

# Nur eine halbe Rolle rückwärts

**Luftverkehrsteuer: Dreifach-Belastung der deutschen Branche / Rückzug von Fluglinien und Stellenabbau**

DIRK MEYER



FOTO: PICTURE ALLIANCE / PRESSEFOTO.COM

**Gedränge am Billigflieger in Wina 2026:** Das Reiseaufkommen in diesem Sommer ist an vielen internationalen Flughäfen immer noch hoch

Nach Corona bringt nun eine Dreifachbelastung aus steigenden Kerosinpreisen, hohen Ticketsteuern und schwacher Konjunktur die Luftfahrtbranche erneut in Schwierigkeiten. So musste die angeschlagene US-Fluggesellschaft Spirit mit ihren 172 Airbus-Maschinen nach 62 Jahren am 2. Mai ihren Betrieb einstellen. Ein ähnliches Schicksal könnte auch der drittgrößten europäischen Billigfluggesellschaft WizzAir drohen, wenn die Irankrise andauert. Die Branchenführer Ryanair und Easyjet reagierten mit dem Aussetzen touristischer Nebenstrecken. Die Lufthansa streicht nach dem Aus ihrer Regionaltochter Cityline 20.000 Kurzstreckenflüge bis Oktober. Das bringe eine Einsparung von 40.000 Tonnen Kerosin, teilte die größte deutsche Fluggesellschaft mit. Auch die Air-France-KLM-Gruppe oder Turkish Airlines reduzierten ihr Flugangebot.

Der Kerosinpreis hat sich seit Dezember mehr als verdoppelt. Dabei macht der Treibstoff zwischen 20 und 30 Prozent der Betriebskosten bei den Airlines aus. Allein die Lufthansa rechnet trotz Preisabsicherung (Hedging) mit kerosinbedingten Mehrkosten von 1,7 Milliarden Euro. Dabei gibt es auch „hausgemachte“ Kostentreiber. Denn während in 19 EU-Ländern keine Luftverkehrssteuer erhoben wird, legte die Ampel im Mai 2024 nach und erhöhte die 2011 unter Schwarz-Gelb eingeführte Luftverkehrssteuer (LuftVSt) um 19,4 Prozent – und das in der anhaltenden Erholungsphase nach dem coronabedingten Geschäftseinbruch.

Mit 219,8 Millionen Fluggästen lag die Passagierzahl auf den 28 deutschen Verkehrsflughäfen 2025 immer noch um 12,4 Prozent niedriger als im Rekordjahr 2019. Digitale Treffen haben den lukrativen Geschäftskundensektor seit der Corona-Krise einbrechen lassen, während die touristischen Fluggäste preissensibel reagieren. Etwa 10.000 Arbeitsplätze sind gefährdet. Doch der Wegfall von Flugrouten trifft nicht nur Reisende, sondern auch den Warenverkehr. Denn etwa die Hälfte der Luftfracht wird in Passagierflugzeugen mittransportiert, so dass weitere Lieferkettenprobleme mit Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft drohen.

Die Branche wartet daher gespannt auf das nationale Luftfahrtstrategie-Papier der Bundesregierung, das Privatpilotenlizenz-Inhaber Friedrich Merz im Juni auf der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) in Brandenburg vorstellen will. Doch was bislang bekannt wurde, dürfte kaum ausreichen, um den internationalen Anschluss – auch hier – nicht zu verlieren. So sollen die Fluglotsen-Gebühren bis 2029 um mehr als zehn Prozent gesenkt werden. Dagegen wird die ursprünglich geplante Subvention von zwei Milliarden Euro für die Zwangseinführung synthetischer Flugkraftstoffe (eSAF) auf die Jahre 2030 bis 2039 verschoben, so dass aktuell lediglich 277 Millionen Euro zur Förderung einer Modellanlage vorgesehen sind.

Immerhin liegt ein Gesetzentwurf zur Absenkung der LuftVSt vor. Die deutsche Ticketsteuer unterscheidet zwischen drei Distanzklassen: Inländische und innereuropäische Kurzstrecke werden

derzeit mit 15,53 Euro belastet. Mittelstrecken wie ins ägyptische Touristenzentrum Hurghada werden so um 39,34 Euro verteuert und Langstrecken in die USA um 70,83 Euro. Der jeweilige Steuersatz wird nach der pauschalisierten Entfernung zwischen dem größten deutschen Drehkreuz Frankfurt und dem jeweils größten Verkehrsflughafen des Ziellandes ermittelt. Die LuftVSt wird beim Start von einem inländischen Flughafen pro Passagier erhoben.

## Absenkmekanismus gestrichen, Gegenfinanzierung fragwürdig

Das hat systembedingt bei deutschen Inlandsflügen – im Gegensatz zu Auslandsflügen – eine doppelte Steuerlast zur Folge. Laut Steueranmeldungen der Fluggesellschaften für rund 84 Millionen Fluggäste betragen die Einnahmen aus der LuftVSt im vergangenen Jahr 2,1 Milliarden Euro. Nun will die Bundesregierung die Steuersätze um 16,1 Prozent senken, während die AfD in einem Änderungsantrag eine vollständige Entlastung ab 1. Dezember dieses Jahres vorschlägt.

Die Gesetzesreform ist als Re-Reform eine Rolle rückwärts hin zu den alten Steuersätzen vor der Reform 2024. Interessanterweise werden jedoch gegensätzliche Begründungen genannt. Damals stand aufgrund einer Vorgabe des Bundesverfassungsgerichts zur Nichtigkeit des Zweiten Nachtragshaushaltsgesetzes 2021 die fiskalische Notwendigkeit einer Schließung von Haushaltslücken und der Haushaltskonsolidierung im Vordergrund. Daneben wurde – wie bei der Einführung 2011 – mit Bezug auf die ökologische Lenkungswirkung eine Verteuierung des Luftverkehrs hervorgehoben. Der aktuelle Gesetzentwurf betont hingegen eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Standorticherung des Luftverkehrsstandorts Deutschland.

Hintergrund ist auch die Vermeidung von Ausweichreaktionen auf grenznahe Flughäfen im Ausland. Besonders relevant ist dies für die Regionen NRW sowie Süd- und Ostdeutschland, wo Salzburg (SZG), Wien (VIE), Zürich (ZRH), Basel-Mülhausen (BSL), Maastricht (MST), Prag (PRG) und Warschau (WAW, WMI) von einer Verlagerung profitieren. Während die heutige Bundesregierung von jährlichen Steuermindereinnahmen von 355 Millionen Euro ab 2030 ausgeht, gab die damalige Ampel-Regierung 2024 langfristig Steuermehreinnahmen von 580 bis 625 Millionen Euro an,

obgleich die jetzige Absenkung der damaligen Erhöhung entspricht – Zauberwerk?

Eine alleinige Absenkung der Steuersätze würde das Problem der Doppelbesteuerung durch die Klimaabgaben bestehen lassen. Denn seit 2012 nimmt auch der Luftverkehr am Emissionshandelssystem EU-ETS 1 teil und zahlt für einen Teil seiner CO<sub>2</sub>-Emissionen. Damit keine Doppelbelastung stattfindet, wurde 2011 ein jährlicher Absenkmekanismus eingeführt, nach dem die Einnahmen des Bundes aus den Emissionszertifikaten zu einer prozentualen Absenkung der LuftVSt-Steuersätze führte. Doch dieser Mechanismus wurde 2024 aus dem Gesetz gelöscht. Insofern ist auch die Zielvorgabe des schwarz-roten Koalitionsvertrages, die LuftVSt „zum 1. Juli 2026 auf das Niveau vor der Erhöhung zum 1. Mai 2024“ zu senken, eine Mogelpackung, da der Absenkmekanismus im Gesetzentwurf nicht wieder eingeführt wird.

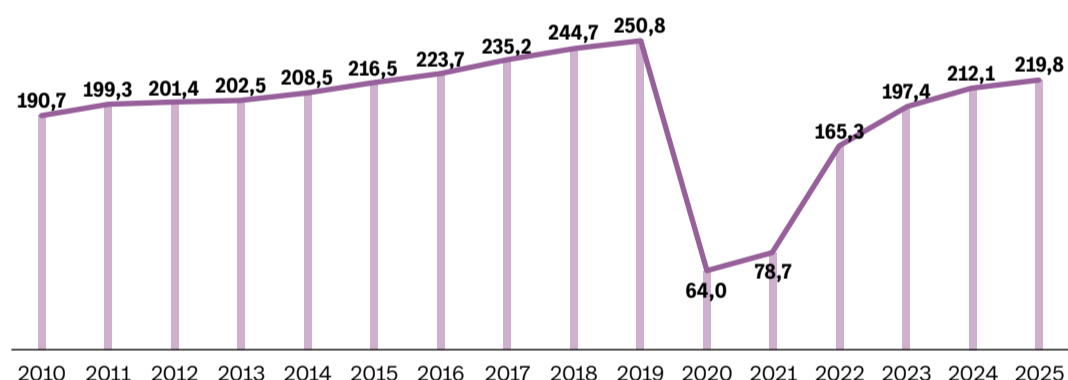
Doch nur so wäre die Haushaltsneutralität bei gleichzeitiger Wahrung der klimapolitischen Lenkungswirkung des EU-ETS gewährleistet. Denn es sollte verhindert werden, dass die Gesamtbelastung des Luftverkehrs mit der zukünftigen Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung anwächst. Zudem hätten die Fluggesellschaften ein vermehrtes Interesse an der Einführung treibstoffeffizienter Flugzeuge (wie Airbus A350-900 ULR oder A321 XLR), da Einsparungen beim Kauf von Emissionszertifikaten belohnt werden. Der technologisch-ökologische Fortschritt würde gewährleistet.

Schließlich ist die Gegenfinanzierung fragwürdig. Sie soll durch Einsparungen im Einzelplan 12 (Verkehr) vorgenommen werden. Doch sind dortige Mittel vorrangig für Investitionen in marode Straßen, Brücken und Häfen vorgesehen. Andersherum: Die beabsichtigte Verbilligung des Konsums – 80 Prozent der Fluggäste sind Touristen – soll durch einen Verzicht auf Investitionen finanziert werden. Oder ist gar eine Verlagerung der dann fehlenden Investitionen in das „Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK/500 Milliarden Euro) geplant? Eine vom Ansatz her gute Absicht wird in der konkreten Gesetzesdurchführung konterkariert. Notwendig wäre eine Gegenfinanzierung durch Einsparungen bei konsumtiven Ausgaben.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.  
► [www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/gutachten-standortkosten-luftverkehr.pdf](http://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/gutachten-standortkosten-luftverkehr.pdf)

## Anzahl der Passagiere auf den 28 deutschen Verkehrsflughäfen

Kumuliertes Gesamtaufkommen inklusive Transitpassagiere (Angabe in Millionen)



GRAFIK QUELLE: ADV

# Die Biotreppe in den grünen Klimastaat

**Gebäudemodernisierungsgesetz:** Der „Heizhammer“ der Ampel wurde umbenannt und zeitlich verschoben

MARC SCHMIDT

Es hätte alles so schön sein können. Die Union löst ein Wahlversprechen ein und beseitigt den „Heizhammer“ der Ampel. Das neue Gebäudemodernisierungsgesetz (GMG) soll nun zwar das ursprünglich aus Merkel-Zeiten stammende Gebäudeenergiegesetz (GEG) ersetzen, aber einzig positiver Aspekt ist das Ende des de facto Wärmepumpenzwangs. Die Verwirrung der Hausbesitzer und Mieter um die Zukunft der Immobilie wie der Wärmeversorgung wurde jedoch weiter verschärft. Wer als Vermieter oder Selbstnutzer über seine Heizung nach betriebswirtschaftlichen Kriterien entscheiden will, ist verraten und verkauft. Das GMG liefert aus der Gewissheit neuer Berichtswänge auch für private Vermieter und Selbstnutzer nur Unklarheit über zukünftige Kosten.

Formal entfällt der Zwang zu 65 Prozent „Erneuerbaren“, wird aber durch die Hintertür der „Biotreppe“ (steigende Beimischungen von Biomethan bzw. -öl; Wasserstoff) wieder eingeführt. Gas- und Ölheizungen bleiben zwar zulässig, und Technologieoffenheit besteht auf dem Papier, aber der Preis dieser „Freiheit“ im neuen Bevormundungsstaat sind Berichte und CO<sub>2</sub>-Bilanzen, die niemand allein erstellen kann. Das GMG ist also wieder eine Goldgrube an die grüne Lobbygruppe der Gebäudeenergieberater, was die Novelle zu einem Kompromiss macht, der die alten Probleme in neue, noch undurchsichtigere Formen gießt.

Der Normenkontrollrat (NKR) bezeichnet das GMG als eines der „handwerklich schwächsten und

praxisfernsten Vorhaben“ der letzten Jahre. Der Gesetzestext sei unverständlich, kompliziert und für Betroffene nicht nachvollziehbar. Der NKR wie die Heizungsfachverbände kritisieren dabei noch nicht inhaltliche Mängel, sondern die fehlende Umsetzbarkeit. Skandalös ist die zukünftige Kostenverteilung zwischen Mietern und Vermietern. Bei neu eingebauten fossilen Heizungen sollen ab 2028 CO<sub>2</sub>-Kosten und Gasnetzgebühren hälftig geteilt werden, ab 2029 auch Teile der „Biotreppe“.

Die Abgabenlast wird also vom Verbrauch der Mieter entkoppelt und der Vermieter trägt nicht nur alle Kosten der Investition, Wartung und bürokratischen Berichte, sondern darf auch noch Berechnungen über den einzelnen Verbrauch aller Parteien in einem Mehrfamilienhaus anstellen. Diese Regel trifft vor allem kleine Privatvermieter und hat das Ziel, die Mieter auf Kosten der Vermieter vor den staatlich erzwungenen Kostenexplosionen insbesondere bei Wärme zu schützen. Wie schon bei der gescheiterten 1.000-Euro-Prämie, die Arbeitgeber zahlen sollten, will die Merz-Kingbeil-Regierung andere für ihr Versagen zahlen lassen.

Besonders desaströs am GMG ist, dass selbst Immobilienbesitzer, die diese Folgekosten bei ihren Entscheidungen einbeziehen wollen, dies nicht berechnen können: Der Zwang zu Ökobrennstoffen verlangt, dass ihr Anteil von zehn Prozent ab 2029 über 15 Prozent 2030, 30 Prozent 2035 bis hin zu 60 Prozent ab 2040 steigt. Wer heute eine Gas- oder Ölheizung einbaut, weiß nicht, was das Biomethan in zehn Jahren kosten wird. Auch die Preise für Bioheizöl oder Wasserstoff-Derivate sind volatil und abhängig von Subventionen, Lieferket-

ten und politischen Launen. Die angebliche Freiheit der Heizungswahl entpuppt sich als Falle: Fossile Optionen bleiben nur scheinbar erlaubt, werden aber sukzessive mit teuren Öko-Zusätzen verteuert. Der Zwang kommt durch die Hintertür zurück. Eine Evaluation 2030 soll dann nachsteuern.

Hinzu kommen irrwitzige Berichtspflichten und Berechnungen, die Dienstleister reich machen. Nebenkostenberechnungen werden zu einem komplizierten Rechenwerk, das ohne teure Berater nicht zu bewältigen ist. Der NKR warnt explizit vor zusätzlichen Bürokratiekosten. Für viele Wohnungseigentümer ist das ohne externe Hilfe nicht machbar. Solche Gesetze treiben die Frustration gegenüber dem Staat in die Höhe. Statt Pragmatismus erlebt man den typischen Überregulierungswahn: Alles muss dokumentiert, berechnet, gemeldet werden. Der Bürger als Untertan des Klimastaates.

Im Ergebnis haben Union und SPD bei ihrem Kompromiss die Dinge nicht besser gemacht, sondern die Zwänge verschleierte, die Unsicherheit erhöht, die Kosten getrieben und die Bürokratie vervielfacht. Der Ersatz des irrsinnigen Wärmepumpenzwangs durch Druck und Unsicherheit über die Verteuierung der vermeintlich weiter nutzbaren Alternativen ist ein weiterer Baustein im totalen Scheitern der Energiewende in einem weiteren Bereich. Die Vorstellung, dass das GMG tatsächlich eine Modernisierung darstellt oder auslöst, erinnert an George Orwell in einer leichten Abwandlung: „Verschlimmerung ist Verbesserung.“

► [www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/DE/2026/05/pm-gmmod](http://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/DE/2026/05/pm-gmmod)

## Klimaschutzprogramm kostet 159 Milliarden Euro

BERLIN. Der von der letzten Merkel-Regierung installierte Expertenrat für Klimafolgen (ERK) hat von der Bundesregierung radikale Maßnahmen verlangt, um den Treibhausgasausstoß in Deutschland zu senken. Zwar würde das Emissionsbudget bis 2030 „sehr knapp eingehalten“, aber das „65-Prozent-Minderungsziel für 2030, das 88-Prozent-Ziel für 2040, die Zielvorgabe aus der Europäischen Lastenteilungsverordnung (ESR), die Ziele für den Sektor Landnutzung (LU-LUCF) sowie das Ziel der Treibhausgasneutralität im Jahr 2045“ würden „zunehmend deutlich verfehlt werden“. In den Sektoren Energiewirtschaft und Gebäude müssten die Berechnungsannahmen aktualisiert werden, erklärte die Karlsruher Energieökonomin und ERK-Chefin Barbara Schломann. Insgesamt summierte sich der Finanzbedarf für alle Maßnahmen des „Klimaschutzprogramms 2026“ im Zeitraum bis 2030 auf 159 Milliarden Euro. (fis)  
► [expertenrat-klima.de/aktuelles](http://expertenrat-klima.de/aktuelles)

## Elf Milliarden Euro der EU in Spanien versickert

MADRID. Der spanische Vizepremier Carlos Cuerdo hat Vorwürfe zurückgewiesen, die sozialistische Regierung von Pedro Sánchez habe fast elf Milliarden Euro aus dem Coronafonds Next Generation EU (NGEU) zweckentfremdet. Die Fehlbuchung sei nur ein haushaltstechnischer Effekt, die NGEU-Gelder würden „in die geplanten Investitionen fließen“. Die konservative Zeitung *El Mundo* hatte berichtet, 2024 seien 2,4 Milliarden Euro in die Beamtenpensionskasse und in den Mindestrentenetat sowie 2025 sogar 8,5 Milliarden Euro ins spanische Sozialsystem geflossen. Der EU-Parlamentarier Andreas Schwab (CDU) erklärte in der *Bild*, es sei inakzeptabel, EU-Gelder zu nutzen, um Probleme im Rentensystem zu kaschieren. Der Chef des europäischen Steuerzahlerbunds TAE, Michael Jäger, verlangte im Kontrafunk eine lückenlose Aufklärung und gegebenenfalls strafrechtliche Sanktionen sowie eine Rückholung der Gelder. (fis)  
► [www.taxpayers-europe.org/de](http://www.taxpayers-europe.org/de)

## Zahl der Woche

**3,2 Millionen „Schutzsuchende“** waren Ende 2025 im Ausländerzentralregister erfasst. Das waren 3,9 Prozent der Wohnbevölkerung. Anteilig lebten die meisten in Bremen (6,6 Prozent), dem Saarland (5,3 Prozent) und in Berlin (5,2 Prozent). Am niedrigsten waren die Anteile in Brandenburg und Bayern (je 3,0 Prozent) sowie in Mecklenburg-Vorpommern (3,3 Prozent). Zwei Drittel der „Schutzsuchenden“ kamen aus nur drei Ländern: Ukraine (1,16 Millionen), Syrien (669.000) und Afghanistan (321.000).

Quelle: Ausländerzentralregister/Destatis

ANZEIGE

# KEIN TESTAMENT?

## Ihr Vermögen geht an den Staat.

Setzen Sie die AfD in Ihr Testament ein!

**Damit Ihr Lebenswerk für Deutschland zählt.**

Jetzt informieren:

[www.afd-brandenburg.de/testament](http://www.afd-brandenburg.de/testament)