

## Stellungnahme

**von Dr. Sven Maertens<sup>1</sup>, Institut für Luftverkehr, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR),  
anlässlich der Öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des  
Luftverkehrsteuergesetzes, 34. Sitzung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 18. Mai 2026, BT-  
Drucksache 21/5688**

## Einleitung

Im Namen des Instituts für Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) bedanke ich mich für die Einladung der SPD-Fraktion, am 18. Mai 2026 in der 34. Sitzung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages als Sachverständiger zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes, BT-Drucksache 21/5688, angehört zu werden.

Die Anhörung behandelt die von der Bundesregierung vorgeschlagene Reduzierung der Höhe der Luftverkehrsteuer. Hintergrund ist u.a. die im EU-Vergleich bis heute schwache Erholung des Luftverkehrs von, nach und innerhalb Deutschlands bei vergleichsweise hoher Besteuerung. So zeigt Abbildung 1 (S. 3), dass die Erholung der Luftverkehrsleistung (gemessen in Passagierkilometern) in bzw. ab Deutschland jener in anderen Weltregionen, einschließlich Europa insgesamt, hinterherhinkt. Das Niveau von 2019 wurde hierzulande bislang nicht wieder erreicht.

Mobilität durch Luftverkehr ist ein fester Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens in einer globalisierten, arbeitsteiligen Welt. Aktuelle Herausforderungen der Luftfahrtbranche liegen insbesondere in den Bereichen eines möglichst klimaverträglichen Wachstums, etwa durch verbesserte und neue Technologien, (digitalisierte) Verfahren und nachhaltige Kraftstoffe, sowie im Umgang mit Kapazitätsengpässen, global unterschiedlichen regulatorischen Rahmenbedingungen und dem Fachkräftemangel.

## Eigenschaften, Nutzen und Herausforderungen des Luftverkehrssektors

Tabelle 1 gibt eine Übersicht über wesentliche Stärken und Herausforderungen des Luftverkehrs, auch im Vergleich zu alternativen Mobilitätsangeboten. Die wohl prominenteste Herausforderung des Luftverkehrs liegt in seinen Auswirkungen auf das Klima. Es wird geschätzt, dass der Beitrag des Luftverkehrs zur Erwärmung bei etwa 3-5 % liegt. Neben dem Ausstoß von CO<sub>2</sub> aus fossilem Kerosin spielen hier auch sogenannte Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte eine Rolle, etwa durch Kondensstreifen. Effizienzverbesserungen werden trotz hoher technologischer Pfadabhängigkeiten kontinuierlich erzielt, liegen aber unter der Dynamik des mengenmäßigen Verkehrswachstums.

Weitere Herausforderungen sind u.a. lokale Emissionen, insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen in den Start- und Landekorridoren von Flughäfen. Zudem ist der Luftverkehr besonders durch gebrochene Reiseketten gekennzeichnet, deren Qualität auch von der Ausgestaltung des intermodalen Zusammenspiels zwischen Zu- bzw. Abbringerverkehrsmitteln und dem eigentlichen Flug abhängt.

---

<sup>1</sup> Unter Mitarbeit von Dr. Florian Wozny und auf Basis des Gutachtens „Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland“ für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, BMDV-AZ Auftrag LF10/61312.1/7 (DLR, 2025).



		
<b>Ökonomisch, verkehrlich, sozial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Geschwindigkeit</li> <li>▪ Ermöglichung von Handel, Dienstleistung und Tourismus durch Konnektivität</li> <li>▪ Relativ hohe Flexibilität</li> <li>▪ Kostengünstige Infrastrukturen</li> <li>▪ Kostengünstiger und schneller Zugang zu abgelegenen Regionen</li> <li>▪ Katastrophenhilfe</li> <li>▪ Breite Palette von Berufsprofilen unterschiedlicher Ausbildungsniveaus</li> <li>▪ Hohe Sicherheitslevel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterbrochene Reiseketten, intermodale Konnektivität</li> <li>▪ Abfertigungszeiten und Prozessrisiken an Flughäfen</li> <li>▪ Relativ geringe produktive Reisezeit im Flugzeug im Verhältnis zur Gesamtreisezeit</li> </ul>
<b>Ökologisch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringe Landnutzung und Flächenzerschneidung</li> <li>▪ Wenig Infrastrukturbedarf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lärm und lokale Emissionen in der Nähe von Flughäfen</li> <li>▪ Rund 2% der gesamten und rund 12% der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit</li> <li>▪ Gesamtauswirkungen auf das Klima 3-5 %, auch aufgrund von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten in großen Höhen</li> </ul>

Tabelle 1: Verkehrliche, ökonomische, soziale und ökologische Stärken und Herausforderungen des Luftverkehrs

Die Stärken des Luftverkehrs liegen insbesondere in seiner hohen Geschwindigkeit und Flexibilität, einem hohen Sicherheitsniveau und einem relativ geringen Infrastrukturbedarf. Dank hoher Reisegeschwindigkeiten und der netzartigen Struktur des Luftverkehrs entsteht eine hohe verkehrliche Konnektivität, die zur regions- und grenzüberschreitenden Arbeitsteilung in Produktion, Dienstleistungen und Handel, einschließlich des Tourismus, beiträgt und damit den Wohlstand fördert.

Gleichzeitig ermöglicht der Luftverkehr soziale Kontakte über Länder- und Kontinentgrenzen hinweg, einschließlich abgelegener Regionen. Zudem können Luftverkehrsdienste ad-hoc organisiert werden, um auf unerwartete Entwicklungen und Herausforderungen zu reagieren.

Die geringen Reisezeiten ermöglichen es, knappes Personal und Fluggerät effizient einzusetzen. Im Vergleich zu trassengebundenen, infrastrukturtintensiven Verkehrsträgern bietet der Luftverkehr eine vergleichsweise hohe, ressourcenschonende Flexibilität, um auf Nachfrageschwankungen im Tages-, Wochen- oder saisonalen Verlauf, aber auch auf angebotsbezogene Störungen zu reagieren. So kann ein Fluggerät etwa im Tagesrand für Geschäftsreisen und mittags oder nachts im touristischen oder ethnischen Verkehr eingesetzt werden. Bei Störungen an bestimmten Standorten sind in vielen Fällen alternative Reisewege darstellbar.

Im sozialen Bereich zeichnet sich der Luftverkehrssektor durch eine große Bandbreite an Tätigkeitsfeldern unterschiedlicher Ausbildungsniveaus aus und ermöglicht die Teilhabe auch abgelegener Weltregionen am Tourismus. Die weitgehende Standardisierung der Tätigkeiten ermöglicht zudem den grenzüberschreitenden Einsatz von Arbeitskräften.

## Verkehrserholung und Luftverkehrskonnektivität in Deutschland

Im Vergleich zu Westeuropa und anderen Weltregionen hat sich der Luftverkehr in Deutschland sowohl in der Langfristbetrachtung ab 2010 als auch insbesondere nach der Covid-19-Pandemie unterdurchschnittlich entwickelt (siehe Abbildung 1).

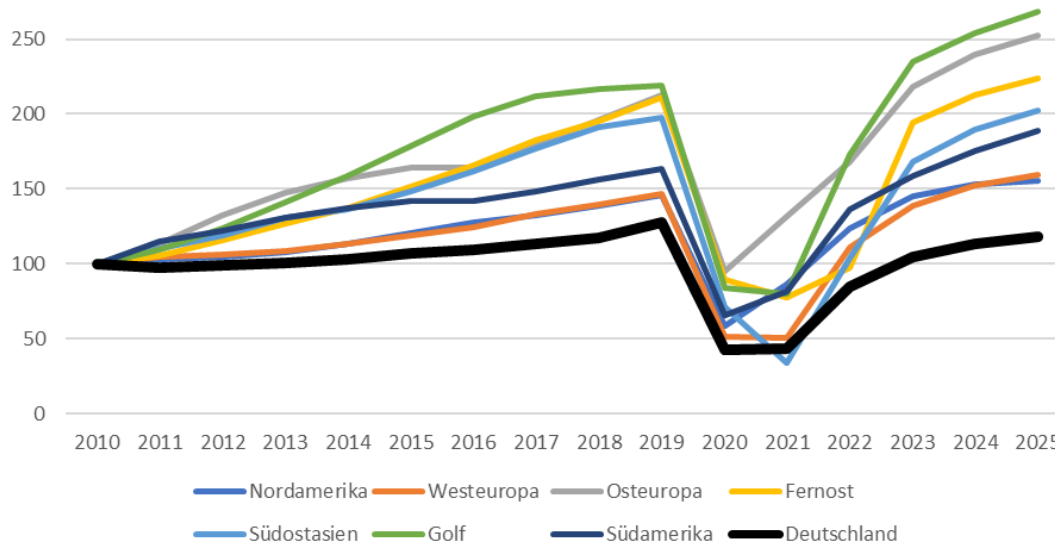


Abbildung 1: Entwicklung der Luftverkehrsleistung (in Passagierkilometern) innerhalb und ab ausgewählten Weltregionen sowie Deutschland (2010 = 100) (Quelle: DLR-Auswertung auf Basis von Sabre MI)

Im Jahr 2025 lag die ab Deutschland realisierte Luftverkehrsleistung, gemessen in Passagierkilometern, gerade einmal 18 % über dem Niveau des Jahres 2010, verglichen mit beispielsweise 152 % in Osteuropa, 169 % in der Golfregion und 83 % im weltweiten bzw. 59 % im westeuropäischen Schnitt. Das Niveau des Jahres 2019, also kurz vor der Covid-19-Pandemie, wurde bislang in Deutschland nicht wieder erreicht.

Diese schwache Erholung des deutschen Luftverkehrs spiegelt sich auch bei Betrachtung anderer gängiger verkehrlicher Indikatoren wider, konkret der Zahl der Flüge, Passagiere, Sitze und Routen (Abbildung 2).

Im Vergleich zu ausgewählten Ländern (USA – US; Spanien – ES; Italien – IT; Frankreich – FR und Großbritannien – GB) hinkt Deutschland bei allen Indikatoren seit der Pandemie deutlich hinterher, während für die Zehnerjahre zumindest bei der Zahl der Flüge und Sitze eine den anderen Ländern recht ähnliche Entwicklung festzustellen ist. Die Zahl der Passagiere und Routen hatte sich hingegen ab Deutschland schon seit Anfang der Zehnerjahre vergleichsweise – und zunehmend – schwach entwickelt.

Besonders starke Einbrüche sind an vielen dezentralen Flughäfen zu verzeichnen. So lag die Passagiermenge an den Flughäfen der Messestandorte Berlin (-27 %), Düsseldorf (-18 %), Hamburg (-14 %), Köln (-19 %) und Stuttgart (-24 %) im Jahr 2025 weiterhin deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019 – mit negativen Auswirkungen auf die Erreichbarkeit. An einigen auf Low-Cost-Carrier spezialisierten Flughäfen mit hohem touristischem Aufkommen sowie starkem ethnischen Verkehr – etwa Dortmund (+19 %), Memmingen (+118 %) oder Weeze (+83 %) – liegen die Passagierzahlen dagegen bereits wieder über dem Vorkrisenniveau.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Quelle: Flughafenverband ADV, Dashboard Verkehr: <https://dashboard.adv.aero/dashboards/dashboard-verkehr>

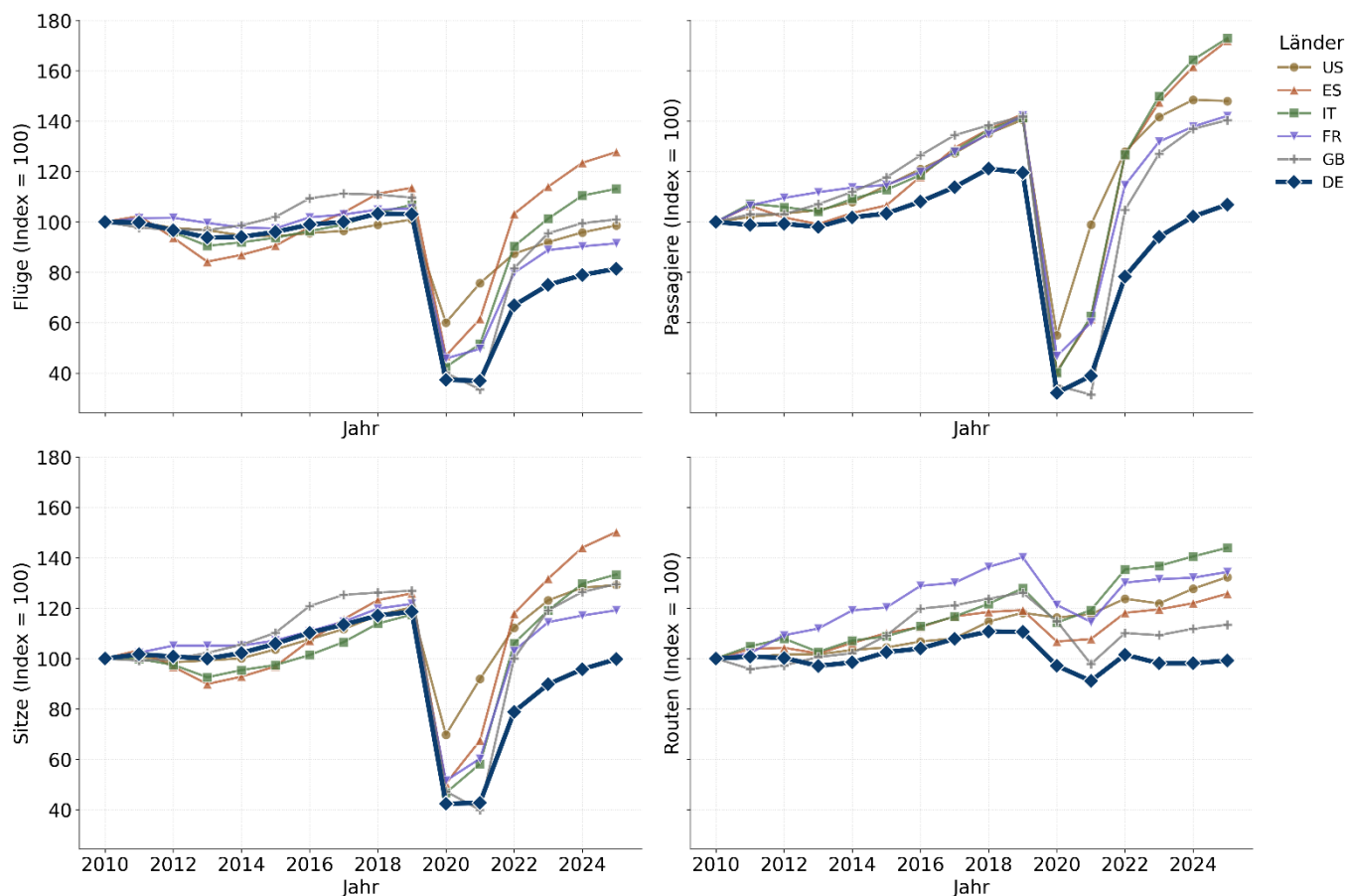


Abbildung 2: Entwicklung der Zahl der Flüge, Passagiere, Sitze und Routen ab Deutschland und ausgewählten Vergleichsländern, 2010-2025 (2010 = 100) (Quelle: DLR-Auswertung auf Basis von Sabre MI)

Der innerdeutsche Luftverkehr hat im Jahr 2025 nur noch knapp 53 % des Niveaus von 2019 bzw. 48 % des Niveaus im Jahr 2010 erreicht (Abbildung 3).

### Passagierkilometer (innerdeutsch; in Mio.)

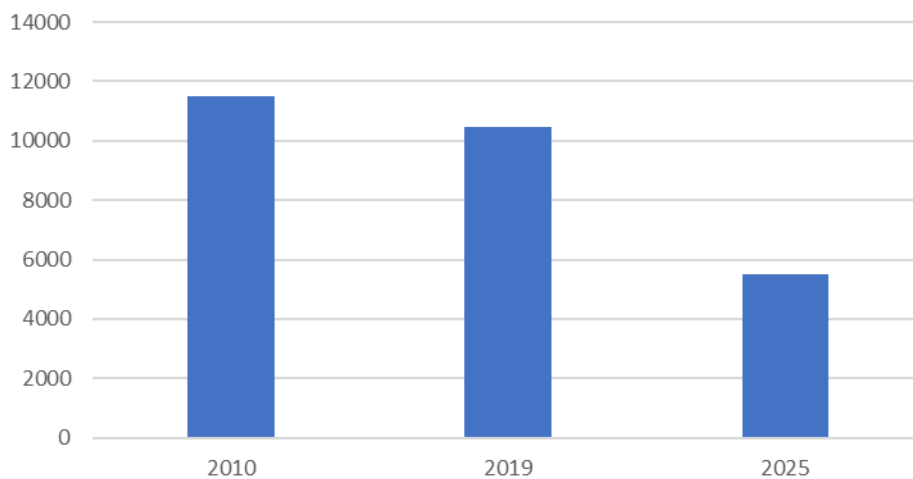


Abbildung 3: Entwicklung der Luftverkehrsleistung (in Mio. Passagierkilometern) im innerdeutschen Luftverkehr, 2010-2019-2025 (Quelle: DLR-Auswertung auf Basis von Sabre MI)

## Standortkosten im europäischen Vergleich

Der Luftverkehrsstandort Deutschland ist im internationalen Vergleich durch relativ hohe Standortkosten gekennzeichnet. Unter Standortkosten werden hier – analog zum „Standortkostengutachten“ des DLR – jene Umlaufkostenkomponenten verstanden, „die insofern standortspezifisch sind, als dass sie davon abhängen, an welchem Flughafen bzw. in welchem Land konkret gelandet und gestartet wird – unabhängig von der genauen Streckenlänge. Hierzu zählen zum einen unternehmerisch gesetzte (wenn auch teils regulierte) Flughafenentgelte und zum anderen luftfahrtspezifische Steuern, Gebühren und Abgaben, die hier als „staatliche Standortkosten“ bezeichnet werden. Diese können etwa in Form von An- und Abfluggebühren der Flugsicherung, Luftsicherheitsgebühren oder staatlichen Luftverkehrsteuern anfallen, welche den Airlines auf Ebene des Passagiers oder des Flugereignisses berechnet werden. Passagierabhängige Kostenkomponenten werden grundsätzlich separat auf dem (elektronischen) Ticket ausgewiesen und nur bei tatsächlichem Flugantritt durch die Airline abgeführt“ (DLR, 2025).

Die dem „Standortkostengutachten“ entnommene Abbildung 4 zeigt exemplarisch für die Gruppe der sogenannten Sekundärflughäfen für das Jahr 2024 die variablen Umlaufkosten eines Airbus 320-200 mit 150 ankommenden und abfliegenden Passagieren, einschließlich behördlicher passagierbezogener Steuern, Entgelte und Abgaben wie Luftverkehrsteuern und Luftsicherheitsgebühren.

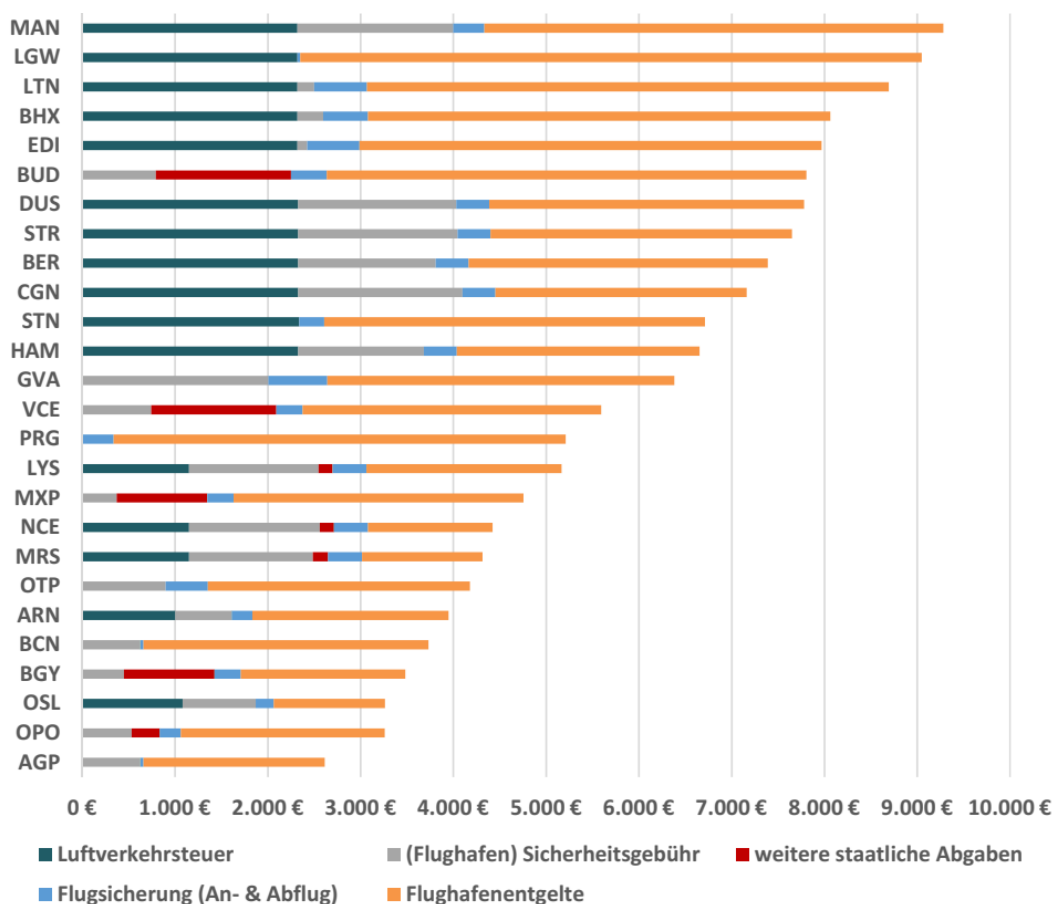


Abbildung 4: Umlaufkosten eines Airbus 320-200 mit 150 Passagieren im europäischen Vergleich im Standortkostenvergleich für große Sekundärflughäfen (>10 Mio. Passagiere) (2024, Euro) (Quelle: DLR, 2025). DLR-Auswertung auf Basis von RDC Airport Charges. Annahmen: 73,5 t maximale Abflugmasse im innereuropäischen Verkehr, Landung 12:00 Uhr Ortszeit, Abflug 12:45 Uhr,

15. Mai 2024.

Die Standortkosten bei den Sekundärflughäfen über 10 Mio. Passagiere liegen zwischen 9.284 € am Flughafen Manchester (MAN) und 2.615 € am Flughafen Málaga (AGP). Die höchsten Standortkosten fallen an den britischen Flughäfen an (Top 5 in Abbildung 3), die deutschen Flughäfen liegen im oberen Mittelfeld.

## Luftverkehrsteuer und Verkehrserholung

Tabelle 2 illustriert ergänzend zu Abbildung 1, dass der Luftverkehr in bzw. ab Deutschland auch 2025 noch deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 liegt. Gleichzeitig ist die Luftverkehrsteuer in Deutschland relativ hoch. Insgesamt zeigt sich, dass Länder mit keiner oder vergleichsweise geringer Luftverkehrsteuer tendenziell eine höhere Erholungsrate aufweisen, von Ausnahmen abgesehen. Eine kausale Interpretation ist daraus allein jedoch nicht möglich, da weitere Faktoren wie Wirtschaftsstruktur, Tourismusanteil oder geopolitische Effekte ebenfalls eine Rolle spielen.

	Erholungsrate (2025 vs. 2019, %)	Typischer Steuersatz pro Passagier* (€)
Malta	39,75	0
Polen	33,63	0
Zypern	27,87	0
Kroatien	27,53	1,37
Portugal	26,41	2
Griechenland	25,21	3
Luxemburg	23,65	0
Rumänien	21,32	0
Italien	20,35	7
Ungarn	19,91	0
Spanien	19,87	10,7
Irland	16,23	0
Slowakei	15,38	0
Litauen	11,99	0
Estland	8,78	0
Belgien	3,90	5
Bulgarien	3,30	0
Dänemark	3,27	4,01
Tschechien	1,99	0
Österreich	1,45	12
Frankreich	-1,29	23,29
Niederlande	-2,73	30,25
Lettland	-4,89	0
<b>Deutschland</b>	<b>-9,91</b>	<b>15,53</b>
Slowenien	-10,75	0
Schweden	-19,68	6,36
Finnland	-39,14	0,9

Tabelle 2: Erholungsrate des Luftverkehrs (Passagiermenge 2025 vs. 2019) und typischer Steuersatz pro Passagier

Quelle: Sabre MI (Erholungsrate), [Government Tax Table](#) (Steuersätze). \*) Stand 1.1.2025; innereuropäisch, Economy Class; bei Italien (Malpensa), Frankreich (Marseille) und Spanien (Palma de Mallorca) Angaben für jeweils einen typischen Abflughafen.

## Treiber der schwachen Verkehrserholung in Deutschland

Im „Standortkostengutachten“ (DLR, 2025) wurden Gründe für die schwache Entwicklung des deutschen Luftverkehrsmarktes untersucht.

Wie oben bereits angedeutet, sind hohe Standortkosten wie Steuern, Gebühren und Flughafenentgelte, die im europäischen Vergleich in Deutschland, aber auch den Niederlanden, Großbritannien und Österreich besonders hoch ausfallen, ein Faktor für diese Entwicklung. Zudem zeigt das Gutachten, dass die Standortkosten in Deutschland zwischen 2019 und 2024 um 38 Prozent gestiegen sind – deutlich stärker als der europäische Durchschnitt von 26 Prozent. Besonders stark sind die sogenannten staatlichen Standortkosten um rund 70 % gestiegen, verglichen mit „nur“ 39 % in Europa außerhalb Deutschlands. Bei den Flughafenentgelten ist für den genannten Zeitraum hingegen eine geringere Steigerungsrate in Deutschland als im Rest Europas festzustellen.

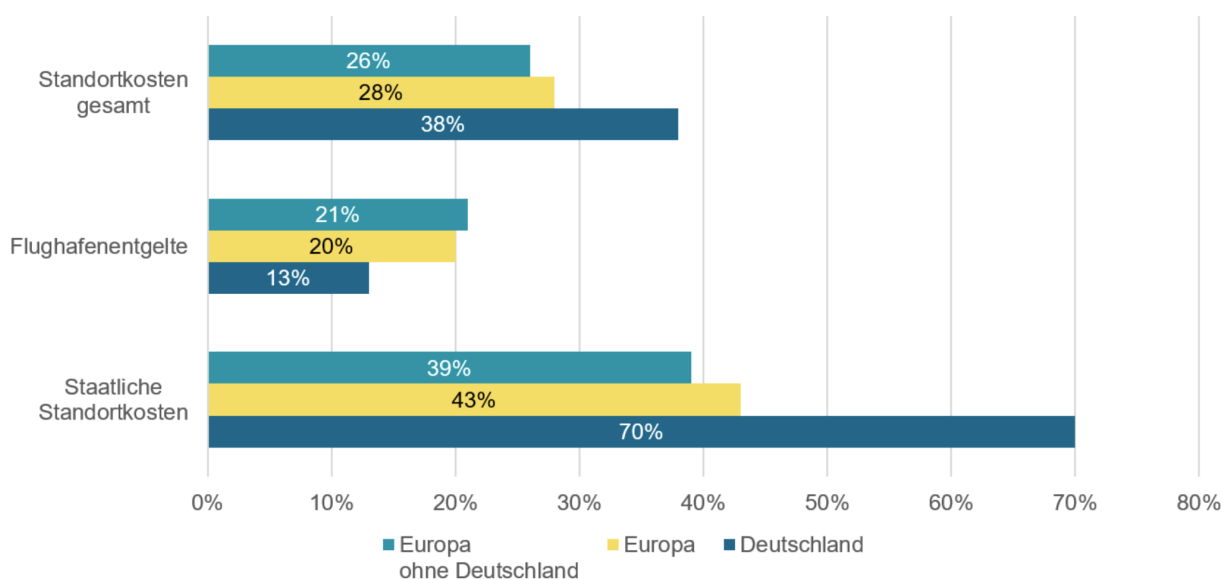


Abbildung 5: Kostenvergleich für operatives Szenario eines Airbus A320-Umlaufs mit EU-Destination, 100 europäische Flughäfen, Mai 2019 vs. Mai 2024. Quelle: DLR-Auswertung auf Basis von RDC Airport Charges.

Das DLR-Gutachten kommt auf Basis ökonometrischer Analysen zu dem Schluss, dass die vergleichsweise hohen Standortkosten in Deutschland zwar eine Rolle spielen, aber nicht allein für die langsamere Erholung im innereuropäischen Verkehr verantwortlich sind. U.a. hat die schwache wirtschaftliche Entwicklung ebenfalls signifikanten Einfluss. Geschätzt erklären diese beiden Faktoren jeweils rund 9 % der relativ schwachen Passagierentwicklung in Deutschland im innereuropäischen Verkehr. Zusammengenommen entspricht dies in etwa 3,6 Millionen von insgesamt 20 Millionen zu erklärenden, also „fehlenden“ innereuropäischen Passagieren bei Vergleich der Zeiträume 2018/2019 und 2023/2024.

Weiterhin sind geänderte Reisegewohnheiten – insbesondere eine verstärkte Nutzung von Videokonferenzen und, auch vor dem Hintergrund der Schließung von Berlin-Tegel, der Bahn für innerdeutsche Reisen – sowie strukturelle Veränderungen im Luftverkehrsmarkt, wie eine Konsolidierung insbesondere im innerdeutschen Verkehr nach dem Marktaustritt von Air Berlin zu beobachten. Hinzu kommen geopolitische Faktoren wie

Luftraumsperrungen im Zusammenhang mit dem Konflikt in der Ukraine sowie Engpässe durch Fachkräftemangel und verzögerte Flugzeugauslieferungen.

## Maßnahmenvorschläge für eine Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland

Im „Standortkostengutachten“ (DLR, 2025) wurden verschiedene mögliche Maßnahmen identifiziert, welche neben einer reinen Senkung oder Abschaffung der Luftverkehrsteuer auf ihre Umsetzbarkeit und Wirkung hin geprüft werden könnten und die folgenden Stoßrichtungen umfassen:

- Verkehrswachstum durch Senkung oder Anpassung der Standortkosten, etwa auf Ebene der Flughäfen, der Flugsicherung und der Luftsicherheit als Vorleister
- Verkehrswachstum durch mehr Wettbewerb im Airline-Markt und damit durch mehr Angebot und günstigere Preise
- Verkehrswachstum durch kunden- und verkehrssystemorientierte Maßnahmen zur Angebotsverbesserung

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende mögliche Maßnahmen:

- **Flughafenbezogene Maßnahmen**
  - Von Flughafeneigentümerschaft unabhängige ökonomische Regulierung (z.B. Bundesnetzagentur)
  - Reform der Flughafenentgeltregulierung, etwa:
    - Übergang von kostenbezogener auf anreizbasierte Flughafenentgeltregulierung
    - Übergang von Dual Till auf Single Till in der Flughafenentgeltregulierung
  - Flexiblere Flughafennutzung in Nacht- und Randstunden, Reduzierung von weiteren künstlichen Kapazitätsrestriktionen
  - (Forschung zur) Steigerung der Effizienz von Flughafenprozessen und zur nachhaltigen Transformation von Flughäfen („carbon net zero“)
- **Flugsicherungsbezogene Maßnahmen**
  - Unabhängige ökonomische Regulierung (z.B. durch Bundesnetzagentur)
  - Reform der Festlegung der An- und Abfluggebühren
  - Mehr Wettbewerb bei der An- und Abflugkontrolle an Flughäfen
  - Festlegung des Umfangs der Flugsicherungsleistungen an kleineren Flugplätzen
  - Mehr Kosteneffizienz bei der An- und Abflugkontrolle an kleineren Flugplätzen durch Remote bzw. Virtual Tower-Lösungen sowie Benchmarking zum Kostenvergleich und Identifikation von Best Practices
- **Luftsicherheitsbezogene und weitere vorleistungsbezogene Maßnahmen**
  - Beibehaltung oder Absenkung des Caps bei den Luftsicherheitsgebühren
  - Bessere Anreize in der Luftsicherheitskontrolle
  - Kostenübernahme für nicht-ökonomische Aufgaben durch den Staat (ggf. auch für Luftsicherheitskontrolle)
- **Maßnahmen zur Wettbewerbsstimulierung innerhalb der Branche bzw. zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen**
  - Produktivere Slot-Nutzung, etwa durch eine Orientierung der Slot-Vergabe auch an der Flugzeuggröße und eine Modifikation der Use-it-or-lose-it-Regel

- Stärkere Orientierung der Luftverkehrsteuer (sofern diese erhalten bleibt) an Emissionen und/oder Zahlungsbereitschaft der Passagiere, bspw. Spreizung nach Economy, Business und First Class, wie etwa im Vereinigten Königreich
  - Hinwirkung und Umstellung auf europaweit einheitliche Luftverkehrsteuer
  - Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung des Wettbewerbs insbesondere im innerdeutschen Verkehr, etwa durch stärkere Präsenz einer zweiten Allianz oder eines weiteren Vielfliegerprogramms
  - Nutzung Luftverkehrsteuereinnahmen für Markthochlauf SAF
  - Carbon Leakage Protection für innereuropäische Zubringerflüge
  - Liberalere Luftverkehrsabkommen
- **Kundenorientierte und verkehrssystemorientierte Maßnahmen**
    - Verbesserung des Kundenerlebnisses, u.a. bessere Passagierprozesse (und Passagierrechte) auch im intermodalen Bereich, durch Ausbau digitaler Angebote und dafür notwendige liberale Datenschutzauslegungen
    - Erarbeitung einer an übergeordnete, integrierte Verkehrs-, Wirtschafts- und Tourismusstrategien gekoppelten Luftverkehrsstrategie der Bundesregierung, u.a.
      - zur Entwicklung von Märkten und Routen (ggf. auch über eine Wiederbelebung des Instruments der Public Service Obligations (PSO))
      - zur Einbindung des Luftverkehrs in überregionale, verkehrsträgerübergreifende Verkehrskonzepte

## Mögliche Effekte einer Senkung der Luftverkehrsteuer

Die Bundesregierung beabsichtigt,

- den Steuersatz für Zielländer in bis zu 2.500 km Entfernung von 15,53 Euro auf 13,03 Euro,
- den Steuersatz für Zielländer zwischen 2.500 und 6.000 km Entfernung von 39,34 Euro auf 33,01 Euro, und
- den Steuersatz für Zielländer mit einer Entfernung von über 6.000 km von 70,83 Euro auf 59,43 Euro zu senken.<sup>3</sup>

Bei niedrig angenommenen Durchschnittspreisen für diese drei Distanzklassen ergeben sich folgende prozentuale Senkungen von rund 1-2 % des Ticketpreises:

Distanzklasse	Angenommener Durchschnittspreis	Senkung	Anteil am Ticketpreis
Kurzstrecke	200 €	2,50 €	1,25 %
Mittelstrecke	400 €	6,33 €	1,58 %
Langstrecke	600 €	11,40 €	1,90 %

Bei angenommenen Elastizitäten von -1 bis -0.5 und einer Weitergabe von Kostensenkungen in der Regel auch von unter 100 % könnte sich ein Verkehrszuwachs von rund maximal 1 % ergeben, welcher empirisch ggf. nicht nachweisbar wäre. Zudem sind auch nur Quellpassagiere ab Deutschland betroffen, da Umsteiger über

<sup>3</sup> Vgl. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2026/04/2026-04-01-senkung-der-luftverkehrsteuer.html>

Deutschland, die ihre Reise in einem anderen Land begonnen haben, ausgenommen sind.

Eine vollständige Abschaffung der Luftverkehrsteuer hätte mit großer Wahrscheinlichkeit einen signifikanten Effekt, der im Bereich 4-8 % liegen könnte.

## Quellen

- DLR (2025). Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland. Gutachten für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, BMDV-AZ Auftrag LF10/61312.1/7. Hamburg und Köln.  
[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)

## Das DLR im Überblick

Das DLR ist das Forschungszentrum der Bundesrepublik Deutschland für Luft- und Raumfahrt. Wir betreiben Forschung und Entwicklung in den Bereichen Luftfahrt, Raumfahrt, Energie, Verkehr, Sicherheit und Digitalisierung. Die Deutsche Raumfahrt-Agentur im DLR ist im Auftrag der Bundesregierung für die Planung und Umsetzung der deutschen Raumfahrtaktivitäten verantwortlich. Zwei DLR-Projekträger verwalten Förderprogramme und unterstützen den Wissenstransfer.

Klima, Mobilität und Technologie verändern sich weltweit. Das DLR nutzt die Kompetenzen seiner 54 Institute und Einrichtungen, um Lösungen für diese Herausforderungen zu entwickeln. Unsere mehr als 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben eine gemeinsame Mission: Wir erforschen Erde und Weltraum und entwickeln Technologien für eine nachhaltige Zukunft. Damit tragen wir zur Stärkung des Wissens- und Wirtschaftsstandortes Deutschland bei.

### Institut für Luftverkehr

Um zu gewährleisten, dass die Luftfahrt weiterhin einen entscheidenden Beitrag zur individuellen Mobilität der Menschen leisten kann, braucht es Lösungen, die zu einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs beitragen. Das Institut für Luftverkehr erforscht dazu die komplexen Zusammenhänge des Luftverkehrs und seiner Teilsysteme mit Schwerpunkten auf der Entwicklung von Szenarien, der volkswirtschaftlichen Betrachtung des Systems Luftverkehr, der betriebswirtschaftlichen Analyse sowie der Modellierung und Simulation des Flug- und Flottenbetriebs aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft.

Über 60 Mitarbeitende prognostizieren, gestalten und bewerten den Luftverkehr als Teil des Verkehrssystems und leisten damit Beiträge zur Erhöhung der Nachhaltigkeit und Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems. Das Institut führt die ökologischen, ökonomischen, technologischen und sozialen Aspekte des Luftverkehrs zusammen und vereint innerhalb des DLR die Kompetenzen zur Analyse der Luftverkehrsmärkte sowie zur Bewertung der Gesamtwertschöpfungskette Luftverkehr. Damit positioniert sich das Institut als kompetenter Ansprechpartner für Wirtschaft, Gesellschaft und Politik.

Autoren der Stellungnahme: Dr. Sven Maertens und Dr. Florian Wozny – in Zusammenarbeit mit dem Berliner Büro des DLR und weiterer Beteiligter des Instituts für Luftverkehr.  
Analyse Umlauf- und Standortkosten: Maurice Timmer

Köln und Hamburg, 18.05.2026

Adresse:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Institut für Luftverkehr

Linder Höhe, 51147 Köln

E-Mail: [sven.maertens@dlr.de](mailto:sven.maertens@dlr.de)

**DLR.de/lv**