

Stellungnahme des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft zum „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes“ (BT-Drs. 21/5688)

ANHÖRUNG DES FINANZAUSSCHUSSES DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES AM 18. MAI 2026

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) bewertet den Vorschlag der Bundesregierung, die Luftverkehrsteuer noch im laufenden Jahr auf das Niveau vor dem 1. Mai 2024 abzusenken, ausdrücklich kritisch. Aus finanz-, wirtschafts-, verteilungs- sowie klima-, energie- und sicherheitspolitischer Perspektive ist die Maßnahme nicht gerechtfertigt und setzt in mehrfacher Hinsicht falsche Anreize.

1. Finanzpolitische Bewertung

Die vorgesehene Absenkung der Luftverkehrsteuer würde zu erheblichen Einnahmehausfällen führen.

Nach aktuellen Regierungsangaben ist allein **für 2027 mit Mindereinnahmen von rund 330 Mio. Euro jährlich zu rechnen**. In der Gesamtbetrachtung entspricht dies **bis zum Ende der Legislaturperiode Einnahmehausfällen in einer Größenordnung von rund 1 Mrd. Euro**. Angesichts der angespannten Haushaltslage, bestehender Konsolidierungserfordernisse und gleichzeitig hoher Investitionsbedarfe – insbesondere im Bereich der sozial-ökologischen Transformation – besteht kein Spielraum für konsumtive Steuerentlastungen.

Der Luftverkehr profitiert bereits heute von weitreichenden steuerlichen Sonderregelungen. Internationale Flugtickets sind von der Mehrwertsteuer befreit, Kerosin unterliegt keiner Energiesteuer, und zahlreiche Regionalflughäfen¹ werden dauerhaft mit öffentlichen Mitteln subventioniert. **In Summe belaufen sich diese und weitere umweltschädliche Subventionen im Luftverkehr in Deutschland auf über 12 Mrd. Euro jährlich.**²

Die externen Klimakosten des Luftverkehrs sind bislang nur unzureichend internalisiert. Die Luftverkehrsteuer leistet hierzu zumindest einen kleinen Beitrag. Die Folgen des durch den Luftverkehr mitverursachten Klimawandels betreffen alle Menschen, auch jene, die nicht oder kaum fliegen. Vor allem die Finanzschwächeren trifft es aufgrund ihrer Lebensumstände und Tätigkeiten meist überproportional³. Jenseits der sozialen Schiefelage ist dies auch ein Problem für die öffentlichen Kassen, da vor allem die gesundheitlichen Auswirkungen der Klimafolgen natürlich auch das Gesundheitssystem und seine Finanzierung belasten werden.

Vor diesem Hintergrund ist es ordnungs- und finanzpolitisch geboten, den Luftverkehr angemessen an der Finanzierung öffentlicher Aufgaben zu beteiligen, anstatt ihn zusätzlich zu entlasten.

2. Wirtschaftspolitische Bewertung

Auch aus wirtschaftspolitischer Sicht überzeugt die geplante Maßnahme nicht. Die Bundesregierung selbst geht in ihrem Gesetzentwurf nicht davon aus, dass die Steuerabsenkung signifikante Auswirkungen auf den gewerblichen Passagierflugverkehr haben wird. Eine relevante Entlastung für Verbraucherinnen und Verbraucher ist somit nicht zu erwarten. Vielmehr steht die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der Luftverkehrsunternehmen im Vordergrund.

Diese Schwerpunktsetzung ist jedoch nicht plausibel begründet. Zahlreiche Branchen stehen aktuell unter erheblichem wirtschaftlichem Druck und sehen sich strukturellen Herausforderungen gegenüber. Dass ausgerechnet der Luftverkehr – trotz seiner bereits bestehenden steuerlichen Privilegien – zusätzlich entlastet werden soll, bleibt unbegründet. Zudem zeigen Analysen zur Entwicklung des Luftverkehrs, dass die schwächere Erholung nach der COVID-19-Pandemie, insbesondere im Inlandsflugverkehr, maßgeblich auf

nachfrageseitige Veränderungen zurückzuführen ist, etwa die zunehmende Verlagerung von Geschäftsreisen hin zu digitalen Kommunikationsformaten.^{4,5} Diese Befunde deuten darauf hin, dass strukturelle Nachfrageverschiebungen eine zentrale Rolle spielen, während Kosteneffekte nur einen Teil der Entwicklung erklären.⁶

Hinzu kommt, dass die Luftverkehrsteuer bereits heute vergleichsweise moderat ausgestaltet ist. Die aktuellen Steuersätze liegen bei rund 15,53 Euro für Kurzstrecken, 39,34 Euro für Mittelstrecken und 70,83 Euro für Langstrecken pro Ticket. Eine Rücknahme selbst dieser moderaten Sätze würde die bestehende steuerliche Begünstigung des Sektors weiter vertiefen, ohne erkennbare wirtschaftliche Impulse zu setzen. Gleichzeitig zeigte sich zuletzt ein erhebliches Steueraufkommen: **Im Jahr 2025 beliefen sich die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer auf rund 2,1 Mrd. Euro**⁷ und stellten damit einen nicht unerheblichen Posten dar. Gleichzeitig liegen Finanzpläne für 2027-2029 vor, die milliardenschwerer Haushaltslücken aufweisen. Vor diesem Hintergrund ist eine Absenkung der Luftverkehrssteuer weder fiskalisch sinnvoll noch wirtschaftspolitisch erforderlich.

3. Verteilungspolitische Bewertung

Die geplante Steuerabsenkung wirkt zudem regressiv. Ein erheblicher Teil der Bevölkerung profitiert nicht vom Luftverkehr: Ein großer Teil der Bevölkerung nutzt den Flugverkehr nur selten oder gar nicht. So geben **rund 63 % der Menschen in Deutschland an, selten oder nie zu fliegen**.⁸ Gleichzeitig fliegt nur eine vergleichsweise kleine Gruppe häufig; **lediglich etwa 8 % der Bevölkerung fliegen drei Mal oder häufiger pro Jahr**.⁹ Besonders Personen mit höherem Einkommen fliegen überproportional häufig, mit einem hohen Anteil an Geschäftsreisen. Der Flugverkehr ist also sozial sehr ungleich verteilt: Ein relativ kleiner, einkommensstarker Teil der Bevölkerung verursacht einen großen Anteil der Flüge und Flugemissionen.

Selbst bei einer teilweisen Weitergabe der Steuerentlastung an die Ticketpreise würden die Vorteile daher vor allem höheren Einkommensgruppen und Unternehmen zugutekommen. **Die Maßnahme wirkt somit sozial höchst unausgewogen.**

4. Klima-, energie- und sicherheitspolitische Bewertung

Aus klima- und energiepolitischer Perspektive ist die Absenkung der Luftverkehrsteuer kontraproduktiv. Die angespannte geopolitische Lage – insbesondere der Krieg im Iran und die damit verbundenen Risiken bis hin zu einer Blockade der Straße von Hormus – verschärft aktuell die Verknappung von Rohöl und daraus gewonnenen Energieträgern wie Kerosin. Diese Entwicklung unterstreicht, dass Fragen der Energieversorgung zunehmend auch sicherheitspolitische Dimensionen haben.

Vor diesem Hintergrund ist es dringend geboten, **die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern im Verkehrssektor schnell zu reduzieren. Maßnahmen, die den Verbrauch fossiler Energien im Luftverkehr verbilligen oder stimulieren, wirken diesem Ziel entgegen**. Die Absenkung der Luftverkehrsteuer setzt daher nicht nur ein klimapolitisch falsches Signal, sondern schwächt auch die Bemühungen um mehr Versorgungssicherheit und Resilienz gegenüber externen Schocks auf den Energiemärkten. Dringende Handlungsempfehlungen, auch ordnungspolitischer Art, zum Umgang mit der Versorgungssituation hat die Internationale Energie-Agentur bereits im März veröffentlicht¹⁰.

Stattdessen sollte die Politik gezielt Anreize für eine Reduktion des Flugverkehrs sowie für die Entwicklung und den Einsatz alternativer Antriebstechnologien und nachhaltiger Flugkraftstoffe setzen. Ebenso ist der Ausbau attraktiver Alternativen zum Kurz- und Mittelstreckenflug, insbesondere im Schienenverkehr, von zentraler Bedeutung.¹¹ In der aktuellen geopolitischen Lage sind solche Maßnahmen nicht nur klimapolitisch sinnvoll, sondern auch ein Beitrag zur strategischen Rohstoff- und Energiesicherheit.

5. Schlussfolgerungen und Alternativen

Das FÖS spricht sich daher klar gegen die geplante Absenkung der Luftverkehrsteuer aus. Stattdessen sollte die Bundesregierung bestehende steuerliche Vergünstigungen im Luftverkehr schrittweise abbauen und die bestehenden Instrumente weiterentwickeln.

Da eine vollständige **Besteuerung von Kerosin und internationalen Flugtickets derzeit aufgrund internationaler Rahmenbedingungen nur eingeschränkt möglich ist, kommt der Luftverkehrsteuer eine wichtige Ausgleichsfunktion zu. Diese sollte gestärkt und nicht geschwächt werden.** Hierzu zählen insbesondere:

- die Aufhebung der bestehenden Einnahmendeckelung,
- eine stärkere Ausrichtung der Steuersätze an tatsächlichen Flugentfernungen,
- eine differenzierte Besteuerung nach Reiseklassen (z. B. Luxusaufschlag für Business und First Class-Tickets),
- sowie die Schließung bestehender Steuerlücken, etwa für den Kerosinverbrauch von Privatjets.

Die zusätzlich generierten Einnahmen sollten zielgerichtet für Investitionen in die Transformation des Luftverkehrs genutzt werden, insbesondere für Forschung, Entwicklung und den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Damit würde nicht nur ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet, sondern zugleich der Innovations- und Wirtschaftsstandort Deutschland gestärkt und die Abhängigkeit von fossilen Importen reduziert

Fazit

Die geplante Absenkung der Luftverkehrsteuer verfestigt bestehende Fehlanreize in einem bereits stark begünstigten Sektor und bindet erhebliche fiskalische Mittel ohne nachweisbaren Nutzen. **Erforderlich ist stattdessen eine konsequente Gegenstrategie: der Abbau umweltschädlicher Subventionen, eine spürbare Weiterentwicklung der Luftverkehrsteuer als Lenkungsinstrument sowie gezielte Investitionen in klimafreundliche Alternativen und Versorgungssicherheit.** Nur so kann der Luftverkehr einen angemessenen Beitrag zu Klimaschutz, Haushaltsstabilität und strategischer Resilienz leisten.

Kontakt:

Carolin Schenuit, Geschäftsführende Vorständin

carolin.schenuit@foes.de

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

Invalidenstr. 34

10115 Berlin

Das FÖS ist unter der Registernummer R004142 im Transparenzregister des Deutschen Bundestags eingetragen.

1 https://foes.de/publikationen/2020/2020_07_FOES_Regionalflughaefen.pdf

2 https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf

3 https://foes.de/publikationen/2021/2021-09_FOES_Verteilungswirkungen_eines_fortschreitenden_Klimawandels.pdf

4 <https://www.deloitte.com/us/en/insights/industry/transportation/future-of-business-travel-post-covid.html>

-
- 5 <https://www.transportenvironment.org/articles/half-of-global-companies-have-cut-their-business-flights-in-two-since-covid>
- 6 https://www.dlr.de/en/lv/multimedia/publications/studies-reports/report_dlr_bmdv_locations-costs_executive-summary_english_final.pdf
- 7 <https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Weitere-Steuern/luftverkehrsteuer.html>
- 8 https://www.ise.fraunhofer.de/content/dam/ise/de/downloads/pdf/Forschungsprojekte/Ergebnisse_Flugstudie.pdf
- 9 <https://www.welt.de/politik/deutschland/article197487831/Deutschlandtrend-Jeder-Vierte-will-seltener-fliegen.html>
- 10 <https://www.iea.org/news/new-iea-report-highlights-options-to-ease-oil-price-pressures-on-consumers-in-response-to-middle-east-supply-disruptions>
- 11 https://www.ise.fraunhofer.de/content/dam/ise/de/downloads/pdf/Forschungsprojekte/Ergebnisse_Flugstudie.pdf