



Fakultät für Wirtschaftswissenschaften und Medien

Technische Universität Ilmenau | PF 10 05 65 | 98684 Ilmenau

Univ.-Prof. Dr. rer. pol. habil.
Fritz Söllner

Institut für Volkswirtschaftslehre
Fachgebiet Finanzwissenschaft

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Besucheradresse:
Ehrenbergstraße 29 (Ernst-Abbe-Zentrum)
98693 Ilmenau

Telefon +49 3677 69-2658
Telefax +49 3677 69-1229

fritz.soellner@tu-ilmenau.de
www.tu-ilmenau.de/fakww/

Ilmenau, 15. Mai 2026

Stellungnahme

zum „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“ und zum „Änderungsantrag der Fraktion der AfD zum Gesetzentwurf der Bundesregierung“

1. Vorbemerkungen

Gegenstand der vorliegenden Stellungnahme sind der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes (Deutscher Bundestag 2026b) und der zu diesem Entwurf eingebrachte Änderungsantrag der Fraktion der AfD (Deutscher Bundestag 2026a).

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Steuersätze der Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2026 auf das vor der Erhöhung dieser Steuersätze zum 1. Mai 2024 geltende Niveau zu senken, also von € 15,53 auf € 13,03 (Länder gemäß Anlage 1) bzw. von € 39,34 auf € 33,01 (Länder gemäß Anlage 2) bzw. von € 70,83 auf € 59,43 (alle anderen Länder). Dadurch sollen Luftverkehrsunternehmen steuerlich entlastet werden, was einer Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Regierung entspricht (CDU, CSU und SPD 2025, 27).

Der Fraktion der AfD geht diese Absenkung nicht weit genug. Sie fordert, in einem ersten Schritt die Luftverkehrsteuersätze zum 1. Juli auf das Niveau vor der Erhöhung zum 1. April 2020 zu senken, also auf € 7,50 bzw. € 22,43 bzw. € 42,18. In einem zweiten Schritt soll die Luftverkehrsteuer zum 1. Dezember 2026 vollständig abgeschafft werden. Begründet wird dies vor allem mit den Nachteilen der Luftverkehrsteuer für die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland.

Zu beiden Anträgen soll im Folgenden im Zusammenhang mit der Frage nach der Rechtfertigung einer Besteuerung des Luftverkehrs Stellung genommen werden. Falls und insoweit diese Frage bejaht werden sollte, wäre zu klären, wie die Luftverkehrsteuer im Vergleich zur Kerosinsteuer zu beurteilen ist.

2. Luftverkehrsteuer versus Kerosinbesteuerung: Die aktuelle Rechtslage

In Deutschland wird der Verbrauch fossiler Brennstoffe für Verkehrszwecke im Straßen- und im Schienenverkehr besteuert. Für den Einsatz dieser Brennstoffe im gewerblichen Schiffsverkehr und im gewerblichen Flugverkehr wird dagegen gemäß § 27 Energiesteuergesetz keine Steuer erhoben. Schiffsdiesel und Kerosin sind also von der Energiesteuer befreit. Im Fall von Kerosin ist diese Befreiung (was den internationalen Luftverkehr angeht) eine Folge völkerrechtlicher Verpflichtungen. Denn mit dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt verpflichtete sich Deutschland (wie jeder andere Unterzeichnerstaat auch) gemäß Artikel 24 (a) dieses Abkommens, keine Steuer auf das bei internationalen Flügen verwendete Kerosin zu erheben. Eine Kerosinbesteuerung bei innerdeutschen Flügen wäre dagegen grundsätzlich möglich (vgl. Pache 2025), würde aber nur einen kleinen Teil des Passagierluftverkehrs betreffen und wäre deswegen fiskalisch nur wenig ergiebig. Außerdem würden auch und vor allem innerdeutsche Zubringerflüge belastet und damit die Netzwerkstruktur des deutschen Flugverkehrs empfindlich gestört werden (BDL 2018, 7-9).

Allerdings ist die Steuerbefreiung von Kerosin häufig Gegenstand von Kritik und wird als Subventionierung bzw. Privilegierung des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsformen angeprangert. Auch die Bundesregierung sah bei der Einführung der Luftverkehrsteuer dieselbe als Substitut für die nicht vorhandene Kerosinbesteuerung (Deutscher Bundestag 2010, 36) – eine Einschätzung, die sich auch in der Begründung zum Entwurf eines Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetzes 2024 findet, in dessen Rahmen die Sätze der Luftverkehrsteuer zum letzten Mal angehoben wurden (Deutscher Bundestag 2024, 13).

Die Luftverkehrsteuer wird seit 2011 pro Passagier bei allen Flügen mit Abflughafen in Deutschland erhoben.¹ Sie betrifft also nur den gewerblichen Personenluftverkehr, nicht den gewerblichen Frachtluftverkehr. Insofern ist die Bezeichnung „Luftverkehrsteuer“ irreführend; zutreffender wäre der Begriff „Passagiersteuer“. Anfänglich betragen die Steuersätze € 8,00 (für Zielflughäfen in Ländern der Anlage 1) bzw. € 25,00 (für Zielflughäfen in Ländern der Anlage 2) bzw. € 40,00 (für Zielflughäfen in allen anderen Ländern); diese Steuersätze konnten im Verhältnis zu den „Einnahmen aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten“ (§ 11 Abs. 2 Luftverkehrsteuergesetz 2010) abgesenkt werden. Nach zwei Erhöhungen betragen die Steuersätze seit 1. Mai 2024 € 15,53 bzw. € 39,34 bzw. € 70,83 (§ 11 Abs. 1 Luftverkehrsteuergesetz). Zu diesem Datum wurde auch die Steuersatzsenkung mit Bezug auf den Emissionsrechtehandel abgeschafft; der aktuelle § 11 Abs. 2 sieht Steuersatzsenkungen nur für den Fall vor, dass die Jahreseinnahmen € 2,33 Milliarden übersteigen.

Allein die Tatsache, dass eine bestimmte Steuer nicht erhoben werden kann, vermag als Rechtfertigung für die Einführung einer anderen Steuer natürlich nur bedingt zu überzeugen.

¹ Wenn man Hin- und Rückflug als Einheit sieht, dann liegt bei innerdeutschen Flügen eine Doppelbesteuerung vor. Denn in diesem Fall befinden sich, im Gegensatz zu internationalen Flügen, sowohl der Abflughafen des Hinflugs als auch der Abflughafen des Rückflugs in Deutschland.

Im Fall der Luftverkehrsteuer wäre zu prüfen, ob eine Besteuerung des Luftverkehrs gerechtfertigt werden kann und, falls ja, inwieweit die Luftverkehrsteuer dazu geeignet ist.

3. Die äquivalenztheoretische Rechtfertigung

Die Mineralölsteuer bzw. die auf im Straßenverkehr eingesetzte fossile Treibstoffe entfallende Energiesteuer kann äquivalenztheoretisch begründet werden – insofern nämlich die erzielten Einnahmen (auch) zur Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur verwendet werden. Zwar besteht die ursprüngliche (partielle) Zweckbindung nicht mehr, doch könnte man argumentieren, dass die hauptsächlichlichen Nutzer der Straßenverkehrsinfrastruktur in Form einer gesonderten Steuer zum Staatshaushalt beitragen sollen, aus dem diese Infrastruktur finanziert wird.

Eine analoge Argumentation ist im Fall des Luftverkehrs nicht möglich. Dessen Infrastruktur wird nicht durch die Allgemeinheit, sondern privat, also durch die Nutzer selbst finanziert. Diese Nutzerfinanzierung der Fluginfrastruktur erfolgt im Wesentlichen durch Flughafenentgelte, Flugsicherungsgebühren und Luftsicherheitsgebühren (BDL 2018, 3-4). Insoweit kleinere Regionalflughäfen öffentlich bezuschusst werden, so hat dies regionalpolitische Gründe und ist als Ausnahme von der Regel anzusehen.

Eine Besteuerung des Flugverkehrs lässt sich somit nicht damit rechtfertigen, dass mit den Steuereinnahmen die Fluginfrastruktur finanziert werden soll. Weder Kerosinsteuer noch Luftverkehrsteuer lassen sich so begründen. Folglich kann bei der Nichtbesteuerung von Kerosin auch nicht von Privilegierung oder Subventionierung die Rede sein – zumindest nicht in dieser Hinsicht.

4. Die umweltpolitische Rechtfertigung

Allerdings könnte man argumentieren, dass die Nichtbesteuerung von Kerosin insoweit doch eine Privilegierung bzw. Subventionierung darstellt, als dass die durch die Verbrennung von Kerosin verursachte Umweltbelastung nicht besteuert wird. In diesem Zusammenhang werden vor allem die durch den Flugverkehr verursachten CO₂-Emissionen genannt. Tatsächlich werden diese, im Gegensatz zu den Emissionen (fast) aller anderen Verkehrsträger, nicht besteuert. Da aus den oben genannten Gründen eine Besteuerung von Kerosin im internationalen Verkehr nicht in Frage kommt und sich eine Besteuerung des nur bei innerdeutschen Flügen eingesetzten Kerosins verbietet, könnte man die Luftverkehrsteuer als eine Art Notlösung in Betracht ziehen, um, gewissermaßen auf Umwegen, dem Flugverkehr gemäß dem Verursacherprinzip die von ihm verursachten Umweltschäden anzulasten. So ist in der Begründung zum Gesetzentwurf bei der Einführung der Luftverkehrsteuer zu lesen, dass „der Flugverkehr in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen werden“ müsse, „um Anreize für umweltgerechtes Verhalten“ und „klimaschutzpolitische Akzente zu setzen“; schließlich seien bei der Besteuerung „ökologische Belange“ zu berücksichtigen (Deutscher Bundestag 2010, 36). Auch die letzte Erhöhung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2024 wurde damit begründet, dass nicht nur „Einnahmen generiert“, sondern auch „Anreize geschaffen werden“ sollten, „um den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu verringern und die Bürgerinnen und Bürger zu klimafreundlichem Handeln zu ermuntern“ (Deutscher Bundestag 2024, 18-19).

Aber ist diese Argumentation wirklich haltbar? Bei genauerem Hinsehen lässt sich unschwer erkennen, dass dies nicht der Fall ist. Vorausgeschickt werden soll, dass für die Zwecke dieser Diskussion die Sinnhaftigkeit nationaler bzw. regionaler Emissionsminderungsziele nicht in

Frage gestellt, sondern als gegeben akzeptiert werden soll.² Aber auch unter dieser Voraussetzung kann die Luftverkehrssteuer nicht als klimapolitische Lenkungssteuer gerechtfertigt werden. Dafür gibt es zwei gewichtige Gründe.

Erstens stellt *jede* Besteuerung des Luftverkehrs aus klimapolitischen Gründen eine un gerechtfertigte Doppelbelastung dar. Denn seit 2012 unterliegen die Kohlendioxidemissionen des Luftverkehrs (und zwar des Personen- und des Frachtluftverkehrs) grundsätzlich den Maßgaben des europäischen Emissionsrechtehandelssystems EU-ETS 1 (Richtlinie 2008/101/EG vom 19. November 2008). Da sich die Anwendung auf alle Flüge mit Abflug- oder Anflughafen in einem Mitgliedstaat der EU gegen massiven internationalen Widerstand nicht hat durchsetzen lassen, gilt die Pflicht zum Erwerb von Emissionszertifikaten in Höhe der verursachten CO₂-Emissionen heute zwar nur für innerhalb von EU bzw. EWR stattfindende Flüge sowie für Flüge in die Schweiz und das Vereinigte Königreich. Aber die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO hat 2016 die Etablierung von CORSIA beschlossen, einem Programm zur Kompensation und zur Reduktion der Kohlendioxidemissionen des internationalen Luftverkehrs. Nach einer Pilotphase (2021-2023) und einer „freiwilligen“ Phase (2024-2026) müssen ab 2026 die Fluggesellschaften aller Mitgliedstaaten der ICAO, die einen nennenswerten Anteil am internationalen Flugverkehr haben, an diesem Programm teilnehmen. Alle Mitglieder der EU – und somit auch Deutschland – nehmen seit 2024 teil. Um Doppelbelastungen zu vermeiden, sind alle Flüge, die dem EU-ETS 1 unterliegen von den Verpflichtungen gemäß CORSIA befreit (DEHSt 2025).

Von daher gilt für den Luftverkehr (als erstem Wirtschaftssektor überhaupt) ein weltweites Programm zur Regulierung der Kohlendioxidemissionen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Vorgaben von CORSIA deutlich weniger streng als die des EU-ETS 1 sind. Insbesondere wird aktuell nur die Reduktion bzw. Kompensation der über einen „Basiswert“ (85% der Emissionen im Jahr 2019) hinausgehenden Emissionen angestrebt, sodass sich das Ziel der Klimaneutralität im Bereich der Luftfahrt nicht mit CORSIA erreichen lassen wird. Beim EU-ETS 1 wäre dies dagegen kein Problem, da die zur Verfügung stehende Menge an Emissionszertifikaten grundsätzlich bis auf null reduziert werden kann.³ Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass nicht nur die Emissionen des Luftverkehrs als solche, sondern auch die Treibstoffe, deren Verbrennung diese Emissionen verursacht, Regularien unterliegen. So schreibt die Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation) die Beimischung eines stetig ansteigenden Mindestanteils „nachhaltiger Flugkraftstoffe“ (also von Flugkraftstoffen, die nachhaltig aus nichtfossilen Rohstoffen erzeugt wurden) vor.

In jedem Fall kann eine Besteuerung des Luftverkehrs, in welcher Form auch immer, mit klimapolitischen Argumenten nicht gerechtfertigt werden, da den durch den Luftverkehr verursachten Emissionen bereits mit anderen Instrumenten begegnet wird. Mithin stellt also auch aus klimapolitischer Sicht die Nichtbesteuerung des Luftverkehrs keine Subventionierung oder Privilegierung dar.

Zweitens wäre selbst dann, wenn es diese anderen Instrumente nicht gäbe und eine klimapolitisch motivierte Besteuerung des Luftverkehrs rechtfertigbar wäre, die Luftverkehrssteuer das denkbar ungeeignetste Mittel zu diesem Zweck. Denn zwischen der Bemessungsgrundlage

² Tatsächlich sind solche Ziele und die Maßnahmen zur Erreichung solcher Ziele angesichts der globalen Dimension des Problems des Klimawandels sinnlos und schädlich – sinnlos, weil auf diese Weise die Treibhausgasemissionen nicht effektiv reduziert werden können, schädlich, weil damit die Wettbewerbsfähigkeit und der Wohlstand massiv beeinträchtigt werden (vgl. z.B. Pritzl und Söllner 2021).

³ Wie sinnvoll das ist, ist eine andere Frage, die hier nicht diskutiert werden soll.

dieser Steuer und der Höhe der durch den Luftverkehr verursachten Treibhausemissionen besteht praktisch kein Zusammenhang (vgl. auch Söllner 2024, 2). Das beginnt schon damit, dass nur der Personen-, nicht aber der Frachtluftverkehr betroffen ist. Wenn man nur den Personenluftverkehr betrachtet, so hängen dessen Emissionen in erster Linie von der Zahl und Länge der Flüge sowie dem technischen Stand der Flugzeuge ab und allenfalls in zweiter Linie von der Zahl der beförderten Passagiere. Die Luftverkehrssteuer orientiert sich aber de facto nur an dem letztgenannten, unwichtigsten Faktor. Zwar soll die Luftverkehrssteuer dadurch „klimaschutzpolitische Akzente“ setzen, „indem das Gesetz höhere Steuersätze für weiter entfernte Länder vorsieht“ (Deutscher Bundestag 2010, 36). Diesem Zweck dient die Unterscheidung von drei Ländergruppen (Länder der Anlage 1, Länder der Anlage 2, sonstige Länder), was in etwa der Unterscheidung von Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen entsprechen soll. Aber selbst diese nur sehr grobe Differenzierung wird nicht konsequent durchgeführt, sondern durch viele Inkonsistenzen und Widersprüche durchbrochen. Um nur ein Beispiel zu nennen: Flüge in die französischen Überseegebiete gelten als Kurzstreckenflüge, weil sie Frankreich und damit der Ländergruppe der Anlage 1 zugeordnet sind. Aber ein Flug nach Französisch-Polynesien ist deutlich länger als z.B. ein Flug in die Vereinigten Staaten (sonstige Länder). Dennoch werden im ersten Fall nur € 15,53, im zweiten Fall dagegen € 70,83 an Luftverkehrssteuer fällig. Von daher ist es maßlos untertrieben, wenn die Bundesregierung schreibt, dass „eine konkrete Verknüpfung mit den tatsächlich entstehenden Schadstoffemissionen (...) jedoch nicht“ bestehe (Deutscher Bundestag 2010, 36). Dass die Luftverkehrssteuer kein sinnvolles klimapolitisches Instrument ist und von ihr nicht die gewünschte Lenkungswirkung ausgeht, gibt auch die Bundesregierung zu. In der Begründung zum aktuellen Gesetzentwurf ist vom Klimaschutz keine Rede mehr. Ja mehr noch, es wird explizit die Existenz von Zielkonflikten der vorgeschlagenen Steuersenkung „mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung“ und „mit den Indikatorbereichen (...) Luftbelastung (...), Energieverbrauch und CO₂-Emissionen (...) sowie Treibhausgasemissionen“ verneint (Deutscher Bundestag 2026b, 6). Stattdessen geht es nur um die Steuereinnahmen einerseits und die „staatlichen Standortkosten in der Bundesrepublik“ andererseits (Deutscher Bundestag 2026b, 5). Auf letztere soll im nächsten Abschnitt eingegangen werden.

5. Die Nachteile der Luftverkehrssteuer für den Wirtschaftsstandort Deutschland

Wenn eine Steuer, wie die Luftverkehrssteuer, ganz offensichtlich nicht gerechtfertigt werden kann, wiegen ihre Nachteile umso schwerer. Dies ist bei der Luftverkehrssteuer vor allem deswegen der Fall, weil sie die ohnehin hohen Standortkosten von Deutschland weiter erhöht und so die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands weiter beeinträchtigt.

Die Wettbewerbsfähigkeit von Deutschland als Luftverkehrsstandort leidet erheblich unter den hohen Standortkosten. Zu diesen zählen die staatlichen Standortkosten (in diese Kategorie fällt die Luftverkehrssteuer), aber auch die Flughafenentgelte und die Kosten für die Bodenabfertigung (ADV 2026, 7). Es sind vor allem die staatlichen Standortkosten, die in Deutschland deutlich höher als im Rest der EU und im internationalen Vergleich sind. Sie machen inzwischen mehr als 50% der gesamten Standortkosten aus (ADV 2026, 4) und beliefen sich 2025 auf ca. € 4,3 Milliarden – eine Steigerung um mehr als eine Milliarde Euro im Vergleich zum Vorjahr (BDL 2026, 3). Damit haben die Fluggesellschaften in Deutschland europaweit und weltweit mit den höchsten staatlichen Standortkosten zu kämpfen. Aktuell betragen die staatlichen Standortkosten für einen Flug von Deutschland nach Palma de Mallorca € 4.531; bei einem Flug aus dem europäischen Ausland zum selben Ziel belaufen sie sich im Durchschnitt auf

nur € 2.326 (ADV 2026, 6). Die avisierte Senkung der Luftverkehrsteuer würde diese Standortkosten in Deutschland lediglich um € 375 vermindern, sodass noch immer ein ganz erheblicher Kostennachteil verbliebe (ADV 2026, 3). Daran würde sich auch dann kaum etwas ändern, wenn die Steuersenkung sich nicht an den vor der Erhöhung vom 1. Mai 2024 geltenden Steuersätzen, sondern an der damaligen effektiven Belastung orientieren würde. Aufgrund des oben erwähnten Mechanismus der Anrechnung der luftverkehrsbedingten Einnahmen aus dem EU-ETS 1, lag diese nämlich geringfügig niedriger als die gesetzlichen Steuersätze: € 12,90 bzw. € 32,67 bzw. € 58,82 statt € 13,03 bzw. € 33,01 bzw. € 59,43 (BDL 2026, 5). Eine völlige Abschaffung der Luftverkehrsteuer würde im Beispielsfall immerhin eine Entlastung von € 2.330 bedeuten, sodass sich der Kostennachteil zum europäischen Durchschnitt von aktuell € 2.580 auf nur noch € 250 verringern würde.

Dass die aktuell bestehenden Kostennachteile nicht ohne Folgen für die Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft in Deutschland bleiben kann, liegt auf der Hand. Die Erholung nach dem Einbruch durch die Corona-Pandemie verlief in Deutschland deutlich schleppender als in anderen europäischen Ländern. Gegenüber der Vor-Corona-Zeit weisen die wichtigsten Indikatoren immer noch erhebliche Rückstände auf. So betrug 2025 die Zahl der angebotenen Sitzplätze nur 89% des Wertes von 2019; das Passagieraufkommen hinkt mit 219,5 Millionen um über 12% hinter dem Aufkommen von 2019 (250 Millionen) zurück; 2019 waren 2.176 Flugstrecken im Angebot, 2025 nur noch 1.965; von Deutschland aus waren 2019 444 internationale Ziele direkt erreichbar, 2025 nur noch 416 (ADV 2026, 5; BDL 2026, 3). Diese Zahlen können nicht verwundern, da sich sowohl deutsche als auch internationale Fluggesellschaften zunehmend vom deutschen Markt zurückziehen und ihre Aktivitäten hin zu anderen, kostengünstigeren Standorten verlagern. So waren 2019 „im Punkt-zu-Punkt-Verkehr 190 Flugzeuge in Deutschland stationiert, heute sind es nur noch 130“ (BDL 2026, 3). Damit gehen natürlich erhebliche Verluste an Arbeitsplätzen und an Wertschöpfung einher. Diese beziffert der BDL (2026, 3) auf ca. 120 Arbeitsplätze pro Flugzeug bzw. auf ca. € 70 Millionen an Wertschöpfung pro Flugzeug und Jahr. In der Summe entspricht dies ca. 7.200 Arbeitsplätzen und einer Wertschöpfung von ca. € 4,2 Milliarden pro Jahr.

Unter den hohen Standortkosten leidet aber nicht nur die Luftfahrtbranche, sondern der Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt. Denn gerade ein Exportland wie Deutschland ist auf eine gute Einbindung in den internationalen Luftverkehr angewiesen. Geschäftsreisende müssen ihre internationalen Geschäftspartner, aber auch Messen und andere Veranstaltungen im Ausland zuverlässig und ohne übertriebenen Kosten- und Zeitaufwand erreichen können. Aber auch der innerdeutsche Flugverkehr ist nicht unwichtig; in einem großen Industrieland wie Deutschland muss es ein gut ausgebautes Netz nationaler Flugverbindungen geben, um auch innerhalb Deutschlands schnelle Geschäftsreisen zu ermöglichen.⁴ All dies ist zunehmend weniger der Fall, wodurch Deutschland als Standort an Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität immer mehr verliert.

⁴ Tatsächlich werden innerdeutsche Flüge, wie oben erwähnt, im Vergleich zu internationalen Flügen durch die Luftverkehrsteuer sogar doppelt belastet, wodurch die staatlichen Standortkosten im Fall des innerdeutschen Flugverkehrs weiter in die Höhe getrieben werden.

6. Fazit

Die Luftverkehrssteuer ist weder äquivalenztheoretisch noch umweltpolitisch zu rechtfertigen. Sie trägt wesentlich zu den hohen staatlichen Standortkosten des Luftverkehrs in Deutschland bei – und damit zur geringen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland, aber auch zur Verschlechterung der Qualität des Wirtschaftsstandorts Deutschland insgesamt.

Aus diesen Gründen sollte die Luftverkehrssteuer abgeschafft werden. Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Steuersenkung ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber dieser Schritt greift viel zu kurz. Der Änderungsantrag der Fraktion der AfD, mit dem zum 1. Juli eine stärkere Senkung und zum 1. Dezember eine völlige Abschaffung dieser Steuer gefordert wird, ist deshalb unbedingt zu befürworten. In der Tat könnte und müsste man noch weiter gehen: Warum die Luftverkehrssteuer nicht sofort und in einem Schritt völlig abschaffen? Damit würde man ein deutliches Signal in Richtung Luftverkehrswirtschaft senden und den bisherigen Aufwärtstrend der staatlichen Standortkosten endlich umkehren. Damit muss nicht einmal ein Einnahmenverlust verbunden sein – zumindest kein dauerhafter. Im Gegenteil, wenn es gelingen würde, auf diese Weise Arbeitsplätze und Flugzeuge nach Deutschland zurückzuholen, könnte es durch höhere Einkommen-, Gewerbe- und Körperschaftsteuereinnahmen per Saldo sogar zu höheren Steuereinnahmen kommen.

Literatur

ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen). 2026. *Stellungnahme des Flughafenverbandes ADV zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 18. Mai 2026*. 12. Mai. <https://www.bundestag.de/resource/blob/1178332/ADV.pdf>.

BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft). 2018. *Fakten und Argumente zur Finanzierung des Luftverkehrs. Zum Prinzip der Nutzerfinanzierung im Luftverkehr*. https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2024/07/2018_Positionspapier_Fakten_und_Argumente_zur_Finanzierung_des_Luftverkehrs.pdf.

BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft). 2026. *Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft für die Anhörung des Finanzausschusses am 18. Mai 2026*. 13. Mai. <https://www.bundestag.de/resource/blob/1178418/BDL-Stellungnahme-Finanzausschuss-LVSt-Absenkung.pdf>.

CDU, CSU, SPD. 2025. *Verantwortung für Deutschland. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 21. Legislaturperiode*. <https://www.cdu.de/app/uploads/2025/04/KoaV-2025-Gesamt-final-0424.pdf>.

- DEHSt (Deutsche Emissionshandelsstelle). 2025. *Klimaschutz im Luftverkehr – CORSIA und der EU-ETS 1*. https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/factsheets/factsheet_CORSA-EU-ETS.pdf?__blob=publicationFile&v=6.
- Deutscher Bundestag. 2010. *Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2011 (HBeglG 2011)*. Drucksache 17/3030. 27. September. <https://dserver.bundestag.de/btd/17/030/1703030.pdf>.
- Deutscher Bundestag. 2024. *Entwurf eines Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetzes 2024*. Drucksache 20/9999. 8. Januar. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/099/2009999.pdf>.
- Deutscher Bundestag. 2026a. *Änderungsantrag der Fraktion der AfD zum Gesetzentwurf der Bundesregierung*. Ausschussdrucksache 21(7)134. 7. Mai.
- Deutscher Bundestag. 2026b. *Entwurf eines Gesetzes zur Zweiten Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes*. Drucksache 21/5688. 4. Mai. <https://dserver.bundestag.de/btd/21/056/2105688.pdf>.
- Pache, E. 2025. *Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen*. Umweltbundesamt. Text 12/05. <https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/publikation/long/2853.pdf>.
- Pritzl, R. und F. Söllner. 2021. *Rationale Klimapolitik – ökonomische Anforderungen und politische Hindernisse*. *List Forum* 46(4), 423–449.
- Söllner, Fritz. 2025. *Stellungnahme zum „Entwurf eines Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetzes 2024“*. 10. Januar. <https://www.bundestag.de/resource/blob/985618/Prof-Dr-Fritz-Soellner.pdf>.