



Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 133

10117 Berlin

Tel.: 030 22488412

Fax: 030 22488414

Email: [info@promobilitaet.de](mailto:info@promobilitaet.de)

Homepage: [www.promobilitaet.de](http://www.promobilitaet.de)

# Stellungnahme

zum Referentenentwurf des  
Bundesministeriums für Finanzen (BMF):

**Zweites Gesetz zur Änderung des Luftverkehr-  
steuergesetzes (LuftVStG)**

RA Christian Funke  
Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 18. März 2025

## **1. Generelle Vorbemerkungen**

Mit dem Referentenentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes beabsichtigt die Bundesregierung, die Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2026 wieder auf das Niveau vor dem 1. Mai 2024 abzusenken. Zugleich sollen die hierdurch entstehenden Steuermindereinnahmen durch Einsparungen im Einzelplan 12 des Bundesministeriums für Verkehr ausgeglichen werden. Nach dem Entwurf beläuft sich diese Belastung des Verkehrshaushalts im zweiten Halbjahr 2026 auf 170 Mio. Euro und steigt in den Folgejahren auf 330 Mio. Euro im Jahr 2027, 350 Mio. Euro im Jahr 2028 sowie jeweils 355 Mio. Euro in den Jahren 2029 und 2030.

Pro Mobilität bewertet diese Finanzierungssystematik kritisch. Dabei steht nicht die vorgesehene steuerliche Entlastung des Luftverkehrs als solche im Mittelpunkt der Kritik, sondern die beabsichtigte Gegenfinanzierung zulasten des Verkehrshaushalts. Der Einzelplan 12 dient der Finanzierung zentraler Infrastrukturaufgaben des Bundes. Er darf nicht zur Kompensation steuerpolitischer Maßnahmen herangezogen werden, wenn dadurch die finanziellen Spielräume für Erhalt, Modernisierung und bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrswege weiter eingeschränkt werden.

Gerade für den Verkehrsträger Straße ist eine verlässliche und auskömmliche Finanzierung von besonderer Bedeutung. Mit einem Anteil von etwa 83 Prozent der Personenverkehrsleistung (MIV) und rund 71 Prozent der Güterverkehrsleistung ist die Straße Deutschlands absoluter Hauptverkehrsträger. Sie ist damit von zentraler Bedeutung für Mobilität, Versorgungssicherheit und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig besteht insbesondere bei Brücken, hoch belasteten Verkehrsachsen und im Bereich der Bestandssanierung ein erheblicher Investitionsbedarf.

## **2. Einzelbewertung der zentralen Änderungen im Gesetz**

### **I. Gegenfinanzierung zulasten des Verkehrshaushalts**

Der zentrale Kritikpunkt des Gesetzentwurfs liegt in der vorgesehenen Finanzierung der Steuermindereinnahmen aus dem Einzelplan 12. Damit würde die Entlastung eines einzelnen Verkehrsträgers mit einer zusätzlichen Belastung eines Haushalts verbunden, der bereits heute unter erheblichem Druck steht. Die im Entwurf ausgewiesenen Beträge von bis zu 355 Mio. Euro jährlich machen deutlich, dass es sich nicht um eine geringfügige oder punktuelle Verschiebung handelt, sondern um eine mehrjährige Belastung des Verkehrsetats.

Aus Sicht von Pro Mobilität ist dies nicht sachgerecht. Der Verkehrshaushalt ist für die Erfüllung zentraler staatlicher Infrastrukturaufgaben bestimmt. Werden seine Mittel gemindert, so schwächt dies unmittelbar die Fähigkeit des Bundes, die Verkehrsinfrastruktur in einem funktionsfähigen und leistungsfähigen Zustand zu halten. Der Gesetzentwurf selbst begründet keine strukturellen Einsparungen im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr. Die vorgesehene Gegenfinanzierung ist daher nicht Folge innerer Entlastungen, sondern Ausdruck einer Prioritätensetzung zulasten der Infrastruktur.

## **II. Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur**

Für die Straßeninfrastruktur wäre eine zusätzliche Belastung des Einzelplans 12 besonders problematisch. Der Bund steht bereits heute vor erheblichen Aufgaben bei Erhalt und Modernisierung des Straßennetzes. Dies betrifft insbesondere die Erneuerung zahlreicher Brückenbauwerke, die Beseitigung von Engpässen sowie die Sicherung der Leistungsfähigkeit hoch belasteter Streckenabschnitte.

Auch wenn der Gesetzentwurf keine unmittelbare Zuordnung der Einsparungen auf einzelne Titel vornimmt, erhöht er den Druck auf den gesamten Verkehrshaushalt. Bei einer vorgesehenen Gegenfinanzierung von 170 Mio. Euro bereits im zweiten Halbjahr 2026 und bis zu 355 Mio. Euro pro Jahr ab 2029 besteht die konkrete Gefahr, dass notwendige Investitionen in die Straßeninfrastruktur verzögert, gestreckt oder eingeschränkt werden. Gerade in einem Bereich, in dem verschobene Erhaltungsmaßnahmen regelmäßig zu höheren Folgekosten führen, wäre dies verkehrspolitisch falsch.

Die Straße ist das Rückgrat der Mobilität in Deutschland. Sie ist für Bürgerinnen und Bürger ebenso unverzichtbar wie für Wirtschaft, Handwerk, Logistik und Versorgungsverkehre. Mittel für Erhalt und Modernisierung der Straßeninfrastruktur dürfen daher nicht zur Finanzierung anderer politischer Vorhaben innerhalb des Verkehrssektors herangezogen werden.

## **III. Finanzierung aus dem allgemeinen Haushalt**

Pro Mobilität hält es für erforderlich, die vorgesehene Finanzierung des Gesetzentwurfs zu ändern. Wenn die Bundesregierung die Luftverkehrsteuer absenken will, müssen die daraus entstehenden Mindereinnahmen aus dem allgemeinen Bundeshaushalt getragen werden. Eine Belastung des Einzelplans 12 ist nicht sachgerecht.

Auch in ihrer Systematik überzeugt die vorgesehene Lösung nicht. Pro Mobilität setzt sich für verlässliche Finanzierungskreisläufe im Verkehr ein. Dazu passt es nicht, einen Verkehrsträger steuerlich zu entlasten und die daraus entstehenden Belastungen anderen Verkehrsträgern über den Verkehrshaushalt aufzubürden. Der Verkehrshaushalt ist bereits erheblich belastet und vor dem Hintergrund des enormen Sanierungs- und Modernisierungsstaus zu Teilen unterfinanziert. Die im Einzelplan 12 veranschlagten Mittel werden dringend für Erhalt, Modernisierung und bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur benötigt. Entlastungen eines Verkehrsträgers dürfen nicht dazu führen, dass die Investitionsspielräume anderer Verkehrsträger zusätzlich eingeschränkt werden.

Aus Sicht von Pro Mobilität ist die vorgesehene Gegenfinanzierung deshalb zu streichen und durch eine Finanzierung aus dem allgemeinen Haushalt zu ersetzen.

**3. Schlussbemerkung**

Pro Mobilität lehnt die vorgesehene Gegenfinanzierung aus dem Einzelplan 12 ab. Der Verkehrshaushalt muss seiner eigentlichen Aufgabe dienen, nämlich der Sicherung, dem Erhalt und der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur. Dies gilt in besonderem Maße für die Straßeninfrastruktur, die für Mobilität, Versorgung und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von zentraler Bedeutung ist und zugleich vor erheblichen Investitionsaufgaben steht.

Pro Mobilität fordert daher, die vorgesehene Belastung des Einzelplans 12 aufzugeben und die Finanzierung der Steuermindereinnahmen außerhalb des Verkehrshaushalts sicherzustellen.

## **Über Pro Mobilität**

Pro Mobilität ist ein breites Bündnis für leistungsfähige Infrastrukturen und eine sichere, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Deutschland. Als gemeinnütziger Verband ist für uns der gesellschaftliche Nutzen der Straßen im Zusammenspiel aller Verkehrsträger von besonderer Bedeutung. Pro Mobilität unterstützt Forschung und Wissenschaft in diesem Bereich. Der Kreis der Mitglieder zählt 44 Unternehmen und Verbände. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, die Güterkraftverkehrs- und Logistikbranche, Infrastrukturbetreiber, verkehrsinfrastrukturelle Dienstleister sowie die heimische Rohstoffindustrie, die sich dem gemeinsamen Ziel einer leistungs- und funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur zum Wohle der Allgemeinheit verpflichtet fühlen. Pro Mobilität begleitet die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur im Dialog mit Wissenschaft, Politik und Wirtschaft und setzt sich zusammen mit seinen Mitgliedern für das Zusammenspiel aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung des gesellschaftlichen Nutzens eines zukunftsfähigen Infrastrukturnetzes zum Wohle von Wirtschaft und Bevölkerung ein.

## **Impressum**

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.  
Friedrichstraße 133  
10117 Berlin  
[www.promobilitaet.de](http://www.promobilitaet.de)  
T: +49 30 22 48 84 12

## **Ansprechpartner**

Christian Funke  
Geschäftsführer  
T: +49 30 22 48 84 12  
[funke@promobilitaet.de](mailto:funke@promobilitaet.de)

Leon Gärtner  
Referent für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik,  
Presse und Öffentlichkeitsarbeit  
T: +49 30 22 48 84 12  
[gaertner@promobilitaet.de](mailto:gaertner@promobilitaet.de)