

24.04.26**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Fz - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1065. Sitzung des Bundesrates am 8. Mai 2026

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des
Luftverkehrsteuergesetzes**

A

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**,der **Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Wi

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die im Gesetzentwurf vorgesehene Absenkung der Luftverkehrsteuer auf das Niveau vor dem 1. Mai 2024.

- b) Die deutsche Luftverkehrswirtschaft steht mit den Auswirkungen des Iran-Konfliktes vor einer weiteren geopolitischen Herausforderung (extreme Preissteigerungen für Kerosin, Einschränkung sicherer Flugkorridore, Einstellung wichtiger Strecken nach Nahost aus Sicherheitsgründen). Vor dem Hintergrund der im europäischen Vergleich weiterhin sehr schwachen Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes nach der Corona-Pandemie sowie der Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Luftverkehrsunternehmen zu erhalten und die internationale Anbindung von Wirtschaft und Bevölkerung sicherzustellen, erachtet der Bundesrat deshalb weitere Maßnahmen für erforderlich.
- c) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob im Zuge der Absenkung der Luftverkehrsteuer zugleich der ursprünglich (bis zum 1. Mai 2024) im Luftverkehrsteuergesetz vorgesehene Emissionshandels-Absenkungsmechanismus wieder zur Anwendung kommen kann. Die Gesamtbelastung des Luftverkehrs sollte mit dem Fortschritt der CO₂-Bepreisung nicht kumulativ anwachsen, sondern systematisch zwischen Steuer und Emissionshandel ausgeglichen werden.
- d) 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 dienen sollte.

Zum Gesetzentwurf allgemein

- U
Vk
2. a) Der Bundesrat betont die wichtige Bedeutung des Luftverkehrs für Wirtschaft und Gesellschaft. Auch und gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist es erforderlich, den Luftverkehr in seiner wirtschaftlichen Bedeutung zu erhalten, beim Klima- und Umweltschutz modern und zukunftssicher aufzustellen und die internationale Konnektivität von Menschen und Unternehmen sicherzustellen.

- U 3. b) Der Bundesrat sieht vor diesem Hintergrund mit Sorge, dass mit der im Gesetzentwurf vorgesehenen Absenkung der Luftverkehrsteuer Mindereinnahmen von mehr als 1,5 Milliarden Euro bis zum Jahr 2030 entstehen, die somit nicht zur finanziellen Unterstützung des Bundes bei der Modernisierung des Luftverkehrs eingesetzt werden können, also beispielsweise für Investitionen in Produktionsanlagen für klimaneutrale Flugkraftstoffe, für Bürgschaftsprogramme zur Absicherung regulatorischer Risiken des Markthochlaufs oder zur Anschaffung verbrauchsarmer Flugzeugflotten.
- c) Der Bundesrat erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass die letzte Erhöhung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2024, die durch das vorliegende Gesetzgebungsvorhaben zurückgenommen werden soll, laut der damaligen Begründung zum Gesetzentwurf „insgesamt auch zur Finanzierung der steigenden Ausgaben zur Bekämpfung des Klimawandels und der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen“ beitragen sollte (BT-Drucksache 20/9999).
- d) Der Bundesrat empfiehlt, im weiteren Gesetzgebungsverfahren durch geeignete Regelungen zumindest sicherzustellen, dass die künftig nicht anfallenden Steuern von der Luftverkehrsbranche selbst für Investitionen in die Produktion klimaneutraler Flugkraftstoffe und die Anschaffung verbrauchsarmer Flugzeugflotten im Luftverkehr eingesetzt werden, um im Ergebnis dennoch einen Modernisierungseffekt zu erzielen.
- e) Der Bundesrat weist auf die Empfehlungen der Internationalen Energieagentur zur Verringerung des Energieverbrauchs hin, um die wirtschaftlichen Auswirkungen der durch den Krieg im Nahen Osten verursachten Störungen auf den Energiemärkten auf die Verbraucherinnen und Verbraucher abzumildern. Gemäß diesen Empfehlungen soll der Luftverkehr dort vermieden werden, wo Alternativen zur Verfügung stehen. Der Bundesrat erkennt dieses Potenzial, um den Druck auf die Märkte für Flugkraftstoffe rasch zu verringern, insbesondere bei Kurzstrecken- und Geschäftsflügen. Der Bundesrat weist darauf hin, dass eine steuerliche Besserstellung des Luftverkehrs zum aktuellen Zeitpunkt diesem Ziel entgegenlaufen und die Energiekrise weiter verschärfen könnte.

- U
Vk
4. f) Der Bundesrat weist auf die Ergebnisse von Untersuchungen u. a. im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr hin, dass nicht die absolute Höhe von Steuern und Abgaben die Erholung des Luftverkehrssektors in der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigt, sondern – neben Faktoren wie der Marktkonsolidierung oder der schwachen Gesamtwirtschaftslage – ihre unterschiedliche Höhe in den einzelnen Staaten mitsamt den dadurch entstehenden Wettbewerbsverzerrungen. Er empfiehlt daher auch angelehnt an Überlegungen aus der Luftverkehrsbranche, dass sich die Bundesregierung alternativ zu nationalen Anpassungen für eine europaweit einheitliche und systematisch angepasste Luftverkehrsteuer einsetzt, um diese Wettbewerbsverzerrungen zu reduzieren und einen weiteren Unterbietungswettlauf bei Steuern und Abgaben zu vermeiden.

Vk

5. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat lehnt ab, dass die laut dem Gesetzentwurf entstehenden Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 (Allgemeine Finanzverwaltung) des Bundeshaushalts ab dem Jahr 2027 vollständig durch Einsparungen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) erwirtschaftet werden sollen. Aus Sicht des Bundesrates sind im Einzelplan 12 nicht weniger, sondern insgesamt mehr Mittel notwendig, um die notwendigen Investitionen in zukunftsfähige Verkehrsinfrastrukturen und Technologien sicherzustellen. Der Bundesrat fordert daher, dass die Mindereinnahmen nicht zulasten von Investitionen in ein zukunftsfähiges Verkehrssystem gehen dürfen und stattdessen anderweitig erwirtschaftet werden müssen. Vor diesem Hintergrund bittet der Bundesrat auch um eine Prüfung und Klarstellung, wie trotz dieser Mindereinnahmen auch staatlicherseits eine weitere Förderung von Maßnahmen zur Dekarbonisierung erfolgen kann, beispielsweise durch Kofinanzierungen bei der Anschaffung verbrauchsarmer Flugzeugflotten oder die Nutzung sektorspezifischer Einnahmen z. B. aus dem Europäischen Emissionshandel für Bürgschaftsprogramme zur Absicherung regulatorischer Risiken des Markthochlaufs von klimaneutralen Flugkraftstoffen.

B

6. Der federführende **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat,
gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine
Einwendungen zu erheben.