

Finanzausschuss
Wortprotokoll
110. Sitzung

Montag, den 05.11.2012, 15:00 Uhr
Sitzungsort: Berlin, Paul-Löbe-Haus
Sitzungssaal: E 400

Vorsitz: Dr. Birgit Reinemund, MdB

ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes

BT-Drucksache 17/10744, 17/10797

hierzu:

Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zu "Anpassungen des Luftverkehrssteuergesetzes aufgrund europarechtlicher Vorgaben sowie Entwicklungen aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten"

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne die 110. Sitzung zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses. Ich begrüße die Experten, die dem Finanzausschuss heute ihren Sachverstand zur Verfügung stellen.

Gegenstand der Anhörung ist der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zu „Anpassungen des Luftverkehrsteuergesetzes aufgrund europarechtlicher Vorgaben sowie Entwicklungen aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten“. Dieser Änderungsantrag soll Eingang in den „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energie- und Stromsteuergesetzes“ finden.

Soweit Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab ihre schriftlichen Stellungnahmen zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Die Stellungnahmen finden sich auch im Internetauftritt des Finanzausschusses wieder und werden Bestandteil des Protokolls zur heutigen Sitzung.

Ich begrüße auch die Kolleginnen und Kollegen der mitberatenden Ausschüsse, sowie für die Bundesregierung die Beamten des Finanzministeriums, die Vertreter der Länder – soweit anwesend. Medienvertreter dürften heute nicht anwesend sein. Nicht zuletzt begrüße ich die Gäste auf der Tribüne.

Wie bereits erwähnt, liegt dieser Anhörung der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zugrunde, mit dem Anpassungen des Luftverkehrsgesetzes aufgrund europarechtlicher Vorgaben sowie Entwicklungen aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten umgesetzt werden sollen.

Für diese Anhörung ist ein Zeitraum von 1,5 Stunden vorgesehen, also bis ca. 16:30 Uhr. Nach unserem bewährten Verfahren sind höchstens zwei Fragen an einen Sachverständigen bzw. eine Frage an jeweils zwei Sachverständige zu stellen. Ziel dabei ist es, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zur Fragestellung zu geben und Ihnen natürlich zur Antwort. Von daher bitte ich um kurze und knackige Statements. Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn Ihrer Frage die Sachverständige oder den Sachverständigen zu nennen, an den sich die Frage richtet, und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um Verwechslungen zu vermeiden. Die Fraktionen werden gebeten, ihre Fragesteller vorab über die Obfrau oder den Obmann anzumelden.

Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung mitgeschnitten. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts das

Protokoll erstellen, werden die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme von mir namentlich aufgerufen. Ich darf Sie alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende des Statements wieder abzuschalten, um Störungen zu vermeiden. Wir beginnen mit der ersten Fragerunde. Für die Fraktion der CDU/CSU hat das Wort Herr Abg. Flosbach.

Abg. Klaus-Peter Flosbach (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine erste Frage geht an Herrn Prof. Dr. Thießen und an den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. Das Bundesfinanzministerium hatte uns einen Bericht über die Auswirkungen der Luftverkehrsteuer zum 30. Juni vorgelegt. Danach flogen von deutschen Flughäfen etwa 200 Millionen Passagiere ab, immerhin neun Millionen mehr als im Jahre 2010. Allerdings – so sagt man – hätten es auch noch zwei Millionen mehr sein können. Beschreiben Sie doch einmal die ersten Erfahrungen mit dieser neuen Steuer, vor allen Dingen die Auswirkungen auf die Passagierzahlen und damit auf die deutsche Volkswirtschaft.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Prof. Dr. Thießen hat das Wort.

Sv Prof. Dr. Friedrich Thießen (Technische Universität Chemnitz): Guten Tag meine Damen und Herren. Mein Name ist Friedrich Thießen, ich komme von der Universität Chemnitz. Wir machen – vorwiegend zu Luftverkehrsthemen – volkswirtschaftliche und regionalwirtschaftliche Wirkungsanalysen. Vielen Dank für die Frage. Es geht um die Auswirkung der Luftverkehrsteuer. Man muss natürlich sagen, dass die Auswirkungen schwierig abzuschätzen sind. Wir sind im Bereich der volkswirtschaftlichen Inzidenzlehre, und jeder weiß, wie komplex diese Lehre ist. Auf der Basis von Daten von einem einzigen Jahr substantielle Aussagen zu machen, ist natürlich sehr schwierig. Man kann versuchen, Indizien und Anhaltspunkte zu finden, und dann kann man Tendenzen ableiten. Mehr kann man aber nach einem Jahr noch nicht sagen. Was man in Bezug auf die Luftverkehrsteuer sagen kann, ist – Sie haben nach den Auswirkungen gefragt –, dass das Passagiervolumen angestiegen ist. Vielleicht können Sie die beiden Punkte, die Sie konkret erfragt haben, noch einmal nennen?

Abg. Klaus-Peter Flosbach (CDU/CSU): Es ging um die Auswirkung auf die Zahl der Passagiere und insgesamt die volkswirtschaftlichen Auswirkungen, die man jetzt – nach einem Jahr – feststellen kann.

Sv Prof. Dr. Friedrich Thießen (Technische Universität Chemnitz): Die Zahl der Passagiere hat zugenommen. Die Frage ist: Ist das bedingt durch die Luftverkehrsteuer oder ist es nicht bedingt durch die Luftverkehrsteuer? Im Prinzip wird argumentiert, dass sich die Luftverkehrsteuer senkend ausgewirkt hat. Das wird in Gutachten, die vorliegen, z. B. damit

begründet, dass, wenn das Inlandsprodukt wächst, eben auch die Zahl der Passagiere wächst, da gebe es einen Zusammenhang, der definitiv sei. Es kann aber gesagt werden, dass dieser Zusammenhang nur mit einem Korrelationskoeffizient von 0,5 besteht und dass es insofern nicht sicher ist, dass, wenn nach einem Jahr ein Passagierzahlwachstum eingetreten ist, dies auf einen ganz bestimmten Effekt zurückzuführen ist.

Die Auswirkungen der Luftverkehrssteuer auf die volkswirtschaftlichen Aggregate, wie zum Beispiel das Bruttoinlandsprodukt oder Arbeitsplätze, werden in Gutachten der Luftverkehrsindustrie mit einer Methodik entwickelt, die vom Airport Council International erarbeitet worden ist. Diese Methodik zeichnet sich dadurch aus, dass sie bestimmte Wirkungen außer Acht lässt. Sie ist eine Methodik, die einseitig bestimmte volkswirtschaftliche Wirkungen beschreibt und andere Wirkungen außer Acht lässt. In dem Gutachten, das die Luftfahrtindustrie vorgelegt hat, sind deshalb erhebliche volkswirtschaftliche Verluste durch die gesunkene Zahl von Passagieren ermittelt worden. Diese resultieren aber aus der Einseitigkeit der Methode, die in dem Gutachten, das die Luftverkehrswirtschaft vorgelegt hat, benutzt wurde.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Es folgt Herr von Randow.

Sv Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Danke schön. Herr Abg. Flosbach, zunächst einmal zu Ihrer Frage zu den Auswirkungen der Luftverkehrssteuer auf die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft und die Passagierentwicklung. Es hat infolge der Luftverkehrssteuer und der Einführung der Luftverkehrssteuer massive Wachstumseinbrüche in Deutschland gegeben, während es im Ausland zu überproportionalem Wachstum gekommen ist. Die Zahlen dazu sind interessant: Während in Deutschland das Bruttoinlandsprodukt um drei Prozent gewachsen ist, ist der Luftverkehr nur um 2,1 Prozent gewachsen. Das ist gegen dem Trend der letzten 15 Jahren, in denen immer ein Prozent Wirtschaftswachstum zu etwa 1,8 Prozent Luftverkehrswachstum geführt hat.

Wie sieht das im übrigen Westeuropa aus? Da ist interessant: Das Bruttoinlandsproduktwachstum war nur 1,6 Prozent, während der Luftverkehr um 3,9 Prozent gewachsen ist – und das im Jahr 2011. Das ist eine eklatante Wirkung der Luftverkehrssteuer, die sich so entsprechend niederschlägt. Die Frage ist: Warum ist das so geschehen? Das Problem ist nicht etwa eine Luftverkehrssteuer an sich, sondern das Problem ist der nationale Alleingang bei dieser Luftverkehrssteuer. Diese Steuer hat massiv allein die deutschen Gesellschaften belastet. Etwa sechs deutsche Gesellschaften tragen die Hauptlast von 565 Millionen Euro dieser Steuer. Damit sind ihre Potentiale, sich am Markt im Wettbewerb zu behaupten, natürlich massiv beschränkt, während die restlichen Beträge von

etwas über 400 Millionen Euro Steuer weit über 100 ausländische Gesellschaften zu erbringen haben. Das heißt, die Belastung mit dieser Steuer für ausländische Gesellschaften ist pro Gesellschaft nur marginal. Das führt zu diesem komparativen, massiven Kostenvorteil, den die ausländischen Gesellschaften haben, mit den entsprechenden Wirkungen auf dem Markt, die ich Ihnen eben dargelegt habe.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herzlichen Dank. Nächste Fragestellerin ist für die Fraktion der SPD Frau Abg. Arndt-Brauer.

Abg. Ingrid Arndt-Brauer (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Die Fraktion der SPD ist Anhänger von Steuern, manchmal sogar von Steuererhöhungen. Hier haben wir es mit einem ganz speziellen Änderungsantrag zu tun. Auf den möchte ich zurückkommen, nicht mehr das Grundsätzliche diskutieren. Ich habe deswegen eine Frage an den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. und an den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. Ich würde gerne noch einmal die Kritik, die Sie an diesem Änderungsantrag und den vorgeschlagenen Steuersätzen für 2013 haben, von Ihnen begründet bekommen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr von Randow hat das Wort für den BDL.

Sv Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Zunächst ist es richtig, dass die Absenkung der Luftverkehrsteuer in Höhe der Belastungen aus dem Emissionshandel fortgeschrieben werden muss. Das ist richtig, weil es der Wille des Gesetzgebers war, die Zusatzbelastung, die der Luftverkehrswirtschaft durch den Zertifikatehandel auferlegt wird, durch eine entsprechende Absenkung der Luftverkehrsteuer zu kompensieren. Dass das nicht nur in einem Jahr – nämlich im ersten Jahr 2012, seit 1. Januar 2012 unterliegt der Luftverkehr dem Emissionshandel –, sondern auch in Folgejahren der Fall sein muss, das ist klar. Deswegen ist es richtig, dass der Gesetzgeber hier klarstellt, dass das auch im Folgejahr der Fall sein muss. Unsere Kritik richtet sich dagegen, dass erneut ein viel zu geringer Betrag abgesenkt wird und damit die Zusage, dass die Belastung aus dem Emissionshandel durch eine Absenkung der Luftverkehrsteuer kompensiert wird, nicht eingelöst wird. Das ist dieser Punkt.

Das Zweite: Zu den Steuersätzen, die durch die Absenkung der Luftverkehrsteuer entstehen, hat die Luftverkehrswirtschaft dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) im vergangenen Jahr einen Vorschlag unterbreitet. Das BMF hat diesen Vorschlag mit dem Hinweis nicht angenommen, dass, wenn man das machen würde, man das Gesetz ändern müsse. Das wird jetzt gerade getan, das Gesetz soll nun geändert werden. Deswegen plädieren wir dafür, dass

Sie den konsensual von der Luftverkehrswirtschaft vorgelegten Vorschlag zur Absenkung der Steuersätze auch aufgreifen, denn Sie haben jetzt die Möglichkeit, das im Gesetzgebungsverfahren zu tun.

– Zwischenruf **Abg. Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Können Sie diese Vorschläge noch konkretisieren? –

Die Vorschläge sind auch schriftlich in unserer Stellungnahme dargelegt. Das ist der Steuersatz, der liegt dem BMF auch seit Ende letzten Jahres vor: 6,50 Euro in der Steuerklasse I, 23,50 Euro in der Steuerklasse II und 43,50 Euro in der Steuerklasse III. Nach diesem proportionalen Verhältnis empfehlen wir, bei einem Betrag von etwa 100 Millionen Euro abzusenken. Das ist der Mindestbetrag, den wir ansetzen würden. Ich hatte ja schon gesagt, dass sich unsere Kritik auch darauf richtet, dass der Absenkungsbetrag viel zu gering angesetzt worden ist.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Reh hat das Wort für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.

Sv Dr. Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.(BUND)): Vielen Dank. Das Positive zuerst. Man kann dem Antrag entnehmen, dass aus unserer Sicht die Luftverkehrsteuer bleiben soll. Rechtssystematisch oder überhaupt von der Nachvollziehbarkeit her ist diese Konstruktion äußerst kompliziert. Ich habe bisher wenige Materien steuerlicher Art kennengelernt, die so kompliziert konstruiert sind. Die Schwierigkeit, die man hat, ist diese Absenkung der Steuer, die man jetzt im Gesetz vornimmt, de facto aber eigentlich aussetzt. Nach § 11 Abs. 2 LuftVStG soll das per Verordnung geschehen, aber jetzt wird es in das Gesetz hineingeschrieben. Das sind alles Vorgriffe auf Entwicklungen, die dann im nächsten Jahr passieren sollen. Man hat sehr viele Parameter, die das Gesetz sehr kompliziert machen. Die Steuer ist praktisch in der Einnahme absolut auf eine Milliarde Euro insgesamt begrenzt und davon abgesetzt werden die Emissionshandelserlöse, die man dieses Jahr erwartet – die Versteigerung ist gerade erst einmal im ersten Schritt gelaufen –, und diese werden mit über den Daumen geschätzten Werten auf das nächste Jahr hochrechnet.

Man kommt zu der Logik, dass man die Steuer, die man nicht über die Verordnung, sondern durch Gesetz anpassen will, jedes Jahr gesetzlich anpassen muss und sagen muss: „Ok, da ist die Obergrenze eine Milliarde, die darf nicht überschritten werden.“ Das ist erst ganz spät ins Gesetz hineingekommen, es ist ein Zugeständnis an die Luftverkehrswirtschaft, anders kann ich mir das nicht erklären. Dann werden die Emissionshandelserlöse noch einmal gegengerechnet. Das sind zwei völlig verschiedene Logiken. Die eigentliche Logik des

Gesetzes war ein Subventionsabbau. Man sagte: „Wir müssen ein Sparpaket machen, schmerzhafte Einschnitte machen, und alle müssen entsprechend daran teil haben.“ Zusätzlich hat man einen Nebeneffekt, der umweltpolitisch erwünscht ist, nämlich umweltschädliche Subventionen abzubauen. Der ETS-Emissionshandel¹ andererseits ist eine Klimaschutzmaßnahme, und da sehe ich auch nicht, wie man sicher kalkulieren kann, welche Einnahmen 2013 kommen. Sie wissen vielleicht, dass der Emissionshandel in der Europäischen Union auch stark umstritten ist. Da wird über massive Veränderungen nachgedacht. Deswegen sehe ich keine Rechtssicherheit, um einigermaßen sinnvoll kalkulieren zu können, wie man die Absenkung heute vornimmt. Unser Vorschlag wäre ein anderer, diese Absenkung entsprechend komplett auszusetzen und den § 11 Abs. 2 LuftVStG komplett zu streichen. Eine Steuer ist eine Steuer, damit werden Einnahmen generiert. Wenn der Luftverkehr wächst, macht es ja auch keinen Sinn, weil die Steuereinnahmen begrenzt sind. Wenn der Luftverkehr wächst, muss die Steuer angepasst werden und wenn er zurückgeht, auch. Jedes Jahr gibt es Sondereinflüsse, ich kenne kein einziges Jahr, wo man keinen arabischen Frühling oder andere Dinge hat, die da reinspielen. Man muss das jedes Jahr anpassen, je nach Wachstum. Das finden wir ziemlich absurd.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Für die Fraktion der FDP darf ich selbst die Frage stellen. Meine Frage geht in eine ähnliche Richtung und richtet sich an Air Berlin und an die Deutsche Lufthansa AG. Wir sitzen hier heute eigentlich nur deshalb zusammen, weil die Versteigerung der Emissionszertifikate im ersten Halbjahr kaum stattgefunden hat und erst jetzt Ende des Jahres kommt. Wie sehen Sie die Situation in den nächsten Jahren? Wird diese Kopplung von Emissionshandel und Luftverkehrsteuer über Rechtsverordnungen praktikabel sein? Welche Praktikabilität bringt uns die Änderung im Gesetz? Wie können Sie Ihre Planungssicherheit erhöhen? Das Wort hat Herr Biesel für Air Berlin.

Sv Martin Biesel (Air Berlin): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Zunächst einmal hat der Gesetzgeber aus einer eigenen rechtlichen Einschätzung die Schlussfolgerung getroffen, dass hier eine rechtstechnische Anpassung nötig ist. Es geht darum, den bestehenden Status quo – also die geltenden Sätze der Verordnung – ins Gesetz zu übertragen. Es geht nicht darum – wie es im Vorfeld gelegentlich zu lesen war – die Steuer zu reduzieren, sondern den Status quo fortzuschreiben. Dieser Status quo beruht darauf, dass der Zertifikatshandel, der dieses Jahr begonnen hat, schon ins Luftverkehrsteuergesetz hineingeschrieben wird, dass er entsprechend angerechnet wird. Die Problematik ist rechtlich nicht so von uns analysiert worden. Sie fragen aber auch nach den rechtlichen Vor- oder Nachteilen. Jetzt wird im Gesetz ein gewisser Status festgeschrieben. Dieses Gesetz ist im Übrigen mehrfach beklagt, nicht nur von deutschen Luftverkehrsgesellschaften, auch von ausländischen. Meiner

¹ Emission Trading System

Ansicht nach ist die Verordnung, die übertragen werden soll, rechtstechnisch fehlerhaft. Das heißt, man überträgt einen Fehler aus der Verordnung in ein beklagtes Gesetz. Für uns ist hier substantiell die Frage entscheidend: Warum ist sie fehlerhaft? Weil damals gewisse Dinge in der Bemessungsgrundlage beim Zertifikatshandel ausgenommen worden sind. Zum Beispiel Cargo: Da steht nirgendwo im Gesetz, dass es Ausnahmen bei der Bemessungsgrundlage geben soll. Unter anderem darum ist die Bemessungsgrundlage der Anrechnung viel zu gering ausgefallen.

Zum Zertifikatshandel selbst: In der Verordnung ist ein geschätzter Zertifikatspreis festgelegt worden. Der ist in der Verordnung deutlich höher als der tatsächliche Marktpreis von im Moment ungefähr acht Euro. Das war für die Fluggesellschaften vielleicht günstig. Allerdings sagt die bundeseigene KfW, dass der Zertifikatspreis mittelfristig und langfristig deutlich steigen wird. Das ist für die Fluggesellschaften wiederum sehr negativ. Es ist ja nicht dieser kleine Teil vom ETS, der die Fluggesellschaften derart belastet, dass sie alle in Europa im Moment als Netzwerkcarrier ein Defizit einfliegen, sondern es ist die Summe der regulatorischen Belastungen, die dazu führt, dass die Netzwerkcarrier alle im Defizit sind.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr Kropp hat das Wort für die Deutsche Lufthansa AG.

Sv Thomas Kropp (Deutsche Lufthansa AG): Aus Sicht der Deutschen Lufthansa AG macht uns beim Emissionshandel besonders Sorge, dass mehrere Teilnehmerstaaten – nämlich die Volksrepublik China, Indien und die USA, die ja riesige Luftverkehrsunternehmen haben – ihren Airlines verboten haben, an diesem Emissionshandel teilzunehmen. Er soll ja eigentlich für alle Strecken in die EU rein und aus ihr raus gelten. Wir als europäische Carrier werden am Ende des Tages gezwungen. Dadurch spüren wir jetzt schon eine große zusätzliche Wettbewerbsverzerrung.

Wir haben natürlich schon Zertifikate gekauft und haben sozusagen im Rahmen der Vorratsbeschaffung – das ist ähnlich wie bei Kerosin, man versucht, sich Kerosin zu einem bestimmten Preis zu sichern – versucht, bei den Zertifikaten Sicherheit zu erreichen. Das ist aber im Moment zu unseren Lasten ausgegangen, weil der Zertifikatspreis so deutlich abgesunken ist. Die Kommission versucht aber an anderer Stelle schon wieder, die Zertifikate erheblich – nicht nur in der Luftverkehrsindustrie – zu verteuern, so dass wir hier in einer ganz volatilen Situation sind. Wir schätzen, dass wir in einem Durchschnittsjahr der nächsten Jahre eine Konzernbelastung von ungefähr 100 Millionen Euro haben werden.

Was uns zusätzlich Sorge macht, ist, dass nicht – wie das anfangs mal politisch angedacht war – die für die Airline anfallenden Gesamtkosten, die der Emissionshandel auslöst,

Grundlage der Berechnung sind, sondern nur das, was dem Fiskus – das ist sicher nachvollziehbar – in die Kasse geht. Da gibt es also keine völlige Verrechnung. Das sehen wir auch als Defizit.

Auch die Deutsche Lufthansa AG ist im fliegenden Geschäft am Jahresende wahrscheinlich im Minus. Wie der Kollege von Air Berlin gesagt hat, ist dieser nationale Alleingang für uns das besonders Schwierige, weil wir ja in einer Sandwichposition zwischen vielen Staatsunternehmen – insbesondere aus den Golfstaaten, wo Steuern und all diese Dinge keine Rolle spielen – sind. Wir haben auch schon einen vierstelligen Personalabbau verkündet. Dabei denken wir primär nicht an Entlassungen, aber an Arbeitsplätze, die abgeschafft werden. Da ist die Luftverkehrssteuer nicht das einzige Momentum, aber leider auch ein wichtiges.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Das Wort hat Frau Abg. Dr. Höll für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. Dr. Barbara Höll (DIE LINKE.): Danke, Frau Vorsitzende. Es wurde ja eben schon von Herrn Dr. Reh gesagt, dass die Steuer mal als Subventionsabbau im Luftverkehrsbereich gedacht war. Da muss ich natürlich auch feststellen, dass es in der Öffentlichkeit immer verschiedene Zahlen zur Höhe der Subventionen gibt, die der Luftverkehr insgesamt erhält. Das Bundesumweltamt spricht von rund elf bis zwölf Milliarden Euro. Vor dem Hintergrund würde mich dann doch noch einmal interessieren – und deshalb meine Frage an Herrn Dr. Reh vom BUND und an Herrn Mahler vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft – wie die Subventionen des deutschen Luftverkehrs im Vergleich insbesondere zu anderen Verkehrsträgern sind, zum Beispiel zur Deutschen Bahn, auch unter Hinzuziehung der externen Kosten, also in Abwägung der externen Kosten des Luftverkehrs – wobei da ja einige der Kosten, wie Belastung durch den Fluglärm, nicht mal so materiell messbar sind. Mich würde auch interessieren, ob Sie vor diesem Hintergrund die Verrechnung der Luftverkehrssteuer mit dem Emissionshandel für sinnvoll erachten und ob Sie die Begrenzung auf eine Milliarde – Herr Dr. Reh hatte das schon mit angerissen, aber ich würde das noch einmal dezidiert nachfragen wollen – unter finanz- und umweltpolitischen Gesichtspunkten wirklich für eine sinnvolle Maßnahme erachten. Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Reh hat das Wort.

Sv Dr. Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Wir nehmen auch immer die Zahl, die das Umweltbundesamt in ihrem Bericht über umweltschädliche Subventionen recherchiert hat – veröffentlicht 2010, bezogen auf das Jahr 2008. Für ganz sicher halte ich die Aussage, dass es sieben Milliarden Euro Steuerausfälle

durch die Kerosinsteuerbefreiung gibt. Bei der Mehrwertsteuer wird man eben genauer schauen müssen, wie man die abbauen kann.

Auf 7,2 Milliarden schätzt man die Ausfälle durch die fehlende Energiebesteuerung des Kerosins und auf 4,2 bis 4,3 Milliarden bei der Mehrwertsteuer. Bei einem möglichen Abbau der Vergünstigungen bei der Mehrwertsteuer wird man natürlich beachten müssen, dass die Geschäftsflieger an dieser Stelle vorsteuerabzugsberechtigt sind. Die wird man also nicht ganz abbauen können. Das ist die Größenordnung.

Bezüglich der Deutsche Bahn AG bin ich jetzt zögerlich, da Subventionsberichte zu machen, hochkompliziert ist. Das hängt mit dem Übergang von der Reichsbahn zur Bundesbahn zusammen. Der Unterschied ist erheblich, da die Deutsche Bahn keine betrieblichen Subventionen hat, anders als der Luftverkehr, der mit diesen 11,5 Milliarden der größte Subventionsempfänger der Sektoren in Deutschland ist. Insofern gibt es eine Ungleichheit zwischen Bahn und Luftverkehr, was den Betrieb angeht. Ich rede jetzt gar nicht über die Subventionen der Regionalflughäfen, die sind schwer zu beziffern, führen am Ende aber dazu, dass wir ein Wachstum im Luftverkehr haben, was einfach klimapolitisch nicht verträglich und auch volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Ich glaube, ich würde mit dem Kollegen der Lufthansa durchaus einig sein, dass wir viele Subventionen für Regionalflughäfen eigentlich liebend gerne abbauen könnten.

Das Problem ist in der Tat die Ungleichheit zwischen Schiene und Luft, die durch die Luftverkehrsteuer ein Stück weit abgebaut wird. Das ist ein positiver Effekt. Wir sind etwas enttäuscht darüber, dass die Deutsche Bahn AG das anscheinend noch gar nicht so richtig entdeckt hat und Initiativen unternehmen könnte, Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern. Das ist ein hervorragendes Projekt. Dann hätte man auch wirklich einen massiven klimapolitischen Effekt über den Aspekt des Abbaus der Subventionen hinaus.

Was die Steuersystematik angeht, es ist spannend, zu sehen, dass dieses neue Instrument zunächst „ökologische Flugverkehrsabgabe“ hieß und dann „Luftverkehrsteuer“ genannt wurde, eben gerade, um die Ansprüche auf bestimmte Verwendungen abzuwehren und die Einnahmen wirklich als Mittel zur Haushaltskonsolidierung zu sehen. Andere Länder diskutieren aus dem gleichen Grunde auch über eine solche Luftverkehrsteuer. Österreich ist sofort gefolgt und hat zum 1. Januar 2011 eine ganz ähnlich konstruierte Luftverkehrsteuer eingeführt. Im Übrigen hätten wir mit den leicht abgesenkten Sätzen eine direkte Angleichung an die österreichische Variante. In Belgien wird das diskutiert, und die Europäische Union sucht zum Beispiel auch Möglichkeiten des Subventionsabbaus im Zuge der Mehrwertsteuerharmonisierung, indem man Ausnahmetatbestände bei der Mehrwertsteuer abbaut. Das hätte sowohl einen positiven Einnahmeeffekt als auch einen

positiven ökologischen Effekt.

Auch deswegen ist diese Verrechnungsfrage in der Tat eine ganz entscheidende. Wir haben zwei Instrumente, wo wir auch sehen, dass eine Weiterentwicklung sinnvoll ist. Man muss schauen, dass man andere Länder, die ähnliche Haushaltsprobleme haben, mit ins Boot bekommt oder eine europäische Harmonisierung erreicht. Wir sehen auch, dass man nicht ohne Weiteres die Steuer erhöhen kann, ohne dass eine internationale Angleichung erfolgt. Für acht Euro pro Flug geht eben niemand ins Ausland, zumal in Maastricht zum Beispiel die Parkgebühren im Vergleich zum Flughafen Köln sieben Euro teurer sind. Dann haben wir noch einen Euro, den man spart. Man hat aber eine lange Reise mit der Bahn oder mit dem Auto dahin. Insofern ist da eine Grenze eingebaut und man muss sagen, dass für weitere Schritte eine entsprechende Harmonisierung erfolgen muss.

Die Verrechnung – da kann ich in der Tat noch einmal wiederholen, was ich gesagt hatte – halten wir für völlig sachfremd. Da hat man eigentlich Zugeständnisse an die Lobby gemacht. So besteht nun diese Systematik, Verrechnung einer Milliarde Euro mit den Einnahmen aus dem Emissionshandel, die – da sind wir uns alle einig – im nächsten Jahr völlig unkalkulierbar sind. Wachstum bedeutet nun eine Reduzierung der Steuer und ein Rückgang des Luftverkehrs eine Anhebung der Steuer, das ist regelungstechnisch ein ziemlicher Unfug.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Mahler, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft.

Sv Alexander Mahler (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank. Ich glaube, zu den Subventionen wurde gerade schon genug gesagt. Wir sehen es genauso wie der BUND bzw. wie Herr Dr. Reh, dass im Moment 11,5 Milliarden Euro an umweltschädlichen Subventionen bestehen. Wenn wir die Luftverkehrsteuer anschauen, dann muss gefragt werden: Was ist das Ziel dieser Steuer? Wenn man als Ziel nimmt, Subventionen abzubauen, dann ist sie sicher ein erster richtiger Schritt, weil sie die bestehenden Subventionen um diese eine Milliarde, auf die die Einnahmen im Moment gedeckelt sind, gesenkt hat. Wenn wir eine Lenkungswirkung haben wollen, wenn wir eine klima- und umweltpolitische Steuer haben wollen, dann bringen gerade diese Deckelung auf eine Milliarde Euro und auch die Verrechnung mit dem ETS relativ wenig. Dadurch, dass das Einnahmenvolumen auf eine Milliarde Euro festgesetzt ist, ist es ja im Endeffekt egal, ob ich dieses Geld über die Steuer oder über den Zertifikatskauf an den Staat weitergebe. Deswegen sehen wir die klimapolitische Lenkungswirkung als sehr gering an.

Wie gesagt, die zwei Hauptdinge, die zu den Subventionen von 11,5 Milliarden führen, sind

einmal die Ausnahme aus der Energiebesteuerung und die Ausnahme aus der Mehrwertsteuer. Wenn wir jetzt Instrumente suchen, die das abbilden würden, würde selbstverständlich in Frage kommen, die Mehrwertsteuer auf internationale Flüge, die entweder ab Deutschland gehen bzw. über deutsches Gebiet gehen, auch kurzfristig schon einzuführen. Es ist wünschenswert, da es eine internationale Branche ist, mindestens eine europaweite Lösung zu finden. Mit Sicherheit ist auch, was die Umweltwirkung angeht, eine Kerosinbesteuerung um einiges sinnvoller als eine Luftverkehrsteuer pro Ticket. Da das momentan schwer durchzusetzen sein sollte, plädieren wir für eine weitere Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer. Das heißt, andere Unterscheidungen nach Sitzklassen, dass die Leute, die im Flugzeug die größeren Sitze und deswegen auch mehr Platz und Gewicht beanspruchen und damit mehr Kerosin verbrauchen, höher besteuert werden. Das heißt, dass der Steuersatz der ersten Klasse höher ist als der in der Economy Class und es eine klimagerechte Anpassung nach dem externen Kosten gibt. Bei den externen Kosten ist es schwer, konkrete Zahlen zu nennen, weil es sehr viele Studien mit sehr vielen unterschiedlichen Zahlen gibt. Wenn man sich die Größenordnung der Klima- und Umweltkosten anschaut, ist der Flugverkehr allerdings mit Sicherheit das gesellschaftlich und aus Umweltsicht gesehen teuerste Verkehrsmittel. Hinzu kommt noch, dass ein Großteil der externen Kosten nicht von uns hier in Deutschland geschultert wird, sondern von Leuten, die nie ein Flugzeug bestiegen haben oder besteigen werden, von Entwicklungsländern, die dementsprechend stärker vom Klimawandel etc. betroffen sind. Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Frau Abg. Paus hat das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank. Ich würde auch noch einmal gerne Frau Raddatz zur Kritik fragen, dass die Luftverkehrsteuer im nationalen Alleingang eingeführt wird. Wie sehen Sie das im europäischen und internationalen Vergleich und in den Wirkungen? Dann würde ich Herrn Mahler vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft zu der Deckelung auf eine Milliarde fragen: Wenn nach einem Jahr Luftverkehrsteuer diese jetzt weiter auf eine Milliarde Euro gedeckelt bleibt und diese eine Milliarde würde wegen der gestiegenen Fluggastzahlen ceteris paribus eigentlich überschritten, würden Sie mir dann zustimmen, dass es jetzt eigentlich einen starken Anreiz für einen stärkeren Flugverkehr geben müsste, weil jeder zusätzliche Fluggast, jedes zusätzlich verkaufte Ticket nunmehr dazu führt, dass die Steuer pro Ticketpreis sinkt und nicht weiter ansteigt? Ist diese Deckelung doppelkontraproduktiv im Sinne von ökologischer Lenkungswirkung?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Frau Raddatz hat das Wort für den WWF.

Sve Viviane Raddatz (WWF Deutschland): Vielen Dank. Sehr geehrte Damen und Herren, in der Tat gibt es überhaupt keinen deutschen Alleingang bei der Luftverkehrsteuer, zumindest nicht bei der Erhebung der Steuer. Wir haben in Europa schon seit fast 20 Jahren Beispiele: Großbritannien erhebt seit 1994 eine Luftverkehrsteuer oder eine Air Duty, die auch wesentlich höher ausfällt und natürlich nach Buchungsklassen differenziert ist. Auch in Frankreich gibt es eine nach Buchungsklassen differenzierte Luftverkehrsteuer, wo in der Economy Class ein um ein Zehntel geringerer Betrag anfällt als in der entsprechenden Business und First Class. Ich zahle quasi einen Euro in der Economy Class und zehn Euro in der Business und First Class auf kurzen Strecken, entsprechend vier und 40 Euro auf langen Strecken. In Großbritannien wird die Steuer sukzessive angehoben. Ab nächstem Jahr zahle ich dort für Langstreckenflüge in der Business Class allein an Luftverkehrsabgabe bis zu 190 Pfund pro Flug. Darüberhinaus existiert die Steuer – Herr Dr. Reh hat das schon gesagt – auch in Österreich, sehr stark angelehnt an das deutsche Modell. Es gibt eine Luftverkehrsteuer in Irland und es gibt in der EU die Bemühungen, eine Harmonisierung voranzubringen.

Wo es allerdings einen deutschen Alleingang gibt, ist diese zitierte Deckelung. Alle anderen Länder der Europäischen Union sind auch Teil des europäischen Emissionshandels. Von einer Deckelung hört man aus anderen Ländern nichts. Aus unserer Sicht ist diese Deckelung extrem kontraproduktiv, sowohl im Sinne der Lenkungswirkung der Luftverkehrsteuer, als auch im Sinne der Lenkungswirkung des ETS. Das hat Herr Mahler eben auch schon ausgeführt: Es macht keinen Sinn zu sagen: „Wir machen zwei Instrumente, die beide eine ökologische Lenkungswirkung haben sollen und dann deckeln wir die miteinander, sodass es im Endeffekt egal ist, woher das Geld kommt.“. Deswegen sprechen wir uns ganz klar für eine Entkopplung dieser zwei Instrumente aus, die beide eine ökologische Lenkungswirkung haben sollen, und auch beide zusammen mit der einen Milliarde – wir haben das jetzt mehrfach gehört – nur einen geringen Teil der derzeit bestehenden Subventionen im Luftverkehr abdecken.

Darüberhinaus muss man sagen – das hat Herr Mahler eben gerade auch schon angesprochen –, dass ein Großteil der Weltbevölkerung überhaupt noch nie geflogen ist. Die externen Kosten betreffen aber diesen Großteil der Weltbevölkerung. Deshalb ist es aus unserer Sicht auf lange Sicht zielführend, wenn man die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer zumindest teilweise in den Energie- und Klimafonds lenken und daraus internationale Klimafinanzierung bestreiten würde. Das wäre zumindest innerhalb der Logik der Deckelung noch einmal „extra logisch“, weil das ETS ja auch da einzahlt. Solange ich

diese Logik habe, muss ich eigentlich automatisch an den EKF² denken, um die Einnahmen zu verwenden. Danke schön.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Es folgt Herr Mahler.

Sv Alexander Mahler (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank. Ja, das stimmt natürlich. Wenn es auf eine Milliarde gedeckelt ist, dann wird, wenn mehr Tickets verkauft werden, der Anteil des einzelnen Tickets natürlich sinken. Da vielleicht eine ganz kleine Analogie. Wenn man hinget und die Tabaksteuer nimmt: Tabaksteuer verfolgt zwei Ziele, einmal Steuereinnahmen und einmal die Lenkungswirkung, dass weniger geraucht wird, weil Raucher für das Gesundheitssystem entsprechend teuer sind. Würde man das jetzt auch deckeln, wäre das Ergebnis: Je mehr Leute rauchen, desto günstiger würde die Zigarette werden. Im Endeffekt ist das hier bei der aktuellen Ticketsteuer für den Flugverkehr nichts anderes.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion der CDU/CSU ist Herr Abg. Schindler

Abg. Norbert Schindler (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Wenn man die erste Runde so hört, muss man eigentlich sagen: „Keiner ist so richtig zufrieden, also machen wir in der Vernunft eigentlich etwas Gutes.“. Ich will nur noch einmal daran erinnern: Als wir vor zwei Jahren diese steuerähnliche Abgabe eingeführt haben, war schon ein Steuerungselement damit verbunden. Jetzt halten wir Wort und hören kein Lob. Das sage ich einmal in die Expertenrunde. Wir wollen nicht mehr als eine Milliarde Einnahmen und deckeln es nun, machen im Rahmen der anderen Gesetzgebung noch einmal ein Verfahren auf, laden Sie natürlich gerne ein – Sie sind ja auch alle gekommen – und holen Ihren Sachverstand noch einmal ab. Von daher: Wenn man etwas Gutes tut – das ist wie überall – wird nur darüber geschimpft oder kritisiert. Das ist meine Vorbemerkung. Das soll schon in das Protokoll.

Meine Frage geht an Sie, Herr Kropp, von der Lufthansa AG und an Sie, Herr Prof. Dr. Thießen. An Herrn Prof. Thießen die Frage: Bei dem Low-Cost-Anteil, vor allem bei den kleineren Flughäfen wurde auch vor zwei Jahren sehr intensiv darauf hingewiesen, dass die überhaupt nicht mehr konkurrenzfähig werden würden. Wie sind die Auswirkungen da aus Ihrer Sicht? Gibt es konkretere Zahlen, obwohl wir zwei Millionen Passagiermehraufkommen haben?

² Energie- und Klimafonds

Das andere, nochmal im Vergleich an Sie, Herr Kropp: Wie bewerten Sie die Auswirkungen? Da haben Sie als großes Unternehmen – Air Berlin könnte das auch noch einmal ergänzen – in der Konkurrenzsituation die Standardsteuer Deutschlands zu Irland, zu Österreich – dass das in Österreich relativ gleich ist, haben wir gerade gehört –, zu Frankreich – steht fast tiefer – oder England – umso höher. Auch da wurde vor zwei Jahren darauf hingewiesen, wie extrem schlimm das werden würde. Wie beurteilen Sie die heutige Situation? Ich war letzte Woche – Randbemerkung – in Lissabon: Wenn ich mir überlege, wer da alles für Deutschland hinfliegt oder wenn man für 18 Euro pro Flug nach Pisa oder nach Stanford in London fliegt, dann fragen wir uns, ob die Absenkung von acht Euro auf 7,50 Euro ein gut gemeintes Geschenk wäre. So ist es ja nicht. Wir geben etwas zurück. Trotzdem, ist die Wettbewerbssituation der Lufthansa und von Air Berlin in diesem Bereich zu unseren Nachbarstaaten so gravierend?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Das Wort hat Herr Kropp.

Sv Thomas Kropp (Deutsche Lufthansa AG): Das größte Bundesland in Deutschland ist Nordrhein-Westfalen. Ein wichtiger Konkurrenzdrehkreuzflughafen zu Frankfurt, aber auch zu Düsseldorf ist Amsterdam. Die Niederlande hatten ja eine solche Steuer 2008/2009 und es hatte verheerende Auswirkungen für die niederländische Luftverkehrswirtschaft. Das größte Unternehmen ist die KLM. Sie ist Teil der Air France-Gruppe. Das hat dann so massive Verluste eingebracht, dass man die Steuer in den Niederlanden nach einem Jahr wieder abgeschafft hat. Jetzt sehen wir den gegenteiligen Effekt in Nordrhein-Westfalen.

Zwischenruf: Sind die Holländer wieder aus den roten Zahlen heraus?

Sv Thomas Kropp (Deutsche Lufthansa AG): Nein, die sind zusammen mit der Air France – da haben sie also ein auch administrativ sehr groß ausgeweitetes französisches Flugunternehmen als Muttergesellschaft – sehr tief in den roten Zahlen drin. Allerdings gemeinsam, ich kann das jetzt nicht rausrechnen.

Zwischenruf: Aber nicht wegen der Steuer, sondern wegen der Rezession?

Sv Thomas Kropp (Deutsche Lufthansa AG): Wegen verschiedener Komponenten. Wir können aber die zweistelligen Zuwächse im Interkontinentalgeschäft in Amsterdam sehen. Das ist eine für uns sehr kritische Größe, weil daneben eben unser größtes Bundesland liegt, von wo aus viele Leute mit dem Auto oder mit der Bahn nach Amsterdam fahren. Die könnten natürlich auch nach Düsseldorf oder Frankfurt fahren. Das tun sie dann aber nicht. Es gibt in Amsterdam eine sehr starke Zuwachsrate im höheren zweistelligen Bereich. Der Rückgang im innerdeutschen Verkehr ist minus ein Prozent und beim

Interkontinentalverkehr minus 2,8 Prozent.

Man muss auch eines sehen: Wenn man das Beispiel Vereinigtes Königreich, London, hier nimmt: Dort ist der größte Verkehr von Heathrow in die USA. Die Kollegen dort nehmen viel höhere Flugpreise, weil niemand daran denkt, erst einmal 1,5 Stunden nach Amsterdam oder Frankfurt zurückzufliegen, um dann wieder in dieselbe Richtung zu fliegen. Wenn Sie die Gesamtbelastung eines Abfluges in London Heathrow nehmen, mit der dort zugegebenermaßen höheren Steuer, dann ist die Kostenrelation fast identisch. Man muss aber fairerweise auch dazu sagen, dass die englische Luftverkehrswirtschaft sehr darunter gelitten hat, denn unsere Hauptkonkurrenten sind heute – ich habe das eben ja erwähnt – nicht mehr die Nachbarstaaten, sondern die mit Massivität vordringenden staatlichen Airlines vom Golf, die in hohen zweistelligen Prozentsätzen wachsen, die gar keine Steuern zahlen, auch keine Einkommensteuer. Da ist für uns eine Wettbewerbssituation entstanden, wo die Luftverkehrssteuer noch erschwerend wirkt. Das müssen wir so lösen, weil wir kein Staatsunternehmen sind, jedenfalls seit 15 Jahren nicht mehr. Das hat aber verheerende Auswirkungen für die kleineren und größeren Flughäfen. In Nordrhein-Westfalen, aber auch in anderen Ländern gibt es, je näher man an der Grenze ist, größere Auswirkungen bei der Steuer. Das ist schon richtig: Wenn jemand in Nürnberg ist und nach Paris fliegen will, dann fährt er nicht über die Grenze zurück nach Tschechien, nach Prag. Da, wo man an der Grenze ist und den Austausch mit dem Auto oder mit der Bahn hat, ist die Gefahr am größten. Leider ist man im größten Bundesland – Herr Abg. Flosbach kommt ja auch aus Nordrhein-Westfalen – eben schnell über der Grenze. Da ist ein großer Bevölkerungsanteil in der Nähe der Niederlande, die die Steuer wieder abgeschafft haben.

Bei nationalen Alleingängen ist es halt so: Weltweit ist man von der Kerosinsteuer befreit, weltweit gibt es keine grenzüberschreitende Mehrwertsteuer, und das hat man deshalb gemacht, weil man uns gesagt hat: „Ihr behaltet nicht wie die Bahn die Infrastruktur bei euch, sondern ihr müsst die mit hohen Milliardensummen bezahlen.“ Das tun wir ja auch bei jedem An- und Abflug mit öffentlichen Gebühren. Das sind hohe Milliardensummen, die wir zahlen. Deshalb hat man uns aber auch vor fast 60 Jahren gleichzeitig von der Mineralölsteuer befreit. Das ist ein weltweites Regime. Wir sind nun einmal als größte Airline Europas in den Weltmarkt eingebunden. Da wäre es verheerend, wenn man nationale Alleingänge unternimmt. Ich meine, wir freuen uns über jede Erleichterung, aber eine nationale Steuer hatten wir bisher noch nicht. Wir haben immer gedacht, Brüssel ist dafür verantwortlich.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr Prof. Thießen.

Sv Prof. Dr. Friedrich Thießen (Technische Universität Chemnitz): Vielen Dank. Sie hatten Ihre Frage ja eingeleitet mit der Bemerkung: „Jetzt haben die Abg. etwas gemacht, was sie machen sollten, und jetzt wird man dafür gar nicht belobigt.“ Das ist richtig. Diese Steuer wurde eingeführt und sollte Lenkungswirkung entfalten. Sie hat aber ganz merkwürdig gewirkt. Man schaut auf die Zahlen und denkt, das kann doch gar nicht sein. Da ist eine Steuer eingeführt worden, und da ist gar nichts passiert. Das ist ganz komisch bei dieser Steuer. Es sind 1 Milliarde Euro sozusagen aus der Volkswirtschaft rausgezogen worden, und kaum eine Wirkung ist festzustellen. In dem INFRAS-Gutachten kann man das sehr gut sehen, die tatsächliche Entwicklung ist genau in der Mitte zwischen dem, was bei der üblichen Varianz der Einflussfaktoren zu erwarten gewesen wäre. Das ist wirklich schon erstaunlich. Und wenn Sie in das INFRAS-Gutachten schauen, werden dort gewisse Wirkungen aufgezeigt, z. B. die Abwanderung von 0,5 Mio. Passagieren ins Ausland. Bei 200 Mio. Passagieren ist 0,5 Mio. quasi unterhalb der Nachweisgrenze. Das ist sehr problematisch, der Wert könnte auch null sein oder ein bisschen höher. Die 0,5 Mio. sind mit Sicherheit nicht der Erwartungswert, sondern hängen an der Methodik.

Bei der Luftfahrtindustrie ist das häufig der Fall, am Anfang wird ganz dramatisch irgendetwas behauptet, entweder etwas Positives oder etwas Negatives, und dann stellt sich der Effekt empirisch regelmäßig gar nicht ein. Deshalb bin ich dem Ministerium sehr dankbar, dass es in diesem Fall ein neutrales Gutachten in Auftrag gegeben hat, das die Behauptungen mit einer neutralen Bewertung kontrastiert hat. Deshalb wissen wir in diesem Fall auch, dass praktisch nichts passiert ist. Was den low-cost-Bereich anbetrifft, so kann man sagen, es gibt einen allgemeinen Strukturwandel. Das ist ja auch in dem INFRAS-Gutachten nachzulesen. Da wird gesagt, der low-cost-Bereich habe ein bisschen gelitten, aber wir wissen, es gibt einen allgemeinen Strukturwandel, der seit einer Reihe von Jahren anhält und der eben gegen den low-cost-Bereich arbeitet. Insofern kann man auch in diesem Bereich nicht sagen, dass es nun ganz schrecklich wäre, was da passiert ist. Also, die Wirkungen sind erstaunlich gering, und deshalb ist es im Grunde egal, ob man die Steuer jetzt noch erhöht oder ein bisschen senkt, es wird nicht viel passieren.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Die Frage nach den kleinen Flughäfen haben Sie nicht beantwortet, sagt Herr Abg. Schindler.

Sv Prof. Dr. Friedrich Thießen (Technische Universität Chemnitz): Zur Frage nach den kleinen Flughäfen: Wir kennen ja den allgemeinen Strukturwandel im Luftverkehr, und wir wissen, dass die grenznahen Flughäfen tendenziell klein und tendenziell low-cost sind. Also erklärt sich das relativ schlechte Abschneiden von grenznahen Flughäfen durch ihre Eigenschaften „klein“ und „low-cost“, aber es ist nicht steuerbedingt. Man sieht das an

einem großen, grenznahen Flughafen wie Düsseldorf, der sich sehr gut entwickelt hat. Vielen Dank.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Nächste Fragestellerin ist Frau Abg. Bätzing-Lichtenthäler für die Fraktion der SPD.

Abg. Sabine Bätzing-Lichtenthäler (SPD): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Meine erste Frage geht an den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft. Und zwar die Frage, ob es konkrete Anhaltspunkte für ihre Befürchtung gibt, dass die deutschen Behörden bei der Erhebung der Luftverkehrsteuer bei Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen EU-Mitgliedstaaten ab 2013 in erheblichen Umfang auf die Verwaltungszusammenarbeit mit den dortigen Behörden angewiesen sein werden. Und die zweite Frage, die ich stellen darf, richtet sich an Herrn Prof. Dr. Thießen. Wie sehen denn Ihre Vorschläge für eine sinnvolle Weiterentwicklung der Luftverkehrsteuer aus?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr von Randow hat das Wort.

Sv Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V): Es geht ja bei der Erhebung der Luftverkehrsteuer darum, dass auch, wenn die ausländischen Gesellschaften deutlich weniger mit der Luftverkehrsteuer belastet werden als die deutschen Gesellschaften, wir natürlich ein Interesse haben, dass diese Beträge, die von ausländischen Unternehmen erbracht werden müssen, dann auch wenigstens wirklich erbracht werden. Deswegen ist die Frage: Wie kann man das tun? Der Gesetzgeber hat einen steuerlichen Beauftragten dafür vorgesehen, in dem Wissen darum, dass es eine entsprechende Amtshilfe bisher nicht gibt. Die soll nach europäischem Recht ab nächstem Jahr erfolgen. Es gibt keinerlei Erfahrung dazu. Wir wissen nicht, wie die Umsetzung in den 27 EU-Mitgliedstaaten erfolgt. Wir wissen, dass die Richtlinien manchmal zwei, drei Jahre Umsetzungszeit brauchen, bis sich das überhaupt realisiert.

Wenn man im Schnellverfahren auf das neue Amtshilfeverfahren, das formell nach der Richtlinie ab dem 1. Januar eingerichtet werden soll, zurückgreift, sehen wir zumindest die Gefahr, dass das, was mit dem steuerlichen Beauftragten 2012 gemacht worden ist, dann 2013 nicht mehr greift. Deswegen unser Hinweis darauf, dass zunächst an den steuerlich Beauftragten festgehalten werden sollte. Noch einmal: Das hat etwas mit der Wettbewerbsverzerrung zu tun, die darin liegt, dass Sie diese Steuer im nationalen Alleingang eingeführt haben, mit den Folgen, die ich zu Beginn beschrieben habe. Deshalb ist das für uns wichtig.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Prof. Thießen.

Sv Prof. Dr. Friedrich Thießen (Technische Universität Chemnitz): Ich komme ja von der Universität, und im Prinzip habe ich jetzt nur eine persönliche Meinung, wie man die Steuer weiterentwickeln sollte, aber natürlich keine, die jetzt die Gesellschaft repräsentiert. Es gibt viele Gruppen, die fordern mehr Lenkungswirkung, und da muss man eben sagen, dann müsste man diese Steuer anheben. Aber man könnte natürlich auch sagen, wenn man bestimmte Lenkungswirkungen wollte, dann könnte man die Lenkungswirkung vielleicht auch durch gezieltere Maßnahmen erreichen.

Als Wissenschaftler kann man sagen: Ziel in vielen Modellen ist das Wohlfahrtsmaximum, und wenn man überlegt, wie könnte diese Steuer helfen, das Wohlfahrtsmaximum für die ganze Volkswirtschaft zu erreichen, würde man vielleicht auch an die Infrastruktur denken. Brauchen wir noch mehr Infrastruktur im Luftverkehr? Da sagen ja viele, dass wir schon so viele Flughäfen und Flüge haben und nicht noch mehr brauchen. Also, zumindest sollten sie nicht subventioniert werden, so dass diese Steuer vielleicht ihren Sinn darin haben kann, Subventionen an anderer Stelle zu konterkarieren, wenn man diese nicht im Alleingang abbauen kann. Außerdem müssten die externen Effekte, die ja eben schon angesprochen worden sind, die der Luftverkehr verursacht, bekämpft werden. Allerdings vielleicht mit gezielteren Maßnahmen. Vielen Dank.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion der CDU/CSU ist Herr Abg. Wichtel.

Abg. Peter Wichtel (CDU/CSU): Danke schön, Frau Vorsitzende. Ich habe zwei Fragen an Herrn von Randow, Verband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft. Die Luftverkehrswirtschaft beklagt ja immer wieder in den öffentlichen Stellungnahmen, dass eine Wettbewerbsverzerrung zulasten der deutschen Luftverkehrswirtschaft stattfindet. Könnten Sie für mich das vielleicht noch ein bisschen deutlicher darstellen? Können Sie mir außerdem erläutern, weshalb Ihrer Meinung nach die Absenkungsverordnung des letzten Jahres und die jetzt neu vorgesehenen Veränderungen immer noch nicht sicherstellen, dass der Emissionshandel ausreichend bzw. umfassend berücksichtigt wird?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr von Randow hat das Wort.

Sv Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V): Herr Abg. Wichtel, Sie fragen noch mal vertieft nach den Wettbewerbsverzerrungen. Vielleicht noch einmal folgender Hinweis: Es ist ja so, dass der Gesetzgeber in seiner Weisheit vor langer Zeit die Finanzierung des Luftverkehrs über Entgelte und Gebühren organisiert hat und eben nicht über Steuern. Er hätte es auch andersherum machen können, er hat es aber in

seiner Weisheit so gemacht, nämlich über Entgelte und Gebühren, und so zahlt die deutsche Luftverkehrswirtschaft in Deutschland jährlich 3,8 Milliarden Euro ein, und deckt damit fast 100 Prozent der Kosten. Nun kommt der Gesetzgeber und führt eine ergänzende Steuer ein und macht das im nationalen Alleingang. In Großbritannien ist das Luftverkehrssystem anders finanziert als in Deutschland. Deswegen gibt es dort auch eine entsprechende Steuer, die in Großbritannien nicht die verehrende Wirkung hat wie eine Steuer in Deutschland. Erstens. Das hängt einfach damit zusammen, dass der eben von meinem Kollegen Kropp dargestellte Transkontinentalverkehr aus dem Großraum London direkt in die USA ein wesentliches Rückrad des Luftverkehrs Großbritanniens ist. Wie gesagt, die Finanzierung des Luftverkehrssystems in Großbritannien funktioniert insgesamt anders. Und in Frankreich ist die Luftverkehrsteuer deutlich geringer als die deutsche Steuer.

Wir haben nun eine Doppelbelastung durch den nationalen Alleingang mit der Luftverkehrsteuer. Anders ist ja auch gar nicht zu erklären, dass es diese massiven Folgen gibt: den Einbruch des Wachstums der Deutschen Gesellschaften und die entsprechenden massiven Belastungen der Ergebnisse, die interessanterweise – so schreibt es ja das BMF-Folgegutachten – sich eben nicht als ein Einmaleffekt in 2011 erwiesen haben, sondern auch 2012 aufgetreten sind, das ist das interessante. Der Effekt des Wachstumseinbruchs wird fortgeschrieben auch im Jahre 2012, d. h., wir haben eine dauerhafte Ergebnisbelastung und sie sehen das in den Betriebsergebnissen unserer Unternehmen. Die Unternehmen kommen aus den roten Zahlen nicht heraus.

Zu dem zweiten Punkt der Absenkungsverordnung: Der Emissionshandel als Belastung für die Luftverkehrswirtschaft sollte kompensiert werden. Ganz am Anfang hieß es ja noch anders, wenn der Emissionshandel kommt, sollte die Luftverkehrsteuer beendet werden. Das galt dann ganz schnell nicht mehr. Sie sollte nur noch um die Belastung des Emissionshandels abgesenkt werden. Nun muss man sich das aber anschauen: Was steckt denn in den Belastungen des Emissionshandels drin? Da sind drei wesentliche Dinge nicht drin. Erstens muss die Luftverkehrswirtschaft ja auch Emissionszertifikate für das Cargogeschäft bezahlen. Das ist eine Belastung durch den Emissionshandel. Also müsste man entsprechend, wenn man die Belastung des Emissionshandels kompensieren will, auch diesen Betrag mit einrechnen. Das Zweite ist: In die Berechnungen des BMF im vergangenen Jahr zur Absenkungsverordnung ist das Wachstum des Luftverkehrs nicht eingegangen. Es ist überhaupt nicht berücksichtigt worden. Das Dritte ist: Der Zertifikatepreis, von dem wir wissen, dass er steigen wird, droht nicht berücksichtigt zu werden. Das alles zusammengenommen kommen wir auf einen Betrag von mindestens 100 Millionen Euro, um den jetzt abgesenkt werden müsste. Das ist der eine Punkt.

Das Zweite habe ich Ihnen ja eben dargestellt. Wir haben einen Vorschlag unterbreitet, wie man das in den Steuersätzen organisieren sollte. Wir haben einen Konsensvorschlag erarbeitet, der für Sie aufkommensneutral wäre, der aber die Wettbewerbssituation besser berücksichtigen würde. Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Nächster Fragesteller ist Herr Abg. Schindler für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Norbert Schindler (CDU/CSU): Herr von Randow, ich frage gern noch mal nach. Vorhin wurde gesagt, es gebe einen starken Einbruch von 2,8 Prozent, vor allem bei den Interkontinentalflügen, dort beträgt der Steuerbetrag 45 Euro. Sie sagen jetzt für das Jahr 2012 in Bezug auf die Interkontinentalflüge ähnliche Entwicklungen voraus. Erste Frage. Wenn wir die Steuer abschaffen würden, würde das an die Kundschaft durch eine Preissenkung weitergegeben? Und zweitens. Wenn man die Steuer für die internationalen Flüge reduzieren würde, auf wie viel müsste man runter, damit die Wettbewerbsneutralität mit den Nachbarn wieder hergestellt wäre?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr von Randow hat das Wort.

Sv Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V): Die Wachstumseinbrüche werden tatsächlich in das Jahr 2012 fortgeschrieben. Wir haben ja gesagt, dass der Wachstumseinbruch immer ein komperativer Wachstumseinbruch ist, das haben wir auch in unserer Stellungnahme deutlich gemacht. Der Luftverkehr unserer Wettbewerber ist deutlich stärker gestiegen als der der deutschen Gesellschaften. Deshalb reden wir trotz absolut steigender Passagierzahlen von einem Wachstumseinbruch. Der Effekt, der durch die Luftverkehrsteuer entstanden ist, ist, dass unsere Wettbewerber deutlich stärker wachsen als unsere deutschen Gesellschaften. Das ist Ausdruck einer Wettbewerbsverzerrung.

Man kann natürlich als Gesetzgeber dauerhaft wollen, dass die deutschen Gesellschaften nicht mehr so stark wachsen, sondern die Wettbewerber wachsen sollen und die Wettbewerber schwarze Zahlen schreiben und die deutschen Gesellschaften keine schwarzen Zahlen mehr schreiben sollen. Das kann man ja wollen als Gesetzgeber. Wir beschreiben ja nur den Effekt. Und das Interessante ist, dass das BMF-Folgegutachten sagt, dieses sei kein Einmaleffekt in 2011 gewesen, sondern dieser Effekt der Wachstumsdämpfung schreibt sich auch im Folgejahr fort. Das ist das, was ich beschrieben habe. Jetzt ist noch einmal nach dem Grund zu fragen. Warum passiert das? Wenn sie als Unternehmen im Wesentlichen den großen Anteil ihres Geschäftsvolumens generieren, indem sie von Deutschland aus starten, stemmen sie natürlich auch den größten Teil der

Luftverkehrssteuer, der belastet sie in ihrem Gesamtergebnis. Auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt stehen sie aber im Wettbewerb mit anderen internationalen Gesellschaften. Diese ausländischen Gesellschaften sind von der deutschen Luftverkehrssteuer im Wesentlichen nicht betroffen, weil der Hauptteil ihres Geschäftsvolumens ja nicht aus deutschen Abflügen besteht. Trotzdem stehen sie im internationalen Luftverkehr mit diesen Gesellschaften im Wettbewerb. Sie stehen im Wettbewerb mit Gesellschaften, die nicht so belastet sind. Daraus entsteht dieser Effekt. Diese Ergebnisbelastung schlägt voll durch.

Jetzt haben Sie nachgefragt, ob wir das an die Kunden zurück geben, wenn Sie die Steuer absenken würden? Dazu muss man die Frage stellen: Wie reagieren denn die Luftverkehrsgesellschaften auf die Steuer? Wenn sie eine Gesellschaft haben, die z. B. 250 Millionen Euro an Steuer zu stemmen hat. Da müssen sie sich die Frage stellen. Kann ich die Steuer an die Kunden weitergeben? Also, kann ich meine Preise entsprechend anheben oder verliere ich, wenn ich sie an die Kunden weitergebe, Marktanteile? Diese Frage müssen sie sich stellen. Also, schauen sie sich jeden konkreten Markt an und überlegen, schlagen sie das auf den Preis drauf – nicht formal, indem sie das ins Internet reinschreiben, sondern in dem sie tatsächlich den Preis des Gesamtfluges inkl. Steuern erhöhen oder nicht? In Teilbereichen tun sie das, weil sie sich zutrauen mit einem erhöhten Preis trotzdem den Markt bedienen zu können. In vielen anderen Bereichen trauen sie sich das nicht zu, weil sie befürchten müssen, dass sie Marktanteile verlieren. Also, schlagen sie das nicht auf den Preis drauf.

Was hat das zur Folge? Das hat zur Folge, dass sie die Steuerbelastung aus Ihren Betriebsergebnissen stemmen müssen, d. h. ihr Betriebsergebnis sinkt. Und das ist genau das, was sie ja in den Bilanzen der Fluggesellschaften tatsächlich ablesen können. Auch der Verlust von Marktanteilen drückt sich am Ende darin aus, dass sie weniger Geschäft machen, und auch dieses reduzierte Geschäft drückt sich in ihren Betriebsergebnissen aus. Das können sie heute in den Bilanzen der Unternehmen quartalsweise in jedem Quartalsbericht nachlesen. Das ist das entscheidende Problem.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Für die Fraktion der FDP, Herr Breil.

Abg. Klaus Breil (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe zwei Fragen. Eine an Herrn Kropp, Deutsche Lufthansa, und eine an Herrn Biesel, Air Berlin. Es geht mir bei der ersten Frage um Luftverkehrsströme und die Messweise der IATA³. Seit Einführung der Luftverkehrssteuer hat man z. B. beobachtet, dass von Zentraleuropa nach Südostasien der

³ International Air Transport Association.

Verkehr zwischen 12 und 15 Prozent pro Jahr abgenommen hat. Und das über verschiedene Zeiträume. Aus der Region arabischer Golf hat in das gleiche Zielgebiet, nämlich nach Südostasien, vor allem aus den Vereinigten Arabischen Emiraten und anderen Staaten in dieser Gegend der Verkehr pro Jahr um 15 bis 20 Prozent zugenommen. Bei einer allgemeinen Steigerung des Luftverkehrsaufkommens aus dieser Region zwischen fünf und sieben Prozent. Und die Frage an Sie, Herr Kropp, wäre: Wie beurteilen Sie diese Ströme? Wie hat sich das weiterentwickelt, und was für Prognosen leiten Sie daraus ab?

An Herrn Biesel von Air Berlin habe ich die Frage der Beeinflussung des Verkehrsaufkommens der verschiedenen Geschäftsbereiche seit Einführung der Luftverkehrssteuer, nämlich, wie sich das bei den Linien in Europa mit einem hohen Geschäftsreiseanteil entwickelt hat und wie sich das bei den Linien mit vorherrschend touristischem Aufkommen entwickelt hat. Außerdem: Wie ist diese letztere Entwicklung an den ausländischen zu Deutschland grenznahen Airports im Vergleich? Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Kropp hat das Wort.

Sv Thomas Kropp (Deutsche Lufthansa AG): Herr Abg. Breil, ich möchte noch einmal wiederholen, dass die Luftverkehrssteuer nicht der einzige Grund ist, warum die Lufthansa im Moment im schweren Fahrwasser ist. Sie ist aber ein wichtiger Grund dafür. In einem guten Jahr macht die Lufthansa im Konzern, der ungefähr 29 Milliarden Umsatz macht, 700 Millionen Euro operativen Gewinn. Nicht in diesem Jahr. Wir sind froh, wenn wir dieses Jahr einigermaßen im dreistelligen Bereich bleiben. Das Ergebnis wird übrigens nicht durch die Airline getrieben, sondern durch die sehr guten Geschäftsfelder Catering und Technik. Und leider ist es so, dass durch das enorme Wachstum aus diesen Regionen, die mit sehr viel Öl-Geld in Europa vordringen, wir in vielen Teilen nicht mehr wettbewerbsfähig sind. Und deswegen – was auch für die deutsche Wirtschaft schlecht ist – haben wir sehr viele Direktflüge aufgeben müssen, zuletzt nach Indonesien, nach China, nach Indien. Diese wichtigen Direktstrecken werden jetzt im Wesentlichen alle über – übrigens ökologisch wesentlich ungünstiger – Dubai, Doha oder Abu Dhabi geführt. Das mag man so wollen, aber das ist leider ein Trend, der sich fortsetzt. Hier sind wir in einer doppelten Problematik, dort gibt es nicht mal eine Einkommensteuer für die Mitarbeiter und von diesem Brocken von 350 Millionen Euro, dem Lufthansa-Anteil an der Steuer, können wir nur einen Teil an die Kunden weitergeben.

Aber wie Herr von Randow eben sagte, z. B. so ein Produkt wie die 99 Euro-Tarife können wir nicht aufgeben: Ein irischer Mitbewerber aus Dublin, Ryanair, oder auch easyJet, die größten lowcost-carrier haben andere Kostenstrukturen am Standort Irland als wir hier in Deutschland, und insofern müssen wir die Hälfte der Steuer bzw. 115 Millionen Euro auf die

eigene Kappe nehmen. Deswegen wäre es ein ermutigendes Signal, wenn wir wieder zu der alten Struktur kommen: Macht das in Brüssel vernünftig über den Emissionshandel, dass wir hier nicht so sehr in eine Wettbewerbsverzerrung geraten!

Die Air France hat 3 Milliarden Subventionen bekommen, die Lufthansa hat bisher noch keine Subventionen bekommen – um den Vergleich zum Nachbarn darzustellen. Also, insofern, Herr Abg. Breil, ist die Steuer eine Ursache von mehreren, und ich meine, Sie wissen, dass wir in diesem Jahr außerdem den Emissionshandel eingeführt haben. Das Nachtflugverbot an unserem größten Standort hat uns ebenfalls nicht erfreut. Das hat uns auch einiges Geld gekostet. Und dass wir keine europäische Flugsicherung aus einem einheitlichen Guss haben, das kostet auch 150 Millionen durch Zusatzflüge. Das ist die doch dramatische Situation. Die Firma, die Airline Lufthansa, wird dieses Jahr keinen Gewinn machen, und das ist schon ein sehr beunruhigendes Signal, und wir bauen jetzt auch im großen Maßstab Personal ab. Das kann man wünschen. Das tun die anderen Airlines, insbesondere aus den Golfstaaten, bekanntermaßen nicht, sondern die holen die ganzen Menschen dorthin.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr Biesel für Air Berlin.

Sv Martin Biesel (Air Berlin): Frau Vorsitzende, lieber Herr Abg. Breil. Die Luftverkehrsteuer hat eine massive Lenkungswirkung, und zwar eine betriebswirtschaftliche Lenkungswirkung. Das kann man bei Air Berlin sehr deutlich sehen, ich kann das auch differenzieren. Aber allein der kumulative Vergleich des Betriebsergebnisses des ersten Jahrs mit Luftverkehrsteuer mit dem Jahr davor zeigt, wohin die Entwicklung geht. Wie gesagt, das ist nicht monokausal zu betrachten, aber die Steuer ist ein ganz wesentlicher Beitrag zur negativen Entwicklung der Air Berlin. Die Air Berlin hatte 2010 ein Minus von rund 100 Millionen Euro und hat das Konzernergebnis 2011 im Jahr der Luftverkehrsteuer dann auf minus 270 Millionen Euro verschlechtert. Dabei muss man sagen, dass die Air Berlin Group weit über 160 Millionen Euro an Luftverkehrsteuer zahlt. Ich glaube, diese Zahlen sprechen schon allein für sich.

Die Air Berlin hat ein überwiegend europäisches Netzwerk, d. h. die Stufe 1, die ja den größten Teil der nicht gedeckelten Luftverkehrsteuer ausmacht und in diesem europäischen und dem angrenzenden Teil erhoben wird, bewirkt, dass die Air Berlin einen überproportional hohen Anteil von der Luftverkehrsteuer in ihrem Betriebsergebnis hat: 2011 machte die Luftverkehrsteuer rund 3,6 Prozent am Umsatz aus. Das ist weit mehr, als von Netzwerk-Carriern in guten Zeiten an Gewinn erzielt wird. Insofern ist die Steuer ein entscheidendes Hindernis auf dem Weg der Rückkehr zur Profitabilität.

Die Air Berlin erlebt die Lenkungswirkung der Steuer täglich. Wenn Sie die grenznahen Flughäfen betrachten, so reduzieren wir dort unser Streckennetz sehr deutlich. Wir haben 2011 insgesamt 1,3 Millionen Plätze aus dem Angebot genommen. Dazu gehört die Schließung von Dortmund, Erfurt, aber auch von anderen kleineren Standorten. Die Strecke Münster-Berlin und viele andere Strecken wurden gestrichen. Wir haben Frequenzreduzierungen vorgenommen, und hinzu kommt ein deutlicher Abbau auch der Flotte. D. h. , was in der Vergangenheit der Motor von Air Berlin war, nämlich das Wachstum, ist jetzt in einen Schrumpfungsprozess umgekehrt worden. Wir hoffen, dass es ein Gesundungsprozess ist. Der wesentliche Bereich, der davon betroffen ist, ist bei uns der Europaverkehr. Er hat durch die Steuer in den Margen deutlich gelitten, und darin liegt die negative Lenkungswirkung der Luftverkehrssteuer.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Für die Fraktion der SPD hat Herr Abg. Binding das Wort.

Abg. Lothar Binding (Heidelberg) (SPD): Ich möchte den BUND etwas fragen und den Verkehrsclub Deutschland, mit der Vorbemerkung, dass gegenwärtig immer einzelne Parameter mit dem Ausland verglichen werden. Das sehe ich als eine gewisse Gefahr an: Ich suche mir natürlich immer den Parameter im jeweiligen Ausland, der mir dann besonders großes Kopfzerbrechen macht. Das, glaube ich, ist keine ganz seriöse Methode.

Das Zweite: Wir bewegen uns in einem Markt, von dem ich den Eindruck habe, dass der Markt und die Preise auf dem Markt vollständig kaputt sind. Da funktioniert eigentlich gar nichts mehr. Wenn der Sohn meiner Kollegin Ingrid Arndt-Brauer als Student die billigste Methode von München nach Münster zu kommen im Flieger sieht, dann denke ich, da ist irgendwas nicht ganz in Ordnung. Also von daher wäre für mich die Frage: Wie hoch ist eigentlich die Elastizität dieser Steuer? Sie von Air Berlin haben eben betriebswirtschaftlich argumentiert. Da kenne ich einen Parameter, der ist sehr viel stärker, das ist der Service. Auch verschlechterter Service führt dazu, dass die Kunden abwandern, und da kann ich Ihnen viele Beispiele nennen. Deshalb meine allgemeine Frage: Ist die Erhebung der Luftverkehrssteuer aus ökologischer und fiskalischer Sicht überhaupt in der Lage, die gewünschte Lenkungswirkung zu erreichen? Ist das überhaupt zielführend? Sie wissen, dass wir meinen, eine Kerosin-Steuer wäre zielführend. Aber das ist nur eine Nebenbemerkung. Meine Frage ist schon ernst gemeint und bezieht sich auf die Lenkungswirkung der Luftverkehrssteuer.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Reh hat das Wort.

Sv Dr. Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.): Der Hinweis auf die einzelnen Parameter und die doch stark monokausale Argumentation sind auch das, was uns bewegt hat, Herrn Prof. Thießen zu bitten, sich das ganze einmal empirisch anzuschauen. Die Herleitungen der Wirkungen durch Intraplan Consult und durch das INFRAS-Gutachten aus der Korrelation von Wirtschaftswachstum und Luftverkehrswachstum, was dann eben verglichen wurde, galt es zu überprüfen. Herr Prof. Thießen hat intensiv reingeschaut und Regressionsanalysen sowie Korrelationsanalysen gemacht und gesehen, dass da eigentlich keine signifikante Wirkung erkennbar ist. Und insbesondere auch an den grenznahen Flughäfen, weil das hätte natürlich in der Tat unserer Zustimmung zur Luftverkehrsteuer den Teppich unter dem Boden weggezogen, wenn dann wirklich Abwanderungen ins grenznahe Ausland zu beobachten gewesen wären. Das wäre ökologisch in der Tat ja auch kein positiver Effekt, und da hätten wir dann auch sagen müssen, wenn diese Steuer kontraproduktiv ist, dann ist sie nicht gut.

Aber es sind eben faktisch, wenn man die ganzen grenznahen Flughäfen anschaut, keine negativen ökologischen Wirkungen zu erkennen. Auch die positiven sind dadurch, dass die volkswirtschaftlichen und wirtschaftlichen Wirkungen in der Empirie nicht nachzuvollziehen sind, nicht da. Und Ihre Frage ist natürlich jetzt eine sehr gute. Kann dieses Instrument überhaupt eine ökologische Wirkung entfalten? Wir hatten uns von Anfang an dafür eingesetzt, dass man die Sätze für deutsche und europäische Flüge absenkt. Der erste Vorschlag der sog. ökologischen Flugverkehrsabgabe war ja 13 bzw. 26 Euro und wir sagten nein, da sehen wir doch Abwanderungsgefahren. Wir hatten die acht Euro auch selbst vorgeschlagen und gesagt: „Da müsst ihr schauen, dass ihr eine ökologische Komponente hineinbringt, dadurch dass die internationalen Flüge, die hochklimawirksam sind, entsprechend mit einem Faktor vier oder fünf belegt werden.“ Wir hatten es bisher selten, dass wir eine Woche später einen Vorschlag auf den Tisch bekommen, der dann einen ganz ähnlichen Vorschlag umsetzt. Allerdings bleiben die ökologischen Wirkungen bei diesem Instrument begrenzt, weil es eben sehr sanft und moderat ansetzt.

Deswegen muss man weitere Maßnahmen ergreifen. Eine Differenzierung nach Sitzplatzklassen wäre eine Möglichkeit. Aber es müssen auch Dinge hinzukommen, man muss flankieren. Eine Geschichte: Die Bahn hat sich immer beschwert und gesagt, solange keine Kerosin-Steuer eingeführt ist, könne sie eben den Flugverkehr nicht auf die Schiene verlagern. Das stimmt eben dann nicht, wenn man die Steuerstruktur der Bahn auch anschaut. Sie müssen für eine Kilowattstunde Strom eine Steuer von 1,14 Cent bezahlen. Es gibt jetzt durch die Luftverkehrsteuer eine wirkliche Chance, dass man deutlich mehr in Sachen Verlagerung auf die Bahn tun kann.

Es wurde massiv auch in den Anschluss von Flughäfen investiert. Frankfurt ist hervorragend angeschlossen, Düsseldorf, Köln-Bonn sind mit Staatsgeldern relativ überdimensioniert angeschlossen worden. Man muss dieses System auch entsprechend nutzen können. Es bedarf keiner Investitionen. Wir müssen besser organisieren. Wir müssen Codesharing und ähnliche Dinge machen, dass die Zubringer-Züge und Abbringer-Züge so behandelt werden, als wären das Flüge. Also AirRail ist schon die Idee, allerdings noch viel zu kompliziert und viel zu aufwendig. Dann hätte man ökologische Effekte, wenn man die Einführung der Luftverkehrsteuer entsprechend benutzt.

Eine Kerosin-Steuer wäre schön. Es ist nicht so, dass das Chicago-Abkommen 1944 die Kerosin-Besteuerung verboten hätte. Man hatte damals Angst, dass dieser neue Sektor nicht wächst, deswegen hat man sich auf eine Steuerbefreiung geeinigt. Der Sektor ist gewachsen, weltweit. Insofern könnte man da neu denken. Allerdings gibt es jetzt die vielen bilateralen Abkommen, die eine Kerosin-Steuer faktisch relativ unmöglich machen. Auf den nationalen Ebenen macht sie auch keinen richtigen Sinn, weil man in der Tat volltanken und durch Deutschland fliegen und einmal Zwischenlanden könnte, das würde keinen Sinn machen.

Ist die Luftverkehrsteuer eine Notmaßnahme? Herr Abg. Schindler, insofern haben wir Schwierigkeiten das zu loben. Den Schritt, die Steuer beizubehalten fanden wir auf jeden Fall gut und mutig. Die klimapolitische Maßnahme ist am Ende aber der Emissionshandel. Wir bekommen so schnell keine globale Lösung. Ich war 2007 in Montreal bei der ICAO⁴-Sitzung dabei und war stolz als Europäer, dass die Europäische Kommission – obwohl der portugiesische Präsident nicht so total für den Emissionshandel war – nein sagte, ihr habt 16 Jahre versagt, wir müssen jetzt eine eigene Maßnahme machen. Klimapolitisch ist es dringend notwendig zu handeln. Ich habe in meine schriftliche Stellungnahme Diagramme hereingenommen – der Luftverkehr macht die Einsparungen und Effizienzgewinne anderer Sektoren durch sein Wachstum zunichte. Die Effizienzfortschritte sind gut, aber das Wachstum ist das Problem. Warum muss man zum Schnäppchenjagen am Wochenende für 19 Euro nach England oder sonst irgendwo hinfliegen, da sehe ich in der Tat absolut keine Notwendigkeit. Das System muss im Rahmen einer europäischen Harmonisierung umgesetzt werden, und der Emissionshandel wird auch wahrscheinlich von Kollegen, die hier am Tisch sitzen, noch massiv unter Druck geraten. Ich würde meine Hand nicht dafür ins Feuer legen, dass er so bleibt. Wir brauchen dringend eine Einbindung des Luftverkehrs in Klimaschutzkonzepte. Wir brauchen dringend eine Umsetzung der Energieeinsparziele der Bundesregierung in diesem Sektor. Dafür brauchen wir Instrumente.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Es folgt Herr Balsmeyer für den Verkehrsclub.

⁴ International Civil Aviation Organization.

Sv Heiko Balsmeyer (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Vielen Dank. Wie Herr Dr. Reh schon gesagt hat, die massive Abwanderung ins Ausland hat tatsächlich nicht stattgefunden, das hat natürlich unterschiedlichste Gründe. Ein Grund, den man auf jeden Fall nicht vernachlässigen sollte, ist, dass man beim Fliegen häufig mit dem Zeitgewinn kalkuliert, und wenn ich die Anreisezeiten an andere Flughäfen mit einbeziehe, dann habe ich Zeitverluste, die ich mit beachten muss. Dazu kommt natürlich das, was Herr Dr. Reh vorhin auch schon mal angeführt hat, dass man sich die unterschiedlichen Gebührenstrukturen anschauen muss. Teilweise sind z. B. die Parkgebühren an Flughäfen höher als das, was man an Steuer vermeiden würde. Von daher bringt mir das gar nichts, dann ins Ausland zu gehen.

Wir brauchen eine aktive Politik zur Verlagerung von Flügen auf die Bahn, um den Verkehr von der Luft auf den Boden zurückzuholen. Wir haben es ja hier mit dem klimaschädlichsten Verkehrsmittel zu tun, das gegenüber der Bahn im Fernverkehr eine fünffache Klimawirkung hat. Von daher ist es angezeigt, so viel wie möglich an Verkehr aus der Luft auf die Bahn zu holen. Und das muss man dann auch politisch unterstützen, und zwar nicht nur mit einer Steuer, sondern auch so, dass man beispielsweise in Deutschland eine Taktung einführt oder eben auch die europäischen Nachtzugverbindungen in ihrem Service und in ihrer Zuverlässigkeit und ihrer Taktung verbessert, so dass man tatsächlich ein zuverlässiges und attraktives Angebot schafft. Dann kann die Bahn auch ihren besonderen Vorteil ausspielen, dass sie diesen Nachtsprung hat, d. h. dass ich abends in die Bahn einsteige und am nächsten Morgen mitten in einer Metropole aufstehe und meinen Tag beginnen kann, egal ob es Urlaub oder Arbeit ist. Dafür muss man aktiv Politik machen, d. h. auch Kapazitäten ausweiten.

Wenn es um die Lenkungswirkung der Steuer geht, das ist glaube ich ziemlich klar, geht es darum, den Deckel aufzuheben. Es geht darum, höhere Steuersätze einzuführen und nach Klassen zu differenzieren. Und was die grundsätzliche Ebene angeht, ist klar, dass eine Kerosin-Besteuerung der vernünftigste Weg wäre, was den Klimaaspekt angeht, weil ich dann die Unternehmen belohne, die am weitesten bei der Einsparung von Kerosin sind. Gleichzeitig wäre es natürlich auch ein Anreiz, ein anderes, klimafreundliches Verkehrsmittel zu wählen. Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Nächster Fragesteller ist Herr Abg. Schindler für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Norbert Schindler (CDU/CSU): Der Beschluss über die Luftverkehrsteuer war vor zwei Jahren ein Kompromiss. Es ging auch um die Frage der Steuereinnahmen insgesamt. Diese Milliarde wollten wir aus dem Verkehrsbereich haben. So, wie wir es umgesetzt haben.

Herr Prof. Thießen, Sie sagen, man soll in dem gesamten Bereich eine Auslandsabstimmung vornehmen. Die vorgebrachten Argumente von der Lufthansa, wie auch vom Deutschen Luftverkehrsverband und auch von Air Berlin bestätigen uns: Es gibt geringere Betriebsergebnisse, ob die dann auf dieser Steuer beruhen oder nicht, aber insgesamt ist der Konkurrenzdruck natürlich da, gerade aus der Golfregion. Was verstehen Sie unter Auslandsabstimmung? Was würden Sie uns raten? Also, das Prozedere in der Europäischen Union brauchen wir nicht zu vertiefen. Wie würden Sie das international sehen? Hätten wir überhaupt eine Chance dazu?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Prof. Dr. Thießen.

Prof. Dr. Friedrich Thießen (Technische Universität Chemnitz): Nein, raten möchte ich da gar nichts und ob da eine Chance besteht, das ist natürlich sehr schwer zu beantworten. Aber eins ist klar: Die Luftfahrtindustrie leidet leider unter dem Verhalten von ausländischen Unternehmen, bzw. von ausländischen Regierungen. Da wird ganz viel subventioniert im Ausland, und das bringt permanent viel durcheinander, und dadurch können die Unternehmen keine stabilen, längerfristigen Strategien betreiben. Das ist natürlich ein großes Problem in diesem Sektor, das muss man einfach sehen. Und deshalb wäre eine Abstimmung mit dem Ausland wünschenswert, damit hier vernünftige betriebswirtschaftliche Strukturen installiert werden können. Aber wie die Abstimmung aussehen soll, das ist natürlich schwierig. Nichtsdestotrotz kann natürlich auch im Inland gelenkt werden, wie jetzt diese Maßnahme zeigt, wo 1 Milliarde Euro praktisch ohne Auswirkungen erzielt worden sind. Es gibt eben auch Möglichkeiten, im Inland etwas zu machen. Das war im Prinzip das, was wir in unserem Gutachten gemeint haben mit der Abstimmung mit dem Ausland.

– Zwischenruf –

Zur Frage, ob man aus den Wachstumsdifferenzen zwischen Inlands- und Auslandsluftverkehr Schlüsse ziehen kann: Das wurde ja vorhin gesagt, Sie hatten ja die Frage gestellt. Da ärgert es einen wirklich, dass die Luftfahrtindustrie immer aus ihren eigenen Gutachten zitiert. Das ist häufig deshalb der Fall, weil natürlich im eigenen Gutachten die richtigen Argumente drin stehen. Aber in diesem Fall gibt es nun einmal ein neutrales Gutachten. Dem Ministerium liegt ein neutrales Gutachten vor, und es hat dann eine eigene, 148-seitige Stellungnahme erstellt. Da ist zwar auch viel von INFRAS übernommen bzw. dem wird dort zugestimmt, aber es sind auch sehr viele eigene Überlegungen drin. Ich habe hier zufällig gerade die Seite 49 aufgeschlagen, da steht: „Jedoch unterscheidet sich das BIP-Wachstum der Länder. Im Jahr 2011 wuchs das deutsche BIP um 3,8 Prozent, das der Vergleichsländer um 5,6 Prozent. Dementsprechend scheint es

naheliegender, dass der Luftverkehr in den westeuropäischen Vergleichsländern prozentual stärker wächst als in Deutschland.“ Dieses Minderwachstum in Deutschland ist also gar nicht auf die Luftverkehrsteuer zurückzuführen. Und da kann man nicht immer aus seinem eigenen Gutachten zitieren und dann hier behaupten, das sei eben anders. Zur Aussage von Air Berlin: Dortmund, Erfurt ganz viele kleinere Flughäfen sind ja im Schrumpfen begriffen, aber das steht ja auch in den Gutachten vom Ministerium und von INFRAS, dass diese Flughäfen schon länger schrumpfen. Das ist der allgemeine Strukturwandel, der sich da im Luftverkehr abzeichnet, und der hat mit der Luftverkehrsteuer gar nichts zu tun. Vielen Dank.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Abg. Behrens für die Fraktion Die LINKE.

Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.): Wo wir jetzt gerade bei Argumenten sind, die eigentlich dem entgegen stehen, was insbesondere vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft vorgetragen worden ist... Herr Biesel hat ja noch eins oben drauf gepackt und die Schieflage bei Air Berlin maßgeblich auf die Einführung der Luftverkehrsteuer zurückgeführt. Wenn ich Sie nochmal dazu befragen darf, Herr Prof. Thießen, ist es nicht eine zusätzliche Argumentation, die ernst zu nehmen ist? Oder wie werten Sie das, was hier jetzt gerade in dieser Runde bezüglich der Belastung des Betriebsergebnisses vorgetragen worden ist? Wird das Missmanagement nicht irgendwie mit der Steuer in Verbindung gebracht?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Prof. Dr. Thießen.

Sv Prof. Dr. Friedrich Thießen (Technische Universität Chemnitz): Also welche Belastungen auf das Betriebsergebnis zukommen, das muss wirklich im Rahmen einer vollständigen Steuerinzidenzanalyse aufgeklärt werden. Wer trägt die Steuer wirklich? Wo bleibt sie wirklich hängen? Das ist gar nicht so einfach zu sagen. Wenn man sagt „3,6 Prozent vom Umsatz“, ist das natürlich ganz schön viel. Aber warum gibt man das nicht weiter an den Kunden? Was ist da eigentlich los? Warum kann man es nicht weitergeben? Das wären hier die Fragen, die zu stellen sind. Und eine Gesellschaft wie Air Berlin, die in einem Jahr 100 Millionen Verlust macht und im nächsten Jahr 270 Millionen: Ich habe zu meinen Studenten gesagt, der Herr Mehdorn legt sich Stille Reserven an. Aber die Verluste sind natürlich auch irgendwo da, und es müssen ganz gravierende Strukturänderungen bei diesem Unternehmen stattfinden. Und das geht natürlich über die Luftverkehrsteuer weit hinaus. Also diese Notwendigkeiten sind ohnehin vorhanden.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Eine letzte Frage von Frau Abg. Paus BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank. Herr Prof. Thießen ich hätte es noch gut gefunden, wenn Sie auch auf das Thema Ägypten und die Unruhen dort eingegangen wären. Aber dafür haben wir jetzt keine Zeit mehr. Ich frage noch mal Herrn Dr. Reh. Wir haben ja schon festgestellt, dass die Luftverkehrssteuer nicht die Wirkung gehabt hat, die man sich von ihr erhofft hatte. Weder ins Negative noch ins Positive, auch wenn das hier eine wilde Diskussion war. Trotzdem würde ich Sie noch mal danach fragen: Wie sehen Sie die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Luftverkehr in den nächsten Jahren? Was wäre deswegen eigentlich notwendig? Und vielleicht können Sie auch noch kurz sagen, was wir denn am Mittwoch beschließen sollen. Es wird ja schon in zwei Tagen abgeschlossen, das Gesetz, dieser Änderungsantrag. Was sollten wir Ihrer Ansicht nach ändern?

Und ich habe noch eine Frage an den BDL. Sie verweisen immer auf die Belastung durch die Luftverkehrssteuer. Die Luftverkehrssteuer wirkt sich aber auch auf Ihr Betriebsergebnis aus, sprich Sie zahlen deswegen ja auch, wenn das alles so stimmt, was Sie sagen, weniger Ertragssteuern. Könnten Sie vielleicht eine Aussage dazu machen, welche Steuerersparnis Sie dadurch haben, dass Sie weniger Ertragssteuer zahlen? Und wie das im Verhältnis steht.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Reh, bitte.

Sv Dr. Werner Reh (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V): Um es noch mal ausdrücklich zu loben, würde ich sagen, die Beibehaltung der Luftverkehrssteuer ist auf jeden Fall eine gute Maßnahme. Wobei ich jetzt über die Absenkung auch nicht groß diskutieren würde, die jetzt entsprechend vorgeschlagen ist. Das ist eine Abschätzung, dass sich die Steuereinnahmen im nächsten Jahr bei 960 Millionen Euro bewegen werden, und dann werden eben Einnahmen aus dem Emissionshandel entsprechend gegengerechnet, von denen ich nicht sagen oder behaupten würde, dass jemand weiß, dass sie so kommen. Aber das ist nicht der Unterschied. Die Steuersätze, die machen nicht den großen Unterschied. Wichtig ist, dass man eben feststellen kann, dass keine wirklich klar zurechenbar, negativen Effekte dieser Luftverkehrssteuer da sind. Man sollte erst mal beim Subventionsabbau bleiben.

Die Überlegung, auf eine Art und Weise zu differenzieren, die ebenfalls keine negativen Effekte auslöst, wie z. B. die Differenzierung der Sitzplatzklassen, wäre ein Schritt. Für die europäische Harmonisierung wäre der Abbau der Mehrwertsteuerprivilegien der beste Schritt. Am 6. Dezember hat die Kommission einen Vorschlag gemacht, wie man die Ausnahmetatbestände bei der Mehrwertsteuer abbauen kann und damit praktisch die Einnahmehasis verbreitert. Das wäre eine europäische Lösung, die dann auch den Nebeneffekt hätte, dass sie in der Tat die Touristen eher trifft als den Geschäftsreiseverkehr,

weil dort ja die Vorsteuer abgezogen werden kann. Das wäre für uns die erste Harmonisierungsperspektive, die hier auf dem Tisch liegt.

Für den Klimaschutz brauchen wir deutlich mehr Maßnahmen. Da ist erst mal ein Abwehrkampf gegen Angriffe auf das europäische Emissionshandelssystem zu führen. Das ETS ist allerdings per se noch nicht angemessen, so wie es ist. Da fehlen noch Klimawirkungen, die bisher gar nicht eingepreist sind: Neben CO₂ gibt es ja noch Klimawirkungen durch Emission in hohen Luftschichten; da sind Wasserdampf, Stickoxyde, Ruß noch entsprechend mit einzubeziehen. Aber der nächste Schritt wäre eben die Beibehaltung des Emissionshandelsystems und auch der Versuch, dass man eben in der ICAO, wo jetzt Verhandlungen anstehen, in den nächsten Monaten, schaut, dass man dieses System durch ein globales flankiert. Vom Ziel wäre ich auch völlig einig mit der Luftverkehrswirtschaft: Ein globales System ist das beste. Sie sehen, auf allen Ebenen gibt es Verhandlungen, die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs zu begrenzen. Man muss auf allen drei Ebenen spielen, in Deutschland, in Europa und auch schauen, dass man das mitnimmt in die globale Diskussion.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr von Randow. Ich freue mich auf Ihr kurzes Schlusswort.

Sv Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Wenn eine Luftverkehrsteuer im nationalen Alleingang den Wettbewerb so verzerrt, dass deutsche Gesellschaften keinen Gewinn mehr machen können, dann zahlen sie natürlich weniger Ertragssteuern. Wenn also die Wettbewerbspolitik so aussehen soll, dass wir möglichst die Unternehmen in eine Situation bringen, dass sie künftig keine Ertragssteuer mehr in Deutschland zahlen, dann muss ich ganz ehrlich sagen, dann fehlt mir jeglicher Sinn für eine Politik, die deutsche Unternehmen fördern will. Also in der Tat, unsere Unternehmen zahlen weniger Ertragssteuern, ja das ist so. Das hängt damit zusammen, dass den Unternehmen über die Luftverkehrsteuer eben massiv Investitions- und Ertragskraft entzogen worden ist.

Eine kleine abschließende Zahl, Frau Vorsitzende, dazu, um das einmal ganz praktisch zu machen. Mit der Luftverkehrsteuer wird das Äquivalent an Investitionskraft genommen, was wir brauchen, um nach Listenpreis pro Jahr 24 neue A 320 Neo einzuführen, das sind die von allen händerringend gewünschten, energieeffizienten, emissionsreduzierten und lärmreduzierten Flieger. 24 pro Jahr, mit einem Listenpreis von 72 Millionen. So viel Investitionskraft entzieht die Luftverkehrsteuer den Gesellschaften nur einmal, um ein Äquivalent zu nennen. Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Ich danke Ihnen allen für Ihren Sachverstand und dass Sie sich uns heute zur Verfügung gestellt haben. Herzlichen Dank. Ich schließe die Sitzung und wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg.

Ende der Sitzung: 16.35 Uhr

Dr. Birgit Reinemund, MdB

Vorsitzende