



An:

Bundeskanzler Friedrich Merz  
Bundesfinanzminister Lars Klingbeil  
Fraktionsvorsitzender der CDU Jens Spahn  
Fraktionsvorsitzender der SPD Matthias Miersch

### **Öffentlicher Verbändebrief**

#### **Absenkung der Luftverkehrsteuer stoppen, Mittel für sozialen Zusammenhalt sowie Hochlauf Klimaneutralen Kerosins nutzen**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler Merz,

am 1. April soll der Gesetzentwurf zur Änderung der Luftverkehrsteuer im Kabinett beraten werden. Mit ihm soll die am 13. November 2025 nach dem Koalitionsausschuss angekündigte Rücknahme der letzten Erhöhung der Luftverkehrsteuer gesetzlich verankert werden.

Klimapolitisch und vor dem Hintergrund der aktuellen ökonomischen und fiskalischen Lage halten wir diese Entscheidung für falsch und **fordern die Bundesregierung auf, die Luftverkehrsteuersenkung zu stoppen.**

#### **1. Fiskalpolitische Gründe**

Die Steuersenkung ab 1. Juli führt zu Mindereinnahmen von rund 200 Mio. Euro im laufenden Jahr und etwa 350 Mio. Euro pro Jahr in den Folgejahren. Angesichts der angespannten Haushaltsslage ist es nicht nachvollziehbar, auf diese Mittel zu verzichten. Sie würden für soziale Entlastungen, für die Stabilisierung der Kaufkraft sowie für Zukunftsinvestitionen auch in der Luftfahrt besser eingesetzt.

Zudem sollen die Steuersenkung entgegen den Beschlüssen von November nicht vollständig aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr gegenfinanziert werden. Die Entscheidung, durch welche Einsparungen die Luftverkehrsteuersenkung ausgeglichen werden, muss transparent gemacht und Gegenstand der parlamentarischen Debatte und öffentlicher Anhörungen sein.

Die im November geäußerte Annahme, steigende Passagierzahlen könnten die Steuersenkung ausgleichen, ist weder belegbar noch realistisch.

## **2. Wirtschaftspolitische Gründe**

Die Darstellung der Luftverkehrssteuer als unzumutbare Belastung für die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt hält einer näheren Betrachtung nicht stand. Die zuletzt beobachteten Rückgänge bei Passagierzahlen sind nicht auf steuerliche Mehrbelastungen zurückzuführen, sondern auf strukturelle Veränderungen: den Ersatz von Dienstreisen durch digitale Formate, eine sinkende Kaufkraft in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sowie ein wachsendes klimabewusstes Verhalten breiter Bevölkerungsteile. Zudem hat die Flugbranche schon in Frage gestellt, ob sie die Steuersenkung über die Ticketpreise weitergibt.

Wirtschaftspolitisch sinnvoll wäre eine entschlossene Industriepolitik und tragfähige Finanzierungsinstrumente für den Hochlauf klimaneutraler Treibstoffe und die Zukunftssicherung einer klimaneutralen Luftfahrt in Deutschland. Speziell der aktuelle technologische Vorsprung Deutschlands und Europas bei Zukunftstechnologien im Bereich klimaneutraler Treibstoffe darf nicht verspielt werden. Der im Aufbau befindliche Doppelauktionsmechanismus für eSAF ist ein begrüßenswerter erster Schritt, greift aber in der längeren Perspektive zu kurz.

## **3. Soziale und verteilungspolitische Gründe**

Die Luftverkehrssteuer ist auch aus sozialpolitischer Perspektive gerechtfertigt. Rund 70 % der Bevölkerung fliegt gar nicht oder nur einmal im Jahr. Gleichzeitig fehlen durch die Mindereinnahmen der Luftverkehrssteuersenkung Mittel, um breite Bevölkerungsschichten gezielt zu entlasten – beispielsweise bei den Strompreisen durch die bereits im Koalitionsvertrag versprochen Senkung der Stromsteuer, was mit den Folgen der aktuellen internationalen Energiekrise noch einmal an Dringlichkeit gewonnen hat und im Gegensatz zur Subvention der Flugbranche die gesamte Bevölkerung erreichen würde.

## **4. Klimapolitische Gründe**

Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger und zugleich strukturell privilegiert: Kerosin ist steuerfrei, internationale Flüge sind von der Mehrwertsteuer und vom Emissionshandel ausgenommen. Die Luftverkehrssteuer ist neben dem innereuropäischen Emissionshandel eines der wenigen Instrumente, mit denen zumindest ein Teil der externen Umweltkosten internalisiert wird.

## Fazit

Eine Senkung der Luftverkehrssteuer ist ökologisch kontraproduktiv, ökonomisch wirkungslos und fiskalisch nicht zu verantworten. Sie belastet den Bundeshaushalt, schwächt ein wichtiges klimapolitisches Lenkungsinstrument, ist sozial- und verteilungspolitisch fragwürdig und hilft der Luftfahrtbranche höchstens punktuell und nicht nachhaltig.

Wir fordern die Bundesregierung daher auf, den Gesetzentwurf zur Absenkung der Luftverkehrssteuer zu stoppen und stattdessen eine konsistente, transparente und zukunftsorientierte Luftverkehrs-, Klima- und Industriepolitik zu verfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Kindsmüller

Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm



Christoph Bals

Geschäftsführender Vorstand Politik, Germanwatch



Martin Tönnies

Mitglied des VCD Bundesvorstandes