
Deutsche Industrie- und Handelskammer

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

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

A. Das Wichtigste in Kürze

Der Luftverkehr ist für die deutsche Wirtschaft von großer Bedeutung. Zum einen ist der Luftverkehr selbst eine wichtige Branche. Zum anderen sind viele andere Wirtschaftszweige auf den Luftverkehr angewiesen. Maßnahmen, die zur Stärkung der Luftverkehrsstandortes beitragen, sind daher im Interesse der Wirtschaft insgesamt.

Die im vorgelegten Geszentwurf vorgesehene Absenkung der Luftverkehrsteuer auf das vor der Erhöhung vom 1. Mai 2024 geltende Niveau wird befürwortet. Für die Wirtschaft kann dies aber nur der erste Schritt sein. Die Belastung durch die Luftverkehrssteuer liegt weiterhin über der in anderen europäischen Ländern.

Bedauerlich ist auch, dass die Mindereinnahmen vollständig im Einzelplan 12 zu erwirtschaften sind. Es ist zu befürchten, dass dadurch Mittel, die für dringende Sanierungen und Engpassbeseitigungen benötigt werden, gekürzt werden müssen. Eine Überprüfung, ob die Steuermindereinnahmen durch eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer nicht durch die Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland und in der Folge einem höheren Aufkommen bei anderen Steuern und bei Sozialversicherungsbeiträgen weitgehend ausgeglichen würden, ist bisher offenbar nicht erfolgt.

B. Bedeutung des Luftverkehrs für die deutsche Wirtschaft

Die deutsche Wirtschaft befindet sich derzeit in einer schweren Krise. Hohe Energiekosten, Bürokratie, eine marode Infrastruktur und hohe Arbeitskosten bei gleichzeitigem Fachkräftemangel belasten viele Unternehmen. Die DIHK-Konjunkturumfrage zum Jahresbeginn hat gezeigt, dass nur 25 Prozent der Unternehmen ihre aktuelle Geschäftslage als gut bewerten, während fast ebenso viele Unternehmen (24 Prozent) von einer schlechten Geschäftslage sprechen. Noch negativer fällt die Bewertung bei den Geschäftserwartungen aus: Nur 16 Prozent der Befragten rechnen in den kommenden 12 Monaten mit besseren Geschäften, während 25

Prozent von einer Verschlechterung ausgehen. In diesen Zahlen sind die Auswirkungen des Irankrieges auf Energiepreise und Lieferketten noch nicht berücksichtigt.

Angesichts dieser massiven Probleme sollten alle Ansatzpunkte zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Wirtschaft konsequent genutzt werden. Dazu gehören auch gute Verkehrsverbindungen bei Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr.

Der Luftverkehr hat in den letzten Jahrzehnten stark an Bedeutung für die Wirtschaft gewonnen. Dabei sind drei Aspekte zu nennen:

1. Luftfahrtsektor als wichtiger Teil der deutschen Wirtschaft

Der Luftfahrtsektor selbst ist eine wichtige Branche. Nach Berechnung der International Air Transport Association (IATA) zählen Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung und die zivile Luftfahrtindustrie in Deutschland knapp 390.000 Beschäftigte. Am größten deutschen Flughafen in Frankfurt sind allein bei der Fraport AG rund 19.000 Mitarbeitende beschäftigt. Hinzu kommen die Arbeitsplätze bei den dort aktiven Airlines, Bodenverkehrsdiensten, Sicherheitsdienstleistern, dem Einzelhandel, der Gastronomie, der Logistik, den Wartungs- und Reinigungsfirmen sowie bei der Bundespolizei und dem Zoll. Insgesamt sind dadurch am Flughafen Frankfurt rund 80.000 Menschen tätig. Nach Berechnungen der IATA generiert der Luftverkehrssektor 0,8 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Deutschland.

2. Passagierluftverkehr als Standortfaktor für die deutsche Wirtschaft

Viele Unternehmen sind auf gute Flugverbindungen angewiesen: Der persönliche Kontakt zu Geschäftspartnern und die regelmäßige Präsenz an Unternehmensstandorten im Ausland ist in vielen Fällen unverzichtbar. Derartige Geschäftsreisen sind auch nur begrenzt durch Videokonferenzen substituierbar.

Stark abhängig vom Luftverkehr sind aber ebenso die Tourismus- und die Kulturbranche sowie die Messestandorte, die auf ausländische Gäste angewiesen sind. Rechnet man dies hinzu, ergibt sich nach den Berechnungen der IATA ein Anteil am BIP in Höhe von 3,2 %.

3. Luftfracht als Standortfaktor für die deutsche Wirtschaft

Auch die Luftfracht ist für viele Unternehmen von großer Bedeutung. Dies gilt im Frachtbereich für Importeure, die Güter aus dem Ausland nach Deutschland einführen, und in gleicher Weise für Exporteure, die Güter an ihre Kunden weltweit versenden. Gerade für hochwertige und eilbedürftige Güter ist die Nutzung des Luftverkehrs bei größeren Entfernungen ohne Alternative.

Die Luftfracht ist nicht direkt von der Luftverkehrsteuer betroffen. Sie kann allerdings indirekt betroffen sein, wenn aufgrund der Luftverkehrsteuer das Flugangebot sinken sollte und sich damit auch der Frachtraum im Unterflurdeck von Passagierflugzeugen, der neben Gepäck auch für Luftfracht genutzt wird (Belly-Kapazitäten), für die Luftfracht verringert.

C. Aktuelle Schwächen des Luftverkehrsstandortes Deutschland und seine Folgen für die Wirtschaft

Deutschland ist als hoch entwickeltes Industrieland mit seiner zentralen Lage in Europa der ideale Standort für ein Luftverkehrsdrehkreuz. Gleichwohl entwickelt sich der Luftverkehr nach den Einbrüchen im Zuge der Corona-Pandemie im Vergleich zu den anderen EU-Staaten nur unterdurchschnittlich.

Der Luftverkehrsstandort Deutschland wird insbesondere durch die Rahmenbedingungen und politische Entscheidungen der letzten Jahre geschwächt. Die staatlichen Standortkosten haben sich zwischen 2019 und 2025 an vielen bedeutenden Standorten verdoppelt; allein im letzten Jahr stiegen die Belastungen für den Luftverkehr nach Berechnungen des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) um weitere 1,2 Mrd. Euro. Eine international wettbewerbsfähige Luftverkehrsinfrastruktur ist aber zwingend erforderlich, um die globale Bedeutung Deutschlands als Wirtschaftsraum abzusichern.

Neben der Luftverkehrssteuer sind insbesondere die folgenden Probleme zu nennen, die den Luftverkehrsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb schwächen:

- Luftsicherheitsgebühren: Diese sind in anderen europäischen Staaten häufig niedriger oder werden – wie in Norwegen, Schweden und Finnland – gar nicht erhoben.
- Flugsicherungskosten: Auch diese Kosten sind im europäischen Vergleich in Deutschland sehr hoch. Erforderlich wären stärkere Anreizregelungen für eine effiziente Leistungserbringung und eine dauerhafte Gleichstellung der Regionalflughäfen mit den 15 Verkehrsflughäfen, für die der Bund ein verkehrspolitisches Interesse formuliert hat.
- Bilaterale Luftverkehrsabkommen: Diese sollten so gestaltet werden, dass sie in der Passage und in der Fracht Direktverbindungen zu allen Wirtschaftsregionen ermöglichen, ohne zu einer Abwanderung von Verkehren zu Drehkreuzen außerhalb Europas zu führen.

Ein verringertes Flugangebot von den deutschen Flughafenstandorten hat mehrere negative Konsequenzen:

1. Es geht Wertschöpfung in der Luftfahrtbranche verloren – bei Fluggesellschaften, Flughäfen und den anderen Unternehmen im Umfeld der Luftfahrt. Zugleich entfallen damit auch Steuereinnahmen.
2. Ein verringertes Flugangebot und damit fehlende Konnektivität haben Auswirkungen auf die Wirtschaft insgesamt. Negative Konsequenzen durch die schlechtere Erreichbarkeit ergeben sich insbesondere für die import- und exportorientierten Unternehmen, die für Kundenkontakte – möglichst als „One-Day-Trip“ – und für eilige Fracht auf gute Flugverbindungen angewiesen sind. Betroffen sind auch die Tourismus- und Kulturbranche sowie die Messestandorte, wenn Verbindungen entfallen.

3. Wegfallende Linienverbindungen müssen entweder durch andere Verkehrsträger ausgeglichen werden oder sie müssen durch kostenintensive individuelle Flüge im Werk- oder Anforderungsverkehr abgewickelt werden. Durch die Verlagerung von Passagieren und Fracht auf Flughäfen in Nachbarländer kann es zu zusätzlichem Verkehr – insbesondere auf der Straße – und damit zu zusätzlichen Umweltbelastungen kommen.

D. Anmerkungen zum Entwurf der Bundesregierung

1. Volumen der Absenkung der Luftverkehrsteuer

Die im vorgelegten Gesetzentwurf vorgesehene Absenkung der Luftverkehrsteuer auf das vor der Erhöhung vom 1. Mai 2024 geltende Niveau wird befürwortet. Dies ist aus Sicht eines großen Teils der Unternehmen ein wichtiges Signal zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland.

Zu beachten ist allerdings, dass die Belastung durch die Luftverkehrssteuer auch nach der geplanten Absenkung weiterhin über der in anderen europäischen Ländern liegen wird. Der ganz überwiegende Teil der Wirtschaft würde es daher befürworten, wenn die Luftverkehrsteuer weiter gesenkt und am Ende komplett abgeschafft würde.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die nun vorgesehene Absenkung mit 13,03 Euro, 33,01 Euro und 59,43 Euro geringer ausfallen soll als die tatsächlich bis zum 30. 04.2026 angewendeten Steuersätze von 12,48 Euro, 31,61 Euro und 56,91 Euro. Grund dafür ist, dass bis dahin eine steuermindernde Anrechnung von Einnahmen aus dem europäischen Emissionshandel erfolgte.

2. Herkunft der Mittel zu Absenkung der Luftverkehrsteuer

Es ist bedauerlich, dass die erwarteten Mindereinnahmen vollständig aus dem Einzelplan 12 erwirtschaftet werden sollen. Es ist zu befürchten, dass dadurch Mittel, die für Sanierungen und Engpassbeseitigungen bei Straße, Schiene und Wasserstraße benötigt werden, gekürzt werden müssen.

Nach einer Studie von PricewaterhouseCoopers (PwC) im Auftrag von Airlines for Europe aus dem Jahr 2017 führt die Abschaffung der Luftverkehrsteuer zu positiven gesamtwirtschaftlichen Effekten. Zwar entfallen die direkten Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer, diese werden jedoch nahezu vollständig durch Mehreinnahmen bei anderen Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen kompensiert. Konkret werden danach von entgangenen Luftverkehrsteuereinnahmen in Höhe von 6,36 Mrd. Euro rund 6,2 Mrd. Euro über höhere Einnahmen aus Einkommensteuer, Sozialversicherungsbeiträgen, Verbrauchsteuern und Unternehmenssteuern ausgeglichen. Dies entspricht einer fiskalischen Rückflussquote von 97 %.

Selbst wenn berücksichtigt wird, dass die positiven volkswirtschaftlichen Effekte von konkreten Steuersenkungen kritisch hinterfragt werden – positive Wachstumseffekte von Steuersenkungen über höhere Beschäftigung und zusätzliche Wertschöpfung wurden in der Wissenschaft bereits mehrfach bestätigt. Insbesondere führen diese positiven Wachstumseffekte auch zu zusätzlichen Einnahmen bei Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen. Deshalb wird angeregt, die Wirkungen einer kompletten Abschaffung der Luftverkehrsteuer wissenschaftlich untersuchen zu lassen und auf Basis der neuen Erkenntnisse zu handeln.

3. Absenkung der Luftverkehrsteuer und klimapolitische Ziele

Einige Unternehmen kritisieren eine Absenkung der Luftverkehrsteuer. Sie sehen in der Steuer ein geeignetes Instrument zur Begrenzung des weiteren Wachstum des Luftverkehrs und zur Erreichung der Klimaneutralität des Verkehrssektors.

Die Mehrheit der Unternehmen teilt diese Sichtweise allerdings nicht. Sie bejahen das Ziel einer Klimaneutralität des Luftverkehrs, bezweifeln aber die Eignung der Luftverkehrsteuer als Instrument zur Erreichung dieses Ziels. Sie gehen davon aus, dass vor allem preissensible Kunden nicht auf eine Flugreise verzichten, sondern auf Flughäfen im benachbarten Ausland ausweichen werden. In allen Nachbarstaaten befinden sich Flughäfen, die von deutschen Touristen als Alternative für Ferienreisen genutzt werden können. Die CO₂-Emissionen sinken dadurch nicht, sondern sie werden lediglich in Nachländer verlagert – ebenso wie die Arbeitsplätze und die Wertschöpfung.

Um die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs senken zu können, stehen mit dem europäischen Emissionshandelssystem (EU ETS) und auf internationaler Ebene mit dem Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) der International Civil Aviation Organization (ICAO) Instrumente zur Verfügung. Die Luftverkehrsteuer bringt daher zu diesen Instrumenten keinen zusätzlichen klimapolitischen Nutzen.

Wichtig zur Defossilisierung des Luftverkehrs ist der Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe, der Sustainable Aviation Fuels (SAF/PtL). Die zeitnahe Umstellung der Luftfahrt auf Kerosin ohne CO₂-Emissionen fossilen Ursprungs (SAF) erfordert die Schaffung entsprechender Produktionsanlagen in Deutschland sowie in anderen EU-Staaten und weiteren Partnerländern. Damit dies gelingt, sind aber flexible Rahmenbedingungen, internationale Kooperationen und übergangsweise staatliche Investitionen bis zum Markthochlauf erforderlich.

E. Ergänzende Informationen

a. Ansprechpartner mit Kontaktdaten

Dr. Patrick Thiele, Leiter des Referats Nationale Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft, Bereich Digitale Wirtschaft, Infrastruktur, Regionalpolitik (DIR), E-Mail: thiele.patrick@dihk.de, Telefonnummer: +49 30 20308-2110

b. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) sind die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich die DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein. Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zum Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Grundlage unserer Stellungnahmen sind die wirtschaftspolitischen Positionen und beschlossenen Positionspapiere der DIHK unter Berücksichtigung der der DIHK bis zur Abgabe der Stellungnahme zugegangenen Äußerungen der IHKs und ihrer Mitgliedsunternehmen.

Darüber hinaus koordiniert die DIHK das Netzwerk der 150 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 93 Ländern.