begrenzt möglich.

**Abb. 1: Höhe ausgewählter europäischer Luftverkehrsteuern (Economy Class, Euro)**



DLR (2025), Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, [https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/gutachten-standortkosten-luftverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/gutachten-standortkosten-luftverkehr.pdf?__blob=publicationFile), S. 18.

Die *Standortkostenanalyse* des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (2024) im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr weist für deutsche Flughäfen erhebliche Kostennachteile im europäischen Vergleich auf. Zu den wesentlichen Standortkosten zählen:<sup>9</sup>

- *Staatliche Abgaben*: Luftverkehrsteuer, Gebührensatz für die Flugsicherung, Luftsicherheitsgebühr
- *Flughafenentgelte*: Flughafenstart und -landegebühren, Infrastrukturentgelte, Sicherheitsgebühren, Flugnavigationsdienste
- *Sonstige Abgaben*: EU-Emissionshandel (ETS-Zertifikate), SAF-Beimischung Kraftstoffe (ReFuelEU), CO<sub>2</sub>-Kompensation (CORSIA)

Auf Basis der Gesamtheit von 19 europäischen Drehkreuzen (Hubs) liegen Frankfurt (Platz 3) und München (Platz 4) kostenmäßig ganz vorne. Von den 26 Sekundärflughäfen mit einem Passagiervolumen ab 10 Mio. Passagieren kommen die deutschen Flughäfen Mannheim (Platz 1), Düsseldorf (Platz 7), Berlin (Platz 9) und Hamburg (Platz 12) ebenfalls auf ‚vorderste‘ Plätze. Als wesentlicher Kostenfaktor an den Standortkosten hat die LuftVSt einen Anteil von 20-25 %. Bezogen auf die Ticketpreise machen die gesamten Standortkosten an den deutschen Flughäfen Düsseldorf, München und Frankfurt zwischen 20 und 30 % eines durchschnittlichen innereuropäischen Ticketpreises aus, während dieser Anteil hingegen bei den spanischen Flughäfen Barcelona und Madrid bei unter 20 % liegt.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Vgl. im folgenden Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) (2025).

<sup>10</sup> Vgl. ebenda, S. 24 ff. u. S. 39.

Laut Steueranmeldungen der Fluggesellschaften für rund 84,0 Mio. Fluggäste<sup>11</sup> betragen die *Einnahmen aus der LuftVSt* für das Jahr 2025 2,1 Mrd. EUR. Dabei hatten Kurzstreckenflüge mit einer Steuer von 15,53 EUR einschließlich der Inselflüge (Steuerermäßigung auf 20 % des Steuersatzes) einen Anteil von 80 %. Die Einnahmen aus Mittelstreckenflügen betragen auf Basis des Steuersatzes von 39,34 EUR lediglich 6,7 %, wohingegen Langstreckenflüge mit einem Steuersatz von 70,83 13,3 % ausmachten.<sup>12</sup>

Umgerechnet auf den besteuerten *Ticketpreis* schlägt die LuftVSt rein rechnerisch mit 25 EUR zu Buche. Aufgrund der i.d.R. wettbewerbs- und marktabhängigen nur *unvollständigen Kostenüberwälzung* werden auch die Fluggesellschaften einen Teil der Steuer tragen. Sie ist Bestandteil der operativen Kosten, konkret der passagierabhängigen Kosten (deshalb ‚Ticketsteuer‘). Von daher hat die Steuer Auswirkungen auf die kurzfristige (Minimum der variablen Durchschnittskosten) und langfristige (Minimum der gesamten Durchschnittskosten) *Preisuntergrenze* für das Ticket, zu dem die Anbieter gerade noch bereit sind, Flüge durchzuführen. Betriebswirtschaftlich muss also auch ein Billigticket gerade noch einen Deckungsbeitrag (Ticketpreis minus variable Kosten wie Flugbenzin, fliegendes Personal, etc.) von null ermöglichen, damit die Chance zur Deckung eines Teils der Fixkosten (Abschreibungen, Kreditzinsen, etc.) besteht. Kurzfristig werden demnach bei einer Steuer senkung Kapazitäten zurückverlagert, langfristig in Deutschland zusätzlich neu aufgebaut.

Zwecks Vermeidung der vergleichsweise hohen LuftVSt in Deutschland und anderer Standortkosten entstehen bislang somit Anreize zur *Verlagerung auf grenznahe Ausweichflughäfen*. Besonders relevant ist dies für die Regionen Nordrhein-Westfalen, Süddeutschland und Ostdeutschland.<sup>13</sup> Hier dürften die Flughäfen Salzburg, Wien, Zürich, Basel-Mulhouse, Maastricht Aachen, Warschau und Prag von den positiven Auswirkungen einer Substitutionskonkurrenz profitieren.

## 5 Einflussfaktoren auf die Nachfrage

Die Kostenbelastung (über die Ticketpreise) und Wettbewerbsverzerrungen (Nachfrageverlagerungen) haben Auswirkungen auf die Ticketnachfrage in Deutschland und damit auf die gesamte deutsche Luftverkehrsbranche mit vor- und nachgelagerter Wertschöpfungskette. Allerdings sind die Einflussfaktoren insgesamt vielfältig und von der Wirkung her nicht immer quantifizierbar. Bspw.

---

<sup>11</sup> Insgesamt wurden 2025 auf deutschen Hauptverkehrsflughäfen rund 207,2 Mio. Passagiere abgefertigt, vgl. Destatis (2026a). Danach unterlagen ca. 40 % der Fluggäste der deutschen Luftverkehrsteuer.

<sup>12</sup> Vgl. Destatis (2026b).

<sup>13</sup> Dies könnte die von Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern 2011 eingereichte Normenkontrollklage gegen das Luftverkehrsteuergesetz mit erklären, die jedoch durch das BVerfG Urteil vom 5. November 2014 (1 BvF 3/11) abgewiesen wurde.

wählen Outgoing-Passagiere den Abflughafen nur bedingt standortkostenabhängig, sondern insbesondere in Abhängigkeit von der räumlichen Nähe und dem Angebot (Strecken, Verfügbarkeit, Frequenz).<sup>14</sup>

Als wichtige Einflussfaktoren auf die Nachfrage nach Flugreisen werden genannt:<sup>15</sup>

*Zentrale Einflussfaktoren:*

- Ticketpreise
- verfügbares Einkommen (BIP/Kopf)

*Weitere Einflussfaktoren:*

- bereitgestellte Kapazitäten der Luftfahrtindustrie
- Konkurrenzangebote von Bahn und PKW
- Anreisezeiten und -kosten zum Flughafen
- Reisetress, Bequemlichkeit, Aufenthaltsdauer an Flughäfen, Gesamtreisezeit
- Verfügbarkeit eines Fluges zur gewünschten Tageszeit
- Distanz zwischen Start und Ziel
- Reiseart (Geschäftsreisen, Urlaubsreisen, Heimatverkehr)
- Art der Airlines (Low Cost, Traditional)
- Marktform (Wettbewerbsintensität der Anbieter)

#### **a) Ticketpreis**

Der Ticketpreis dürfte eine wesentliche Rolle bei der Nachfrageentscheidung spielen. Die Wirkung seiner Änderung (bspw. aufgrund einer Steuersenkung) wird durch die sog. Preiselastizität der Nachfrage gemessen.<sup>16</sup> Untersuchungen für Deutschland und europäische Inlandsflüge geben einen durchschnittlichen Wert von -1,1 an.<sup>17</sup> Bei einer Erhöhung des Flugpreises um 1 % würde demnach mit einem Rückgang der Nachfrage um 1,1 % zu rechnen sein und vice versa. Abhängig von Region, Distanz, Wettbewerbsintensität und Marktsegmentierung kann dieser Wert abweichen. Eine Meta-

---

<sup>14</sup> Vgl. Thießen u. Brützel (2025), S. 65.

<sup>15</sup> Vgl. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) (2025), S. 31 ff. sowie Thießen u. Brützel (2025), S. 38 ff.

<sup>16</sup> Die Preiselastizität der Nachfrage gibt das Verhältnis der prozentualen Änderung der Nachfragemenge (als Wirkung) aufgrund einer prozentualen Preisänderung (als Ursache) an. Ein wichtiger Kritikpunkt dieser so ermittelten Nachfrageeffekte besteht in der sog. ceteris-paribus-Annahme („alles andere bleibt gleich“). Diese Einschränkung blendet zeitgleiche weitere Änderungen aus. So könnte eine Steuerabsenkung die Servicequalität erhöhen, gleichzeitig auch neue Verbindungen rentabel machen, was ebenfalls Nachfragewirkungen hervorrufen würde.

<sup>17</sup> Vgl. im Weiteren die Berichte zu entsprechenden Studien des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) (2025), S. 35 ff. und teils kritisch bzgl. der c.p.-Annahme bei Thießen u. Brützel (2025), S. 39.

studie ermittelt eine durchschnittliche Preiselastizität in einem Intervall zwischen -1,1 und -1,5. Erwartungsgemäß reagieren Geschäftskunden weniger intensiv auf Preisänderungen. Demgegenüber ist der touristische Flugverkehr stärker preisreagibel, insbesondere der Bereich der Low-Cost Carrier. Eine Studie zu easyJet-Flügen am Standort Amsterdam berichtet über Elastizitäten von -0,5 für Geschäftsreisen und -1,9 für Urlaubsreisen. Da der privat/touristische Anteil bei ca. 80 % liegt, wäre eine Absenkung der Ticketsteuer gerade hier nachfragespürbar. Drehkreuze sind wiederum weniger preisreagibel, was den Verbindungsservice widerspiegelt.

## **b) Einkommen**

Sodann hängt die Ticketnachfrage vom verfügbaren Einkommen (BIP/Kopf) ab. Als Messgröße wird die Einkommenselastizität verwendet.<sup>18</sup> Erhebungen für Deutschland ermitteln einen Wert von 1,3, so dass eine 1 %ige Steigerung des Einkommens (gemessen am BIP) eine überproportionale Nachfrageerhöhung von 1,3 % bewirken würde. Für Industrieländer liegt diese Wirkung allgemein im Intervall zwischen 1,3 und 2,4 %.<sup>19</sup> Da Flugreisen zu den sog. einkommenselastischen Gütern rechnen (Elastizitäten größer als 1), geben Personen im obersten Einkommensdezil („die obersten 10 %“) im Durchschnitt 18-mal mehr für Flugreisen aus als die Personen im untersten Einkommensdezil.<sup>20</sup>

## **6 Wohlstandseffekte**

Lässt sich der in Kap. 2 thematisierte Zielkonflikt – *fiskalische Konsolidierung und Klimaschutz* einerseits versus *Standortwettbewerb und die Entlastung der Luftfahrtbranche* andererseits – lösen? In einer Studie von PwC (2017) werden zwei Szenarien zur Absenkung der deutschen LuftVSt ab 2018 simuliert – zum einen auf 50 %, zum anderen auf null %.<sup>21</sup> Eine vollständige Abschaffung der Steuer hätte demnach bis 2030 zu 26.000 neuen Arbeitsplätzen geführt und das BIP p.a. um 6,7 Mrd. EUR entsprechend 0,17 % gesteigert. Der Luftfahrtsektor würde ab 2030 mit 2,8 Mrd. EUR, der Tourismus langfristig mit 570 Mio. EUR an zusätzlicher Wertschöpfung profitieren. Die Passagierzahlen würden nach drei Jahren um 8,6 % ansteigen – was allerdings mit entsprechenden Lärm- und

---

<sup>18</sup> Die Einkommenselastizität der Nachfrage gibt das Verhältnis der prozentualen Änderung der Nachfragemenge (als Wirkung) aufgrund einer prozentualen Änderung des Einkommens (als Ursache) an.

<sup>19</sup> Vgl. die Berichte zu entsprechenden Studien des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) (2025), S. 32 und bei Thießen u. Brützel (2025), S. 40.

<sup>20</sup> Vgl. Thießen u. Brützel (2025), S. 63.

<sup>21</sup> Die Studie wurde im Auftrag von „Airlines for Europe“, dem Dachverband verschiedener europäischer Fluggesellschaften, erstellt. Sie sollte einen Überblick über die aktuellen Luftverkehrssteuern in Europa sowie eine Bewertung ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen abgeben.

Umweltbelastungen einhergehen würde.<sup>22</sup> Die Studie verweist zudem auf *positive fiskalische Nettoeffekte*. So würden die Lohnsteuer, die Sozialversicherungsbeiträge und die Gewinnsteuer am stärksten zunehmen. Über die zusätzliche MwSt werden keine Aussagen gemacht. Der gesamte fiskalische Effekt der Abschaffung der LuftVSt würde die Steuermindereinnahmen danach überkompensieren. Konkret würde eine Steuersenkung um 1 EUR zu einem Anstieg der Steuereinnahmen um 1,08 EUR führen. Damit könnte der Staat infolge der Abschaffung der LuftVSt mit einem Nettoanstieg der Steuereinnahmen um 8 % rechnen. Bei einem LuftVSt-Aufkommen für das Jahr 2025 i.H.v. 2,1 Mrd. EUR würde deren Wegfall Steuermehreinnahmen von 168 Mio. EUR bewirken – demnach eine sog. ‚Win-Win-Maßnahme‘, eine Selbstfinanzierung mit Überschuss.<sup>23</sup>

## 7 Empfehlungen

Vor dem Hintergrund des oben ausgeführten – zumindest potenziellen – Zielkonfliktes werden folgende Empfehlungen zur Reform des LuftVStG gegeben:

- (1) Da eine *europaweite Harmonisierung* der LuftVSt aufgrund der nationalen Steuerhoheit und der stark differierenden Regelungen in einzelnen europäischen und EU-Staaten derzeit ausgeschlossen scheint, bleibt nur ein nationaler Ansatz einer Reform als Handlungsoption. Dieser sollte die Grundsätze der *Wettbewerbsverbesserung* und *Standortsicherung*, der *Nichtdiskriminierung* und der *generationengerechten Haushaltsneutralität* beachten.
- (2) Eine *Absenkung der LuftVSt* würde tendenziell Wohlfandeffekte (BIP, Arbeitsplätze, Steuereinnahmen) bewirken und den Standort Deutschland stärken. Darüber hinaus wäre der aktuellen Dreifachbelastung aus steigenden Kerosinpreisen, international vergleichsweise hohen LuftVSt-Sätzen und schwacher Konjunktur Rechnung getragen. Der Entwurf sieht lediglich eine Kürzung um 16,1 % unabhängig der Distanzklasse vor. Mindestens eine Halbierung der derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze erscheint vor diesem Hintergrund angemessen zu sein (siehe hierzu auch Abb. 1), was u.a. auch im Änderungsantrag – Ausschussdrucksache 21(7)134 – gefordert wird.
- (3) Zusätzlich sollte der ursprünglich im LuftVStG vorgesehene *ETS-Absenkungsmechanismus* (§ 11 Absatz 2 LuftVStG, Fassung gültig bis 1. Mai 2024) dergestalt wieder installiert werden, dass die Einnahmen des Bundes bzgl. des Luftverkehrs aus der Versteigerung der Emissionszertifikate

---

<sup>22</sup> Ähnliche Wohlfandeffekte berichtet RAYANAIR (2026) in seiner Stellungnahme zum Referentenentwurf von Ausweitungen seines Angebots in Schweden, Italien und Ungarn.

<sup>23</sup> Ganz interessant ist die abschließende Anmerkung in der Studie, die die Ergebnisse indirekt als durchaus unsicher erscheinen lassen (PwC (2017, S. 14, eigene Übersetzung) „Es ist wichtig zu beachten, dass dies unser Basisszenario ist und auf einer Reihe von Annahmen hinsichtlich der Auswirkungen der Steuer auf die Gesamtwirtschaft beruht. Daher ist es möglich, dass die Abschaffung der Luftverkehrsteuer andere Auswirkungen auf Produktivität, Handel und Tourismus hat, als unsere Analyse nahelegt, was zu einem anderen Ausmaß an Erholung und wirtschaftlichen Auswirkungen führen würde.“

im EU-ETS voll zum Abzug gebracht werden. Dies würde die *Haushaltsneutralität* bei gleichzeitiger Wahrung der *klimapolitischen Lenkungswirkung* des EU-Emissionshandels gewährleisten. Es sollte verhindert werden, dass die Gesamtbelastung des Luftverkehrs mit dem Fortschritt (Erhöhung) der CO<sub>2</sub>-Bepreisung nicht kumulativ anwächst. Zudem hätten die Fluggesellschaften ein Interesse an der Einführung treibstoffeffizienter Fluggeräte (wie Airbus A350-900 ULR oder A321 XLR), da Einsparungen beim Kauf von Emissionszertifikaten belohnt werden. Der *technologisch-ökologische Fortschritt* würde gewährleistet.

- (4) Die LuftVSt bildet den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase auch unter diesen Änderungen nur unzureichend ab. Denn mit dem Drei-Distanzklassen-Steuersatz werden die Entfernungen und damit der Treibhausgas-Ausstoß nicht angemessen berücksichtigt. Zudem wird immer ein Referenzflughafen zur Bemessung herangezogen, der von der wahren Distanz ggf. abweicht. Deshalb ist schnellstmöglich ein vollständiger haushaltsneutraler Wechsel von der LuftVSt auf Emissionszertifikate wünschenswert. Bzgl. innerdeutscher Flüge wäre substitutiv auch eine Kerosinsteuer denkbar, die distanz- und technologieneutral verursachungsgerecht den Umweltverbrauch indirekt bepreisen würde. Sie wäre allokationseffizienter als eine LuftVSt auf innerdeutsche Flüge.
- (5) Mit sofortiger Wirkung sollte die *Doppelbesteuerung* bei innerdeutschen Flügen beseitigt werden, bei der die Steuer sowohl für den Hin- als auch für den Rückflug anfällt. Dies diskriminiert Inlandsflüge gegenüber grenzüberschreitenden Flügen.
- (6) *Gruppendifferenzierte LuftVSt-Steuersätze*: Eine Absenkung der Steuersätze für Economy-Passagiere und eine aufkommensneutrale Erhöhung der Steuersätze für die Business-Tickets würde die Steuer gemäß der Preiselastizitäten der Nachfrage differenzieren (Ramsey-Regel).<sup>24</sup> Bei insgesamt gesteigertem Passagieraufkommen wären die Wohlfahrtsverluste der Steuer geringer.
- (7) Die *Gegenfinanzierung* der zu erwartenden Steuerausfälle sollte in keinem Fall durch Einsparungen im Einzelplan 12 (Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur) erfolgen, sondern ausschließlich durch Einsparungen konsumtiver Staatsausgaben. Nur so kann ein (kleiner) Beitrag zur Generationengerechtigkeit geleistet werden.

## Literatur

### a) Aufsätze und Monographien

---

<sup>24</sup> Damit werden die Preise entsprechend den Nachfragereaktionen der jeweiligen Gruppe differenziert. Wer trotz einer Preiserhöhung kaum reagiert („er/sie will trotzdem fliegen“ – Geschäftsreisende), kann zum Steueraufkommen vermehrt herangezogen werden.

- aero.de (2023), Bund will Airlines schröpfen – Ist die Kerosinsteuer noch zu stoppen?, <https://www.aero.de/news-46447/Fragen-und-Antworten-zur-drohenden-Kerosinsteuer.html> (Abrufdatum 11.05.2026).
- ADAC (2026), Stellungnahme Referentenentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes des Bundesministeriums der Finanzen, 18.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-ADAC.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-ADAC.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (2026), ADV-PRESSEMITTEILUNG Nr. 14/2026, 09.05.2026, <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2026/05/ADV-PM-14-2026-Dreifache-Belastung-aus-hohen-Steuern-schwacher-Konjunktorentwicklung-und-steigenden-Kerosinpreisen.pdf> (Abrufdatum 12.05.2026).
- Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) (2026), Stellungnahme zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, 17.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BARIG.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BARIG.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).
- Bundesregierung (2012), Subventionsabbau im Luftverkehr, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lisa Paus, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10587 – 19.09.2012, <https://dserver.bundestag.de/btd/17/107/1710724.pdf> (Abrufdatum 04.05.2026).
- Bundesregierung (2026), 21,4 Milliarden Euro fürs Klima, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/21-milliarden-euro-klima-2402000#:~:text=Die%20Einnahmen%20aus%20dem%20Emissionshandel,zentrale%20klimapolitische%20Ma%C3%9Fnahmen%20unterst%C3%BCtzt%20werden.> (Abrufdatum 06.05.2026).
- Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften e.V. (BDF) (2026), Stellungnahme Zweites Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, GZ: III B 5 – S 8001/00018/007/001, 17.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BDF.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BDF.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).
- Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI) (2026), Stellungnahme Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen für ein Zweites Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes (LuftVStG), 17.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BDI.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BDI.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (o.J.), Steuern und Ticketpreise – Warum ist Kerosin von der Energiebesteuerung befreit?, Klimaschutz Portal, <https://www.klimaschutz-portal.aero/faq/kerosinsteuer/> (Abrufdatum 09.05.2026).
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) (2026), Stellungnahme zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, 17.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BDL.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BDL.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).
- Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. (BTW) (2026), Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, 17.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BTW.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-BTW.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).
- Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK) (2026), Stellungnahme Referentenentwurf Zweites Gesetz zur Änderung der Luftverkehrsteuergesetzes, 17.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-DIHK.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-DIHK.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) (2025), Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, [https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/gutachten-standortkosten-luftverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/gutachten-standortkosten-luftverkehr.pdf?__blob=publicationFile) (Abrufdatum 06.05.2026).
- Janson, Matthias (2024), Wieviel Geld entgeht dem Staat durch die Steuerbefreiung von Kerosin?, Statista, <https://de.statista.com/infografik/32684/kerosinabsatz-in-deutschland-und-steuermindereinnahmen-durch-steuerbefreiung-von-kerosin/> (Abrufdatum 04.05.2026).
- Lucke, Bernd u. Meyer, Dirk (2025), Schuldentragfähigkeit und die neuen Ausnahmen von der Schuldenbremse, in: Zeitschrift für das gesamte Kreditwesen, 78. Jg. (2025), H. 11, S. 530-535.
- Lucke, Bernd u. Meyer, Dirk (2026), Die neuen grundgesetzlichen Regeln zur Staatsverschuldung – Eine Analyse von Schuldentragfähigkeit und Generationengerechtigkeit, in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, 75. Jg. (2026), H. 1. S. 50-79, DOI: <https://doi.org/10.1515/zfwp-2025-2021>.
- ProMobilität (2026), Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Finanzen (BMF), Zweites Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes (LuftVStG), 16.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-ProMobilitaet.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-ProMobilitaet.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).

[rium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-Pro-Mobilitaet.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-Pro-Mobilitaet.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).

PwC (2017), The economic impact of air taxes in Europe: European Economic Area, <https://a4e.eu/wp-content/uploads/a4e-study-pwc-the-economic-impact-of-air-taxes-in-europe-germany-2017-10.pdf> (Abrufdatum 07.05.2026).

RAYANAIR (2026), Stellungnahme zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, 17.03.2026, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_III/21\\_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-Rayanair.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/21_Legislaturperiode/2026-03-18-2-Luftverkehrsteuer-G/Stellungnahme-Rayanair.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abrufdatum 04.05.2026).

Thießen, Friedrich u. Brützel, Christoph (2025), Standortkosten im Luftverkehr, Wissenschaftliches Gutachten für European Federation for Transport and Environment Brussels, [https://uploads.transportenvironment.org/production/files/FINAL-Gutachten-Stand-06-08-25\\_rein.docx-1.pdf?dm=1761743330](https://uploads.transportenvironment.org/production/files/FINAL-Gutachten-Stand-06-08-25_rein.docx-1.pdf?dm=1761743330) (Abrufdatum 06.05.2026).

## **b) Rechtsvorschriften, Daten u.ä.**

Änderungsantrag der Fraktion AfD im Finanzausschuss – Ausschussdrucksache 21(7)134 – zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, BT-Drucksache 21/5688, 07.05.2026.

BVerfG Urteil vom 5. November 2014 (1 BvF 3/11) – Normenkontrollantrag gegen Luftverkehrsteuergesetz.

Destatis (2026a), 3,9 % mehr Fluggäste im Jahr 2025 als im Vorjahr, Pressemitteilung Nr. 31, 29.01.2026, [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/01/PD26\\_031\\_464.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/01/PD26_031_464.html) (Abrufdatum 07.05.2026).

Destatis (2026b), 2,1 Milliarden Euro Luftverkehrsteuer für 84,0 Millionen Fluggäste im Jahr 2025 angemeldet, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Weitere-Steuern/luftverkehrsteuer.html> (Abrufdatum 06.05.2026).

Entschließungsantrag der AfD-Fraktion zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, BT-Drs. 21/xxxx.

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 21/5688, 04.05.2026.

Entwurf eines Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetzes 2024, Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, BT-Drs. 20/9999, 08.01.2024.

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD – Verantwortung für Deutschland, 21. Legislaturperiode.

Luftverkehrsteuergesetz vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885; 2013 I S. 81), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 107) geändert worden ist (LuftVStG).

Umsatzsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), das zuletzt durch Artikel 62 Absatz 7 des Gesetzes vom 4. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 33) geändert worden ist (UstG).