

Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft
für die Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestags
am 18. Mai 2026 zum
Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes,
ergänzend zum Änderungsantrag der Fraktion der AfD
zu diesem Gesetzentwurf (BT-Drucksache 21/5688 vom 7. Mai 2026)

Stand: 13. Mai 2026

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat am 16. März 2026 den Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vorgelegt, mit der Möglichkeit der Kommentierung bis zum 17. März 2026.

Die Bundestagsfraktion der AfD hat am 7. Mai 2026 einen Änderungsantrag zum o.g. Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgelegt.

Der Finanzausschuss des Deutschen Bundestags führt am 18. Mai 2026 eine Anhörung zu dieser Gesetzesänderung und dem Änderungsantrag durch.

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft nimmt wie folgt Stellung:

1. Zum Inhalt

Der vorliegende Entwurf des Gesetzes dient der Umsetzung des Koalitionsvertrags vom 5. Mai 2025 zwischen CDU, CSU und SPD (siehe Zeile 855: *Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen.*) und den Beschlüssen des Koalitionsausschusses vom 13. November 2025 (siehe S. 8 Zeile 33: *Die Luftverkehrsteuer wird zum 1. Juli 2026 auf das Niveau vor der Erhöhung zum 1. Mai 2024 gesenkt.*).

2. Zur Bewertung

Mit der Rücknahme der letzten Erhöhung der Luftverkehrsteuer wird ein wichtiger erster Schritt unternommen, um den Luftverkehr in Deutschland von übermäßigen Belastungen zu entlasten und die Rahmenbedingungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland zu verbessern. Diese Maßnahme ist ein wichtiges Signal.

a. Auswirkungen der Luftverkehrssteuererhöhungen 2020 und 2024

Bei der Einführung der Luftverkehrssteuer im Jahr 2010 (siehe Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes 2011 vom 27.09.2010) sollten die Steuereinnahmen, die damals noch nicht in entsprechender Höhe vorhandenen Einnahmen des Emissionshandels für den Luftverkehr ausgleichen. Ziel waren zunächst „Soll-Einnahmen“ bzw. ein Steueraufkommen von EUR 1 Mrd. jährlich. Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetz vom 22.10.2019 wurden die „Soll-Einnahmen“ auf EUR 1,75 Mrd. erhöht, seit dem Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetz 2024 vom 27.03.2024 sind es EUR 2,33 Mrd. Bis 2024 wurden die Einnahmen des Emissionshandels jährlich nachträglich auf die Luftverkehrssteuersätze angerechnet.

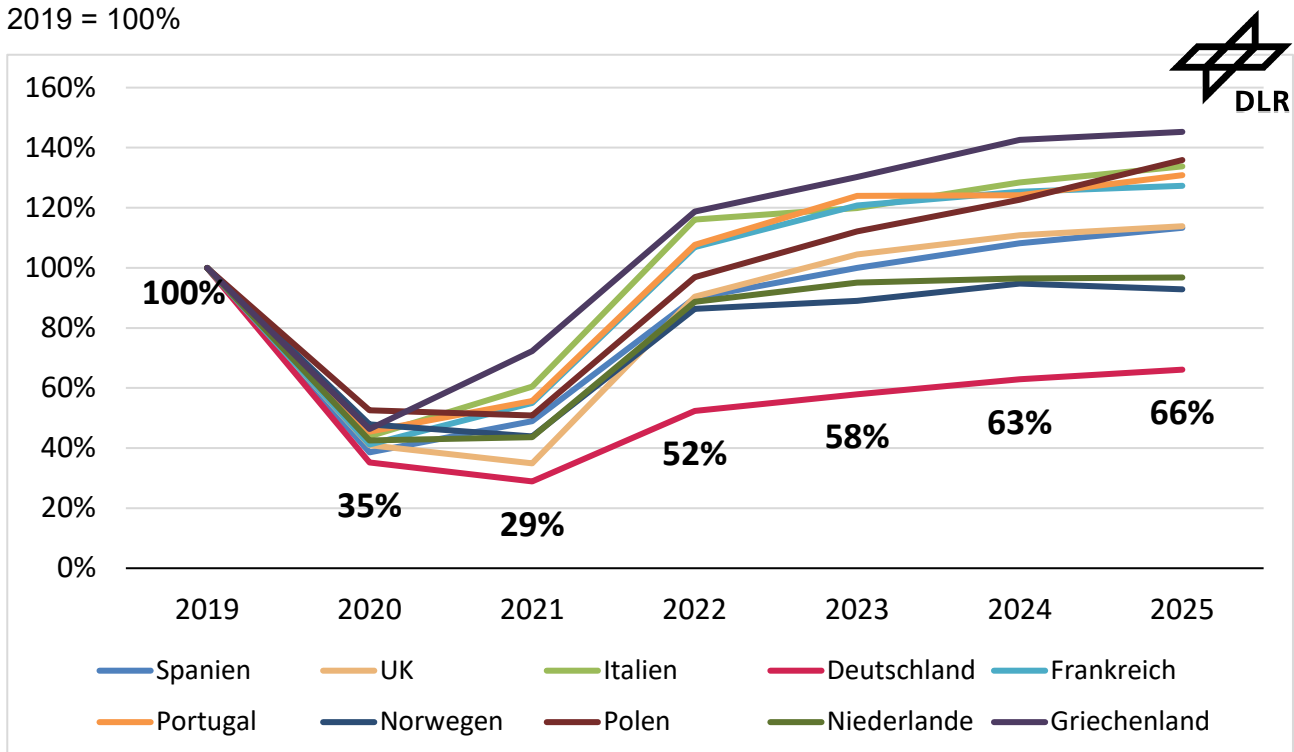
Die Erhöhung zum 01.04.2020 führte im Ergebnis zu einer Verdoppelung der steuerlichen Belastung – und das während des Höhepunktes der Corona-Pandemie, also in der schwersten Krise der zivilen Luftfahrt. Die Luftverkehrssteuer wurde in der Distanzklasse 1 (Europa) nahezu verdoppelt. Gerade diese Distanzklasse ist für die Anbindungsqualität deutscher Standorte innerhalb Europas von besonderer Bedeutung.

Alle relevanten Luftverkehrsmärkte in Europa erlitten 2020 massive Verkehrseinbrüche. Anders als in Deutschland setzte in den übrigen relevanten europäischen Luftverkehrsmärkten ab 2021 jedoch eine deutlich stärkere Erholung ein.

Im Vergleich mit anderen bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten hat sich der gerade für die Konnektivität des Wirtschaftsstandorts Deutschland so wichtige Punkt-zu-Punkt-Verkehr ab Deutschland deutlich schwächer erholt. In nahezu allen anderen relevanten Ländern liegt das Angebot heute über dem Niveau des Jahres 2019.

Entwicklung der durchgeführten Punkt-zu-Punkt-Flüge in einzelnen europäischen Märkten

2019 = 100%



Quelle: Datenanalyse DLR auf Basis Schedule-Plandaten Sabre MI

Auch im Jahr 2025 konnte Deutschland bei der Entwicklung des Luftverkehrs im Vergleich zu anderen europäischen Staaten keinen Boden gutmachen. Das Sitzplatzangebot erreichte nur 89

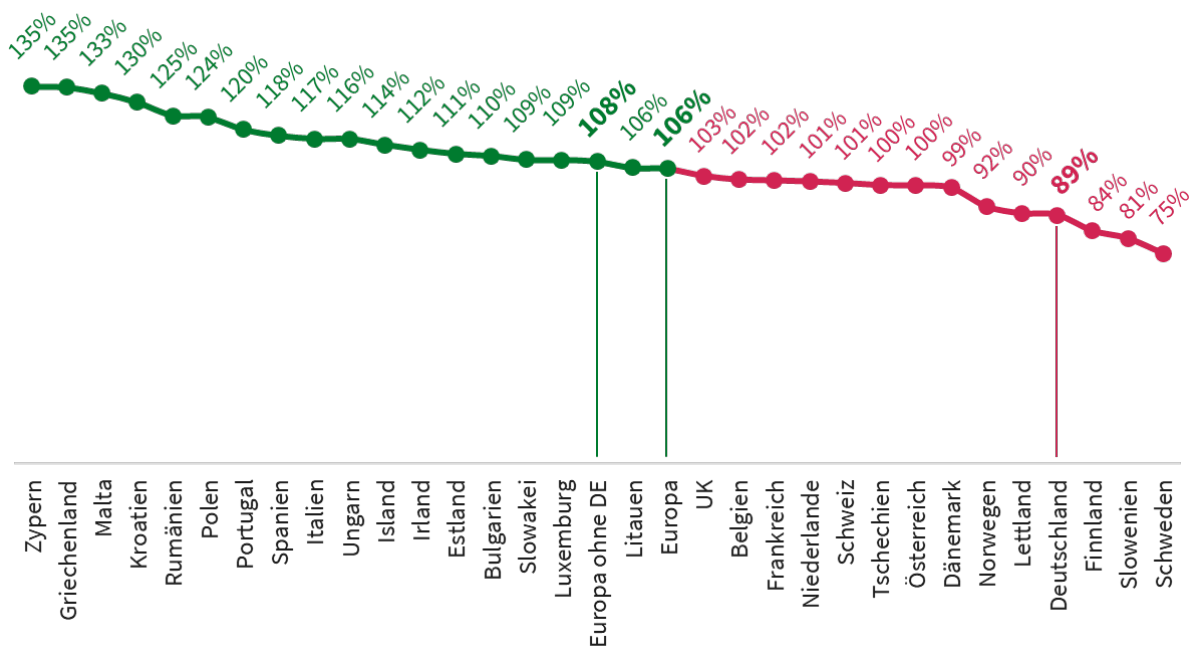
Prozent von 2019. Damit gehört Deutschland zu den Ländern mit der schwächsten Entwicklung des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie.

In den meisten europäischen Ländern ist das Luftverkehrsangebot größer als vor der Pandemie. Damit ist die Phase der Erholung fast überall abgeschlossen. Im Sommer 2026 erreicht das Angebot in Europa im Durchschnitt 111 Prozent von 2019, ohne Deutschland sogar 116 Prozent.

Dem Luftverkehr in Deutschland gelingt es weiterhin nicht, die Lücke zur europäischen Entwicklung nach der Pandemie zu schließen. Hierzu müsste der Luftverkehr ab Deutschland stärker wachsen als im restlichen Europa. Dies bleibt jedoch aufgrund der überhohen staatlichen Standortkosten aus.

Entwicklung des Luftverkehrs in allen europäischen Staaten

Angebotene Sitzplätze 2025 gegenüber 2019 in Prozent



Quelle: SRS Analyser

b. Wirksame Entlastung des Luftverkehrs

Die Passagierzahlen 2025 des Luftverkehrs in Deutschland befinden sich auf dem Niveau von 2015. Der innerdeutsche Verkehr stagniert bei 50 Prozent im Vergleich zu 2019; bei den sog. dezentralen Verbindungen – also ohne Drehkreuze – liegt er bei nur noch 17 Prozent.

2019 waren im Punkt-zu-Punkt Verkehr 190 Flugzeuge in Deutschland stationiert, heute sind es nur noch 130. Da die Wertschöpfung eines Flugzeugs der Größte A 320/Boeing 737 ca. 120 Arbeitsplätzen und einer Wertschöpfung von ca. EUR 70 Mio. p.a. entspricht, bedeutet dies einen Verlust von über 7.000 Arbeitsplätzen und ca. EUR 4 Mrd. Wertschöpfung p.a., Ryanair hat zusätzlich jüngst einen weiteren Abzug von 7 Flugzeugen bekanntgegeben.

Allein 2025 sind die Belastungen durch staatliche Standortkosten für den Luftverkehr ab Deutschland um mehr als EUR 1 Mrd. auf ca. EUR 4,3 Mrd. gestiegen, seit 2019 haben sie sich mehr als verdoppelt. Ein Abflug aus Stuttgart oder Düsseldorf kostet etwa sieben Mal mehr als ab Madrid, Prag oder Istanbul. Diese Kostensteigerung trifft nicht nur Fluggesellschaften, sondern wird an Passagiere, Logistikunternehmen und die gesamte Tourismusbranche weitergegeben. Der Luftverkehrsstandort Deutschland benötigt daher dringend weitere Entlastungen, da Deutschland sonst im internationalen Wettbewerb noch weiter zurückfällt.

Um den Wirtschaftsstandort Deutschland wieder an die EU und die Welt anzubinden, müssen zumindest die rein regulatorische Belastungen für den Luftverkehr in Deutschland mindestens halbiert werden. Das würde eine Entlastung um mindestens EUR 2 Mrd. oder EUR 15 pro Passagier bedeuten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Koalitionsausschuss vom 13. November 2025 können zu Entlastungen von ca. EUR 350 Mio. (Luftverkehrsteuer) plus EUR 200 - 250 Mio. bei weiteren Maßnahmen führen. Im optimalen Fall würden damit rund 20 – 30 Prozent der benötigten Entlastungen erreicht.

Eine weitere Entlastung wäre durch die komplette Abschaffung der Luftverkehrsteuer zu erreichen. Diese wäre i.Ü. sogar aufkommensneutral, der Wegfall der Einnahmen würde durch Mehreinnahmen in anderen Bereichen mehr als kompensiert. Allein die Rückkehr von 60 Flugzeugen brächte über EUR 4 Mrd. mehr Wertschöpfung und ca. EUR 1,6 Mrd. direkte Steuern und Sozialversicherungsbeiträge. Bei einer Wachstumsentwicklung selbst auf nur durchschnittlichem EU-Niveau lägen die Einnahmen bei deutlich über EUR 2 Mrd.

Die aktuelle Absenkung der Luftverkehrsteuer ist ein notwendiger erster Schritt, reicht aber nicht aus, um die Wettbewerbsnachteile bei den staatlich induzierten Kosten gegenüber anderen europäischen Ländern auszugleichen. Wenn nur die vorliegende Absenkung der Luftverkehrsteuer umgesetzt werden sollte, müssten deutliche Gebührenreduzierungen hinzutreten, um das notwendige Entlastungsvolumen von EUR 2 Mrd. zu erreichen. Dazu zählen zumindest:

- eine anteilige Übernahme der Luftsicherheitskosten – wie bei der Deutschen Bahn.
- die Übernahme der Basiskosten der kritischen Infrastruktur Flugsicherung als Teil der Daseinsvorsorge.
- die Übernahme pandemiebedingter Einnahmeausfälle der Flugsicherung durch den Bund.

c. Vorliegende Gesetzesänderung als wichtiger erster Schritt

Um eine bessere Wirkung hin zu einer Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs sowie eine Sicherung der Konnektivität zu erzielen, müssten zeitnah allerdings nicht nur die angekündigte Absenkung der Luftverkehrsteuer erfolgen, sondern auch die ebenfalls im Koalitionsausschuss beschlossene Dämpfung der Flugsicherungskosten, die angekündigten Prozess- und Effizienzverbesserungen bei den Luftsicherheitskontrollen und die Umstellung der Einfuhrumsatzsteuer auf das Verrechnungsmodell erfolgen.

Die vorgeschlagene Steuerabsenkung ist zunächst wichtig, um die aktuelle Verbindungsqualität des Luftverkehrs in Deutschland erhalten zu können. Damit die Fluggesellschaften die Steuersenkung im Ticketverkauf einpreisen können, ist eine gesetzliche Grundlage erforderlich. Gerade vor dem Hintergrund, dass Familien die Buchungsentscheidung für den Sommerurlaub klassischerweise im ersten Quartal eines Jahres treffen, muss eine gesetzliche Regelung schnellstmöglich vorliegen, damit die Absenkung beim Ticketkauf in der sogenannten „Tax-Box“ wirksam ausgewiesen werden kann.

Die vorgeschlagene Absenkung ist ein wichtiger erster Schritt, reicht aber noch nicht aus, um die Wettbewerbsnachteile bei den staatlich induzierten Kosten (Steuern und Gebühren) gegenüber anderen europäischen Ländern auszugleichen.

d. Die Luftverkehrsteuer in Zahlen

Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer:

2025	€ 2.05 Mio. (Soll)
------	--------------------

2024	€ 1.68 Mio. (Soll)
2023	€ 1.486 Mio.

2022	€ 1.140 Mio.
2021	€ 566 Mio.
2020	€ 292 Mio.
2019	€ 1.182 Mio.
2018	€ 1.187 Mio.
2017	€ 1.121 Mio.
2016	€ 1.074 Mio.
2015	€ 1.23 Mio.
2014	€ 990 Mio.
2013	€ 978 Mio.
2012	€ 948 Mio.
2011	€ 905 Mio.

Nach BMF „Entwicklung der Steuereinnahmen 2000 – 2023“ und Bundeshaushaltsplan 2025, Einzelplan 60

Entwicklung der Steuersätze:

Distanzklasse	1	2	3
ab 1.7.2026	13,03	33,01	59,43
ab 1.5.2024	15,53	39,34	70,83
ab 1.1.2024	12,48	31,61	56,91
ab 2023	12,73	32,25	58,06
ab 2022	12,77	32,35	58,23
ab 2021	12,88	32,62	58,73
ab 1.4.2020	12,90	32,67	58,82
1.4.2020*	13,03	33,01	59,43
ab 2020	7,37	23,01	41,43
ab 2019	7,38	23,05	41,49
ab 2017	7,47	23,32	41,99
ab 2016	7,38	23,05	41,49
ab 2012	7,50	23,43	42,18
ab 2011	8,00	25,00	45,00

* Steuersätze nach Gesetz zur Änderung des LuftVStG 2019 (vor Absenkung)

3. Im Einzelnen

a. Artikel 1 Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes zu § 11 LuftVStG

Die Absenkung auf die angegebenen Steuersätze beruhen auf der letzten gesetzlichen Änderung vor dem in Frage stehenden Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetz 2024, nämlich dem Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2492 (Nr. 48)).

Allerdings kamen diese Steuersätze (EUR 13,03, EUR 33,01 sowie EUR 59,43) in der Praxis nie zur Anwendung, da bereits ab Inkrafttreten zum 1. April 2024 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): EUR 12,90, EUR 32,67 sowie EUR 58,82).

b. Wiedereinführung des ETS-Absenkungsmechanismus § 11 Absatz 2 LuftVStG

Im Zuge der Umsetzung der Absenkung der Luftverkehrsteuer müsste zugleich der ursprünglich im Luftverkehrsteuergesetz vorgesehene ETS-Absenkungsmechanismus wieder zur Anwendung kommen.

Bei Einführung der Luftverkehrsteuer im Jahre 2010 wurde ausdrücklich darauf abgestellt, dass diese als ergänzendes steuerliches Instrument bis zur vollständigen Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS) dienen sollte. Entsprechend sah § 11 Absatz 2 LuftVStG (Fassung gültig bis 1. Mai 2024) vor, die Steuersätze jährlich um die Einnahmen des Bundes aus der Versteigerung der Emissionszertifikate im EU-ETS anzupassen.

Dieser Mechanismus verfolgte ein klares ordnungspolitisches Ziel: Die Gesamtbelastung des Luftverkehrs sollte mit dem Fortschritt der CO₂-Bepreisung nicht kumulativ anwachsen, sondern systematisch zwischen Steuer und Emissionshandel ausgeglichen werden. Der ETS-Absenkungsmechanismus war damit als regelgebundenes fiskalisches Verrechnungsinstrument konzipiert.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre bestätigt diese Logik. Die Einnahmen aus der Versteigerung luftverkehrsbezogener Emissionszertifikate sind kontinuierlich gestiegen und werden sich mit dem vollständigen Auslaufen der kostenlosen Zuteilung weiter deutlich erhöhen. Der ETS-Absenkungsmechanismus führt daher nicht zu strukturellen Mindereinnahmen des Bundes, sondern gewährleistet Haushaltsneutralität bei gleichzeitiger Wahrung der klimapolitischen Lenkungswirkung des EU-Emissionshandels.

Mit der Gesetzesänderung zum 1. Mai 2024 wurde der bisherige an ETS gekoppelte Absenkungsmechanismus vollständig durch einen neuen Absenkungsmechanismus ersetzt, welcher an ein Gesamtsteueraufkommen aus der Luftverkehrsteuer in Höhe von EUR 2,33 Mrd. (bisheriger Schwellenwert EUR 1,75 Mrd.) gekoppelt ist. Da dieses Gesamtsteueraufkommen bisher nicht erreicht wurde, führt die derzeitige Regelung zu keiner Absenkung des gesetzlichen Steuersatzes und besitzt mangels Kopplung an ETS-Erlöse auch keine Steuerungswirkung.

In Verbindung mit der Absenkung der Referenzgröße des Steueraufkommens auf EUR 1,75 Mrd. sollte der an das ETS-Aufkommen gekoppelte Absenkungsmechanismus wieder in § 11 Absatz 2 LuftVStG aufgenommen werden. Damit würde:

- die Beschlusslage des Koalitionsausschusses konsequent umgesetzt,
- die ursprüngliche gesetzgeberische Intention fortgeführt,
- der EU-Emissionshandel als zentrales marktwirtschaftliches Klimainstrument gestärkt,
- eine regulatorische Doppelbelastung der CO₂-Bepreisung vermieden,
- die fiskalische Stabilität gewährleistet und
- zugleich Wettbewerbsverzerrungen zulasten des Luftverkehrsstandorts Deutschland begrenzt.

Die Wiedereinführung des ETS-Absenkungsmechanismus stellt keine neue politische Weichenstellung, sondern die Rückkehr zu einem bereits etablierten, transparenten und regelgebundenen System dar.

Es wird angeregt, § 11 Absatz 2 LuftVStG wie folgt zu ändern:

Das Bundesministerium der Finanzen wird ab 2026 ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Steuersätze nach Absatz 1 jeweils mit Wirkung zu Beginn eines Kalenderjahres prozentual abzusenken. Die prozentuale Absenkung errechnet sich aus dem Verhältnis der jeweiligen Einnahmen des Vorjahres aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zu 1,75 Milliarden Euro. Die Einnahmen aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten werden auf Basis der Einnahmen des jeweils ersten Halbjahres des Vorjahres geschätzt. Der abgesenkte Steuersatz wird auf volle Cent gerundet.

c. Der Änderungsantrag der AfD-Bundestagsfraktion

Der Änderungsantrag der AfD-Bundestagsfraktion hat zum Ziel, zunächst die Luftverkehrsteuersätze auf den Stand vor den Änderungen des (ersten) Gesetzes zur Änderung des

Luftverkehrsteuergesetzes von 2019 abzusenken und die Luftverkehrsteuer zum 1. Dezember 2026 vollständig abzuschaffen. Die AfD-Bundestagsfraktion fordert weiter, die „... möglicherweise entstehenden Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 werden durch entsprechende Einsparungen im Einzelplan 12 vollständig erwirtschaftet“.

Der BDL fordert eine vollständige Abschaffung der Luftverkehrsteuer seit seiner Gründung am 9. Dezember 2010 (siehe bspw. eine Pressemitteilung vom 1. März 2012 zur Bilanz der einjährigen Einführung der Luftverkehrsteuer: [Luftfahrt fordert: „Luftverkehrsteuer muss abgeschafft werden!“ - BDL](#)).

Die Finanzierung der Steuermindereinnahmen aus dem Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) wäre systemwidrig. Direkte und indirekte staatliche Einnahmen aus dem Luftverkehr fließen dem Einzelplan 60 (Allgemeine Finanzverwaltung) zu. Dementsprechend müssten auch Steuermindereinnahmen hier verortet werden, da Steuermehreinnahmen bei Wegfall der Luftverkehrsteuer ebenfalls (allein) dem Einzelplan 60 zugutekämen.

d. Stellungnahme des Bundesrechnungshofes

In diesem Zusammenhang und vor dem Hintergrund der „Bemerkungen 2022 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes“ des Bundesrechnungshofs vom 18. April 2023 ist darauf hinzuweisen, dass die Aussage in Nr. 37

“Die jährliche Absenkung der Luftverkehrssteuersätze verursacht Steuermindereinnahmen für den Bundeshaushalt und konterkariert klimapolitische Lenkungsziele.“

in wesentlichen Punkten fehl geht.

Die vom BRH behaupteten „Einnahmeausfälle“ durch Absenkung der Steuersätze der Luftverkehrsteuer durch den Absenkungsmechanismus werden bereits vorjährig durch die Einnahmen aus dem Emissionshandels vollständig kompensiert (siehe § 11 Abs. 2 LuftVStG in der Fassung vor 2024).

Die Revision des EU-Emissionshandels für den Luftverkehr (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 115–133) im Rahmen des Fit for 55-Pakets hatte zur Folge, dass die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten ab 2024 schrittweise auf null zurückgefahren wurde. Im gleichen Maße wie die Anzahl der kostenlos abgegebenen Emissionszertifikate reduziert wurde, stieg der Anteil der zu versteigernden Emissionszertifikate an. Seit Anfang des Jahres 2026 müssen Emissionszertifikate zu 100 Prozent von den Luftfahrtunternehmen erworben werden.

Gleiches gilt auch für die klimapolitische Lenkungswirkung: Je mehr Zertifikate zu erwerben sind, desto höher ist das (Eigen-)Interesse der Fluggesellschaften den Kerosinverbrauch weiter zu senken (ca. 30% der Betriebskosten einer Fluggesellschaft). Der Kerosinverbrauch pro Passagierkilometer ist in Deutschland seit 1990 um fast die Hälfte gesunken. Gründe sind Modernisierung der Flugzeugflotten, Effizienzsteigerungen im Betrieb und verbesserte Auslastung der einzelnen Flüge.

Zusätzlich ist festzuhalten, dass im gleichen Maße, wie die Anzahl der versteigerten Emissionszertifikate ansteigt, auch die Einnahmen des Bundes ansteigen. Es werden dann nicht mehr 6 bis 8 Prozent der Zertifikate über die Deutsche Emissionshandelsstelle/DEHSt zu ersteigern sein, sondern ca. 30 – 40 Prozent der benötigten Zertifikate. Der Rest der zu 100 Prozent fehlenden Zertifikate wird auf dem freien Markt erworben.

Das Aufkommen der Luftverkehrsteuer ist in den Jahren 2011 bis 2024 allein in Abhängigkeit von den Einnahmen des Bundes aus dem Zertifikatehandel abgesenkt worden. Dementsprechend ist es entgegen den Bemerkungen des Bundesrechnungshofs nicht zu Einnahmeausfällen für den Bund gekommen.

4. Weitere Schritte

Angeregt wird, die im Einzelplan 60 entstehenden Steuermindereinnahmen dort zu belassen und nicht aus dem Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) zu erwirtschaften. Steuermindereinnahmen sind ebenso wenig zweckbindbar, wie Steuereinnahmen. Zudem werden zu erwartende Mehreinnahmen der Steuerabsenkung als Teil der zu erwartenden (Mehr-)Wertschöpfung ebenfalls dem allgemeinen Haushalt zugutekommen. Gleiches gilt auch für die weiter steigenden Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel.

Auf diesen ersten Schritt müssten zeitnah weitere Schritte folgen, um den Luftverkehr in Deutschland weiter von übermäßigen Belastungen zu entlasten und die Rahmenbedingungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland zu verbessern. Derartige Maßnahmen könnten sein:

- Eine aufkommensneutrale vollständige Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Der Wegfall der Luftverkehrsteuer-Einnahmen würde durch Mehreinnahmen in anderen Bereichen mehr als kompensiert, allein die „Rückkehr“ bzw. Stationierung von 60 Flugzeugen brächte über EUR 4 Mrd. mehr Wertschöpfung.
- Eine weitere Reduzierung der Luftverkehrsteuer auf das Ausgangsvolumen 2011 und weitere Entlastungsmaßnahmen wie eine Luftsicherheitsgebührenreduzierung durch anteilige Übernahme der Luftsicherheitskosten, die Übernahme der Basiskosten der kritischen Infrastruktur Flugsicherung als Teil der Daseinsvorsorge und die Übernahme pandemiebedingter Einnahmeausfälle der Flugsicherung.

Kontakt:

Sebastian Dreyer

Rechtsanwalt

Leiter Politik und Koordinierung

Sebastian.dreyer@bdl.aero | +49 (0) 30 520 077-120

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Haus der Luftfahrt | Friedrichstraße 79 | 10117 Berlin

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.

Der BDL ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestages (R002929) und im gemeinsamen Register des Europäischen Parlaments und der Kommission (76163986870-10).